قانون

انضمام العراق الى الاتفاقية الدولية المتعلقة بتنظيم
الملاحة الجوية الموقع عليها فى باريس
فى ١٣ تشرين الاول سنة ١٩١٩
رقم (٢٢) لسنة ١٩٣١

مع نص الاتفاقية

AMERICAN
UNIVERSITY OF
BEIRUT

A.U.B. LIBRARY

CA
F387.7:I65kA

العراق. معاهدات، الخ.

قانون انضمام العراق الى الاسلام

CA:F
387.7
I65kA

CA:F
387.7
I65kA
c.1

قانون انضمام العراق الى الاتفاقية الدولية المتعلقة بتنظيم الملاحة الجوية
الموقع عليها في باريس في ١٣ تشرين الاول سنة ١٩١٩ رقم ٢٢ لسنة ١٩٢١ مع نص الاتفاقية

اتفاقية تتعلق بتنظيم الملاحة الجوية
مؤرخة في ١٣ تشرين الاول ١٩١٩

الملحقات :

صحيفة	
٩	(أ) العلامات الواجب وضعها على الطائرات .
١٢	(ب) شهادة بقابلية الطيران .
١٤	(ج) دفتر اليومية .
١٥	(د) التنويرات والاشارات وغيرها .
٢٣	(ه) شهادات الملاحين ومديري الطائرات .
٣٦	(ح) انظمة الكارك.
٣٧	(و) خرائط الطيران الدولية وعلامات الاراضي .
٤٤	(ز) جمع وتوزيع الاحصاءآت عن الاحوال الجوية .

48497

طبع في مطبعه الحكومة — بغداد

Cat. Sept. 1935
U.S.S.R.

قانون

انضمام العراق الى الاتفاقية الدولية المتعلقة بتنظيم الملاحة الجوية الموقع عليها في باريس في ١٣ تشرين الاول سنة ١٩١٩ رقم (٢٢) لسنة ١٩٣١

نحن ملك العراق

بموافقة مجلسي الاعيان والنواب امرنا بوضع القانون الآتي :ـــ

المادة المنفردة :ـ لجلالة ملك العراق اجراء ما يقتضي من الترتيبات لانضمام دولة العراق الى الاتفاقية الدولية المتعلقة بتنظيم الملاحة الجوية الموقع عليها في باريس في ١٣ تشرين الاول سنة ١٩١٩ ٠

كتب ببغداد في اليوم الثامن من شهر شباط سنة ١٩٣١ واليوم العشرين من شهر رمضان سنة ١٣٤٩ ٠

فيصل

نوري السعيد
رئيس الوزراء

عبدالله الدملوجي
وزير الخارجية

النص المنقح

الباب الاول

مبادئ عامة

المادة ١ ـ يعترف المتعاقدون السامون بالسلطة المطلقة التي تحوزها كل دولة على الفضاء الذي فوق اراضيها .

ويراد باراضي الدولة في هذه الاتفاقية الاراضي القومية اي اراضي الحكومة المركزية ومستعمراتها والمياه الساحلية المجاورة للاراضي المذكورة .

المادة ٢ ـ تتعهد كل دولة من الدول المتعاقدة بالسماح لطائرات الدول المتعاقدة بحرية المرور السلمي فوق اراضيها ابان السلم على ان تراعى المواد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .

تطبق الانظمة التي تسنها احدى الدول المتعاقدة بشأن السماح لطائرات الدول المتعاقدة الاخرى في التحليق فوق اراضيها بدون تمييز جنسية على اخرى .

المادة ٣ ـ لكل دولة متعاقدة الحق بمنع طائرات الدول المتعاقدة من التحليق فوق مناطق معينة من اراضيها وذلك لاسباب عسكرية او حرصا على الامن العام وتفرض العقوبات المبينة في قوانين الدولة على من يخالف ذلك بدون تمييز بين طائراتها الخصوصية وطائرات الدول المتعاقدة الاخرى .

وفي مثل هذه الاحوال يجب سلفا اعلان الموقع وحدود المناطق الممنوعة واخبار الدول المتعاقدة الاخرى بذلك .

المادة ٤ ـ كل طائرة تشعر بانها تحلق فوق مناطق ممنوعة عليها ان تعطي اشارة النجدة حالما تشعر بالامر وذلك كما جاء في الفقرة ١٧ من الملحق (د) وتنزل باسرع ما يمكن في اقرب مطار يقع خارج المناطق الممنوعة للدولة التي طارت فوق اراضيها بصورة غير مشروعة .

الباب الثاني

جنسية الطائرات

المادة ٥ ـ لا يجوز لاية دولة متعاقدة ان تسمح للطائرات العائدة لرعايا احدى الدول غير المتعاقدة بالتحليق فوق اراضيها الا باجازة خاصة وموقتة مالم تكن الدولة المذكورة قد عقدت اتفاقية خاصة مع الدولة التي سجلت فيها الطائرة على ان لا تكون شروط الاتفاقية الخاصة تمس بحقوق الدول المتعاقدة بهذه الاتفاقية ويجب ان تكون موافقة للشروط المنصوص عليها في الاتفاقية المذكورة وملحقاتها. تقدم محتويات مثل هكذا اتفاقية خاصة الى اللجنة الدولية للملاحة الجوية وهذه اللجنة تعلن محتوياتها الى الدول المتعاقدة .

المادة ٦ ـ تكون الطائرات حائزة على جنسية الدولة التي سجلت فيها كما جاء في القسم الاول (ج) من الملحق (أ) .

المادة ٧ ـ لا يسوغ تسجيل احدى الطائرات في سجلات اية دولة متعاقدة مالم تعد ملكيتها كلها لتبعة الدولة المذكورة .

• لا يسوغ تسجيل احدى الشركات كصاحبة احدى الطائرات مالم تكن حائزة على جنسية الدولة التي تسجل الطائرة فيها ومالم يكن رئيس الشركة وثلثا مدرائها على الاقل حائزين على هذه الجنسية ومالم تسر على الشركة جميع الشروط المنصوص عليها في قوانين الدولة المذكورة •

المادة ٨ ـ لا يجوز تسجيل اية طائرة في اكثر من دولة واحدة •

المادة ٩ ـ على الدول المتعاقدة ان تتبادل بينها في كل شهر وتقدم صورا من القيود الداخلة في سجلاتها الرسمية والقيود الملغاة في غضون الشهر الذي مضى الى اللجنة الدولية للملاحة الجوية المنوه عنها في المادة ٣٤ •

المادة ١٠ ـ على جميع الطائرات المشتغلة في الملاحة الدولية ان تحمل وثائق جنسيتها وعلامات تسجيلها وكذلك اسم صاحبها ومحل اقامته وفقا لاحكام الملحق (أ)•

الباب الثالث

اجازة بقابلية الطيران وشهادة الكفاءة

المادة ١١ ـ كل طائرة تشتغل في الملاحة الدولية يجب ان تكون مزودة وفقا للشروط الواردة في الملحق (ب) باجازة قابلية الطيران الصادرة من قبل الدولة التي تكون الطائرة حائزة لجنسيتها او معتبرة عندها •

المادة ١٢ ـ يجب تزويد قائد الطائرة وادلائها ومهندسيها وسائر اعضاء الملاحة المكلفين في تشغيلها بشهادات الكفاءة واجازات من النوع الذي تصدره او تعترف بمشروعيته الدولة التابعة لها الطائرة وفقا لاحكام الملحق (ه)•

المادة ١٣ ـ على الدول الاخرى ان تعترف بشهادات قابلية الطيران والكفاءة والاجازات التي تصدرها الدولة التي تكون الطائرة تابعة لها او التي تعترف بمشروعيتها وفقا للانظمة الواردة في الملحقين (ب) و(ه) والتي اعترفت بها فيما بعد اللجنة الدولية للملاحة الجوية •

لكل دولة الحق بعدم الاعتراف لاحد من رعاياها بشهادات الكفائة والاجازات التي تمنحها له احدى الدول المتعاقدة بقصد الطيران ضمن حدود اراضيها او ما فوقها •

المادة ١٤ ـ لا يجوز حمل جهاز لاسلكي بدون استحصال اجازة خاصة تصدرها الدولة التي تكون الطائرة تابعة لها ولا يجوز الا لاعضاء الملاحة الحائزين على اجازة خاصة لهذا الغرض ان يستعملوا هكذا جهاز •

وعلى كل طائرة تستعمل في النقليات العامة وفي وسعها حمل عشرة اشخاص او اكثر ان تكون مجهزة بجهاز لاسلكي لارسال البرقيات واخذها وذلك عندما تقرر لجنة الملاحة الدولية طرق استعمال مثل هذا الجهاز •

وللّجنة فيما بعد ان تعمم حمل هذا الجهاز اللاسلكي بجعله اجباريا في جميع الطائرات على اختلاف درجاتها وذلك وفقا للشروط والاصول التي تقررها اللجنة المذكورة •

الباب الرابع

السماح بالملاحة الجوية فوق الاراضي الاجنبية

المادة ١٥ ـ يحق لكل طائرة عائدة الى دولة متعاقدة ان تجتاز المنطقة الجوية للدولة

الاخرى دون ان تهبط الى الأرض وفي مثل هذه الحالة عليها ان تتبع طريق الطيران الذي تعينه الدولة على انها تكون مضطرة الى النزول اذا طلب منها ذلك بواسطة الاشارات المنصوص عليها في الملحق (د) وذلك صيانة للامن العام ٠

على كل طائرة تسافر من دولة الى اخرى ان تنزل الى احدى المطارات التي تعينها الدولة فيما اذا كانت انظمة تلك الدولة تقضي بذلك ٠

على الدول المتعاقدة ان تخبر اللجنة الدولية للملاحة الجوية عن مثل هذه المطارات وتقوم اللجنة بابلاغها الى جميع الدول المتعاقدة ٠

يكون امر تأسيس طرق جوية دولية تابعا لموافقة الدول التي يحلق فوق اراضيها ٠

المادة ١٦ ـ لكل دولة متعاقدة الحق بوضع تحديدات وتحفظات لصالح طائراتها الوطنية وذلك فيما يتعلق بنقل الركاب والبضائع بقصد التجارة بين نقطتين في بلادها٠ ويجب اذاعة مثل هذه التحديدات والتحفظات على الفور وابلاغها الى لجنة الملاحة الجوية الدولية واللجنة بدورها تبلغها الى الدول المتعاقدة الاخرى ٠

المادة ١٧ ـ والطائرة التي تنتمي لاحدى الدول المتعاقدة التي وضعت تحديدات وتحفظات وفقا لما جاء في المادة ١٦ يجوز ان تطبق بحقها التحديدات والتحفظات نفسها في بلاد اية دولة من الدول المتعاقدة وان كانت تلك الدولة لا تضع تحديدات وتحفظات على طائرات دولة اجنبية اخرى ٠

المادة ١٨ ـ لا يجوز حجز اية طائرة تمر من اراضي دولة متعاقدة او تنزل او تقف لمدة مناسبة في اراضيها بقصد هذا المرور تقليد برات او شكل او نموذج على ان تضع تلك الطائرة مبلغا كتأمينات وفي حالة عدم حصول اتفاق ودي في تعيين مقدار هذه التأمينات تبت في تعينه السلطة المختصة للدولة التي حجزت الطائرة باسرع فرصة ممكنة ٠

الباب الخامس

الانظمة الواجب على الطائرات اتباعها وقت سفرها واثناء طيرانها وهبوطها

المادة ١٩ ـ كل طائرة تشتغل في الملاحة الدولية يجب ان تكون مجهزة بما يأتي :ـ

(أ) بشهادة التسجيل وفقا لاحكام الملحق (أ) ٠

(ب) باجازة الطيران وفقا لاحكام الملحق (ب) ٠

(ج) بشهادة واجازات القائد والادلاء والملاحين وفقا لاحكام الملحق (هـ)٠

(د) بجدول يبين اسماء الركاب ان كانت تحمل ركابا ٠

(هـ) بقوائم الشحن والمنيفست ان كانت تنقل بضائع ٠

(و) بدفتر يومية الطائرة وفقا لاحكام الملحق (ج) ٠

(ز) بالاجازة المنوه عنها في المادة ١٤ اذا كانت مجهزة بجهاز لاسلكي٠

المادة ٢٠ ـ يجب الاحتفاظ بالدفاتر اليومية لمدة سنتين من تاريخ آخر قيد يدون فيها ٠

المادة ٢١ ـ لسلطات الدولة الحق في جميع الاحوال بزيارة الطائرة حين سفرها وهبوطها لفحص جميع الوثائق التي يجب ان تكون مزودة بها ٠

المادة ٢٢ ـ يحق لطائرات الدول المتعاقدة التمتع بتدابير المساعدة نفسها التي تتمتع بها الطائرات الاهلية وذلك لتسهيل هبوطها على الارض وعلى الاخص في الاوقات الحرجة .

المادة ٢٣ ـ تطبق احكام القانون البحري لانتشال الطائرات التي تحطم في البحر في حالة عدم وجود اتفاقية خلافه .

المادة ٢٤ ـ كل مطار من مطارات الدول المتعاقدة الذي تستعمله الطائرات الاهلية لقاء اجرة يكون معدا لاستعمال طائرات جميع الدول المتعاقدة الاخرى .

توضع في كل مطار من هذا القبيل تعريفة واحدة لاجور الهبوط ولمدة البقاء تستوفى من طائرات تبعة الدولة والطائرات الاجنبية على حد سواء .

المادة ٢٥ ـ تتعهد كل دولة متعاقدة باتخاذ التدابير التي تكفل تطبيق الانظمة الواردة في الملحق (د) على كل طائرة تطير فوق حدود اراضيها وعلى كل طائرة تحمل علامة جنسيتها اينما كانت .

تتعهد كل دولة متعاقدة بمحاكمة كافة الاشخاص الذين يخالفون هذه الانظمة وبمعاقبتهم .

الباب السادس

التقليات الممنوعة

المادة ٢٦ ـ لا يسوغ نقل المواد المتفرقعة والاسلحة والذخائر الحربية بالطائرات التي تشتغل في الملاحة الدولية ولا يجوز السماح لطائرة اجنبية بنقل مثل هذه المواد بين نقطتين واقعتين في اراضي الدولة المتعاقدة .

المادة ٢٧ ـ لكل دولة الحق بمنع او تحديد حمل آلات التصوير الشمسي او استعمالها على ان تخبر اللجنة الدولية للملاحة الجوية عن مثل هذه التحديدات وهي بدورها تخبر الدول المتعاقدة الاخرى عنها .

المادة ٢٨ ـ يجوز لكل دولة متعاقدة ان تضع التحديدات على نقل بعض مواد غير وارد ذكرها في المادتين ٢٦ و٢٧ وذلك حرصا على سلامة الجمهور على ان تبلغ مثل هذه التحديدات الى اللجنة الدولية للملاحة الجوية على الفور واللجنة بدورها تخبر الدول المتعاقدة الاخرى عنها .

المادة ٢٩ ـ تطبق جميع التحديدات المنوه عنها في المادة ٢٨ على الطائرات الاهلية والاجنبية معا .

الباب السابع

طائرات الدولة

المادة ٣٠ ـ تعتبر الطائرات الآتية كطائرات الدولة :ـ

(أ) الطائرات العسكرية .

(ب) الطائرات التي تستخدم في مصالح الدولة فقط كالبريد والكمارك والشرطة اما الطائرات الاخرى فتعتبر كطائرات خصوصية .

ان الطائرات التابعة للدولة عدا الطائرات العسكرية والكمارك والشرطة تعامل كطائرات خصوصية وتطبق عليها احكام هذه الاتفاقية.

المادة ٣١ ـ كل طائرة يقودها رجل عسكري معين لهذا الغرض تعتبر كطائرة عسكرية ٠

المادة ٣٢ ـ لا يسوغ لطائرة عسكرية تابعة لاحدى الدول المتعاقدة ان تطير فوق اراضي دولة متعاقدة اخرى ولا ان تهبط على اراضيها بدون ماذونية خاصة٠ واذا سمح للطائرة العسكرية ذلك فانها في مثل هذه الاحوال تتمتع مبدئيا بالامتيازات التي تمنح عادة للبوارج الحربية الاجنبية اذا لم تكن هنالك انظمة خاصة تقضي خلاف ذلك ٠

واذا اضطرت طائرة عسكرية الى النزول او اذا طلب منها او امرت بالنزول فلا يحق لها والحالة هذه التمتع بالامتيازات المنوه عنها في الفقرة الاولى٠

المادة ٣٣ ـ تعين الاحوال التي يسمح بموجبها لطائرات الشرطة والكمارك اجتياز الحدود بمقتضى ترتيبات خاصة بين الدول ذات الشأن ولا يسوغ لها باى وجه من الوجوه التمتع بالامتيازات المنوه عنها في المادة ٣٢ ٠

الباب الثامن

اللجنة الدولية للملاحة الجوية

المادة ٣٤ ـ تؤسس لجنة دائمية تعرف باسم اللجنة الدولية للملاحة الجوية وتكون تحت سلطة عصبة الامم وهذه اللجنة تؤلف من :ـ

ممثلين عن كل دولة من الدول الآتية : الولايات المتحدة الامركية وفرانسا وايطاليا واليابان ٠

ممثل واحد عن بريطانيا العظمى وممثل واحد عن كل من مستعمراتها المستقلة (الدومنيون) والهند ٠

ممثل واحد عن كل دولة من الدول المتعاقدة الاخرى ٠

يكون لكل دولة ممثلة في هذه اللجنة (ولهذه الغاية تعتبر بريطانيا العظمى مع مستعمراتها المستقلة (الدومنيون) والهند كدولة واحدة) صوتا واحدا ٠

واللجنة الدولية للملاحة الجوية هي التي تسن انظمتها الخاصة وتعين المحل الذي تتخذه مقرا دائميا لها على انها تكون حرة في عقد اجتماعاتها في الاماكن التي تعتبرها ملائمة وستعقد اجتماعها الاول في باريس على ان تقوم الحكومة الفرنسية بعقد هذا الاجتماع حالما تبلغها اكثرية الدول الموقعة في هذه الاتفاقية عن ابرامها هذه الاتفاقية ٠ واليكم وظائف اللجنة :ـ

(أ) استلام الاقتراحات او ابدائها او عرضها على اية دولة من الدول المتعاقدة بغية تعديل مواد هذه الاتفاقية او تحويرها وابلاغ الدول المتعاقدة عما يتم من التغييرات ٠

(ب) القيام بالوظائف التي تفرضها هذه المادة والمواد ٩ و١٣ و١٤ و١٥ و١٦ و٢٧ و٢٨ و٣٦ و٣٧ من هذه الاتفاقية ٠

(ج) تعديل مواد الملحقات المرقمة من (أ) الى (ز) ٠

(د) جمع المعلومات من الدول المتعاقدة مهما يكن نوعها تتعلق بالملاحة الجوية الدولية وتبليغ هذه المعلومات الى الدول المتعاقدة ٠

(هـ) جمع المعلومات من الدول المتعاقدة تتعلق بالبرق اللاسلكي والمعلومات الجوية والطبية التي قد تهم الملاحة الجوية وتبليغها الى الدول المتعاقدة .

(و) ضمان نشر الخرائط المختصة بالملاحة الجوية وفقا لاحكام الملحق (هـ) .

(ز) ابداء رأيها عن المسائل التي ترفعها اليها الدول لتدقيقها .

وللجنة الدولية للملاحة الجوية الحق بتعديل اية مادة من مواد احكام اى من الملحقات اذا اقترن هذا التعديل بموافقة ثلاثة ارباع مجموع الاصوات الممكنة اذا كانت جميع الدول ممثلة في اللجنة على ان يكون من ضمن هذه الاكثرية ثلاث دول من الدول المذكورة فيما يلي على الاقل :ـ الولايات المتحدة الامركية والامبراطورية البريطانية وفرانسا وايطاليا واليابان ويسرى مفعول هذا التعديل من تاريخ تبليغه من قبل اللجنة الدولية للملاحة الجوية الى جميع الدول المتعاقدة .

على اللجنة الدولية للملاحة الجوية ان تدقق اى تعديل يقترح ادخاله على مواد هذه الاتفاقية سواء صدر من احدى الدول المتعاقدة ام من اللجنة نفسها ولا يسوغ عرض اى تعديل مقترح على الدول المتعاقدة مالم يقترن بموافقة ثلثي الاراء الممكنة على الاقل وعلى الدول المتعاقدة ان تصدق خاصة مثل هذه التعديلات التي تدخل على مواد الاتفاقية (وليس على مواد الملحقات) قبل ان تصبح مرعية الاجراء .

تتحمل الدول المتعاقدة نفقات التشكيلات وادارة اللجنة الدولية للملاحة الجوية ويقسم مجموع هذه النفقات بنسبة حصتين تتحملها كل من الولايات المتحدة الامركية والامبراطورية البريطانية وفرانسا وايطاليا واليابان وحصة تتحملها كل من بقية الدول .

تتحمل الدول ذات الشأن النفقات التي تترتب من جراء ارسال وفود فنية اليها .

الباب التاسع

مواد نهائية

المادة ٣٥ ـ يتعهد المتعاقدون السامون كل بما يخص الامر له بالتضافر على قدر الامكان في تنفيذ التدابير الدولية حول الامور الآتية :ـ

(أ) جمع المعلومات عن احوال الطقس ونشرها سواء احصائية كانت ام اعتيادية او غير اعتيادية وفقا لاحكام الملحق (ز) .

(ب) نشر خارطات جوية على شكل موحد ووضع نظام عام موحد عن العلامات الارضية لارشاد الطائرات وذلك وفقا لاحكام الملحق (و) .

(ج) استعمال البرق اللاسلكي في الملاحة الجوية وتأسيس المحطات اللاسلكية اللازمة والعمل بموجب انظمة البرق اللاسلكي الدولية .

المادة ٣٦ ـ تكون مواد الكمارك العامة المختصة بالملاحة الجوية الدولية خاضعة لاتفاقية خاصة كما جاء ذكرها في الملحق (ح) لهذه الاتفاقية .

لا شيء في هذه الاتفاقية يمنع الدول المتعاقدة من عقد اتفاقيات (بروتوكولات) خاصة وفقا للشروط الاساسية لهذه الاتفاقية كالتي تعقد

بين حكومة واخرى حول الكمارك والشرطة والبريد والمسائل الاخرى ذات المنافع المشتركة للملاحة الجوية على ان تخبر اللجنة الدولية للملاحة الجوية عن مثل هذه الاتفاقيات واللجنة بدورها تخبر عنها الدول المتعاقدة الاخرى ٠

المادة ٣٧ ـ اذا وقع خلاف بين دولتين او اكثر من الدول المتعاقدة على تفسير هذه الاتفاقية تحل هذا الخلاف المحكمة الدولية الدائمية التي تؤلفها عصبة الامم وقبل تأليف هذه المحكمة يحل بالتحكيم ٠

اذا وقع خلاف بين المتعاقدين في انتخاب المحكمين عليهم فتحسم المسألة على الترتيب الآتي :ـ

كل دولة تعين محكما والمحكمون يجتمعون لتعيين رئيس لهم وفي حالة عدم اتفاقهم فعلى كل من الدول المختلفة ان تنتخب احدى الدول كشخص ثالث والدول التي انتخبت كشخص ثالث تعين الرئيس بالاتفاق واذا تعذر الاتفاق تقترح كل منها اسم شخص واحد ومن ثم ينتخب الرئيس بالاقتراع ٠

واذا وقع خلاف حول الانظمة الفنية بهذه الاتفاقية فيحسم هذا الخلاف باكثرية اصوات اللجنة الدولية للملاحة الجوية٠

واذا كان الخلاف ناشئا عن تفسير الاتفاقية او احدى انظمتها فيحل هذا الخلاف بالتحكيم كما نصت عليه الفقرة الاولى من هذه المادة٠

المادة ٣٨ ـ في حالة نشوب حرب لا تؤثر احكام هذه الاتفاقية على حرية تصرف الدول المتعاقدة سواء كانت داخلة في الحرب ام بقيت على الحياد ٠

المادة ٣٩ ـ تعتبر الملحقات المرقمة من (أ) الى (ح) كمتممة لاحكام هذه الاتفاقية ولهذه الملحقات نفس مفعول الاتفاقية وتوضع موضع الاجراء في عين الوقت الذي توضع فيه الاتفاقية وتراعى بذلك احكام المادة ٣٤ (ج) ٠

المادة ٤٠ ـ تعتبر مستعمرات الدومنيون البريطانية والهند كدول فيما يتعلق بالمقاصد التي ترمي اليها هذه الاتفاقية وتعتبر اراضي ورعايا البلاد المحمية والاراضي التي تمشي دفة امورها باسم عصبة الامم كاراضي ورعايا الدول الحامية او الدول المنتدبة ٠

المادة ٤١ ـ يسمح للدول التي لم تشترك في حرب ١٩١٤ـ١٩١٩ بالانضمام الى هذه الاتفاقية ٠

يعلن هذا الانضمام بواسطة المراجع الدبلوماسية الى حكومة الجمهورية الفرنسية وهي بدورها تبلغه الى الدول الاخرى التي وقعت في هذه الاتفاقية او الدول المنضمة اليها ٠

المادة ٤٢ ـ كل دولة اشتركت في حرب ١٩١٤ـ١٩١٩ ولم توقع في هذه الاتفاقية لا يحق لها الانضمام اليها الا اذا كانت عضوا في عصبة الامم ولها ان تنضم اليها لغاية اول كانون الثاني سنة ١٩٢٣ فيما اذا اقترن انضمامها بموافقة دول الحلفاء والدول المشتركة في توقيع معاهدة الصلح المنعقدة مع الدول المذكورة ولا يسمح لها بعد اول كانون الثاني ١٩٢٣ الانضمام اليها الا اذا اقترن انضمامها بموافقة ثلاثة ارباع الدول الموقعة والدول المنضمة الى هذه الاتفاقية على الاقل

على ان تؤخذ الاصوات بموجب الشروط الواردة في المادة ٣٤ من هذه الاتفاقية ٠

تقدم طلبات الانضمام الى حكومة الجمهورية الفرنسية وهي بدورها تبلغها الى الدول المتعاقدة الاخرى واذا لم تكن الدول المستدعية عضوا في عصبة الامم اثناء وقوع الطلب تأخذ الحكومة الفرنسية في هذه الحالة اراء الدول المعظمة وتبلغها بنتيجةالتصويت٠

المادة ٤٣ ـ لا يجوز الانسحاب من هذه الاتفاقية قبل اول كانون الثاني سنة ١٩٢٢ وفي حالة الانسحاب يبلغ ذلك الى حكومة الجمهورية الفرنسية وهي بدورها تبلغه الى الدول المتعاقدة الاخرى٠ وهذا الانسحاب لا يسرى مفعوله الا بعد انقضاء سنة واحدة على الاقل من تاريخ تقديم الانذار ولا يسرى مفعوله الا علىالدولة التي ابلغت انسحابها منهذهالاتفاقية٠

تكون هذه الاتفاقية تابعة للابرام ٠

وكل دولة تبرمها عليها ان تبلغ ذلك الى الحكومة الفرنسية وهي بدورها تخبر الدول الموقعة الاخرى عن هذا الابرام ٠

تحفظ صكوك الابرام في خزينة اوراق الحكومة الافرنسية ٠

يسري مفعول هذه الاتفاقية على كل دولة من الدول الموقعة فيها ازاء الدول الاخرى التي سبق لها ابرام المعاهدة وذلك بعد مرور اربعين يوما على تاريخ ايداع صك الابرام ٠

تقدم الحكومة الفرنسية صورة مصدقة من هذه الاتفاقية الى الدول التي تعهدت بموجب معاهدة الصلح بتطبيق انظمة الملاحة الجوية وفقا لما نصت عليه المعاهدة المذكورة وذلك عندما تصبح هذه الاتفاقية مرعية الاجراء ٠

حررت في باريس في اليوم الثالث عشر من تشرين الاول سنة الالف والتسعمائة وتسعة عشر بنسخة واحدة التي ستحفظ في خزينة اوراق الحكومة الفرنسية وترسل منها نسخ مصدقة على الاصول الى الدول المتعاقدة ٠

يمكن التوقيع في هذه النسخة المؤرخة كما مبين اعلاه لغاية اليوم الثاني عشر من شهر نيسان سنة الالف وتسعمائة وعشرون ٠

وللبيان وقع المندوبون المفوضون السامون بامضائهم على الاتفاقية الحالية على كل من النص الفرنسي والانكليزي والطلياني التي تعتبر كنصوص اصلية على حد سواء وذلك بعد ان وجدت وثائق تفويضهم على الاصول ٠

الملحق (أ)

العلامات الواجب وضعها على الطائرات

القسم الاول

شروط عامة

(أ) تكون علامة الجنسية بوضع حرف كبير من الحروف اللاتينية مثلا فرانسا .... ف (F)
وتكون علامة التسجيل بوضع اربعة حروف كبيرة ٠

وتتخذ الحروف الخمسة الكبيرة المذكورة كأشارة نداء للطائرة عندما يراد بث البرقيات اللاسلكية واخذها او عند استعمال اصول مخابرة اخرى عدا في الاحوال التي تستعمل فيها الاشارات المنظورة عند عدم استعمال اشارات مورس ٠

وعند استعمال التلفون اللاسلكي يستعمل اسم صاحب الطائرة كله او قسما منه (اذا كانت الطائرة تابعة لشركة ملاحة جوية او لاحد افراد الناس) مع الحرفين الاخيرين من علامة التسجيل كاشارة نداء ٠

ويمكن استعمال علامة نداء مختصرة اثناء المخابرة (غير ان استعمال اشارة النداء بكاملها اجباري في ابتداء المخابرة وختامها)٠

تتألف اشارة النداء المختصرة للبرق اللاسلكي من الحرفين المذكورين في ادناه :ـ

(١) حرف علامة جنسية الطائرة ٠

(٢) الحرف الاخير من علامة التسجيل للطائرة ٠

تستعمل الاصول الاعتيادية اثناء المخابرة بالاشارات المنظورة وذلك عند عدم استعمال اشارات مورس ٠

والشروط المذكورة في اعلاه المختصة باشارة النداء لا تؤثر على الانظمة الخاصة المختصة بالاشارات المدروجة في القسم الثاني من الملحق (د) ٠

يجب ان تكون علامتا الجنسية والتسجيل مطابقتين للجدول الوارد في القسم الثامن من هذا الملحق ٠

واذا صنعت احدى الطائرات في احدى الدول المتعاقدة بغية تسليمها الى احد من تبعة دولة غير متعاقدة التي لم تخبر اللجنة الدولية للملاحة الجوية عن علامتي جنسيتها وتسجيلها يجب ان تسجل تلك الطائرة موقتا في الدولة التي صنعت فيها وتحمل علامة جنسية الدولة الاخيرة على ان تتألف العلامة من حرف (W) وثلاثة احرف اخرى .

(ب) يجب وضع خط اسود تحت علامة التسجيل في جميع الطائرات عدا الطائرات التابعة للدولة والطائرات التجارية ٠

(ج) يجب تبيان في قيد السجل وشهادة التسجيل وصف الطائرة وعددها او علامات فارقة اخرى التي وضعها فيها صاحب المعمل مع علامتي الجنسية والتسجيل المنوه عنهما في اعلاه ومحطة الطائرة الاعتيادية واسم صاحبها الكامل وجنسيته ومحل اقامته وتاريخ التسجيل ٠

يكون شكل شهادة التسجيل على النمط الآتي :ـ

الدولة

وزارة

ادارة

او

مصلحة

شهادة التسجيل

علامتي الجنسية والتسجيل.....

(١) شكل الطائرة واوصافها.....

.....

(٢) اسم الشخص الذي صنعها وعنوانه.....

(٣) عدد التسلسل لصاحب المعمل.....

.....

(٤) اسم صاحب الطائرة.....

(٥) عنوان صاحب الطائرة.....

(٦) جنسية صاحب الطائرة.....

(٧) محطة الطائرة الاعتيادية.....

لما كان قد اعلن ان الطائرة المذكورة في اعلاه لم تسجل في اية دولة اخرى نشهد بهذا بان الطائرة المذكورة سجلت في سجل..... في اليوم..... ١٩

وفقاً لاحكام معاهدة تنظيم الملاحة الجوية المؤرخة في ١٣ تشرين الاول سنة ١٩١٩ والملحق (أ) و..... فخصصت لها علامتي الجنسية والتسجيل.....

وهي تحمل جنسية دولة.....

اعطي في..... في اليوم..... من شهر..... ١٩

الامضاء

(د) يجب ان يوضع في القسم الاسفل من كل طائرة او في بدنها في محل بارز للعيان لوحة معدنية ينقش عليها اسم صاحبها ومحل اقامته وعلامتي الجنسية والتسجيل.

القسم الثاني

المحل الذي يجب ان توضع عليه العلامات

يجب تدوين علامتي الجنسية والتسجيل بالاسود على ارضية بيضاء بموجب الترتيب الآتي :-

(أ) الطائرات - يجب نقش العلامات مرة على الوجه الاسفل من الطائرة ومرة على القسم الاعلى على ان يكون رأس الحروف متجها تجاه حافة الطائرة الامامية ويجب نقشها ايضا في كلتا جهتي بدن الطائرة بين ثقها الامامي والخلفي واذا لا يوجد بدن للطائرة فتنقش العلامات المذكورة على زورقها بدلا من بدنها .

(ب) المناطيد والبالونات - وفي حالة المناطيد تنقش العلامات في كلا جانبي المنطاد الرئيسين وعلى سطحه بصورة موازية للحروف المنقوشة على الجانبين .

واما فيما يتعلق بالبالونات تنقش العلامات مرتين في منتصف كرة البالون في كلا وجهيها وفي هذه الحالة يجب ان يكون من المستطاع مشاهدة العلامات المنقوشة في الجانبين سواء في المنطاد ام البالون وذلك من الجوانب والارض .

القسم الثالث

محلات اضافية لنقش علامات الجنسية عليها

(أ) الطائرات والمناطيد - يجب ان تنقش علامات الجنسية كذلك في الجهتين اليمنى واليسرى من السطح التحتاني لذيل الطائرة او على مرفعها اى منهما اوسع

ويجب ان تنقش كذلك على كل من جانبي السكان او على الجهات الخارجية من السكانات الخارجية فيما اذا كان للطائرة اكثر من سكان واحد ·

(ب) البالونات ـ يجب نقش علامة الجنسية على السلة ·

القسم الرابع

حجم علامتي الجنسية والتسجيل

(أ) الطائرات ـ يجب ان يكون ارتفاع العلامات على السطح الرئيسي وعلى سطح الذيل بمعدل اربعة اخماس من حجميهما واما تلك المنقوشة على السكان يجب ان تكون حروفها كبيرة بقدر الامكان اما ارتفاع العلامات المنقوشة على الاطار او الزورق يجب ان يكون بمعدل اربعة اخماس المحل الذي هو اكثر عمقا وضيقا من الاطار او الزورق الذي تنقش العلامات عليه ·

(ب) المناطيد والبالونات ـ وفي حالة المناطيد يجب نقش علامات الجنسية على سطح الذيل على ان يكون ارتفاع الحروف بنسبة اربعة اخماس وتر الذيل وان تكون الحروف المنقوشة على السكان كبيرة على قدر المستطاع· واما ارتفاع العلامات الاخرى يجب ان لايقل عن واحد من الاثنى عشر من محيط عرض المنطاد ·

وفي حالة البالونات يجب ان يكون ارتفاع علامة الجنسية بمعدل اربعة اخماس ارتفاع السلة وارتفاع العلامات الاخرى يجب ان يكون بمعدل واحد من الاثنى عشر من محيط البالون ·

(ج) شروط عامة :ـ يجب ان لا يزيد ارتفاع حروف الجنسية والتسجيل عن مترين ونصف في جميع الطائرات ·

القسم الخامس

حجم الحروف ونوعها

(أ) يجب ان يكون عرض الحروف بمعدل ثلثي ارتفاعها وثخن تخطيطها سدس علوها· تنقش الحروف بحروف لاتينية اعتيادية على نسق واحد في الشكل والحجم ويجب ترك مسافة بين الحروف تعادل نصف عرض الحرف ·

(ب) يجب ان يكون ثخن الخطوط الموضوعة تحت الحروف معدلا لثخن الحروف وان تكون المسافة بين منتهى الحرف وبين الخط معادلة للمسافة التي بين الحروف ·

القسم السادس

فاصلة بين علامتي الجنسية والتسجيل

اذا ما نقشت علامتا الجنسية والتسجيل معا فيجب فصلهما بعلامة وصل (ـ) طولها نسبة لعرض الحرف ·

القسم السابع

المحافظة على العلامات

يجب ان تكون علامتا الجنسية والتسجيل على احسن وضع مناسب نظرا الى شكل الطائرة ويجب ان تحفظ العلامات دائما بصورة نظيفة وبارزة للعيان ·

القسم الثامن

جدول العلامات

تستعمل علامة جنسية واحدة لكل دولة من الدول الآتي ذكرها في الجدول وذلك في طائرات مستملكاتها ومستعمراتها وحمایاتها والممالك المربوطة بها والممالك التي تحت انتدابها ·

الملحق (ب)
شهادة بقابلية الطيران

تمنح شهادة بقابلية الطيران تحت الشروط الاساسية الآتية :ـ

١ ـ يجب ان يلائم شكل الطائرة نوعا من وجهة السلامة الى بعض الشروط ٠

٢ ـ يقام بتمارين مقنعة اثناء تجربة الطائرة للتحقق عن كيفية طيران ذلك النوع من الطائرات الذي يجري تجربته على ان لا تحتاج الطائرات التي تصنع فيما بعد بموجب الشكل المصدق الى مثل هذه التجاريب وهذه التجاريب يجب ان لا تقل عن الحد الادنى مما يحتاج اليه فن الطيران ٠

٣ ـ يجب ان يقترن بناء كل طائرة بالموافقة من وجهتي صنعها والمواد المستعملة فيها٠ وان يكون بناء الطائرات وتجربتها تابعا الى درجة من الرقابة لا تقل عن الحد الادنى المعين ٠

٤ ـ يجب تجهيز كل طائرة بآلات موافقة لسلامة الطيران ٠

٥ ـ تعين اللجنة الدولية للملاحة الجوية الحد الادنى المذكور في الفقرات ١ و٢ و٣ والى ان يعين ذلك على الدول المتعاقدة ان تقرر تفاصيل الانظمة التي تمنح بموجبها شهادات بقابلية الطيران والمدة التي يبقى فيها مفعول هذه الانظمة نافذا ٠

جدول العلامات التي يجب وضعها على الطائرات

ملحق الى المعاهدة المتعلقة بالملاحة الجوية المؤرخة باريس في ١٣ تشرين اول ١٩١٩ تم وضعه بمقتضى قرارات اللجنة الدولية للملاحة الجوية المتحدة بتاريخ ١٣ تموز ١٩٢٢ و٢٥ تشرين الاول ١٩٢٢ و٢٨ شباط ١٩٢٣ و٢٦ حزيران ١٩٢٣ و٣ اذار ١٩٢٤ و١٤ تشرين الاول ١٩٢٤ و٦ نيسان ١٩٢٥ و٦ تشرين الاول ١٩٢٥ و٣ تشرين الثاني ١٩٢٦ و٢٥ نيسان ١٩٢٧ ٠

الدولة	علامة الجنسية	علامة التسجيل
الممالك المتحدة الاميركية	ن	تركيب اربعة احرف كبيرة من اصل الـ٢٦ حرف من حروف الهجاء اللاتينية .
الامبراطورية البريطانية	جى	
فرنسا	اف	
اطاليا	آي	
اليابان	جه	
اتوفيا	أ	اي من التركيبات على ان تبتدئ بحرف (ب)
الحجاز	أ	اي من التركيبات على ان تبتدئ بحرف (ايج)
نيكاركوا	أ	كذا (أن)
البانيا	ب	كذا (آ)
بلغاريا	ب	كذا (ب)
شيلي	ب	كذا (سي)
ليطوانيا	ب	كذا (ل
بوليفيا	سي	كذا (ب)
كوبا	سي	كذا (سي)
سويسرا	سي	كذا (ايج)
برتغال	سي	كذا (بي)
رومانيا	سي	كذا (آر)

الدولة	علامة الجنسية	علامة التسجيل
اوركوى	سي	اي من التركيبات على ان تبتدئ بحرف (يو)
استوانيا	ئي	كذا (أ)
جمهورية خط الاستواء	ئي	كذا (ئى)
هايتي	ايج	كذا (ايج)
هنغاريا	ايج	كذا (ام)
هولاندا	ايج	كذا (أن)
سيام	ايج	كذا (اس)
كوستاريكا	ك	كذا (سي)
فنلاندا	ك	كذا (أس)
جيكوسلافيا	ل	كذا (ب)
جواتيمالا	ل	كذا (جى)
ليبريا	ل	كذا (ل)
لوكسمبورغ	ل	كذا (يو)
اسبانيا	م	كذا (أ . ب . سي . د . ئي . ف . ج . ايج آى . جي . ك . ل . ام . او "ن")
موناكو	م	اي من التركيبات على ان تبتدئ بحرف (او)
بلجيكا	او	كذا (ب)
بيرو	او	كذا (پي)
برازيل	پى	كذا (ب)
ايران	پى	كذا (آي)
بولونيا	پى	كذا (پي)
جمهورية ارجنتينا	آر	كذا (أ)
اسوج	اس	كذا (آ)
اليونان	اس	كذا (جه)
باما	اس	كذا (پى)
دانيمارك	ت	كذا (د)
الصين	اكس	كذا (سي)
هندوراس	اكس	كذا (ايج)
مملكة الصرب كروات سلوفين	اكس	كذا (اس)
افغانستان	واى	كذا (أ)
دانزيك البلد الحرة	واى	كذا (ام)
جمهورية سلفادور	واي	كذا (اس)
الجمهورية الدومينكية	ز	كذا (د)
ليثوانيا	ز	كذا (أل)

الملحق (ج)

دفاتر اليومية

القسم الاول

دفتر الطريق

يجب ان يلزم دفتر كهذا في كل طائرة على ان يحتوي على التفاصيل الآتية :ـ

(أ) تنسيق الطائرة :ـ علامتي الجنسية والتسجيل واسم صاحبها الكامل جنسيته ومحل اقامته اسم صانع الطائرة والحد الاعظم من الحمل المسموح به للطائرة ٠

(ب) وعلاوة على ذلك يجب ان يدون فيها في كل سفرة ما يأتي :ـ

(أ) اسم الادلاء وافراد الملاحة وجنسيتهم ومحل اقامتهم ٠

(ب) المحل والتاريخ وساعة السفر ٠ الطريق الذي اجتازته الطائرة والعوارض التي صادفتها في طريقها ويشمل ذلك الاماكن التي نزلت فيها٠

القسم الثاني

دفتر يومية الطائرة

ان هذا الدفتر الزامي للطائرات التي تحمل ركاب او بضائع بالاجرة على ان يحتوي التفاصيل الآتية :ـ

(أ) تنسيق الطائرة :ـ علامتي الجنسية والتسجيل واسم صاحبها الكامل جنسيته ومحل اقامته واسم صانع الطائرة والحد الاعظم من الحمل المسموح به للطائرة٠

(ب) نوع المحرك وعدد تسلسله نوع الرفاس (البروانة) وعدده ومعدل سيره وقطره مع اسم صاحب المعمل ٠

(ج) نوع الجهاز اللاسلكي المستعمل في الطائرة ٠

(د) جدول يبين الاشخاص المكلفين بادارة الطائرة وصيانتها وجميع التعليمات اللازمة عن كيفية تنظيم الهيكل الرئيسي (اذا كانت طائرة) والاجهزة (اذا كانت منطاد) ٠

(هـ) قيود تبين باسهاب المعلومات الفنية عن حياة الطائرة ومن ضمنها التجاريب في الطيران والتصليحات وتبديل اقسام الماكنة وسائر الاعمال المماثلة لها ٠

القسم الثالث

دفتر يومي عن المحرك

ان هذا الدفتر الزامي بشأن المحركات المركبة في الطائرات التي تحمل ركاب او بضائع بالاجرة وفي مثل هذه الاحوال يجب ان يلزم دفتر على حدة لكل محرك ويرافق المحرك على الدوام على ان يحوي التفاصيل الآتية :ـ

(أ) نوع المحرك وعدد تسلسله واسم الذي صنعه وقوته بموجب اصطلاح دولي (او اصطلاح خاص) عدد دورات المحرك بموجب اصطلاح دولي (او اصطلاح خاص) تاريخ صنعه واول تاريخ استعماله ٠

(ب) علامة التسجيل ونوع الطائرة التي ركب المحرك فيها ٠

(ج) قيود فنية مسهبة عن حياة المحرك ومن ضمن تلك التجاريب التي اجريت قبل الموافقة على المحرك وساعات اشتغاله والتصليحات والتبديلات والترميمات التي اجريت فيه وسائر الاعمال المماثلة لها ٠

القسم الرابع

دفتر يومية الاشارات

ان حمل هذا الدفتر اجباري للطائرات التي تنقل الركاب والبضائع باجرة ويجب ان يحتوي على التفاصيل الآتية :ـ

(أ) صنف الطائرة وعلامتي جنسيتها وتسجيلها واسم صاحبها الكامل وجنسيته ومحل اقامته .

(ب) الموقع والتاريخ والوقت الذي تبث وتؤخذ به اية اشارة برقية .

(ج) اسم الشخص او المحطة التي ارسلت اليها الاشارة البرقية او اخذت منها او معلومات اخرى .

القسم الخامس

كيفية لزم الدفاتر اليومية واصول ترتيبها

يمكن توحيد جميع دفاتر اليومية المنوه عنها في المعاهدة بدفتر واحد وعلى اللجنة الدولية للملاحة الجوية ان تعين او تعدل نموذج دفتر او دفاتر اليومية المذكورة والانظمة المتعلقة بترتيبها واصول مسكها وذلك باكثرية الآراء كما نصت عليه المادة ٣٤ من تعديل الملحقات .

الملحق (د)

انظمة تتعلق بالتنوير والاشارات وانظمة تتعلق بوسائط النقل الجوية .

تعاريف

تشمل كلمة «طائرة» جميع البالونات سواء كانت مقيدة ام طلقة وملحقاتها والطائرات والسفن الهوائية .

تطلق كلمة بالون على الطائرة التي تستعمل غازا اخف من الهواء كواسطة لابقائها في الهواء دون ان يكون لها آلة دافعة سواء كانت مقيدة او طلقة .

وكلمة منطاد تطلق على الطائرة التي تستعمل غازا اخف من الهواء كواسطة لابقائها في الهواء دون ان يكون فيها آلة دافعة .

تطلق كلمة «طائرة» على الطائرات العادية والطائرات المائية والسفن الهوائية او الطائرات الاخرى التي هي اثقل من الهواء ولها آلات تدفعها .

تعتبر الطائرة «في الطريق» بنظر هذه الانظمة لما لا تكون موجودة على الارض او على اية واسطة اخرى مركزة على الارض او الماء .

القسم الاول

انظمة تتعلق بالتنوير

لما تطلق كلمة «منظور» على النور في هذه الانظمة تعني ان الضوء منظور في ليلة مظلمة ذات جو صاف. وتعين حدود الزاويات المبينة في الشكل لما تكون الطائرة محلقة باستقامة افقية .

١ ـ تطبق الانظمة المختصة بالتنوير في مختلف احوال الطقس ابتداء من الغروب الى بزوغ الشمس وفي هذا الوقت لايسوغ ابراز ضوء آخر قد يشتبه به كاحدى الانوار المستعملة اثناء الطيران ولا يجب ان يكون النور قويا باهرا للعين .

٢ ـ لما تكون الطائرة محلقة في الجو او سائرة على الارض او على الماء يجب ان تحمل الانوار الآتية :ـ

(أ) في الجهة الامامية :ـ يعلق ضوء ابيض ظاهرا للعيان ومنفسخا بشكل زاوية مقياسها ٢٢٠ درجة على ان يكون منظورا من مسافة لا تقل عن الخمس كيلو مترات.

(ب) في الجانب الايمن :ـ يعلق ضوء اخضر ظاهرا للعيان بصورة غير منقطعة ومنفسخا بشكل زاوية مقياسها ١١٠ درجات على ان يكون منظورا من مسافة لا تقل عن الخمس كيلو مترات .

(ج) في الجانب الايسر :ـ يعلق ضوء احمر ظاهرا للعيان بصورة غير منقطعة ومنفسخا بشكل زاوية مقياسها ١١٠ درجات على ان يكون منظورا من مسافة لا تقل عن الخمس كيلو مترات ٠

(د) والضياءان الاخضر والاحمر يجب تركيزهما بصورة لا يكون الضوء الاخضر منظورا من الجهة اليسرى والاحمر منظورا من الجهة اليمنى٠

(هـ) في موخر الطائرة :ـ يعلق ضياء ابيض منفسخا بشكل زاوية مقياسها ١٤٠ درجة على ان يكون منظورا من مسفة لاتقل عن الخمس كيلومترات٠

(و) اذا اقتضى تعليق اكثر من ضياء واحد وفقا لهذه الانظمة يجب وضعها بصورة لا يكون اكثر من ضوء واحد منظورا في آن واحد ٠

٣ ـ تطبق الانظمة المختصة بضياء الطائرات على المناطيد ايضا على ان تكون تابعة الى التعديلات الآتية :ـ

(أ) تضاعف جميع الاضوية والضياء الامامي والخلفي يوضع عاموديا والضيائين المعلقين في الجانبين توضع افقيا ٠

(ب) يكون الضياءان المضاعفان الامامي والخلفي منظورين في آن واحد ٠ يجب ان لا تقل المسافة بين الضيائين المضاعفين عن المترين ٠

٤ ـ عندما يراد سحب احدى الطائرات تعلق عليها الانوار الوارد ذكرها في الفقرة ٣ وتعلق الانوار الوارد ذكرها في الفقرة ٦ على الطائرات التي لايمكن ضبط موازنتها علاوة على الانوار المذكورة في اعلاه ٠

٥ ـ (أ) لما تكون احدى الطائرات او المناطيد عائمة على وجه الماء ولا يمكن موازنتها اي انها لايمكنها السير وفقا لنظام التصادم في البحار يجب ان تعلق عليها ضيائين احمرين يبعد الواحد عن الآخر مقدار مترين على ان يكونا منظورين من كل الجهات من مسافة لاتقل عن ٣ كيلومترات٠

(ب) اذا لم تسر الطائرة المذكورة في هذه الفقرة على الماء فلا حاجة ان تعلق الانوار الجانبية عليها واذا كانت سائرة فعليها ان تعلق الانوار المذكورة ٠

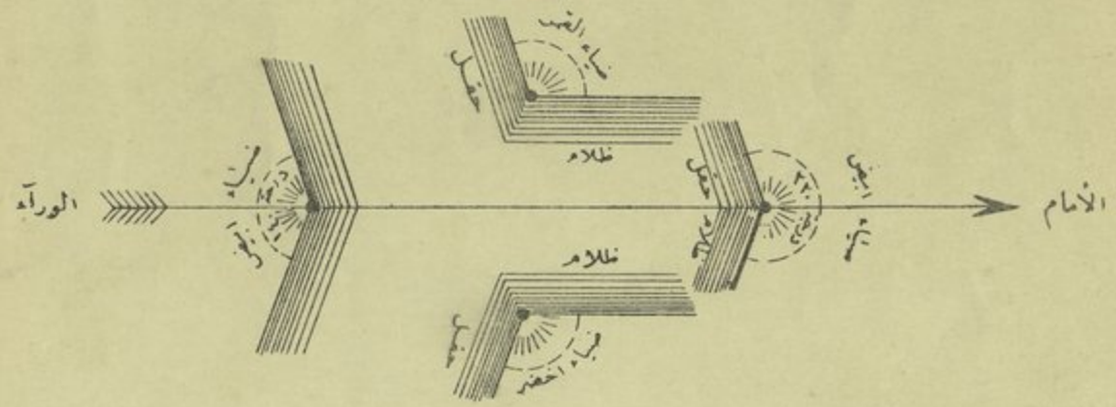
٦ ـ اذا تعذر على احدى المناطيد ضبط موازنته لاى سبب كان او اذا اوقف مكائنه بصورة اختيارية فعليه ان يبرز علاوة على الانوار الاعتيادية ضيائين احمرين الواحد فوق الآخر على ان لا تقل الفاصلة بينهما عن مترين وان يكونا منظورين من مسافة لا تقل عن ٣ كيلومترات ٠

واذا سحب احد المناطيد في النهار لعدم انضباط موازنته فعليه ان يعلق كرتين سوداويتين او علامتين سوداويتين لا يقل قطر الواحد منهما عن الـ ٦٠ سانتيمترا الواحدة فوق الاخرى بفاصلة لا تقل عن المترين ٠

اذا رسا احد المناطيد او اوقف مكائنه بصورة اختيارية فيجب ان يعلق في النهار بصورة منظورة كرتين سوداويتين او علامتين سوداويتين لايقل قطرهما عن الـ ٦٠ سانتيمترا الواحدة ويجب عدها كمناطيد فقدت موازنتها ٠

٧ على كل بالون طلق ان يعلق تحت سلته بمسافة لا تقل عن الخمسة مترات ضياءا ابيضا على ان يكون منظورا من مسافة لا تقل عن ٣ كيلومترات ٠

٨ ـ على كل بالون مقيد ان يعلق ضياءه بموجب الطريقة المبينة في الفقرة ٧ وان يعلق عوضا عن الضياء المذكور ثلاثة اضواء بصورة عمودية الواحد فوق الآخر على ان لا تقل الفاصلة بينها عن الاربعة امتار ٠



رقم القيد ٢٧٦٤

يجب ان يكون الضوء الفوقاني والضوء التحتاني احمرا والضوء الوسطى ابيضا ويجب ان تكون منظورة من جميع الجهات من مسافة لاتقل عن الثلاثة كيلومترات ٠

وعلاوة على ذلك يجب ان يعلق على الحبل ثلاثة اضواء وفقا لما مذكور في الفقرة السابعة بين كل ٣٠٠ مترا من طول الحبل اعتبارا من رأسه الموثوق في السلة وعلاوة على ذلك يجب ان يعلق على الشيء الذي يوثق البالون به المركز بالارض الاضواء المذكورة لتعيين وضعيته ٠

ويجب ان يعلق في النهار على حبل الربط بمسافة لا تقل عن المائة مترا انابيب مملوءة بالهواء لا يقل قطرها عن الـ ٢٠ سانتيمترا وطولها عن المتروين ومصبوغة باللون الابيض والاحمر باقلام طولها ٥٠ سانتيمترا ٠

٩ ـ واذا رسا احد المناطيد بقرب الارض يجب ان تعلق عليه الاضواء المبينة في الفقرة ٢ (أ) و(هـ) والفقرة ٣٠

وعلاوة على ذلك اذا رسا ولكن ليس على الارض يجب وضع العلامات الواردة في الفقرة ٨ على المنطاد والحبل الموثوق به والمادة التي اوثق بها سواء في النهار ام في الليل وتستثنى الاناجر البحرية والمراسي التي تستعملها المناطيد للرسو في الماء من هذه الانظمة ٠

١٠ ـ اذا رسا احد المناطيد على الارض بدون ان يرمي انجرا او يربط بحبل فعليه ان يعلق الاضواء المذكورة في الفقرة ٢ ٠

١١ ـ ولمنع الاصطدام بالبواخر يجب ان تتخذ التدابير الآتية :ـ

(أ) لما ترمي انجرا في الماء او توثق بحبل يجب ان تعلق في الامام في مكان يمكن مشاهدته بسهولة ضوءا ابيضا يمكن مشاهدته من كافة الجهات من مسافة لا تقل عن الكيلومترين ٠

(ب) على المناطيد التي يبلغ طولها ٥٠ مترا او اكثر ان تعلق عندما ترمي انجرا في الماء او توثق بحبل ضوءا كهذا في قسمها الامامي وفي قرب مؤخرها كذلك وان تعلق ضوءا آخر بارتفاع لا يقل عن الخمسة امتار من الضوء الامامي ٠

ان طول الطائرة هو من مقدمها الى مؤخرها ٠

(ج) عندما ترمي الطائرات التي يبلغ طولها ٥٠ مترا او اكثر انجرا او ترسو وهي على سطح الماء ان تعلق علاوة على الاضواء المتقدم ذكرها ضوءا على رأس كل من جناحيها كما جاء في الفقرة (أ) من هذه المادة ٠

يعتبر عرض الطائرة المسافة القصوى بين طرفيها ٠

١٢ ـ اذا انطفأ احد الاضواء الوارد ذكرها في هذه الانظمة والتي يجب ان تعلقها الطائرة عندما تطير في الليل فعلى الطائرة المذكورة ان تهبط حالما يتسنى لها الهبوط دون ان يحصل لها خطر ٠

١٣ ـ لا شيء في هذه الانظمة يعارض تنفيذ الانظمة الخاصة التي تسنها اية دولة كانت فيما يتعلق بالاضواء الاضافية التي تعلق في المحطات او الاشارات المختصة بالطائرات العسكرية او بالطائرات التي تحت الانشاء او في ابراز علامات التعارف التي اصطلحها اصحاب الطائرات والتي سمحت بها الحكومات المختصة وتم تسجيلها وتعميمها ٠

القسم الثاني
الانظمة المتعلقة بالاشارات

١٤ - (أ) اذا ارادت احدى الطائرات ان تهبط في الليل الى احدى المطارات التي يوجد فيها خفراء بدون ان تكون ملزمة بذلك فعليها قبل النزول ان تبث اشارات متقطعة اما بواسطة مصباح واما بواسطة (بروجكتور) علاوة على اضواء الملاحة او بواسطة اى جهاز صوتي وما عدا ذلك فعليها ان تبين باشارات الكود الدولية بآلة صوتية او باشارة براقة الجملة المؤلفة من الحرفين اللذين يؤلفان حرف الجنسية وآخر حرف من علامة التسجيل .

(ب) وماذونية النزول تعطى من الارض باستعمال اشارة الحرفين بضوء اخضر يعقبها اشارات متقطعة باللون نفسه .

١٥ - اذا اطلق خرطوشة لون ضياءوها احمر او اذا وضع نور احمر على الارض يدل ذلك على عدم السماح بالنزول .

١٦ - اذا اضطرت الطائرة الى النزول في الليل فعليها ان تطلق خرطوشة لون ضياءوها احمر او تلوح بصورة متقطعة بضيائها .

١٧ - اذا وجدت الطائرة نفسها في حالة الخطر او اذا احتاجت الى استمداد المساعدة فتستعمل العلامات الآتية اما معا واما على انفراد :-

(أ) العلامات الدولية (S.O.S) اما بعلامات منظورة واما ببث اشارات لاسلكية .

(ب) ابراز العلم الدولي المألوف الذي يحمل (حرفي N C)

(ج) علامة المسافة التي هي عبارة عن علم مربع يحمل اما فوقه واما تحته كرة او شكل كرة .

(د) اقراع مستمر بآلة صوتية .

(هـ) اطلاق خراطيش نارية بفتر قصيرة . وعندما ترغب الطائرة في ان تبين بانها في محنة او انها على وشك النزول او انها تسير على مهل او اوقفت طيرانها موقتا بل انها لا ترى ضرورة استعمال الاشارة الدولية (S.O.S) عليها ان تبث الاشارة الدولية (P.A.N) بالبرق اللاسلكي او التلفون اللاسلكي .

١٨ - اذا اريد انذار احدى الطائرات التي تحلق فوق منطقة ممنوعة واعلامها بوجوب تغيير استقامتها فيجب استعمال الاشارات الآتية :-

(أ) ابان النهار تطلق ثلاث قنابل بفترات قدرها ١٠ ثوان وعند انفجارها ينبعث منها دخان ابيض يبين الاستقامة التي يجب على الطائرة اتباعها .

(ب) ابان الليل - اطلاق ثلاث قنابل بفترات قدرها ١٠ ثوان وعند انفجار هذه القنابل ينبعث منها ضياء ابيض او نجوم بيضاء تبين الاستقامة التي يجب على الطائرة اتباعها .

١٩ - اذا اريد انزال احدى الطائرات فيجب استعمال العلامات الآتية :-

(أ) ابان النهار - اطلاق ثلاث قنابل بفترات قدرها ١٠ ثوان وهذه عند انفجارها ينبعث منها دخان اسود او اصفر .

(ب) ابان الليل - اطلاق ثلاث قنابل بفترات قدرها ١٠ ثوان وهذه عند انفجارها ينبعث منها ضياء اخضر او نجوم خضراء .

واما اذا لا يراد انزال الطائرات الاخرى عدا الطائرة المطلوب انزالها

فيومض الى الطائرة المراد انزالها بنور البروجكتور بصورة متقطعة ٠

٢٠ ـ (أ) في حالة الضباب او الغبار الذي يحول دون مشاهدة المطار يطير في الهواء بالون موثوق لاتخاذه كدليل لموقع المطار او استعمال وسائل اخرى يتم الاتفاق عليها ٠

(ب) في حالة الضباب او الغبار وسقوط الثلج وهطول الامطار الغزيرة سواء في النهار ام في الليل فعلى الطائرة العائمة على سطح الماء ان تبث الاشارات الصوتية الآتية :ـ

١ ـ اذا لم تكن قد رمت انجرا او رست تدق دقتين بفترة ثانية واحدة بين الدقة الواحدة والاخرى لمدة خمس ثوان وذلك في فترات لا تتجاوز الدقيقتين ٠

٢ ـ اذا كانت قد رمت انجرا او رست يدق جرس كبير او طبلة نحاسية دقات مترادفة لمدة خمس ثوان بفترات لا تزيد على الدقيقة الواحدة ٠

القسم الثالث
انظمة عامة تتعلق بوسائط النقل الجوية

٢١ ـ على الطائرات ان تمهد الطريق دائما للبالونات المقيدة او الطلقة والى المناطيد وعلى المناطيد ان تمهد الطريق دائما للبالونات سواء كانت مقيدة ام طلقة عدا في الظروف المنصوص عليها ٠

٢٢ ـ يعتبر المنطاد الذي فقد ميزانيته كبالون مطلوق ٠

٢٣ ـ يمكن التأكد من حدوث خطر التصادم عندما تسمح الظروف بذلك بمراقبة استقامة الطائرة المتقدمة وميلانها فاذا لم يحصل اختلاف محسوس في الاستقامة والميلان فيجب ان يعتبر الخطر موجودا ٠

٢٤ ـ ان تعبير «خطر التصادم» يشمل جميع اخطار العوارض التي تتسبب من جراء التقارب الزائد بين طائرة واخرى وكل طائرة ملزمة بموجب هذه الانظمة ان تمهد الطريق الى طائرة غيرها منعا للتصادم يجب ان تطير بمسافة كافية نظرا لما تتطلبه الظروف ٠

٢٥ ـ على كل طائرة ذات محرك ان تتصرف دائما وفقا للانظمة المذكورة في الفقرات التالية اثناء تنفيذها الانظمة المتعلقة بخطر التصادم وذلك متى ما يتبين لها بانها اذا داومت في استقامتها سوف تمر بمسافة تقل عن ٢٠٠ مترا او من اي قسم من اقسام طائرة اخرى ٠

٢٦ ـ اذا تقابلت طائرتان ذات محرك ببعضهما او على وشك ان تتقابلا فعلى الطائرة التي تكون الطائرة الاخرى مارة من يمينها ان تغير استقامتها الى اليمين ٠

٢٧ ـ اذا تقابلت طائرة ذات محرك باستقامة عمودية استقامة طائرة اخرى فعلى الطائرة التي تكون الطائرة الاخرى مارة من يمينها ان تفسح لها مجال المرور ٠

٢٨ ـ اذا ارادت احدى الطائرات ان تسبق طائرة اخرى فعليها ان تنحرف الى اليمين بدون ان تمر من تحتها ٠

اذا لحقت احدى الطائرات طائرة اخرى باستقامة نسبة للطائرة الاخرى تشكل زاوية تزيد على ١١٠ درجات بحيث ان وضعيتها لا تسمح لها ابان الليل من رؤية اي من الاضواء الجانبية تعتبر كطائرة راغبة في مسابقة الطائرة الاخرى ولا يجب عليها ان تبدل الاستقامة التي تسير عليها باعتبارها

كطائرة عابرة بنظر هذه الانظمة ولا تكون بحل من الواجب القاضي بالابتعاد عن الطائرة التي تنوي مسابقتها قبلما تبتعد عن الطريق الذي تسير فيه الطائرة الاخرى .

واما في النهار اذا لا تستطيع الطائرة اللاحقة ان تعرف دائما عما اذا كان طريقها يمر من امام او من وراء استقامة الطائرة الاخرى فعليها اذا خامرها شك بذلك ان تفرض نفسها كطائرة لاحقة وتتنحى عن طريق الطائرة الاخرى .

٢٩ ـ اذا اقتضى لاحدى الطائرات ان تتنحى عن طريق الطائرة الاخرى عملا بهذه الانظمة فعلى الطائرة الاخيرة ان تثابر على سيرها وسرعتها واذا وجدت طائرة لازمة الجهة اليمنى نفسها قريبة من طائرة اخرى وذلك اثناء وجود غمام او اسباب اخرى بدرجة لا يمكن معها منع التصادم فيما اذا فسحت المجال للطائرة الاخرى فعليها ان تتخذ التدبير الذي تراه مناسبا لمنع وقوع تصادم كهذا .

٣٠ ـ كل طائرة تقضي عليها هذه الانظمة بفسح المجال لطائرة اخرى عليها اذا سمحت لها الظروف عدم العبور قبل الطائرة الاخرى .

٣١ ـ ولمنع خطر التصادم المتزايد الذي يحدث عادة في طرق النقليات الجوية يجب العمل بموجب الانظمة الآتية على قدر ما تعتبر سالمة وقابلة التنفيذ وذلك اثناء الطيران في هذه الطرق او بجوارها :ـ

(أ) كل طائرة اثناء طيرانها بموجب البوصلة على طول خط معين يربط نقطتين وانعتين على طريق شائع الاستعمال من طرق النقليات الجوية عليها ان تبعد على الاقل مقدار ٥٠٠ مترا الى اليمين وتترك الخط الى يسارها .

(ب) كل طائرة تتبع طريقا من طرق النقليات الجوية المعترف به رسميا عليها ان تترك هذا الطريق بمقدار ٣٠٠ متر على الاقل الى يسارها .

(ج) كل طائرة تتخذ طريقا لها احدى الخطوط الارضية كالطرق او السكك الحديدية او الانهر او الجداول او السواحل وغيرها التي تقع في جوار احدى الطرق التي تستعملها الطائرات فعليها ان تترك الى يسارها هذا الخط الارضي بمقدار ٣٠٠ مترا على الاقل .

(د) لا يسوغ لاية طائرة تطير في الجو ان تترك الى يمينها اى من الخطوط او الطرق المنوه عنها في اعلاه قبلما تترك مسافة كافية تكفي لمنع التقائها بطائرة اخرى التي تتبع هذه الخطوط او الطرق وفقا لهذه الانظمة .

(ه) على الطائرة عند عبورها احد هذه الخطوط او الطرق المنوه عنها في اعلاه ان تعبر من الزوايا اليمنى باسرع ما امكن وباعلى ارتفاع ممكن .

٣٢ ـ كل طائرة تريد التحليق وهي على الارض ام على سطح البحر لا يجوز لها التشبث بالتحليق مالم تتأكد من عدم وجود خطر تصادم مع طائرات اخرى .

٣٣ ـ كل طائرة تطير اثناء السحاب او الغبار او الضباب او حالات طقسية اخرى التي تمنعها من النظر عليها ان تطير بتحذر آخذة تلك الظروف بنظر الاعتبار .

والطائرات التي تطير تحت السحاب عليها دائما ان تطير بمسافة معلومة تحت السحاب على قدر ما يكون ذلك كافلا للسلامة وممكنا كي يمكنها ان تنظر وتنظر .

٣٤ ـ عند تنفيذ هذه الانظمة يجب الالتفات كل الالتفات الى جميع اخطار الملاحة والتصادم والى اى ظروف خاصة التي تتطلب الشذوذ عن هذه الانظمة لمنع حدوث خطر محدق ٠

القسم الرابع

٣٥ ـ لا يسوغ لاى طائرة ان ترمي الحصو من الجو عدا الرمل الناعم او الماء ٠

القسم الخامس

انظمة خاصة لوسائط النقل الجوية عندما تكون في المطارات او بقربها

٣٦ ـ اذا ارادت طائرة الهبوط الى او الحلوق من او مغادرة اي مطار واضطرت الى القيام بدورة او بشبه دورة فعليها ان تقوم بذلك من اليسار الا في حالة خطر (لقد حذف بقايا المادة) ٠

٣٧ ـ اذا ارادت طائرة الشروع بالحلوق من احدى المطارات لا يجوز ان تستدير قبل ان تقطع ٥٠٠ مترا من اقرب نقطة للمطار على ان تكون استدارتها وفقا للانظمة المنصوص عليها في المادة السابقة ٠

٣٨ ـ كل طائرة تحلق بمسافة تبعد عن اقرب نقطة من محيط المطار بين ٥٠٠ و٣٥٠٠ مترا عليها ان تنفذ احكام انظمة الطيران الواردة في المادتين ٣٦ و٣٧ الا اذا كانت الطائرة بارتفاع يزيد على ٢٠٠٠ مترا ٠

٣٩ ـ لا يجوز النزول الى الارض بقلبات بهلوانية في مطارات الدول المتعاقدة المستعملة لوسائل النقل الجوية الدولية ولا يسوغ لاى طائرة بالقيام بقلبات بهلوانية في الجو بقرب هذه المطارات الا اذا كانت بمسافة لاتقل عن ٤٠٠٠ مترا من اقرب نقطة لمحيط المطار وبارتفاع يزيد على الـ ٢٠٠٠ مترا ٠

٤٠ ـ يجب تبيان في كل مطار بوضوح اتجاه الريح باحدى الطرق المألوفة او باكثر من طريقة واحدة وذلك بوضع علامة (T) او انبوب هوائي او بواسطة دخان وعند عدم وجود الريح يعلق كرة على عمود تكون بارزة للعيان وفي حالة وجود علامة (T) تعين الاستقامة بواسطتها ٠

٤١ ـ على كل طائرة عند طيرانها او نزولها ان تتجه ضد استقامة الهواء الا اذا كان موقع المطار لا يسمح لها بذلك وعند عدم وجود الريح فعلى الطائرة عند نزولها او صعودها ان تتجه بموجب الاستقامة التي تبينها الاشارات المألوفة او عند وجود علامة (T) في الجهة التي تبينها هذه العلامة ٠

٤٢ ـ اذا اقتربت طائرتان الى مطار بقصد النزول الى الارض فعلى الطائرة العالية ان تعمل بموجب احكام المادة ٢٨ من الانظمة وتبتعد عن الطائرة التي تطير تحتها ٠

٤٣ ـ يجب ان يفسح المجال للطائرة التي تكون قريبة من الارض والتي على وشك النزول ٠

٤٤ ـ تعين منطقة محايدة بقرب محيط المطار وماوي الطائرات لكي تتمكن الطائرات من القيام بمناورتها ٠

يجب ان يكون القسم المعين للنزول والصعود واسعا على قدر الامكان ٠

على كل طائرة عند صعودها ونزولها ان تعمل وفقا لاحكام المادة ٤١ وان تترك الطائرة الموجودة على الارض او على وشك الحلوق بمسافة وافية على يسارها ٠

كل طائرة تسير على الارض في الساحة المعدة للصعود والنزول عليها ان تتخذ استقامة النزول غير انه يسمح لبعض الطائرات اجتياز الساحة المعدة للصعود والنزول على ان تجري ذلك بتحفظ تأمينا لسلامة الطيران ٠

٤٥ ـ واستثناء للنظام العام الوارد في الفقرة الثانية من المادة الثانية من المادة ٤٤ اعلاه يمكن ان يقسم المحل المعد للصعود والنزول الى قسمين متجهين الى استقامة النزول المنصوص عليها في المادة ٤١ وتعين الساحة الواقعة على اليمين للنزول والساحة الواقعة على اليسار للصعود وذلك نسبة ليمين ويسار الشخص المتجه ضد استقامة الهواء وتنقش هذه الترتيبات على سطح الارض بشكل نجمة بيضاء ذات خمس زوايا لا يقل قطرها عن ١٥ مترا وذلك في منتصف الساحة المعدة للصعود والنزول ٠

عند نزول الطائرة عليها ان تراعي احكام المادة ٤١ وتنزل الى الساحة اليسرى المعدة للنزول على ان تترك مسافة وافية على يسارها لاى طائرة سبق نزولها ٠

واذا صعدت الطائرة فعليها ان تراعي احكام المادة ٤١ وتصعد من الساحة اليسرى المعدة للصعود على ان تترك مسافة وافية على يسارها للطائرات الصاعدة او التي على وشك الصعود ٠

٤٦ ـ تطبق الانظمة الواردة في هذا القسم في اثناء الليل كذلك وتعين حدود المطار بصورة جلية باضواء حمراء توضع حواليه وحول الحواجز وتبين استقامة النزول اما بعلامة (T) براقة واما بثلاثة اضواء بيضاء بشكل مثلث على ان تكون قاعدته ٢٠٠ مترا تقريبا وعلوه ضعفي هذه المسافة على الاقل وان توضع الاضوية بصورة تدل الطائرة كي تنزل بمستوى الضلع الاسفل من المثلث وان تتحذر ان لا تتعدى قمة المثلث ٠

٤٧ ـ لا يجوز لاى بالون او طيارة او منطاد موثوق ان يحلق بجوار اى مطار بدون مأذونية خاصة الا في الاحوال الواردة في المادة ٢٠ ٠

٤٨ ـ يجب وضع علامات ملائمة على جميع الحواجز الموجودة في المطار وعلى قدر الامكان على الحواجز الثابتة التي هي خطر على الطيران وذلك داخل منطقة مساحتها ٥٠٠ مترا في جميع المطارات ٠

القسم السادس
انظمة عامة

٤٩ ـ كل طائرة تقوم بمناورة بقوتها الخاصة على سطح الماء عليها ان تعمل وفقا لانظمة التحاشي عن التصادم في البحر وتعتبر بنظر هذه الانظمة كسفينة بخارية على انها ملزمة بحمل الاضواء المبينة في الانظمة السابقة فقط وليس بحمل الاضواء المخصصة للسفن البخارية الوارد ذكرها في انظمة التحاشي عن التصادم في البحر وما عدا في الاحوال المبينة في المادتين ١٧ و٢٠ لا يسوغ لها استعمال الاشارات الصوتية المبينة في الانظمة المنوه عنها في اعلاه او اعتبارها كسامعة لتلك الاشارات ٠

٥٠ ـ لا شيء في الانظمة الواردة آنفا مما يجعل اى طائرة او صاحبها او دليلها او ملاحيها في حل من نتائج اى تماهل في استعمال الاضواء او الاشارات او اى تماهل في المراقبة الكافية او التماهل في التحذر المطلوب في التمرن الجوي الاعتيادي او بما تطلبه بعض الظروف الخاصة ٠

٥١ ـ لا شيء في احكام المواد الآنفة ان يتداخل في تطبيق اى نظام خاص او انظمة خاصة تسن وتعمم حول سفر الطائرات حوالي احدى المطارات او الاماكن السائرة وعلى جميع اصحاب الطائرات وادلائها وملاحيها ان يعملوا وفقا لتلك الانظمة ٠

ملحق (هـ)

الصفات اللازمة التي يجب ان يحوزها الملاحون ومديرو الطائرات لنيل الشهادات والرخص

القسم الاول

شروط عامة

ان الشروط المدروجة في هذا الملحق تبين اقل ما يجب احرازه من الشروط لاصدار شهادات ورخص نافذة الفعل للمواصلات الدولية ٠

ومع هذا فلكل دولة متعاقدة الحق باصدار شهادات ورخص غير نافذة الفعل للمواصلات الدولية وانما محتوية على شروط مخففة كما تراها وافية لتأمين سلامة المواصلات الجوية ٠

وهذه الشهادات والرخص لاتعتبر نافذة الفعل للحلوق فوق اراضي دولة اخرى٠

ويلزم ان تكون محررة بصورة تحول دون وقوع التباس بين الشهادات والرخص الممنوحة بمقتضى مقررات اللجنة الدولية للملاحة الجوية وفقا للمادة الـ ١٣ من المعاهدة اى انها نافذة الفعل للمواصلات الدولية ٠

ومن الجهة الاخرى يمكن لكل دولة متعاقدة ـ كما ترتأيه من المناسب دون الاجحاف باحكام المادة الـ ١٣ من المعاهدة ـ ان تطلب شروطا اشد من الشروط المبينة في هذا الملحق للشهادات والرخص التي تصدر منها ٠

القسم الثاني

شهادات لادلاء الطائرات

(أ) شهادة طيران لدليل طائرة خصوصي

(غير نافذة الفعل للنقليات العامة او الاعمال الجوية)

١ ـ امتحانات عملية ـ في كل امتحان عملي يجب ان يكون الممتحن وحده في الطائرة٠

(أ) امتحان عن الارتفاع والتزحلق في الطيران ـ يطير الطائر دون ان يحط في الارض وفي اثناء طيرانه يكون قد ارتفع ٢٠٠٠ مترا على اقل تقدير فوق النقطة التي طار منها وتكون النزلة بصورة مزحلقة وتقطع المحركات ١٥٠٠ متر فوق ارض المحط ويتم النزول دون اعادة تشغيل المحرك وضمن دائرة قطرها ١٥٠ مترا او اقل يعينها المميزون الرسميون لذلك الامتحان ٠

(ب) اختبار الحذاقة ـ طيران بدون نزول حول مركزي عامودين او عوامتين تقعان على بعد ٥٠٠ مترا الواحدة من الاخرى تدور خمس مرات بشكل رقم ثمانية (لاتينية) (8) وكل دورة تصل احدى هذين المركزين وهذا الطيران يكون بارتفاع ٢٠٠ مترا فوق الارض او الماء دون مس الارض او الماء وكيفية النزول تجري على الصورة الآتية :ـ

(١) عندما تحط الطائرة على الارض (او الماء) يوقف محركها او محركاتها ٠

(٢) توقف الطائرة نهائيا ضمن مسافة تقع على قيد ٥٠ مترا من النقطة التي يعينها الممتحن قبل شروعه ٠

٢ ـ معلومات خاصة ـ معلومات عن انظمة التنوير والاشارات وانظمة عامة عن المواصلات الجوية معلومات خاصة عن المواصلات الجوية في جوار المطارات او داخلها ومعلومات عملية عن قوانين الجو الدولية ٠

(ب) شهادة الدليل بقابلية الطيران بشأن الطائرات التي تشتغل في النقليات الاهلية واعمال الطيران ٠

١ ـ امتحان عملي ـ في كل امتحان عملي يجب ان يكون الممتحن وحده في الطائرة

(أ) امتحان عن الارتفاع ـ طيران دون نزول بحيث يبقى الدليل في خلاله ساعة واحدة على الاقل بارتفاع لا يقل عن ٢٠٠٠ مترا ما فوق النقطة التي طار منها ٠

(ب) امتحانات التزحلق والحذاقة وهي كتلك المطلوبة من الدليل الذي يطلب شهادة لطائرة خصوصية ولا حاجة ان يؤدي الممتحنون الحائزون على شهادة كهذه الامتحان مرة اخرى ٠

(ج) امتحان الاستمرار في الطيران لايقل عن ٣٠٠ كيلومترا اما فوق الارض او فوق البحر وعند الرجوع يجب النزول في النقطة التي طار منها ويجب القيام بهذه التجربة في الطائرة نفسها في خلال ثماني ساعات ومن ضمن ذلك نزلتين اجباريتين (يوقف المحرك في خلالهما) ليس في النقطة التي طار منها بل يعينها الممتحنون سلفا ٠

يخبر الممتحن قبل طيرانه عن الوجهة التي يجب ان يتبعها ويزود بالخارطة اللازمة والممتحنون هم الذين يقررون عما اذا اتبع الممتحن الوجهة التي عينوها له بدون خطأ ام لا ٠

(د) طيران اثناء الليل ـ طيران يستغرق ٣٠ دقيقة يقوم به بعد الغروب بساعتين وقبل الشروق بساعتين بارتفاع لايقل عن الـ ٥٠٠ مترا ٠

٢ ـ فحص فني ـ بعد ان يعطوا امتحانا مرضيا في الفحوص العملية على الممتحنين ان يتقدموا لاداء الامتحان في الامور الآتية متى ما طلب منهم ذلك :ـ

(أ) الطائرات ـ معلومات نظرية في الانظمة المتعلقة بالثبات في الهواء وعلى الاخص فيما يتعلق بتأثير الهواء على الاجنحة والذيل والسكانات والآلات الرافعة وصمامات الهواء ووظائف اقسام الماكنة المختلفة وسائر وسائط الضبط ٠

تركيب اقسام الطائرة وشد اقسامها المختلفة ٠

فحوص عملية في تنظيم ميزانيتها ٠

(ب) المحركات ـ معلومات عامة عن المحركات التي تشتغل بالاستحراق الداخلي ومن جملة ذلك وظائف سائر الاقسام ومعلومات عامة عن الانشاء وشد الآلات بعضها وتنظيم حركتها مع خواص المحركات الهوائية ٠
اسباب عن الخلل الذي يقع في تشغيل المحركات وحدوث الكسر ٠

فحوص عملية في الترميمات السائرة ٠

(ج) معلومات خاصة ـ معلومات عن الانظمة المختصة بالاضواء والاشارات وانظمة عامة حول السير في الهواء وانظمة خاصة حول السير في الهواء في جوار المطارات ٠

معلومات عملية حول الشروط الخاصة فيما يتعلق بالسير في الهواء والانظمة الجوية الدولية ·

قراءة الخارطات ومعرفة الاستقامة وتعيين الوضعية ومعلومات ابتدائية في علم الظواهر الجوية ·

ملاحظات

يجب اداء الفحص العملي في ظرف مدة لاتتجاوز الشهر الواحد ·

ويمكن اداؤها على اي ترتيب كان · قد يطلب ان يعاد كل فحص مرتين على ان يشاهد ذلك فاحصون مفوضون على الاصول وعليهم ان يقدموا تقاريرهم الرسمية الى السلطات ذات الشأن ·

تبين التقارير الرسمية العوارض المختلفة وعلى الاخص تلك المختصة بالهبوط وعلى من يؤدي الامتحان ان يقدم قبل كل فحص استمارات هوية منتظمة ·

تحمل آلة تسجيل التطورات الجوية (باروغراف) في كل الفحوص العملية والفاحصون بعد ان يوقعوا على ماتسجله الآلة المذكورة يربطوا ورقة التسجيل المذكورة بتقريرهم ·

يحق لادلاء الطائرات الذين يحوزتهم شهادة ادلاء طائرات عسكرية ان ينالوا شهادة دليل طائرة خاصة غير انه لاجل الحصول على شهادة دليل طيران لمقاصد التقليات العامة او لاعمال الطيران فمن الضروري الامتحان في الشروط الفنية للملاحة عملاً بالقسم (ب) (٢) (ج) ·

القسم الثالث

شهادة لادلاء البالونات الطلقة

١ ـ فحوص عملية ·

على الممتحن ان يكمل ثلاث صعدات يشهد له فيها ·

(١) ـ في النهار ·

ثلاث صعدات بموجب التعليمات ·

صعدة واحدة يقوم بها الدليل تحت نظارة احد المميزين ·

صعدة واحدة وحده في البالون ·

(٢) ـ في الليل ·

صعدة واحدة وحده في البالون ·

على ان تستغرق مدة كل صعدة ساعتين على الاقل ·

٢ ـ فحوص نظرية ·

معلومات مبدئية عن الاحصاء الجوي وعلم الظواهر الجوية ·

٣ ـ معلومات خاصة ·

معلومات عامة عن البالون واجزائه والانتفاخ وحبال الجر وكيفية ادارته في حين الصعود والآلات التي يحملها والتحذر من البرد والارتفاع الشاهق ·

معلومات حول الاضواء والاشارات وانظمة عامة عن الطيران وانظمة خاصة عن الطيران لما يكون البالون في المطار او بجواره ·

معلومات عملية في القوانين الجوية الدولية وقراءة الخارطات ومعرفة الاستقامة ·

القسم الرابع

شهادات لادلاء المناطيد

على كل دليل منطاد ان يكون ذو صفات توهله ليكون دليل بالون طلق ويجب ان يقسم ادلاء المناطيد الى ثلاث اصناف ٠

وكل حامل شهادة من الدرجة الاولى يكون اهلا لقيادة اى منطاد كان ٠

وكل حامل شهادة من الدرجة الثانية يكون اهلا لقيادة مناطيد تقل سعتها عن ال ٢٠٫٠٠٠ مترا مكعبا ٠

وحامل شهادة من الدرجة الثالثة يكون اهلا لقيادة مناطيد تقل سعتها عن ال ٦٫٠٠٠ مترا مكعبا ٠

ويحق لكل دليل منطاد عسكري وبحري ان يأخذ شهادة من الصنف الثالث ٠

وكل دليل منطاد عسكري وبحري الذي يقود منطاد سعته اكثر من ٦٫٠٠٠ متر٣ مكعبا يحق له اخذ شهادة من الدرجة الاولى ٠

الصفات اللازمة لمنح شهادة من الدرجة الثالثة

١ ـ فحوص عملية ٠

(أ) عشرون مرة يقوم في خلالها بطيران يشهد له فيه (ثلاثة منها تكون في الليل) في منطاد على ان لا يقل مكوثه في الهواء في كل مرة عن ساعة واحدة وفي اثناء الاربع ساعات التي تستغرقها هذه التجربات على الممتحن ان يسوق المنطاد بنفسه تحت نظارة الضابط القائد للمنطاد ويشمل ذلك الصعود والهبوط اذا لم تتجاوز مدة الطيران الاربع ساعات واذا طال الطيران اكثر من اربع ساعات فعليه ان يسوق المنطاد اربع ساعات على الاقل ٠

(ب) الحلوق مرة واحدة باتجاه معين سلفا وبمسافة لاتقل عن ١٠٠ كيلومتر على ان ينتهي بالنزول ابان الليل ويجري على مشهد مفتش مفوض موجود على متن المنطاد ٠

٢ ـ فحوص نظرية ٠

عن مقياس الهواء وتطورات الطقس ونقل الغازات بموجب آلة (ماريوت وكيلوزاك) وضغط البارومتر على مبدأ (ارشميد) وضغط الغازات وتفسير الاشارات المترولوجية واستعمالها وخرائط الطقس ٠

خواص الهواء الكيماوية والفيزية والغازات والمواد المستعملة في تركيبات الطائرات ٠

نظريات عامة عن علم قوة حركات الاجسام

٣ ـ معلومات عامة ٠

معلومات مبدئية عن المحركات ذات الاحتراق الداخلي ٠

معلومات مبدئية عن الملاحة ٠

استعمال البوصلة وتعيين المواقع ٠

معلومات عن الانتفاخ والتخزين وكيفية استعمال حبال المنطاد وضبطه مع معلومات عن آلاته ٠

الصفات اللازمة لشهادة من الدرجة الثانية

١ ـ فحوص عملية ٠

على من يطلب شهادة من الدرجة الثانية ان يكون حائزا على شهادة من الدرجة الثالثة ويكون قد اكمل خدمات ٤ اشهر على الاقل كدليل في منطاد وقام بعشر سفرات كدليل من الدرجة الثالثة في منطاد سعته اكثر من ٦٫٠٠٠ مترا مكعبا على ان يديره بنفسه صعودا ونزولا تحت مراقبة قائد المنطاد في اثناء مدة الطيران كلها اذا لا تتجاوز هذه المدة الاربع ساعات واذا طالت السفرة اكثر من اربع ساعات فعليه ان يدير المنطاد بنفسه اربع ساعات على الاقل ٠

٢ ـ امتحان نظري ٠

معلومات ارقى من تلك المطلوبة لشهادة من الدرجة الثالثة

الصفات اللازمة لشهادة من الدرجة الاولى

١ ـ فحوص عملية ٠

على من يطلب شهادة من الدرجة الاولى ان يكون حائزا على شهادة من الدرجة الثانية ويكون قد اكمل خدمات شهرين على الاقل كدليل من الدرجة الثانية في منطاد وقام بخمس سفرات على الاقل كدليل من الدرجة الثانية في منطاد وسعته تزيد الـ ٢٠٫٠٠٠ مترا مكعبا على ان يديره بنفسه صعودا ونزولا تحت رقابة قائد المنطاد في اثناء مدة الطيران كلها اذا لا تتجاوز هذه المدة الاربع ساعات واذا طالت السفرة اكثر من اربع ساعات فعليه ان يدير المنطاد بنفسه اربع ساعات على الاقل ٠ كل طيران يجب ان يستغرق ساعة واحدة على الاقل على ان يكون الحد الادنى لمدة الخمس مرات خمسة عشر ساعة ٠

٢ ـ امتحان نظري ٠

كالامتحان المطلوب لشهادة من الدرجة الثانية

القسم الخامس

شهادة الملاحة

على الطائرة التي تستعمل بالنقليات العامة والتي تحمل اكثر من عشر ركاب او تطير بين نقطتين تزيد المسافة بينهما على الـ ٥٠٠ كيلومتر فوق الارض او ابان الليل او بين نقطتين تزيد المسافة بينهما على الـ ٢٠٠ كيلومتر فوق البحر ان تحمل معها ضابط ملاحة ذا شهادة بعد ان يؤدي الامتحان بالامور الآتية :ـ

١ ـ معلومات عملية في علم الفلك ٠

الحركات الصحيحة وظواهر الاجرام السماوية المناظر المختلفة للكرة الفلكية زوايا الساعة والوقت المعتدل والصحيح والوقت الفلكي ٠

صور وقياس الارض ٠

اجرام الارض والخارطات ٠

اصول تعيين العرض والطول والوقت والسمت ٠

٢ ـ الملاحة ٠

خرائط كرة الارض وخرائط بحرية وكيفية قراءتها ٠

البوصلة والجاذبية والاختلاف والانحراف ٠

الاستقامة وتعيين البوصلة وتصحيحها ·
تعويض البوصلة بصورة عملية ونظرية ، تقدير الزوايا في الجو ·
طيران مستند على التخمين واحصاء السرعة وجداول التصحيح ·
تعويض البوصلة (بصورة عملية ونظرية)·
احصاء السمت ·
الطيران بالتخمين ، قياس السرعة المختصة ، الجريان وجدول التصحيحات ·
مقياس الزمان والتصحيحات والمقابلات والتقويم البحري ·

٣ ـ معلومات عامة ·

انظمة دولية حول الملاحة الجوية والبحرية ·
انظمة الهواء الدولية ·
معلومات عملية في علم الظواهر الجوية واستعمال خرائط الطقس ·

القسم السادس

شهادة طبية

الشروط الطبية الدولية للملاحة الجوية

أ ـ دليل طائرة خاصة ·

١ ـ على كل طالب قبل ان ينال اجازة طيران خصوصية ان يعرض نفسه لفحص طبي الى طبيب معين لهذا الغرض من قبل الحكومة التي تمنح الاجازة ·

٢ ـ وهذا الفحص الطبي يجب ان يستند على الشروط الآتية سواء كانت بدنية ام عقلية ·

(أ) يجب ان يكون من عائلة شريفة وله تاريخ حياة حسن مع التنويه الى الاعتدال في عصبيته وعلى الطالب ان يزود الطبيب بالمعلومات التي يطلبها منه تحريريا بعد ان يوقعها·

(ب) لا يسوغ لطالب اجازة طيران خصوصية ان يطلب منحه مثل هذه الاجازة قبل بلوغه الـ ١٧ سنة من عمره ·

(ج) كشف جراحي عام · من الضروري ان لايكون الطالب مصابا بجرح او عطل او اجريت له عملية جراحية وان لا يكون مبتليا بعاهة حين ولادته او انه اصابته فيما بعد ومن شأنها ان تحول دون تمكينه من ادارة الطائرة بصورة سالمة في الاحوال الاعتيادية ·

واذا تبين ورم او مادة او الم في امعائه يجب القيام بالفحص واخذ رسم بواسطة اشعة راتنجن ·

واذا اجريت للطالب عملية عن الصفراء او في قصبة الهضم عدا المصران الميت التي تؤول الى احداث تغيير في عضلاته او اذا اصيب بجراثيم اى مرض كان في امعائه او تضيق في حجمها او اذا وجدت جراثيم غريبة او مضرة وثبت ذلك بعد التحليل الكيماوي فيجب والحالة هذا رفض طلبه ويستثنى من ذلك التشنج الذي لا ينجم منه اضطرابات معدوية اخرى او استرخاء في الجفن الفوقاني او اضطرابات اخرى يمكن لمعدة قوية التغلب عليها ·

امراض الكبد (ويشملها امراض الصفراء) والطحال· اذا اقتضت الحاجة يقام بفحص تحليلي للتأكد عن وجودها وعلى الاخص بواسطة (الراديوغراف) مع

تحليل الدم والبول واذا كان الطالب مبتليا بالحصاة البولية وبدمل او بجراحة التي من شأنها ان تسبب عطلا في اعضائه فلا يجوز ان يقبل طلب منحه اجازة ٠

(د) فحص طبي عام ٠ على الطالب ان لايكون مبتليا باى مرض او عاهة مما تجعله بغتة عرضة لان يمسي غير قدير لادارة طائرة ويجب ان يكون قلبه ورئتيه واعصابه بحالة تمكنه من مقاومة تأثيرات الارتفاع ويجب ان لايكون مبتليا بمرض الكلى وان لاتكون فيه اية علامة تدل على ابتلائه بداء الافرنجي او بمرض القلب ٠

(ه) فحص العين ٠ على الطالب ان تكون قوة بصره بدرجة تساوي ٦/٩ في كلتا العينين وعند عدم تساوي القوة بينهما يمكن لبس العوينات لتسوية ذلك على ان تقاس قوة البصر بضوء قوي لايسلط رأسا على عيني الطالب ويجب ان تكون حدقة عينه وخاصية تمييز الالوان فيهما اعتيادية ٠

(و) فحص الاذن ٠ يجب ان تكون الاذن متعافية بحيث تكون للطالب حواس سمع بصورة تمكنه من ان يسمع الهمس بمسافة متر واحد وطبلة الاذن يجب ان تكون غير متألمة وبصورة اعتيادية على ان يكون حواس الاذنين متساويا ٠

(ز) فحص الخشم والبلعوم والحلق ٠ على الطالب ان تكون قصبة تنفسه خالية من الامراض ٠

٣ ـ لكل دولة متعاقدة ان تعين طريقة الفحص الطبي الخاصة بها الى ان تعين الشروط اللازمة بقرار من اللجنة الدولية للملاحة الجوية الذي يتخذ باكثرية الاصوات كما نصت عليه المادة ٣٤ وللجنة الدولية للملاحة الجوية ان تدخل التعديلات على هذه التعليمات باكثرية الاصوات ايضا٠

٤ ـ تعطى للطالب الناجح شهادة طبية تنص على قبوله ويجب ابراز هذه الشهادة قبل منح الاجازة له على ان تكون هذه الشهادة الطبية على قدر الامكان بموجب شكل الاشمارة التالي :ـ

يعمل بها لحد _____

شهادة طبية

اني الموقع فى ادناه _____ اشهد بان _____

المولود فى _____ بتاريخ _____ المقيم

فى _____ اجرى فحص طبي له عن قابليته الجسمية ووجد _____

_____ لائقاً للاستخدام كدليل فى طائرة خاصة _____

التوقيع

---

٥ ـ يعتبر كل دليل منحت له شهادة طبية قبل ٢٨ حزيران سنة ١٩٢٥ كانه حائزا على جميع ما تقتضيه الشروط المبينة في اعلاه لمنحه شهادة عن قابليته الجسمية مالم يكن مبتليا بمرض داخلي قد يسبب له عارضا ٠

ب ـ الملاحون المشتغلون في نقليات عامة او في اعمال جوية ٠

١ ـ على كل طالب قبل ان ينال اجازة دليل او ملاح او مهندس او احد اعضاء الملاحة للاشتغال في النقليات العامة او في الاعمال الجوية ان يقدم نفسه

الى اطباء معينين لهذا الغرض من قبل الدولة المتعاقدة التي تصدر هذه الاجازة لفحص طبي ٠

٢ ـ على الطالب قبل ان يقدم نفسه للفحص المنوه عنه في الفقرة الاولى اعلاه ان يكون قد قدم نفسه الى فحص طبي مبدئي وظهر انه حائز على الحد الادنى من الصفات اللازمة لقابليته الجسمية المشار اليها في اعلاه ٠

يجري هذا الفحص باختيار الدول التي تصدر الاجازة اما بواسطة الاطباء المشار اليهم في الفقرة (١) او بواسطة اى طبيب آخر ٠

على الطالب ان يكون بمقدوره استعمال كلتا يديه ورجليه ولا يجب ان يكون محروما من استعمال احدى عينيه بصورة باتة يجب ان لايكون مبتليا باية عاهة او عدوى سواء كانت معطلة او غير معطلة حديثة او مزمنة طية او جراحية ويجب ان يكون خاليا من اي عطل او جرح الذي قد يسبب له اى مقدار من العجز في اداء وظائفه والذي قد يؤثر على ادارة الطائرة في اى ارتفاع وحتى في الطيران البعيد والصعب٠ يجب ان لا يكون مبتليا بمرض الفتق او بشلل احدى حركه ويجب ان لا يكون قد اعتراه مرض في دماغه او في اعصابه ٠

٣ ـ مراقبة طبية يجب ان تتوفر بالاشخاص الملمع عنهم في الفقرة الاولى الاحتياجات الآتية عقلية كانت ام جسدية وذلك كي يكونوا اهلا لانتخابهم والمحافظة على كفائتهم الصحية ٠

(أ) استجواب الطائر في الفحص الاول عن تاريخ حياته وتاريخ عائلته٠

(ب) فحص الجهاز العصبي ٠ يجب ان يتألف فحص الجهاز العصبي في الفحص الاول من استجوابات مسهبة عن تاريخ العائلة وتاريخ حياته الخاصة والمعلومة هذه تعطى بصورة بيان يوقع فيه الطالب ويصحبه ان امكن بشهادة من طبيبه الخاص او من شخص مسؤول يعرفه من مدة بعيدة على ان تتعلق هذه الشهادة خصيصا بعدم فقدانه حواسه او الاغماء عليه او حصوله على ارتجاج مهما يكن نوعه ٠ وعلى الطبيب الفاحص ان يعتبر هذا البيان وهذه الشهادة مرضيتين ٠

لا يجوز ان يكون الطالب مبتليا باى خلل في دماغه او في جهاز هضمه او برعشة جسمية او بعلائم ظاهرة عن داء الصرع ويجب ان تكون حواس اللمس وقابلية الحركة والتمطط الجلدي وحركة العين وانتظام حركاته ووظائف دماغه بصورة اعتيادية ويستثنى من ذلك اى عارض محلي ناجم من جراء شلل وقع في احدى اعصابه الفرعية ٠

في حالة وجود كسر في الجمجمة الذي يحصل منه خلل في قحف الجمجمة وان لم يكن ذلك ظاهرا يجب اعتباره غير لائق لاخذ اجازة بصورة موقتة لمدة سنتين من تاريخ حدوث هذا الكسر ٠

اذا اشتبه بابتلائه بمرض الفرنجي العصبي فيؤول هذا الامر الى عدم منحه الاجازة الا اذا ثبت خلاف ذلك بعد فحص الدم وفحص المادة الدماغية الخلفية اذا وافق على ذلك ٠

(ج) لا يجوز لقائد طائرة او ملاح الاستخدام في النقليات العامة قبل بلوغه الـ ١٩ من عمره وبعد تجاوزه الـ ٤٥ من عمره ٠

(د) فحص جراحي عام٠ لايجب ان يكون الطالب قد ابتلى بجرح او اجريت له عملية جراحية ولا يكون له اعضاء او تركيبات جسمية

غير اعتيادية سواء كان ذلك عند ولادته ام حدث له فيما بعد ومن شأنها ان تعارض ادارة الطائرة بصورة سالمة في اي ارتفاع او سفرة طويلة اذا تبين ورم او مادة او الم في امعائه يقام بفحص طبي ويؤخذ رسم امعائه باشعة راتنجن ٠

اذا اجريت للطالب عملية عن الصفراء او في قصبة الهضم عدا المصران الميت وحصل من ورائها تغيير في عضلاته او اذا وجدت جرائيم اي مرض في امعائه او اذا حصل انكماش في حجمها او اذا وجدت جرائيم غريبة او مضرة وثبت ذلك في التحليل الكيماوي فيجب والحالة هذه رفض طلبه ويستثنى من ذلك التشنج الذي لاينجم منه اضطرابات معدوية او استرخاء في الجفن الفوقاني او اضطرابات اخرى يمكن لمعدة قوية ان تتغلب عليها ٠

امراض الكبد (ويشملها امراض الصفراء) والطحال٠ اذا مست الحاجة يجب التأكد منها بفحص تحليلي وعلى الاخص بواسطة (الراديوغراف) مع تحليل الدم والبول واذا كان الممتحن مبتليا بالحصاة البولية او بدمل او جراحة التي من شأنها ان تسبب عطلا في اعضائه فلا يقبل طلبه حول منحه اجازة للطيران ٠

(هـ) فحص طبي عام٠ على الطالب ان يكون خاليا من اى مرض او عاهة التي قد تجعله عرضة لان تمس باقتداره في ادارة الطائرة ويجب ان تكون قوته العضلية كافية لادارة النوع من الطائرات الذي يطلب منه قيادتها او الجهاز الذي يجب عليه استعماله ٠

يجب ان لا يوجد فيه اية علامة لمرض شرياني في العرق الشرياني الكبير او اى مرض قلبي وان كان جسمه قويا على ما يرام اذ يجب ان يكون قلبه اعتياديا ويؤدي وظيفته بصورة اعتيادية وتستثنى من ذلك صعوبة التنفس ودق النبض السريع الحاصلان على اثر انفعال او رياضة متعبة او من جراء نبض بطيء الدقات على ان لا يكون لهذه علاقة بالقواطع القلبية ٠

على الطالب ان يكون خاليا من مرض رئوي وان لا يكون في رئته ادنى خلل وان لا يكون مبتليا بالسل الذي يمكن كشفه بالوسائل الطبية الاعتيادية او بالامراض الصدرية او في مرض في جهاز التنفس وان كانت تلك الامراض خفيفة٠ مع هذا فلمحافظة كفاءة الاشخاص المنوه عنهم في الفقرة الاولى يرفض الطلب اذا كان التنفس في رئتيه يقل عن ثلاث لترات ونصف من الهواء في اثناء الاستراحة بعد اخذ النفس وارجاعه واذا كان الحد الاعظم من مدة التنفس في وقت الاستراحة يقل عن الخمسين ثانية او اربعين ثانية اذا كان طول الطالب اقل من متر وخمسة وستين سانتيمترا او اذا كان الطالب امرأة٠ واذا اشتبه من اكتشاف الامراض المشار اليها في اعلاه فيقام بفحص الاشعة ٠

لايجوز ان تبين في الطالب اية علامة تدل على ابتلائه بمرض الكلي ولا يجب ان يؤثر الكلي على تنفسه وان لايكون حجمه غير اعتيادي واذا كان مبتليا بمرض استرخاء الكلي فلا يمنح اجازة على ان لاتطبق هذه القاعدة (فيما يتعلق بالمحافظة على كفاءة الاشخاص) فيما اذا لا يؤدى ذلك الى عطل في الجسم ٠

لايجوز ان يحتوي البول على مواد غريبة والشخص المبتلي بمرض في قصبة البول او في اعضاء التناسل ومن ضمن ذلك مرض السيلان قد يصبح عاطلا موقتا او دائميا على ان يستثنى من ذلك (فيما يتعلق بالمحافظة على كفاءة الاشخاص) مرض السل الخفيف والمتمركز ٠

اما الطالبات من النساء فيجب ان تكون حالة رحمهن ومشتملاته بصورة اعتادية

واذا اجريت عملية جراحية لاحدى الطالبات فينظر في مسألتها بصورة خاصة وفي حالة احتمال وجود الحمل يرفض منح الاجازة واذا وضعت او سقط حملها فلا يجوز ان تستأنف اعمال الطيران قبل فحصها فحصا طبيا آخر .

على الطالب ان لاتظهر فيه علائم تدل على ابتلائه بمرض الفرنجي .

(و) فحص العين . على الطالب ان تكون قوة بصره ملائمة لاداء وظائفه وعلى الادلاء والملاحين ان يكونوا حائزين على قوة بصر تساوي مائة بالمائة بضوء قوي لا يسلط رأسا على عيني الطالب ويجب ان تكون حدقة عينيه في كل عين على انفراد وبدون تصحيح بعوينات على ان تقاس قوة العين وحركيهما ووسعة بصر كل من عينيه وتميزها للالوان اعتيادية .

(ز) فحص الاذن . يجب ان تكون الاذن خالية من المرض بحيث يكون للطالب حواس سمع بصورة تمكنه من ان يسمع انغام آلة دوزنة الاوتار بمقياس ١٤ ارتجاج القوة في الثانية بمقياس (ج) (١) و٢٥٦ ارتجاج الصوت في الثانية بمقياس (ج) (٣) و٤٠٩٦ ارتجاج الصوت في الثانية بمقياس (ج) (٧) على ان توضع آلة دوزنة الاوتار بصورة متجهة الى الارض وبمسافة سنتيمترا واحدا من الاذن ويجب ان يكون انبوب الاذن سالما ومتساويا في كلتا الجهتين .

(ج) فحص الخشم والحلق والفم . على الطالب ان تكون قصبة تنفسه خالية من الامراض في كلتا الجهتين ويجب ان لايكون مبتليا بمرض في داخل فمه سواء كان المرض شديدا او خفيفا او مزمنا ولا ان يكون اثر للمرض في القسم الاعلى من قصبة تنفسه .

٤ ـ لكل دولة متعاقدة ان تعين بصورة موقتة اصولها الخاصة للفحص الطبي الى ان يتم وضع الحد الادنى من التفاصيل والشروط الواجب اتباعها بقرار من اللجنة الدولية للملاحة الجوية على ان تتخذ هذه الشروط والتفاصيل باكثرية الاصوات عملا بالمادة ٣٤ حول تعديل الملحقات وللجنة الدولية للملاحة الجوية ان تعدل الحد الادنى من هذه التفاصيل والشروط باكثرية الاصوات المذكورة .

٥ ـ يمنح الطالب الناجح شهادة طبية تنص على قبوله وعليه ان يبرزها قبل منحه الاجازة وقبل تجديدها وهذه الشهادة يجب ان تكون بموجب الشكل الآتي على قدر الامكان :ـ

يسرى مفعولها لحد _____

شهادة طبية

اني الموقع في ادناه _____

اشهد بان (١) _____

المولود في _____ في _____

الساكن في _____ قد اجري الفحص الطبي عليه للتأكد من لياقته ووجوده (٢) _____ للاستخدام في الملاحة كـ (٣) _____

_____ صدر في _____

(الامضاء)

١ — اسمه ولقبه

٢ — صحيح الجسم او معتل او معتل بصورة موقتة .

٣ — بيان نوع القابلية التي تؤهله للاشتغال مع اعضاء الملاحة .

٦ ـ وتأمينا للكفاءة على كل من الاشخاص المنوه عنهم في الفقرة الاولى الذين توجد اجازة بحيازتهم ان يقدموا انفسهم للفحص الطبي الى الاطباء الذين تعينهم الدولة المتعاقدة التي تمنح الاجازة من وقت لآخر اي مرة في كل ستة اشهر على الاقل اذا كان رجلا ومرة في كل ثلاثة اشهر اذا كانت امرأة وان يربط تقريره بالسجل الاصلي واذا اعتراه مرض او عارض يجب ان يقدم نفسه للفحص ثانية وان ينال شهادة تنطق بانه صحيح الجسم قبل ان يستأنف وظائف الطيران على ان يدون تاريخ ونتائج هذا الفحص في اجازة الرجل الذي اجري له فحص طبي ٠

٧ ـ كل عضو من اعضاء الملاحة الذي نال شهادة قبل اول كانون الثاني سنة ١٩١٩ واستخدم في اول تموز سنة ١٩٢٢ في شركة نقل اهلية يمكن ابقاءه في الملاحة الجوية طالما لم يطرأ اى تبدل على قوته الجسمية المدونة اثناء الفحص الطبي الا اذا ظهرت علة في وجوده قد يحصل من ورائها عارض فجائي ٠
(حذفت الفقرة ٨ راجع القسم الاول) ٠

الملحق (ح)
الكمارك

مواد عامة

١ ـــ على كل طائرة تسافر الى الخارج ان تقلع من المطارات التي تعينها خصيصا ادارة كمارك كل دولة متعاقدة والمعروفة باسم مطارات الكمارك ٠

على الطائرات القادمة من الخارج ان تهبط في مثل هذه المطارات فقط ٠

٢ ـــ كل طائرة تمر من دولة الى اخرى عليها ان تعبر الحدود بين بعض النقاط التي تعينها الدول المتعاقدة وهذه النقاط مبينة في الخرائط الجوية ٠

٣ ـــ على الدولة المختصة ان تقدم الى اللجنة الدولية للملاحة الجوية جميع المعلومات اللازمة حول مطارات الكمارك التي داخل ملكها مع التغييرات التي ادخلت في الجدول والتغييرات المقابلة الواجب ادخالها في الخرائط الجوية والتواريخ التي اصبحت فيها تلك التغييرات نافذة الاجراء وجميع المعلومات الاخرى عن اي مطار دولي قد يتم تأسيسه واللجنة بدورها تعلن هذه المعلومات الى الدول المتعاقدة كافة ويمكن ان توافق الدول المتعاقدة على تأسيس مطارات دولية فيها مصالح كمركية موحدة لدولتين او اكثر ٠

٤ ـــ واذا اضطرت احدى الطائرات ان تعبر الحدود من نقاط غير تلك المعرفة وذلك بناء على قوة قاهرة تدعمها حجج كافية فعليها ان تنزل باقرب مطار كمركي يقع على طريقها واذا اضطرت الى النزول قبل وصولها الى هذا المطار فعليها ان تخبر اقرب سلطات الشرطة او الكمارك بذلك ٠

ولا يسمح لها بالحلوق ثانية الا بتفويض من تلك السلطات التي بعد ان تتحقق ذلك تختم دفتر اليومية وقائمة الاموال (المانيفستو) المنصوص عليها في المادة ٥ وعليها ان تخبر قائد مطار الكمارك عن المحل الذي يجب عليه ان يقوم فيه بالمعاملات الكمركية لنفض الاموال ٠

٥ ـــ على ادلاء الطائرات قبل الاقلاع او حالا بعد الوصول فيما اذا كانوا ذاهبين الى دولة اجنبية او عائدين منها ان يبرزوا دفاتر اليومية العائدة لهم الى سلطات المطار واذا مست الحاجة ان يعرضوا قوائم الاموال والذخيرة التي يحملونها لاجل السفرة ٠

٦ ـــ تمسك قائمة الاموال (مانيفست) حسب الاستمارة رقم ١ المرفقة بهذا ٠
تبين الاموال بتفاصيلها وفقا للاستمارة رقم ٢ المرفقة بهـذا ويجب ان يمليهـا المرسل ٠
لكل دولة متعاقدة الحق بادخال بعض قيود اضافية اما في قائمة الاموال (مانيفست) او في بيان الكمارك (بياننامة) كما تفتكر ذلك ضروريا ٠

٧ ـــ في حالة اذا كانت الطائرة تنقل بضاعة فعلى ضابط الكمارك ان يفحص قائمة الاموال والبيانات قبل سفر الطائرة ويقوم بالتحقيق القانوني ثم يوقـع في دفتر اليومية وقائمة الاموال وعليه ان يثبت توقيعه بختم ويختم البضـائع او مجموعات البضائع التي تحتاج الى مثل هذه المعاملة ٠
وعلى ضابط الكمارك ان يتحقق عند الوصول من ان الختم غير معبث به ثـم يقوم بالمعامـلات الكمركية ويوقع في دفتر اليومية ويستبقي قائمـة الاموال لديه ٠
واذا لا تحمل الطائرة اموالا يوقع موظفو الشرطة والكمـارك في دفتر اليومية فقط ٠
لاتكون مادة الوقود التي في الطائرة تابعة الى رسـم كمركي على ان لاتزيد الكمية الموجودة منها على ماتحتاج اليه السفرة المبينة في دفتر اليومية ٠

٨ ـــ وتستثنى من الانظمة العامة بعض اصناف الطائرات وعلى الاخص الطائرات البريدية وتلك العـائدة الى شركات النقليات الجوية المؤسـسة والمفوضة على الاصول وتلك التابعـة الى اعضاء نقابات السياحة التي لا تشتغل بنقـل الركاب والاموال وهـذه تكون في حل من الواجبات التي تفرض على الطائرات للنزول الى مطار الكمارك بل يسمح لها ان تبتديء سفرتها وتنهيها في بعض مطارات داخليـة التي تعينها ادارة الكمارك والشرطة التابعة لكل دولة متعاقدة وفي هذه المطارات تجري المعاملات الكمركية ٠
مع هذا يجب على مثل هذه الطائرات ان تتبع الطريق الجوي الاعتيادي وتعلن هويتها بالاشـارات المتفق عليها وذلك عند حلوقها لاجتياز الحدود ٠

ـ انظمة تسري على الطائرات والبضائع ـ

٩ ـــ تكون الطائرة التي تنزل في الممالك الاجنبية تابعة مبدئيا الى دفع رسـوم كمركية اذا توجـد رسـوم كهذه ٠
فاذا اريد اعادة تصديرها فيمكنها ان تنتفع من الانظمة القاضية باسترداد الرسوم المودعة (بوند) ٠
واذا الف اتحاد لجمعيات السياحين في دولتين او اكثر يمكن لطائرات الدول المذكورة الاستفادة من انظمة المعاهدة الثلاثية ٠

١٠ ـ تعتبر الاموال التي على ظهر الطائرة كانها صادرة من المملكة التي وقـع فيها ضابط الكمارك في الدفتر اليومي للطائرة وقائمة الاموال (مانيفست) ٠
واما فيما يتعلق بمصدر الاموال الاصلي وانظمة الكمارك المختلفة تكون تلك الاموال تابعة الى الانظمة النافذة على الاموال المجلوبة بطريق البر او البحر ٠

١١ ـ واما فيما يتعلق بالاموال التي تستلم بصورة موقتة بغية شحنها لمملكة اخـرى او الاموال التي في البوند او المستحق عليها رسـوم داخلية فعلى الراسلين ان يثبتوا حقهم بارسال الاموال الى الخارج بابراز شهادة من الكمارك او من المعنونة اليه الامـوال ٠

ـ الترانسيت الجوي ـ

١٢ ـ عند اجتياز احدى الطائرات اراضي دولة من الدول المتعاقدة او اكثر من دولة واحدة بغية الوصول الى وجهتها المقصودة يجب مراعاة الشقين التاليين وذلك بدون الاجحاف بسيادة كل دولة من الدول المذكورة :ـ

١ ـ اذا كانت الطائرة لا تقصد باخذ الركاب والبضائع او انزالها فعليها ان تتبع الطريق الجوي الاعتيادي وتعلن هويتها بالاشارات عند اجتيازها المواقع المخصصة لهذا الغرض ٠

٢ ـ وفي الاحوال الاخرى على الطائرة ان تنزل الى احدى مطارات الكمارك على ان يقيد اسم ذلك المطار في دفتر اليومية قبل سفر الطائرة وعند الهبوط الى الارض تفحص سلطات الكمارك الاوراق والحمل وتتخذ التدابير اللازمة اذا اقتضى الامر لتأمين اعادة تصدير الطائرة ٠ والاموال او دفع الرسوم المستحقة ٠

اذا انزلت الطائرة او اخذت بضائع فعلى ضابط الكمارك ان يبين ذلك في قائمة الاموال (مانيفست) الكاملة حسب الاصول وان يضع ختما جديدا اذا مست الحاجة الى ذلك ٠

ـ مواد شتى ـ

١٣ ـ على كل طائرة اثناء طيرانها فوق اية اراض كانت ان تعمل وفقا للاوامر التي تتلقاها من الشرطة او محطات الكمارك او من طائرات الشرطة او الكمارك التابعة للدولة التي تطير فوق اراضيها ٠

١٤ ـ لضباط الكمارك وموظفي المكوس بوجه خاص وممثلي الحكومة بوجه عام الصلاحية بدخول محلات صعود ونزول الطائرات ولهم ان يقوموا بالتحري في اية طائرة وما تحمله من الحمول بغية انجاز واجبات وظائفهم المتعلقة بالمراقبة ٠

١٥ ـ وما عدا طائرات البريد لا يجوز لاية طائرة اخرى ان تفرغ وتلقي المواد اثناء الطيران عدا الحصى ٠

١٦ ـ وعلاوة على العقوبات التي تفرضها القوانين المحلية عن مخالفة الانظمة المارة الذكر سوف تبلغ هذه المخالفات الى الدولة التي سجلت فيها الطائرة وعلى الدولة المذكورة ان توقف شهادة التسجيل العائدة للطائرة المخالفة اما لمدة معينة واما دائميا ٠

١٧ ـ لا تطبق مواد هذا الملحق على الطائرات العسكرية التي تزور اراضي احدى الدول بتفويض خاص (المواد ٣١ و٣٢ و٣٣ من المعاهدة) ولا على طائرات الشرطة والكمارك (المادتان ٣١ و٣٤ من المعاهدة)٠

ملاحظة :ـ لا يجوز ان تحتوي قائمة الاموال على حك او تصحيح عدا تلك التي يوافق عليها موظفو الكمارك المختصين ولا يسوغ ان يكتب بين السطور او يقيد مواد عديدة في السطر الواحد ويجب ان تستعمل اوراق على قدر ما تطلبه الحاجة ٠

الملاحة الجوية

قائمة الاموال (مانيفست)

نوع الطائرة . . . . . } علامة التسجيل
. . . . . .

المحل الواجب
حفظه لقيود
ضباط
الكمارك

دليل الطائرة { الاسم :
محل اقامته :
جنسيته :
عدد اجازته

الاموال { محل التصدير : المملكة
المحل المقصود : المملكة
عدد البيانات الملحقة
. . . . . .

يتعهد دليل الطائرة بصحة محتويات هذه القائمه (مانيفست) ويقبل العقوبة المفروضة في القانون عن المخالفات وعليه وضع التاريخ ووقع بامضائه في هذا المستند تحت القيد الاخير .

عدد الاضبارة	العلامة (الماركة وعدد الرزم)	عدد (بارقام وحروف) وتفاصيل الرزم	نوع الاموال	الوزن	الملاحظات

نموذج رقم ٢

الملاحة الجوية

محل التصدير : بيان الكمارك المنظمة من قبل . . . . .

المحل المقصود : عن الاموال التالية

الرزم عدد والرقم الماركة	نوع الاموال	تفاصيل المحتويات	مملكة التصدير	الثمن	الوزن مكور / صاف	الملاحظات

في اليوم ——— من سنة ١٩

المصدر

الملحق - (و)

خارطات جوية دولية واشارات ارضية

تهيأ خارطات جوية دولية وتوشر الارض على الاصول العامة الآتية :-

القسم الاول

الخارطات

١ - يستعمل نوعان من الخارطات الجوية يطلق عليهما فيما يلي اسم الخارطات العامة والخارطات المحلية .

٢ - يؤسس مشروع فهرس الخارطات الدولية سواء الخارطات العامة ام المحلية على مشروع الفهرس الذي اصطلحه المؤتمر الدولي المنعقد لهذه الغاية في لندن سنة ١٩٠٩ وفي باريس سنة ١٩١٣ نسبة لمقياس الخارطات الدولي البالغ ١ : في ١٫٠٠٠٫٠٠٠ .

ملاحظة :-

مقتضب من القرار المتخذ في المؤتمرين المنعقدين في لندن وباريس .

تشتمل صحائف الخارطات ذات المقياس الدولي وقدره ١ : ١٫٠٠٠٫٠٠٠ على ٦ درجات لخط الطول و٤ درجات لخط العرض على ان تخطط خطوط نصف النهار في صحائف الخارطات بفترات متوالية على ان يحتسب من كرينويج بست درجات والخطوط المتوازية تحتسب من خط الاستواء بفترات متوالية ذات ٤ درجات .

تخصص ارقام تبتديء من الواحد الى ٦٠ لقطاع دائرة خط الطول اعتبارا من خط الطول عدد ١٨٠ شرقي كرينويج او غربيها متجها الى الشرق .

وقد خصصت الحروف من (A) الى (V) لدائرات خط الاستواء ذات الـ ٤ درجات عمقا في كلتا الجهتين حتى ٨٨ درجة لخط العرض ومناطق القطبين (الشمالي والجنوبي) التي تمتد الى درجتين خصص لهما حرف (Z)

تحمل كل صحيفة للنصف الكرة الشمالية اشارة وصفية تتألف من حرف (N) مع حرف الدائرة وعدد قطاع الدائرة المقابل لوضعيته مثلاً (NK) — ١٢

وفي نصف الكرة الجنوبي يحل الحرف (S) محل الحرف (N) مثلاً (SL) — ٢٨ .

٣ - يستعمل المتر قياسا للذرعة في الطول والبعد والارتفاع غير انه لكل دولة الحق ان تضيف عليها ارقام تبين وحدتها التي تقابل هذا المقياس .

٤ - تستعمل الالوان والاشارات والترتيبات المصطلحة على قدر الامكان عند طبع الخرائط الجوية الدولية ذات المقياس ١ : ١٫٠٠٠٫٠٠٠ .

٥ - تنظم الخارطات العامة على مبدأ (ميركاتور) على ان يكون مقياس درجة خط الطول مساويا الى ثلاثة سانتيمترات ويحسب تحديد خط نصف النهار في الخرائط من (كرينويج) والخطوط الموازية تحسب من خط الاستواء وتخطط خطوط نصف النهار والخطوط الموازية لكل درجة بخطوط دقيقة

واما الخطوط التي تبين وحدة اقسام الخارطة ذات مقياس المليون فيجب ان تكون غليظة وتستعمل عين العلامات في اقسام الوحدات كتلك التي تستعمل في خارطة مقياس المليون ويجب ايضا تهيأة خارطات ملحقة ذات درجة واحدة لخط العرض ودرجتان لخط الطول ٠

٦ ـ على ان تحمل كل خارطة عامة (على مبدأ ميركاتور) العنوان الافرنسي الآتي :ـ

(Carte Générale Aéronautique Internationale).

(الخارطة العامة للطيران الدولي)

(راجع الصحيفة رقم ١ المرفقة) وتحتها ترجمة هذا العنوان في لغة المملكة التي نشرت الخارطة ويجب ان يخصص لها اسم جغرافي خاص بموجب المرسومات الجديدة وذلك في الجهة الغربية من الزاوية علاوة على الخارطة الملحقة ٠

يجب ان تحتوي كل خارطة على الاقل على ما يلي :ـ المظاهر الطبيعية العامة مبينة بالوان وعلامات متفق عليها والاسماء الجغرافية والمحطات اللاسلكية والفنارات الجوية والبحرية (قوة الضياء ولونه ونوعه) والحدود الوطنية والمناطق الممنوعة وخطوط تبين الانحدار المغناطيسي ومقياس الحدود المتدرج الى الدقائق وابعاد خط العرض والقطب الجنوبي والاشارات القديمة والجديدة لخط الطول (راجع الفقرة ١٠) على ان تترك حاشية خارجية تحتوي على الاحرف والاعداد التي تشير الى فهرس خارطة مقياس المليون والمقياس التعدادي في منتصف خط عرض الخارطة والمقاييس بالكيلومتر والوحدات الوطنية المستعملة في المملكة التي نشرت الخارطة وفهرس يبين الاسم والعدد المختصر للثمان الخرائط المجاورة (راجع الفقرة ١٠) مع مقاييس وخطوط الخارطة المختصة بالخرائط المحلية الملحق بها اذا اقتضى ذلك وخارطة فهرس تبين الحدود واسماء الممالك المتضمنة في الخارطة مع اسماء البحار والمناطق الخ ٠ ومقاييس الالوان (الهيبسوميتريك) وجدول يبين الطرق الجوية الرسمية مع نقاط الضبط والعلامات المتفق عليها في الافرنسية او الانكليزية وفي لغة البلاد التي تنشر الخارطات والطريقة التي خططت الخارطة عليها مع اسم ناشرها وتاريخ نشرها والنشرات التي تلتها مع جدول يبين المصادر الاصلية التي نظمت الخارطة عليها وسعرها الرسمي ٠

يكون مقياس الخارطة الجوية الدولية المحلية ١/٢٠٠ر٠٠٠ وكل خارطة تتألف من درجة واحدة لخط الطول ودرجة واحدة لخط العرض مع هذا فالدول التي توجد لها الآن خارطة بمقياس يقارب ١/٢٠٠ر٠٠٠ ذات خطوط تختلف قليلا عما ذكر اعلاه يمكنها ان تستعملها على شرط انه لتوحيد العلامات المستعملة تستعمل العلامات المتفق عليها في الخارطة رقم ١ على قدر الامكان وذلك على شرط ان تكون هذه العلامات موافقة لتلك المتعلقة بالمعلومات الجوية ٠

ملحوظة :ـ يتخذ المقياس ١ر٥٠٠ر٠٠٠ او ١ر١٠٠ر٠٠٠ للخارطات الجوية للممالك ذات السكان المتفرقين ٠

(لقد حذفت فقرة واحدة)

٨ ـ يوضع على كل خارطة جوية محلية العنوان الفرنسي :ـ

(Carte normale Aéronautique Internationale).

(الخارطة الجوية الدولية الاعتيادية)

(راجع خارطة رقم ٢ الملحقة) وتوضع تحت هذا العنوان ترجمتها في لغة البلاد التي تنشر الخارطة ويوضع على كل خارطة اسم المنطقة المرسومة فيها لما تكون الخارطات مؤلفة من خارطات قياسية بموجب المقياسات الجديدة (كما جاء وصف ذلك في الفقرة ١٠) للزاوية الجنوبية الغربية من الخارطة .

(لقد حذفت فقرتان فرعيتان) .

٩ ـ تبين الخارطات الجوية المنطقة المحلية على قدر ما تكون التفاصيل معلومة ما يأتي :ـ

(أ) يجب بيان ضمن خطوط الهاجرة والخطوط الموازية بمقياس من ٢٠ الى ٢٠ درجة الطرق والخطوط الحديدية على اختلاف انواعها والمدن والبلدان والتخطيطات وخارطات الطرق الرئيسية والطرق العرضانية الرئيسية والقرى ان امكن ذلك والا يجب بيان موقعها بنقطة مدورة مع الظواهر البارزة لاصول الري والغابات والمناطق السائرة غير الملائمة للهبوط والمطارات ومحطات السفن الهوائية مع تفاصيل تبين التسهيلات الدائمية للمأوى والذخائر الخ..... والاراضي المخصصة للنزول الاضطراري وعلامات جوية ارضية اخرى وفنارات جوية وبحرية (مع بيان قوتها ولون الضوء ونوعه) والمحطات اللاسلكية ومحطات اخذ حالة الطقس والخطوط الكهربائية المعلقة والعوارض البارزة والحدود الوطنية ومعابر الحدود المراد بها لمقاصد كمركية كما مبينة في الملحق (ح) (الفقرة ٢) والمناطق الممنوعة والطرق الجوية الرئيسية ومنابع الماء المهمة وطبيعة سطح الارض . ويجب بيان الارتفاع بحساب مئآت الامتار اعتبارا من احدى الارتفاعات المألوفة على ان يبين اعلى نقطة وذلك بوضع نقطة بعد الرقم الذي يبين به الارتفاع بالوف المترات (أي : ٣/٥) واذا قل الارتفاع المبين عن الالف متر لا يبقى لزوم لوضع صفر في الجهة اليسرى من النقطة .

(ب) في الحاشية :ـ مقياس ينقسم الى دقائق ويبين خطوط العرض ومسافة القطب الجنوبي والتخطيطات القديمة والجديدة لخط الطول (راجع الفقرة ١٠) .

(ج) خارج الحاشية :ـ اسم المنطقة المخططة بالخارطة مع بيان الارقام المختصرة اذا استعمل مثل هذه الارقام مع مقاييس بحساب الكيلومتر وبالوحدة التي تستعملها المملكة التي تنشر الخارطة وتفسير العلامات المقررة بالاتفاق اما بالفرنسية واما بالانكليزية وبلغة البلاد التي تنشر الخارطة وخارطة القيود المغناطيسية والتبدلات السنوية التي تحدث فيها مع فهارس الخارطات التي تبين اسم الخارطات الملحقة والعدد المختصر اذا استعمل مثل هذا العدد . خارطة دليل تبين الحدود

واسماء قسم الممالك والبحار الموجودة في هذه الخارطة مع بيان اسم الخارطة الملحقة بها واسم الناشر وتاريخ النشر وجدول المصادر الرئيسية التي استند عليها تخطيط الخارطة وسعرها الرسمي ٠

١٠ ـ يجب ان تحتوي الخارطات الجوية العامة والمحلية علاوة على الاشارات المتعلقة بخطوط العرض وخطوط الطول على اعداد تنطبق على الاسلوب الجغرافي الجديد على ان يبتديء خط العرض من القطب الجنوبي كاساس يمتد الى الشمال الى ١٨٠ درجة من القطب الشمالي واما فيما يتعلق بخط الطول تتخذ الهاجرة في كرينويج كاساس ممتدا الى الشرق الى ٣٦٠ درجة وعندما تخطط الخرائط على هذه التفاصيل الجديدة تؤخذ تفاصيل الزاوية الجنوبية الغربية للخارطة على ان توضع قبل كل شيء الارقام التي تبين المسافة الى القطب الجنوبي مع تبيان الارقام التي دون العشرة بحروف ثخينة٠

مثلا :ـ ان الخرائط التي تكون حدودها الجنوبية ٤٩ درجة شمالا (اي بمسافة ١٣٩ درجة من القطب الجنوبي) وحدودها الغربية درجتان شرقا (اي ١٨٢ درجة من هاجرة كرينويج) توضع ارقامها بهذه الصورة **١٣٩ — ٢ ١٨** او الخارطات التي تكون حدودها الجنوبية ٣٦ درجة جنوبا (اي بمسافة ٥٤ درجة من القطب الجنوبي) وحدودها الغربية ٧ درجات غربا (اي ١٧٣ درجة من هاجرة كرينويج) توضع ارقامها بهذه الصورة **٥٤ — ١٧٣**

١١ ـ يجب ان ينطبق الترتيب العام للخارطات العامة والمحلية فيما يتعلق بالاسماء والاشارات الواردة في الحاشية والتفاصيل ووصف الارض الى النموذج المرفق بهذا (خارطة رقم ١ ورقم ٢) ٠

١٢ ـ تهيأ قبل كل شيء الخارطات الجوية المحلية العامة وكتب الارشاد للمناطق التي تقع عليها الطرق المهمة جدا والتي قد تؤسس باتفاق دولي ٠

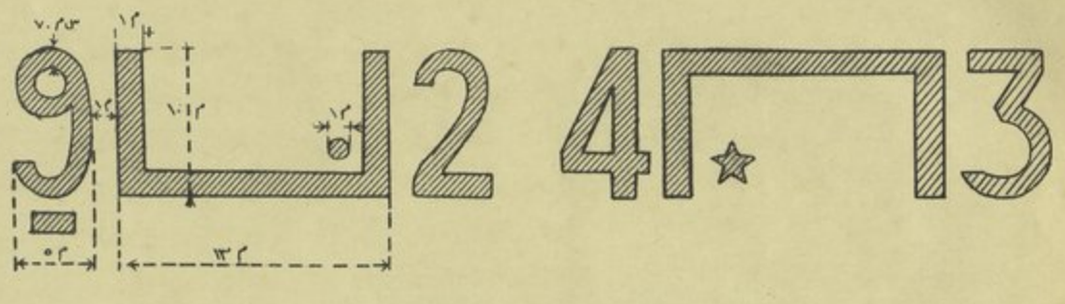
ملاحظة :ـ نظرا لعدم كفاءة الخطة المتبعة في احضار الخارطات الطابوغرافية لاحضار الخارطات الجوية بموجبها يوصى اشد الايصاء باتخاذ التدابير اللازمة لمسح المناطق الواقعة على طول الطرق الدولية المهمة جدا من الجو اذ انه بواسطة هذا المسح يمكن الحصول على معلومات قيمة حول المظاهر الضرورية الواجب درجها في الخارطات التي يستعملها الطائرون ٠

القسم الثاني

اصول عامة عن اشارات الارض

١ ـ يجب ان تكون اعداد الاشارات الجوية الموضوعة على الارض او على سطوح المباني ملائمة بصورة متقنة الى الخارطات الجوية الدولية المحلية ٠
ولهذه الغاية يجب ان تحتوي كل اشارة على ما يلي (راجع النموذج) :ـ
(أ) الرقم المختصر الذي يبين الخارطة الموجودة فيها الاشارة ٠
(ب) نصف قائم الزوايا بحيث تكون اطرافه القصيرة متجهة الى الشمال الغربي ومفتوح تجاه النصف المقابل لخارطة المنطقة ٠

(ج) نقطة تبين وضعية الاشارة التقريبية للنصف الشمالي او الجنوبي



القصيرة من الشكل يجب ان تكون موجهة تماما الى الجهة الشمالية الجنوبية .

والاعداد التي تؤلف اعداد الخارطة المختصرة يجب وضعها بقرب الشكل اما فوقه او في ذيله او في جانبه بل ليس في داخله .

وفي الاماكن التي توضع فيها الاشارات بصورة قريبة الواحدة من الاخرى الامر الذي قد يؤدي الى خلل تبدل النقطة المدورة بنقطة اما مربعة او مثلثة الزاوية او بشبه نجمة .

يجب ان يكون للشكل المستطيل والارقام الحد الاصغر من الاتساع المبين في الشكل .

٢ ـ يوصي بنوع خاص استعمال الاشارات على الاراضي الجوية على طول الطرق الدولية .

ملاحظة :ـ يجب ان تتخذ التدابير لوضع اشارات ملائمة للنزول في الليل عملا بقرار اللجنة الدولية للملاحة الجوية .

٣ ـ علاوة على الاشارات الموضوعة على الارض كما مبينة في اعلاه يجب ان تدون اسماء المطارات المفتوحة لاستعمال الجمهور على الارض بحروف (رومانية) بصبغ ابيض وبالحجم الآتي :ـ

طول كل حرف	٦	مترات (٢٠قدما) .
عرض « «	٤ر٨٠	« (١٦قدما) .
الفاصل بين كل حرف وبين منتهى كل اسم	٤ر٨٠	« (١٦قدما) .
ثخن كل حرف	٩٠ر٠	(٣ اقدام) .

٤ ـ وفي حالة المطارات المائية المفتوحة لاستعمال الجمهور اذا تعسر القيام باحكام الفقرة ٣ اعلاه تدون اسماؤها باحرف (رومانية) بصبغ ابيض بصورة واضحة على قدر ما تسمح الظروف بذلك .

ملحق

١ ـ التخطيطات والمقاييس .

(أ) الخارطات العامة ـ تخطط الخارطة العامة بين الـ ٦٨ درجة من شمال خط العرض و٦٨ درجة من جنوب خط العرض بموجب مشروع (ميركاتور) على ان تكون ذات مقياس درجة واحدة من خط الطول تساوي ثلاثة سانتيمترات .

(ب) الخارطات المحلية ـ لم يضع مشروع خاص حول تخطيط الخارطات المحليـة ٠

(ج) خارطات الطرق الجوية ـ على الدول المختصة ان تنظم خارطـات بموجب مشروع (ميركاتور) وبمقياس ملائم لاقسام العالم التي لا توجد خارطات عامة عنها (اي كطرق عبر الاطلنطيق وغيرها) ٠

٢ ـ مساحة صحائف الخارطات الجوية العامة الدولية ٠

(أ) على كل صحيفة من الخارطة ان تتناول بين الدرجـة ٦٠ من شمـال خط العرض والدرجة ٦٠ من جنوب خط العرض مسافـة ذات ١٢ درجة في خط العرض و١٨ درجـة في خط الطول (عدا الخارطـة الملحقة التي في الحاشية) على ان تحتوي على ٩ اقسـام للوحـدات بمقياس ١/١٫٠٠٠٫٠٠٠ ٠

(ب) على كل صحيفة من الخارطة ان تتناول بين الدرجة ٦٨ من شمال خط العرض وبين الدرجة ٦٠ و٦٨ من جنوب خط العرض مساحة ذات ٨ درجات في خط العرض و١٨ درجة في خط الطول (عدا الخارطـة الملحقة في الحاشية) على ان تحتوي على ٦ اقسام للوحدات بمقياس ١/١٫٠٠٠٫٠٠٠ ٠

٣ ـ الاشارات والالوان المتفق عليها ٠

تستعمل الاشارات والالوان المتفق عليها في جميع الخارطات المنوه عنهـا في الفقرة الاولى من هـذا الملحق وتبين التفاصيل في الخارطات العامة فقط على قـدر ما يعتبر ذلك ضروريا ٠

(أ) يستعمل اللون الازرق للبحار والانهر وتبين المستنقعات بلون متساوٍ ولا يجوز بيان اماكن الماء بخطوط عوجاء الا اذا كانت مسافات المياه محدودة جـدا ٠

يجب التفريق بين :ـ

١ ـ الانهر الدائمة والمأخوذة مساحتها ٠
٢ ـ الانهر الدائمة غير الممسوحة ٠
٣ ـ الانهر الموقتة والمأخوذة مساحتها ٠
٤ ـ الانهر الموقتة غير الممسوحـة ٠

وتبين الشلالات وتيارات الماء بحروف كبيرة ٠

تبين الجسور والقناطر والسداد المختلفة باشارات متفق عليها كمـا مبينة في جدول الاشارات الدولية الرسمية المختصة بالمعلومات الجوية٠

تبين الاراضي المعروضة للغرق والمستنقعات باشارات رسمية فارقـة وتبين الاراضي المعروضة للغرق والملائمة لتكون محلا لنزول الطائرات في بعض مواسم السنة بحروف سوداء واذا كانت المعلومات عن وضعية قعر البحر تفيد الطيران فتبين بخطوط مؤلفة من نقط ويبين العمـق باحرف سوداء وبمقياس المتر وبمقياس المملكة التي تنشر الخارطـة اذا رغب في ذلك ويبين مجرى البحار باسهم زرقاء اذا اعتبر ذلك مفيدا مع تبيان سرعة الجريان في كل ساعة بحساب الكيلومتر بحروف سوداء ٠

(ب) الوان الارض ـ يمكن استعمال هـذه الالوان متى ما يكون لها فائدة للطائرين ويستعمل اللون الدخاني الفاتح للاراضي القاحلة واللـون الاخضر الفاتح للاراضي المعشبة ٠

(ج) واما فيما يتعلق باحوال سطح الارض يجب ان تحتوي الخارطة على مقيـاس للارتفاع اي ان تبين الارتفاعـات المتوالية بالوان متموجـة بصورة واضحة وتبين فيها الانحدارات بصورة متساوية لخط العـرض بارتفاع ٥٠٠ و١٠٠٠ و٢٠٠٠ و٣٠٠٠ اعتبـارا من مستوى البحـر ويتألف تمويج الالوان من ثلاث درجات من ٥٠٠ الى ١٠٠٠ ومن الـ ١٠٠٠ الى ٢٠٠٠ ومن الـ ٢٠٠٠ الى ٣٠٠٠ ولا حاجـة لاستعمال الالوان في الارتفاعات التي تقل عن الـ ٥٠٠ مترا ولا تزيد عن الـ ٣٠٠٠ مترا واما احوال سطح الارض التي لا يمكن بيانها بانحدارات تخطط باشـارات خاصة رسـمية ٠

(د) السكك الحديدية ـ تبين خطوط السكك الحديدية باللون الكستانـي ويستعمل في الخارطات العامة خط واحد فقط مهما كان عدد الخطوط وفي الخارطات المحلية يبين الخط الواحد بخط رفيع ويبين الخطان او الثلاثة خطوط بخط اسمك وعدد الخطوط يبين بارقام رومانية سوداء على ان توضع علامات فارقة بين :ـ

(١) السكك الحديدية المستعملة ٠
(٢) السكك الحديدية التي رهن الانشـاء ٠
(٣) السكك الحـديدية المتروكـة ٠

(هـ) تبين السكك الحديدية الضيقة على قـدر الامكان بخط خفيف باللون الكستاني مع حرف (L) بفترات متوالية ولا حاجة الى بيان عدد الخطوط لما تكون الخطوط الضيقة ممدودة على الطرق وحرف (L) يوضع في رأس الخط فقط ٠

(و) محطات السكك الحديدية ـ تبين محطات السكك الحديدية في الخارطات العامـة باللون الكستاني اذا كان ذلك يفيـد الطـائر مع تبيـان جميع المحطات في الخارطات المحلية وتوضع اشـارة تميز بين المحطـات التي فيها رصيف واحـد او رصيفين ٠

(ز) التراموای ـ تبين خطوط التراموای في الخارطة على قـدر الامكـان بخط كستاني رفيع مع حرف (T) باللون الاسود اذا اريد ذلك ولا حاجة الى بيان عدد الخطوط ٠

لما تكون خطوط التراموای ممدودة على طول الطرق يوضع حرف (T) في رأس الخط وتبين الانحرافات عن الطريق بصورة جلية ٠

(ح) خطوط البرق ـ تستعمل نقط باللون الـكستاني اذا اريد تبيان هـذه الخطوط ويجب تبيان ايضا الخطوط البرقية الممتدة على طول السكك الحديدية وتبين اسلاك الكهرباء المعلقة على قدر مايسمح مقياس الخارطة بالعلامة المصطلحة لخطوط البرق مع اضافة حرف (P) بفترات متوالية ٠

(ط) الطرق ـ يستعمل اللون الذي يقارب اللون الاصفر للتعبير عن الطرق ولا يلزم تصنيفها الى اصنافها واما الطرق التي تهم الطائر فتبين بصورة بارزة اما بجعل اللون قاتما او بزيادة عرضها ·

تبين الخطوط بخط متقطع ·

(ي) البلدان والقرى والمباني ـ تبين باللون القرمزي على قدر مايسمح مقياس الخارطة كما انه يجب تبيان الخطوط الخارجية والفرعية للبلدة او القرية ·

(ك) الغابات والحدائق والاحراش ومزارع الدينار والكروم والمزارع وغيرها ـ لما تبين هذه يجب بيانها باللون الاخضر واما الغابات والاحراش الكثيفة فتبين بلون غامق ويستعمل اللون الاخضر الفاتح للمناطق التي توجد فيها اشجار قليلة واذا شوه اللون الاخضر الغامق الخارطة يستعمل اللون الاخضر الفاتح بدلا عنه ·

(ل) تبين الصحاري الرملية والرمال الممتدة والاراضي الرملية والتلال الرملية بالاشارات المصطلحة ·

(م) تبين الجبال الساحلية المرتفعة والصخور والمقالع بالاشارات المصطلحة·

(ن) تدون جميع الحروف باللون الاسود او بلون غامق ·

وتبين جميع المعلومات الجوية بحروف سوداء تختلف اختلافا بينا عن الحروف الاخرى المستعملة للتعبير عن المعلومات الاخرى ·

٤ ـ علامات جوية مصطلحة ·

تبين جميع المعلومات عنها بحروف سوداء ·

٥ ـ الاشارات المختصرة المستعملة لبيان الاضواء الجوية والبحرية ·

ان هذه الاشارات المختصرة واردة في جدول الاشارات المصطلحة ·

٦ ـ هجاء الاسماء وكتابتها باحرف لغة غير لغتها ·

يجب استعمال الانظمة الشائعة الاستعمال في الخارطة الدولية ذات مقياس المليون فيما يتعلق بهجاء الاسماء وكتابتها باحرف لغة غير لغتها ويكفي تدوين الاسماء الطابوغرافية في اللغة الوطنية فقط لما لا يكون لهذه المعلومات اهمية للملاحة الجوية الدولية ·

معلومات شتى

يجب تبيان ابرة البوصلة في الخرائط المخططة على طريقة (ميركاتور) فيما اذا كان ذلك لا يخل بالتفاصيل الاخرى الموجودة في الخارطة ·

ويمكن تبيان مقاييس الزوايا سواء كانت جغرافية او مغناطيسية اذا رغب في ذلك·

الملحق ـ (ز)

جمع المعلومات عن الظواهر الجوية وتوزيعها

القسم الاول

تنسيق المعلومات

تقسم المعلومات عن الظواهر الجوية اللازمة للملاحة الجوية المنوه عنها في المادة ٣٥ (أ) من المعاهدة على وجه عام الى ثلاث درجات وهي :ـ

(أ) المعلومات عن حالة الطقس مبنية على سجلات الظواهر الجوية السابقة محلولة وملخصة لتبيان الطقس الذي يصادف اثناء السفر في اماكن معلومة او في مناطق معلومة .

(ب) المعلومات الجارية مبنية على تقارير الترصدات المرسلة بالبرق اللاسلكي من المحطة المركزية او بالبرق العادي او بالتلفون والترصدات التي اخذت في المركز نفسه وهذه المعلومات تبين مجمل الاحوال الراهنة في محطات الرصد وتقسم المعلومات الجارية الى قسمين :ـ

١ ـ المعلومات اللازمة لاحضار الخرائط الاجمالية .

٢ ـ المعلومات اللازمة لسير اعمال الطرق الجوية .

(ج) التكهنات الجوية وهي عبارة عن بيانات عن احوال الطقس في خلال مدة معلومة او في غضون عهد معلوم من بعد اصدارها ويوجد نوعان من التكهنات الجوية تهم الملاحة الجوية وهما :ـ

١ ـ التكهنات العامة المختصة بمنطقة واسعة الارجاء ولمدة من ٢٤ الى ٣٦ ساعة .

٢ ـ تكهنات مسهبة قصيرة الامد حول الطرق الجوية .

القسم الثاني

مبادلة المعلومات

١ـ المعلومات عن الطقس .

١ ـ تزود المعلومات الاساسية عن الضغط ودرجة الحرارة والهواء والطقس يأخذها من ملخص المعلومات الشهرية والسنوية التي تصدرها مصالح اخذ ظواهر الطقس المختلفة بالشكل الذي اوصت به لجنة ظواهر الطقس الدولية على قدر الامكان .

٢ ـ تهيأ الملخصات الآتية لكل شهر من السنة والتي لها اهمية عظيمة للملاحة الجوية من قبل كل دولة متعاقدة وذلك من الترصدات المأخوذة في محطات منتخبة لرصد الظواهر الجوية واليكم ما يجب ان تبينه هذه الملخصات .

(أ) يكرر اخذ الظواهر الطقسية في كل محطة على مختلف درجات قابلية النظر في الافق ثلاثة مراتب مختلفة في النهار على الاقل اي مرة في الصباح ومرة في منتصف النهار ومرة في العشاء .

(ب) تكرر الحوادث الطقسية في كل محطة في الارتفاعات المختلفة للسحاب للوقت الذي يقع الخيار عليه لاخذ الترصدات .

(ج) تكرر احوال الهواء في كل محطة في مختلف الجهات مع بيان سرعة هبوبه على سطح الارض وفي الارتفاعات البالغة ٥٠٠ و١٠٠٠ و٢٠٠٠ و٣٠٠٠ مترا .

تبين هذه الملخصات الارتفاعات وحدودها بالشكل المبين في الملحق (ز ـ ١ ـ) ويجري تبادلها بواسطة اللجنة الدولية للملاحة الجوية .

ومن المهم بنوع خاص تنظيم هذه الملخصات في البلاد التي لم تؤسس فيها طرق جوية حتى الآن وذلك لكي تتوفر معلومات

طقسية وجيزة تساعد على تأسيس الطرق الجوية في مثل هذه البلاد حسب ما تقتضيه الحاجة ٠

٣ ـ عدا ذلك يوصي لكل دولة متعاقدة ان تنشر « دليلا » منتظما مبنيا على طريقة عملية لاستعمال الطائرين على ان ينظم على اصول سهلة تحتوي على مجموعة معلومات طقسية تفيد الملاحة الجوية على ان يحتوي هذا الدليل ايضا على صحيفة حاوية معلومات عن الظواهر الجوية ليراجعها الطائرون في مختلف الاوقات والبلدان ٠

ب ـ المعلومات الجارية ٠

١ ـ تؤخذ الترصدات في ساعات تعين بمقاولة دولية وتجمع في مراكز منطقية او وطنية والتقارير التي يجري تبادلها لتنظيم خارطات ملخصة ترسل بالبرق اللاسلكي في اوقات تعين بمقاولة دولية وترسل التقارير المراد استعمالها في الطرق الجوية بالبرق اللاسلكي في اوقات تعينها بالاتفاق الدول المختصة على ان تكون جاهزة لمستخدمي الطيران ولمصالح اخذ الظواهر الجوية بحيث تسبب اقل ما يمكن من التأخير والتكرار او التعرقل ٠

٢ ـ تنظم التقارير على قدر الامكان بالشكل والترتيب الذين وضعتهما اللجنة الدولية لاخذ العوارض الجوية والترتيب الموصي به الآن مبين في الملحق ز (٢) ويبين الشكل والترتيب نوع المعلومات المطلوبة ٠

٣ ـ يجب ان تكون المعلومات الجارية المزودة الى الطائرات التي في الجو ما بلغة واضحة واما بالكود المختصر كما مبين في الملحق ز (٣) وفي حالة اذا طلبها احد راصدي الظواهر الجوية او احد الملاحين الموجودين على متن طائرة فيجب تزويدها اليه باسرع وقت ممكن في احدى انواع الكود المبينة في الملحق « ز (٢) » ٠

٤ ـ ويبحث القسم الثالث عن المعلومات الجارية الواجب عرضها في المطارات ٠

ج ـ التكهنات الجوية ٠

سيقرر الكود الواجب استعماله حول التبادل الدولي للتكهنات الجوية القصيرة الامد الواجب اصداره على احدى الطرق الجوية والترتيبات حول استعمالها والمدة التي تتناولها هذه التكهنات الجوية تتعلق بمدى السفرات وبالمعلومات الوجيزة التي تتمكن مصالح اخذ الظواهر الجوية من التكهن بها ٠

القسم الثالث

عرض المعلومات الجارية في المطارات

تتخذ ثلاث طرائق لعرض المعلومات الجارية ٠

١ ـ جدول ملخص يبين العوارض الجوية الموزعة على منطقة واسعة الارجاء لآخر وقت جمعت فيه التقارير العامة (الملحق ز ٤) ٠

٢ ـ خارطة اجمالية واحدة او اكثر تتناول المنطقة برمتها المؤدية الى المطارات التي تطير فوقها الطائرات بدون ان تهبط فيها على ان تبين هذه الخارطات قابلية النظر والسحاب والطقس والهواء الذي يهب على سطح الارض والهواء الفوقاني على ان تبين هذه المعلومات باشارات ملائمة (الملحق ز «٦») ٠

٣ ـ تقارير واضحة عن الطقس الحالي وبشكل جدولي على الطرز المبين في الملحق (ز ٥) ٠

(ان الطائرين يهمهم كثيرا معرفة الهواء في الارتفاعات المختلفة) ٠

القسم الرابع

تشكيلات لاخذ العوارض الجوية في الطرق الجوية الدولية

١ ـ تؤسس محطات لبث العوارض الجوية على طول الطريق الجوي وعلى مقربة منه وعلى الاخص في الاماكن التي لظواهرها والغيوم الواطئة فيها ميزات خاصة وذلك لتزويد معلومات كافية عن الطقس ٠

لما تمر احدى الطرق الجوية العائدة لاحدى الدول المتعاقدة بقرب اراضي دولة متعاقدة اخرى بدون ان يجتاز اراضيها فعلى الدولة الاخيرة ان تتضافر على صيانة هذه الطرق على قدر الامكان وذلك بتزويدها معلومات خاصة تتعلق بالظواهر الجوية عن المناطق التي تمتد مبدئيا الى مسافة تقطعها الطائرة بدون نزول في قسم الطريق الجوي ٠

٢ ـ تبادل المعلومات بانتظام وبفرص متتابعة كما تقتضيه الحاجة بعد اخذ بنظر الاعتبار حالة الطقس في الطرق الجوية المختصة بالكود المبين في الملحقات على قدر الامكان ٠

تبادل المعلومات الدولية عادة بالبرق اللاسلكي وان تبث التقارير الوطنية باللاسلكي او بالتلغراف او بالتلفون او بكلها ٠

٣ ـ يعين راصدون في المطارات على طول الطريق الجوي لتزويد مستخدمي الطيران بفترات مناسبة بصورة جلية بالمعلومات والتكهنات عن الجو على طول الطريق الجوي حتى المطارات التي من ذات الصنف والواقعة فيما بعدها ٠

٤ ـ وتسهيلا للطائرين لتفسير مضمون التقارير يجب اتخاذ التدابير لعرض المعلومات بصورة جلية وموحدة عملا باحكام الملحقات (ز ٤) و(ز ٥) و(ز ٦) ٠

٥ ـ واهم المعلومات الراهنة للطيران في الطرق الجوية الدولية هي المعلومات حول حالة الطقس (الماضي والحالي) وقابلية النظر والسحاب وارتفاعه والهواء في سطح الارض وفي الارتفاعات المختلفة ٠

٦ ـ ترسل التقارير على الفور عن العوارض الشديدة الفجائية التي تهدد سلامة الملاحة الجوية كالضواعق وهبوب الرياح والغبار والتقارير عن تحسين الطقس عندما يكون بدرجة يهدد سلامة الملاحة الجوية وذلك الى المطارات المختصة والى الطائرات التي في الجو وتنظم هذه التقارير ليس في المحطات الواقعة على طريق جوي فحسب بل في المحطات الواقعة على هذا الطريق لحد مسافة تساوي ثلاثة ارباع المسافة التي تقطعها الطائرة بدون نزول وترسل البرقيات على قدر الامكان الى المطارات بالكود المبين في الملحق (ز ٧) واما المعلومات التي ترسل للطائرات فتكون بلغة واضحة ٠

٧ ـ تتخذ التدابير عند الضرورة لوضع علامات ارضية تبين حالة الطقس في الاماكن الاخرى الواقعة على طول الطريق الجوي ويستعمل الكود الوارد في الملحق (ز ٨) وتستعمل على قدر ما تساعد الظروف اصول الاطارات المبحوث عنها في الملحق المذكور ٠

٨ ـ على المحطات الواقعة على الجبال او بالقرب منها ان تقوم بترصدات خاصة عن الغيم وقابلية النظر على ان ترسل هذه الترصدات على الفور بموجب مجموعة الملحق (ز ٢) بمجموعة ارقام تسبقها كلمة «جبل» على ان تحتوي

على معلومات عن الغيم الموجود على قمة الجبال او بقربها وعن الغيم والضباب الذين تحت محطة الرصد ويجب ان تبين ايضا التغيير الذي حصل في الغيم والذي شوهد قبل الرصد ٠

ملاحظة :ـ ترسل معلومات تطور الطقس عملا باحكام هذا الملحق بموجب اصول (سي٠ جي٠ اس) او الوحدات المستخلصة منه ٠

الملحق (ز ا)

الشكل الاول

ملخص ترصدات مايمكن مشاهدته في الافق

الترصدات المأخوذة في الساعة (١٣) بموجب وقت كرينويج (شباط) سنة (٤) ١٩٢

جدول الحوادث المتكررة

المحطه	خط العرض	خط الطول	الارتفاع بالمتر		عدد الترصدات بين الارتفاعات الاتية								
					اقل من ٥٠ متر	من ٥٠ الى ٢٠٠ متر	من ٢٠٠ الى ٥٠٠ متر	من ٥٠٠ الى ١٠٠٠ متر	من ١٠٠٠ الى ٢٠٠٠ متر	من ٢٠٠٠ الى ٤٠٠٠ متر	من ٤٠٠٠ الى ١٠٠٠٠	من ١٠٠٠٠ الى ٢٠٠٠٠	من ٢٠٠٠٠ الى ٥٠٠٠٠	اكثر من ٥٠ كيلو متر

تستعمل جميع الترصدات عند احضار الجدول المبين في اعلاه اى لكل ساعة من الترصد الذي اختير ٢٨ أ و ٢٩ ترصد في شهر شباط و ٣٠ أ و ٣١ ترصد في الاشهر الاخرى .

الشكل الثانى

ملخص ترصدات الارتفاع مبنية على الغيوم الواطئة التي فوق مستوى الارض

الترصدات المأخوذة في الساعة (١٨) بموجب وقت كرينويج (في شباط) سنة (٤) ١٩٢

جدول الحوادث المتكررة .

المحطة	خط العرض	خط الطول	الارتفاع بالمتر		عدد الترصدات بين الارتفاعات الاتية									
					اقل من ٥٠ متر	من ٥٠ الى ١٠٠ متر	من ١٠٠ الى ٢٠٠ متر	من ٢٠٠ الى ٣٠٠ متر	من ٣٠٠ الى ٦٠٠ متر	من ٦٠٠ الى ١٠٠٠ متر	من ١٠٠٠ الى ١٥٠٠ متر	من ١٥٠٠ الى ٢٠٠٠ متر	من ٢٠٠٠ الى ٢٥٠٠ متر	لايوجد غيم واطي

تستعمل جميع الترصدات عند احضار الجدول المبين في اعلاه اى عن كل ساعة من الترصد الذي اختير ٢٨ أو ٢٩ ترصد في شهر شباط و ٣٠ أو ٣١ ترصد في الشهور الاخرى .

من المرغوب فيه اجراء الترتيبات لاحضار جدول ثانٍ في الشكل نفسه عن ترصدات ارتفاع الغيوم الواطئة عندما يكون مجموع الغيوم الواطئة اكثر من ٤ / ٣ آي ٨ و ٩ أو ١٠ اعشار .

الشكل الثالث

ملخص ترصدات الريح (في سطح الارض وفوقه)

جدول الترصدات المتوالية في الساعة (١٣) او حواليها بموجب وقت كرينويج ـ (شباط) سنة (١٩٢٤) .

ترصدات سطح الارض (الارتفاع بموجب ميزان الهواء) .

المحطة	خط العرض	خط الطول	الارتفاع	درجة السرعة في الكيلومتر بالساعة	عدد الترصدات								
					الشمال من درجة ٣٣٧ ½ الى درجة ٢٢ ½	الشمال الشرقي من درجة ٢٢ ½ الى درجة ٦٧ ½	الشرق من درجة ٦٧ ½ الى درجة ١١٢ ½	الجنوب الشرقي من درجة ١١٢ ½ الى درجة ١٥٧ ½	الجنوب من درجة ١٥٧ ½ الى درجة ٢٠٢ ½	الجنوب الغربي من درجة ٢٠٢ ½ الى درجة ٢٤٧ ½	الغرب من درجة ٢٤٧ ½ الى درجة ٢٩٢ ½	الشمال الغربي من درجة ٢٩٢ ½ الى درجة ٣٣٧ ½	٥ كيلومترات في الساعة او اقل
محطة لوبورجي	٥٦/٤٨٠ درجة	درجتان و ٢٣ كسور الدرجة شرقا	٢٨ مترا	٦_٢٥									
				٢٦_٥٠									
				٥١_٧٥									
				٧٥									
محطة تور وغيرها	٢٤/٤٧	٤٢ كسور الدرجة شرقا	١١ مترا	٦_٢٥									
				٢٦_٥٠									
				٥١_٧٥									
				٧٥									

الترصدات من ارتفاع ٥٠٠ متراً فوق سطح الارض

المحطة	خط العرض	خط الطول	الارتفاع	درجة السرعة في الكيلو متر في الساعة	عدد الترصدات								
					الشمال	الشمال الشرقي	الشرق	الجنوب الشرقي	الجنوب	الجنوب الغربي	الغرب	الغرب الشمالي	٥ كيلومترات في الساعة او اقل
محطة لوبورجي وغيرها	٤٨ درجة و ٥٦ كسورها شمالا	درجتان و ٢٣ كسورها شرقا	٢٨ متراً	٦_٢٥									
				٢٦_٥٠									
				٥١_٧٥									
				٧٥									

بموجب الشكل المتخذ لسطح الارض وللارتفاع البالغ ٥٠٠ مترا ٠

الترصدات في ارتفاع ١٠٠٠ مترا و٢٠٠٠ مترا و٣٠٠٠ مترا فوق سطح الارض ٠

ملاحظة :ـ يؤخذ رصد واحد في اليوم في هذا الشكل والاوفق ان يؤخذ حوالي منتصف النهار ويستعمل الجدول المختص بـ ٥٠٠ مترا من خط العرض للترصدات ذات الـ ٥٠٠ مترا والجدول المختص بارتفاع الـ ١٠٠٠ مترا من خط العرض للترصدات ذات ارتفاع قدره ١٠٠٠ مترا ٠

(الملحق ز ٢)

الكود الدولي المستعمل في ارسال المعلومات المتعلقة بتطور الطقس ٠

اصطلحت اللجنة الدولية للاشارات البرقية عن الطقس كودا دوليا لارسال التقارير عن الاماكن الآتية :ـ

١ ـ تقارير من المحطات الارضية ٠

٢ ـ تقارير من البواخر في البحر ٠

٣ ـ التقارير التي ترسل كل ساعة والتقارير الاخرى التي ترسل بالتوالي لمقاصد تتعلق بالطيران او بامور خاصة اخرى ٠

٤ ـ تقارير مختصرة لاستعمالها في ارسال مجموعة مخابرات تبين حالة تطور الطقس باختصار في القارة كلها تحتوي عن مواضيع ترسل الى المحطات الممتازة ٠

ولاختصار اشارات الكود تستعمل لكل نوع منه اشارة مصطلحة وهذه الاشارات منسقة على ترتيب حروف الهجاء مع معناها في الجدول رقم ١ ادناه والجدول رقم ٢ ادناه يبين اشارات التقارير الكاملة والجدول رقم ٣ يبين تفاصيل المقاييس لكل نوع ٠

١ — الاشارات ومعانيها

A = ماهية الغيم الموجود باوطأ مقياس الغيم (راجع كود رقم ٤ في ادناه) .

a = ماهية الغيم الموجود باعلى مقياس الغيم وذلك لما يكون موجوداً اكثر من نوع سحاب واحد (راجع كود رقم ٤ في ادناه) .

BBB = درجة الضغط في مقياس المليبار او العشرات (تحذف الارقام) او المليمتر والعشرات (يحذف رقم ٧) .

ان المقادير مبنية على مستوى البحر وداخلة فيها جميع التصحيحات اعلاه عن الفهرس والدرجة والجاذبية .

BB = ضغط (المليبار) باجمعه او المليمتر (تحذف الارقام ٩ و ١٠ او ٧) من تقارير ضغط الجو الفوقاني ودرجة الحرارة والرطوبة . ان علامة BB تعبر عن المليبار باجمعه وتحذف ارقام المئات سواء كانت في ٩ و٨ و٧ و٦ او ٥) .

$B_1B_1B_1$ = درجة الضغط في المليبار كله (بعد تحويل درجة الحرارة) في تقارير حالة الطقس الفوقاني .

b = درجة الحرارة خلال الثلاث الساعات التي قبل اخذ الرصد الذي جرى بيانه بحساب نصف المليبار او نصف المليمتر والحرارة التي بدرجة ١٠ — ١٩ يبين الرقم الثاني فقط ويضاف رقم ٣٣ الى جهة الهواء المرقمة (DD) . ويبين الرقم الثاني فقط لدرجتي ٢٠ — ٢٩ ويضاف رقمي ٦٧ لجهة هبوب الريح والدرجات التي تزيد عن الـ ٢٩ تبين ٢٩ .

C = تعبر عن الغيمة الموجودة بموجب مقياس استمارة الغيم لما يكون قد بين نوع واحد فقط كما في حالة البواخر التي في البحر (راجع كود رقم ٤ المبين في ادناه)

C = تعبر عن الغيمة التى شوهدت في النيفوسكوب (آلة لتعيين كيفية تكون السحاب عادة احدى الفرشتين العاليتين الموجودتين للسحابة (راجع الكود الرابع في ادناه).

C_a = تعبر عن السحابة الواطئة التي شوهدت في النيفوسكوب في تقارير الطيران (راجع الكود الرابع في ادناه) .

c = يعبر عن وضعية البارومتر خلال مدة ثلاث ساعات التي قبل وقت الترصد . (راجع الكود الثاني في ادناه) .

D = الجهة التي تأتى منها الظواهر الجوية (مقياس صفر الى ٨ : = واقف و ١ = الشمال الشرقي و ٢ = شرقاً و ٣ = الجنوب الشرقي الخ و ٨ = الشمال) .

DD = اتجاه الريح بقرب الارض بمقياس (صفر ١ / ٣٢) وفيها ٨ = الشرق و١٦ = الجنوب الخ . صفر = هادىء (*) .

dd = اتجاه الريح في الجو الفوقاني او حركة السحابة بمقياس (٣٦ — ٠١) اي الدرجات من الشمال مقسمة بعشرة وجعلها عدداً صحيحاً لاقرب مجموع العدد (٠٠ = هادىء) ويضاف رقم ٥٠ اذا تجاوزت السرعة على ٩٩ وحدة (راجع ايضاح ٧٧ في ادناه) (*)

d = الجهة التي يأتي منها هبوب الريح الشديد بمقياس (٨ — ٠) وفيه ٢ = الشرق و ٤ = الغرب الخ ... الصفر = عدم وجود ريح شديد (*) .

d_s = جهة حركة السفينة بمقياس ٨ / ٠ وفيه ٢ = شرقاً و٤ جنوباً الخ (*) .

EE = مجموع الثخن في السانتيمتر كله لفرشة الثلج بعد سقوطه .

$E'E'$ = مجموع الثخن في السانتيمتر كله لفرشة الثلج عند وقوعها الاخير والفرشة التي ما قبلها

F = قوة الريح بمقياس (بوفورت) (تبين القوة التي تزيد على ٩ برقم ٩ في البرقيات مع بيان ماهية القوة الحقيقية في النهاية مثلا (عاصفة عشرة) قوتها ١١ (عاصفة ١١) والبواخر في البحر تبين ذلك بهذه الصورة (عاصفة عشرة) (عاصفة ١١) (زوبعة ١٢) .

F_m = الحد الادنى من قوة الريح بموجب مقياس (بوفورت) مع التعديلات الآتية —:

صفر = قوة ١٠

١ = ١١

٢ = ١٢

٣ = من الصفر الى ٠٣

٤ = قوة ٠٤

٥ = قوة ٥ الخ .....

F_1 = حركة السحابة الواطئة تحت زود وقص (راجع كود رقم ١٤ في ادناه).

$GG\ (gg)$ = وقت كرينوج (الساعة والدقيقة للترصد) (صفر واحد = واحد صباحاً ١٢ = الظهر و١٣ = ١ بعد الظهر و٢٤ = منتصف الليل) .

H = يختص برطوبة الجو (راجع كود رقم ٥ في ادناه) .

h = ارتفاع مقر اوطأ سحابة موجودة (راجع كود رقم ٧ في ادناه) .

hhh = المسافة تبين بالمتر .

(*) جميع الجهات تشير الى الجهة الشمالية الحقيقية وليس الى الجهة الشمالية لابرة البوصلة .

H_1 = الارتفاع الذى يدون منه درجة حرارة ورطوبة الجو الفوقانى (لا يبث ارقام كود برقيا) . (راجع كود رقم ١٢ فى ادناه) .

h_1 = الارتفاع الذي يبين منه الريح الفوقاني (راجع كود رقم ١١ في ادناه) .

$I_n I_n$ = العدد الذى يعرف به رقم المحطة .

K = درجة الريح الشديد في البحر (راجع كود رقم ٩ (أ) ادناه) .

K' = مقدار وماهية ميلان ابرة البارومتر تبين برقم واحد (راجع كود رقم ٢ـ أ ـ ادناه).

L* = مسافة السماء المغطاة بالغيوم (مقياس صفر — عشرة) شكل أ وجميع طبقات الغيوم التي تؤلف الشكل المذكور) اى الغيوم الواطئة والمتوسطة والعالية) كشكل (أ) اذا كان (أ) ينوه عن طبقة مختلفة .

LLL = خط العرض بدرجات وعشور ويمكن الحصول على العشور بتقسيم عدد الدقائق بستة وغض النظر عن المكور .

lll = خط الطول بدرجات وعشور يحصل على العشور بموجب طريقة خط العرض LLL.

MM = الحد الاقصى لدرجة الحرارة في الفترة ذات الـ ١١ ساعة المنتهية في الساعة ١٨ من وقت كرينويج (أو في احدى هذه الساعات الساعة ١ والساعة ٧ والساعة ١٣ والساعة ١٨ من وقت كرينويج وبعد مدة لا تقل عن ٤ ساعات بعد الظهر بموجب الوقت المحلي .

mm = الحد الادنى من درجة الحرارة في الفترة ذات الـ ١٣ ساعة تنتهي الساعة ٧ من وقت كرينويج (أو الساعة ١١ و ١٢ أو الساعة ١٣ بعد الوقت الذى قدم فيه الحد الادنى من درجة الحرارة) .

N^* = مجموع مساحات السماء المغطاة بالغيوم مقياس ١٠ / ٠)..

P = اليوم من الاسبوع ١ = الاحد ٢ = الاثنين = ٣ الثلاثاء ٤ = الاربعا ٥ = الخميس ٦ = الجمعة ٧ = السبت واليوم على حساب وقت كرينويج وليس على موجب الوقت المحلي اي يوم الاحد يعني الوقت من الساعة صفر الى الساعة ٢٤ من يوم الاحد في كرينويج .

Q = ربع الكرة التي موجودة فيها السفينة (راجع كود رقم ١٣ في أدناه) .

RR = سقوط الامطار (في الساعة ٧ صباحاً وللمدة التي قبل الساعة ١٣ وفى الساعة ٦ الظهر وللمدة التي قبل الساعة ١١ — راجع كود رقم ٨ في أدناه — .

R = مقدار الامطار للاربع وعشرين ساعة الماضية (راجع الكود ٨ (أ) في أدناه) .

r = ساعة ابتداء هطول الامطار (راجع الكود العاشر في أدناه) .

S = حالة البحر والزوبعة (في المحطات الساحلية) (راجع الكود التاسع في أدناه) .

TT = جميع درجات حرارة الجو في السانتيغراد (او فارنهيت) (يضاف ٥٠ الى المقدار السلبي) .

tt = درجة حرارة البحر (سطح الماء) في كل الدرجات .

TTT = درجة حرارة الجو في درجات وعشور السانتيغراد (أو الفارنهيت) يضاف ٥٠٠ الى المقدار السلبي) .

(*) ان رقم صفر يستعمل عوضاً عن L و N لما تكون السماء خالية من الغيم تماماً والرقم ١٠ يستعمل عوضاً عن N لما تكون السماء متلبدة بالغيوم تماماً وعوضاً عن L لما تكون السماء متلبدة تماماً بغيوم من نوع أ.

ttt = درجة حرارة البحر (سطح الماء) بدرجات وعشور .

t_1t = زيادة درجة الحرارة اثناء تقلب الجو فى جميع الدرجات .

V = قابلية مشاهدة الافق او البعد الذى يمكن مشاهدة الاشياء منه في النهار (أو الذى يمكن مشاهدة الانوار منه في الليل) (راجع الكود الرابع في ادناه) .

v = قابلية مشاهدة الافق في البحر من داخل السفن فى البحر (راجع الكود الرابع في أدناه) .

V' = قابلية مشاهدة الافق تجاه البحر (من المحطات الساحلية) (راجع الكود الرابع ادناه) .

VV = نسبة سرعة حركة السحابة كما يمكن قياسها بالنيفوسكوب تبين السرعة الحقيقية للسحابة بالكيلومتر في الساعة بالجبر .

$$vv = \frac{h}{1000} \times VV$$

واذا كان (h) يبين ارتفاع السحاب بالمتر وهذه الوحدة « بحساب الراديان » في الساعة .

vv = سرعة الريح في الجو الفوقاني بحساب الكيلو متر في الساعة (او الميل بالساعة) (وللارقام التي تزيد على ٩٩ يستعمل الرقمان الاخيران فقط مع اضافة رقم ٥٠ على العدد الذى يبين جهة هبوب الريح dd) .

W = حالة الجو في الفترة التي قبل الترصد وهذه الفترة هي ٥ أو ٦ أو ٧ ساعات قبل التقارير التي ترسل في الساعة ١ و ٧ و ١٣ و ١٨ من وقت كرينويج وثلاث ساعات قبل التقارير التى ترسل في الساعة ٤ و ١٠ و ١٦ من وقت كرينويج (راجع كود رقم ٣ في أدناه) .

ww = الطقس الحقيقى اثناء الرصد بحيث توحد معه حالة الطقس العامة متى ما امكن ذلك (راجع كود رقم ١ في أدناه) .

w = الارقام الاولية من كود رقم ww وبذلك تبين حالة الطقس العامة .

w_2 = حالة الطقس اثناء العاصفة او الزوبعة (راجع كود رقم ١٥ في أدناه) .

w_3 = حالة الطقس اثناء الرصد (راجع كود رقم ١٦ في أدناه) .

YY = اليوم من الشهر .

٢ — الرموز التي تستعمل في البرقيات

(أ) اليكم كيفية اخذ الترصدات في الساعة ١ والساعة ١٣ من وقت كرينويج .

BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh C ddVV وللترصدات في الساعة ٧ والساعة ١٨ من وقت كرينويج كما يأتي : —

BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh RRjjr C_1ddVV

يحل ما يأتي محل الـ jj في المجموعة الخامسة .

	المحطات الداخلية	المحطات الساحلية
في الساعة ٧ من وقت كرينويج	m m	SVs
في الساعة ١٠ « « «	MM	SVs

وتحذف مجموعة C_1ddVV حول ترصدات السحاب بالنيفوسكوب كلها اذا لم يستحصل على مثل هذه الترصدات (*) .

(ب) تعبر حالة الرياح الفوقانية بمجموعة h_1 ddvv وكل مجموعة تستعمل لكل ارتفاع .

(ج) تعبر درجة الحرارة والرطوبة في الجو الفوقاني بمجموعة BBTTH . وفي هذا الامر لا يبرق اى رقم يبين الارتفاع اذ انه من المعلوم ان المجموعات تنص على ارتفاعات الكود H_1'

(راجع ما يأتي بانتظام) .

يعبر عن تقلب الطقس في النهاية بمجموعة $OOOOOB_1B_1Bt_1t_1$ والمجموعة الاولى هي فهرس تعبر عن تقديم بيان عن تقلب الجو في حين ان مجموعة $B_1B_1B_1$ تعبر عن جميع ضغط المليبارات في الارتفاع الذى وقع فيه تقلب ومجموعة t_1t_1 تعبر عن زيادة درجة الحرارة في كل الدرجات .

(د) في البرقيات الجامعة تسبق مجموعة تتألف من عدد الفهرس الترصدات المأخوذة في كل محطة (رقمان عادة) اللذان يمكن معرفة المحطة بهما وتنسق البرقيات باقسام على ان يحتوى القسم الاول على الترصدات الاعتيادية المأخوذة في جميع المحطات والثاني تسبقه كلمة « دليل » او ما يقابلها تحتوى على جميع تقارير الجو الفوقاني والثالثة تسبقها كلمة « وقت » او ما يقابلها وتحتوي على جميع تقارير درجة حرارة الجو الفوقاني .

وتؤلف الترصدات الاخرى كتلك المأخوذة من السفن القسم الرابع من الترصدات . وشكل الرموز لبرقية كاملة الحاوية على ترصدات سطح الارض المأخوذة في الساعة ٧ والساعة ١٨ من وقت كرينوتش والرياح الفوقانية ودرجة حرارة ورطوبة الجو الفوقانى تكون كما يأتي ومتى ما تكون الترصدات معبرة بمجموعات في كل سطر تشير عن المحطات المبينة في ارقام الفهرس، I_1I_1, I_2I_2 الخ التى تسبقها .

I_1I_1 BBBDD FwwTT cbWVH ALaNH
RRjjr C_1ddVV
I_2I_2 BBBDD FwwTT cbWVH ALaNH
RRjjr C_1ddVV
I_3I_3 BBBDD etc. . . .
etc. . . .
etc. . . .
Pilot I_1I_1 $h_1$ddvv $h_1$ddvv $h_1$ddvv etc. . . .
I_2I_2 $h_1$ddvv $h_1$ddvv $h_1$ddvv etc. . . .
I_3I_3 $h_1$ddvv etc. . . .
etc. . . .
etc. . . .
Temp I_1I_1 YYGG BBTTH BBTTH etc. . . .
.....0000
$B_1B_1B_1t_1t_1$ etc...
I_2I_2 YYGG BBTTH BBTTH etc. . . .
.....0000
$B_1B_1B_1t_1t_1$ etc...
I_3I_3 YYGG BBTTH etc...
etc...
etc...

(*) ان القاعدة العامة المتبعة في التقارير المختلفة الانواع هي عند حصول رقم ناقص يعوض بعلامة وصل (—) واحدة لكل مجموعة .

ويستعمل عين الشكل للترصدات المأخوذة فى الاوقات الاخرى الا انه في هذه الحال تحذف مجموعة RRjjr

(ب) البيانات التي تبثها السفن التي في البحر .

فيما يلي المجموعات الاربعة الاولية لهذه البرقيات .

PQLLL IIIGG BBDDF wwwKD

والمجموعات الاخرى تسق حسب الاحتياجات الوطنية .

(ج) التقارير التي ترسل في كل ساعة او باوقات متتابعة عن الطيران ومقاصد خاصة اخرى

(أ) فيما يلي الشكل الاعتيادى للتقرير : —

In In (Vs) xxVhL NDDF,

على ان يضاف مجموعة عليها في كل ثلاث ساعات كما يأتي : —

CaddF$_1$S,

يعبر حرف Ca عن شكل السحابة التي تشير عنها حروف ddF$_1$ والحروف z,xx تعبر عن حالة الطقس في الحال والماضي وسيوضع شكل الكود الذى سيستعمل للكود z,xx فيما بعد وسيوحد استعماله بقدر الامكان لمناطق ذات مناخ واحد وسينشر في الجريدة الرسمية للجنة الملاحة الجوية .

وفيما يلي احدى اشكال الكود : — In In (Vs) wwVhL NDDFW

(ب) يستعمل الشكل الآتي لما تمس الحاجة الى المعلومات المسهبة في كل ثلاث ساعات او ست ساعات كما يأتي : —

In In (Vs) BBBDD FwwTT cbWVH
ALaNh CaddF$_1$S

ملاحظة : — لما لا يمكن اعطاء Vs لسبب من الاسباب لا يوضع محلها فاصلة (—) واذا لا يمكن اعطاء اى من المعلومات الواردة في مجموعة CaddF$_1$S تحذف المجموعة برمتها وتستعمل الفاصلة في جميع القضايا الاخرى بالصورة الاعتيادية لتعبر عن عدم وجود المعلومات (*) .

(د) شكل مختصر للبرقيات الاجمالية تتناول قارة كاملة .

فيما يلي شكل التقرير الخاص بكل محطة : —

BBDDF w$_1$TTK'R للترصدات المأخوذة الساعة ٧ من وقت كرينويج .

BBDDF w$_1$TTK'W للترصدات المأخوذة في الساعات الاخرى .

٣ وصف المقاييس

كود رقم ١

حالة الطقس في وقت الترصد الحقيقي مع حالته العامة (ww)

ملاحظة :— ١ — لما يراد تفسير التقارير يجب اتخاذ العدد الكبير في الكود كقاعدة عامة بانه يعبر عن الطقس المرسل التقرير عنه .

٢ — وعند انتقاء الاعداد للكود ww لا يلتفت الى مظاهر الجو التي مر عليها اكثر من ساعة واحدة من وقت اخذ الترصد وتستثنى من

(*) ان القاعدة العامة لارسام المعلومات المختلفة هى وضع فاصلات عوضاً عن الارقام المحذوفة (فاصلة واحدة لكل رقم)

ذلك الظواهر التي حصلت بين فاصلة الساعة الواحدة التي قبل تعيين وقت الترصد .

عندما يكون الجو صافيا ومعتدلا (سحاب ٥ـ٠)	رقم الكود
قل السحاب	٠٠
لم يحصل تغير ظاهر	٠١
زاد السحاب	٠٢
ينتظر تلبد الغيوم	٠٣
تشاهد طفاوة الشمس او هالة القمر	٠٤
بعد الزوبعة او العاصفة (او العاصفة الرملية)	٠٥
بعد هطول المطر او الرذاذ	٠٦
بعد هطول الثلج والمطر والثلج والبرد	٠٧
عند حصول رعد وبرق (وميض) وبعدها في الاماكن المجاورة	٠٨
بعد العاصفة	٠٩

عندما تكون مغيمة او متلبدة بالغيم .	
قل السحاب	١٠
لم يحصل تغير ظاهر	١١
زاد السحاب	١٢
ينتظر تلبد الغيوم	١٣
تشاهد طفاوة الشمس او هالة القمر	١٤
بعد الضباب او الغبار (او العاصفة الرملية)	١٥
بعد هطول المطر او الرذاذ	١٦
بعد هطول الثلج والمطر والثلج والبرد	١٧
عند حصول رعد وبرق (وميض) وبعدها في الاماكن المجاورة	١٨
بعد العاصفة	١٩

ضباب او غبار .		
السماء صافية	على وشك الابتداء	٢٠
الظاهر انها متلبدة بالغيوم		٢١
السماء صافية	بصورة متقطعة	٢٢
الظاهر انها متلبدة بالغيوم		٢٣
السماء صافية	لقد اصبحت خفيفة بعد مدة قليلة	٢٤
الظاهر انها متلبدة بالغيوم		٢٥
السماء صافية	خلال وقت ضئيل	٢٦
الظاهر انها متلبدة بالغيوم		٢٧
السماء صافية	لقد تلبدت بعد مدة قليلة	٢٨
الظاهر انها متلبدة بالغيوم		٢٩

ملاحظة :ـ لا يستعمل الرقمان ٢٨ و٢٩ مالم يصعب المشاهدة على مسافة اقل من كيلو مترين .

المزن الخفيف ٠

خفيف مع مطر ٣٠
خفيف مع برد او مطر وبرد ٣١
خفيف مع رذاذ ٣٢
خفيف مع ثلج ٣٣
تحسن بعد هطول مطر شديد ٣٤
مزن شديد مع مطر ٣٥
مزن شديد مع مطر وقد اصبحت الحالة اسوأ ٣٦
مزن شديد مع برد او مطروبرد ٣٧
مزن شديد ومطر خفيف ٣٨
مزن شديد مع ثلج ٣٩

الرذاذ ٠

خفيف وبفترات متقطعة ٤٠
خفيف وباستمرار ٤١
خفيف غير انه زاد ٤٢
متوسط غير انه قل ٤٣
متوسط بفترات متقطعة ٤٤
متوسط وباستمرار ٤٥
متوسط غير انه زاد ٤٦
كثيف غير انه قل ٤٧
كثيف بفترات متقطعة ٤٨
كثيف باستمرار ٤٩

المطر ٠

خفيف وبفترات متقطعة ٥٠
خفيف وباستمرار ٥١
خفيف غير انه زاد ٥٢
متوسط غير انه قل ٥٣
متوسط بفترات متقطعة ٥٤
متوسط وباستمرار ٥٥
متوسط غير انه زاد ٥٦
شدير غير انه قل ٥٧
شديد وبفترات متقطعة ٥٨
شديد وباستمرار ٥٩

ثلج او ثلج ومطر خفيف ٠

خفيف وبفترات متقطعة ٦٠
خفيف وباستمرار ٦١
خفيف غير انه زاد ٦٢
متوسط غير انه قل ٦٣
متوسط بفترات متقطعة ٦٤

متوسط وباستمرار ٦٥
متوسط غير انه زاد ٦٦
شديد غير انه قل ٦٧
شديد وبفترات متقطعة ٦٨
شديد وباستمرار ٦٩

مطر وبرد او مطر وثلج ٠

خفيف وبفترات متقطعة ٧٠
خفيف وباستمرار ٧١
خفيف غير انه زاد ٧٢
متوسط غير انه قل ٧٣
متوسط بفترات متقطعة ٧٤
متوسط وباستمرار ٧٥
متوسط غير انه زاد ٧٦
شديد غير انه قل ٧٧
شديد وبفترات متقطعة ٧٨
شديد وباستمرار ٧٩

مطر خفيف او مطر وبرد ٠

خفيف وبفترات متقطعة ٨٠
خفيف وباستمرار ٨١
خفيف غير انه زاد ٨٢
متوسط غير انه قل ٨٣
متوسط بفترات متقطعة ٨٤
متوسط وباستمرار ٨٥
متوسط غير انه زاد ٨٦
شديد غير انه قل ٨٧
شديد وبفترات متقطعة ٨٨
شديد وباستمرار ٨٩

عاصفة (او هبوب رياح) ٠

عاصفة خفيفة بدون برد ٩٠
عاصفة خفيفة مع برد ٩١
عاصفة متوسطة بدون برد ٩٢
عاصفة متوسطة مع برد ٩٣
عاصفة شديدة بدون برد ٩٤
عاصفة شديدة مع برد بدون زوبعة ٩٥
عاصفة شديدة بدون برد ٩٦
عاصفة شديدة مع برد مع زوبعة ٩٧
هبوب رياح بدون برد ٩٨
هبوب رياح مع برد ٩٩

كود رقم ٢ .

ميلان البارومتر خلال الثلاث الساعات التي قبل وقت الترصد .

رقم الكود .

صفر = صفر او زائد	ثابتة او صاعدة .
١ = صفر	صاعدة ومن ثم ثابتة .
٢ = + —	صاعدة ومن ثم نازلة .
٣ = — او صفر +	نازلة او ثابتة ثم صاعدة .
٤ = غير ثابتة +	غير ثابتة ولكن صاعدة .
٥ = —	نازلة
٦ = — صفر	نازلة ومن ثم ثابتة .
٧ = — +	نازلة ومن ثم صاعدة .
٨ = صفر — أو + —	ثابتة او صاعدة ومن ثم نازلة .
٩ = غير ثابتة	غير ثابتة ولكن نازلة .

كود رقم ٢ (أ)

درجة وخواص البارومتر (ميزان ثقل الهواء) المعبر عنها برقم واحد (K')

رقم الكود	التغيير خلال الثلاث ساعات الاخيرة بحساب نصف ملليبار
البارومتر :—	
صفر ثابتة	.. صفر او واحد
١ صاعدة ببطء	.. ٢ او ٣
٢ صاعدة	.. ٤ الى ٧
٣ صاعدة بسرعة	.. ٨ الى ١٢
٤ صاعدة بسرعة متناهية ..	.. اكثر من ١٨
٥ نازلة ببطء	.. ٢ او ٣
٦ نازلة	.. ٤ الى ٧
٧ نازلة بسرعة	.. ٨ الى ١٢
٨ نازلة بسرعة متناهية ..	.. اكثر من ١٢

كود رقم ٣ .

حالة الطقس سابقا بفترات منذ تقديم التقرير الاخير (W) .

رقم الكود بدون تفاقم الحالة .

صفر ـ معتدلة او صافية .

١ ـ مغيمة .

٢ ـ متلبدة بالغيوم باستمرار .

٣ ـ ضباب او غبار .

٤ ـ ضباب كثيف .

بتفاقم .

٥ — عزن متقطع .

٦ — مطر ورذاذ .

٧ — ثلج ومطر وبرد .

٨ — برد او مطر وبرد .

٩ — عاصفة .

كود رقم ٤ .

قابلية المشاهدة في الافق (v) (Vs) و (V) .

رقم الكود .

صفر = لا يمكن المشاهدة في مسافة ٥٠ متراً	(٥٥ يرداً)
١ = لا يمكن المشاهدة في مسافة ٢٠٠ متراً	(٢٢٠ يرداً)
٢ = » » » » ٥٠٠ متراً	(٥٥٠ »)
٣ = » » » » ١٠٠٠ »	(١١٠٠ يرداً)
٤ = » » » » ٢٠٠٠ »	($\frac{١}{٤}$ ميل)
٥ = » » » » ٤٠٠٠ »	($\frac{١}{٢}$ ٢ ميل)
٦ = » » » » ١٠٠٠٠ »	($\frac{١}{٢}$ ٦ »)
٧ = » » » » ٢٠٠٠٠ »	($\frac{١}{٢}$ ١٢ »)
٨ = » » » » ٥٠٠٠٠ »	(٣١ »)
٩ = يمكن المشاهدة من بعد ٥٠٠٠٠ متر او اكثر .	

كود رقم ٥

نسبة الرطوبة (H)

رقم الكود

صفر	٩٥ الى ١٠٠ بالمائة
٩	٩٠ » ٩٤ »
٨	٨٠ » ٨٩ »
٧	٧٠ » ٧٩ »
٦	٦٠ » ٦٩ »
٥	٥٠ » ٥٩ »
٤	٤٠ » ٤٩ »
٣	٣٠ » ٣٩ »
٢	٢٠ » ٢٩ »
١	١٠ » ١٩ »

كود رقم ٦

شكل الغيمة (A,a C,C_1,Ca)

رقم الكود

١ — غيم خفيف	Ci.
٢ — غيم خفيف مصفح	Ci.St.
٣ — غيم كثيف	Ci Cu.
٤ — غيم متلبد	A.Cu.
٥ — غيم متلبد مصفح	A.St.
٦ — غيم مصفح كثيف	St. Cu
٧ — غيم ممطر	Nb.
٨ — غيم ممطر (مزن)	Cu. او Cu.Fr
٩ — غيم كثيف ممطر	Cu Nb.
صفر — غيم مصفح متقطع	St. او St. Fr

كود رقم ٧ .

الارتفاع بين الارض واوطأ سحابة .

رقم الكود	متراً	قدماً
صفر	من الصفر الى ٥٠	من صفر الى ١٥٠
١	٥٠ الى ١٠٠	١٥٠ الى ٣٠٠
٢	١٠٠ الى ٢٠٠	٣٠٠ الى ٦٠٠
٣	٢٠٠ الى ٣٠٠	٦٠٠ الى ١٠٠٠
٤	٣٠٠ الى ٦٠٠	١٠٠٠ الى ٢٠٠٠
٥	٦٠٠ الى ١٠٠٠	٢٠٠٠ الى ٣٠٠٠
٦	١٠٠٠ الى ١٥٠٠	٣٠٠٠ الى ٥٠٠٠
٧	١٥٠٠ الى ٢٠٠٠	٥٠٠٠ الى ٦٥٠٠
٨	٢٠٠٠ الى ٢٥٠٠	٦٥٠٠ الى ٨٠٠٠
٩	لايوجد سحابة واطئة	لايوجد سحابة واطئة

كود رقم ٨

مقدار المطر .

يعبر مقدار الامطار التي هطلت بالمليمتر عدا الشواذ التالية :ـ

رقم الكود	معناه
٩١	٠/١ مليمتر
٩٢	٠/٢ »

٩٣	٣/. ملیمتر .
٩٤	٤/. «
٩٥	٥/. «
٩٦	٦/. «
٩٧	قلیل من المطر غیر انه غیر ممکن کیله .
٩٨	اکثر من ٩٠ ملیمتر .
٩٩	لایمکن قیاسه اولا یمکن الاعتماد علی القیاس .

کود رقم ٨ (أ) .

مقدار الامطار التی هطلت فی خلال الـ ٢٤ ساعة الماضیة .

رقم الکود

صفر	لم تهطل امطار
١	أثر قلیل من الامطار او ٠/١ ملیمتر .
٢	٠/٢ الی ٢ ملیمتر .
٣	٢ الی ٥ ملیمتر .
٤	٥ الی ١٠ ملیمتر
٥	١٠ الی ١٥ ملیمتر
٦	١٥ الی ٢٠ ملیمتر .
٧	٢٠ الی ٣٠ ملیمتر .
٨	٣٠ الی ٥٠ ملیمتر .
٩	ماینوف الـ ٥٠ ملیمتر .

کود رقم ٩

حالة البحر والزوبعة (S)

رقم الکود

صفر	لایوجد زوبعة	بحر هادیء اوهائج قلیلاً
١	زوبعة متوسطة	
٢	« شدیدة	
٣	لایوجد زوبعة	بحر متوسط هیاجه
٤	زوبعة متوسطة	
٥	« شدیدة	
٦	بحر هائج نوعاما	
٧	بحر هائج	
٨	بحر هائج جداً	
٩	بحر فی غایة التهیج	

كود رقم ٩ (أ)

ماهية الزوبعة في البحر المفتوح (K)

رقم الكود

صفر	لايوجد زوبعة او يوجد زوبعة خفيفة	والبحر هادئ بدرجة اعتيادية
١	زوبعة متوسطة	
٢	زوبعة شديدة	
٣	زوبعة طويلة واطئة	
٤	زوبعة هائجة	
٥	لايوجد زوبعة ويوجد زوبعة خفيفة	والبحر هائج
٦	زوبعة متوسطة	
٧	زوبعة شديدة	
٨	زوبعة طويلة واطئة	
٩	زوبعة هائجة	

كود رقم ١٠

ابتداء تقلب الجو .

رقم الكود

صفر	بدون مطر .
١	من الصفر الى قبل ساعة من وقت الترصد .
٢	ساعة الى ساعتين قبل الترصد
٣	ساعتان الى ٣ ساعات قبل الترصد .
٤	٣ ساعات « ٤ « « «
٥	٤ « « ٥ « « «
٦	٥ « « ٦ « « «
٧	٦ « « ٨ « « «
٨	٨ « « ١٠ « « «
٩	قبل اكثر من ١٠ ساعات من وقت الترصد .
–	لم يؤخذ ترصد ما .

كود رقم ١١ .

الارتفاع الذى يبين منه درجة الريح الفوقاني (h_1)

ان الارتفاعات التي تبين منها درجة الريح هي الارتفاعات الثلاثة المنتخبة من الجدول المبين في ادناه والتي تبين احسن نتيجة لمقياس اخذ الهواء .

رقم الكود	متراً		قدم يستعمل في التقارير البريطانية
١	٢٠٠	او	١٠٠٠
٢	٥٠٠	»	٢٠٠٠
٣	١٠٠٠	»	٣٠٠٠
٤	١٥٠٠	»	٥٠٠٠
٥	٢٠٠٠	»	٧٠٠٠
٦	٣٠٠٠	»	١٠٠٠٠
٧	٤٠٠٠	»	١٣٠٠٠
٨	٥٠٠٠	»	١٧٠٠٠
٩	٦٠٠٠	»	٢٠٠٠٠

كود رقم ١٢

الارتفاعات التي لاتؤخذ منها درجة حرارة اورطوبة الجو (H_1)

لاتبث الارقام برقياً

٢٠٠ متراً } فوق الارض
٥٠٠ »

١٠٠٠ »
١٥٠٠ »
٢٠٠٠ »
٢٥٠٠ » مافوق اوطأ مستوى للبحر
٣٠٠٠ »
٤٠٠٠ »
٥٠٠٠ »
٦٠٠٠ »

الكود ١٣

ربع الكرة الارضية (Q)

رقم الكود	خط العرض	خط الطول	
١	شمال	غرب	درجة البارومتر بالملليبار
٢	شمال	شرق	
٣	جنوب	غرب	
٤	جنوب	شرق	
٥	شمال	غرب	درجة البارومتر بالملليبار
٦	شمال	شرق	
٧	جنوب	غرب	
٨	جنوب	شرق	

كود رقم ١٤

سرعة سيران الغيوم الواطئة بالتقريب (F_1)

رقم الكود	اقل درجة السرعة اذا كانت بحساب الكيلو متر او الميل بالساعة		حد السرعة اذا كانت بحساب الكيلو متر او الميل بالساعة
	اقل من		
صفر	٥	١ _ ٧	٠ _ ٤
١	١٥	٨ _ ٢٢	٥ _ ١٤
٢	٣٠	٢٣ _ ٣٧	١٥ _ ٢٤
٣	٤٥	٣٨ _ ٥٢	٢٥ _ ٣٤
٤	٦٠	٥٣ _ ٦٧	٣٥ _ ٤٤
٥	٧٥	٦٨ _ ٨٢	٤٥ _ ٥٤
٦	٩٠	٨٣ _ ٩٧	٥٥ _ ٦٤
٧	١٠٥	٩٨ _ ١١٢	٦٥ _ ٧٤
٨	١٢٠	١١٣ _ ١٢٧	٧٥ _ ٨٤
٩	١٣٥	١٢٨ _ ١٤٢	٨٥ _ ٩٤

كود رقم ١٥ .

حالة الطقس اثناء هبوب الرياح او هبوب عاصفة (w_2)

الطقس	مع عاصفة	بدون عاصفة
غير شديد	١	٥
هطول مطر	٢	٦
وثلج	٣	٧
سقوط برد	٤	٨

كود رقم ١٦ .

الطقس (w_3) .

١ — مطر او رذاذ .

٢ — ثلج او برد .

٣ — عاصفة .

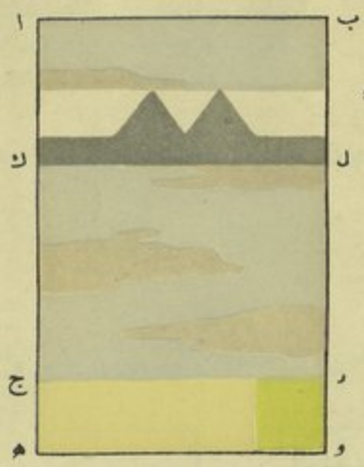
٤ — زوبعة .

الملحق (ز ٣)

كود مختصر لبث التقارير بالبرق اللاسلكي الى الادلاء الذين على متن الطائرة

يجب ان تحتوي التقارير التي تبث بالبرق اللاسلكي الى الادلاء الذين على متن طائرة في الجو على ما يلي :ـ

جدول رقم ١ نموذج الرسوم التى تعبر عن حالة الطقس المقياس ١ : ١

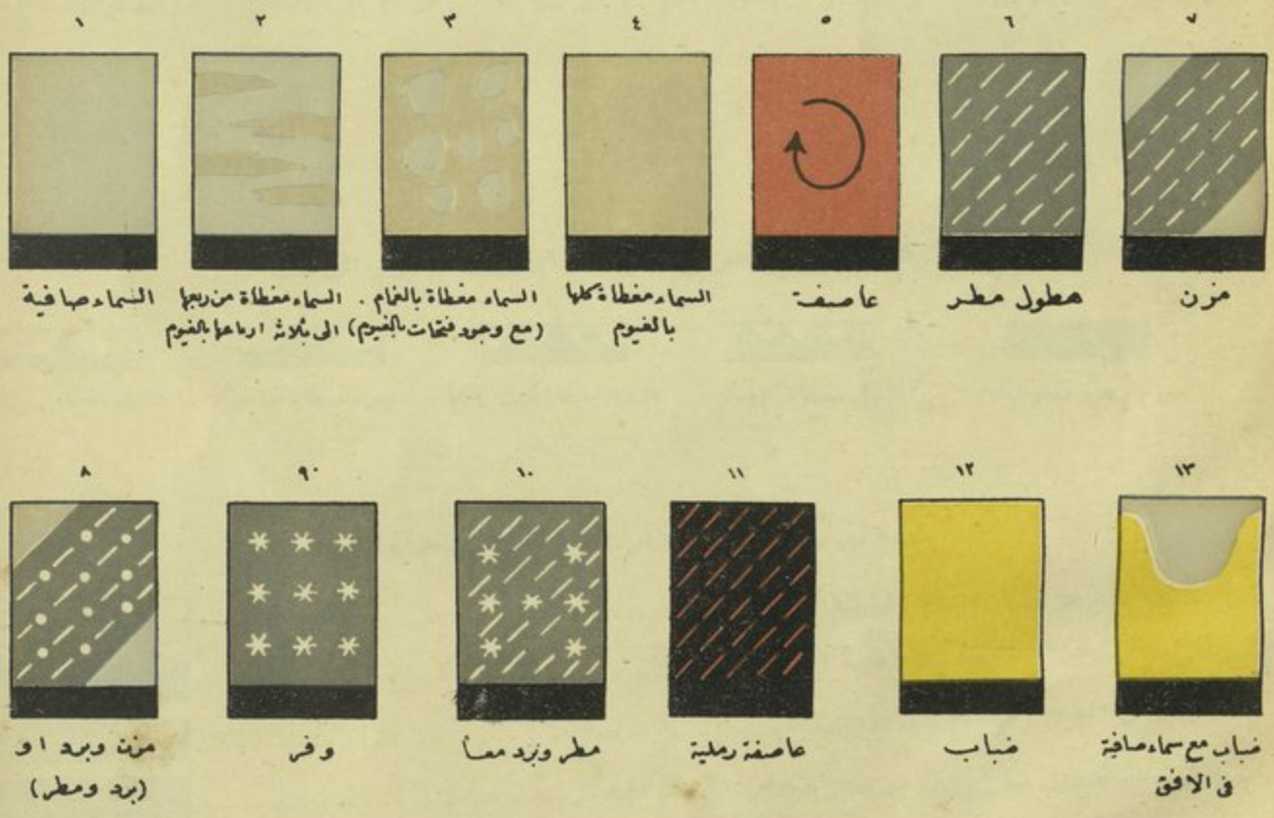


ك . ل . تعبر عن مقدار الغيم الواطى اى السماء مغطاة نصفها .

ا . ب . ج . د . تعبر عن مقدار الغيم الذى فى السماء اى ان الغيم المغطى منها يتراوح بين الربع والثلاثة ارباع .

ج . د . هـ . و . تعبر عن قابلية المشاهده بمسافة من الاربعة الى العشرة كيلومترات

جدول رقم ٢ نماذج رسوم مختلفة تبين حالة الطقس المقياس ١ : ٢



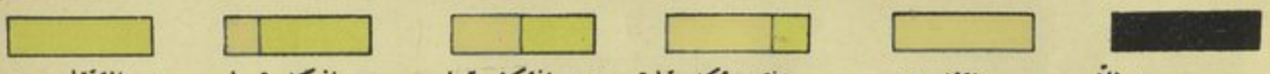
١ السماء صافية
٢ السماء مغطاة من ربعها الى ثلاثة ارباعها بالغيوم
٣ السماء مغطاة بالغمام . (مع وجود فتحات بالغيوم)
٤ السماء مغطاة كلها بالغيوم
٥ عاصفة
٦ هطول مطر
٧ مزن
٨ مزن وبرد او (برد ومطر)
٩٠ وفر
١٠ مطر وبرد معاً
١١ عاصفة رملية
١٢ ضباب
١٣ ضباب مع سماء صافية فى الافق

ملاحظة : ان الاشارة الاضافية الأخف بيانها يكون استعمالها اختيارياً

(أ) اشارتان تشبه الاشارتين رقم ٩ و ١٠ غير ان زواياها زرقاء كرسم رقم ٧ لتعبر عن هطول الوفر والمزن والبرد والمزن

(ب) اشارة تشبه اشارة رقم ٨ ولكن بدون زاوية زرقاء لتبين عن تلبد السماء مع سقوط برد ومطر لما لا يكون هناك سقوط مزن

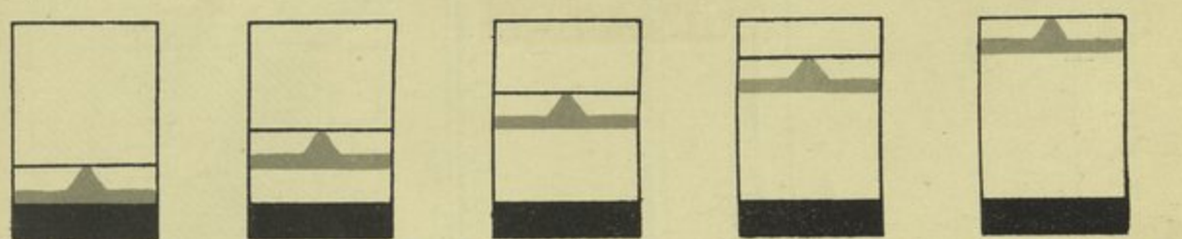
جدول رقم ٣ الرسوم التى تعبر عن قابلية المشاهدة المقياس (١ - ٢)



عدم وجود معلومات عن قابلية المشاهدة — من مسافة تزيد عن العشرة كيلومترات — من مسافة اربعة كيلومترات الى عشرة كيلومترات — من مسافة كيلومترين الى ٤ كيلومترات — من مسافة كيلومتر واحد الى كيلومترين — من مسافة تتراوح بين الصفر والكيلومتر الواحد

ملاحظة : واذا قلت قابلية المشاهدة عن الالف متر تعبر قابلية المشاهدة بالرسم بارقام حمراء على الصورة الآتيه V50، V200 ، V500

جدول رقم ٤ يعبر عن سماء مغطى ربعها بغيم والمئ وبارتفاعات مختلفة (المقياس ١-٢)



من ١٠٠٠ الى ١٥٠٠ متر — من ٦٠٠ الى ١٠٠٠ متر — من ٣٠٠ الى ٦٠٠ متر — من ٢٠٠ الى ٣٠٠ متر — من الصفر الى ٢٠٠ متر

جدول رقم ٥ يبين الرسوم التى تعبر عن الغيوم الواطئة

عدم وجود معلومات — السماء مغطاة كلها — السماء مغطاة ثلاث ارباعها — السماء مغطاة نصفها — السماء مغطاة ربعها

جدول رقم ٦ الألوان الواجب استعمالها

قطعة تستعمل لتعبر عن مقدار الغيوم الواطئة .....

قطعة تستعمل لتعبر عن العاصفه والعاصفة الرملية .....

مقياس يعبر عن الغيوم الواطئه .....

غيوم واطئة مع هطول مطر او مزن او برد او وفر او مطر وبرد .....

ضباب .....

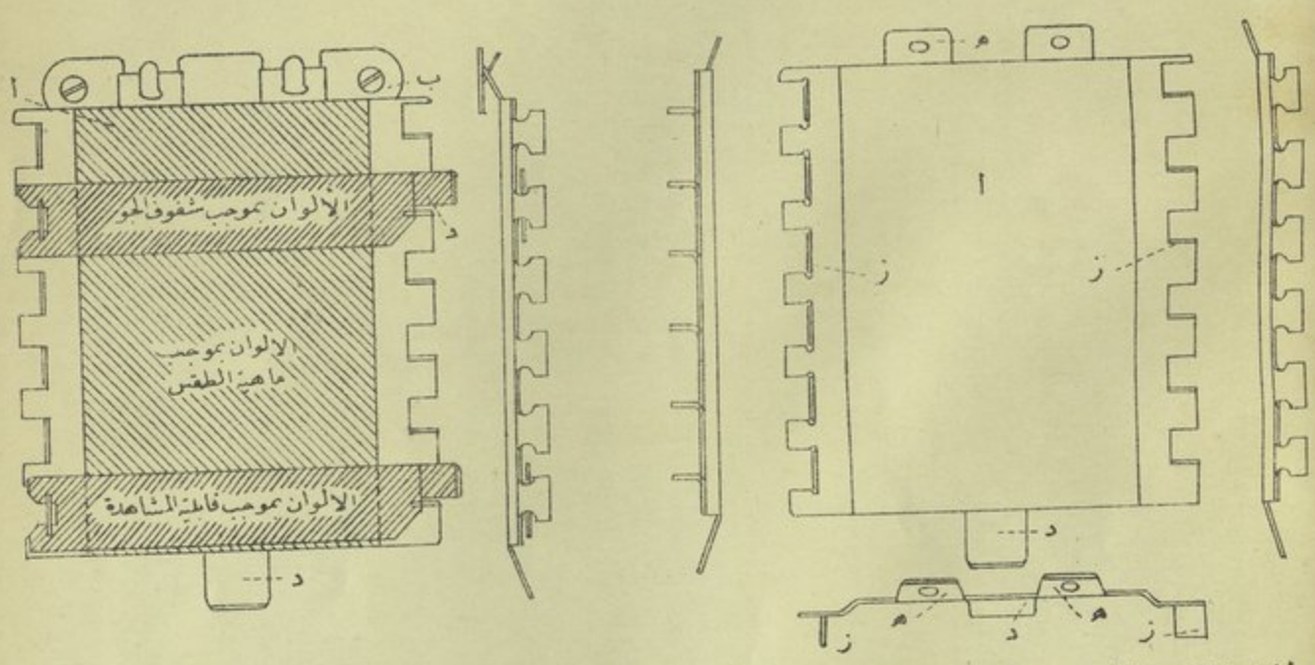
الجو قابل المشاهدة فيه .....

سماء صافية او مغطاة من نصفها الى ثلاثة ارباعها او سماء مشبعة بالغيوم (مع فتحات في الغيوم) او مع مزن او برد او ضباب مع سماء صافية في الافق

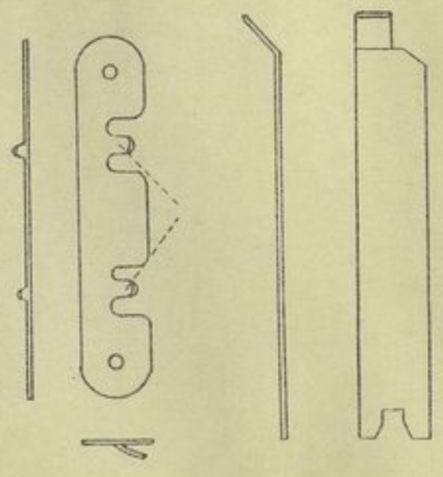
هبوب رياح او عاصفة او عاصفة رملية .....

الجو قابل المشاهدة فيه .....

آطار وقسم عرضانى وسفره لعرض حالة الطقس



يؤلف الاطار المؤشر بعلامة (أ) من صفحة نحاسية تثقب بمثاقب ملائمة مع كعوب واقسام مركبة وتركز زرة التعليق المؤشرة بعلامة (ه) والحصارتان الجانبيتان المؤشرتان بعلامة (ز) و (ز') بواسطة كماشات بعد ثقبها .



تركب الشفرة النحاسية المؤشرة بعلامة (ب) خطرة واحدة .
ويركز السلكان المؤشران بعلامة (ج) فى الاطار بواسطة كماشات .

(أ) ساعة الترصد واسم المحطة .

(ب) حالة الطقس في الوقت والمكان المنوه عنهما في الفقرة (أ) اعلاه باحدى الطريقتين المذكورتين ادناه :ـ

اما بيان ذلك بلغة فصيحة او بمجموعة كود واحدة تتألف من خمسة ارقام .

تكون مجموعة الكود على النمط الآتي :ـ

In In w_3 Vh.

مع بيان الرقم الدال على المحطة وحالة الطقس وقابلية المشاهدة وارتفاع اوطأ سحابة بالكود الوارد في ملحق (ج) (٢) .

والرقم الثالث له المعنى المبين في الكود رقم ١٦ اعلاه .

(ج) اللغة الفصحى اللازم استعمالها نظرا للاحوال الشاذة التي لاتتناولها مجموعة الارقام .

الملحق (ز ٤)

خارطة اجمالية

يكون مقياس الخارطة على قدر الامكان المقياس الدولي الموصى به اي ١/١٠٠٠٠٠٠ او للمناطق الصغيرة ١/٥٠٠٠٠٠ وللمناطق الاوسع ١/٢٠٠٠٠٠٠ .

تبين جهة هبوب الريح في كل محطة بواسطة سهم يتحرك بتحرك الريح اي يبين الجهة التي يهب الريح منها وتبين سرعة الريح بموجب مقياس (بوفرت) من الصفر الى ١٢ بواسطة الريشة المضافة الى ذيل السهم الذي يبين الجهة وكل درجة من المقياس تبين بريشة واحدة يجب وضع الريش فوق رقم ٤ من مقياس (بوفرت) بجهة واحدة من السهم وفي الجهة الاخرى توضع ارقام ١ و٢ و٣ و٤ الخ . . كما تتطلب الحالة .

مثلا :ـ يبين الريح الشمالي الغربي بدرجة ٨ من مقياس (بوفرت) على الطريقة الآتية :ـ

ويبين الضغط بخطوط ضبط ولا حاجة الى بيانها في كل محطة على حدة ويجب بيان الطقس السائد حينئذ بحروف ملائمة او باشارات والأفضل ان تكون من نوع الاشارات التي اوصت بها لجنة الطقس الدولية .

تبين درجة الحرارة بكل الدرجات (سواء كانت بالسانتيغراد ام بالفارنهيت) .

ملحق رقم (ز ٥)

خارطة رسوم

تصنع خارطة الرسوم على فراوز بحيث تبين فيه حالة تطور الطقس .

ويوصى باستعمال خريطتين الواحدة تبين الترصد كما تستلمها المحطة والاخرى تبين المعلومات الواردة عن الترصد السابق .

ولا يجوز ان يقل مقياس الخارطة عن الواحد لكل مليون اي يمكن ان تكون بمقياس واحد لكل ٥٠٠ر٠٠ر٥ ولا يجوز ان تكون بمقياس واحد لكل ٥٠٠ر٠٠٠ر٥ .

وحالة الطقس والغيم وقابلية المشاهدة تعبر بادوات معدنية وقطعة مستطيلة بمقياس ٥ سانتيمترات × ٤ سانتيمترات تعبر عن حالة الطقس وفي اسفل هذا المستطيل يوضع مستطيل آخر ضيق ليعبر عن قابلية المشاهدة وفوق المستطيل الاول وفقا لعرض الغيم الواطيء يوضع مستطيل ضيق وفقا لمستطيل قابلية المشاهدة ليعبر عن مقدار الغيم الواطيء ٠

(راجع الجداول الملونة)

الملحق (ز ٦)

جداول تعرض في المطارات للمعلومات

١ ـ تعرض المعلومات في المطار على الشكل الآتي وهو عين الشكل الذي اوصت به لجنة اخذ حالة الطقس الدولية وهذه المعلومات مبنية على المبدأ القائل بوجوب تسبيق المعلومات ذات الاهمية العظيمة لسلامة الملاحة على المعلومات التي ذات اهمية تقل عنها والتي قد تكون لها فائدة اكثر من وجهة اقتصادية وفيما يلي صورة الشكل :ـ

الساعة	المحطة	الوقت	قابلية المشاهدة	ارتفاع قاعدة اوطأ غيمة	مقدار الغيم الواطيء

٢ ـ تبين معلومات اخرى كذلك المختصة بحالة الجو السائدة في الطريق الجوي المختص في الجهة اليمنى من الجدول المبين في اعلاه وفيما يلي المعلومات الملائمة للطريق الجوي الواقع في المنطقة الباردة :ـ

مقدار الغيم	جهة هبوب الريح ودرجة قوته	حالة الطقس فيما مضى	الريح بارتفاع ١٠٠٠ متراً

ملاحظة :ـ تبين الساعة التي تستعمل بهذا الشكل بصورة واضحة على الدوام لمنع اي ارتباك بين الوقت المصطلح ووقت الصيف او بين وقت كرينويج ووقت اوروبا الوسطى٠

٣ ـ يجب اجراء الترتيبات لبيان الريح في ارتفاعات مختلفة في الشكل الاتي :ـ

الطريق الجوي من ..... الى .....

الريح الفوقاني تاريخ ١٩٣ ٠

الوقت	المكان	الريح	على سطح الارض	بارتفاع ٥٠٠ متر	بارتفاع ١٠٠٠ م	بارتفاع ٢٠٠٠ م	بارتفاع ٣٠٠٠ م	بارتفاع ٤٠٠٠ م	ملاحظات
		الجهة (التى يهب الريح منها)							
		السرعة (بالكيلو متر في الساعة)							
		الجهة (التى يهب الريح منها)							
		السرعة (بالكيلو متر في الساعة)							

الملحق (ز ٧)

انذارات عن الظواهر الخطرة وتحسن حالة الطقس

١ ـ مسائل عامة

على محطات اخذ الظواهر الجوية ان تهيء احدى التقارير المبينة في الفقرات المدروجة في ادناه وتبثه بدون تأخير ولما يبث التقرير بالبرق اللاسلكي من الموصى ان يطلب اعلام بالوصول عنه ٠

ولما تقدم مثل هذه التقارير بالكود تبث على الوجه الآتي :ـ

١ ـ اشارة تبين نوع المعلومات المبينة (عاصفة او ضباب او ثلج الخ٠) ٠

٢ ـ بيان اسم المحطة التي اخذت الترصدات منها بصورة واضحة ٠

٣ ـ مجموعة من اربعة ارقام GGgg تبين الساعات والدقائق (بموجب وقت كرينويج) التي اخذت الترصدات فيها ٠

٤ ـ رقم واحد او اكثر من المجموعة بحيث يختلف معناها بموجب اختلاف الانذار ومعنى الاشارات مبينة في الملحق (ز ٢) ولكثرة الايضاح ندرج معنى بعض الاشارات في ادناه :ـ

٢ ـ الظواهر الخطرة

أ ـ هبوب رياح قوية وعواصف

في القضايا الآتية ترسل الانذارات عن العواصف وهبوب الرياح القوية :ـ

١ ـ لما يحصل عاصفة في المحطة او بمسافة معلومة عنها بحيث يمكن مشاهدة وجهة العاصفة في المحطة ٠

٢ ـ عند مرور الرياح القوية من المحطة ٠

شكل التقرير ٠

تهيأ التقارير عن الرياح القوية والعواصف على الشكل الآتي :ـ

اسم المحطة مجموعة الكود GGgg DFmw 2 TT

D = الجهة التي تأتي منها هذه الظواهر (مقياسها من الصفر الى ٨ : صفر = من المحطة : ١ = شمال شرقي ٢ = الشرق ٣ = جنوب شرقي و ٨ = الشمال) .

F = الحد الاعظم من قوة الريح خلال هبوب الزوبعة او العاصفة بموجب مقياس (بوفرت) على ان تدخل التعديلات الآتية عليه :ـ

صفر = قوة ١٠
١ = » ١١
٢ = » ١٢
٣ = » من الصفر الى ٣
٤ = » ٤
٥ = » ٥ الخ.....

W_2 = حالة الطقس اثناء هبوب الزوبعة او العاصفة (انظر الجدول في ادناه).

TT = درجة الحرارة بعد اخذ الظواهر الجوية .

حالة الطقس اثناء الزوبعة او العاصفة W_2		
حالة الطقس	بدون عاصفة	مع عاصفة
بدون تغير فجائي	١	٤
مطر	٢	٦
ثلج	٣	٧
برد	٤	٨

ب ـ ضباب او عدم قابلية المشاهدة .

يصدر الانذار بخصوص الضباب وعدم قابلية المشاهدة في القضايا الاتية :ـ

١ ـ لما تكون قابلية المشاهدة (١) آخذة بالتناقص لسبب الضباب او عوارض اخرى لاتستوجب اصدار انذار خاص لانها تقل عن ١٠٠٠ متر .

شكل التقرير :

تهيأ الانذارات عن الضباب او عدم قابلية المشاهدة بالشكل الآتي :ـ

ضباب اسم المحطة GGgg xx VhL

يمكن بيان بصورة اختيارية المسافة بالمتر لابعد شيء يمكن مشاهدته وهذه يمكن اضافتها بصورة جلية في نهاية التقرير .

(ان المجموعة xx VhL هي اول المجموعتين المؤلفتين من خمسة ارقام لبث التقارير في كل ساعة كما جاء في الملحق ج ٢ القسم ٢ ج (أ) حيث مبين فيها معنى الـ xx).

ج ـ الغيم الواطيء .

تصدر الانذارات عن الغيم الواطيء في الاحوال الاتية :ـ

١ ـ لما يقل ارتفاع اوطأ غيمة عن الـ ٢٠٠ مترا .

٢ ـ لما يقل ارتفاع اوطأ غيمة الى اقل من ٥٠ مترا بعد ان كان اقل من ٢٠٠ مترا .

---

(١) لايجب ان ترتبك مسألة عدم قابلية المشاهدة المتسببة عن قلة الضوء (الليل او الكسوف وغيرهما) باسباب عدم قابلية المشاهدة الاخرى الناجمة عن بعض اسباب موجودة في افق الراصد (اي الضباب والوفر والغبار الخ .

٣ ـ لما يصبح مجموع مساحة السماء المغطاة بالغيم الذي اوطأ من ٢٠٠ مترا اكثر من ٣/٤ (مثلا في الاحوال التي تكون فيها السماء مغطاة بالغيوم) ٠

كيفية تهيأة التقارير ٠

تهيأ التقارير عن الغيوم الواطئة على الشكل الآتي :ـ

الغيمة اسم المحطة GGgg xxVhL

د ـ الثلج ٠

تصدر الانذارات حالما يبتديء سقوط الثلج او المطر او المطر والبرد معا غير انه اذا دلت ظواهر الجو على وقوع هبوب رياح شديدة يهيأ التقرير في استمارة (أ) اعلاه (هبوب رياح وعواصف) ٠

شكل التقرير :ـ

تهيأ التقارير عن الثلج بالشكل الآتي :ـ

ثلج اسم المحطة GGgg xxVhL

هـ ـ زوبعة ٠

تصدر الانذارات عن الزوابع او الرياح القوية في الاحوال الآتية :ـ
لما تصل الرياح درجة ٧ بموجب مقياس (بوفرت) او اذا تتعداها ٠

شكل التقارير ٠

تهيأ الانذارات عن العواصف بموجب الشكل الآتي :ـ

عاصفة اسم المحطة GGgg DDFmXX

تعبر الاشارة XX الواردة في مجموعة DDFmXX الارقام الاختيارية ومعنى الاشارات الاخرى موجودة في الملحق (ز ٢) .

لما تهب الرياح بصورة شديدة مع فترات هادئة توضع كلمة « رياح شديدة » في التقرير عوضاً عن كلمة « عاصفة » واشارة Fm تبين الحد الادنى من قوة الرياح .

٣ — تحسن حالة الجو

أ ـ قابلية المشاهدة ٠

تصدر التقارير عن قابلية المشاهدة لما تكون مسافة قابلية المشاهدة اساسا اقل من ٢٠٠ مترا ثم طرأ تحسين عليها واصبح بالامكان المشاهدة على بعد اكثر من ٥٠٠ مترا لمدة ١٠ دقائق على الاقل ٠

شكل التقارير ٠

تهيأ التقارير عن قابلية المشاهدة بالشكل الآتي :ـ

يمكن المشاهدة اسم المحطة GGgg hhh

تأتي hhh في الاحوال التي تعبر فيها عن مسافة ابعد حاجة موجودة التي يمكن تمييز ماهيتها بحساب المتر .

ب ـ الغيم الواطيء ٠

يمكن ان يطرأ التغيير في حالة وجود غيم واطيء بطريقتين : بارتفاع قاعدة الغيمة او بتشتتها وفي الحالة الاولى تصدر التقارير عن تحسين الحالة عند ارتفاع

قاعدة الغيمة الواطئة لما يكون اساس فرشة الغيمة اوطأ من ٥٠ مترا فارتفعت اكثر من ١٠٠ مترا وبقت فوق الـ ١٠٠ مترا ١٠ دقائق على الاقل .

وفي الحالة الثانية تصدر التقارير عن تحسن الحالة لما تتشتت السحابة وذلك متى ما يكون الغيم اوطأ من ٢٠٠ مترا على ان يكون اكثر من ٣/٤ السماء مغطاة بالسحاب الواطيء الا انه قد نقصت الى اقل من ٣/٤ لمدة ١٠ دقائق على الاقل .

شكل التقارير .

تهيأ التقارير عندما يحصل تحسن بالسحاب الواطيء على الشكل الآتي : —

في الحالة الاولى = (تحسن من جراء ارتفاع قاعدة الغيمة) .

صعود الغيمة اسم المحطة GGgg xxVhL

في الحالة الثانية — (تحسن من جراء تشتت الغيمة) .

صفاء الجو اسم المحطة GGgg xxVhL

ج — انقطاع سقوط الثلج .

تصدر تقارير عن انقطاع سقوط الثلج لما ينقطع هطوله لمدة لا تقل عن الـ ١٠ دقائق .

شكل التقارير .

تهيأ التقارير عن انقطاع سقوط الثلج بموجب الشكل الآتي :—

انتهى سقوط الثلج اسم المحطة GGgg xxVhL EEE'E'

ان EE تعبر بمقياس السانتيمتر الكامل ثخن فرشة الثلج الذى سقط اثناء المدة المبينة في التقرير وفي حالة وجود فرشة ثلج قبل سقوط الثلج ثانية تبين الحرفان E'E' بمقياس السانتيمتر الكامل مجموع ثخن الفرشة المستحدثة وفي حالة عدم وجود ثلج سابقاً المعبر عنها بحرفي E'E' يعبر ثخن الفرشة بـ EE .

د — نقوص قوة الزوبعة .

تصدر التقارير عن قلة شدة الزوبعة عندما تكون قوة الريح قد وصلت ٨ درجات من مقياس (بوفرت) فانخفضت وثم لم تتجاوز شدتها الست درجات من مقياس (بوفرت) لمدة ١٠ دقائق على الاقل .

شكل التقارير .

تهيأ التقارير عن قلة شدة الزوبعة بموجب الشكل الاتي :—

هدوء العاصفة اسم المحطة GGgg DDF XX

بحيث الاشارة XX تمثل الارقام الاختيارية .

الملحق (ز ٨)

الاشارات الارضية

توضع الاشارات الارضية لاعلام الطائرة التي تمر فوق المطار عن حالة الطقس السائدة في المحطات المجاورة الواقعة على الطريق الجوي .

توضع اربعة اطارات على ارض كل محطة التي تعرض فيها المعلومات التي تبين ما يأتي :—

اشارة المحطة تعبر بحرف واحد ٠

حالة الطقس ٠

قابلية المشاهدة ٠

ارتفاع قاعدة الغيمة الواطئة ٠

ترتب هذه الاشارات من اليسار الى اليمين والحرف الذي يشير عن اسم المحطة يوضع في الجهة العليا ٠

وفيما يلي الكود المستعمل :ـ

الطقس ـ يعبر اما بارقام واما بالاشارات المبينة في جدول رقم ٢ في ادناه ٠
قابلية المشاهدة ـ كود رقم ٤ من الملحق (ز ٢) ٠

ارتفاع مقر الغيم الواطيء ـ كود رقم ٧ من الكود الدولي للبرقيات المترولوجية٠
وكل اطار يجب ان يحتوي على ارضية قائمة الزوايا (بيضاء) يختلف عن اللون الاعتيادي لسطح ارض المطار ٠

وكل اطار يجب ان يكون حجمه ٨ مترات × ٦ مترات ٠

يجب وضع فاصلة قدرها ٣ مترات بين حافة الاطار الواحد وحافة الاطار الثاني وتوضع فاصلة مناسبة بين مجموعة اطارات المحطة الواحدة من مجموعة اطارات المحطة الاخرى على ان لا تقل هذه الفاصلة عن ستة امتار ٠

يوضع على الاطار الدال على المحطة حرف كبير مركز فيه بصورة ثابتة على ان تحتوي كل من الاطارات الباقية على ١١ لوحة بشكل ديناري (•) على ان يكون حجم كل طرف منها مترا واحدا وعلى ان تتألف كل لوحة في قسمين الواحد ثابت والثاني متحرك بواسطة موصد على ان يفتح كل موصد ويغلق كما تتطلبه الحاجة ويصبغ احد اطراف الموصد باللون الابيض كارضية الاطار والاطراف الاخرى تصبغ باللون الاحمر بلون النقطة الثابتة للديناري بحيث اذا غلقت المواصد يظهر الاطار كله باللون الابيض ويعبر عن « عدم اخذ الترصدات » واذا اريد ابراز رقم كرقم ٤ تفتح اربع زوايا المراصد وبذلك يتجلى الاطار للعيان كرقم ٤ ديناري لورق اللعب وكذلك بخصوص الارقام الاخرى عدا رقم ٩ حيث يبرز بموجب الطريقة المبينة في شكل رقم ٢ وليس بالشكل التقريبي المستعمل في ورق اللعب ٠

والعدد صفر للمقياس الميترولوجي يبين بفتح موصد في الزاوية اليسرى من الاطار ٠

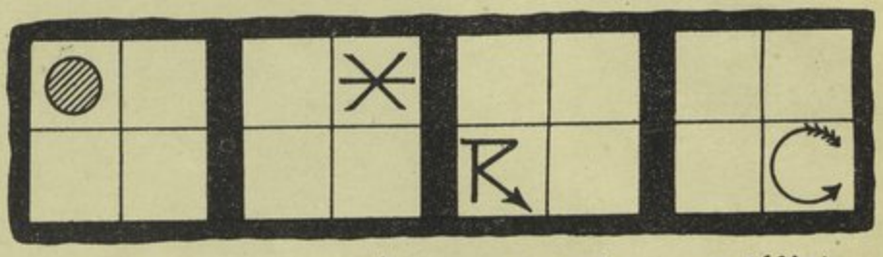
خارطة تبين اطار الاشارات الارضية مع العلامات الدينارية مركزة حسب الوضعية اللازمة ٠

فيما يلي احدى الطرق لانشاء الاطارات ومن الضروري اتخاذ طريقة لتركيز المواصد عندما تفتح وتغلق ٠

(•) وان رقم ٩ هو اكبر عدد للكود فقد يحتاج الى ١١ لوحة لكي يصبح بالامكان التعبير عن ارقام الكود باشكال دينارية كما مبينة في الشكل ٥ رقم ٢ والترتيبات الاصلية للحادية عشرة لوحة مبينة بالرقم في شكل رقم ١ تكون الاقسام الثابتة في الشكل رقم ١ مصبوغة والاقسام المتحركة غير مصبوغة . يجب اجراء الترتيب لتثبيت الاقسام المتحركة كي لا يقلعها الهواء عند غلقها وفتحها وتبين الاتساعات اللازمة لبعض الارقام على ان تكون هذه الارقام مبنية على نتيجة التجارب .

يجب ان يكون حجم الشكل الديناري مربعا ٠
يصبغ القسم الثابت من الشكل الديناري والنصف المتحرك يبقى غير مصبوغ ٠
تستعمل الدينارتان ذات الخطوط المتقطعة لتشكيل رقم ٧ و٨ فقط ٠

جدول رقم ٢



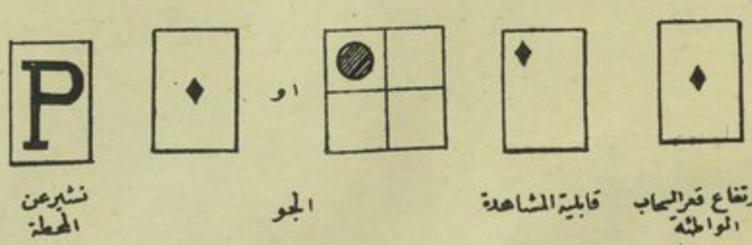
عاصفة ترابية　　عاصفة　　ثلج او برد　　مطر اورذاذ

ارتفاع قمر او طأ سحابه	قابلية المشاهدة	الجو
كود رقم ٧	كود رقم ٤	مطر اورذاذ ١ ثلج او برد ٢ عاصفة ٣ عاصفة ترابية ٤

ان الكود المستعمل هو

من برقيات الكود الميتورولوجى الدولى (راجع الملحق ز ٢٠)

مثلا :



ارتفاع قمر السحاب الواطئة　　قابلية المشاهدة　　الجو　　نشرة عن المحطة

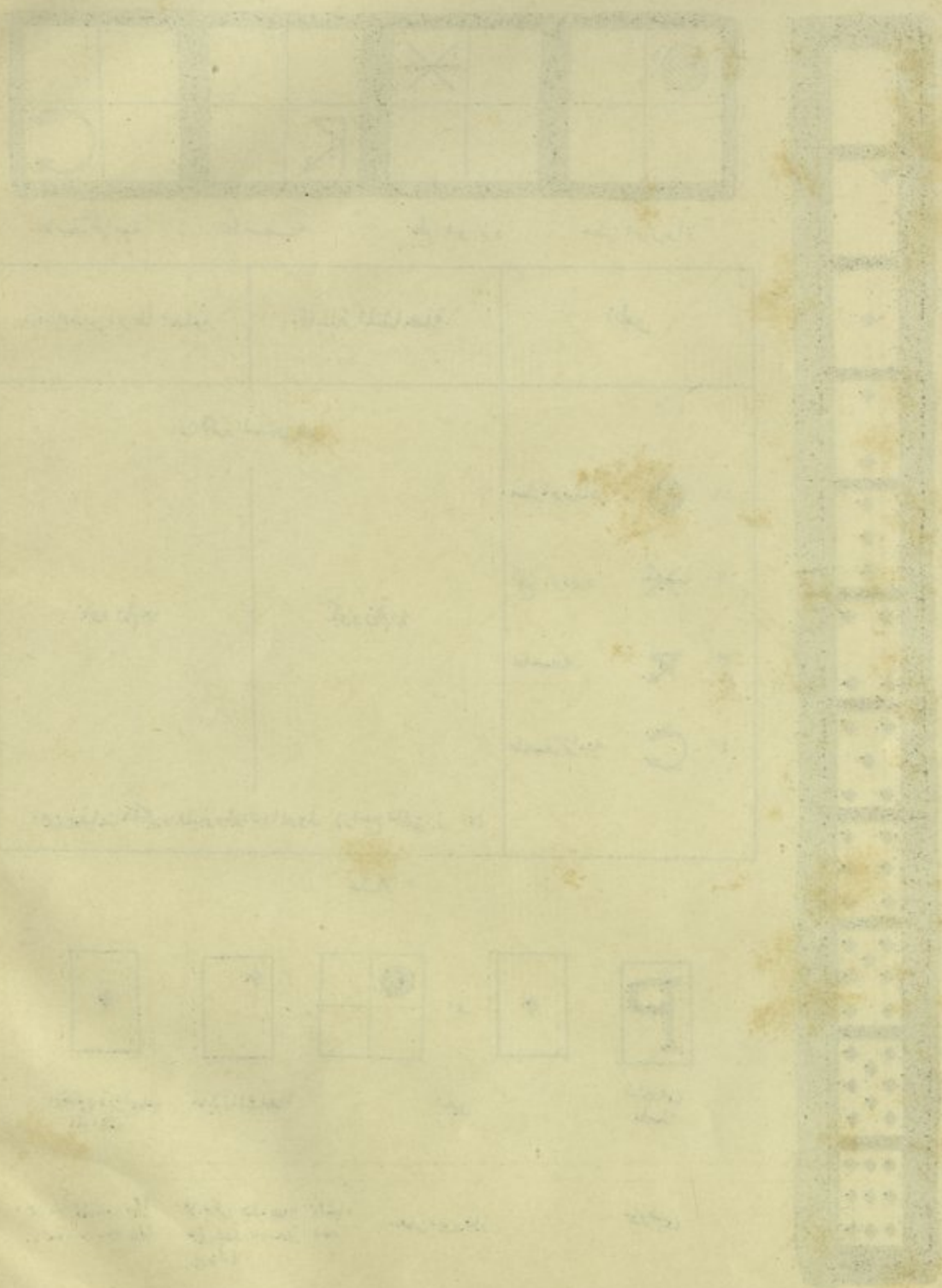
من ٥٠ الى ١٠٠ مترا　　لايمكن مشاهدة الأشياء على بعد ٥٠ مترا (٥٥ يردا)　　مطر اورذاذ　　بارديس

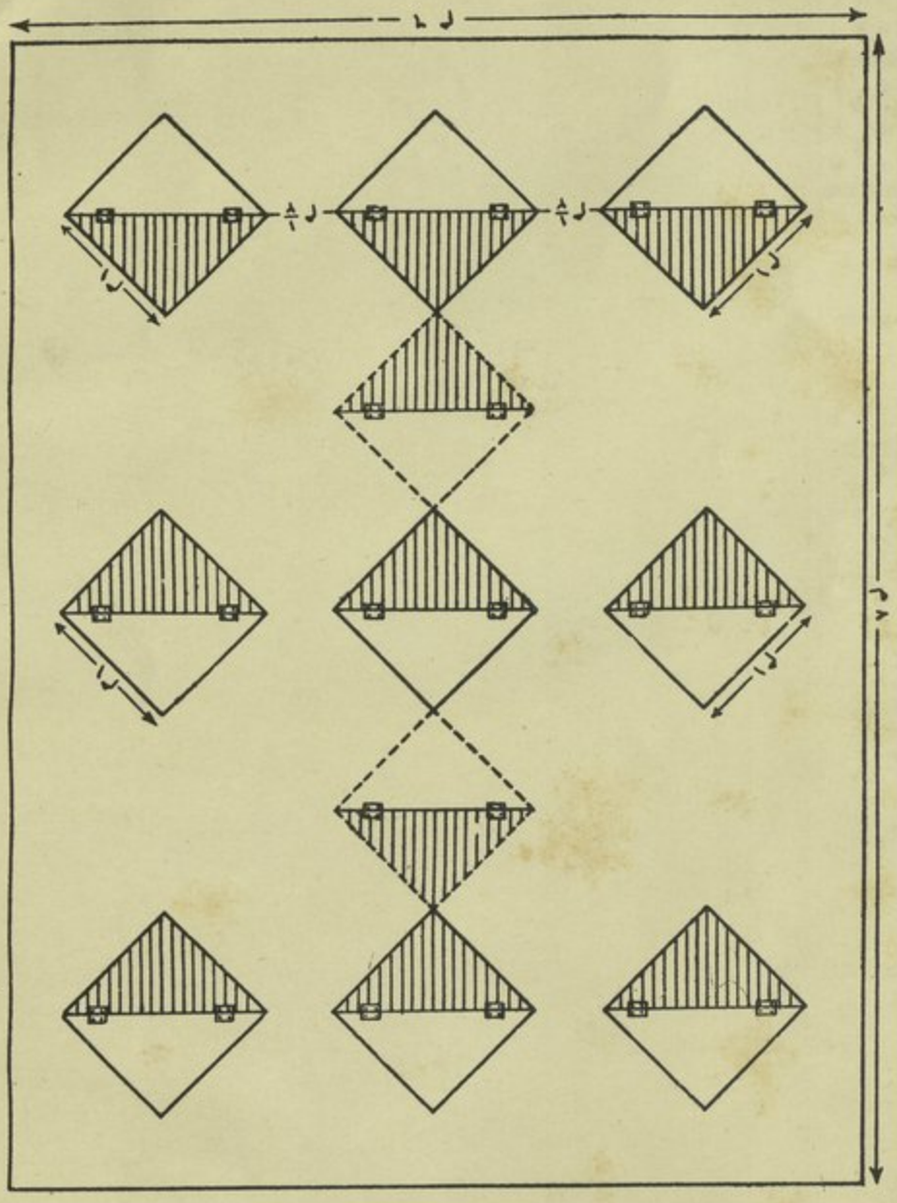
" ١٥٠ " ٣٠٠ قدما

عدد الترميز

١ ٢ ٣ ٤ ٥ ٦ ٧ ٨ ٩

ملاحظة : توصى صبغ المربعات التى فى الاطار باللون الاحمر .





A.U.B. LIBRARY

CA:F:387.7:165kA:c.1
العراق. معاهدات، الخ
[قانون انضمام العراق الى الاتفاقية ال
AMERICAN UNIVERSITY OF BEIRUT LIBRARIES
01064697

CA:F
387.7
I65kA
c.1