

TREATY SERIES No. 14 (1923).

577

# CONVENTION

FOR THE

# REGULATION OF AERIAL NAVIGATION.

Paris, October 13, 1919.

AMENDMENTS OF ANNEXES (A), (C), (D) AND (E).

[In continuation of Treaty Series No. 2 of 1922  
(Cmd. 1609) and No. 11 of 1922 (Cmd. 1741).]

---

*Presented to Parliament by Command of His Majesty.*

---



LONDON :

PRINTED & PUBLISHED BY HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE  
To be purchased through any Bookseller or directly from H.M. STATIONERY OFFICE  
at the following addresses : Imperial House, Kingsway, London, W.C.2, and  
23 Abingdon Street, London, S.W.1; York Street, Manchester;  
1 St. Andrew's Crescent, Cardiff; or  
120 George Street, Edinburgh.

1923

Price 2d. Net.

Cmd. 1916.

# Convention for the Regulation of Aerial Navigation.

Paris, October 13, 1919.

## Amendments of Annexes (A), (C), (D) and (E)

*adopted at the 1st and 2nd Sessions of the International Commission for Air Navigation, Paris, July 11-28, 1922, and London, October 25-27, 1922.*

### AMENDMENTS.

Page 28,\* Annex (A), Section I—

The following paragraph should be inserted at the end of (a):—

Toutefois, tout aéronef, fabriqué dans un État contractant pour être livré par la voie des airs à un ressortissant d'un État non Partie contractante, dont les marques de nationalité et d'immatriculation n'auront pas été notifiées par la Commission internationale de Navigation aérienne aux États contractants, devra être provisoirement immatriculé dans l'État où il a été fabriqué. La marque de nationalité sera celle de cet État. Le groupe d'immatriculation sera constitué par un W suivi de trois chiffres.

Page 38, Annex (C), Section V—

*New Text—*

Forme, établissement et tenue des livres de bord.

Les divers livres de bord, prescrits par la Convention, pourront être réunis en un seul. Le modèle de ce ou de ces livres de bord, les règles concernant leur établissement et leur tenue seront fixés ou modifiés par la Commission internationale de Navigation aérienne à la majorité prévue par l'Article 34 pour la modification des Annexes.

### AMENDMENTS.

Page 29,\* Annex (A), Section I—

The following paragraph should be inserted at the end of (a)—

However, any aircraft, manufactured in a contracting State, shall, for delivery by air to a national of a non-contracting State, of which the nationality and registration marks shall not have been notified by the International Commission for Air Navigation to the contracting State, be provisionally registered in the State in which it was manufactured. The nationality mark shall be that of the latter State. The registration mark shall consist of a W followed by three figures.

Page 39, Annex (C), Section V—

*New Text—*

Form, arrangement and method of keeping log books.

The various log books prescribed by the Convention may be combined in a single book. The model of the said log book or books, the rules governing their arrangement and the method of keeping them shall be fixed or modified by the International Commission for Air Navigation by the majority provided for in Article 34 for the modification of the Annexes.

\* The pages mentioned refer to pages in "Treaty Series No. 2 (1922)." [Cmd. 1609].

Page 46, Annex (D), paragraph 14—

*New Text—*

(a.) Un aéronef désirant atterrir la nuit, sur un aéroport doté d'un personnel de garde, devra, avant de le faire, tirer une fusée pyrotechnique verte ou faire des signaux intermittents avec une lampe verte. En outre, à l'aide du Code international Morse, il devra reproduire le groupe de lettres formant son signal d'appel.

(b.) La permission d'atterrir lui sera donnée, de terre, par la répétition du même signal d'appel suivi d'une fusée pyrotechnique verte ou de signaux intermittents faits avec une lampe verte.

Page 47, Annex (D), paragraph 14—

*New Text—*

(a.) An aircraft wishing to land at night on an aerodrome having a ground control shall, before landing, fire a green pyrotechnical light or flash a green lamp intermittently. In addition, it shall make by International Morse Code the letter group forming its call sign.

(b.) Permission to land will be given by the same call sign from the ground, followed by a green pyrotechnical light, or flashing a green lamp intermittently.

Page 46, Annex (D), paragraph 15—

*New Text—*

Une fusée pyrotechnique rouge tirée de terre ou un feu rouge étincelant à terre, signifiera qu'aucun aéronef ne doit atterrir.

Page 47, Annex (D), paragraph 15—

*New Text—*

The firing of a red pyrotechnical light or the display of a red flare from the ground shall be taken as an instruction that aircraft are not to land.

Page 46, Annex (D), paragraph 16—

*New Text—*

Un aéronef obligé d'atterrir la nuit devra, avant de le faire, lancer une fusée pyrotechnique rouge, ou faire avec ses feux de navigation une série de signaux courts et intermittents.

Page 47, Annex (D), paragraph 16—

*New Text—*

An aircraft compelled to land at night shall, before landing, fire a red pyrotechnical light or make a series of short and intermittent flashes with its navigation lights.

Page 46, Annex (D), paragraph 17—

*New Text—*

(c.) Un signal formé d'une succession de fusées blanches pyrotechniques, tirées à courts intervalles.

Page 47, Annex (D), paragraph 17—

*New Text—*

(c.) A signal, consisting of a succession of white pyrotechnical lights fired at short intervals.

Page 48, Annex (D), paragraph 19—

*New Text—*

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

Page 52, Annex (D), paragraph 36—

*New Text—*

Dans chaque aérodrome, tout aéronef voulant y atterrir ou en partir et se trouvant dans l'obligation de faire un virage, devra, sauf en cas de détresse, l'effectuer à gauche, c'est-à-dire dans le sens contraire du mouvement des aiguilles d'une montre.

Page 54, Annex (D), paragraph 46—

*New Text—*

Les règles ci-dessus s'appliqueront également aux atterrissages de nuit sur les aérodromes des feux seront alors disposés sur l'aérodrome comme suit:

(a.) La zone de droite sera indiquée par des lumières blanches disposées de manière à former un "L" renversé, ou une potence; la zone de gauche sera marquée de la même façon. Les deux potences seront placées dos à dos et de manière que les longues branches marquent les limites de la zone neutre. Les atterrissages se feront invariablement dans la direction de la longue branche et en marchant vers le petit bras. Le feu placé à l'extrémité du long jambage doit occuper le point le plus rapproché du périmètre sur lequel un avion peut atterrir sans danger. Les

Page 49, Annex (D), paragraph 19—

*New Text—*

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

Page 53, Annex (D), paragraph 36—

*New Text—*

At every aerodrome if an aircraft about to land or leave finds it necessary to make a circuit or partial circuit, such circuit or partial circuit shall, except in case of distress, be left-handed (anti-clockwise).

Page 55, Annex (D), paragraph 46—

*New Text—*

The above rules shall apply equally to night landings on aerodromes, when lights shall be placed on the aerodromes as follows:—

(a.) The right-hand zone will be marked by white lights placed in the position of an "L," and the left-hand zone will be similarly marked. The "L's" shall be back to back, that is to say, the long sides of the "L's" will indicate the borders of the neutral zone, the direction of the landing shall invariably be along the long arm of the "L" and towards the short arm. The lights of the "L's" should be so placed that the lights indicating the top extremity of the long arm shall be the nearest point on the aerodrome upon which an aeroplane can

feux jalonnant les petits bras marqueront l'autre limite du terrain où l'atterrissage peut se faire en toute sécurité. L'avion, par suite, ne devra pas dépasser le petit côté de la potence (voir croquis A).

safely touch ground. The lights indicating the short arm of the "L" should indicate the limit of safe landing ground for the aeroplanes, that is, that the aeroplane should not overrun the short arm (see diagram A).

Page 66, Annex (E), Section V, paragraph 1—

Page 67, Annex (E), Section V, paragraph 1—

*New Text—*

*New Text—*

Pour obtenir une licence, soit comme pilote, soit comme officier navigateur, soit comme mécanicien, soit comme membre du personnel de conduite d'un aéronef affecté aux transports publics, tout candidat devra se présenter, pour subir un examen, devant les médecins spécialement désignés ou autorisés à cet effet par l'État contractant dont il relève.

Every candidate before obtaining a licence as a pilot, navigator, engineer, or member of the operating crew of aircraft engaged in public transport will present himself for examination by specially qualified medical men (flight surgeons), appointed by or acting under the authority of the contracting State.

Page 68, Annex (E), Section V, paragraph 2—

Page 69, Annex (E), Section V, paragraph 2—

*New Text—*

*New Text—*

(b.) Les pilotes et les officiers navigateurs affectés à un transport public ne pourront entrer en fonctions ni avant dix-neuf ans ni après quarante-cinq ans.

(b.) Pilots and navigators of aircraft engaged in public transport may not enter upon their duties before 19 or after 45 years of age.

Page 68, Annex (E), Section V, paragraph 3—

Page 69, Annex (E), Section V, paragraph 3—

*New Text—*

*New Text—*

Chacun des États contractants doit provisoirement fixer ses propres méthodes d'examen, jusqu'à ce que les détails et les conditions minima des tests à employer soient arrêtés par une décision de la Commission internationale de Navigation aérienne adoptée à la majorité prévue par l'Article 34 pour toute modification aux dispositions des Annexes. Ces détails et conditions minima pourront être modifiés par la

Each contracting State shall provisionally fix its own methods of examination, until the details and the minimal conditions of the tests shall have been settled by a decision of the International Commission for Air Navigation adopted by the majority provided for in Article 34 for modifications of the provisions of the Annexes. Such details and minimal conditions may be modified by the International Commission for

Commission internationale de Navigation aérienne à la même majorité.

Air- Navigation by the same majority.

Page 70, Annex (E), Section V, paragraph 6—

Page 71, Annex (E), Section V, paragraph 6—

*New Text—*

Tout aviateur ou aéroneute breveté avant le 1<sup>er</sup> janvier 1919 et en service à la date du 1<sup>er</sup> juillet 1922 dans une compagnie de transports publics, peut être maintenu dans le personnel navigant aussi longtemps que ses qualités physiques constatées lors du dernier examen médical se maintiennent, à moins qu'on ne découvre une tare pathologique susceptible de déterminer un accident subit.

*New Text—*

Any aeronaut certificated before the 1st January, 1919, and serving on the 1st July, 1922, in a public transport company, may be retained in the navigating personnel so long as his physical capacities as ascertained at his last medical examination are maintained, unless there be detected a pathological defect capable of causing a sudden accident.