

INTERNATIONAL AIR NAVIGATION

CONVENTION

RELATING TO

REGULATION OF INTERNATIONAL AIR NAVIGATION AGREED
TO BY THE ALLIED AND ASSOCIATED POWERS

(FRENCH AND ENGLISH TEXTS)



PRESENTED BY MR. KNOX

SEPTEMBER 15, 1919.—Ordered to be printed with illustrations

WASHINGTON
GOVERNMENT PRINTING OFFICE
1919

The attached document is the International Convention for the Regulation of International Air Navigation agreed by the representatives of the Allied and Associated Powers serving on the International Commission dealing with aerial navigation and appointed as a sub-commission of the Peace Conference.

The Convention has been agreed to by all the representatives, subject to certain reservations. The Convention has not been formally approved by the Supreme Council of the Peace Conference. It has, however, been agreed that it should be issued for the information of the public of the Allied and Associated States.

CONVENTION RELATIVE À LA NAVIGATION AÉRIENNE INTERNATIONALE.

CHAPITRE PREMIER.

PRINCIPES GÉNÉRAUX.

ARTICLE PREMIER.

Les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive de l'espace atmosphérique qui se trouve au-dessus de son territoire et de ses eaux territoriales.

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 et de ses eaux territoriales, ainsi qu'au-dessus du territoire et des eaux territoriales de ses colonies, pourvu que les conditions établies dans cette Convention soient observées.

Toutes les règles établies par un État contractant pour l'admission, sur son territoire, des aéronefs des autres États contractants, s'appliquent sans distinction de nationalité.

ARTICLE 3.

Chaque État contractant a la faculté d'interdire, pour raison d'ordre militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, aux aéronefs des 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.

S'il profite de cette faculté, il doit publier et notifier préalablement aux autres États contractants l'emplacement et l'étendue des zones interdites.

ARTICLE 4.

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

CONVENTION RELATING TO INTERNATIONAL AIR NAVIGATION.

CHAPTER I.

GENERAL PRINCIPLES.

ARTICLE 1.

The contracting States recognise that every State has complete and exclusive sovereignty in the air space above its territory and territorial waters.

ARTICLE 2.

Each contracting State undertakes in time of peace to accord freedom of innocent passage above its territory and territorial waters as well as above the territories and territorial waters of its Colonies to the aircraft of the other contracting States, provided that the conditions established in this Convention are observed.

All 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 has the right, for military reasons or in the interest of public 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.

If it makes use of this right, it shall publish and notify beforehand to the other contracting States the location and extent of the prohibited areas.

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 outside the prohibited area as near to it as possible and as soon as possible at one of the aerodromes of the State unlawfully flown over.

CHAPITRE II.

LA NATIONALITÉ DES AÉRONEFS.

ARTICLE 5.

Aucun État contractant n'admettra, sauf par voie d'autorisation spéciale et temporaire, la circulation au-dessus de son territoire d'un aéronef qui n'a pas la nationalité d'un État contractant.

ARTICLE 6.

L'aéronef a la nationalité de l'État sur le registre duquel il est immatriculé, conformément aux prescriptions du Titre I (c) de l'Annexe A.

ARTICLE 7.

Un aéronef ne peut être immatriculé dans l'un des États contractants que s'il appartient en entier à des nationaux de cet État.

Une Société constituée ne pourra être le propriétaire enregistré 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 réunit toutes autres conditions qui pourraient être déterminées par les lois de chaque État.

ARTICLE 8.

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un État.

ARTICLE 9.

Les États contractants échangeront entre eux et transmettront chaque mois, à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, copie des inscriptions et des radiations d'inscription qui auront été 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.

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.

An aircraft possesses the nationality of the State on the register of which it is entered, in accordance with the provisions of Section I. (c) of Annex A.

ARTICLE 7.

An aircraft shall not be entered on the register of one of the contracting States unless it belongs wholly to nationals of such State.

An incorporated company cannot be the registered owner of an aircraft unless it possesses the nationality of the State in which the aircraft is registered, and unless the president or chairman of the company and at least two-thirds of the directors possess the same nationality, and unless the company fulfils all other conditions which may be prescribed by the laws of each State.

ARTICLE 8.

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

ARTICLE 9.

The contracting States shall every month exchange among themselves and transmit to the International Commission for Air Navigation copies of registrations and of cancellations or 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.

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 il 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, conformément aux règles établies par les Annexes B et E et dans la suite par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, seront reconnus valables par les autres États.

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

ARTICLE 14.

Aucun appareil de T.S.F. 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 de transport public, susceptible de recevoir au moins dix personnes, devra être muni d'appareils de T.S.F. (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 T.S.F. à toutes autres catégories d'aéronefs dans les conditions et suivant les modalités qu'elle déterminera.

CHAPTER III.

CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY.

ARTICLE 11.

Every aircraft engaged in international navigation shall, in accordance with 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 Annex E, be provided with certificates of competency and licences issued or rendered valid by the State whose nationality the aircraft possesses.

ARTICLE 13.

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

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

ARTICLE 14.

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

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.

CHAPITRE IV.

ADMISSION À LA NAVIGATION AÉRIENNE AU-DESSUS D'UN TERRITOIRE ÉTRANGER.

ARTICLE 15.

Tout aéronef d'un État contractant a le droit de traverser un autre État sans y faire escale. 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 de 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 dans une des aéroplaces fixées par lui. Notification de ces aéroplaces sera fournie 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.

ARTICLE 16.

Chaque État contractant aura la faculté de réserver à ses aéronefs nationaux le transport commercial de personnes et de marchandises entre deux points de son territoire.

ARTICLE 17.

Si un État contractant établit des restrictions de la nature de celles visées à l'article 16, ses propres aéronefs pourront être l'objet des mêmes restrictions dans tout autre État contractant, même si ce dernier État n'impose pas ces restrictions aux autres aéronefs étrangers.

Les restrictions et les réserves prévues à l'article 16 seront immédiatement publiées et communiquées à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui les notifiera aux États intéressés.

ARTICLE 18.

Le passage ou le transit, avec ou sans atterrissage, et les arrêts raisonnablement nécessaires à ce transit, de tout aéronef à travers le territoire d'un État contractant ne donneront lieu à aucune saisie ou détention de l'aéronef par cet État, ou pour son compte, ou de toute personne de cet État, en raison du fait que la construction ou le mécanisme du dit aéronef serait une infraction à un brevet, dessin ou modèle quelconque dûment déposé ou enregistré dans cet État. Toute réclamation contre une infraction de ce genre sera dûment faite dans le pays d'origine de l'aéronef.

CHAPTER IV.

ADMISSION TO AIR NAVIGATION ABOVE FOREIGN TERRITORY.

ARTICLE 15.

Every aircraft of a contracting State has the right to cross 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 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 notified to all the contracting States.

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

ARTICLE 16.

Each contracting State shall have the right to reserve to its national aircraft the carriage of persons and goods for hire between two points on its own territory.

ARTICLE 17.

If a contracting State establishes restrictions of the kind permitted by Article 16, its aircraft may be subjected to the same restrictions in any other contracting State, even though the latter State does not itself impose these restrictions on other foreign aircraft.

Restrictions and reservations provided in Article 16 shall be immediately published, and shall be communicated to the International Commission for Air Navigation which shall notify them to the States interested.

ARTICLE 18.

The passage or transit of any aircraft with or without landing over or through the territory of any contracting State, including stoppages reasonably necessary for the purpose of such transit, shall not entail any seizure or detention of the aircraft by or on behalf of such State or any person therein, on the ground that the constitution or mechanism of the aircraft is an infringement of any patent, design, or model, duly granted or registered in such State. Every claim for an infringement of this kind shall be duly made in the country of origin of the aircraft.

CHAPITRE V.

RÈGLES À OBSERVER AU DÉPART, À L'ATTERRISSAGE ET EN COURS DE ROUTE.

ARTICLE 19.

Tout aéronef engagé dans la navigation internationale doit être muni de:

- (a) Un certificat d'immatriculation, conformément à l'Annexe A;
- (b) Un certificat de navigabilité, conformément à l'Annexe B;
- (c) Les brevets et licences du commandant, des pilotes et des hommes d'équipage, conformément à l'Annexe E.
- (d) S'il transporte des passagers: la liste nominale de ceux-ci;
- (e) S'il transporte des marchandises: les connaissements et le manifeste;
- (f) Les livres de bord, conformément à l'Annexe C;
- (g) S'il est muni d'appareils de T.S.F., la licence spéciale prévue à l'article 14.

ARTICLE 20.

Les livres de bord seront conservés pendant deux ans après la dernière inscription.

ARTICLE 21.

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

ARTICLE 22.

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

ARTICLE 23.

Toute personne à board d'un aéronef doit se conformer aux lois et règlements de l'État où elle se trouve.

En cas de survol sans escale, de frontière à frontière, toute personne à bord doit se conformer aux lois et règlements du pays survolé, qui ont pour objet de rendre inoffensif le passage de l'aéronef.

Les rapports de droit qui se forment entre personnes à bord d'un aéronef en vol sont régis par la loi de la nationalité de l'aéronef.

CHAPTER V.

RULES TO BE OBSERVED ON DEPARTURE, ON LANDING, AND
WHEN UNDER WAY.

ARTICLE 19.

Every aircraft engaged in international navigation shall be provided :

- (a) With a certificate of registration in accordance with Annex A.
- (b) With a certificate of airworthiness in accordance with Annex B.
- (c) With certificates and licences of the commanding officer, pilots and crew in accordance with Annex E.
- (d) If it carries passengers, with a list of their names.
- (e) If it carries freight, with bills of lading and manifest.
- (f) With log books in accordance with Annex C.
- (g) If equipped with wireless, with 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 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.

Upon the 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 23.

All persons on board an aircraft shall conform to the laws and regulations of the State visited.

In case of flight made without landing, from frontier to frontier, all persons on board shall conform to the laws and regulations of the country flown over, the purpose of which is to ensure that the passage is innocent.

Legal relations between persons on board an aircraft in flight are governed by the law of the nationality of the aircraft.

14 CONVENTION RELATIVE À LA NAVIGATION AÉRIENNE INTERNATIONALE.

En cas de crime ou de délit entre personnes à bord d'un aéronef en vol, la loi de l'État survolé n'a compétence que si, commis contre l'un des ressortissants de cet État, le crime ou délit est suivi, au cours de ce même voyage, d'un atterrissage sur le territoire de ce même État.

L'État survolé a compétence:

1° A l'égard de toutes infractions aux lois de sûreté générale ainsi qu'aux lois militaires et fiscales;

2° En cas d'infraction aux règlements relatifs à la navigation aérienne.

ARTICLE 24.

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

Pour le sauvetage des appareils perdus en mer, on appliquera, dans la mesure du possible, les règlements édictés par les divers États contractants pour le sauvetage des navires.

ARTICLE 25.

Toute aéroplace d'un État contractant, ouverte, contre payement de certains droits, à l'usage public des aéronefs nationaux sera, dans les mêmes conditions, ouverte aux aéronefs de tous les autres États contractants.

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

ARTICLE 26.

Chacun des États contractants s'engage à prendre des mesures pour s'assurer que tous aéronefs naviguant au-dessus de son territoire et que tout aéronef portant son pavillon, en quelque lieu qu'il se trouve, se conformeront aux règlements prévus à l'Annexe D de la présente Convention. Il punira toutes personnes qui n'obéiraient pas à ces règlements.

CHAPITRE VI.

TRANSPORTS INTERDITS.

ARTICLE 27.

Le transport, par aéronef, des explosifs, armes et munitions de guerre est interdit dans la circulation 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.

In case of crime or misdemeanour committed by one person against another on board an aircraft in flight the jurisdiction of the State flown over applies only in case the crime or misdemeanour is committed against a national of such State and is followed by a landing during the same journey upon its territory.

The State flown over has jurisdiction:—

(1) With regard to every breach of its laws for the public safety and its military and fiscal laws;

(2) In case of a breach of its regulations concerning air navigation.

ARTICLE 24.

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

With regard to the salvage of aircraft wrecked at sea the regulations of the several contracting States as to the salvage of ships will apply so far as practicable.

ARTICLE 25.

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 26.

Each contracting State undertakes to adopt measures to ensure that every aircraft flying above the limits of its territory, and that every aircraft under its flag, wherever it may be, shall comply with the regulations contained in Annex D. of the present Convention. It will punish all persons who do not obey these regulations.

CHAPTER VI.

PROHIBITED TRANSPORT.

ARTICLE 27.

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 28.

Chaque État peut 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 à tous les autres États contractants.

ARTICLE 29.

Pour des raisons de sécurité publique, le transport des objets, autres que ceux mentionnés aux articles 27 et 28, pourra être soumis à des restrictions par un État contractant. Toute réglementation de cette nature devra être immédiatement notifiée à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui communiquera cette information à tous les autres États contractants.

ARTICLE 30.

Toutes les restrictions mentionnées à l'article 29 doivent s'appliquer également aux aéronefs nationaux et étrangers.

CHAPITRE VII.

AÉRONEFS D'ÉTATS.

ARTICLE 31.

Sont considérés comme aéronefs d'État:

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

Les autres aéronefs sont des 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 comme tels à toutes les dispositions de la présente Convention.

ARTICLE 32.

Est considéré comme aéronef militaire tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet.

ARTICLE 33.

Le survol d'un État contractant par un aéronef militaire d'un autre État contractant et l'atterrissage d'un tel aéronef dans cet État ne seront permis qu'avec une autorisation spéciale.

ARTICLE 28.

Each State may 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 all the other contracting States.

ARTICLE 29.

As a measure of public safety, the carriage of objects other than those mentioned in Articles 27 and 28 may be subjected to restrictions by each contracting State. Any such regulations shall be at once notified to the International Commission for Air Navigation, which shall communicate this information to all the other contracting States.

ARTICLE 30.

All restrictions mentioned in Article 29 shall be applied equally to national and foreign aircraft.

CHAPTER VII.

STATE AIRCRAFT.

ARTICLE 31.

The following are deemed to be State aircraft:—

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

Every other aircraft is 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 32.

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

ARTICLE 33.

Neither the flight of a military aircraft of a contracting State over the territory of another nor its landing upon such territory shall be permitted without special authorisation.

En ce dernier cas, l'aéronef militaire, à défaut de stipulation spéciale, jouira des privilèges d'extraterritorialité qui sont habituellement accordés aux navires de guerre étrangers.

Un aéronef militaire qui est forcé d'atterrir, ou qui est requis ou sommé d'atterrir, n'acquerra, par ce fait, aucun droit d'extraterritorialité.

ARTICLE 34.

Des accords d'État à État déterminent dans quels cas les aéronefs de police et de douanes peuvent être autorisés à passer la frontière. En aucun cas, ils ne peuvent bénéficier de l'extraterritorialité.

CHAPITRE VIII.

COMMISSION INTERNATIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE.

ARTICLE 35.

Il sera institué, sous le nom de Commission Internationale de Navigation Aérienne et comme faisant partie de l'organisation de la Ligue des Nations, une commission permanente composée de:

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

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

Un représentant pour chacun des autres États contractants.

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

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

La Commission Internationale de Navigation Aérienne déterminera les règles de sa 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.

In case of such authorisation the military aircraft shall enjoy in the absence of special stipulation the privileges of extritoriality which are customarily accorded to foreign ships of war.

A military aircraft which is forced to land or which is required or compelled to land shall, by reason thereof, acquire no right to extritoriality.

ARTICLE 34.

Agreements between State and State will determine in what cases police and customs aircraft can be authorised to cross the frontier. They shall in no case be entitled to the privileges of extritoriality.

CHAPTER VIII.

INTERNATIONAL COMMISSION FOR AIR NAVIGATION.

ARTICLE 35.

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

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

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

One representative of each of the other contracting States.

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

Cette Commission a pour attributions de:

(a) Recevoir des propositions de tout État contractant, ou lui en adresser à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention et 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, 28, 29 et 38 de la présente Convention;

(c) Apporter tous amendements aux dispositions des annexes techniques;

(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 des cartes pour la navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'Annexe F;

(g) Donner des avis sur les questions que les États soumettront à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des Annexes pourra être apportée par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total possible des voix. Elle 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 Internationale de Navigation Aérienne elle-même. Aucune modification de cette nature ne pourra être proposée à l'acceptation des États contractants, à moins qu'elle n'ait 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.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des Annexes) doivent, avant d'avoir leur effet, être officiellement 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.

The duties of this Commission are :—

(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, 28, 29, and 38 of the present Convention.

(c) To amend the provisions of the technical Annexes.

(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, 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 approved by three fourths of the total possible vote 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 International Commission for Air Navigation itself. No such modification shall be proposed for option by the contracting States, unless it shall have been approved by at least two-thirds of all the possible votes which could be cast if all the States were present.

All such modifications of the articles of the Convention (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.

CHAPITRE IX.

DISPOSITIONS FINALES.

ARTICLE 36.

Chacun des États contractants s'engage à co-opérer autant que possible aux mesures internationales concernant:

(a) la centralisation et la distribution des renseignements statistiques, ainsi que d'informations courantes ou spéciales touchant la météorologie, conformément aux dispositions de l'Annexe G;

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

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

ARTICLE 37.

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 sera compris comme étant de nature à empêcher les États contractants de conclure, conformément aux principes établis par la Convention elle-même, des protocoles spéciaux d'État à État, à propos des Douanes, de la Police, des Postes ou de tous autres sujets d'intérêt commun concernant la navigation aérienne.

ARTICLE 38.

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

Si les parties ne s'entendent pas directement sur le choix des arbitres, elles procèdent ainsi:

Chacune des parties nomme un arbitre, et les deux arbitres se réunissent pour en désigner un troisième. S'ils ne peuvent y réussir, les parties désignent chacune un État tiers et les États tiers ainsi désignés procèdent à la désignation du troisième arbitre, soit d'un commun accord, soit en proposant chacune un nom, puis en laissant au sort le soin de choisir entre eux.

CHAPTER IX.

FINAL PROVISIONS.

ARTICLE 36.

Each contracting State undertakes 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 in air navigation, the establishment of the necessary wireless stations, and the observation of international wireless regulations.

ARTICLE 37.

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.

ARTICLE 38.

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

En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs États contractants, relativement à l'un des règlements techniques annexés à la présente Convention, le point en litige est réglé par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, à la majorité des voix.

Au cas où le différend porte sur le cas de savoir si la question engage l'interprétation de la Convention elle-même, ou celle d'un règlement, il appartient à l'arbitre, tel qu'il est prévu au paragraphe 1^{er} du présent article, de statuer souverainement sur ce point.

ARTICLE 39.

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

ARTICLE 40.

Les dispositions de la présente Convention sont complétées par les annexes A à H, qui ont la même valeur et entrent en vigueur en même temps que la Convention elle-même.

ARTICLE 41.

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

Les Pays de protectorat ou les territoires administrés par la Ligue des Nations, ou placés sous son contrôle, sont, aux fins de la présente Convention, considérés comme faisant partie de l'État protecteur ou mandataire, pour ce qui concerne leur territoire ou leurs nationaux.

ARTICLE 42.

La présente Convention entrera en vigueur au fur et à mesure de l'échange des ratifications, lequel aura lieu au plus tard dans le délai d'un an.

Les ratifications seront déposées aux archives du Ministère des Affaires Étrangères de la République française.

ARTICLE 43.

Les États qui n'ont pas pris part à la présente guerre seront admis à adhérer à la présente Convention sur leur simple déclaration notifiée au Ministère des Affaires Étrangères de la République française, qui portera cette adhésion à la connaissance des États contractants.

In case of the disagreement of two or more contracting States relating to one of the technical regulations annexed to the present Convention, the point in dispute shall be determined 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 39.

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

ARTICLE 40.

The provisions of the present Convention are completed by the Annexes A-H, which have the same effect and come into force at the same time as the Convention itself.

ARTICLE 41.

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

Protectorates, or territories administered by the League of Nations or placed under its control are, for the purposes of the present Convention, deemed to form part of the Protecting or Mandatory States, both as regards their territory and as regards their nationals.

ARTICLE 42.

The present Convention shall come into force as between any of the contracting States as soon as such States shall have exchanged ratifications, which shall take place within one year.

The ratifications shall be deposited in the archives of the Ministry of Foreign Affairs of the French Republic.

ARTICLE 43.

The States which have not taken part in the present war shall be admitted to adhere to the present Convention upon their simple declaration notified to the Ministry of Foreign Affairs of the French Republic, which shall inform the contracting States of such adherence.

ARTICLE 44.

Tout État qui a pris part à la présente guerre mais qui n'a pas participé à l'élaboration de cette Convention, peut manifester son désir d'adhérer à cette Convention et pourra être admis à y adhérer, s'il est membre de la Ligue des Nations ou bien, jusqu'au 1^{er} janvier 1923, par un vote unanime des États signataires et adhérents ou, après le 1^{er} janvier 1923, par un vote affirmatif réunissant au moins les trois quarts du nombre total possible des voix des États signataires et adhérents, les votes des différents États ayant le même poids que celui prévu, pour la Commission Internationale de Navigation Aérienne, à l'article 35 de cette Convention.

Le Ministère des Affaires Étrangères de la République Française recevra les demandes d'adhésion à cette Convention dans les conditions prévues par cet article; il les communiquera aux États contractants, recevra les votes de ceux-ci contractant et annoncera le résultat du vote.

ARTICLE 45.

La dénonciation de la présente Convention n'aura d'effet qu'au regard de l'État qui l'aura notifiée. Cette notification ne pourra être remise avant le 1^{er} janvier 1922 (mil neuf cent vingt-deux) et la dénonciation n'aura d'effet qu'un an au moins après la remise de la notification.

Les notifications prévues par cet article seront remises au Ministère des Affaires Étrangères de la République Française, qui les communiquera aux États contractants.

En foi de quoi les Délégués ont apposé leurs signatures au bas de la présente Convention.

Fait à Paris, le ———, 1919, en langues française et anglaise qui, auront même valeur et autorité, en une seule copie qui restera déposée aux Archives du Gouvernement Français, et dont des copies dûment certifiées seront adressées, par voie diplomatique, aux États contractants.

ARTICLE 44.

Any State which took part in the present war but which did not take part in the negotiation of this Convention may express its desire to adhere to this Convention and may be admitted to adhere to it, if such State is a member of the League of Nations or, until January 1st, 1923, by a unanimous vote of the signatory and adhering States or, after January 1st, 1923, by an affirmative vote comprising at least three-fourths of the total possible votes of the signatory and adhering States, the votes of the different States having the same weight as that provided by Article 35 of this Convention for the International Commission for Air Navigation.

The Ministry of Foreign Affairs of the French Republic shall receive requests for adherence to this Convention under the conditions provided by this article, shall communicate them to the contracting States, shall receive the votes of the contracting States and shall announce the result of the vote.

ARTICLE 45.

The denunciation of the present Convention shall take effect with regard only to the State which shall have given notice of it. Such notice shall not be given before January 1st, 1922 (nineteen hundred and twenty-two) and the denunciation shall not take effect until at least one year after the giving of notice.

Notices under this article shall be given to the Ministry of Foreign Affairs of the French Republic, who shall communicate them to the contracting States.

In faith whereof the delegates have appended their signatures to the present Convention.

Done at Paris, the ----- day of -----, 1919, in the English and French languages which shall be of equal validity and authority, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the French Government, and duly certified copies of which shall be sent, through the diplomatic channel, to the contracting States.

ANNEXE A.

MARQUES A PORTER SUR LES AERONEFS.

I.

GENERALITIES.

(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 compt, e 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 final du Titre VIII de la présente Annexe.

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

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

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

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION.

(Modèle provisoire.)

Nationalité.....
 Marque de nationalité.....
 Marque d'immatriculation.....
 Date de l'immatriculation.....
 Type de l'aéronef.....
 Nom du constructeur.....
 Numéro de série.....

{ aéronef de tourisme.....
 { aéronef commercial.....
 { aéronef d'État.....

ANNEX A.

THE MARKING OF AIRCRAFT.

I.

GENERAL.

(a) The nationality mark will 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.

(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.....
 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.

II.

POSITIONS DES MARQUES SUR L'APPAREIL.

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

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

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

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

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

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.

Description
 Owner's full name
 Owner's residence
 Owner's nationality
 Station of the craft
 Signature and seal of
 authority issuing this }
 certificate

II.

LOCATION OF MARKS.

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

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

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

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

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

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.

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 respectivement des quatre cinquièmes de leur largeur et, 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 seront peintes.

(b) *Dirigeables et ballons*.—Pour les marques de nationalité peintes sur les plans de queue, la hauteur des lettres sera égale aux quatre cinquièmes de la largeur du plan de queue et, 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, et 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.

V.

DIMENSIONS, TYPE DES LETTRES, ÉTC.

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

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

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.

IV.

MEASUREMENTS OF NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS.

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

(b) *Airships and Balloons*: In the case of airships, the nationality marks painted on the tail plane shall be equal in height to four-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.

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.

VI.

SPACING BETWEEN NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS.

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

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.

VIII.

TABLE DES MARQUES.

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

Pays.	Marque de Nationalité.	Marques d'Immatriculation.
États-Unis d'Amérique.....	N	Toutes les combinaisons faites en conformité des dispositions du paragraphe à 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	Toutes les combinaisons faites avec B comme première lettre.
Bolivie.....	C	
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.
Guatemala.....	L	Toutes les combinaisons faites avec G comme première lettre.
Liberia.....	L	Toutes les combinaisons faites avec I 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.
Haiti.....	H	Toutes les combinaisons faites avec H comme première lettre.
Siam.....	H	Toutes les combinaisons faites avec S comme première lettre.
Equateur.....	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.
Tedjaz.....	A	Toutes les combinaisons faites avec H comme première lettre.

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.

VIII.

TABLE OF MARKS.

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

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, <i>e. g.</i> , 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.
Haiti.....	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.

ANNEXE B.

CERTIFICAT DE NAVIGABILITE.

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 concerne 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.

I.

CARNET DE ROUTE.

Ce carnet doit être tenu pour 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:

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

2° Les lieu, date et heure du départ; l'itinéraire suivi et tous les incidents de route, y compris les atterrissages.

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.

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—

(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.

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; ses marques d'immatriculation et de nationalité; les nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire; le nom du constructeur et la 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, revisions, remplacements de pièces, réparations et tous travaux de même nature.

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, régime normal maximum du moteur, date de fabrication et date d'entrée en service;

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

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

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; ses marques de nationalité et d'immatriculation; les nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire;

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 works of a like nature.

III.

ENGINE LOG.

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

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

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

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

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) 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.

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 existant à la fin du livret 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 porter sur ces derniers pourront être consignées au crayon, dans un livre brouillon; mais elles devront être reportées à l'encre sur les livres de bord toutes les vingt-quatre heures. En cas d'enquête officielle, on pourra recourir aux notes du livre brouillon;
- (d) Aucune rature ne peut être faite ni aucune page déchirée dans un livre de bord;
- (e) Une copie des présentes instructions devra être insérée dans chaque livre de bord.

ANNEXE D.

RÈGLEMENT SUR LES FEUX ET SIGNAUX.—CODE DE 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 pas amarré au sol ou à un objet quelconque situé sur le sol ou sur l'eau.

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

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

V.

INSTRUCTIONS FOR USE OF LOG BOOKS.

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

(b) A copy of the certificate of airworthiness should be kept in the pocket at the end 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 should 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.

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

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

ANNEX D.

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

DEFINITIONS.

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

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

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

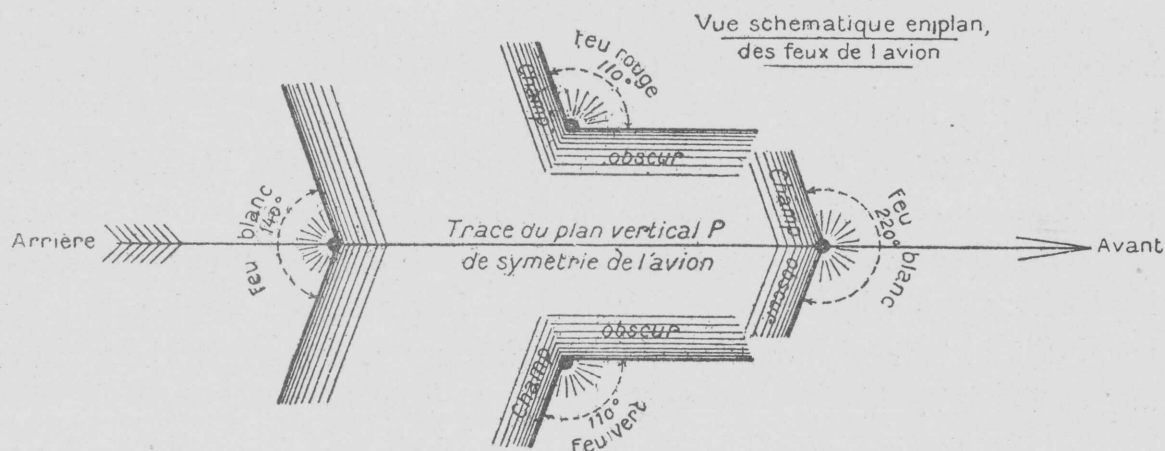
The words "flying machine" shall mean all aeroplanes, seaplanes, flying boats, or other aircraft heavier than air, and having means of propulsion.

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

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 plus loin et qui sont figurés sur le croquis ci-dessous, supposent l'aéronef dans sa position normale de vol rectiligne et horizontal.



1° Les règles concernant les feux seront appliquées par tous les temps, du coucher au lever du soleil, et durant cet intervalle il ne devra être allumé aucun autre feu susceptible d'être confondu avec les feux réglementaires de navigation. Ces derniers feux ne devront pas être aveuglants.

2° Un avion, soit en l'air, soit 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 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;

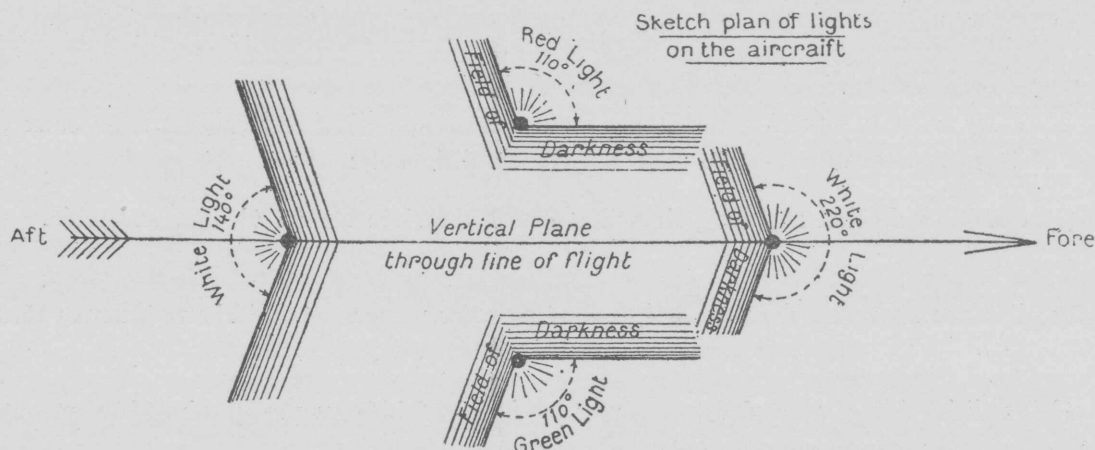
(c) Sur le côté gauche, un feu rouge, disposé de façon à projeter, vers l'avant, une lumière ininterrompue entre deux plans verticaux, formant un angle de 110° dont l'un sera parallèle au plan vertical passant par l'axe longitudinal de l'appareil. Ce feu devra être visible à une distance d'au moins cinq 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;

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 shown in the sketch (attached) shall be determined when the aircraft is in its normal attitude for flying on a rectilinear horizontal course.



1. The rules concerning lights shall be complied with in all weathers from sunset to sunrise, and during such time no other lights which may be mistaken for the prescribed lights shall be exhibited. The prescribed navigation lights must not be dazzling.

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

(a) Forward, a white light visible in a dihedral angle of 220 degrees 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.

(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 de ces derniers 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° et en outre, ceux spécifiés au paragraphe 6°, pour les dirigeables en dérive.

5°—(a) Un avion ou dirigeable flottant, sans qu'on en soit maître, à la surface de l'eau c'est-à-dire incapable de 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 feux spécifiés, montrer d'une façon très apparente, l'un au-dessus de l'autre, deux feux rouges, séparés par un intervalle d'au moins 2 mètres et visibles, dans toutes les directions, à 3 kilomètres au moins de distance.

De jour, un dirigeable, remorqué et, pour une cause quelconque, ne pouvant plus se diriger, devra montrer, d'une façon très apparente, deux boules ou objets noirs, de soixante centimètres de diamètre, placés l'un au-dessus de l'autre et séparés par un intervalle d'au moins 2 mètres.

(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 manœuvre as required by the Regulations for the Prevention of Collisions at Sea, shall carry two red lights not less than 2 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 3 kilometres.

(b) The aircraft referred to in this paragraph, when not making way through the water, shall not carry the side lights, but when making way shall carry them.

6. An airship which from any cause is not under control, or which has voluntarily stopped her engines shall, in addition to the other specified lights, display conspicuously two red lights, one over the other, not less than 2 metres apart, and constructed to show a light in all directions, and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 kilometres.

By day an airship, when being towed, which from any cause is not under control, shall display conspicuously two black balls or shapes, each 60 cms. in diameter, placed one over the other not less than 2 metres apart.

Un dirigeable, amarré ou en marche, avec ses moteurs volontairement arrêtés, devra, de jour, montrer d'une façon très apparente une boule ou un objet noir, de soixante centimètres de diamètre, et sera considéré par les autres aéronefs comme étant en dérive.

7° Un ballon libre devra porter un feu brillant, blanc, placé à cinq mètres au moins au-dessous de la nacelle et visible dans toutes les directions, à trois kilomètres au moins de distance.

8° Un ballon captif devra porter, disposés comme le feu blanc spécifié au paragraphe 7° et à la place de ce feu, trois feux placés verticalement à deux mètres au moins de distance l'un de l'autre. Le feu du milieu sera blanc; les deux autres, rouges; les trois feux seront visibles dans toutes les directions, à une distance d'au moins trois kilomètres.

De plus, le câble devra porter, tous les trois cents mètres, à partir de la nacelle, des groupes de trois feux disposés comme ceux spécifiés ci-dessus. En outre, l'objet auquel le ballon est amarré sur le sol devra porter un groupe de feux semblables, marquant sa position.

De jour, la 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° a et e et 3°.

En outre, s'il est amarré loin du sol, le dirigeable, le câble et l'objet auquel il est amarré seront, soit de jour, soit de nuit, signalés comme il est dit au paragraphe 8°

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

10° Un avion, arrêté sur le sol ou sur l'eau, mais ni ancré ni amarré, devra porter les feux spécifiés au paragraphe 2°.

11° En vue d'éviter des collisions avec des navires:

(a) Un avion à l'ancre ou amarré sur l'eau, devra porter à l'avant, dans l'endroit le plus apparent, un feu blanc, visible de partout, à une distance d'au moins deux kilomètres;

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 in the same position as the groups of lights mentioned in the preceding paragraph, and in lieu thereof, tubular streamers not less than 20 cms. in diameter and 2 metres long, and marked with alternate bands of white and red, 50 cms. in width.

9. An airship when moored near the ground shall carry the lights specified in paragraphs 2 (a) and (e) and 3.

In addition, if moored but not near the ground, the airship, the mooring cable, and the object to which moored, shall be marked in accordance with the provisions of paragraph 8, whether by day or by night.

Sea anchors or drogues used by airships for mooring purposes at sea are exempt from this regulation.

10. A 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) 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, règles qui précèdent n'empêcheront l'application des règlements spéciaux édictés par le Gouvernement d'un État, au sujet 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.

II.

RÈGLEMENT SUR LES SIGNAUX.

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

(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 the Government of 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.

II.

RULES AS TO SIGNALS.

14. (a) Aircraft wishing to land at night on aerodromes having a ground control shall before landing :—

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° Quand un aéronef en détresse demandera du secours, il devra employer à cet effet, soit ensemble, soit séparément, les signaux ci-après;

- (a) Le signal international S. O. S., fait au moyen de signaux optiques ou de la radiographie;
- (b) Le signal de détresse, fait au moyen des pavillons N. C. du Code international;
- (c) Le signal de distance, formé d'un pavillon carré avec, soit au-dessus, soit au-dessous, une boule ou quelque chose de semblable;
- (d) Un son continu, émis avec un appareil sonore quelconque;
- (e) Un signal formé d'une succession de fusées blanches Véry, tirées à courts intervalles.

18° Pour indiquer à un avion qu'il se trouve à proximité d'une zone interdite et doit changer sa route, on emploiera les signaux ci-après;

(a) Le jour, trois projectiles, lancés à 10 secondes d'intervalle, et dont les éclatements produiront trois nuages de fumée blanche jalonnant la direction à suivre par l'aéronef;

(b) La nuit, trois projectiles, lancés à 10 secondes d'intervalle et dont les éclatements donneront des étoiles blanches jalonnant la direction à suivre par l'aéronef.

19° Pour donner à un aéronef l'ordre d'atterrir, on emploiera les signaux suivants;

(a) Le jour, trois projectiles, lancés à 10 secondes d'intervalle et dont les éclatements produiront un nuage de fumée noire ou jaune.

(b) La nuit, trois projectiles, lancés à 10 secondes d'intervalle et dont les éclatements produiront des feux ou étoiles rouges.

En outre, si l'on veut empêcher l'atterrissage d'un avion autre que celui visé, on dirigera sur ce dernier, au moyen d'un projecteur, un jet intermittent de lumière.

20°—(a) Dans le cas où le brouillard et la brume rendraient invisible une aéroplane, celle-ci pourra être signalée 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'ancre, ni amarré, un son, à intervalles de deux minutes au plus, consistant en deux appels, d'une durée d'environ cinq secondes, séparés par un intervalle d'environ une seconde;

(2) S'il est à l'ancre ou amarré, le tintement rapide d'une cloche ou d'un gong suffisamment puissants, prolongé pendant une durée d'environ cinq secondes, avec des intervalles d'une minute au plus.

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, S O S, 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 10 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 10 seconds, of a projectile showing, on bursting, white stars, the location of the burst indicating the direction the aircraft should follow.

19. To require an aircraft to land, the following signals shall be used :—

(a) By day: three discharges, at intervals of 10 seconds, of a projectile showing on bursting black or yellow smoke.

(b) By night: three discharges, at intervals of 10 seconds, of a projectile showing on bursting red stars or lights.

In addition, when necessary to prevent the landing of aircraft other than the one ordered, a searchlight which shall be flashed intermittently shall be directed towards the aircraft whose landing is required.

20. (a) In the event of fog or mist rendering aerodromes invisible, their presence may be indicated by a balloon acting as an aerial buoy and/or other approved means.

(b) In fog, mist, falling snow or heavy rainstorm, whether by day or night, an aircraft on the water shall make the following sound 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.

III.

CODE DE 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 trop grand rapprochement de deux aéronefs. Tout aéronef auquel les règles ci-dessus imposent l'obligation de s'écarter d'un aéronef pour éviter une collision doit s'en maintenir à une distance suffisante, en égard aux circonstances de fait.

25° Tout en observant les règles sur les risques de collision contenues dans le paragraphe 24, un aéronef à moteur doit toujours manœuvrer selon les règles établies par les paragraphes 22 et suivants dès qu'il s'aperçoit qu'en poursuivant sa route, il passerait à moins de deux cents mètres d'un autre aéronef.

26° Quand deux aéronefs à moteurs se rencontrent de face, ou presque de face, chacun d'eux doit s'écarter vers sa droite.

27° Quand deux aéronefs à moteurs suivent respectivement des routes qui se croisent, l'aéronef qui voit l'autre à sa droite doit faire place à ce dernier.

28° Un aéronef en rattrapant un autre devra, pour le dépasser, s'écarter de ce dernier en faisant dévier sa propre route vers la droite, et non en piquant.

Si un aéronef arrive sur un autre aéronef en suivant une route inclinée de plus de 110 degrés sur celle suivie par ce dernier, c'est-à-dire se trouve, par rapport à celui-ci, dans une position telle que, la nuit, il ne pourrait distinguer aucun des feux de côtés de cet aéronef, il sera considéré comme voulant dépasser ce dernier, et aucun changement ultérieur dans la route suivie par les deux aéronefs ne pourra faire considérer le premier comme cherchant à croiser l'autre dans l'esprit du présent règlement, ou le relever de l'obligation de se tenir à distance de l'aéronef rattrapé, jusqu'à ce que ce dernier ait été largement dépassé.

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 of other aircraft. Every aircraft that is required by these rules to give way to another to avoid collision shall keep a safe distance, having regard to the circumstances of the case.

25. While observing the rules regarding risk of collision contained in paragraph 24, a motor-driven aircraft must always manœuvre according to the rules contained in the following 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.

Comme, de jour, l'aéronef dépassant ne peut pas toujours savoir avec certitude si sa route passe à l'avant ou à l'arrière de la route suivie par l'autre aéronef, il doit, en cas de doute, se considérer comme étant dans la situation d'un aéronef qui en rattrape un autre et s'éloigner de la route suivie par ce dernier.

29° Quand le présent règlement prescrit à l'un des deux aéronefs de faire place à l'autre, ce dernier doit maintenir sa route primitive et sa vitesse. Lorsque toutefois, par suite du brouillard ou de toute autre cause, les deux aéronefs se trouvent si près l'un de l'autre qu'une collision ne peut être évitée par une manœuvre du premier, l'aéronef rattrapé doit prendre l'initiative de manœuvrer de la manière la plus efficace pour éviter la collision.

30° Tout aéronef invité par le présent règlement à s'écarter de la route d'un autre aéronef devra, autant que possible, éviter de le croiser en avant.

31° Tout aéronef suivant une route aérienne officiellement reconnue devra garder la droite de cette route, si la chose est possible et sans danger.

32° Aucun aéronef sur le point de s'élever à partir du sol ou de la mer, ne devra tenter de décoller s'il y a risque de collision avec un autre aéronef en train d'atterrir.

33° Tout aéronef se trouvant dans un nuage, dans le brouillard, la brume ou dans toute autre condition de mauvaise visibilité, devra manœuvrer avec précaution, en tenant soigneusement compte des circonstances de fait.

34° En se conformant à ces règles on ne perdra toutefois pas de vue tels dangers de navigation et de collision ou tout autre circonstance qui pourraient rendre nécessaire de s'en écarter pour éviter un danger immédiat.

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.

V.

RÈGLES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE AU-DESSUS OU DANS LE VOISINAGE DES AÉROPLACES.

36° Dans chaque aéroport, il sera hissé, sur un point élevé, un drapeau qui donnera aux aéronefs voulant y atterrir ou en partir et se trouvant dans l'obligation de faire un virage, l'indication que ce virage doit être effectué à gauche, c'est-à-dire dans le sens contraire du mouvement des aiguilles d'une montre, ou bien à droite (sens de la marche des aiguilles d'une montre), suivant la couleur du drapeau. Un drapeau blanc indiquera que le virage doit être effectué à droite, et que, par suite 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

As by day the overtaking aircraft cannot always know with certainty whether it is forward or abaft the direction mentioned above from the other aircraft, it should, if in doubt, assume that it is an overtaking aircraft and keep out of the way.

29. Where by any of these rules one of the two aircraft is to keep out of the way, the other shall keep its course and speed. When, in consequence of thick weather or other causes, the aircraft having the right of way finds itself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way aircraft alone, it shall take such action as will best aid to avert collision.

30. Every aircraft which is 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.

IV.

BALLAST.

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

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

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'une aéroplace 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'une aéroplace 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 aéroplaces des États contractants ouvertes 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'une de ces aéroplaces.

40° Dans toute aéroplace, la direction du vent sera clairement indiquée par un ou plusieurs des moyens reconnus, tels que T d'atterrissage, manche à vent, fumée, etc.

41° Tout avion partant d'une aéroplace utilisée 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'une aéroplace 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 une aéroplace après avoir fait les signaux de détresse.

44° Toute aéroplace sera virtuellement divisée en trois zones pour un observateur placé face au vent. La zone de droite sera la zone de départ et la zone de gauche, celle d'atterrissage; entre ces deux zones, il y aura une zone neutre. Un avion voulant atterrir devra le faire aussi près que possible de la zone neutre, mais en se plaçant à la gauche de tout autre avion qui aurait déjà atterri. Ayant ralenti sa marche ou ayant fini de rouler sur le sol, l'avion se rendra immédiatement dans la zone neutre. De même, un avion qui s'enlève, le fera dans la partie la plus à droite de la zone de départ, tout en se maintenant franchement à gauche de tout autre avion en train de s'enlever ou sur le point de le faire.

right side or side which carries the green 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 tee, conical streamer, smudge fire, &c.

41. Every aeroplane when taking off or alighting on a recognised aerodrome used for international air traffic shall do so up-wind, except when the natural conditions of the aerodrome do not permit.

42. In the case 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 up-wind. The right-hand zone shall be the taking-off zone, and the left-hand shall be the landing zone. Between these there shall be a neutral zone. An aeroplane when landing should attempt to land as near as possible to the neutral zone, but in any case on the left of any aeroplanes which have already landed. After slowing up or coming to a stop at the end of its landing run, an aeroplane will immediately taxi into the neutral zone. Similarly, an aeroplane when taking off shall keep as far as possible towards the right of the taking-off zone, but shall keep clear to the left of any aeroplanes which are taking off or about to take off.

45° 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 aérodromes; 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 lettres L seront placées dos à dos et de manière que les longs jambages marquent les limites de la zone neutre. Les atterrissages se feront invariablement dans la direction du long jambage des L et en marchant vers le petit jambage. 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 côtés des L marqueront l'autre limite du terrain où l'atterrissage peut se faire en toute sécurité. L'avion, par suite, ne devra pas dépasser le petit côté de la potence (voir croquis A);

b) Si l'on veut économiser l'éclairage et le personnel, on pourra utiliser le système suivant:

Du côté exposé au vent, deux feux seront placés de façon à marquer les limites de la zone neutre définie au paragraphe 44, la ligne qui joint les feux faisant un angle droit avec la direction du vent. Deux autres feux seront placés comme suit: l'un, au milieu de la droite qui joint les deux premiers; l'autre, sur la limite de l'aérodrome, du côté opposé et sur une parallèle à la direction du vent menée par le feu précédent, cette parallèle jalonnant ainsi l'axe de la zone neutre (voir croquis B).

45. No aeroplane shall commence to take off until the preceding aeroplane is clear of the aerodrome.

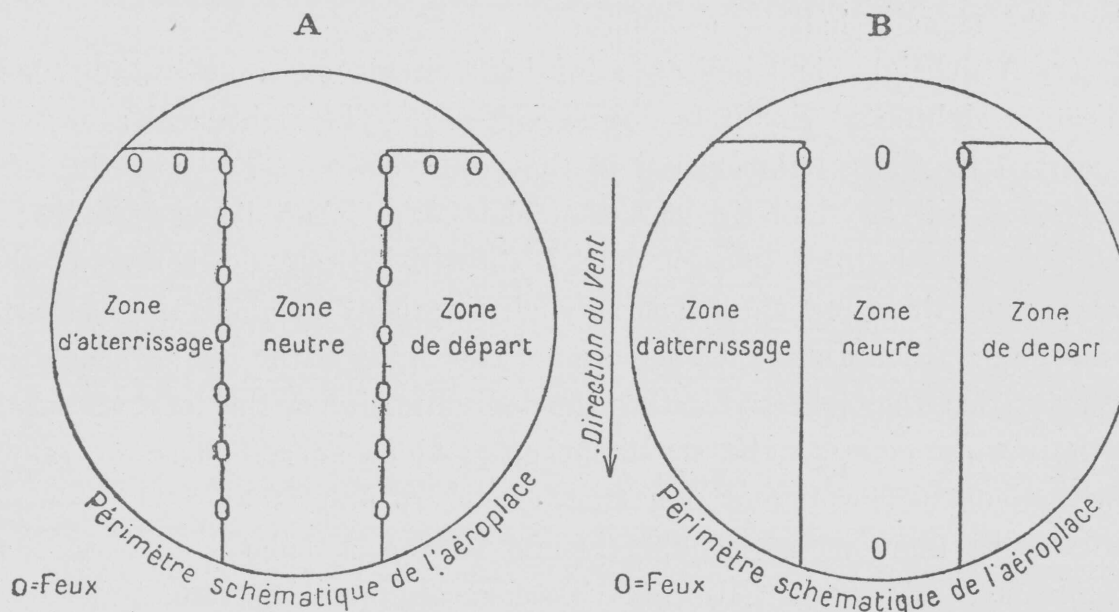
46. The above rules shall apply equally to night landings on aerodromes, when the signals shall be as follows:—

(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 aerodrome and the direction of the wind, and the other shall be placed midway between the two lights marking the limits of the neutral zone (*see* Diagram B.).

Des feux supplémentaires peuvent être symétriquement placés le long des limites de la zone neutre et, aux extrémités des lignes de décollage et d'atterrissage, sur la ligne joignant les trois feux alignés du côté exposé au vent.



47° Aucun ballon captif, cerf-volant ou dirigeable amarré ne pourra, sans autorisation spéciale, s'élever à proximité d'une 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 toutes les aérodromes.

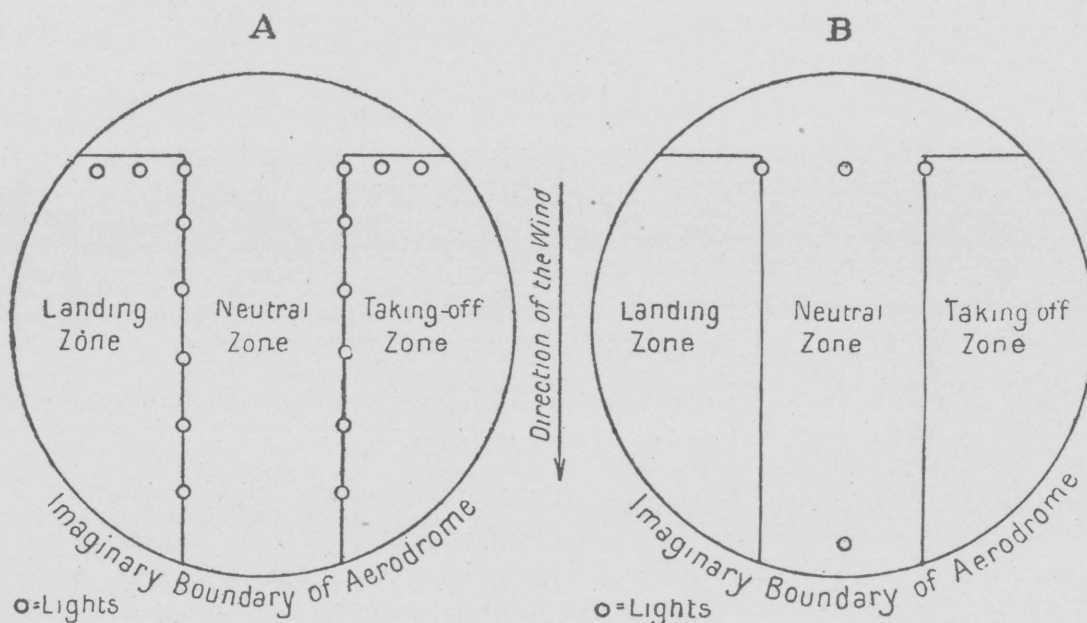
VI.

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 seulement les feux spécifiés dans le présent Règlement et non ceux prévus dans les Règlements maritimes pour les bâtiments à vapeur, et, sauf dans les cas spécifiés aux paragraphes 17 et 20 ci-dessus, il n'utilisera pas les signaux sonores visés dans ces derniers règlements. Il ne sera pas non plus supposé entendre ces mêmes signaux.

50° Aucune des prescriptions du présent règlement ne pourra être invoquée pour exonérer un aéronef ou son propriétaire, son pilote ou son équipage, des conséquences d'une négligence soit dans l'emploi des feux et des signaux, soit dans le service de vigie, soit dans l'observation des règles de la navigation aérienne en temps normal ou dans des circonstances spéciales.

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. No fixed balloon, kite, or moored airship shall 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.

VI.

GENERAL.

49. Every aircraft manœuvring 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 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° 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 aéroplaces 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 PILOTE OU DE NAVIGATEURS.

I.

BREVETS DE PILOTES D'AVIONS OU D'HYDRAVIONS.

A.—BREVET DE PILOTE POUR AVIONS OU 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) *Épreuves d'altitude et de vol plane.*—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 le moteur ait été remis en marche, dans un rayon de 150 mètres au plus autour d'un point fixé d'avance par les examinateurs.

(b) *Épreuves d'adresse.*—Un vol sans atterrissage, autour de deux mâts (ou de deux bouées) situés à 500 mètres l'un de l'autre en effectuant une série de cinq huit (8), chaque virage étant effectué autour d'un des deux mâts (ou bouées). Ce vol sera fait à une altitude inférieure à 200 mètres au-dessus du sol (ou de l'eau) sans toucher le sol (ou l'eau). L'atterrissage sera effectué:

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

2° En arrêtant l'aéronef à moins de 50 mètres d'un point fixé par le candidat lui-même avant le départ.

2. *Connaissances spéciales.*—Connaissance du Règlement sur les Feux et les Signaux et du Code de l'air. Connaissance du Règlement sur la Circulation Aérienne au-dessus et à proximité des aéroplaces. Connaissance pratique de la législation aérienne internationale.

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.

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 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.—BREVET DE PILOTE D'AVION OU D'HYDRAVION SERVANT AUX TRANSPORTS PUBLICS.

1. *Épreuves pratiques.*—Dans chaque épreuve pratique, le candidat doit être seul sur l'avion.

(a) Les épreuves d'altitude, de vol plané et d'adresse sont les mêmes que celles exigées pour le brevet de pilote d'avion de tourisme. Les candidats possédant déjà ce brevet n'auront pas à subir une seconde fois ces épreuves.

(b) Épreuve d'endurance d'au moins trois cents kilomètres au-dessus de la campagne 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 par les examinateurs.

Au départ, le candidat sera informé de la route à suivre et muni de la carte nécessaire. Les examinateurs décideront si la route a été correctement suivie.

(c) *Vol de nuit.*—Un vol de trente minutes fait à une hauteur d'au moins cinq cents mètres. Ce vol ne pourra commencer qu'au moins deux heures après le coucher du soleil; il finira au moins deux heures avant son lever.

2. *Examen technique.*—Le candidat ayant passé 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.*—Connaissance des Règlements sur les Feux et Signaux, Code de l'air et Règlement sur la Circulation Aérienne au-dessus et à proximité des aéroplanes.

(B.) PILOT'S FLYING CERTIFICATE FOR FLYING MACHINES USED FOR PURPOSES
OF PUBLIC TRANSPORT.

1. *Practical Tests*.—In each practical test the candidate must be alone in the flying machine.

(a) The tests for altitude and gliding flight and for skill are the same as those required for a private pilot's flying certificate. Candidates already in possession of the latter certificate are not required to pass these tests again.

(b) Test of endurance consisting of a cross-country or oversea flight of at least 300 kilometres, after which the final landing shall be made at the point of departure. This flight shall be made in the same flying machine within eight hours. It shall include two obligatory landings (during which the machine must come to rest), which shall not be at the point of departure, but which shall be fixed by the judges.

At the time of departure the candidate shall be informed of his course and furnished with the appropriate map. The judges will decide whether the course has been correctly followed.

(c) *Night Flight*.—A thirty minutes' flight made between two hours after sunset and two hours before sunrise, at a height of at least 500 metres.

2. *Technical Examination*.—After satisfactory practical tests have been passed, candidates will, when summoned, submit themselves to examination on—

(a) *Flying Machines*.—Theoretical knowledge of the resistance of the air as concerns its effect 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.

Connaissance pratique des conditions spéciales de la circulation aérienne et de la législation aérienne internationale.

Lecture des cartes; orientation; détermination du point; météorologie élémentaire.

REMARQUES.

Les épreuves pratiques devront être terminées dans le délai maximum d'un mois. Elles pourront être subies dans un ordre quelconque, chacune d'elles pouvant donner lieu à deux essais. Elles seront certifiées par des examinateurs dûment accrédités, qui en remettront le compte rendu aux autorités compétentes.

Les rapports officiels mentionneront les incidents survenus, notamment aux atterrissages. Avant chaque épreuve, les candidats devront présenter aux examinateurs des pièces irréusables d'identité.

Un barographe devra être emporté dans toutes les épreuves pratiques et la feuille, signée par les examinateurs, sera jointe à leur rapport.

Les pilotes possédant le brevet militaire auront droit au brevet de pilote touriste; mais, pour obtenir le brevet de pilote d'aéronef affecté aux transports publics, ils devront au préalable subir les examens techniques de navigation spécifiés au titre B, 2 (c).

II.

BREVET DE PILOTE DE BALLON LIBRE.

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. *Épreuves théoriques.*—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; Règlements sur la Circulation Aérienne au-dessus et à proximité des aéroplaces.

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

Practical knowledge of the special conditions of air traffic and of international air legislation.

Map reading, orientation, location of position, elementary meteorology.

REMARKS.

The practical tests shall be carried out within a maximum period of one month.

They may be carried out in any order, and each may be attempted twice. They shall be witnessed by properly accredited examiners, who will forward the official reports to the proper authorities.

The official reports will give the different incidents, especially those of landings. The candidates shall furnish before each test proper identity forms.

A barograph shall be carried on all practical tests, and the graph, signed by the examiners, shall be attached to their report.

Pilots who hold the military pilot's certificate shall be entitled to the private pilot's flying certificate, but, in order to obtain the pilot's flying certificate for purposes of public transport it will be necessary to pass the technical conditions for navigation as required by B (2) (c).

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.

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 d'une capacité de moins de 20,000 mètres cubes.

Le titulaire d'un brevet de troisième classe peut commander les dirigeables d'une capacité de moins de 6,000 mètres cubes.

Tous les officiers pilotes de dirigeables militaires ou de la marine ont droit au brevet de troisième classe.

Tous les officiers pilotes de dirigeables militaires ou de la marine qui ont commandé des dirigeables de plus de 6,000 mètres cubes ont droit au brevet de première classe.

CONDITIONS REQUISES POUR LE BREVET DE TROISIÈME CLASSE.

Epreuves 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.

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.

Théorie générale des dirigeables.

Propriétés dynamiques des corps en mouvement dans l'air.

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.

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 airship 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 officers 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.

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.

CONDITIONS REQUISES POUR LE BREVET DE DEUXIÈME CLASSE.

Epreuves 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 aussi avoir fait comme pilote de troisième classe, sur un dirigeable d'une capacité de plus de 6,000 mètres cubes, au moins, dix ascensions au cours desquelles, sous la surveillance de l'officier commandant, il aura conduit lui-même le dirigeable durant tout le trajet, départ et atterrissage compris.

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.

Epreuves 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 d'une capacité de plus de 20,000 mètres cubes, au moins cinq ascensions pendant lesquelles, sous la surveillance de l'officier commandant, il aura conduit lui-même le dirigeable, durant tout le trajet, départ et atterrissage compris. Chaque ascension aura duré au moins une heure, avec un minimum de quinze heures pour les cinq ascensions.

Examen théorique.—Les mêmes que pour le brevet de deuxième classe.

IV.

BREVET DE NAVIGATEUR.

Tout aéronef affecté à un service de transports publics, ayant plus de dix passages 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 questions 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.

QUALIFICATION 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 10 flights as third-class officer on an airship of capacity above 6,000 cubic metres, in which he has handled the airship himself including ascent and landing, under the supervision of the commanding officer of the airship.

Theoretical Examination.—Advanced knowledge of the subjects required for the third-class certificate.

QUALIFICATIONS FOR FIRST CLASS CERTIFICATE.

Practical Tests.—To be eligible for a first-class certificate a candidate must be holder of a second-class certificate, have at least two months' active service as a second-class officer on an airship, and also have completed at least five flights as second-class officer of an airship of capacity above 20,000 cubic metres, in which he has handled the airship himself, including ascent and landing, under the supervision of the commanding officer of the airship. Each flight must be at least of one hour's duration with a minimum of 15 hours for the five flights.

Theoretical Examination.—As required for a second-class certificate.

IV.

CERTIFICATE FOR NAVIGATORS.

Aircraft used for public transport carrying more than 10 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*.—Cartes terrestres et cartes marines; leur lecture.

Boussole; méridien magnétique; variation; inclinaison.

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.

Nautical Almanac ou Connaissance des temps.

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.

Legislation aérienne internationale.

Connaissance pratique de la météorologie et usage des cartes météorologiques.

V.

CERTIFICAT MEDICAL.

CONDITIONS MEDICALES 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 navigant, 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;

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.

Practical knowledge of meteorology and of weather charts.

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) *Examen médical général.*—L'aviateur ou l'aéronaute ne doit souffrir d'aucune maladie ou affection capable de le rendre soudainement impropre à la conduite d'un aéronef. Il doit posséder un cœur, des poumons, des reins et un système nerveux capables de supporter les effets de l'altitude et du vol prolongé;

(e) *Examen des yeux.*—L'aviateur ou l'aéronaute doit posséder un degré d'acuité visuelle compatible avec les nécessités de ses fonctions. Aucun pilote ou officier navigateur ne doit avoir plus de deux dioptries d'hypermétropie latente et la co-ordination musculaire doit être adaptée à la réfraction. Le champ visuel de chaque œil et la perception des couleurs doivent être normaux;

(f) *Examen des oreilles.*—L'oreille moyenne doit être normale. L'aviateur ou l'aéronaute doit posséder un degré d'acuité auditive compatible avec les nécessités de ses fonctions;

(g) L'appareil vestibulaire doit être intact et non hyperexcitable ou hypoexcitable;

(h) *Examen du nez et de la gorge.*—L'aviateur ou l'aéronaute doit avoir une perméabilité nasale complète et n'être atteint d'aucune affection sérieuse, aiguë ou chronique, des voies respiratoires supérieures.

3° Chacun des États contractants doit provisoirement fixer ses propres méthodes d'examen jusqu'à ce que les détails et les conditions minima des *tests* employés aient été ultérieurement arrêtés, dans une Conférence spéciale, par les représentants médicaux autorisés de la Commission Internationale de Navigation Aérienne.

4° Le candidat ayant satisfait aux conditions ci-dessus énoncées recevra un certificat médical favorable, qui devra être produit pour obtenir la licence.

En vue de permettre la constatation du maintien de son aptitude à la navigation aérienne chaque aviateur ou aéronaute sera périodiquement examiné, au moins tous les six mois, et les conclusions de cet examen seront jointes à son dossier. De même, en cas de maladie ou d'accident, son aptitude à la navigation aérienne doit être à nouveau reconnue. Les dates et les résultats de ces examens complémentaires seront mentionnés sur le brevet de pilote ou d'officier navigateur.

6° Un aviateur ou aéronaute qui, antérieurement à la présente Convention, aura fait ses preuves d'aptitude à la navigation aérienne ne pourra, tant qu'il aura conservé cette aptitude, être éliminé du personnel naviguant à raison de ce seul fait qu'il ne remplit pas toutes les conditions ci-dessus énoncées.

7° Chacun des États contractants peut, s'il le juge opportun, aggraver les conditions énoncées ci-dessus; mais en tous cas les conditions minima exigées doivent être maintenues pour le trafic international.

(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.

(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.

ANNEXE F.

CARTES INTERNATIONALES ET REPÈRES AÉRONAUTIQUES.

Les cartes internationales et les repères aéronautiques seront établis conformément aux règles générales suivantes:

I

CARTES.

1° Il sera créé deux types de cartes aéronautiques, respectivement désignées ci-après sous les noms de "Cartes générales" et de "Carte normale."

2° Les cartes générales, aussi bien que la carte normale, seront en principe construites d'après les règles adoptées par les Conférences internationales officielles tenues à Londres en 1909 et à Paris en 1913, pour l'établissement de la "Carte du monde au millionième."

NOTE.—Extrait des résolutions adoptées par les Conférences de Londres et de Paris:

Les feuilles de la carte du monde au millionième embrassent uniformément 6 degrés en longitude et 4 degrés en latitude. Le canevas est formé par des méridiens tracés de 6 en 6 degrés à partir du méridien de Greenwich et par des parallèles tracés de 4 en 4 degrés à partir de l'Equateur.

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'Equateur 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.

Pour l'hémisphère Sud, la lettre initiale N est remplacée par la lettre S. Ex.: S.L.—28.

3° Les longueurs, distances, altitudes et profondeurs seront exprimées en mètres. Toutefois, chaque pays aura le droit d'y ajouter des mêmes éléments exprimés en unités nationales.

4° Les couleurs et signes conventionnels, ainsi que les arrangements pris pour la publication de la carte du monde au millionième, doivent, autant que possible, être employés pour les cartes aéronautiques internationales.

5° Pour les "cartes générales," on fera usage de la progression du 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.

ANNEX F.

INTERNATIONAL AERONAUTICAL MAPS AND GROUND MARKINGS.

International maps shall be made and ground marks established in accordance with the following general principles:—

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 Greenwich, of 6 degrees, and the limiting parallels, reckoning from the Equator, shall be at successive intervals of 4 degrees.

The longitudinal sectors, from longitude 180° E. or W. of Greenwich, are given numbers from 1 to 60, increasing in an easterly direction.

The 22 zones of 4 degrees in depth, extending from the Equator on each side to 88° latitude, are given letters from A to V.

The polar areas, extending for 2 degrees, are lettered Z.

In the northern hemisphere each sheet shall bear a descriptive symbol composed of the letter N, followed by the zone letter and sector number corresponding to its position, thus N.K.—12.

In the southern hemisphere the letter S shall replace the letter N. Example, S.L.—28.

3. The metre shall be used as the standard of measurement for 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 1 degree of longitude equals 3 centimetres. The general maps shall have marked on them in fine lines the meridians and parallels of each

6° Chacune des cartes générales portera, en français, le titre: "Carte générale aéronautique internationale" (voir la planche spécimen 1, ci-jointe) et, au-dessous, la traduction de ce titre dans la langue du pays éditeur de la carte. Elle portera également un nom géographique approprié.

Chaque feuille portera au moins les renseignements ci-après: Physionomie: générale du terrain et noms géographiques, stations de radiotélégraphie, phares maritimes, avec la hauteur du feu, sa portée au niveau de la mer, la couleur et la fréquence des éclats; frontières nationales; zones interdites; principales routes aériennes; lignes d'égale déclinaison magnétique; distances au Pôle sud; latitudes et longitudes (voir paragraphe 7°) avec, dans la marge, les numéros des fuseaux correspondants et les lettres des zones de la carte du monde au millionième; la 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 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}1, ou même celle du 1,000,000^{me}.)

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 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.

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, Fig. 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 lighthouses (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.

In addition to the customary latitude and longitude notations, the local aeronautical maps shall bear numbers enclosed in rectangles, corresponding to a new system of co-ordinate reckoning based on the antimeridian of Greenwich and the South Pole. The new *grid* reckoning, with regard to latitude, shall commence with the South Pole as zero and increase 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, Fig. 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 south-west 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.

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. (coorespondant 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 impropres à l'atterrissage; les aéroplaces, les hangars pour dirigeables; les installations pour le gonflement des ballons; les terrains d'atterrissage préparés sur terre et sur l'eau; les repères aéronautiques; les phares terrestres et feux fixes de navigation; les phares maritimes, avec la hauteur du feu, sa portée au niveau de la mer, la couleur et la fréquence des éclats); les stations de radiotélégraphie; les stations météorologiques; les lignes aériennes de transport d'énergie électrique; les objets remarquables; les frontières nationales; 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; la latitude et les distances au Pôle Sud; les longitudes anciennes et nouvelles (voir paragraphe 7°); l'échelle des distances, graduée en kilomètres; la légende des signes conventionnels, en français ou en anglais et dans la langue du pays, éditeur de la carte; un diagramme figurant la déclinaison magnétique moyenne dans l'étendue de la feuille; un cartouche donnant les numéros abrégés de la feuille considérée et des huit feuilles adjacentes par les côtés ou par les angles, ainsi que les frontières et les noms 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.—Etant données les confusions et les erreurs auxquelles l'emploi des procédés topographiques habituels peut prêter pour la confection des cartes aéronautiques, il est fortement recommandé de recueillir, au moyen de reconnaissances aériennes, effectuées le long des routes les plus importantes, tous renseignements indispensables au sujet des accidents à figurer sur ces cartes, pour satisfaire aux besoins des pilotes.

EXAMPLES.—The sheet whose southern boundary is 49° N. (*i. e.*, 139° South Polar distance and western boundary 2° E. (*i. e.*, 182° from the antimeridian of Greenwich) will be numbered 139–182.

Or the sheet whose southern boundary is 36° S. (*i. e.*, 54° South Polar distance) and western boundary 7° W. (*i. e.*, 173° from the antimeridian of Greenwich) will be numbered 54–173.

9. The local aeronautical unit sheets shall show, as far as the data is known, the following:—

(a) Within the limiting Meridians and Parallels: Twenty-minute projection grid; roads divided into two classes according to their relative visibility from the air; railways of all kinds, cities and towns in outline and the plan of the principal public roads crossing them (villages similarly if practicable, otherwise their positions indicated); principal features of the surface water system; woodlands and other areas unsuitable for landing, aerodromes, hangars for airships, plants for balloon inflation, permanent landing places on ground and water, aeronautical ground marks, (beacons and fixed navigational lights), marine lighthouses (height, range at sea level, colour and character of the light); wireless stations, meteorological stations, overhead electric power lines, remarkable objects, national frontiers, 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.

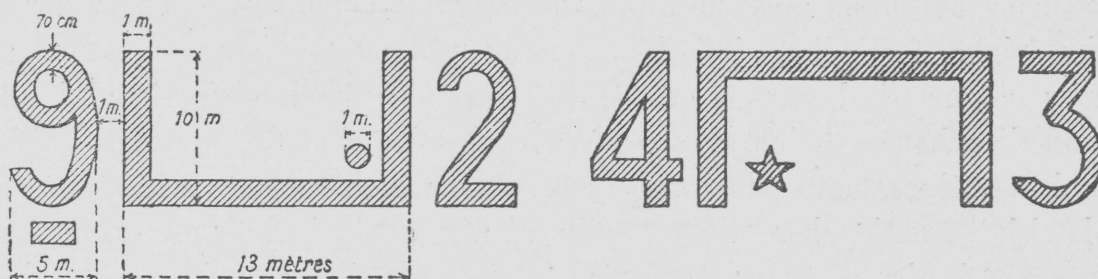
NOTE.—On account of the inadequacy of the usual methods of topographic mapping for making aeronautical maps, it is strongly recommended that steps be taken to survey from the air the areas along the most important international routes. Such surveys would furnish indispensable information regarding the features necessary to be shown on the maps the aviator is to use.

II.

SYSTÈME UNIVERSEL DE REPÈRES AÉRONAUTIQUES.

1. Les repères aéronautiques établis sur le sol sur les toits d'édifices devront comporter une référence numérique et graphique avec les feuilles de la carte normale aéronautique internationale. A cet effet, chacun de ces repères montrera (voir les croquis ci-après):

- (a) Le numéro abrégé de la feuille où il se trouve;
- (b) La figuration du cadre même de cette feuille, sous la forme d'un demi-rectangle dont les petits côtés sont orientés Nord-Sud et qui reste ouvert, au *Nord* si le repère se trouve dans la moitié *Sud*, ou au *Sud* si le repère se trouve dans la moitié *Nord*;
- (c) Un gros point indiquant, d'une manière approchée, la situation relative du repère dans la demi-feuille correspondante.



Repère situé dans la moitié inférieure de la feuille 92. Repère situé dans la moitié supérieure de la feuille 43.
(Les petits côtés sont Nord-Sud.)

Les deux chiffres formant le numéro abrégé de la feuille doivent être placés, soit contre les côtés latéraux, soit au-dessus ou au-dessous du demi-rectangle, mais jamais à l'intérieur.

Lorsque plusieurs repères seront situés assez près les uns des autres pour pouvoir prêter à confusion, on pourra, pour les distinguer, employer, au lieu du point rond, un point carré, triangulaire ou en forme d'étoile, etc.

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.

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 show (*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.



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

Arrangement of mark for north half of unit sheet having the same orientation of short sides.

The numbers shall be placed close to the frame at the top, bottom or sides, but not inside.

Where marks are placed so close to each other as to admit of possible confusion, the round dot may be replaced by a square, triangular or star-shaped dot.

It is recommended that the minimum dimensions of the marks be those indicated in the sketches.

2. Special attention shall be given to the distribution of marks along chosen international routes.

NOTE.—Steps to establish suitable marks for landing at night shall be eventually taken, in accordance with the decision of the International Commission for Air Navigation.

ANNEXE G.

RÉUNION ET DISTRIBUTION DES 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 aéroports pour les divers types d'aéronefs.

Les renseignements comportent:

(a) des analyses et sommaires de relevés d'informations météorologiques se référant au passé.

(b) des sommaires d'observations courantes.

(B) "Informations courantes," destinées:

(a) à la tenue d'un registre courant sur l'état de l'atmosphère;

(b) à faire des prévisions de temps.

Ces informations courantes comprennent:

1. Les résultats des observations journalières.

2. Les listes des stations météorologiques où ces observations ont été faites.

(C) "Prévisions," établies dans le but d'indiquer aux intéressés ou et quand le vol est possible, ainsi que les meilleures conditions dans lesquelles il peut être effectué.

Ces prévisions représentent l'état des conditions prévues, savoir:

(a) "Prévision de courte durée," pour les trois ou quatre heures suivantes.

(b) "Prévision normale," pour les vingt ou trente heures suivantes.

(c) "Prévision de longue durée," pour les deux ou trois jours suivants.

(d) "Prévision de route," pour des zones ou des routes particulières durant les six heures suivantes.

2° Procédés à employer et dates auxquelles devront être fournis les différents types d'informations.

(A) "Les données statistiques" seront fournies par les Bureaux centraux météorologiques en ce qui concerne les informations générales, savoir:

(a) Pour les analyses et sommaires de relevés d'informations se référant au passé, par la publication des carnets spéciaux donnant les moyennes, fréquences et valeurs extrêmes des éléments météorologiques principaux, accompagnés de cartes et de diagrammes; on donnera de préférence les indications relatives à des régions connues pour présenter des particularités au point de vue météorologique.

(b) Pour les sommaires d'observations courantes, par la publication mensuelle des valeurs relevées chaque mois.

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 results of daily observations.

2. Lists of active stations at which these observations are taken.

(C) "Forecasts" are for the purpose of telling all concerned when and where flying is possible and the best conditions for the same. They are statements of conditions anticipated:—

(a) "Short period" during the next three 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) Les "informations courantes" seront fournies 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 des observations sont faites 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 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):

(B) "Current" is furnished by meteorological offices to meteorological offices.

(a) Results of daily observations—telegraphically by:—

1. Regular reports at fixed hours (*see* Appendix I.) and
2. By special reports at intermediate times when requested (*see* Appendix II.).

(b) Lists of stations whenever necessary, to keep other countries informed where observations are being taken, giving also local and topographical details affecting weather conditions at each station.

(c) "Forecasts" are furnished by Meteorological Offices for general information by publication in the public Press, telegraphically to other countries if required, or any other, the best, means to bring them to the notice of those requiring them (*see* Appendix III.).

APPENDICE I.

RAPPORTS REGULIERS.

Ces rapports sont de deux sortes, savoir :

1° Rapports individuels.

2° Rapports collectifs.

1. Les Rapports individuels contiennent les résultats des observations faites dans les stations individuelles à 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 ils sont transmis à une Station centrale ou à un 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 remplacées par celles de 0300, 0900, 1500 et 2100, T. M. G., à la suite d'un accord international.)

Toutes les fois qu'il sera possible, les rapports donneront des indications sur les éléments ci-après :

1. Vent.
2. Pression atmosphérique.
3. 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. Etat de la mer.

et aussi sur les courants, sur la température et le degré d'humidité des régions supérieures de l'atmosphère, tous renseignements fournis par des stations ayant la possibilité d'effectuer de telles observations.

Les rapports seront établis sur les modèles et d'après les codes figurant à l'appendice IVs

2. Les rapports collectifs sont la réunion des rapports individuels reç par une Station ou par un Bureau central et transmis à d'autres Bureaux centraux. Ces rapports sont divisés en trois classes, savoir :

1^{ere} 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.

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 station or office and transmitted to other central offices. They are of three classes:—

Class 1.—The central office in this case is usually the main office of a country; it transmits its reports, within $1\frac{1}{2}$ 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.

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^e *Classe*. Rapports locaux 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 aéroports situés 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 aéroport 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.

APPENDICE III.

PRÉVISIONS.

Les "prévisions de courte durée," établies pour une période de 3 ou 4 heures, donnant 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 de longue durée" donnent un aperçu général pour les deux ou trois jours suivants.

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 I. 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.

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.

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.

FORMULAIRE POUR LES RAPPORTS ET CODES POUR LEUR TRANSMISSION.

Chaque station particulière 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 fixé 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, 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 XI).

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 ($0^{\circ} A = - 273^{\circ} C$; $273^{\circ} A = 0^{\circ} C$); on ne transmettra pas le premier chiffre.

A = Forme des nuages bas (Code III).

L = Aire proportionnelle des nuages bas (exprimée en dixièmes de ciel couvert; le total 10, correspondant à un ciel entièrement couvert, sera remplacé par 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).

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 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 XI.).

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 ($0^{\circ} \text{ A} = -273^{\circ} \text{ C}$, $273^{\circ} \text{ A} = 0^{\circ} \text{ C}$), 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 = Visibilité (Code V).

H₁ = Humidité relative (Code VI).

S = État de la mer (Code VII).

B = 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° de jour; 2° de nuit; hauteur en millimètres et dixièmes de millimètres.

MM = Température maximum de la journée.

mm = Température minimum de la nuit.

X = Chiffre de réserve.

SYMBOLES SPÉCIAUX POUR LES COURANTS D'AIR SUPÉRIEURS.

H = Altitude (Code IV) [b].

DD = Direction, indiquée d'après l'échelle 1-72, c'est-à-dire par échelons de 5° (voir Code XI).

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 individuels des stations.*—Le signal d'appel de la station sera suivi des groupes suivants: BBBDD. — FwwTT. — ALBMh. — wwVHS. — β bbF₁F₂. — 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.

- V = Visibility (Code V.).
 H_1 = Relative humidity (Code VI.).
 S = State of sea (Code VII.).
 β = Characteristic of barometric tendency (Code IX.).
 bb = Amount of barometric tendency in half millibars per 3 hours; 50 added for negative tendencies.
 F_1 = Fitness of weather conditions for flying machines (Code VIII. (a)).
 F_2 = Fitness of weather conditions for airships (Code VIII. (b)).
 RR = Rainfall: (i) in day, (ii) in night; in millimetres and tenths.
 MM = Maximum temperature in the day.
 mm = Maximum temperature in the night.
 X = Reserve figure.

SPECIAL SYMBOLS FOR UPPER AIR CURRENTS.

- H=height (Code IV. (b)).
 DD=direction on scale 1-72 (*i. e.*, to nearest 5° (*see* Code XI.)).
 VV=speed in kilometres per hour (for speed above 99 K/hr use three figures).

SPECIAL SYMBOLS FOR UPPER AIR TEMPERATURE AND HUMIDITY.

- p=height or pressure (Code IV. (c)).
 HH=actual percentage of relative humidity.

SPECIAL SYMBOL FOR COLLECTIVE REPORTS. CLASS 2.

- 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: BBDD. FwwTT. ALBMh. wwVHS. β bb F_1F_2 . RRMMX (or RRmmX).

Additional two groups for reports from Stations having facilities for observations of upper air currents; the first of these being:—

A five figure group to indicate that upper air current information is contained in the group which follows and which has the general form HDDVV.

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 $\rho TTHH$.

(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 individuels 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"— $\rho TTHH$.

Signal d'appel pour "D"— $\rho TTHH$.

3. *Rapports collectifs de deuxième classe.*—Les rapports individuels 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.

Exemple de rapport collectif de deuxième classe avec informations provenant de quatre stations, A, B, C, D, dont deux, les stations B et C, sont aptes à donner des renseignements sur les courants supérieurs:

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 $\rho TTHH$.

(NOTE.—These indicative five figure groups would be better, from a signalling point of view, as a special Morse signal.)

2. *Collective Station Report, 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, 1,000, 2,000, 5,000 metres (see Code IV. (b)).

Example of general form of collective report (Class 1) giving information from four stations, A, B, C, D, of which stations B, C have given upper air currents, and stations B, D upper air temperatures and humidity.

Call sign for "A"—BBBDD—FwwTT—ALBMh—wwVHS— β bbF₁F₂.

Call sign for "B"—BBBDD—FwwTT—ALBMh—wwVHS— β bbF₁F₂.

Call sign for "C"—BBBDD—FwwTT—ALBMh—wwVHS— β bbF₁F₂.

Call sign for "D"—BBBDD—FwwTT—ALBMh—wwVHS— β bbF₁F₂.

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"— $\rho TTHH$.

Call sign for "D"— $\rho TTHH$.

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 β bb.

Upper air currents are given at the end of the telegram for heights 2,000 and 5,000 metres for selected stations.

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.

Signal d'appel pour la station "A" — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

" " " "B" — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

" " " "C" — BBDDF — wwTTh — AL β bb.

" " " "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" — HDDVV —

" " " "C" — HDDVV —

Prévisions météorologiques pour la contrée d'origine.

4. *Rapports collectifs de troisième classe.*—Les rapports individuels seront transmis successivement dans la forme abrégée ci-après:

Signal d'appel de la station — DDF₁F₂ — 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 bateaux 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.
- 03 " presque aux trois-quarts couvert.
- 04 " couvert, avec de petites éclaircies.
- 05 " complètement couvert.

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 cotée 1.
- 23 " " 2.
- 24 Brouillard humide coté 3.
- 25 " " 4.
- 26 " " 5.
- 27 " " 6.
- 28 " " 7.
- 29 " " 8.

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 " lunaire.
- 40 Couronne solaire.
- 41 " lunaire.
- 42 Aurore boréale.
- 43 Rafales.
- 44 Bise, grand vent.
- 45 Ténèbres.

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

HAZE, MIST OR FOG, BUT NO PRECIPITATION.

- 06 Overcast and lf.
- 07 " " 2f.
- 08 " " 3f.
- 09 " " 4f.
- 10 " " 5f.
- 11 " " 6f.
- 12 " " 7f.
- 13 " " 8f.
- 14 Haze lf.
- 15 " 2f.
- 16 Fog 3f.
- 17 " 4f.
- 18 " 5f.
- 19 " 6f.
- 20 " 7f.
- 21 " 8f.

- 22 Mist lf.
- 23 " 2fe.
- 24 Fog 3fe.
- 25 " 4fe.
- 26 " 5fe.
- 27 " 6fe.
- 28 " 7fe.
- 29 " 8fe.

SPECIAL PHENOMENA WITHOUT PRECIPITATION.

- 30 e (wet air).
- 31 Exceptional visibility.
- 32 Dust Haze.
- 33 Dew.
- 34 Hoar Frost.
- 35 Rime.
- 36 Glazed Frost.
- 37 Glazed Roads.
- 38 Solar Halo.
- 39 Lunar Halo.
- 40 Solar Corona.
- 41 Lunar Corona.
- 42 Aurora.
- 43 Squalls.
- 44 Gale.
- 45 Gloom.

46 Mauvais: temps menaçant.

47 Tonnerre.

48 Éclairs.

49 Tonnerre et éclairs.

PLUIE ET YROUILLARD (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		

PRÉCIPITATION ET 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 "
67 Forte chute "
68 Faible chute de neige.
69 Moyenne " "
70 Forte " "

NEIGE TOMBÉE.

71 Neige recouvrant entièrement le sol.
72 " avec taches sans neige.
73 Amas de neige.

74 }
75 } Chiffres de réserve.

76 }

PRÉCIPITATIONS.

77 Bruine légère.
78 " moyenne.
79 " forte.
80 Pluie légère.
81 " moyenne.
82 " forte.
83 Légère chute de grêle.
84 Moyenne chute de grêle.
85 Forte chute de grêle.
86 Légère chute de grésil.
87 Moyenne chute de grésil.
88 Forte chute de grésil.
89 Légère chute de neige.
90 Moyenne chute de neige.
91 Forte chute de neige.
92 Orage léger sans grêle.
93 " moyen " "
94 " fort " "
95 " 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 30 à 97 s'appliquent à un temps avec précipitations.

AUCUNE CONDENSATION NI BROUILLARD.

AUCUNE CONDENSATION NI BROUILLARD.		12	égale Nuages d'altitudes variées.	
00	égale Ciel sans nuage.	13	" Ciel complètement couvert; nuages bas ou d'altitudes variées.	
01	" Ciel bleu ou bleu avec nuages; nuages d'altitude moyenne ou élevée.	14	" Ciel bleu et couvert; nuages bas ou de niveaux variés.	
02	" Ciel bleu ou bleu avec nuages; nuages bas.	BROUILLARD AVEC NUAGES AU-DESSUS.		
03	" " ou bleu avec nuages à différents niveaux.	15	" Temps couvert avec brouillard coté	1.
04	" " avec nuages; nuages moyens ou hauts.	16	" " " " " "	2.
05	" Ciel bleu avec nuages; nuages bas.	17	" " " " " "	3.
06	" Ciel bleu avec nuages; nuages à différents niveaux.	18	" " " " " "	4 ou 5.
07	" Ciel nuageux et couvert; nuages d'altitude moyenne ou élevée.	19	" " " " " "	6 à 8.
08	" Ciel nuageux et couvert; nuages bas.	BRUME OU BROUILLARD.		
09	" Ciel nuageux et couvert; nuages à différents niveaux.	20	" Brume cotée 1.	

TEMPS COUVERT AVEC ÉCLAIRCIES.

10 " Nuages de moyenne ou de grande altitude.
11 " Nuages bas.

20 " Brume cotée 1.
21 " Brume cotée 2.
22 " Brouillard coté 3.
23 " " " " 4 ou 5.
24 " " " " 6 à 8.

- 46 Ugly: threatening
 47 Thunder.
 48 Lightning.
 49 Thunder and Lightning.

PRECIPITATION AND FOG (50-58).

- 50 Slight r }
 51 Moderate r } 2f. or 3f.
 52 Heavy r }
 53 Slight r }
 54 Moderate r } 4f. or 5f.
 55 Heavy r }
 56 Slight r }
 57 Moderate r } 6f. to 8f.
 58 Heavy r }

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 }
 75 } Reserve figures.
 76 }

PRECIPITATION (77-97).

- 77 Slight d.
 78 Moderate d.
 79 Thick d.
 80 Slight r.
 81 Moderate r.
 82 Heavy r.
 83 Slight h.
 84 Moderate h.
 85 Heavy h.
 86 Slight rs.
 87 Moderate rs.
 88 Heavy rs.
 89 Slight s.
 90 Moderate s.
 91 Heavy s.
 92 Slight tlr }
 93 Moderate tlr } Without hail.
 94 Heavy tlr }
 95 Slight tlr }
 96 Moderate tlr } With hail.
 97 Heavy tlr }
 98 } 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 equals mixed cloud.
 13 " completely overcast; low or mixed cloud.
 14 " b and o; low or mixed cloud.

FOG WITH CLOUD ABOVE (15-19).

- 15 equals overcast and 1f.
 16 " overcast and 2f.
 17 " overcast and 3f.
 18 " overcast and 4f or 5f.
 19 " overcast and 6f to 8f.

HAZE OR FOG (20-24).

- 20 equals Haze 1f.
 21 " Haze 2f.
 22 " Fog 3f.
 23 " Fog 4f. or 5f.
 24 " Fog 6f. to 8f.

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 Eclairs.
 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 " "
 61 forte " "

PRÉCIPITATIONS OCCASIONNELLES.

- 62 Bruine légère occasionnelle.
 63 " moyenne occasionnelle.
 64 " forte occasionnelle.
 65 pluie faible occasionnelle.
 66 " moyenne occasionnelle.
 67 " forte occasionnelle.
 68 pluie légère et grêle occasionnelles.
 69 " moyenne " "
 70 " forte " "
 71 chute faible occasionnelle de grésil, ou de pluie et de [grésil].
 72 " moyenne occasionnelle " "
 73 " forte occasionnelle " "
 74 " faible occasionnelle de neige.
 75 " moyenne occasionnelle "
 76 " forte occasionnelle "

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 " "

WET FOG OR MIST (25-29).

- 25 equals Mist 1fe.
 26 " Mist 2fe.
 27 " Fog 3fe.
 28 " Fog 4fe. or 5fe.
 29 " Fog 6fe. to 8fe.

SPECIAL PHENOMENA WITHOUT PRECIPITATION (30-49).

- 30 equals e (wet air).
 31 Exceptional visibility.
 32 Dust Haze.
 33 Due.
 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 }
 51 of moderate } rain.
 52 of heavy }
 53 of slight }
 54 of moderate } hail or r and h.
 55 of heavy }
 56 of slight }
 57 of moderate } rs or r and rs.
 58 of heavy }
 59 of slight.
 60 of moderate snow.
 61 of heavy.

OCCASIONAL PRECIPITATION (62-76).

- 62 occasional slight d.
 63 " moderate d.
 64 " thick d.
 65 " slight r.
 66 " moderate r.
 67 " heavy r.
 68 " slight r and h.
 69 " moderate r and h.
 70 " heavy r and h.
 71 " slight }
 72 " moderate } rs or r and rs.
 73 " heavy }
 74 " slight s.
 75 " moderate s.
 76 " heavy s.

CONTINUOUS OR NEARLY CONTINUOUS PRECIPITATION
(77-91).

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

THUNDERSTORMS (92-97).

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

104 CONVENTION RELATIVE À LA NAVIGATION AÉRIENNE INTERNATIONALE.

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 AÉROSPHÉRIQUES.

CODE IV. (A).—ALTITUDE DE LA BASE DES NUAGES
 BAS.—h.

- 0 nuages au-dessous de 150 mètres.
 1 nuages entre 150 et 300 mètres.
 2 " " 300 " 500 "
 3 " " 500 " 750 "
 4 " " 750 " 1000 "
 5 " " 1000 " 1500 "
 6 " " 1500 " 2000 "
 7 " " 2000 " 2500 "
 8 " " 2500 " 3000 "
 9 pas de nuages bas.

CODE IV. (B).—ALTITUDE DES COURANTS D'AIR SUPÉ-
 RIEURS.—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.

- 0 Surface du sol.
 1 300 mètres au-dessus du sol.
 2 Pression de 1000 millibars (mb).
 3 " 950 "
 4 " 900 "
 5 Pression de 850 millibars (mb).
 6 " 800 "
 7 " 750 "
 8 " 700 "
 9 " 600 "

CODE V.—VISIBILITÉ À LA SURFACE DU SOL ET BROUILLARD.—V.

Chiffre du Code.	Distance maximum à laquelle on peut distinguer un objet.	Équivalence.	Chiffre du Code.	Distance maximum à laquelle on peut distinguer un objet.	Équivalence.
0	Moins de 25 mètres...	Brouillard coté 8.	5	4000 mètres...	Brouillard coté 2, ou Visibilité cotée 4.
	25 " ...	" 7.	6	7000 " ...	Brouillard coté 1, ou Visibilité cotée 5.
1	50 " ...	" 6.	7	12000 " ...	Brouillard coté 1, ou Visibilité cotée 6.
	100 " ...	" 5.	8	20000 " ...	Visibilité coté 7.
2	200 " ...	" 4.	9	30000 " ...	" " 8.
	500 " ...	Brouillard coté 3, ou Visibilité cotée 1.		plus de 30000 mètres	" " 9.
3	1000 " ...	Brouillard coté 3, ou Visibilité cotée 2.		et temps clair.	
4	2000 " ...	Brouillard coté 2, ou Visibilité cotée 3.			

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 equals Thin Alto Stratus (Sun or Moon visible).

- 6 " Thick Alto Stratus.
 7 " Alto Cumulus (low) (below 3 km.).
 8 " Alto Cumulus (high) (above 3 km.).

CODE IV (A), (B), (C).—HEIGHTS AND PRESSURES OF UPPER AIR REPORTS.

CODE IV (A).—HEIGHT OF BASE OF LOW CLOUD—H.

0 equals cloud below	150	metres.
1 " cloud below	150-300	"
2 " cloud below	300-500	"
3 " cloud below	500-750	"
4 " cloud below	750-1000	"
5 " cloud below	1000-1500	"
6 " cloud below	1500-2000	"
7 " cloud below	2000-2500	"
8 " cloud below	2500-3000	"
9 " no low cloud.		

CODE IV (B).—HEIGHT OF UPPER WIND.—H.

1 equals	200	metres.
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.

0 equals surface.

- 1 " 300 metres above surface.
 2 " pressure of 1000 mb.
 3 " pressure of 950 mb.
 4 " pressure of 900 mb.

5 equals 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.	Code figure.	Most distant object visible.	Description.
0	less than 25 metres.....	8 f	4	2000 metres.....	2 f or 3 V
	25 metres.....	7 f	5	4000 metres.....	2 f or 4 V
1	50 metres.....	6 f	6	7000 metres.....	1 f or 5 V
	100 metres.....	5 f	7	12000 metres.....	1 f or 6 V
2	200 metres.....	4 f	8	20000 metres.....	7 V
	500 metres.....	3 f or 1 V		30000 metres.....	8 V
3	1000 metres.....	3 f or 2 V	9	above 30000 and clear air.....	9 V

CODE VI.—HUMIDITÉS RELATIVES.—H.

0	Correspond à 95 à 100 p. 100.	5	Correspond à 50 à 59 p. 100.
9	" 90 à 94 "	4	" 40 à 49 "
8	" 80 à 89 "	3	" 30 à 39 "
7	" 70 à 79 "	2	" 20 à 29 "
6	" 60 à 69 "	1	" 10 à 19 "

CODE VII.—ÉTAT DE LA MER.—S.

CHIFFRE DU CODE ET ÉTAT DE LA SURFACE.

0	Mer d'huile; calme plat.	5	Surface plutôt agitée.
1	Très calme, surface très légèrement ridée.	6	Surface agitée.
2	Surface légèrement ridée.	7	Hautes lames.
3	Clapotis.	8	Mer très houleuse; très hautes lames.
4	Surface modérément ridée.	9	Mer démontée.

CODE VIII (A) ET (B).—CONDITIONS DU TEMPS POUR LA NAVIGATION AÉRIENNE.

CODE VIII (A) AVIONS.

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 pour le vol.

CODE VIII (B) DIRIGEABLES.

0	tout à fait mauvais: brouillard.
1	<i>id.</i> pluie, vent et nuages bas.
2	<i>id.</i> coups de vent, tempête.
3	très dangereux: vent violent.
4	<i>id.</i> rafales intermittentes.
5	dangereux: fort vent.
6	<i>id.</i> faibles rafales.
7	bon.
8	très bon.
9	parfait.

CODE IX.—ALLURE DE LA COURBE BAROMÉTRIQUE.—β.

0	Pression stationnaire.	6	Pression stationnaire puis décroissante.
1	" variable.	7	Pression décroissante et actuellement stationnaire.
2	" croissante.	8	Pression croissante et actuellement stationnaire ou décroissante.
3	" décroissante.	9	Rafales; montée soudaine, avec changements marqués de vent et de temps.
4	" décroissante puis croissante.		
5	" stationnaire puis croissante.		

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.	40	Correspond à SSW.
09	" NE.	45	" SW.
13	" ENE.	49	" WSW.
18	" Est.	54	" Ouest.
22	" ES.	58	" WNW.
27	" SE.	63	" NW.
31	" SSE.	67	" NNW.
36	" Sud.	72	" Nord.

Pour exprimer dans cette échelle une orientation calculée en degrés, il faut diviser par 5 le nombre de degrés (on multiplie ce nombre par 2, divise ensuite par 10 et arrondit finalement au nombre entier le plus proche); *ex.*: 17° égale 03; 53° égale 11; 257° égale 51; 313° égale 63.

CODE VI.—RELATIVE HUMIDITY.—H.

CODE FIGURES.

0 equals 95—100 per cent.
 9 equals 90—94 per cent.
 8 equals 80—89 per cent.
 7 equals 70—79 per cent.
 6 equals 60—69 per cent.

CODE FIGURES.

5 equals 50—59 per cent.
 4 equals 40—49 per cent.
 3 equals 30—39 per cent.
 2 equals 20—29 per cent.
 1 equals 10—19 per cent.

CODE VII.—STATE OF SEA.—S.

CODE FIGURE AND DESCRIPTION.

0 equals Calm—glassy.
 1 equals Very smooth—slightly rippled.
 2 equals Smooth—rippled.
 3 equals Slight—rocks buoy.
 4 equals Moderate furrowed.

CODE FIGURE AND DESCRIPTION.

5 equals Rather rough—much furrowed.
 6 equals Rough—deeply furrowed.
 7 equals High rollers, steep fronts.
 8 equals Very high rollers, steep fronts.
 9 equals Phenomenal—precipitous.

CODE VIII. (A) AND (B).—FITNESS FOR FLYING.

Code VIII. (a).—Fitness for Aeroplanes.

CODE FIGURE.

0 equals entirely unfit: fog.
 1 equals entirely unfit: rain and low cloud.
 2 equals entirely unfit: gales.
 3 equals very risky: mist.
 4 equals very risky: wind and weather.
 5 equals risky: mist.
 6 equals risky: wind and weather.
 7 equals fit.
 8 equals very fit.
 9 equals perfect.

Code VIII. (b).—Fitness for Airships.

CODE FIGURE.

0 equals entirely unfit: fog.
 1 equals entirely unfit: rain, wind, and low cloud.
 2 equals entirely unfit: gales.
 3 equals very risky: high wind.
 4 equals very risky: occasional squalls.
 5 equals risky: strong wind.
 6 equals risky: slight squalls.
 7 equals fit.
 8 equals very fit.
 9 equals perfect.

CODE IX.—CHARACTERISTIC OF BAROMETRIC TENDENCY.—B.

0 equals steady.
 1 equals unsteady.
 2 equals rising.
 3 equals falling.
 4 equals falling, then rising.
 5 equals steady, then rising.

6 equals steady, then falling.
 7 equals falling, now steady.
 8 equals rising, now steady or falling.
 9 equals 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 equals NE.
 13 equals ENE.
 18 equals East.
 22 equals ESE.
 27 equals SE.
 31 equals SSE.
 36 equals South.

40 equals SSW.
 45 equals SW.
 49 equals WSW.
 54 equals West.
 58 equals WNW.
 63 equals NW.
 67 equals NNW.
 72 equals 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.*, 17° equals 03; 53° equals 11; 257° equals 51; 313° equals 63.

ANNEXE H.

DOUANES.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

1.

Les aéronefs allant à l'étranger ne peuvent partir que des aéroports spécialement désignés par l'Administration des douanes de chaque État contractant et dénommés "aéroports douaniers."

Ceux venant de l'étranger ne peuvent atterrir que dans les mêmes aéroports.

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 aéroports 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 toutes les aéroports internationales qui seraient créées seront communiquées par l'État intéressé aux autres États contractants et à la Commission Internationale de Navigation Aérienne qui communiquera ces informations à tous les États contractants. Les États contractants pourront se mettre d'accord pour établir des aéroports 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 autre point que ceux désignés, il devra atterrir à la plus prochaine aéroport douanier sur l'itinéraire de son voyage. S'il est obligé d'atterrir avant de parvenir à cette aéroport, il prévendra les services de police ou de douane les plus voisins.

Il ne pourra repartir qu'avec l'autorisation de ces services qui, après vérification, viseront le carnet de route ainsi que le manifeste prévu au paragraphe 5 et désigneront au pilote l'aéroport douanier où il devra obligatoirement aller effectuer les opérations de dédouanement.

ANNEX H.

CUSTOMS.

GENERAL PROVISIONS.

1.

Any aircraft going abroad shall depart only from aerodromes specially designated by the customs administration of each contracting State, and named "customs aerodromes."

Aircraft coming from abroad shall land only in such aerodromes.

2.

Every aircraft which passes from one State into another is obliged to cross the frontier between certain points fixed by the contracting States. These points are shown on the aeronautical maps.

3.

All necessary information concerning customs' aerodromes within a State, including any alterations made to the list and any corresponding alterations necessary on the aeronautical maps and the dates when such alterations become valid, and all other information concerning any international aerodromes which may be established, shall be communicated by the States concerned to each other and to the International Commission for Air Navigation, which shall notify such information to all 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.

Avant leur départ ou dès leur arrivée, suivant qu'ils vont à l'étranger ou en viennent, les pilotes présentent aux autorités de l'aéropole leur carnet de route et, s'il y a lieu, le manifeste des marchandises et provisions de bord qu'ils transportent.

6.

Le manifeste est conforme au modèle n° 1 ci-joint.

Les marchandises font obligatoirement l'objet de déclarations en détail conformes au modèle n° 2 ci-joint, établies par les expéditeurs.

Tout État contractant a la faculté d'exiger l'inscription, soit sur le manifeste, soit dans la déclaration pour la douane, de telles indications supplémentaires qu'il juge nécessaires.

7.

Avant le départ, s'il s'agit d'un aéronef transportant des marchandises, l'agent fiscal procède, au vu du manifeste et des déclarations, aux vérifications réglementaires et vise le carnet de route ainsi que le manifeste. Il appuie sa signature d'un cachet.

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'aéropole douanière et autorisés à commencer ou à finir leur voyage en certaines aéropoles 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.

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 N° 1.

The goods must be the subject of detailed declarations in conformity with the attached form N° 2, made out by the senders.

Every contracting State has the right to prescribe for the insertion either on the manifest or on the customs declaration of such supplementary entries as it may deem necessary.

7.

In the case of an aircraft transporting goods the customs officer, before departure, shall examine the manifest and declarations, make the prescribed verifications and sign the log book as well as the manifest. He shall verify his signature with a stamp. He shall seal the goods or sets of goods, for which such a formality is required.

On arrival the customs officer shall ensure that the seal is unbroken, shall pass the goods, shall sign the log book and keep the manifest.

In the case of an aircraft with no goods on board, the log book only shall be signed by the police and customs officials.

The fuel on board shall not be liable to customs duties provided the quantity thereof does not exceed that needed for the journey as defined in the log book.

8.

As an exception to the general regulations, certain classes of aircraft, particularly postal aircraft, 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 authorised 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.

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.

Dans le cas de constitution entre deux ou plusieurs Pays de l'Union, de Sociétés de Tourisme, les aéronefs desdits Pays jouiront du régime du Triptyque.

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 soumises, en ce qui concerne leur origine et les divers régimes douaniers à des règles analogues à celles qui sont 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 de taxes intérieures, les expéditeurs justifient du passage à l'étranger par la production d'un certificat des Douanes de destination.

TRANSIT AÉRIEN.

12.

Lorsqu'un aéronef doit, pour atteindre sa destination, survoler un ou plusieurs Pays contractants, et sous réserve du droit de souveraineté appartenant à chacun des contractants, 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 une aéroplace douanière lui est imposée, et le nom de cet aéroplace sera inscrit sur le carnet de route avant le départ. A l'escale, les autorités douanières examinent les papiers et le chargement et prennent, le cas échéant, les dispositions nécessaires pour assurer la réexportation de l'appareil et des marchandises ou l'acquittement des droits.

REGULATIONS APPLICABLE TO AIRCRAFT AND GOODS.

9.

Aircraft landing in foreign countries are in principle liable to customs duties if such exist.

If they are to be re-exported, they shall have the benefit of the regulations as to permit by bond or deposit of the taxes.

In the case of the formation between two or more countries of the Union of touring societies, the aircraft of the said countries will have the benefit of the regulations of the "Tryptique."

10.

Goods arriving by aircraft shall be considered as coming from the country where the log book and manifest have been signed by the customs officer.

As regards their origin and the different customs régimes, they are liable to the regulations of the same kind as are applicable to goods imported by land or sea.

11.

With regard to goods exported in discharge of a temporary receiving or bonded account or liable to inland taxes, the senders shall prove their right to send the goods abroad by producing a certificate from the customs of the place of destination.

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.

Les dispositions du paragraphe 9, II^e partie, 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, un nouveau plombage.

DISPOSITIONS DIVERSES.

13.

Tout aéronef en marche, en quelque lieu qu'il se trouve, devra se soumettre aux injonctions des postes et aéronefs de police ou de douane de l'État survolé.

14.

Les agents des douanes et des contributions indirectes et, d'une façon générale, les représentants de l'autorité publique, ont libre accès dans tous les lieux de départ et d'atterrissage d'aéronefs; ils peuvent, en outre, visiter tout aéronef et son chargement pour exercer les droits de surveillance.

15.

Sauf en ce qui concerne 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 l'infraction aux dispositions qui précèdent, cette infraction sera notifiée à l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé et cet État suspendra, soit pour une durée limitée, soit à titre définitif, le 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).

MODÈLE N° 1.

NOTA.—Le manifeste ne doit pas porter de rature ou surcharges non approuvées par les agents qualifiés des douanes ni contenir des mots en interligne ou plusieurs articles sur la même ligne. On pourra ajouter autant d'intercalaires qu'il sera nécessaire.

The provisions of paragraph 9 (2) are applicable to goods to be re-exported.

If the aircraft sets down or takes up goods, the customs officer shall verify the fact on the manifest, duly completed, and shall affix, if necessary, a new seal.

VARIOUS PROVISIONS.

13.

Every aircraft during flight, wherever it may be, must conform to the orders from police or customs stations and police or customs aircraft of the State over which it is flying.

14.

Customs officers and excise officials, and generally speaking the representatives of the public authorities shall have free access to all starting and landing places for aircraft; they may also search any aircraft and its cargo to exercise their rights of supervision.

15.

Except in the case of postal aircraft, all unloading or throwing out in the course of flight, except of ballast, may be prohibited.

16.

In addition to any penalties which may be imposed by local law for infringement of the preceding regulations, such infringement shall be reported to the State in which the aircraft is registered, and that State shall suspend for a limited time, or permanently, the certificate of registration of the offending aircraft.

17.

The provisions of this Annex do not apply to military aircraft visiting a State by special authorisation (Articles 31, 32, and 33 of the Convention, nor to police and customs aircraft (Articles 31 and 34 of the Convention).

FORM N° 1.

NOTE.—The manifest should not bear on it erasures or corrections except those approved by the proper customs officials, nor contain interlineations or several articles entered on the same line. As many extra sheets may be added as are necessary.

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:	
		{ Lieu de départ: Pays:	
		{ Lieu de destination: Pays:	
	MARCHANDISES..	{ Nombre de déclarations annexées:	

Le Commandant affirme l'exactitude du contenu du présent manifeste sous les peines édictées par les lois. En conséquence, il a daté et signé ce document immédiatement au-dessous de la dernière inscription.

Numéro d'ordre du Présent.	Marques et Numéros des Colis.	Nombre (en Chiffres et en toutes Lettres) et espèces des Colis.	Nature de la Marchandise.	Poids.	Observations.

MODELE N° 2.

NAVIGATION AÉRIENNE.

Lieu de départ:

Déclaration pour la douane, faite par M. ——— pour les marchandises ci-après:

Lieu de destination:

Colis.		Espèce.	Désignation Détaillée du Contenu.	Pays D'Origine.	Valeurs.	Poids.		Observations.
Marques et Numéros.	Nombre.					Brut.	Net.	

A ———, le ——— 19.—
———, L'expéditeur.

AIR NAVIGATION.

MANIFEST OR GENERAL DECLARATION OF CARGO.

Space reserved for entries by Customs Officers.	Machine.....	{	Registration Mark.	
				
	Commanding officer.....	{	Name:	
			Residence:	
	Nationality:			
	Number of License:			
	Goods.....	{	Place of departure:	Country:
			Place of destination:	Country:
			Number of annexed declarations:	
				

The Commanding Officer guarantees the accuracy of the contents of this manifest under penalties provided by law. Consequently he has dated and signed this document immediately below the last entry.

File Number of Document.	Marks and Numbers on the Parcels.	Number (in Figures and Letters) and Descriptions of Parcels.	Nature of the Goods.	Weight.	Observations.

FORM NO. 2.

AIR NAVIGATION.

Place of departure:

Place of destination:

Customs declaration made by M. ——— for the following goods:

Parcels.		Nature of Goods.	Detailed Description of Contents.	Country of Origin.	Value.	Weight.		Observations.
Marks and Numbers.	Number.					Gross.	Net.	

At ——— the ——— day of ——— 19—.

Consignor, ———

○