



# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ  
ΤΗ 27 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1963

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ  
168

### ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

#### ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

594. Περὶ διαδικασιῶν Ἀεροναυτικῶν Τηλεπικοινωνιῶν . . . 1  
595. Περὶ τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως πολιτικῶν ἀεροσκα-  
φῶν. . . . . 2

### ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

#### Β. ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 594

Περὶ διαδικασιῶν Ἀεροναυτικῶν Τηλεπικοινωνιῶν

**ΠΑΥΛΟΣ**  
**ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

Ἐχόντες ὑπ' ὄψιν :

1. Τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 9 τοῦ Ν. 5017]1931 «περὶ Πολιτικῆς Ἀεροπορίας».
2. Τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 37 καὶ 90 τῆς κυρωθείσης διὰ τοῦ Ν. 211]47 Συμβάσεως «περὶ Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας» καὶ
3. Τὴν ὑπ' ἀριθ. 350]1963 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῶν Συγκοινωνιῶν Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσασμεν καὶ διατάσσομεν :

#### ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ :

Κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ παρόντος καλοῦνται :

Ὑψος :

1. Ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις ἐνὸς ἐπιπέδου, ἐνὸς σημείου, ἢ ἐνὸς ἀντικειμένου λογιζομένου ὡς σημείου, μετρούμενη ἐκ καθωρισμένου τινος δεδομένου.
2. Ἡ κατακόρυφος διάστασις ἀντικειμένου τινος.  
Ὑψος ἄνω μέσης στάθμης θαλάσσης :  
Ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις ἐνὸς ἐπιπέδου, ἐνὸς σημείου ἢ ἐνὸς ἀντικειμένου λογιζομένου ὡς σημείου μετρούμενη ἐκ τῆς μέσης στάθμης τῆς θαλάσσης.

Ὑψόμετρον :

Ἡ κατακόρυφος ἀπόστασις ἐνὸς σημείου ἢ ἐνὸς ἐπιπέδου ἐπὶ ἢ προσηρτημένου ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς γῆς, μετρούμενη ἐκ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης.

#### Μ Ε Ρ Ο Σ Ι

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 1

Συσκευαὶ

1. Ὅ ρ ι σ μ ο ι

Κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ παρόντος μέρους καλοῦνται :

Σταθερὸν Ἀεροναυτικὸν Κύκλωμα :

Κύκλωμα ἀποτελοῦν μέρος τῆς Σταθερᾶς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας (Σ.Α.Υ.).

Σταθερὰ Ἀεροναυτικὴ Ὑπηρεσία :

Ἡ Ὑπηρεσία Τηλεπικοινωνιῶν μεταξὺ καθωρισμένων σταθερῶν σημείων, λειτουργοῦσα κατὰ κύριον λόγον διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀεροναυτικῆς καὶ διὰ τὴν ὁμαλήν, ἱκανοποιητικὴν καὶ οἰκονομικωτέραν λειτουργίαν τῶν Ἀεροπορικῶν Ὑπηρεσιῶν.

Δίκτυον Σταθερᾶς Ἀεροναυτικῆς Τηλεπικοινωνίας (Δ.Σ.Α.Τ.) :

Σύστημα σταθερῶν ἀεροναυτικῶν κυκλωμάτων, ὀργανωμένον ἐπὶ παγκοσμίου βάσεως καὶ προωρισμένον, ὡς Τμήμα τῆς Σταθερᾶς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας, νὰ ἐξασφαλίζῃ τὴν ἀνταλλαγὴν πληροφοριῶν μεταξὺ τῶν ἐν αὐτῷ σταθερῶν Ἀεροναυτικῶν Σταθμῶν.

Κύκλωμα Σταθερᾶς Ἀεροναυτικῆς Τηλεπικοινωνίας :

Κύκλωμα ἀποτελοῦν τμήμα τοῦ Α.Σ.Α.Τ.

Ὅμας Α.Σ.Α.Τ. :

Τρεῖς ἢ περισσότεροι ραδιοσταθμοὶ ἐντὸς τοῦ Δικτύου Σταθερᾶς Ἀεροναυτικῆς Τηλεπικοινωνίας ἀνταλλάσσοντες ἐπικοινωνίας ἐπὶ τῆς ἰδίας ραδιοσυχνότητος.

Ραδιοσημαντὴρ Ριπιδωτῆς Ἀκτινοβολίας :

Τύπος Ραδιοφάρου, ὅστις ἀκτινοβολεῖ εἰς σχῆμα κατακόρυφου ριπιδίου.

Ραδιοσημαντὴρ «Ζ» :

Τύπος ραδιοφάρου, ὅστις ἀκτινοβολεῖ εἰς σχῆμα κατακόρυφου κώνου.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 2

#### Ραδιοναυτικὰ Βοηθήματα

2.1. Βοηθήματα τελικῆς προσεγγίσεως καὶ προσγειώσεως.

2.1.1. Ὡς ἄνευ ὄψεως Βοήθημα τελικῆς προσεγγίσεως καὶ προσγειώσεως προκρίνεται τὸ σύστημα προσγειώσεως δι' ὀργάνων ILS. Διὰ τοῦ ὅρου ILS ἀναφέρεται καὶ βοήθημα πληροῦν τὰς ἀπαιτήσεις τὰς περιλαμβανομένας εἰς τὸ Μέρος I παράγρ. 1.3.1. Ἡ ἐγκατάστασις τοῦ ἐν λόγω βοηθήματος εἰς ἀερολιμένας δὲν ἀποκλείει τὴν παράλληλον ὑπαρξίν σημείου ἀναφορᾶς ὄψεως κατὰ τὰ στάδια τελικῆς προσεγγίσεως καὶ προσγειώσεως.

2.1.1.1. Δι' ἀποφάσεως, ἐκδιδομένης ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ Συγκοινωνιῶν, καθορίζονται ἐκάστοτε οἱ διὰ τοιούτων βοηθημάτων μέλλοντες νὰ ἐφοδιασθῶσιν ἀερολιμένας.

2.1.2. Πᾶσα ἐγκατάστασις βοηθήματος ILS, γενομένη κατὰ παρέκκλισιν τῶν ἐν παραγράφῳ 3.1. ἀναφερομένων προτύπων, θὰ γνωστοποιῆται προηγουμένως δι' ἀγγελιῶν πρὸς τοὺς ἀεροναυτιλλομένους.

2.1.2.1. Βοηθήματα τελικῆς προσεγγίσεως καὶ προσγειώσεως ἄνευ ὄψεως, μὴ πληροῦντα τὰς ἀπαιτήσεις τῶν παραγρ. 3.1.2.1. 3.1.2.2. καὶ 3.1.6.1. (α) δὲν ἀναφέρονται διὰ τοῦ ὅρου ILS.

2.1.3. Όσαύτως θα γνωστοποιηθῆται δι' ἀγγελιῶν πρὸς τοὺς ἀεροναυτιλλομένους κατὰ τὸ δυνατὸν λεπτομερέστερον, πᾶσα ἐγκατάστασις βοηθήματος ἄνευ ὄψεως διὰ τὴν τελικὴν προσέγγισιν καὶ προσγειώσιν, ἥτις δὲν εἶναι μὲν ILS, ἀλλὰ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῆ ἐν ὄλῳ ἢ ἐν μέρει ὑπὸ ἀεροσκαφῶν ἐφωδιασμένων διὰ συσκευῶν ILS αὐτοτελῶς, εἴτε ἐ συνδυασμῶ με ἕτερον ἐπὶ τοῦ ἀεροσκάφους βοήθημα.

2.1.4. Δι' ἀποφάσεως, ἐκδιδόμενης ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ Συγκοινωνιῶν, καθορίζονται ἐκάστοτε οἱ ἀερολιμένες οἵτινες δέον νὰ ἐφοδιασθῶσι διὰ βοηθήματος GCA, ὡς συμπληρωματικῶ τοῦ βοηθήματος ILS, γνωστοῦ ὡς συστήματος ἐλεγχόμενης ἐκ τοῦ ἐδάφους προσεγγίσεως.

2.1.4.1. Ὁμοίως βοήθημα G.C.A. θὰ ἐγκαθίσταται καὶ λειτουργῆ εἰς ἀερολιμένας, ἐνθα, συμφώνως πρὸς τὰ ἐν παραγράφῳ 2.1.4.1., ἀπαιτεῖται ἢ ὑπαρξίς ILS, πληρῆ ἢ ἐγκατάστασις του καθίσταται τεχνικῶς ἀδύνατος.

2.1.4.2. Ἐφ' ὅσον κρίνεται ὅτι δὲν εἶναι ἀπαραίτητος ἢ ὑπαρξίς SRE (Συσκευῆ Radar ἐπιβλέψεως) πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀερ[φ]ῶν τῶν προσγειουμένων τῆ βοήθεια ILS, δύναται ἀντὶ ταύτης νὰ ἐγκατασταθῆ ἢ PAR (Συσκευῆ Radar προσεγγίσεως μετ' ἀκριβείας) τοῦ GCA μετὰ τῶν βοηθημάτων τῶν περιγραφομένων ἐν παραγράφ. 2.1.4. καὶ 3.2.3. τοῦ Μέρους I.

2.1.4.3. Ἡ ὑπαρξίς SRE δέον νὰ μὴ θεωρῆται ὡς ἀναπληροῦσα τὴν ἔλλειψιν τοῦ GCA, ἐν τούτοις ἢ συσκευῆ SRE, λειτουργοῦσα ἐν συνδυασμῶ μετὰ τῶν συσκευῶν ἀμφιπλεύρου ἐπικοινωνίας μετ' ἀεροσκαφῶν, δύναται νὰ ἐπιβοηθήσῃ :

α) Τὸν Ε.Ε.Κ. εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀεροσκαφῶν τῶν προτιθεμένων νὰ χρησιμοποιήσωσι τὸ ILS καὶ  
β) Τὰς προσεγγίσεις διὰ PPI (ἐνδείκτου ἐπιπέδου θέσεως).

2.1.5. Τὸ ILS θὰ συμπληροῦται διὰ τῆς παραλλήλου ἐγκαταστάσεως ἐνὸς ἢ δύο κατὰ προτίμησιν ἐντοπιστῶν πρὸς παροχὴν :

α) Ἐπιπροσθέτου καθοδηγήσεως ὡς πρὸς τὴν διεύθυνσιν πρὸς τὸ ILS καὶ τὸν προσανατολισμὸν κατὰ τὴν καθόδον διὰ τοῦ ἰδίου βοηθήματος.

β) Διευκολύνσεως διὰ τὸν προσδιορισμὸν διαδικασίας κρατήσεως πρὸ τῆς τελικῆς προσεγγίσεως.

2.2. Βοηθήματα Βραχείας ἀποστάσεως.

2.2.1. Δι' ἀποφάσεως τοῦ ἐπὶ τῶν Συγκοινωνιῶν Ὑπουργοῦ, ὡς καὶ ἐκ τῆς πυκνότητος τῆς Ἐναερίου Κινήσεως καὶ τῶν ἐπιτοπίως ἐπικρατουσῶν συνθηκῶν χαμηλῆς ὁρατότητος, καθορίζονται αἱ θέσεις, εἰς ἃς δέον νὰ εἶναι ἐγκατεστημένα βοηθήματα βραχείας ἀποστάσεως.

Πρότυπον τοιοῦτου βοηθήματος λαμβάνεται τὸ VOR (Πανκατευθυντικὸς ραδιοφάρος λίαν ὑψηλῆς συχνότητος) τοῦ τύπου CW συγκρίσεως φάσεως, οἵτινος ἀπαραίτητον παρακολούθημα ἀποτελεῖ ἢ συσκευῆ DME (Συσκευῆ μετρήσεως ἀποστάσεως) πρὸς παροχὴν συνεχῶν καὶ μετ' ἀκριβείας πληροφοριῶν ἀποστάσεως πρὸς τὰ ἀεροσκάφη.

2.3. Ραδιοφάροι (LF κλπ.)

2.3.1. Δι' ἀποφάσεως τοῦ ἐπὶ τῶν Συγκοινωνιῶν Ὑπουργοῦ καθορίζονται ἐκάστοτε αἱ θέσεις ἐγκαταστάσεως καὶ λειτουργίας τῶν ραδιοφάρων. Ὡς πρότυπον ραδιοφάρου λαμβάνεται ὁ ραδιοφάρος LF JMF NDB (ραδιοφάρος μὴ κατευθυνόμενης ἐκπομπῆς χαμηλῶν καὶ μέσων συχνότητων).

Ἡ ἐκλογή τῆς θέσεως δέον νὰ γίνῃ ἐν ὅψει τῶν ἀπαιτήσεων τῆς ἀεροναυτιλίας, ἐν συνδυασμῶ πάντοτε μετὰ τὰς ἀπαιτήσεις λειτουργίας τῶν ἐπὶ τῶν ἀεροσκαφῶν φερομένων ραδιογωνιομετρικῶν συσκευῶν.

2.3.2. Ραδιοσημαντῆρες διαδρομῆς 75 Μεγακύκλων. Ὅπου κατὰ τὰς παρουσιαζομένας ἀνάγκας ἀπαιτεῖται, ἵνα ραδιοσημαντῆρ VHF ἐπισημαίνῃ θέσιν τινα ἐναερίου διαδρόμου, θὰ ἐγκαθίσταται καὶ λειτουργεῖ ραδιοσημαντῆρ ριπιδωτῆς ἀκτινοβολίας, μὴ ἀποκλειομένης δὲ καὶ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν βοηθημάτων τούτων καὶ εἰς ἕτερα σημεία ἐναερίου τινὸς διαδρόμου. Ὡς πρότυπος ραδιοσημαντῆρ VHF, ὡσάκις παρίσταται ἀνάγκη τοιοῦτου βοηθήματος διὰ τὴν σήμανσιν θέσεως ραδιοναυτιλιακοῦ τινὸς βοηθήματος, παρέχοντος ὁδηγίας κατευθύνσεως ἢ ἀνευρέσεως ἴχνους, προκρίνεται ὁ ραδιοσημαντῆρ «Z» (Z Marker).

2.4. Βοηθήματα Μακρῆς ἀποστάσεως.

2.4.1. Μέχρις ὀριστικῆς χρησιμοποίησεως ἰδίου ραδιοναυτιλιακοῦ βοηθήματος μακρῆς ἀποστάσεως, θὰ ἐγκατασταθῆ καὶ θὰ διατηρηθῆ ἐν λειτουργίᾳ ἐν μεταβατικῶν βοηθημα, ὡς ὀρίζεται εἰς τὴν παράγραφον 2.4.2., ὁποῦδὲν βοήθησε κριθῆ ὅτι ἀπαιτεῖται κάλυψις μακρῆς ἀποστάσεως.

2.4.2. Τὸ μεταβατικὸν βοήθημα τὸ ὁποῖον θὰ ἐγκατασταθῆ εἰς ἐκτέλεσιν τῆς παραγράφ. 2.4.1. δέον νὰ εἶναι CONSOL, ἐκτὸς ἐὰν ἀποφασισθῆ ὅτι LORAN ἢ NDB ἢ ἐπέκτασις τούτων εἶναι προτιμητέα λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν πάντοτε τῶν ἰδιαίτερων περιπτώσεων τῆς ἐνδιαφερομένης περιοχῆς.

2.4.3. Ἡ ἐγκατάστασις σταθμοῦ τύπου CONSOL δέον νὰ πληροῖ τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ συστήματος ὡς περιγράφονται εἰς τὸ ΜΕΡΟΣ I παραγράφ. 3.8.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 3

Προδιαγραφαὶ ραδιοναυτιλιακῶν βοηθημάτων

3.1. Προδιαγραφαὶ τοῦ ILS.

3.1.1. Ὅρισμοί :

Ἴχνος καθόδου. Ὁ τόπος τῶν σημείων ἐπὶ τοῦ κατακυρῶν ἐπιπέδου περιέχοντων ἄξονα τοῦ διαδρόμου εἰς τὸν ὁποῖον αἱ ΔΒΔ εἶναι μηδὲν καὶ ὁ ὁποῖος σχηματίζει τὴν μικροτέραν γωνίαν, ἐξ ὄλων τῶν τόπων, ὑπὲρ ἄνω τοῦ ὀριζοντίου ἐπιπέδου.

Τομεὺς ἴχνους καθόδου. Ὁ τομεὺς κατακυρῶν ἐπιπέδου περιέχων τὸ ἴχνος καθόδου περιβαλλόμενος ὑπὸ τῶν τόπων τῶν σημείων εἰς τοὺς ὁποῖους αἱ ΔΒΔ εἶναι 0,175.

Σημείωσις. Ὁ τομεὺς ἴχνους καθόδου διαιρεῖται ὑπὸ τοῦ ἴχνους καθόδου εἰς δύο μέρη καλούμενα ἀνώτερος τομεὺς καὶ κατώτερος τομεὺς, ἀναφερόμενα ἀντιστοίχως εἰς τοὺς τομεῖς ἀνωθεν καὶ κάτωθεν τοῦ ἴχνους καθόδου.

Γωνία ἴχνους καθόδου. Ἡ γωνία τοῦ ἴχνους καθόδου ὑπὲρ ἄνω τοῦ ὀριζοντίου ἐπιπέδου.

Γραμμὴ πορείας. Ὁ τόπος τῶν σημείων, εἰς κάθε δεδομένον ὀριζόντιον ἐπίπεδον, εἰς τὸν ὁποῖον αἱ ΔΒΔ εἶναι μηδὲν.

Τομεὺς πορείας. Ὁ τομεὺς πορείας κάθε ὀριζοντίου ἐπιπέδου ὁ περιέχων τὴν γραμμὴν πορείας καὶ περιοριζόμενος ὑπὸ τῶν τόπων τῶν σημείων εἰς τὰ ὁποῖα αἱ ΔΒΔ εἶναι 0,155.

Δ Β Δ. Διαφοραὶ τοῦ βάθους τῆς Διαμορφώσεως. Ἡ ἑκατοστιαία ἀναλογία τοῦ βάθους τῆς διαμορφώσεως τοῦ μεγαλύτερου σήματος μετὰ τῆς ἑκατοστιαίας ἀναλογίας τοῦ βάθους τῆς διαμορφώσεως τοῦ μικροτέρου σήματος, διαιρούμενων διὰ 100.

3.1.2. Βασικαὶ ἀπαιτήσεις :

3.1.2.1. Τὸ ILS περιλαμβάνει τὰ κάτωθι βασικὰ ἔξαρτήματα :

α) Συσκευῆ VHF συμμετρικοῦ σήματος, προσδιορίζουσαν τὸν διάδρομον προσγειώσεως (ἐντοπιστῆς διαδρόμου) ἐν συνδυασμῶ μετὰ συσκευῆς ἐλέγχου.

β) Συσκευῆν Ὑπερυψηλῆς συχνότητος (UHF) δημιουργίας ἴχνους καθόδου, ἐν συνδυασμῶ μετὰ συσκευῆς ἐλέγχου.

γ) Ραδιοσημαντῆρας VHF μετὰ τῶν σχετικῶν συσκευῶν ἐλέγχου.

Τὰ ἐπὶ τοῦ ἀερ[φ]ους ὄργανα διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ ILS εἶναι :

α) Δέκτης τῶν σημάτων τοῦ ἐντοπιστοῦ διαδρόμου (προσγειώσεως) μετὰ τοῦ ἐνδείκτου ὄψεως.

β) Δέκτης τῶν σημάτων τῆς συσκευῆς δημιουργίας ἴχνους καθόδου καὶ ἐνδείκτου ὄψεως.

γ) Δέκτης τῶν σημάτων ραδιοσημαντῆρος καὶ ἐνδείκτης.

3.1.2.2. Τὸ ILS δέον νὰ εἶναι κατασκευῆς καὶ ρυθμίσεως τοιαύτης, ὥστε, εἰς ὀρισμένην ἀπόστασιν ἐκ τοῦ σημείου ἀναφορᾶς ILS, αἱ αὐταὶ ἐνδείξεις ὀργάνων ἐπὶ τοῦ ἀερ[φ]ους, νὰ ἀνταποκρίνονται εἰς ὁμοίας ἀποστάσεις παρεκκλίσεως ἐκ τῆς γραμμῆς πορείας ἢ τοῦ ἴχνους καθόδου τοῦ ILS ἀνεξαρτήτως τῆς οἰκείας ἐν χρήσει ἐγκαταστάσεως ἐδάφους.

3.1.3. Συσκευῆ VHF συμμετρικοῦ σήματος προσδιορίζουσα τὸν ἄξονα διαδρόμου προσγειώσεως (ἐντοπιστῆς διαδρόμου) καὶ συνδυασμένη ἐν αὐτῶ συσκευῆ ἐλέγχου.

Αἱ προδιαγραφαὶ τῆς παραγράφ. 3.1.3. θὰ συμμορφοῦνται πλήρως ἐκτὸς τῶν ἀπαιτήσεων τῶν περιεχομένων εἰς τὰς παραγράφ. 3.1.3.3. καὶ 3.1.3.4. καὶ ἀναφερομένων εἰς τὴν κάλυψιν καὶ ἀκτινοβολίαν πρὸς διευθύνσεις διαφορετικὰς τοῦ τῶν μέως 20 μοιρῶν περίξ τῆς γραμμῆς πορείας, αἱ ὁποῖαι δύναται

να μεταβάλλονται εάν ή κατάπαυσις τῆς ἀκτινοβολίας ὀλιγῶς ἢ ἐν μέρει εἰς ἐκάστην ἢ εἰς ὅλας αὐτάς τὰς διευθύνσεις εἶναι ἀναγκαῖα διὰ νὰ ἐλαττωθῶν αἱ κλίσεις τοῦ ἐντοπιστοῦ διαδρόμου. Ἐὰν αἱ μεταβολαὶ εἶναι ἀναγκαῖαι, τὰ πεδία ἀκτινοβολίας προσαρμόζονται ὅσον τὸ δυνατόν πλησιέστερα πρὸς τὰ προδιαγραφόμενα εἰς παρ. 3.1.3.3. καὶ 3.1.3.4. με συνέπειαν μιᾶς ἱκανοποιητικῆς μειώσεως τῶν κλίσεων τοῦ ἐντοπιστοῦ.

Ἐὰν ἡ ἀκτινοβολία καταπαύει ἢ τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ σήματος εἶναι ἀσαφῆ εἰς μίαν σημαντικὴν μερίδα τῆς περιόχης ἔξωθεν τοῦ τομέως 20 μοιρῶν, πέραξ τῆς πορείας τοῦ ἐντοπιστοῦ, ἐγκαθίσταται ἐν κατάλληλον ναυτιλιακὸν βοήθημα τὸ ὁποῖον θὰ δίδει πληροφορίας προσανατολισμοῦ.

ΣΗΜ. 1 : Ὁδηγητικὸν ὕλικὸν πρὸς βοήθειαν τῆς καθιέρωσεως τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ἀνωτέρω δίδεται εἰς τὸ παράρτημα (τοῦ Μέρους I).

ΣΗΜ. 2 : Εἰς τὴν πρᾶξιν ἔχει ἀποδειχθῆ ὅτι ἱκανοποιητικὸν βοήθημα διὰ σκοποῦς προσανατολισμοῦ εἶναι ὁ ἐντοπιστὴς εἰς τὴν ἐξωτερικὸν ραδιοσημαντήρα.

#### 3.1.3.1. Γενικὰ

3.1.3.1.1. Ὁ ἐντοπιστὴς διαδρόμου ἀκτινοβολεῖ δύο ἡλεκτρομαγνητικὰ πεδία. Τὸ ἐν ἀποτελεῖ φέρον κύμα διαμορφωμένον κατὰ πλάτος ὑπὸ ἀκουστικῆς συχνότητος 150 κύκλων, τὸ δὲ ἕτερον εἶναι ὁμοίως φέρον κύμα διαμορφωμένον ὑπὸ ἀκουστικῆς συχνότητος 90 κύκλων. Τὰ δύο πεδία εἶναι διευθετημένα καὶ συμβάλλουν κατὰ τρόπον δημιουργοῦντα μίαν πορείαν.

3.1.3.1.2. Ὅταν παρατηρεῖ τις τὸν ἐντοπιστὴν ἐκ τοῦ ἄκρου προσεγγίσεως τοῦ διαδρόμου, τὸ ὑπὸ τῆς συχνότητος τῶν 150 κύκλων διαμορφωμένον φέρον κύμα, πρέπει νὰ καλύπτῃ τὴν πρὸς τὴν δεξιὰν πλευρὰν αὐτοῦ περιοχὴν, τὰ δὲ ὑπὸ τῶν 90 κύκλων διαμορφωμένον τοιοῦτον τὴν πρὸς τὰ ἄριστερα.

3.1.3.1.3. Ἡ γραμμὴ πορείας, εἰς οἰονδήποτε ὀριζόντιον ἐπίπεδον, προσδιορίζεται ὑπὸ τῶν σημείων ἐκείνων εἰς τὰ ὁποῖα τὰ βᾶθη διαμορφώσεως τοῦ φέροντος κύματος, τὰ ὀφειλόμενα εἰς τοὺς 90 καὶ 150 κύκλους εἶναι ἴσα.

3.1.3.1.4. Τὸ ὅλον ἡλεκτρομαγνητικὸν πεδίων δέον ἐπίσης νὰ εἶναι συμμετρικὸν ὡς πρὸς κατακόρυφον ἐπίπεδον διερχόμενον διὰ τοῦ ἐντοπιστοῦ καὶ σχηματίζον ὀρθὰς γωνίας μετὰ τῆς γραμμῆς πορείας. Ἡ συμμετρία αὕτη δύναται νὰ τροποποιηθῆ, διὰ μερικῆς καταργήσεως τῆς πρὸς τὰ ὀπισθεν ἀκτινοβολίας, προκειμένου νὰ ὑπερνηκθῶσιν ἰδιάζουσαι τοπικαὶ δυσχερεῖς συνθήκαι.

3.1.3.1.5. Αἱ ὀριζόντιαι γωνίαι αἱ χρησιμοποιούμεναι διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ἡλεκτρομαγνητικοῦ πεδίου τοῦ ἐντοπιστοῦ διαδρόμου, ἔχουσι τὰς κορυφὰς των εἰς τὸ κέντρον τοῦ συστήματος κεραιῶν αὐτοῦ.

#### 3.1.3.2. Ραδιοσυχνότης.

3.1.3.2.1. Ὁ ἐντοπιστὴς διαδρόμου λειτουργεῖ εἰς τὴν περιοχὴν τῶν 108 ἕως 112 Μεγακύκλων. Ἡ κατωτάτη δυναμένη νὰ παραχωρηθῆ συχνότης εἶναι οἱ 108,1 μεγάκυκλοι. Ἡ ἀνοχὴ συχνότητος τοῦ φέροντος κύματος εἶναι  $\pm 0,005 \%$ .

3.1.3.2.2. Ἡ ἐκπομπὴ τοῦ ἐντοπιστοῦ διαδρόμου εἶναι πολωμένη ὀριζοντιῶς. Ἡ καθέτως πολωμένη συνιστώσα τῆς ἀκτινοβολίας εἶναι τόσον τὸ δυνατόν μικροτέρα.

3.1.3.3. Κάλυψις. Ὁ ἐντοπιστὴς διαδρόμου παρέχει σήματα ἐπαρκοῦς ἐντάσεως ὥστε νὰ ἐξασφαλιζῆται ἡ ἱκανοποιητικὴ λειτουργία μιᾶς τυπικῆς ἐγκαταστάσεως ἀεροσκάφους εἰς ὕψος 600 μ. (2000 π.) καὶ τοῦλάχιστον εἰς ἀπόστασιν 25 ναυτικῶν μιλίων ἀπὸ τοῦ ἄκρου προσεγγίσεως τοῦ διαδρόμου προσγειώσεως, ἐντὸς τομέως  $20^\circ$  πλάτους, τοῦ ὁποῖου ἡ διχοτόμος εὐρίσκεται ἐπὶ τῆς γραμμῆς πορείας καὶ μέχρις ὀριακοῦ ὕψους  $7^\circ$  ὑπεράνω τοῦ ὀριζοντίου ἐπιπέδου τοῦ διερχομένου διὰ τοῦ ἐντοπιστοῦ. Ὡσαύτως, τοῦλάχιστον εἰς ἀκτῖνα 17 ναυτικῶν μιλίων ἀπὸ τοῦ ἄκρου προσεγγίσεως τοῦ διαδρόμου καὶ εἰς ὕψος 600 μ. (2000 π.). Εἰς ὅλας τὰς ἄλλας διευθύνσεις ὑπεράνω τῆς περιοχῆς προσγειώσεως, εἰς ὕψος 300 μ. (1000 π.).

#### 3.1.3.4. Διαμόρφωσις φέροντος κύματος.

3.1.3.4.1. Τὸ βᾶθος διαμορφώσεως τοῦ φέροντος κύματος τὸ δημιουργούμενον ἐκ τῆς ἀκουστικῆς συχνότητος τῶν 90 καὶ 150 κύκλων, μετρούμενον κατὰ μῆκος τῆς γραμμῆς πορείας, πρέπει νὰ εἶναι μεταξὺ 16 % καὶ 22 %.

3.1.3.4.2. Τὸ βᾶθος διαμορφώσεως πρέπει νὰ πλησιάζῃ κατὰ τὸ πρακτικῶς δυνατόν τὰ 20 %, ἵνα ἐπιτυγχάνηται τὸ ἀνώτατον ὄριον ἀποδόσεως τοῦ συστήματος συναγερμοῦ δέκτου ἐν πῆσει ἀεροσκάφους.

3.1.3.4.3. Αἱ κάτωθι ἀνοχαὶ εἶναι παραδεκταὶ διὰ τὰς διαμορφωμένας ἀκουστικὰς συχνότητας :

α) Αἱ διαμορφούμεναι ἀκουστικαὶ συχνότητες πρέπει νὰ εἶναι 90 κύκλων καὶ 150 κύκλων  $\pm 2,5 \%$ .

β) Τὸ σύνολον τῶν ἀρμονικῶν τῶν ἐμπεριεχομένων εἰς τὴν συχνότητα τῶν 90 κύκλων δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίῃ τὸ 10 %.

γ) Τὸ σύνολον τῶν ἀρμονικῶν τῶν ἐμπεριεχομένων εἰς τὴν συχνότητα τῶν 150 κύκλων δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίῃ τὸ 10 %.

3.1.3.4. Ἡ συχνότης διαμορφώσεως τῶν 90 κύκλων πρέπει νὰ εἶναι συγχρονισμένη κατὰ φάσιν ὡς πρὸς τὴν συχνότητα διαμορφώσεως τῶν 150 κύκλων.

3.1.3.4.5. Ἡ συσκευὴ τοῦ ἐντοπιστοῦ διαδρόμου πρέπει νὰ ἔχη σχεδιασθῆ καὶ ρυθμισθῆ κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνηται διαφορὰ βᾶθους διαμορφώσεως ( $\Delta B A$ ) 0,155 διὰ γωνιακὴν ἐκτροπὴν ἐκ τῆς γραμμῆς πορείας μεταξὺ  $20$  καὶ  $30$ , ἥτις εἰς ἀπόστασιν 1350 μ. (4500 π.) ἐκ τοῦ σημείου ἀναφορᾶς ILS, δέον ὅπως ἀντιστοιχῆ εἰς ἀπομάκρυνσιν ἐκ τῆς γραμμῆς πορείας ὅσον τὸ δυνατόν πλησιέστερας πρὸς τὰ 150 μ. (500 π.) καὶ πάντως οὐχὶ μικροτέρας τῶν 120 μ. (400 π.) ἢ μεγαλυτέρας τῶν 195 μ. (650 π.).

Ἡ  $\Delta B A$  αὐξάνεται γραμμικῶς δι' ἀπομακρύνσεως ἐκ τῆς γραμμῆς πορείας (ὅπου ἡ  $\Delta B A$  εἶναι 0) καὶ μέχρι μιᾶς γωνίας ἐκτροπῆς  $\pm 40$  ἐκ τῆς γραμμῆς πορείας, ὅπου ἡ  $\Delta B A$  δὲν πρέπει νὰ εἶναι μικροτέρα ἀπὸ 1,45 φοράς τὴν τιμὴν τὴν ὁποίαν αὕτη ἔχει δι' ἐκτροπὴν  $+ - 2,5$  ο. Ὡσαύτως ἡ  $\Delta B A$  πρέπει νὰ εἶναι μεγαλυτέρα τῶν 0,180 μέχρις ἐκτροπῆς 45 ο καὶ μεγαλυτέρα τῶν 0,155 δι' ἐκτροπὰς ἀπὸ 45 ο ἕως 90 ο.

Ἡ παράγραφος 3.1.3.4.5. σκοποῦν ἔχει νὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν ἐπίτευξιν πλήρους ἀποκλίσεως τοῦ ἐνδείκτου ὄψεως τοῦ δέκτου τοῦ ἐντοπιστοῦ διαδρόμου (ρυθμισμένου νὰ παρέχῃ πλήρη ἀπόκλισιν τοῦ ἐνδείκτου τοῦ ὄψεως διὰ  $\Delta B A$  0,155) ὅταν οὗτος εὐρίσκεται εἰς ἀπόστασιν 1350 μ. (4500 π.) ἐκ τοῦ σημείου ἀναφορᾶς ILS καὶ μετατοπισμένος κατὰ 150 μ. (500 π.) ἐκ τῆς γραμμῆς πορείας. Ἐξασφαλίζει περαιτέρω τὴν ἐπίτευξιν πλήρους ἀποκλίσεως τοῦ ἐνδείκτου ὄψεως τοῦ δέκτου τοῦ ἐντοπιστοῦ (ὅστις δέκτης δεικνύει πλήρη ἀπόκλισιν διὰ  $\Delta B A$  0,180, ἐξαίρεσει ἐν τῇ περιοχῇ τῆς γραμμῆς πορείας), ἀπὸ τὴν περιοχὴν πορείας μέχρι γωνίας  $+ - 450$  ἐκατέρωθεν τῆς γραμμῆς πορείας καὶ τοῦλάχιστον 0,86 τῆς πλήρους ἀποκλίσεως τοῦ ἐνδείκτου ὄψεως μεταξὺ 45 ο καὶ 90 ο.

Τὸ ὑπὸ τῆς αὐτῆς παραγράφου 3.1.3.4.5. ἀναφερόμενον σημεῖον ἀναφορᾶς ILS ἀποτελεῖ σημεῖον ἐκλεγέν ἐπὶ τοῦ κεντρικοῦ ἄξονος τοῦ ὑπὸ τοῦ ἐντοπιστοῦ ἐξυπηρετουμένου διαδρόμου, τὸ ὁποῖον προσδιορίζεται εἰς τὸ σχῆμα 1 τοῦ παραρτήματος τοῦ παρόντος μέρους.

3.1.3.4.6. Τὸ σύνολον τοῦ ποσοστοῦ διαμορφώσεως τοῦ φέροντος κύματος τὸ ὀφειλόμενον εἰς τὰς ἀκουστικὰς συχνότητας τῶν 90 καὶ 150 κύκλων δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίῃ τὸ 65 ο) ἐντὸς 10 μοιρῶν ἐκ τῆς γραμμῆς πορείας καὶ τὸ 78 ο) εἰς οἰονδήποτε ἕτερον σημεῖον πέραξ τοῦ ἐντοπιστοῦ.

#### 3.1.3.5. Διάλυος Ραδιοτηλεφωνίας καὶ Ἀναγνωριστικόν.

3.1.3.5.1. Ὅταν ὁ ἐντοπιστὴς παρέχει καὶ τὴν δυνατότητα ταυτόχρονον λειτουργίας διαλύου ἐπικοινωνίας ἐδάφους - ἀέρος, οὗτος λειτουργεῖ ἐπὶ τοῦ ἰδίου φέροντος κύματος τοῦ χρησιμοποιουμένου διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ ἐν-

τοπιστοῦ, ἡ δὲ ἀκτινοβολία τοῦ διαύλου εἶναι πολωμένη ὀριζοντίως.

3.1.3.5.2. Τὸ μέγιστον βάθος διαμορφώσεως τοῦ φέροντος κύματος τοῦ ὡς ἄνω διαύλου ἐπικοινωνίας δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίῃ τὸ 40 ο).ο.

3.1.3.5.3. Τὸ χαρακτηριστικὸν τῆς ἀκουστικῆς συχνότητος τοῦ διαύλου ὁμιλίας εἶναι ἐπίπεδον μέχρι τῶν 3DB, ἐν σχέσει πρὸς τοὺς 1000 κύκλους ἐπὶ περιοχῆς 300 ἕως 3000 κύκλων.

3.1.3.5.4. Ὁ ἐντοπιστὴς διαδρόμου δέον ὅπως ἐκπέμπῃ ταυτόχρονα σῆμα ἀναγνώσεως ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ φέροντος κύματος τοῦ χρησιμοποιουμένου διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ ἐντοπιστοῦ ἢ ἀκτινοβολία τοῦ σήματος ἀναγνώσεως εἶναι πολωμένη ὀριζοντίως.

3.1.3.5.5. Διὰ τὴν ἐκπομπὴν τοῦ σήματος ἀναγνώσεως χρησιμοποιεῖται ὁ Διεθνὴς Κώδιξ Μόρς. Τοῦτο ἀποτελεῖται ἐκ δύο ἢ τριῶν γραμμάτων καὶ ἐκπέμπεται μετὰ ταχύτητος 7 λέξεων κατὰ λεπτόν. Τὸ σῆμα τοῦτο ἐπαναλαμβάνεται ἐξάκις τοῦλάχιστον ἀνὰ πρῶτον λεπτόν καὶ ἡ ἀκουστικὴ συχνότης διαμορφώσεως εἶναι 1020 κύκλων μέχρι  $+ - 50$  κύκλους.

3.1.3.5.6. Τὸ βάθος εἰς τὸ ὁποῖον διαμορφώνεται τὸ φέρον κύμα ὑπὸ τοῦ σήματος ἀναγνώσεως περιλαμβάνεται μεταξὺ τοῦ 7 καὶ 15 ο).ο.

3.1.3.5.7. Τὸ βάθος διαμορφώσεως τοῦ σήματος ἀναγνώσεως πρέπει νὰ εἶναι τοιοῦτον ὥστε ν' ἀποφεύγηται οἰαδήποτε δυσάρεστος ἀνισότης εἰς τὴν ἰσχύϊν φωνῆς μεταξὺ τῶν σημάτων τοῦ διαύλου ἐπικοινωνίας καὶ τοῦ χαρακτηριστικοῦ ἀναγνώσεως, ἐκπεμπομένων ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ ἐντοπιστοῦ διαδρόμου.

3.1.3.5.8. Ἡ ἐκπομπὴ ὁμιλίας ἢ τοῦ σήματος ἀναγνώσεως δέον ὅπως οὐδόπως παρεμβάλληται εἰς τὴν βασικὴν λειτουργίαν τοῦ ἐντοπιστοῦ διαδρόμου. Ἡ ἐκπομπὴ τοῦ σήματος ἀναγνώσεως διακόπτεται ὡςἀκις ἐκπέμπεται ὁμιλία.

3.1.3.6. Ἐγκατάστασις.

3.1.3.6.1. Τὸ σύστημα κεραιῶν τοῦ ἐντοπιστοῦ διαδρόμου ἐγκαθίσταται εἰς τὸ τέρμα τοῦ διαδρόμου προσγειώσεως καὶ εἰς τὴν προέκτασιν τοῦ κεντρικοῦ ἄξονος αὐτοῦ, οὕτως ὥστε αἱ γραμμικαὶ πορεῖαι νὰ εὐρίσκωνται ἐπὶ κατακορύφου ἐπιπέδου διερχομένου διὰ τοῦ κεντρικοῦ ἄξονος τοῦ ἐξυπηρετουμένου διαδρόμου. Τὸ σύστημα τῶν ἐν λόγῳ κεραιῶν θὰ ἔχῃ τὸ ἀπαραίτητον ἐλάχιστον ὕψος διὰ νὰ ἱκανοποιῇ τὰς ἀπαιτήσεις καλύψεως τὰς διαλαμβανομένας εἰς τὴν παραγρ. 3.1.3.3. ἡ δὲ ἀπόστασις αὐτοῦ ἐκ τοῦ πέρατος τοῦ διαδρόμου πρέπει νὰ εἶναι σύμφωνος πρὸς τοὺς κανόνας ἀσφαλείας ἐξ ἐμποδίων.

3.1.3.6.2. Ἐφ' ὅσον ἔχουν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν ἅπαντες οἱ παράγοντες, ὁ ἐντοπιστὴς ἐγκαθίσταται εἰς οἰανδήποτε ὑψηλὸν τοποθεσίαν, ἐκ τῆς ὁποίας δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ ΔΒΔ, 0,155 εἰς ἀπόστασιν 1350 μ. (4500 π.) ἐκ τοῦ σημείου ἀναφορᾶς ILS καὶ διὰ μίαν μετατόπισιν  $\pm 150$  μ. (500 π.) ἐκατέρωθεν τῆς γραμμῆς πορείας, ἐν συνδυασμῷ μὲ μίαν γωνιακὴν ἐκτροπὴν ὅσον τὸ δυνατόν ἐγγύτερον τῶν  $\pm 2,5$  ο).

3.1.3.7. Ἐλεγχος.

3.1.3.7.1. Κατάλληλον ὄργανον ἐγκατεστημένον εἰς τὸ πεδῖον ἀκτινοβολίας παρέχει σήματα διὰ τὴν λειτουργίαν μιᾶς αὐτομάτου συσκευῆς ἐλέγχου. Αὕτη ἐκπέμπει εἰδοποίησιν πρὸς ἓν σημεῖον ἐλέγχου καὶ ἀφαιρεῖ ἐκ τοῦ ἀκτινοβολουμένου φέροντος κύματος τὰς συνιστώσας τῆς διαμορφώσεως τὰς δημιουργούσας τὴν πορείαν (Ναυτιλιακὰς Συνιστώσας) ἐν περιπτώσει :

α) Μετατοπίσεως τῆς γραμμῆς πορείας περισσότερον τοῦ ἐνὸς τρίτου τῆς μοίρας ἐκ τοῦ κεντρικοῦ ἄξονος τοῦ διαδρόμου προσγειώσεως.

β) Ἐλαττώσεως ἰσχύος ἐξόδου κάτωθεν τοῦ ἡμίσεος τῆς κανονικῆς

γ) Ἀλλαγῆς τοῦ πλάτους πορείας περισσότερον τῶν 20 %.

Πάντως, ἐφ' ὅσον εἶναι ἐφικτόν, τὸ φέρον κύμα, αἱ ἀκουστικαὶ συχνότητες ἐπικοινωνίας (ὡςἀκις χρησιμοποιῶνται) καὶ τὸ σῆμα ἀναγνώσεως ἐξακολουθοῦν ν' ἀκτινοβολῶνται.

3.1.3.7.2. Δέον νὰ ὑφίσταται δυνατότης ὅπως οἰαδήποτε ἐκ τῶν περιπτώσεων (α) (β) καὶ (γ) τῆς προηγουμένης παραγράφου, δύναται νὰ διαρκῆ ἐπὶ τι χρονικὸν διάστημα πρὶν ἢ διαβιβασθῆ ἢ εἰδοποιήσῃ καὶ διακοποῦν αἱ ναυτιλιακαὶ συνιστώσας.

Τὸ διάστημα τοῦτο δέον νὰ εἶναι μικρὸν καὶ θὰ περιλαμβάνεται εἰ δυνατόν μεταξὺ 4 καὶ 10 δευτερολέπτων, ἵνα ἀποφεύγωνται διακοπαὶ εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ ἐντοπιστοῦ παρεχόμενην ναυτιλιακὴν ἐξυπηρετήσιν, λόγῳ παροδικῶν ἐπιδράσεων.

Ὅσαύτως δέον ὅπως καταβάλληται πᾶσα φροντίς ἵνα ὁ χρόνος οὗτος διατηρῆται ἐντὸς τῶν ὡς ἄνω ὀρίων.

3.1.3.7.3. Εἰς περίπτωσιν βλάβης τῆς συσκευῆς ἐλέγχου δέον αὐτομάτως νὰ ἀφαιροῦνται αἱ ναυτιλιακαὶ συνιστώσας τῆς ἀκτινοβολίας τοῦ ἐντοπιστοῦ.

3.1.4. Συσκευὴ UHF Δημιουργίας Ἴχνους Καθόδου (Glide path Equipment) καὶ συνδυασμένον αὐτῷ Ὅργανον Ἐλέγχου.

3.1.4.1. Γενικά.

Τὸ σημεῖον ἀναφορᾶς ILS τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὴν παράγραφον ταύτην, ἐκλέγεται ἐπὶ τοῦ κεντρικοῦ ἄξονος τοῦ ἐξυπηρετουμένου διαδρόμου.

3.1.4.1.1. Ἡ συσκευὴ UHF δημιουργίας Ἴχνους καθόδου ἀκτινοβολεῖ δύο φέροντα κύματα. Τὸ ἐν ἐκ τούτων εἶναι διαμορφωμένον ὑπὸ συχνότητος 150 κύκλων, τὸ δὲ ἕτερον ὑπὸ 90 κύκλων. Τὰ δύο κύματα εἶναι διευθετημένα καὶ συμβάλλουν κατὰ τρόπον ὥστε νὰ δημιουργοῦν ἐν κεκλιμένον Ἴχνος κατολισθαίνον ἐπὶ τοῦ κατακορύφου ἐπιπέδου τοῦ περιέχοντος τὸν κεντρικὸν ἄξονα τοῦ διαδρόμου προσγειώσεως.

3.1.4.1.2. Εἰς ὅλα τὰ σημεῖα κάτωθεν τοῦ Ἴχνους καθόδου ἐπικρατεῖ ἡ διαμόρφωσις τῶν 150 κύκλων.

3.1.4.1.3. Δέον ὅπως ὑπάρχη ἡ δυνατότης ρυθμίσεως τῆς συσκευῆς UHF, δημιουργίας Ἴχνους καθόδου, ὥστε τὸ δημιουργούμενον Ἴχνος καθόδου νὰ εὐρίσκηται ὑπὸ γωνίαν 20 ἕως 40, ἐν σχέσει πρὸς τὸ ὀριζόντιον ἐπίπεδον.

3.1.4.1.4. Τὸ Ἴχνος καθόδου ILS πρέπει νὰ διέρχηται διὰ σημεῖον εὐρισκομένου εἰς ὕψος 6 μ. (20π.) ὑπεράνω τοῦ σημείου θέσεως ILS.

3.1.4.1.5. Τὸ σημεῖον ἀναφορᾶς ILS ἐκλέγεται εἰς τρόπον ὥστε τὸ Ἴχνος καθόδου ILS νὰ παρέχῃ ἀσφαλῆ ὁδήγησιν ὑπεράνω τῶν ἐμποδίων, διαρκούσης τῆς προσεγγίσεως διὰ προσγειώσιν, καὶ τοιοῦτον σημεῖον ἐπαφῆς, ὅπερ νὰ ἐπιτρέπη ἀσφαλῆ καὶ ἱκανοποιητικὴν χρῆσιν τοῦ διαδρόμου προσγειώσεως.

3.1.4.2. Ραδιοσυχνότης.

3.1.4.2.1. Ἡ συσκευὴ δημιουργίας Ἴχνους καθόδου λειτουργεῖ εἰς τὴν περιοχὴν τῶν 328.6 ἕως 335.4 μ]κλων. Ἡ ἀνοχὴ συχνότητος τοῦ φέροντος κύματος εἶναι  $\pm 0,005$  %.

3.1.4.2.2. Ἡ ἐκπομπὴ τῆς συσκευῆς δημιουργίας Ἴχνους καθόδου εἶναι κολωμένη ὀριζοντίως.

3.1.4.3. Κάλυψις.

Ἡ συσκευὴ δημιουργίας Ἴχνους καθόδου παρέχει σήματα ἐπαρκoῦς ἐντάσεως οὕτως ὥστε νὰ ἐξασφαλιζέται ἡ ἱκανοποιητικὴ λειτουργία μιᾶς τυπικῆς ἐγκαταστάσεως ἀερ]φους, ἵπταμένου κατ' εὐθείαν πρὸς τὴν ραδιοευκολίαν ἐπὶ τομέως 80 ἐκατέρωθεν τῆς κεντρικῆς γραμμῆς τοῦ Ἴχνους καθόδου καὶ μέχρις ἀποστάσεως τοῦλάχιστον 10 ναυτικῶν μιλίων ἀπὸ τοῦ σημείου ἀναφορᾶς ILS.

Ἐπίσης ἐπὶ τομέως ἐκτεινομένου κατακορύφως ὑπὸ γωνίαν ὑπεράνω τοῦ ἐδάφους ἴσην πρὸς τὰ 0,3 τῆς γωνίας τοῦ Ἴχνους καθόδου μέχρι γωνίας ὑπεράνω τοῦ Ἴχνους καθόδου, ἴσης πρὸς τὰ 0,8 τῆς γωνίας αὐτοῦ.

Αἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου ταύτης βασίζονται ἐπὶ τῆς προϋποθέσεως ὅτι τὸ ἀερ]φος ἵπταται κατ' εὐθείαν πρὸς τὴν ραδιοευκολίαν.

## 3.1.4.4. Διαμορφώσεις φέροντος κύκματος.

3.1.4.4.1. Το βέλος διαμορφώσεως του φέροντος κύματος, το όφειλόμενον εις τους 90 και 150 κύκλους, έχει ονομαστικήν τιμήν 47.5 % όταν μετράται κατά μήκος του ἔχοντος καθόδου ILS. Ἡ τιμὴ αὕτη δὲν θὰ ἐξέρχεται τῶν ὁρίων τοῦ 45 % καὶ 50 %.

3.1.4.4.2. Το βέλος διαμορφώσεως πρέπει νὰ διατηρηθῆται ὅσον τὸ δυνατόν πλησιέστερον πρὸς τὸ 47.5 %, ἵνα ἐπιτυγχάνηται ἡ ἀνωτέρα δυνατὴ ἀπόδοσις τοῦ συστήματος συναγερμού δέκτου ἐν πτήσει ἀεροσκάφους.

3.1.4.4.3. Αἱ ἀκόλουθοι ἀνοχαὶ εἶναι παραδεκταὶ διὰ τὰς συχνότητας διαμορφώσεως.

α) Αἱ συχνότητες διαμορφώσεως θὰ εἶναι 90 καὶ 150 κύκλων  $\pm$  2.5 %.

β) Τὸ σύνολον τῶν ἀρμονικῶν τῶν 90 κύκλων δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίῃ τὰ 10 ο]ο.

γ) Τὸ σύνολον τῶν ἀρμονικῶν τῶν 150 κύκλων τὰ 10 ο]ο.

3.1.4.4.4. Ἡ διαμορφώουσα συχνότης τῶν 90 κύκλων εἶναι συγχρονισμένη κατὰ φάσιν ὡς πρὸς τὴν διαμορφώουσαν συχνότητα τῶν 150 κύκλων.

3.1.4.4.5. Ἡ συσκευή δημιουργίας ἔχοντος καθόδου σχεδιάζεται καὶ ρυθμίζεται ὥστε νὰ πραγματοποιηθῆται ΔΒΔ 0,175 εἰς ἀμφοτέρω τὰ σημεῖα, ἄνωθεν καὶ κάτωθεν τοῦ ἔχοντος καθόδου διὰ μίαν γωνιώδη ἐκτόπισιν ἐξ αὐτοῦ, μεταξύ 0,11 Θ καὶ 0,33Θ (ἔπου Θ εἶναι ἡ γωνία τοῦ ἔχοντος καθόδου). Ἡ κάτωθεν τοῦ ἔχοντος καθόδου ΔΒΔ αὐξάνει ὁμαλῶς μειοῦσα τὴν γωνίαν ἐπιπέδου, ἐν οὐδεμίᾳ δὲ περιπτώσει ὀλιγώτερον τῶν 0,250 εἰς μίαν γωνίαν 0,3Θ ἄνωθεν τοῦ ὀριζοντίου ἐπιπέδου.

## 3.1.4.5. Ἐλεγχος.

3.1.4.5.1. Κατάλληλον ὄργανον, τοποθετημένον εἰς τὸ πεδίον ἀκτινοβολίας καὶ εἰς ἀπόστασιν τινα ἐμπροσθεν τοῦ συστήματος κεραίων τῆς συσκευῆς δημιουργίας ἔχοντος καθόδου, παρέχει σήματα διὰ τὴν λειτουργίαν αὐτομάτου συσκευῆς ἐλέγχου. Αὕτη ἐκπέμπει εἰδοποίησιν πρὸς ἓν σημεῖον ἐλέγχου καὶ προκαλεῖ ἀκτινοβολίαν τῆς συσκευῆς δημιουργίας ἔχοντος καθόδου ἵνα ἡ συσκευή αὕτη παύῃ λειτουργοῦσα ἐν περιπτώσει :

α) μετακινήσεως τῆς γωνίας ἔχοντος καθόδου ILS πλέον τῶν 0,1Θ ἐκ τῆς παραδεδομένης γωνίας κλίσεως Θ.

β) πτώσεως τῆς ἰσχύος ἐξόδου κάτωθεν τοῦ ἡμίσεως τῆς κανονικῆς.

γ) αὐξήσεως τοῦ πλάτους τοῦ ἔχοντος καθόδου πλέον τῶν 10 ο]ο ὑπὲρ τὸ μέγιστον πλάτος τὸ ὀριζόμενον ὑπὸ τῆς παραγρ. 3.1.4.4.5.

3.1.4.5.2. Ὁ ἔλεγχος λειτουργίας τοῦ χαμηλοτέρου ἔχρου τοῦ τομέως εἰς μικροτέρας ἀνοχὰς θὰ λαμβάνη χώραν εἰς περιπτώσεις καθ' ἅς, διὰ τυποποιημένης ἀνοχῆς ἐλέγχου λειτουργίας, θὰ ἀπηρτήτο ἐν ἀπαραδέκτως ὑψηλόν ἔχνος καθόδου.

3.1.4.5.3. Δέον ὅπως ὑπάρχη δυνατότης ὥστε οἰαδήποτε ἐκ τῶν περιπτώσεων : (α), (β) καὶ (γ) τῆς παραγρ. 3.1.4.5.1. νὰ δύναται νὰ διαρκῆ ἐπὶ τι χρονικόν διάστημα πρὶν ἢ διαβιβασθῆ ἡ εἰδοποίησις καὶ παύση ἡ ἀκτινοβολία.

Ὁ χρόνος οὗτος θὰ εἶναι κατὰ τὸ δυνατόν μικρὸς καὶ θὰ περιλαμβάνεται, εἰ δυνατόν, μεταξύ τῶν 2 καὶ 6 δευτερολέπτων, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς ἀνάγκης ἀποφυγῆς διακοπῆς, λόγῳ παροδικῶν φαινομένων, τῆς ἀεροναυτιλικῆς ὑπηρεσίας τῆς ἐφωδιασμένης διὰ τῆς ἐν λόγῳ ραδιοσυκολλίας. Ἡ ρύθμισις μεταξύ 2 καὶ 6 δευτερολέπτων δέον νὰ εἶναι ἐφικτή.

3.1.4.5.4. Οἰαδήποτε βλάβη τῆς συσκευῆς ἐλέγχου συνεπάγεται αὐτομάτως τὴν παῦσιν τῆς ἀκτινοβολίας τῆς ραδιοσυκολλίας ἔχοντος καθόδου.

3.1.5 Διάταξις κατὰ ζεύγη τῶν συχνότητων τοῦ ἐντοπιστοῦ διαδρόμου καὶ τῆς συσκευῆς δημιουργίας ἔχοντος καθόδου.

3.1.5.1. Τὰ ζεύγη συχνότητων ἐκπομπῆς τοῦ ἐντοπιστοῦ διαδρόμου καὶ τῆς συσκευῆς ἔχοντος καθόδου μιᾶς ἐγκαταστάσεως ILS, λαμβάνονται ἐκ τοῦ ἀκολουθοῦ πίνακος

## Ἐντοπιστῆς Διαδρόμου

## Συσκευή ἔχοντος καθόδου

108.1	Μεγ]κλοι	334.7	Μεγ]κλοι
108.2	»	334.7	»
108.3		334.1	
108.4		334.1	
108.5		329.9	
108.6		329.9	
108.7		330.5	
108.8		330.5	
108.9		329.3	
109.0		329.3	
109.1		331.4	
109.2		331.4	
109.3		332.0	
109.4		332.0	
109.5		332.6	
109.6		332.6	
109.7		333.2	
109.8		333.2	
109.9		333.8	
110.0		333.8	
110.1		334.4	
110.2		334.4	
110.3		335.0	
110.4		335.0	
110.5		329.6	
110.6		329.6	
110.7		330.2	
110.8		330.2	
110.9		330.8	
111.0		330.8	
111.1		331.7	
111.2		331.7	
111.3		332.3	
111.4		332.3	
111.5		332.9	
111.6		332.9	
111.7		333.5	
111.8		333.5	
111.9		331.1	

3.1.5.1.1. Κατὰ τὴν μεταβατικὴν περίοδον καθ' ἣν εἶναι διαθέσιμοι δέκται περιορισμένων μόνον διαύλων, τὰ ζεύγη τῶν πρὸς χρῆσιν τοῦ ILS ραδιοσυκολλητῶν θὰ ἐκλέγονται ἐκ τῶν δέκα πρώτων ζευγῶν τοῦ κάτωθι πίνακος :

Ἀριθμὸς σειρᾶς ἐντοπιστῆς	ἔχνος καθόδου
1.....	110.3 Μεγ ... 335.0 Μεγ.
2.....	109.9 ... 333.8
3.....	109.5 ... 332.6
4.....	110.1 ... 334.4
5.....	109.7 ... 333.2
6.....	109.3 ... 332.0
7.....	109.1 ... 331.4
8.....	110.9 ... 330.8
9.....	110.7 ... 330.2
10.....	110.5 ... 329.6
11.....	108.1 ... 334.7
12.....	108.3 ... 334.1
13.....	108.5 ... 329.9
14.....	108.7 ... 330.5
15.....	108.9 ... 329.3
16.....	111.1 ... 331.7
17.....	111.3 ... 332.3
18.....	111.5 ... 329.9
19.....	111.7 ... 333.5
20.....	111.9 ... 331.1

Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ πίνακος τούτου ὑπόκειται εἰς περιοχικόν συντονισμόν.

3.1.5.2. Αἱ ἐκχωρηθεῖσαι συχνότητες εἰς τὰς Διεθνεῖς Διατάξεις εἶναι :



α) Διὰ ἐντοπιστάς διαδρόμων αἱ συχνότητες αἵτινες λήγουν εἰς περιττά δέκατα μεγαλοκύκλων.

3.1.6. Ραδιοσημαντήρες (φάροι ἐντοπισταί) λίαν ὑψηλῆς συχνότητος.

#### 3.1.6.1. Γενικά

α) Εἰς ἐκάστην ἐγκατάστασιν δέον ὅπως ὑπάρχωσι δύο φάροι ἐντοπισταί, δύναται ὅμως κατ' ἐξαιρέσιν νὰ τοποθετηῖται καὶ τρίτος, ἐὰν ἡ ΥΠΑ κρίνη ὅτι ἀπαιτεῖται εἰς πρόσθετος φάρος, λόγῳ τῶν διαδικασιῶν λειτουργίας εἰς μίαν ὀρισμένην τοποθεσίαν.

β) Οἱ φάροι ἐντοπισταί προσαρμόζονται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τὰς περιγραφείσας εἰς τὴν παράγρ. 3.1.6. Ὅσακις ἢ ἐγκατάστασις περιλαμβάνει μόνον δύο φάρους ἐντοπιστάς, αἱ ἀπαιτήσεις ἐφαρμόζονται εἰς τὸν μέσον ἐντοπιστήν καὶ εἰς τὸν ἐξωτερικὸν ἐντοπιστήν.

γ) Οἱ φάροι ἐντοπισταί παράγουν κατακόρυφον ἀκτινοβολίαν, ἵνα δεικνύωσι προκαθορισμένας ἀποστάσεις ἐκ τοῦ σημείου ἀναφορᾶς τοῦ ILS κατὰ μῆκος τοῦ ἴχνους καθόδου.

#### 3.1.6.2. Ραδιοσυχνότης.

3.1.6.2.1. Οἱ Ραδιοσημαντήρες λειτουργοῦν εἰς τοὺς 75 μεγαλοκύκλους μὲ ἀνοχὴν συχνότητος  $\pm 0,02\%$  καὶ χρησιμοποιοῦν ὀριζοντίαν πόλωσιν.

#### 3.1.6.3. Κάλυψις.

3.1.6.3.1. Τὸ σύστημα τῶν ραδιοσημαντήρων ρυθμίζεται, κατὰ τρόπον δοκιμαζόμενον μετὰ δέκτου ἀκριβείας καὶ τῆς εἰς τὴν παράγρ. 3.1.6.9.1. περιγραφομένης κεραίας, νὰ παρέχη τὴν ἀκόλουθον διάρκειαν ἐνδείξεων ὄψεως μετὰ ταχύτητος ἐδάφους 96 κόμβων ἐπὶ τοῦ ἴχνους καθόδου.

α) Ἐσωτερικὸς ραδιοσημαντήρ (ἐφ' ὅσον ὑπάρχη) : 3 δευτερόλεπτα  $\pm 1$  δευτερόλεπτον.

β) Μέσος ραδιοσημαντήρ : 6 δευτερόλεπτα  $\pm 2$  δευτερόλεπτα.

γ) Ἐξωτερικὸς ραδιοσημαντήρ : 12 δευτερόλεπτα  $\pm 4$  δευτερόλεπτα.

#### 3.1.6.4. Διαμόρφωσις.

3.1.6.4.1. Αἱ συχνότητες διαμορφώσεως εἶναι :

α) Ἐσωτερικὸς ραδιοσημαντήρ (ἐφ' ὅσον ὑπάρχη) : 3000 κύκλοι ἀνὰ δευτερόλεπτον.

β) Μέσος ραδιοσημαντήρ : 1300 κύκλοι ἀνὰ δευτερόλεπτον.

γ) Ἐξωτερικὸς ραδιοσημαντήρ : 400 κύκλοι ἀνὰ δευτερόλεπτον.

Ἡ ἀνοχὴ συχνότητος τῶν ὡς ἄνω συχνοτήτων θὰ εἶναι  $\pm 2,5\%$  καὶ τὸ σύνολον τῶν ἀρμονικῶν ἐκάστης συχνότητος δὲν θὰ ὑπερβαίη τὰ 15 %.

3.1.6.4.2. Τὸ βάθος διαμορφώσεως τῶν ἐντοπιστῶν εἶναι 95 %  $\pm 4$  %.

#### 3.1.6.5. Ἀναγνώρισις.

3.1.6.5.1. Ἡ ἐκπομπὴ τοῦ φέροντος κύματος δὲν θὰ διακόπτεται.

Ἡ διαμόρφωσις τῆς ἀκουστικῆς συχνότητος χειρίζεται ὡς ἀκολούθως :

α) Ἐσωτερικὸς ραδιοσημαντήρ (ἐφ' ὅσον ὑπάρχη) : 6 στιγμαὶ κατὰ δευτερόλεπτον συνεχῶς.

β) Μέσος Ραδιοσημαντήρ : συνεχῆς σειρὰ ἀλληλοδιαδόχων στιγμῶν καὶ γραμμῶν. Αἱ γραμμαὶ ἐκπέμπονται μὲ ταχύτητα 2 γραμμῶν κατὰ δευτερόλεπτον καὶ αἱ στιγμαὶ μὲ ταχύτητα 6 στιγμῶν κατὰ δευτερόλεπτον.

γ) Ἐξωτερικὸς Ραδιοσημαντήρ : 2 γραμμαὶ κατὰ δευτερόλεπτον συνεχῶς.

Ἡ ταχύτης τῶν ὡς ἄνω ἐκπομπῶν διατηρεῖται ἐντὸς τῶν ὀρίων  $\pm 15$  %.

#### 3.1.6.6. Ἐγκατάστασις.

3.1.6.6.1. Ἐσωτερικὸς ραδιοσημαντήρ (ἐφ' ὅσον ὑπάρχη) ἐγκαθίσταται διὰ νὰ δεικνύη, εἰς περιόδους κακῆς ὁρατότητος, τὸ ἐπικείμενον τοῦ κατωφλίου τοῦ διαδρόμου.

3.1.6.6.1.1. Ὁ ἐσωτερικὸς Ραδιοσημαντήρ (ἐφ' ὅσον ὑπάρχη) ἐγκαθίσταται 75 μ. (250 π.)  $\pm$  8 μ. (25 π.) ἐκ τοῦ κατωφλίου προσγειώσεως πρὸς τὸ ἄκρον προσεγ-

γίσεως τοῦ διαδρόμου προσγειώσεως καὶ τοῦλάχιστον 60 μ. (200 π.) πρὸς τ' ἀριστερὰ τοῦ κεντρικοῦ ἄξονος αὐτοῦ μὲ τὴν κεραίαν του πλησίον ἢ ἐπὶ τῆς προεκτάσεως τοῦ κεντρικοῦ ἄξονος τοῦ διαδρόμου.

Ἡ κεραία δέον ὅπως μὴ τοποθετηῖται πέραν τῶν  $\pm 30$  μ. (100 π.) ἐκ τῆς προεκτάσεως τοῦ κεντρικοῦ ἄξονος τοῦ διαδρόμου προσγειώσεως.

3.1.6.6.2. Ὁ Μέσος Ραδιοσημαντήρ ἐγκαθίσταται ἵνα παρέχη, εἰς περιόδους κακῆς ὁρατότητος, ὁδηγίαν τῆς ἐπιχειμένης προσεγγίσεως ὄψεως.

3.1.6.6.2.1. Ὁ Μέσος Ραδιοσημαντήρ ἐγκαθίσταται, 1050 μ. (3500 π.)  $\pm$  150 μ. (500 π.) ἐκ τοῦ ἄκρου προσεγγίσεως τοῦ διαδρόμου καὶ οὐχὶ πλέον τῶν 75 μ. (250 π.) ἐκ τῆς προεκτάσεως τοῦ κεντρικοῦ ἄξονος αὐτοῦ.

3.1.6.6.3. Ὁ ἐξωτερικὸς Ραδιοσημαντήρ ἐγκαθίσταται 3,9 ναυτικὰ μίλια  $\pm 300$  μ. (1000 π.) ἐκ τοῦ κατωφλίου προσγειώσεως πρὸς τὸ ἄκρον προσεγγίσεως τοῦ διαδρόμου προσγειώσεως καὶ οὐχὶ περισσότερο τῶν 75 μ. (250 π.) ἐκ τῆς προεκτάσεως τοῦ κεντρικοῦ ἄξονος τούτου.

3.1.6.6.4. Αἱ θέσεις τῶν φάρων ἐντοπιστῶν δημοσιεύονται συμφώνως πρὸς τὰ ἐν Παραρτήματι 15 διαλαμβανόμενα ὅπου ἔχουν ἐγκατασταθῆ ραδιοσημαντήρες εἰς ἀμφοτέρας τὰς θέσεις μέσου καὶ ἐξωτερικοῦ ραδιοσημαντήρος, εἶναι προτιμητέον ὅπως τοποθετῶνται, κατὰ τὸ δυνατόν, ἐπὶ τῆς ἰδίας πλευρᾶς τῆς προεκτάσεως τοῦ κεντρικοῦ ἄξονος τοῦ διαδρόμου, ἵνα ἡ παρεχομένη μεταξύ αὐτῶν πορεία εἶναι ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερο παράλληλος πρὸς τὴν προέκτασιν τοῦ κεντρικοῦ ἄξονος τοῦ διαδρόμου.

#### 3.1.6.7. Ἐλεγχος.

3.1.6.7.1. Διὰ τὴν λειτουργίαν αὐτομάτου συσκευῆς ἐλέγχου ὑπάρχει κατάλληλος συσκευή παρέχουσα τὰ ἀπαραίτητα σήματα. Ἡ συσκευὴ ἐλέγχου ἐκπέμπει εἰδοποίησιν πρὸς σημεῖον ἐλέγχου ἐν περιπτώσει :

α) Βλάβης τῆς διαμορφώσεως ἢ τοῦ χειρισμοῦ.

β) Πτώσεως τῆς ἰσχύος ἐξόδου κάτωθεν τοῦ ἡμίσεος τῆς κανονικῆς.

3.1.6.7.2. Δι' ἕκαστον ραδιοσημαντήρα ὑπάρχει κατάλληλος συσκευὴ ἐλέγχου, ἢ ὁποῖα ἐγκαθιστωμένη εἰς τὴν κατάλληλον τοποθεσίαν, δεικνύει οἰανδήποτε ἐλάττωσιν τοῦ βάθους διαμορφώσεως κάτωθεν τοῦ 50 %.

#### 3.1.6.8. Τυπικὴ ἐγκατάστασις ραδιοσημαντήρος.

Σύστημα ραδιοσημαντήρων κατασκευασθὲν καὶ λειτουργοῦν συμφώνως πρὸς τὰς κατωτέρω προδιαγραφάς, δύναται κανονικῶς ρυθμισθὲν, νὰ καλύπτῃ τὰς ἀνωτέρω ἀναφερομένας ἀπαιτήσεις.

Πομπὸς ραδιοσημαντήρος δυνάμενος νὰ ἐκπέμπῃ φέρον κύμα ἰσχύος περίπου 3 WATTS, μὲ διαμόρφωσιν πλάτους οὐχὶ μικροτέραν τῶν 95 %, διὰ συστήματος κεραίων ἀποτελούμενον ἐκ δύο κεραίων ἡμίσεος κύματος ἐν σειρᾷ διεγειρομένων ἐν φάσει καὶ ἀπεχουσῶν 1/4 μῆκος κύματος ἀλλήλων, εὕρισκομένων ἄνωθεν ἀντιβάρου καὶ ἐχόντων τὸν ἄξονα αὐτῶν παράλληλον πρὸς τὸν κεντρικὸν ἄξονα τοῦ διαδρόμου προσγειώσεως, τὰ δὲ μέσα αὐτῶν ἀπέχοντα μεταξύ των περίπου 1/2 μῆκος κύματος, ἐκτὸς ὀρισμένων περιπτώσεων τοῦ ἐσωτερικοῦ ραδιοσημαντήρος κατὰ τὰς ὁποίας ἢ σειρὰ τῶν κεραίων πρέπει ν' ἀποτελεῖται ἀπὸ στοιχεῖα ἡμίσεος κύματος ἐν παραλλήλῳ καὶ διεγειρόμενα ἐν φάσει.

(Ἡ γεωμετρικὴ τοποθέτησις τῶν διπόλων σχηματίζει ἐν Η ἐν ὀριζοντίᾳ θέσει).

3.1.6.9. Δέκτης ἀκριβείας ραδιοσημαντήρος καὶ τυποποιημένη κεραία.

3.1.6.9.1. Ὁ Δέκτης ἀκριβείας ὁ ἀναφερόμενος εἰς τὴν παράγραφ. 3.6.6.3.1. ἔχει τὰ ἀκόλουθα χαρακτηριστικά :

3.1.6.9.1.1. Διὰ σήματα ραδιοσυχνότητος 1000 μικροβόλτς ἐντὸς 1 ντεσιμπέλ διαμορφούμενα 95 % εἰς 400 κύκλους, 1300 κύκλους, ἢ 3000 κύκλους καὶ ἢ διαμόρφωσις χειρίζεται διὰ ταχύτητος 6 στιγμῶν ἀνὰ δεύτερον λεπτόν ἢ 2 μακρῶν νὰ δεύτερον λεπτόν, ὁ ὀπτικὸς ἐνδείκτης λει-

τουργειῖ ἐν συγχρονισμῷ μὲ τὸν χειρισμὸν δίδων ἐν καταληπτόν ἀκουστικὸν σήμα. Ἡ ὄρατὴ ἐνδείξις σβήνει διὰ μειώσεως τοῦ σήματος εἰσόδου κατὰ 2 ντεσιμπέλ.

Ἡ σβέσις θεωρεῖται ὡς τὸ 50 % τοῦ κανονικοῦ δυναμικοῦ λυχνίας. Τὸ ὡς ἀνωτέρω σήμα 1000 μικροβόλτς ἐντὸς 1 ντεσιμπέλ εἶναι δυναμικὸν ἀνοικτοῦ κυκλώματος τὸν παραγόμενον ὑπὸ πηγῆς τινὸς καὶ ἔχον ὀλικὴν σύνθεσιν ἀντίστασιν προσαρμοσθεῖσαν εἰς 50 ὧμ.

Ἐὰν δὲν καθίσταται δυνατὴ ἡ διάθεσις μιᾶς γεννητρίας σημάτων ἱκανῆς νὰ παράγῃ μίαν ἔξοδον εὖρους διαμορφωμένου εἰς βάρους 95 %, δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ ἐν χαμηλότερον βάρους διαμορφώσεως.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην τὸ κατάλληλον σήμα εἰσόδου δέον ὅπως καθορισθῇ ἐκ τῶν χαρακτηριστικῶν ἀποδόσεως τοῦ δέκτου τοῦ ἐντοπιστοῦ.

3.1.6.9.1.2. Ἡ χρησιμοποιουμένη κεραία ἀερ/φους ἀποτελεῖται ἐκ διπόλου ἡμίσεος μήκους κύματος τοποθετημένου 15 ἑκατ. (5.9. ἴντσες) κάτωθεν τοῦ κατὰ προσέγγισιν κεντρικοῦ ἄξονος τῆς μεταλλικῆς ἀτράκτου μετὰ τοῦ ἄξονος αὐτοῦ παραλλήλου πρὸς τὸν διαμήκη ἄξονα καὶ ἀπέχοντος ἐκ τῶν ἄλλων κεραϊῶν καὶ προεξοχῶν οὐχὶ ὀλιγώτερον τοῦ 1 μ. (3.2 π.). Ἡ κάθοδος ἀποτελεῖται ἐκ καλωδίου συνδεδεμένου μετὰ τῆς κεραίας εἰς ἀπόστασιν 13 ἑκατ. (5.1 ἴντσες) ἀπὸ τοῦ μέσου αὐτῆς καὶ τὸ ὁποῖον συνδέει αὐτὴν μετὰ ὁμοκέντρου γραμμῆς μεταφορᾶς 70 ὧμ. Ἡ κάθοδος συνδέεται μετὰ τῆς γραμμῆς μεταφορᾶς εἰς ἀπόστασιν 5 ἑκατ. μ. (1.9. ἴντσες) ἐκ τῆς ἐπιφανείας τῆς ἀτράκτου ἐντὸς τοῦ ἀερ/φους. Ἡ σύνθετος ἀντίστασις εἰσόδου τοῦ δέκτου εἶναι μεταξύ 50 καὶ 100 ὧμ.

3.1.6.9.1.3. Δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῶσι καὶ διαφορετικαὶ κεραϊαὶ καὶ τιμαὶ ἀντιστάσεως εἰσόδου τοῦ δέκτου. παράγουσαι ἀντίστοιχα ἀποτελέσματα, τῶν ἀνωτέρω ληφθέντων ὡς προτύπων.

3.1.6.9.1.4. Ἡ σύνθετος ἀντίστασις εἰσόδου τῶν δεκτῶν ἀκρίβειας δέον νὰ εἶναι ἀνθεκτικὴ διὰ νὰ παρουσιάσῃ μεγαλύτεραν ὁμοιομορφίαν ἀποτελεσμάτων ὅταν εὐρίσκεται ἐν χρήσει.

3.2. Προδιαγραφαὶ διὰ τὸ G.C.A. (Σύστημα προσεγγίσεως ἐλεγχομένης ἐκ τοῦ ἐδάφους).

Κατὰ τὰς προδιαγραφὰς ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν κεκλιμμένα ἀποστάσεις.

3.2.1. Τὸ σύστημα GCA περιλαμβάνει τὰ ἀκόλουθα στοιχεία :

3.2.1.1. Τὴν PAR (Συσκευὴ Radar προσεγγίσεως μετ' ἀκρίβειας).

3.2.1.2. Τὴν SRE (Συσκευὴ Radar ἀνιχνεύσεως).

3.2.2. Ὅσακις χρησιμοποιεῖται μόνον ἡ PAR, ἡ ἐγκατάστασις ἀναγνωρίζεται διὰ τοῦ ὄρου PAR ἢ Radar προσεγγίσεως μετ' ἀκρίβειας καὶ οὐχὶ διὰ τοῦ ὄρου GCA ἢ προσέγγισις ἐλεγχομένη ἐκ τοῦ ἐδάφους.

3.2.3. PAR (Συσκευὴ Radar Προσεγγίσεως μετ' ἀκρίβειας)

3.2.3.1. Κάλυψις.

3.2.3.1.1. Ἡ PAR ἀνακαλύπτει καὶ προσδιορίζει τὴν θέσιν ἀερ/φους ἐπιφανείας ἀνακλάσεως ἴσης ἢ μεγαλύτερας τῶν 15 τετρ. μέτρ. (165 τ.π.), εὐρισκομένης εἰς ἀπόστασιν τοῦλάχιστον 9 ναυτικῶν μιλίων καὶ ἐντὸς χώρου καθοριζομένου ὑπὸ ὀριζοντίου τομέως 20° καὶ κατακορύφου τοιούτου 7°.

Διὰ τὸν καθορισμὸν τῆς ἐννοίας ἐπιφανείας ἀνακλάσεως ἐνὸς ἀερ/φους δέον νὰ χρησιμοποιηθῇ ὁ ἀκόλουθος πίναξ :

- Ἰδιωτικὰ ἀεροσκάφη (Μονοκινητήρια) = 5 ἕως 10 τετρ. μέτρα (55-110 τετραγ. ποδ.).

- Μικρὰ δίκινητήρια ἀεροσκάφη = ἀπὸ 15 τετρ. μέτρ. (165 τ.π.).

- Μεσαίου μεγέθους δίκινητήρια ἀεροσκ. = ἀπὸ 25 τ.μ. (275 τ.π.).

- Τετρακινητήρια ἀεροσκάφη = ἀπὸ 50 ἕως 100 τ.μ. (550-1100 τ.π.).

3.2.3.2. Ἐγκατάστασις.

3.2.3.2.1. Ἡ PAR ἐγκαθίσταται καὶ ρυθμίζεται κατὰ τρόπον ὥστε νὰ παρέχῃ πλήρη κάλυψιν τομέως, τοῦ ὁποίου

ἡ κορυφὴ εὐρίσκεται εἰς σημεῖον ἀπέχον 150μ. (500π.) ἐκ τοῦ σημείου ἀναφορᾶς ILS πρὸς τὴν διεύθυνσιν τοῦ τέρματος τοῦ διαδρόμου προσγειώσεως καὶ ἐκτεινομένου ἐκατέρωθεν τοῦ κεντρικοῦ ἄξονος τοῦ διαδρόμου ὀριζοντίως καὶ ἀπὸ -1° ἕως +6° κατακορύφως.

Αἱ ἀπαιτήσεις αὗται δύνανται νὰ πληρωθῶσι διὰ τοποθέτησεως τῆς συσκευῆς ὀπισθεν τοῦ σημείου ἀναφορᾶς ILS πρὸς τὴν διεύθυνσιν τοῦ τέρματος διαδρόμου εἰς ἀπόστασιν 915μ. (3000π.) ἢ περισσότερον, διὰ μίαν ἀπομάκρυνσιν 120 μ. (400 π.) ἐκ τοῦ κεντρικοῦ ἄξονος τοῦ διαδρόμου ἢ εἰς ἀπόστασιν 1200 μ. (4000π.) ἢ περισσότερον διὰ μίαν ἀπομάκρυνσιν 185μ. (600π.) ἔταν ἡ συσκευὴ εἶναι εὐθυγραμμισμένη νὰ καλύπτῃ τομέα ± 10° περὶ τὸν κεντρικὸν ἄξονα τοῦ διαδρόμου. Εἰς τὴν περίπτωσιν ἡ συσκευὴ ἔχει εὐθυγραμμισθῆ ὥστε νὰ καλύπτῃ περιοχὴν 15° πρὸς τὴν μίαν πλευρὰν καὶ 5° πρὸς τὴν ἑτέραν τοῦ κεντρικοῦ ἄξονος τοῦ διαδρόμου, ἡ ἐλάχιστη ἀπόστασις τῆς ὀπισθίας τοποθετήσεως δύναται νὰ ἐλαττωθῇ εἰς 685 μ. (2250π.) καὶ 919μ. (3000π.) δι' ἀπομάκρυνσιν 120μ. (400π.) καὶ 185μ. (600 π.) ἀντιστοίχως.

3.2.3.3. Ἀκρίβεια.

3.2.3.3.1. Ἀκρίβεια ἐπὶ ὀριζοντίου ἐπιπέδου (ἄξιμουθιον).

Αἱ πληροφορίες κατὰ τὸ ὀριζόντιον ἐπίπεδον παρέχονται κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε ἐκτροπὴ πρὸς τ' ἀριστερὰ ἢ τὰ δεξιὰ ἐκ τῆς γραμμῆς πορείας νὰ γίνεται εὐκόλως ἀντιληπτῆ. Τὸ μέγιστον ἐπιτρεπτόν σφάλμα, ὅσον ἀφορᾷ ἐκτροπὴν ἐκ τῆς γραμμῆς πορείας, θὰ εἶναι 0,6 % τῆς ἀποστάσεως ἐκ τῆς πορείας τῆς PAR + 10 % τῆς ἐκτροπῆς ἐκ τῆς γραμμῆς πορείας, τὸ ὁποῖον ὅμως δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίῃ τὰ 9 μ. (30 π.). Ἡ συσκευὴ πρέπει νὰ ἔχῃ τοποθετηθῆ κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε τὸ σφάλμα τοῦ σημείου ἀναφορᾶς ILS νὰ μὴν ὑπερβαίῃ τὰ 9 μ. (30 π.). Ἐπίσης ἡ συσκευὴ πρέπει νὰ ἔχῃ εὐθυγραμμισθῆ καὶ ρυθμισθῆ, ὥστε τὸ σφάλμα ὁθόνης εἰς τὸ σημεῖον ἀναφορᾶς ILS νὰ εἶναι τὸ ἐλάχιστον δυνατὸν καὶ νὰ μὴν ὑπερβαίῃ τὸ 0,3 % τῆς ἀποστάσεως ἐκ τῆς κεραίας τῆς PAR, ὅπωςδὴποτε δὲ νὰ μὴν εἶναι μεγαλύτερον τῶν 4,5 μ. (15 π.). Θὰ πρέπει νὰ εἶναι δυνατὸν νὰ διακρίνονται 2 ἀερ/φην, τὰ ὁποῖα εὐρίσκονται εἰς ὀριζοντίαν ἀπόστασιν μεταξύ των 1,2°.

3.2.3.3.2. Κατακόρυφος ἀκρίβεια.

Αἱ πληροφορίες κατὰ τὸ κατακόρυφον ἐπίπεδον παρέχονται κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε κατακόρυφος ἐκτροπὴ ἐκ τῆς τροχιᾶς καθόδου, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ὁποίας ἔχει ἐγκατασταθῆ ἡ συσκευὴ, νὰ εἶναι εὐκόλως ἀντιληπτῆ. Τὸ μέγιστον ἐπιτρεπτόν σφάλμα, ὅσον ἀφορᾷ ἐκτροπὴν ἐκ τῆς γραμμῆς πορείας, πρέπει νὰ εἶναι 0,4 % τῆς ἀποστάσεως ἐκ τῆς κεραίας τῆς PAR + 10 % τῆς πραγματικῆς μετατοπίσεως ἐκ τοῦ ἐκλεγέντος ἴχνους καθόδου, μὴ δυνάμενον πάντως νὰ ὑπερβῇ τὰ 6 μ. (20 π.).

Ἡ συσκευὴ ἐγκαθίσταται κατὰ τρόπον ὥστε τὸ σφάλμα εἰς τὸ σημεῖον ἀναφορᾶς ILS νὰ μὴν ὑπερβαίῃ τὰ 6 μ. (20 π.). Ἡ συσκευὴ εὐθυγραμμίζεται καὶ ρυθμίζεται, ὥστε τὸ σφάλμα ὁθόνης εἰς τὸ σημεῖον ἀναφορᾶς ILS νὰ εἶναι τὸ ἐλάχιστον δυνατὸν καὶ νὰ μὴν ὑπερβαίῃ τὸ 0,2 % τῆς ἀποστάσεως ἐκ τῆς κεραίας PAR, νὰ μὴ δύναται δὲ ὅπωςδὴποτε νὰ ὑπερβῇ τὰ 3 μ. (10 π.). Πρέπει νὰ εἶναι δυνατὸς ὁ διαχωρισμὸς δύο ἀεροσκαφῶν ἀπεχόντων κατακορύφως ἀπ' ἀλλήλων 0,6°.

3.2.3.3.3. Ἀκρίβεια ἀποστάσεως.

Τὸ σφάλμα ἐνδείξεως ἀποστάσεως ἐκ τοῦ σημείου ἀναφορᾶς ILS δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὰ 30 μ. (100 π.) + 3 % τῆς ἀποστάσεως ἐκ τοῦ σημείου ἀναφορᾶς ILS. Θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ διακρίνονται 2 ἀερ/φην εὐρισκόμενα ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ἀξιμουθίου καὶ ἀπέχοντα ± 120 μ. (400π.) ἀπ' ἀλλήλων.

3.2.3.4. Δέον ὅπως παρέχονται ὁδηγίαι πρὸς τὸ καθοδηγούμενον ἀερ/φος, ἵνα καθίσταται δυνατὸν εἰς αὐτὸ νὰ καθορίζῃ τὴν θέσιν αὐτοῦ ἐν σχέσει πρὸς ἕτερα ἀεροσκάφη ἢ ἐμπόδια. Αἱ ἐνδείξεις πρέπει ὡσαύτως νὰ ἐπιτρέπουν ἐκτίμησιν τῆς ταχύτητος ἐδάφους ὡς καὶ τῆς τοιαύτης ἐξόδου προσεγγίσεως εἰς τὸ ἐπιθυμητὸν ἴχνος πτήσεως.

3.2.3.5. Αί όδηγίαί άνανεούονται όλοσχερώς τουλάχιστον άπαξ ανά δευτερόλεπτον.

3.2.4. SRE (Συσκευή Radar Άνιχνεύσεως)

3.2.4.1. 'Η SRE πρέπει κατ' ελάχιστον όριον να καλύπτη όλας τās κατωτέρω εύρειας άπαιτήσεως κατὰ την λειτουργίαν της, εν συσχετισμῷ με την του GCA

3.2.4.2. Κάλυψις

3.2.4.2.1. 'Η SRE πρέπει να είναι ικανή να ανακαλύπτη (άνιχνεύη) άεροσκάφη περιφερείας ήχους 15 τετραγωνικών μέτρων (165 τετρ. ποδῶν) και μεγαλύτερας άτινα εύρίσκονται εντός της γραμμής ύψους της κεραίας, εντός χώρου περιγραφομένου ως κατωτέρω :

Στροφή 360ο περί την κεραίαν κατακορύφου επιπέδου επιφανείας, απέχουσα εκ του όριζοντίου επιπέδου ένθα ή κεραία 1,50 και εκτεινομένου εκ του αυτού σημείου κεραίας 20 ν.μ. 'Ωσαύτως απέχουσα εκ της επί του σημείου κεραίας καθέτου επιπέδου επιφανείας 200 και εις ύψος 8.000π (2400 μ) εις όριζοντίαν και πάλιν άπόστασιν 20 ν.μ.

3.2.4.2.2. Δέον να καταβάλωνται προσπάθειαι ώστε να αύξάνηται ό χώρος καλύψεως εντός του όποιου άεροσκάφος επιφανείας ανακλάσεως 15.τ.μ. (165 τ.π.) θα δύναται να ανακαλυφθῆ, άντικαθιστωμένων των δεδομένων της παραγράφου 3.2.4.2.1. δια των ακόλουθων :

"Όπου 1,50	ανάγνωσι 0,50
» 20 ναυτ. μιλ.	» 25 ναυτ. μίλια
» 2400μ (8000π)	» 3000μ(10.000π)
» 200	» 300

3.2.4.3. 'Ακρίβεια

3.2.4.3.1. 'Ακρίβεια επί όριζοντίου επιπέδου (άζιμούθιον)

Αί ένδειξεις θέσεως κατὰ το όριζόντιον επίπεδον δέν θα απέχουν περισσότερο των  $\pm 20$  εκ της άληθοῦς θέσεως. Πρέπει να είναι δυνατόν να διακρίνονται δύο άεροσκάφη εύρισκόμενα εις θέσεις άπεχούσας μεταξύ των 40 όριζοντίως.

3.2.4.3.2. 'Ακρίβεια άποστάσεως

Το σφάλμα ένδειξεως άποστάσεως δέον όπως μη υπερβαίνει το 50 ]ο της άληθοῦς άποστάσεως, όπωςδήποτε δέν θα είναι μεγαλύτερον των 150μ (490π). 'Ωσαύτως πρέπει να είναι δυνατός ό διαχωρισμός επί της όθόνης 2 άερ]φῶν, τὰ όποία χωρίζονται δι' άποστάσεως ίσης προς το 1 ο ]ο της άληθοῦς άποστάσεως αυτών εκ του σημείου παρατηρήσεως. 'Η μεταξύ των άποστάσεις αυτη δέον να μη είναι μεγαλύτερα των 230μ.(750π)

3.2.4.3.2.1. Δια συσκευάς κατασκευασθείσας μετά την ήμερομηνίαν ίσχύος του παρόντος, το σφάλμα ένδειξεως δέν θα υπερβαίνει τὰ 3 ο ]ο της άληθοῦς άποστάσεως, πάντως δέν θα είναι μεγαλύτερον των 150μ. (490π)

3.2.4.4. 'Η συσκευή δέον να δύναται να παρέχη ανά 4' νέας πληροφορίας σχετικῶς με την άπόστασιν και την διόπτεισιν παντός άερ]φους, ίπταμένου εντός του χώρου καλύψεως αυτης.

3.2.4.5. Θα καταβάλωνται προσπάθειαι δια να ελαττώνονται όσον το δυνατόν περισσότερο αι ένοχλήσεις, αι προερχόμεναι εξ ανακλάσεων επί επιγείων άντικειμένων, επί νεφῶν ή βροχῆς.

3.3. Προδιαγραφαι 'Εντοπιστῶν (Ραδιοφάρων Μέσων συχνοτήτων χρησιμοποιουμένων συμπληρωματικῶς εις τās έγκαταστάσεις ILS).

3.3.1. 'Εγκατάστασις.

3.3.1.1. "Όπου χρησιμοποιούονται έντοπισται ως βοήθημα εις την τελικήν προσέγγισιν, θα πρέπει, κατὰ προτίμησιν, να εγκαθίστανται εις την θέσιν του έξωτερικου Ραδιοσημαντήρος ή του μέσου τοιούτου ή εις άμφοτέρας τās θέσεις, έφ' όσον διατίθενται έντοπισται.

"Όπου έχουν εγκατασταθῆ έντοπισται εις άμφοτέρας τās θέσεις μέσου και έξωτερικου ραδιοσημαντήρος, είναι προτιμώτερον, έφ' όσον είναι πρακτικῶς δυνατόν, να εγκαθίστανται επί της ίδιας πλευράς της προεκτάσεως του κεντρικου άξονος του διαδρόμου, να ή προσδιοριζομένη ύπ' αυτών πορεία άποτελῆ εύθειαν περισσότερο παράλληλον προς τον κεντρικόν άξονα του διαδρόμου προσγειώσεως.

'Όσάκις το ILS συμπληροῦται δι' ενός μόνον έντοπιστου, οὔτος εγκαθίσταται εις την θέσιν του έξωτερικου Ραδιοσημαντήρος.

'Όσάκις εγκαθίστανται έντοπισται εις άμφοτέρας τās θέσεις του μέσου και έξωτερικου Ραδιοσημαντήρων, είναι προτιμώτερον οὔτοι να τοποθετώνται, εάν είναι έφικτόν, επί της αυτης πλευράς της προεκτάσεως της κεντρικῆς γραμμής του διαδρόμου προσγειώσεως, να παρέχεται εν ίχνος μεταξύ των έντοπιστῶν, όπερ θα εύρίσκειται κατὰ το μάλλον ή ήττον παραλλήλως προς την κεντρικήν γραμμην του διαδρόμου προσγειώσεως.

3.3.2. Τεχνικά χαρακτηριστικά.

3.3.2.1. "Εκαστος έντοπιστής εκπέμπει συνεχές φέρον κύμα και άναγνωρίζεται δια χειρισμοῦ διαμορφώσεως εύρους.

3.3.2.2. Αί συχνότητες ελέγχονται εκ των διαθεσίμων της εκχωρηθείσης προς τον σκοπόν τουτον ζώνης μεταξύ 200 και 1750 χιλ/κλων.

3.3.2.3. Είς περιπτώσεις χρησιμοποίησεως δύο έντοπιστῶν, ή άπόστασις μεταξύ της συχνότητος εκπομπῆς του έξωτερικου και του έσωτερικου έντοπιστου δέν θα πρέπει να είναι μικρότερα των 15 χιλ/κλων, να εξασφαλίζεται άκριβῆς λειτουργία της ραδιοπυξίδος, αλλά οὔτε, ει δυνατόν και μεγαλύτερα των 25 χιλ/κλων, να εξασφαλισηται ταχεία άλλαγή συχνότητος μετά την διέλευσιν δια του έξωτερικου ραδιοσημαντήρος, εις τās περιπτώσεις κατὰ τās όποιās άερ]φος διαθέτει μόνον μίαν ραδιοπυξίδα.

3.3.2.4. Το άκτινοβολούμενον φέρον κύμα είναι τοιούτον, ώστε να παράγη πεδίου ισχύος 50 έως 150 μικροβόλτ ανά μέτρον επί άποστάσεως 10 ναυτικῶν μιλίων.

3.3.2.5. 'Η συχνότης διαμορφώσεως είναι 1020 κύκλοι  $\pm 50$  κύκλοι.

3.3.2.6. Το βάθος διαμορφώσεως είναι τουλάχιστον 80 %.

3.3.2.7. Το σῆμα άναγνωρίσεως εκπέμπεται μετά ταχύτητος 7 λέξεων περίπου κατὰ πρώτον λεπτόν και επαναλαμβάνεται τουλάχιστον 8 φορές ανά πρώτον λεπτόν.

3.3.2.8. Κατάλληλον όργανον ύπάρχει εις σημείον έλέγχου, όπερ χειριζόμενον οὔχι αυτομάτως, επιτυγχάνει τον έλεγχον τουτον.

3.4. Προδιαγραφαι του VOR (VHF Πανκατευθυντικῶς ραδιοφάρου).

3.4.1. Γενικά.

3.4.1.1. Οί ραδιοφάροι VOR αναλόγως της δυνατότητος καλύψεως διακρίνονται εις Α' και Β' Κατηγορίας.

Το VOR κατασκευάζεται και ρυθμίζεται κατὰ τοιούτον τρόπον, ώστε όμοιαι ένδειξεις των όργάνων άερ]φους να ανταποκρίνονται εις ίσας, κατὰ την φοράν των δεικτῶν του ώρολογίου, γωνιακάς έκτροπάς (διοπτεύσεις) μόρια προς μόριαν εκ του Μαγνητικου Βορρά, μετρωμένας από την θέσιν του VOR.

3.4.1.2. Το VOR άκτινοβολεί φέρον κύμα, όπερ φέρει δύο χωριστάς διαμορφώσεις, 30 κύκλων εκάστη. 'Η μία είναι τοιαύτη ώστε ή φάσις της να είναι ανεξάρτητος της διοπτεύσεως του σημείου παρατηρήσεως ( φάσις άναφοράς ).

'Η έτέρα διαμόρφωσις ( μεταβλητή φάσις ) είναι τοιαύτη ώστε ή φάσις της εις το σημείον παρατηρήσεως να διαφέρει εκ της φάσεως άναφοράς κατὰ μίαν γωνίαν ίσην προς την διόπτεισιν του σημείου παρατηρήσεως εν σχέσει προς το VOR.

3.4.1.3. Αί δύο διαμορφώσεις πρέπει να είναι εν φάσει κατὰ μήκος του μεσημβρινου άναφοράς του διερχομένου δια του σταθμου.

Δύο διαμορφώσεις εύρίσκονται εν φάσει όσάκις λαμβάνουν ταυτοχρόνως τās μεγίστας αυτών τιμάς, όποτε και ή τιμή του φέροντος κύματος γίνεται μεγίστη.

3.4.2. Ραδιοσυχνότης.

3.4.2.1. Το VOR λειτουργεί εις περιοχήν 112 έως 118 μ/κλων, εξαίρεσει της περιπτώσεως καθ' ήν αι συχνότητες 108 — 112 μ/κλων δύναται να χρησιμοποιηθῶσι συμφώνως προς τās προβλέψεις του Β' μέρος παρ. 4.2.1., κατὰ την όποίαν ή χρῆσις των άνωτέρω συχνοτήτων έχει γίνει άπο-



δεκτή. Ἡ χαμηλοτέρα ἐκχωρητέα συχνότης εἶναι 112.0 μ/κλοι καὶ ἡ ὑψηλοτέρα τοιαύτη 117.9 μ/κλοι. Ἡ ἀπόστασις μεταξύ διαύλων εἶναι 100 χιλ/κλοι. Ἡ ἀνοχή συχνότητος τοῦ φέροντος κύματος εἶναι  $\pm 0,005 \%$ .

3.4.3. Πόλωσις καὶ ἀκρίβεια κύματος.

3.4.3.1. Ἡ ἐκπομπὴ τοῦ VOR εἶναι πολωμένη ὀριζοντίως. Ἡ καθέτως πολωμένη συνιστώσα τῆς ἀκτινοβολίας εἶναι ὅσον τὸ δυνατόν μικροτέρα, μὴ δυναμένη νὰ ὀριζοντίως ἀπολύτως.

3.4.3.2. Ἡ ἀκρίβεια τῶν πληροφοριῶν διοπτύσεως τῶν μεταδιδόμενων διὰ τῆς ὀριζοντίας πολωμένης ἀκτινοβολίας τοῦ VOR εἰς ἀπόστασιν περίπου 4 μιλίων κύματος δι' ἅσας τὰς κατακορύφους γωνίας ἀπὸ 40° μοίρας, μετρούμενας ἐκ τοῦ κέντρου τοῦ συστήματος κεραιῶν VOR εἶναι μέχρι 2+.

3.4.4. Κάλυψις

3.4.4.1. Τὸ VOR A' Κατηγορίας παρέχει σήματα κατάλληλα, ἐπιτρέποντα ἱκανοποιητικὴν λειτουργίαν τυπικῆς ἐγκαταστάσεως ἀερίφους εὐρισκομένου ἐντὸς τοῦ ὀπτικού πεδίου τῆς κεραιᾶς τοῦ VOR, εἰς ἀπόστασιν ἄνω τῶν 100 ναυτικῶν μιλίων καὶ κατακορύφως μέχρι γωνίας 40°.

3.4.4.2. Ἡ ἰσχύς τῆς συχνότητος ἐξόδου τοῦ πομποῦ A' κατηγορίας δεόν νὰ εἶναι περίπου 200 W.

Συσκευὴ σχεδιασθεῖσα ἵνα ἀνταποκριθῆ εἰς τὰς προδιαγραφὰς VOR A' Κατηγορίας γενικῶς, παρέχει ἀξιόπιστον ἀπόδοσιν εἰς ἀπόστασιν 200 ναυτικῶν μιλίων ἐπὶ ἐπιπέδων μεταξύ γραμμῆς ὄψεως ἀσυρμάτου καὶ 40 μοιρῶν.

3.4.4.3. Τὰ VOR B' Κατηγορίας δεόν ὅπως παρέχουσι σήματα τοιαῦτα ὥστε νὰ ἐπιτρέπωσιν ἱκανοποιητικὴν λειτουργίαν μιᾶς τυπικῆς ἐγκαταστάσεως ἀεροσκάφους εἰς ἀπόστασιν τοῦλάχιστον 25 ναυτικῶν μιλίων καὶ εἰς γωνίας ἐπιπέδου τοῦλάχιστον 40 μοιρῶν.

3.4.5. Διαμορφώσεις ναυτικῶν σημάτων.

3.4.5.1. Ἡ συχνότης τοῦ φέροντος κύματος θεωρούμενη εἰς οἰονδήποτε σημεῖον τοῦ χώρου εἶναι διαμορφωμένη κατὰ πλάτος ὑπὸ δύο σημάτων ὡς ἀκολούθως :

α) Ὑπὸ μιᾶς μέσης συχνότητος 9960 κύκλων σταθεροῦ εὗρους, διαμορφωμένης κατὰ συχνότητα ὑπὸ 30 κύκλων καὶ ἐγούσης συντελεστὴν ἀποκλίσεως 16 (δηλ. ὄρια συχνότητος 9480 καὶ 10.440 κύκλους).

Ἡ συνιστώσα τῶν 30 κύκλων τοῦ σήματος τούτου ἀποτελεῖ τὴν φάσιν ἀναφορᾶς ».

β) Ὑπὸ περιστρεφόμενης ἀκτινοβολίας 30 κύκλων (πολοδιαγράμματα σχήματος 8). Τὸ σῆμα τούτου εἶναι ἡ « μεταβλητὴ φάσις ».

3.4.5.2. Τὸ βάθος διαμορφώσεως τοῦ φέροντος κύματος, τὸ προκαλούμενον ὑπὸ τῆς συχνότητος τῶν 9960 κύκλων, κυμαίνεται μεταξύ τῶν ὀρίων 28 % καὶ 32 %.

3.4.5.3. Τὸ βάθος διαμορφώσεως συχνότητος τοῦ φέροντος κύματος τὸ προκαλούμενον ὑπὸ τῶν 30 κύκλων « μεταβλητῆς φάσεως », θεωρούμενον εἰς οἰονδήποτε κατακόρυφον γωνίαν μέχρι 5°, κυμαίνεται μεταξύ 28 % καὶ 32 %.

3.4.5.4. Αἱ διαμορφώσεως συχνότητος τῆς φάσεως ἀναφορᾶς καὶ τῆς μεταβλητῆς τοιαύτης εἶναι 30 κύκλοι + 1.0 %.

3.4.5.5. Ἡ μέση συχνότης τῆς διαμορφώσεως τῶν 9960 κύκλων εἶναι 9960 κύκλοι  $\pm 1 \%$ .

3.4.5.6. Τὸ παρουσιαζόμενον εἰς τὴν ἰσχὴν συχνότητος ἐξόδου ἐκ τοῦ πομποῦ ποσοστὸν διαμορφώσεως εὗρους τῆς συχνότητος τῶν 9960 κύκλων δὲν πρέπει νὰ εἶναι μεγαλύτερον τοῦ 5 %.

3.4.6. Δίαυλος Ραδιοτηλεφωνίας καὶ ἀναγνωριστικόν.

3.4.6.1. Ἐὰν τὸ VOR διαθέτῃ καὶ διάυλον ταυτοχρόνου ἐπικοινωνίας ἐδάφους ἀέρος, οὗτος λειτουργεῖ ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ κύματος τοῦ χρησιμοποιουμένου διὰ τὴν ραδιοναυτιλίαν.

Ἡ ἀκτινοβολία ἐπὶ τοῦ διαύλου εἶναι ὀριζοντίως πολωμένη.

3.4.6.2. Τὸ μέγιστον βάθος διαμορφώσεως τοῦ φέροντος κύματος ἐπὶ τοῦ διαύλου ἐπικοινωνίας δὲν εἶναι μεγαλύτερον τῶν 30 %.

3.4.6.3. Τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς ἀκουστικῆς συχνότητος τοῦ διαύλου ὀμιλίας εἶναι μέχρι 3 DB, ἀντιστοιχοῦντα εἰς συχνότητα 1000 κύκλων ἐπὶ περιοχῆς 200 ἕως 3000 κύκλων.

3.4.6.4. Τὸ VOR παρέχει τοῦλάχιστον ἐκπομπὴν σήματος ἀναγνωρίσεως ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ φέροντος κύματος τοῦ χρησιμοποιουμένου διὰ τὴν ναυτιλίαν. Ἡ ἀκτινοβολία τοῦ σήματος ἀναγνωρίσεως εἶναι ὀριζοντίως πολωμένη.

3.4.6.5. Διὰ τὸ σῆμα ἀναγνωρίσεως, τὸ ὅποῖον ἀποτελεῖται ἐκ δύο ἢ τριῶν γραμμῶν, χρησιμοποιεῖται ὁ Διεθνῆς Κωδὶξ Μόρς.

Τοῦτο ἐκπέμπεται μετὰ ταχύτητος περίπου 7 λέξεων ἀνὰ πρῶτον λεπτὸν καὶ ἐπαναλαμβάνεται τοῦλάχιστον ἀπαῖ ἀνὰ 30', ἡ δὲ συχνότης διαμορφώσεως εἶναι 1020 κύκλοι +50 κύκλοι.

3.4.6.6. Τὸ βάθος εἰς τὸ ὅποῖον ἔχει διαμορφωθῆ τὸ φέρον κύμα ὑπὸ τοῦ συστήματος ἀναγνωρίσεως εἶναι περίπου 10 %.

3.4.6.7. Ἡ ἐκπομπὴ ὀμιλίας ἢ τοῦ σήματος ἀναγνωρίσεως ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει παρεμβάλλεται εἰς τὴν βασικὴν λειτουργίαν τοῦ ὄργανου. Ὅταν ἐκπέμπεται ἡ ὀμιλία τὸ σῆμα ἀναγνωρίσεως διακόπτεται.

3.4.7. Ἐλεγχος.

3.4.7.1. Κατάλληλον ὄργανον ἐγκατεστημένον εἰς τὸ πεδῖον ἀκτινοβολίας παρέχει σήματα διὰ τὴν λειτουργίαν αὐτομάτου συσκευῆς ἐλέγχου, ἥτις διαβιβάζει εἰδοποίησιν εἰς σημεῖον ἐλέγχου καὶ διακόπτει τὰς συνιστώσας ἐνδείξεως διοπτύσεως ἐκ τοῦ ἀκτινοβολουμένου κύματος, ἐν περιπτώσει :

α) Μεταβολῆς τῶν ὑπὸ τοῦ VOR ἐκπεμπομένων διοπτύσεων μεγαλύτερας τῆς μιᾶς μοίρας εἰς τὴν θέσιν ὄργανου ἐλέγχου.

β) Μεταβολῆς κατὰ 15 % τοῦ δυναμικοῦ εἰς τὸ ὄργανον ἐλέγχου τοῦ προκαλουμένου ὑπὸ ἐνὸς ἐκάστου τῶν σημάτων τῆς φάσεως ἀναφορᾶς καὶ τῆς μεταβλητῆς τοιαύτης.

3.4.7.2. Βλάβη τοῦ ὄργατου ἐλέγχου συνεπάγεται αὐτομάτως τὴν διακοπὴν τῶν ὑπὸ τοῦ VOR ἐκπεμπομένων πληροφοριῶν διοπτύσεως.

3.5. Προδιαγραφαὶ διὰ τοὺς NDB (Ραδιοφάροι μὴ κατευθυνόμενης ἐκπομπῆς χαμηλῶν καὶ μέσων συχνότητων LF/MF).

3.5.1. Κάλυψις.

3.5.1.1. Θεωρητικὴ Κάλυψις.

Καλεῖται ἡ περίξ ραδιοφάρου NDB περιοχῆ, ἐντὸς τῆς ὁποίας ἡ ἰσχύς τοῦ καθέτου πεδίου κύματος ἐπιφανείας ὑπερβαίνει τὴν ἐλάχιστην τιμὴν τὴν καθορισθεῖσαν διὰ τὴν γεωγραφικὴν περιοχὴν εἰς ἣν εὐρίσκεται ἐγκατεστημένος ὁ ραδιοφάρος.

Ὁ ὀρισμὸς οὗτος σκοπὸν ἔχει τὸν καθορισμὸν μεθόδου ρυθμίσεως ραδιοφάρων, ἐκ τῆς ὁποίας νὰ προκύπτῃ κανονικὴ κάλυψις ἐν ἀπουσίᾳ ἐκπομπῆς κύματος χώρου καὶ ἡ ἀνωμάλου διαδόσεως ἐκ τοῦ ραδιοφάρου ἢ παρεμβολῶν ἐξ ἄλλων LF/MF ραδιοσεικλιῶν, λαμβανόμενου ὅμως ὑπ' ὄψιν τοῦ ἀτμοσφαιρικοῦ θορύβου τῆς γεωγραφικῆς περιοχῆς εἰς ἣν εὐρίσκεται ἐγκατεστημένος ὁ ραδιοφάρος.

3.5.1.1.1. Ἡ ἐλάχιστη τιμὴ τῆς ἰσχύος πεδίου εἰς τὴν θεωρητικὴν περιοχὴν καλύψεως ἐνὸς NDB, εἰς περιοχὴν εἰς τὴν ὁποίαν ὁ βαθμὸς ἀτμοσφαιρικοῦ θορύβου εἶναι ὀλιγώτερος τοῦ 4, θὰ πρέπει νὰ εἶναι 70 UV/M.

Ὅταν ὁ ραδιοφάρος εὐρίσκεται εἰς περιοχὴν εἰς τὴν ὁποίαν ὁ βαθμὸς θορύβου εἶναι 4 ἢ μεγαλύτερος, τότε αὕτη πρέπει νὰ εἶναι 120 UV/M.

Εἰς περιπτώσεις ἰσχυροῦ ἀτμοσφαιρικοῦ θορύβου ἀπαιτεῖται ἰσχύς πεδίου σημαντικῶς ὑπερβαίνουσα τὴν ἀνωτέρω, ἵνα ὁ ραδιοφάρος παρέχῃ ἱκανοποιητικὴν ἐξυπηρέτησιν ἐντὸς τῆς θεωρητικῆς περιοχῆς καλύψεως αὐτοῦ. Ἡ ἰσχύς πεδίου πάντως, βασιζέται ἐπὶ τῆς πρακτικῆς πείρας καὶ προκύπτει ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τοῦ τεχνικῶς ἐπιθυμητοῦ καὶ οἰκονομικῶς δυνατοῦ.

Ἡ ἐκλογὴ τῆς καταλλήλου τοποθεσίας καὶ τοῦ χρόνου διὰ τὴν μέτρησιν τῆς ἰσχύος πεδίου, εἶναι σημαντικὸς παρά-

γων πρὸς ἀποφυγὴν ψευδῶν ἀποτελεσμάτων διὰ τὴν τοποθεσίαν, δι' ἣν ἐκτελεῖται ἡ μέτρησις. Τοποθεσίαι ἐπὶ ἐναερίων διαδρόμων, εὐρισκομένων εἰς τὴν περὶ τὸν ραδιοφάρον περιοχὴν, ἀποτελοῦν κατὰ τὴν μέτρησιν τὰς πλέον ἀξιοσημειώτους θέσεις.

### 3.5.1.2. Πραγματικὴ κάλυψις.

Καλεῖται ἡ περιβάλλουσα ραδιοφάρον περιοχὴ ἐντὸς τῆς ὁποίας δύνανται νὰ ἐπιτευχθῶν διοπτεύσεις ἀκρίβειας, ἐπαρκοῦς διὰ τὴν φύσιν τῆς λειτουργίας τὴν ὁποίαν ἐκτελεῖ οὗτος. Αὕτη διαφέρει τῆς θεωρητικῆς κατὰ τὸ ὅτι ἐξαρτᾶται ἐκ συντελεστῶν, ἢ ἐπίδρασις τῶν ὁποίων ποικίλει ἀναλόγως τῶν συνθηκῶν διαδόσεως καθ' ὄρισμένον χρόνον. Ἐνῶ ἡ πραγματικὴ κάλυψις κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἡμέρας δύνανται νὰ πλησιάζῃ τὴν θεωρητικὴν, κατὰ τὴν νύκτα δύνανται νὰ διαφέρῃ οὐσιαστικῶς ταύτης.

Ἐπίσης, ἐφ' ὅσον ἡ ἀπαιτούμενη ἀκρίβεια διὰ διαφορῶν ἐφαρμογῶν δυνατὸν νὰ εἶναι διαφορετικὴ, ὡς π.χ. διὰ λειτουργίαν σημάσεως θέσεως καὶ διὰ τοιαύτην προσπλεύσεως, ἡ πραγματικὴ κάλυψις δύνανται νὰ διαφέρῃ ἀναλόγως τοῦ σκοποῦ διὰ τὸν ὁποῖον χρησιμοποιεῖται ὁ ραδιοφάρος.

### 3.5.2. Ταξινόμησις.

3.5.2.1. Ἡ ταξινόμησις τῶν NDB, ἐκτὸς τῶν χρησιμοποιουμένων κατὰ κύριον λόγον ὡς τμήματα συστήματος προσεγγίσεως δι' ὀργάνων κατὰ τὴν προσγείωσιν, βασίζεται ἐπὶ τοῦ μέσου ὄρου τῆς ἀκτίνος τῆς θεωρητικῆς καλύψεως αὐτῶν ὡς κάτωθι :

α) ραδιοφάροι ἔχοντες μέσον ὄρον ἀκτίνος θεωρητικῆς καλύψεως μεγαλύτερον τῶν 150 ναυτικῶν μιλίων δεικνύονται ὑπὸ τοῦ πολλαπλασίου τῶν 50 ναυτικῶν μιλίων τοῦ πλησιεστέρου πρὸς τὸν μέσον ὄρον τῆς ἀκτίνος καλύψεως τοῦ ραδιοφάρου.

β) Ραδιοφάροι ἔχοντες μέσον ὄρον ἀκτίνος θεωρητικῆς καλύψεως τοῦλάχιστον 25 ναυτικὰ μίλια, ἀλλὰ μὴ ὑπερβαίνοντα τὰ 150 ναυτικὰ μίλια, δεικνύονται ὑπὸ τοῦ πολλαπλασίου τῶν 25 ναυτ. μιλίων τοῦ πλησιεστέρου πρὸς τὸν μέσον ὄρον ἀκτίνος καλύψεως τοῦ ραδιοφάρου.

3.5.2.2. Ὅσαίς ἡ θεωρητικὴ κάλυψις ἐνὸς NDB εἶναι οὐσιαστικῶς διάφορος εἰς διαφορῶν ἀξιοσημειώτους τομεῖς ἐξυπηρετουμένους ὑπὸ τοῦ ραδιοφάρου, ἡ ταξινόμησις αὐτοῦ ἐκφράζεται μὲ τὰ ὅρια τοῦ μέσου ὄρου τῆς ἀκτίνος τῆς θεωρητικῆς καλύψεως αὐτοῦ καὶ τὰ ὅρια ἑκάστου τομέως, ὡς ἀκολούθως :

Ἀκτὶς καλύψεως τοῦ τομέως, γωνιακὰ ὅρια τοῦ τομέως ἐκφραζόμενα ὡς δεξιόστροφος μαγνητικαὶ διοπτεύσεις ἐκ τοῦ ραδιοφάρου.

Ὁ μέσος ὄρος ἀκτίνος καλύψεως δοθέντος τομέως τῆς θεωρητικῆς καλύψεως εἶναι ἴσος πρὸς τὴν ἀκτῖνα τοῦ ἀντιστοίχου τομέως τοῦ ἔχοντος τὸ αὐτὸ ἐμβαδόν.

### 3.5.3. Περιορισμοὶ εἰς τὴν ἰσχὴν ἀκτινοβολίας.

Ἡ ἀκτινοβολουμένη ἰσχύς ἐνὸς NDB δέον νὰ μὴ ὑπερβαίῃ πλέον τῶν 2DB τὴν ἀπαραίτητον τοιαύτην διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῆς θεωρητικῆς καλύψεως τῆς γενομένης ἀποδεκτῆς διὰ τὸν ραδιοφάρον τοῦτον, ἐκτὸς ἐὰν ἡ αὐξήσις ταύτης ἔχει συμφωνηθῇ περιοχικῶς ἢ δὲν προκαλεῖ ἐπιβλαβῆ παρεμβολὴν εἰς ἄλλας ραδιοευκολίας.

### 3.5.4. Ραδιοσυχνότητες

3.5.4.1. Αἱ ἐκχωρηθεῖσαι εἰς τοὺς NDB ραδιοσυχνότητες ἐκλέγονται ἐκ τῶν διαθέσιμων εἰς τὸ τμήμα τοῦ φάσματος μεταξύ 200 καὶ 1750 KG.

3.5.4.2. Αἱ παραδεκταὶ ἀνοχαὶ συχότητος διὰ τοὺς NDB εἶναι αἱ ἐπιθέμεναι εἰς τοὺς Κανονισμοὺς Ραδιοεπικοινωνιῶν τῆς ITU (Atlantic City) ἀρθρον 17 RR397 καὶ Παράρτημα 3RR, ὡς ἐκυρώθησαν διὰ τοῦ AN 964/49, κυρωθέντος διὰ τοῦ ΝΔ 1154/49.

3.5.4.3. NDB ἐγκατασταθέντες μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἰσχύος τῶν παρόντων προδιαγραφῶν, σχεδιάζονται ὥστε

νὰ προβλέπεται ἔλεγχος τοῦ φέροντος κύματος αὐτῶν ὑπὸ κρυστάλλου.

### 3.5.5. Ἀναγνώρισις.

3.5.5.1. Ἐκαστος NDB ἀναγνωρίζεται ὑπὸ μιᾶς ὁμάδος ἐκ δύο ἢ τριῶν γραμμάτων μόρε, ἐκπεμπομένων μετὰ ταχύτητος 7 λέξεων ἀνὰ πρῶτον λεπτόν περίπτου, πλὴν τῆς περιπτώσεως τῶν ὠκεανίων σταθμῶν πλοίων, ὅπου δύναται νὰ προστεθοῦν εἰς ἡ περισσότεροι ἀκέραιοι ἀριθμοὶ εἰς τὰ γράμματα ἀναγνώρισεως.

3.5.5.2. Ἡ πλήρης ἀναγνώρισις ἐκπέμπεται τοῦλάχιστον ἀνὰ 30" ἐκτὸς ἐὰν ἡ ἀναγνώρισις τοῦ ραδιοφάρου ἐκτελεῖται διὰ χειρισμοῦ τοῦ φέροντος κύματος. Εἰς τὴν τελευταίαν περίπτωσιν ἡ ἀναγνώρισις ἐπαναλαμβάνεται κατὰ διαστήματα ἐνὸς λεπτοῦ, ἐκτὸς ἐὰν βραχύτερον διάστημα δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς εἰδικούς σταθμούς NDB, ὅταν τοῦτο τυγχάνῃ ἐπιθυμητὸν διὰ τὴν ἀποδοτικώτεραν λειτουργίαν τούτων.

3.5.5.3. Τὸ ἀναγνωριστικὸν τῶν NDB, τῶν χρησιμοποιουμένων κυρίως ὡς βοηθημάτων προσεγγίσεως καὶ κρατήσεως εἰς τὴν γειτνιαζούσαν περιοχὴν ἀεροδρομιῶν καὶ ἐχόντων θεωρητικὴν κάλυψιν ὀλιγωτέραν τῶν 50 ναυτικῶν μιλίων, πρέπει νὰ ἐκπέμπηται τοῦλάχιστον 8 φορές κατὰ λεπτόν.

3.5.5.4. Ἡ χρησιμοποιουμένη διαμόρφωσις διὰ τὴν ἀναγνώρισιν εἶναι 1020 κύκλοι  $\pm$  50 κύκλοι.

### 3.5.6. Χαρακτηριστικὰ ἐκπομπῶν.

Αἱ κάτωθι προδιαγραφαὶ δὲν ἀποκλείουν τὴν χρησιμοποίησιν διαμορφώσεων ἢ τύπων διαμορφώσεως δυναμένων νὰ χρησιμοποιηθῶσιν εἰς τοὺς NDB ἐπιπροσθέτως τῶν καθορισθειῶν διὰ τὴν ἀναγνώρισιν αὐτῶν, ὑπὸ τὸν ὅρον, ὅτι αἱ ἐπὶ πλέον διαμορφώσεις αὗται δὲν ἐπιδρῶν σημαντικῶς εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῆς λειτουργίας τῶν NDB, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν παρενόχλησιν τῶν ραδιογωνιόμετρικῶν σταθμῶν ἀερ/φῶν ἢ τὴν δημιουργίαν ἐπιβλαβῶν παρενοχλήσεων εἰς ἄλλους NDB.

3.5.6.1. Ἐκαστος NDB ἐκπέμπει συνεχῆς χέρον κύμα καὶ ἀναγνωρίζεται διὰ χειρισμοῦ διαμορφώσεως εὐρους (AO/A2) πλὴν τῶν κάτωθι περιπτώσεων, καθ' ἃς οἱ ραδιοφάροι ἀναγνωρίζονται διὰ χειρισμοῦ τοῦ ἀδιαμορφώτου φέροντος κύματος (AO/AI).

α) Ραδιοφάροι NDB μὲ ἀκτῖνα θεωρητικῆς καλύψεως ὑπερβαίνουσαν τὰ 50 ναυτικὰ μίλια, ἀναλόγως τῶν περιοχικῶν συμφωνιῶν.

β) NDB, εἰς περιοχὰς μεγάλης πυκνότητος ραδιοφάρων, ὅπου δὲν γίνεται ἄλλως ἐφικτὴ ἢ ἐξασφάλισις τῆς ἀπαιτούμενης καλύψεως λόγω παρεμβολῶν ἐξ ἄλλων ραδιοευκολιῶν εἰς ζώνας Μέσων καὶ Χαμηλῶν συχότητων (LF/HF).

3.5.6.2. Παρὰ τὰς ἐξαιρέσεις τῆς 3.5.6.1. οἱ NDB, οἱ ὁποῖοι χρησιμοποιοῦνται κατὰ κύριον λόγον ὡς βοηθήματα προσεγγίσεως καὶ κρατήσεως πρέπει ν' ἀναγνωρίζονται διὰ χειρισμοῦ διαμορφώσεως εὐρους.

3.5.6.3. Εἰς τοὺς NDB τοὺς ἀναγνωριζομένους διὰ χειρισμοῦ διαμορφώσεως ἀκουστικῆς συχότητος, τὸ βᾶθος διαμορφώσεως διατηρεῖται μεταξὺ τῶν ὁρίων 40 % καὶ 95 %.

3.5.6.4. Δι' ἕκαστον NDB, ἀναγνωριζόμενον διὰ χειρισμοῦ διαμορφώσεως ἀκουστικῆς συχότητος, τὰ χαρακτηριστικὰ ἐκπομπῆς, διαρκούντος τοῦ σήματος ἀναγνώρισεως, εἶναι τοιαῦτα ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἰκανοποιητικὴ ἀναγνώρισις εἰς τὰ ὅρια τῆς θεωρητικῆς καλύψεως αὐτοῦ.

Πρὸς πλήρωσιν τῆς προηγούμενης ἀπαιτήσεως, ἀπαιτεῖται κατὰ τὸ δυνατόν, μεγαλύτερον ποσοστὸν διαμορφώσεως, διατηρουμένης ὅμως ἐπαρκοῦς ἰσχύος ἀκτινοβολουμένου φέροντος κύματος διαρκούντος, τοῦ σήματος ἀναγνώρισεως.

Με ζώνην διελεύσεως ραδιογωνιομέτρου  $\pm 3$  χιλιοκύκλων εκατέρωθεν του φέροντος κύματος, σήμα 6DB εις τὰ όρια της θεωρητικής κάλυψως ανταποκρίνεται γενικώς προς την προηγουμένη απαίτησιν.

3.5.6.5. Η ισχύς του φέροντος κύματος του NDB, με τύπον έκπομπής ΑΟ/Α2, δέν πρέπει να πέπτη όταν ακτινοβολείται τὸ σήμα αναγνωρίσεως, πλὴν τῆς περιπτώσεως όπου ὁ NDB ἔχει θεωρητικὴν κάλυψιν ὑπερβαίνουσαν τὰ 50 ναυτ. μίλλια, ὅτε πτώσις οὐχὶ μεγαλύτερα τοῦ 1,5 DB δύναται νὰ γίνῃ παραδεκτὴ.

3.5.6.6. Αἱ ἀνεπιθύμητοι διαμορφώσεις, αἱ προερχόμεναι ἐκ παρασιτικῶν ἀκουστικῶν συχνοτήτων, δέν πρέπει νὰ ὑπερβαίνουν τὸ 5 % τοῦ εὗρους τοῦ φέροντος κύματος.

Ἡ ἀξιόπιστος ἀπόδοσις ραδιογωνιομέτρου ἀερφους (ADF) δύναται σοβαρῶς νὰ ἐπηρεασθῇ ἐάν ἡ ἐκπομπὴ τοῦ ραδιοφάρου περιέχῃ διαμόρφωσιν ἀκουστικῆς συχνότητος ἴσην ἢ πλησιάζουσαν τὴν συχνότητα μεταγωγῆς τῶν πλαισίων ἢ τὴν δευτέραν ἀρμονικὴν αὐτῆς. Αἱ συχνότητες αὗται εἰς τὰς συνήθως χρησιμοποιουμένας συσκευάς, κεῖνται μεταξύ 30 καὶ 120 κύκλων.

3.5.6.7. Τὸ πλάτος ζώνης τῆς ἐκπομπῆς, ἡ στάθμη τῶν ἀρμονικῶν τοῦ φέροντος κύματος καὶ αἱ μὴ οὐσιώδεις ἐκπομπαί, διατηροῦνται εἰς τὴν κατωτάτην τιμὴν τὴν ὁποίαν ἐπιτρέπουν ἡ τεχνικὴ κατάστασις καὶ ἡ φύσις τῆς ὑπηρεσίας.

3.5.6.8. Τὸ NDB δέον νὰ εἶναι σχεδιασμένον, ὥστε :

α) Ἡ ἀκτινοβολία νὰ εἶναι, κατὰ τὸ πρακτικῶς δυνατόν, καθέτως πολωμένη.

β) Ἡ ἀκτινοβολία ὑπὸ ὀριζμένην τινα κατακόρυφον γωνίαν νὰ ἐλαττωῦται ἐφ' ὅσον εἶναι ἐφικτόν, εἰς τρόπον ὥστε ἡ πιθανότης ἐκπομπῆς κύματος χώρου προξενουόντος παρεμβολάς, ἰδίως εἰς μικρὰς ἀποστάσεις, νὰ ἐλαττωῦται εἰς τὸ ἐλάχιστον.

γ) Ἡ ἀκτινοβολία εἰς ὀριζοντίας τινὰς διευθύνσεις δύναται νὰ ἐλαττωθῇ ὅπου, εἶναι ἐπιθυμητόν, ἀφ' ἐνὸς μὲν διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς θεωρητικῆς κάλυψως πρὸς ὀρισμένας διευθύνσεις, ἀφ' ἑτέρου δὲ διὰ τὴν ἐλάττωσιν εἰς τὸ ἐλάχιστον τῆς πιθανότητος παρεμβολῆς εἰς ἄλλους ραδιοφάρους.

### 3.5.7. Ἐλεγχος

3.5.7.1. Δι' ἕκαστον NDB ὑπάρχει κατάλληλον ὄργανον ἐλέγχου, ὅπερ τοποθετούμενον εἰς κατάλληλον θέσιν δύναται νὰ παρέχῃ πληροφορίας τοῦλάχιστον ἀνὰ ἡμισίαν ὥραν, ἐν περιπτώσει :

α) Ἐλαττώσεως ἰσχύος τοῦ ἐπεμπομένου φέροντος κύματος κάτωθεν τοῦ 50% τῆς ἀπαιτουμένης διὰ τὴν θεωρητικὴν κάλυψιν.

β) Μὴ κανονικῆς ἢ διακοπῆς τῆς ἐκπομπῆς τοῦ σήματος αναγνωρίσεως

γ) Μεταβολῆς τῆς συχνότητος τοῦ φέροντος κύματος κατὰ 5 χιλ/κλους καὶ πλέον.

δ) Κακῆς λειτουργίας ἢ βλάβης αὐτοῦ τούτου τοῦ ὄργανου ἐλέγχου

3.5.7.2. Κατὰ τὰς ὥρας λειτουργίας του, τὸ ὄργανον ἐλέγχου τοῦ NDB παρέχει συνεχῆ ἔλεγχον τῆς λειτουργίας τοῦ NDB, ὡς ὀρίζεται εἰς τὴν προηγουμένην παράγραφον.

### 3.5.8. Δοκιμὴ.

3.5.8.1. Ἡ συχνότης ἐκπομπῆς ἐνὸς NDB, πλὴν τῶν ἐλεγχόμενων ὑπὸ κρυστάλλου, μετρεῖται ἀκριβῶς, ἀπαξ δὲ τοῦλάχιστον τοῦ μηνός, ἢ εἰς βραχύτερα χρονικὰ διαστήματα ἐάν εἶναι ἐφικτόν. Ὅταν ἡ ἐκπομπὴ ἐλέγχεται ὑπὸ κρυστάλλου, ἡ συχνότης μετρεῖται τοῦλάχιστον κάθε 3 μῆνας.

3.5.8.2. Διὰ τοὺς NDB τοὺς λειτουργοῦντας εἰς περιοχὰς μεγάλης πυκνότητος ραδιοφάρων γίνεται ἔλεγχος τοῦ κύματος ἐδάφους, ἐξ ἐπικαίρου τινὸς θέσεως, τοῦλάχιστον ἀπαξ τοῦ μηνός, μετ' ἀκριβείας μεγαλύτερας τῶν 2DB. Εἰς ἄλλας περιοχὰς ὁ ἔλεγχος γίνεται κατὰ τὰ περιοχικῶς συμφωνηθέντα.

3.5.8.3. Οἱ περιοδικοὶ ἐλεγχοὶ τῶν NDB ἐνεργοῦνται πρὸς διακρίβωσιν ἐάν ἡ λειτουργία των πληροῖ τὰ ἐν παρ.

3.5.6.5. διαλαμβανόμενα.

3.6. Προδιαγραφαὶ διὰ τὴν DME (Συσκευὴ UHF μετρήσεως ἀποστάσεως)

Ὅρισμοί

Καλοῦνται :

Εὔρος πλαμοῦ «Α». Τὸ εὔρος τῶν ἰσοδυνάμων ὀρθογωνίων καὶ Τραπεζοειδῶν παλμῶν.

Διάρκεια παλμοῦ «+», Τὸ χρονικὸν διάστημα μεταξύ τῶν σημείων 0,5A τῆς ἀριστερᾶς καὶ δεξιᾶς πλευρᾶς τοῦ παλμοῦ (δηλ. ἡ διάρκεια τοῦ ἰσοδυνάμου ὀρθογωνίου παλμοῦ)

Χρόνος ἀνόδου παλμοῦ. Ὁ χρόνος αὐξήσεως τοῦ ἰσοδυνάμου τραπεζοειδοῦς παλμοῦ.

Χρόνος καθόδου παλμοῦ. Ὁ χρόνος πτώσεως τοῦ ἰσοδυνάμου τραπεζοειδοῦς παλμοῦ.

Συχνότης λειτουργίας «f». Ἡ μέση συχνότης ζώνης  $\Delta f = 2/t$  ἐκλεγείσα ἐκ τοῦ φάσματος τοῦ ἰσοδυνάμου ὀρθογωνίου παλμοῦ οὕτως ὥστε νὰ περιέχῃ τὴν μεγίστην ἰσχύν.

### 3.6.1. Γενικὰ.

3.6.1.1. Τὸ σύστημα DME παρέχει συνεχῆ καὶ ἀκριβῆ ἔνδειξιν ἀποστάσεως εἰς τὸν θάλαμον κυβερνήσεως ἀερφους, ἐφωδιασμένου διὰ καταλλήλου ὀργάνου, ἐκ σημείου ἀναφορᾶς ἐδάφους ἐξωπλισμένου ὡσαύτου καταλλήλως.

3.6.1.2. Τὸ σύστημα ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο βασικὰ τμήματα, τοῦ ἐνὸς ἐγκατεστημένου ἐπὶ τοῦ ἀερφους καὶ τοῦ ἑτέρου ἐπὶ τοῦ ἐδάφους. Τὸ ἐπὶ τοῦ ἀερφους τμήμα ἀναφέρεται ὡς Interrogator, τὸ δὲ ἐπὶ τοῦ ἐδάφους ὡς Transponder.

3.6.1.3. Κατὰ τὴν λειτουργίαν οἱ Interrogators ἐπέμπουν σήμα πρὸς τοὺς Transponders, οἱ ὁποῖοι λαμβάνουν τοῦτο καὶ ἐκπέμπουν ἐν συγχρονισμῶ σήμα ἀπαντήσεως. Διὰ τοῦ τρόπου τούτου παρέχεται ἡ δυνατότης ἀκριβοῦς μετρήσεως τῆς ἀποστάσεως.

Αἱ σχετικαὶ πρὸς τὴν ἀπόστασιν, τὴν ταχύτητα ἀλλαγῆς ἀποστάσεως κατὰ τὴν πορείαν πληροφορία, παρέχονται εἰς τοὺς πιλότους εἰς μέτρα.

### 3.6.2. Χαρακτηριστικὰ Συστήματος.

#### 3.6.2.1. Ἀπόδοσις.

##### 3.6.2.1.1. Ἀκτὶς ἐνεργείας.

Τὸ σύστημα παρέχει τὴν δυνατότητα μετρήσεως τῆς κεκλιμένης ἀποστάσεως μεταξύ ἀερφους καὶ τοῦ ἐκλεγέντος δι' ἐκτέλεσιν τῆς μετρήσεως Transponder, μέχρι ἀποστάσεως 200 ναυτ. μιλίων καὶ ἐντὸς καὶ ἄνω τῆς ὀπτικῆς γραμμῆς τῆς συσκευῆς.

##### 3.6.2.1.2. Κάλυψις.

Ἐντὸς τῶν ὀρίων τῶν καθοριζόμενων ὑπὸ τῆς προηγουμένης παραγράφου, ἡ κάλυψις πρέπει νὰ εἶναι συνεχῆς πρὸς ὅλας τὰς διευθύνσεις περὶ τὸν TRANSPONDER μέχρις ὕψους 18300 μέτρων (60000 ποδ.) Διὰ τῶν ἀνωτέρω δὲν ἐπιχειρεῖται νὰ καθορισθῇ ἡ περιοχὴ λειτουργίας τοῦ συστήματος. Ἡ γεινίασις ἤδη ἐγκατεστημένων ραδιοευκολιῶν δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ περιορισμὸν τῆς ἀκτίνος ἐνεργείας των εἰς ὀρισμένας περιοχὰς.

##### 3.6.2.1.3. Ἀκρίβεια

Εἰς ἀποστάσεις ἀπὸ 0 ἕως 200 ναυτ. μιλίων ἐκ τοῦ Transponder, τὸ ὀλικὸν λάθος τοῦ συστήματος, ἀποκλειόμενου τοῦ λάθους ἀναγνώσεως, δέον ὅπως μὴ εἶναι μεγαλύτερον τοῦ  $\pm 0,5$  ναυτ. μιλίων ἢ  $\pm 3$  % τῆς ἀποστάσεως.

##### 3.6.2.2. Ραδιοσυχνότητες.

Τὸ σύστημα λειτουργεῖ ἐντὸς τῶν περιοχῶν συχνοτήτων 960.0 ἕως 989.50 μ/κλων καὶ 1185.0 ἕως 1215.0 μ/κλων.

Ἐκάστη ἐκ τῶν συχνοτήτων τῶν χρησιμοποιουμένων ὑπὸ τοῦ Interrogator καὶ ἐκείνων τῶν χρησιμοποιουμένων ὑπὸ τοῦ Transponder, ἀπέχει ἐκ τῶν παρακειμένων αὐτῆς, 2,5 μ/κλων καὶ ἐκλέγεται ἐκ τοῦ κατωτέρω πίνακος

Συχνότητες Έρωτήσεως (Έκπομπή αέρος-εδάφους)	Συχνότητες Αποκρίσεως (Έκπομπή εδάφους-αέρος)	Μέθοδος	Βασικός Διαχωρισμός Παλμού Έκπομπής INTERROGATOR	Βασικός Διαχωρισμός Παλμού Έκπομπής TRANSPONDER
968.5 μ/κλοι	1188.5 μ/κλοι			
966.0	1191.0			
968.5	1193.5	A	14 μικροδευτε- ρόλεπτα	77 μικροδευτε- ρόλεπτα
971.0	1196.0	B	21	70
973.5	1198.5	C	28	63
976.0	1201.0	D	35	56
978.5	1203.5	E	42	49
981.0	1206.0	F	49	42
983.5	1208.5	G	56	35
986.0	1211.0	H	63	28
		I	70	21
		J	77	14

Διά του άνωτέρω πίνακος προβλέπεται μία ζώνη έποπτεύσεως 2.25 μ/κλων μεταξύ των 960.0 και 962.25 μ/κλων 987.25 και 989.50 μ/κλων, 1185.0 και 1187.25 μ/κλων και έτέρα τοιαύτη 2.75 M/κλων μεταξύ 1212.25 και 1215.0μ/κλων.

### 3.6.2.3. Διάλυλοι.

3.6.2.3.1. Οί διάλυλοι DME λειτουργούν κατά ζεύγη συχνοτήτων έρωτήσεως και άποκρίσεως.

### 3.6.2.3.2. Ρύθμισεις.

Η έκπομπή έρωτήσεως του INTERROGATOR και ή τοιαύτη άποκρίσεως του TRANSPONDER σύγκειται εκ ζευγών παλμών όνομαστικής διαρκείας 2.5 μικροδευτερολέπτων, μεταξύ δε αύτων υπάρχουν διαστήματα των όποιων ή διάρκεια είναι σύμφωνος προς μίαν των άκολουθων δέκα μεθόδων :

Η ρύθμισεις αύτη σκοπόν έχει να διατηρήση εις το έλάχιστον την επίδρασιν των άνεπιθυμητών σημάτων επ' άμφοτέρων των συσκευών του INTERROGATOR και του TRANSPONDER.

Οί διάλυλοι λειτουργίας DME άναγνωρίζονται πρωτίστως διά συνδυασμού ιδιαιτέρων ζευγών συχνοτήτων.

3.6.2.3.3. Οί διάλυλοι DME εκλέγονται εκ του κατωτέρω πίνακος εις όν έχουν καταχωρηθή οί αριθμοί τούτων.

Ο αριθμός διαλύλου άντιπροσωπεύει έν.αίον συνδυασμόν συχνοτήτων έρωτήσεως και άποκρίσεως και μίαν μέθοδον

## ΔΙΑΥΛΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ DME

Συχνότητες έρωτήσεως (μ/κλοι)

	963.5	966.0	968.5	971.0	973.5	976.0	978.5	981.0	983.5	986.0
1188.5	0 A	1 B	2 C	3 D	4 E	5 F	6 G	7 H	8 I	9 J
1191.0	10 D	11 E	12 F	13 H	14 I	15 J	16 A	17 A	18 B	19 C
1193.5	20 G	21 H	22 I	23 J	24 A	25 B	26 C	27 D	28 E	29 F
1196.0	30 J	31 A	32 B	33 C	34 D	35 E	36 F	37 G	38 H	39 I
1198.5	40 C	41 D	42 E	43 F	44 G	45 H	46 I	47 J	48 A	49 B
1201.0	50 F	51 G	52 H	53 I	54 J	55 A	56 B	57 C	58 D	59 E
1203.5	60 I	61 J	62 A	93 B	64 C	65 D	66 E	67 F	68 G	69 H
1206.0	70 B	71 C	72 D	73 E	74 F	75 G	76 H	77 I	78 J	79 A
1208.5	80 E	81 F	82 G	83 H	84 I	85 J	86 A	87 B	88 C	89 D
1211.0	90 H	91 I	92 J	93 A	94 B	95 C	96 D	97 E	98 F	99 G

### 3.6.2.3.4. Περιοχική εκχώρησις διαύλων.

3.6.2.3.4.1. Ο χρησιμοποούμενος αριθμός διαύλων λειτουργίας DME εις ώρισμένην τινά περιοχην άποφασίζεται εκάστοτε περιοχικώς.

3.6.2.3.4.2. Οί ειδικοί διάλυλοι λειτουργίας DME οί όποιοι πρόκειται να εκχωρηθούν εις περιοχην τινά, άποφασίζονται επίσης περιοχικώς, λαμβανομένων υπ' όψιν των άπαιτήσεων τής παρ. 3.6.2.4.

3.6.2.3.4.3. Η επίτευξις συνεργασίας κατά την εκχώρησιν περιοχικών διαύλων DME πραγματοποιείται μέσω Διεθνούς Οργανώσεως Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

Αί ως άνω παράγραφοι έπιτρέπουν την χρησιμοποίησιν υπό άερ/φών DME INTERROGATORS έχόντων, όπου τούτο είναι έπιθυμητόν, όλιγωτέρους των 100 λειτουργούντων διαύλων.

3.6.2.3.5. Όσακίς συσκευή TRANSPONDER DME είναι απαραίτητον να λειτουργή εν συνδυασμῷ μετά μεμονωμένης αεροναυτικής ραδιοκολίας VHF, εργαζομένης ἐπὶ ζώνης συχνοτήτων 108,0 μ/κλων ἕως 117,9 μ/κλων, ὁ δίαυλος λειτουργίας DME διευθύνεται κατὰ ζεύγη μετὰ τοῦ διαύλου VHF, ὡς ἀκολούθως :

Δίαυλος λει- τουργίας DME (Μ/κλοι)	Δίαυλος VHF (Μ/κλοι)	Δίαυλος λει- τουργίας DME (Μ/κλοι)	Δίαυλος VHF (Μ/κλοι)
0	108.0*	50	113.0
1	108.1	51	113.1
2	108.2	52	113.2
3	108.3	53	113.3
4	108.4	54	113.4
5	108.5	55	113.5
6	108.6	56	113.6
7	108.7	57	113.7
8	108.8	58	113.8
9	108.9	59	113.9
10	109.0	60	114.0
11	109.1	61	114.1
12	109.2	62	114.2
13	109.3	63	114.3
14	109.4	64	114.4
15	109.5	65	114.5
16	109.6	66	114.6
17	109.7	67	114.7
18	109.8	68	114.8
19	109.9	69	114.9
20	110.0	70	115.0
21	110.1	71	115.1
22	110.2	72	115.2
23	110.3	73	115.3
24	110.4	74	115.4
25	110.5	75	115.5
26	110.6	76	115.6
27	110.7	77	115.7
28	110.8	78	115.8
29	110.9	79	115.9
30	111.0	80	116.0
31	111.1	81	116.1
32	111.2	82	116.2
33	111.3	83	116.3
34	111.4	84	116.4
35	111.5	85	116.5
36	111.6	86	116.6
37	111.7	87	116.7
38	111.8	88	116.8
39	111.9	89	116.9
40	112.0	90	117.0
41	112.1	91	117.1
42	112.2	92	117.2
43	112.3	93	117.3
44	112.4	94	117.4
45	112.5	95	117.5
46	112.6	96	117.6
47	112.7	97	117.7
48	112.8	98	117.8
49	112.9	99	117.9

\* Ἡ συχνότης τῶν 108.0 μ/κλων δὲν ἔχει προγραμματισθῆ διὰ τὴν ἐκχώρησιν εἰς ὑπηρεσίας ILS. Ὁ ἀντίστοιχος δίαυλος DME ἀριθ. 0 ἐκχωρεῖται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν κινδύνου

3.6.2.3.6. Ὄταν γίνεται χρησιμοποίησις συσκευῆς Transponder DME ἐν συνδυασμῷ μετὰ πολλῶν ναυτιλιακῶν βοηθημάτων VHF, ἐν ἐκ τῶν ὁποίων εἶναι τὸ βοήθημα διαδρομῆς, ὁ δίαυλος λειτουργίας DME, ἀποτελεῖ ζεύγος μετὰ τοῦ διαύλου VHF τοῦ λειτουργοῦντος ὡς ναυτιλιακὸν βοήθημα διαδρομῆς.

3.6.2.3.7. Όσακίς ἡ συσκευή Transponder DME χρησιμοποιεῖται μεμονωμένη, ὁ δίαυλος λειτουργίας αὐ-

τῆς ἐκχωρεῖται ἐκ τοῦ συγκροτήματος διαύλων τῶν συνδεδυασμένων μετὰ τῶν ναυτιλιακῶν βοηθημάτων VHF διαδρομῆς.

#### 3.6.2.4. Γεωγραφικὴ κατανομὴ τῶν Transponders.

Διὰ νὰ ἐλαττωθοῦν εἰς τὸ ἐλάχιστον αἱ παρεμβολαὶ μεταξύ Interrogators καὶ Transponders λειτουργούντων εἰς περιοχὴν τινά, ἡ ἐκχώρησις τῶν διαύλων DME γίνεται συμφώνως πρὸς τὰ κάτωθι :

3.6.2.4.1. Transponders λειτουργοῦντες ἐπὶ τῶν αὐτῶν διαύλων DME καὶ χρησιμοποιοῦμενοι ὡς ναυτιλιακὰ βοηθήματα διαδρομῆς, ἀπέχουν ἀλλήλων τοῦλάχιστον 400 ναυτικά μίλια.

Transponders λειτουργοῦντες ἐπὶ τῶν αὐτῶν διαύλων DME καὶ χρησιμοποιοῦμενοι μόνον ὡς βοηθήματα ἀεροδρομίου καὶ τελικῆς προσεγγίσεως, ἀπέχουν τοῦλάχιστον 200 ναυτ. μίλια ἀλλήλων.

Ὄταν αἱ ἀποστάσεις μεταξύ Transponders ἐργαζομένων ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ διαύλου, πλησιάζουν τὰ καθωρισθέντα ἀνωτέρω ἐλάχιστα ὅρια καὶ δὲν περιορίζεται ἡ ἀκτίς ἐρεύνης σάρωμα τοῦ Interrogator εἰς 200 ναυτικά μίλια εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν Transponders τῶν χρησιμοποιοῦμένων ὡς βοηθημάτων ἀεροδρομίων καὶ τελικῆς προσεγγίσεως ἢ 100 ναυτικῶν μιλίων, δυνατόν νὰ προκύψουν εἰς τὸν Interrogator καὶ Transponder ἐνδείξεις ἀποστάσεως διάφοροι τῶν ἐπιθυμητῶν.

3.6.2.4.2. Transponders μὲ ἐλάχιστην μείωσιν τοῦ γειτνιαζόντος διαύλου ἐρωτήσεως μόνον 50DB καὶ χρησιμοποιούντες διαύλους DME εἰς τοὺς ὁποίους αἱ συχνότητες ἐρωτήσεως (ἢ ἀποκρίσεως) εἶναι αἱ αὐταί, αἱ δὲ συχνότητες ἀποκρίσεως (ἢ ἐρωτήσεως) χωρίζονται μεταξύ των μόνον ὑπὸ διαστήματος ἑνὸς διαύλου, πρέπει νὰ ἀπέχουν ἀπ' ἀλλήλων τοῦλάχιστον 50 ναυτ. μίλια.

3.6.2.4.3. Transponders μὲ μόνον ἐλάχιστην μείωσιν παρακειμένου διαύλου ἐρωτήσεως 50 ντεσιμπέλ καὶ χρησιμοποιούντες διαύλους DME μὲ ἀμφοτέρας τὰς συχνότητας ἐρωτήσεως καὶ ἀπαντήσεως, διαχωρισμένας μόνον διὰ συχνότητος ἑνὸς διαύλου, χωρίζονται τοῦλάχιστον κατὰ 50 ναυτικά μίλια.

3.6.2.4.4. Transponders μὲ ἐλάχιστην μείωσιν τοῦ γειτνιαζόντος διαύλου ἐρωτήσεως μόνον 50DB καὶ χρησιμοποιούντες διαύλους DME εἰς τοὺς ὁποίους αἱ συχνότητες ἐρωτήσεως (ἢ ἀποκρίσεως) εἶναι αἱ αὐταί ἢ ἀπέχουν ἀπ' ἀλλήλων διάστημα συχνότητος ἑνὸς διαύλου, δύναται νὰ λειτουργοῦν γεωγραφικῶς ἐγγὺς ἀλλήλων ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι αἱ συχνότητες ἀποκρίσεως (ἢ ἐρωτήσεως) ἀπέχουν ἀπ' ἀλλήλων διαστήματα τοῦλάχιστον 2 διαύλων (5 μεγ/κλων).

#### 3.6.2.5. Ταχύτης Ἐπαναλήψεως Παλμῶν Ἐρωτήσεως (τ.ε.π.)

3.6.2.5.1. Ὁ μέσος ὅρος ταχύτητος ἐπαναλήψεως παλμοῦ δὲν ὑπερβαίνει τὰ 50 ζεύγη παλμῶν ἀνὰ δευτερόλεπτον, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὰ 95 % τοῦ χρόνου καταναλίσκονται διὰ καθορισμὸν καὶ τὰ 5 % τοῦτου δι' ἀνίχνευσιν.

3.6.2.5.2. Ἴνα ἐλαττωθῇ ὁ χρόνος ἀνιχνεύσεως, ἡ τ.ε.π. δύναται ν' αὐξηθῇ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀνιχνεύσεως, ἀλλὰ ἡ μεγαλύτερα τ.ε.π. δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὰ 150 ζεύγη παλμῶν ἀνὰ δευτερόλεπτον. Ἡ τ.ε.π. διὰ τὸν καθορισμὸν ἴχνους συμφωνεῖ μὲ τὰ ὀριζόμενα τῆ προηγουμένη παραγράφου.

3.6.2.5.3. Ὄταν ἐκπεμφθοῦν 15.000 ζεύγη χωρὶς νὰ ἐπιτευχθῇ ἐνδείξεις ἀποστάσεως τότε ἡ τ.ε.π. δὲν θὰ πρέπει νὰ ὑπερβαίῃ τὰ 60 ζεύγη παλμῶν ἀνὰ δευτερόλεπτον, μὲχρις ὅτου γίνῃ ἀλλαγὴ εἰς τὸν ἐν λειτουργίᾳ δίαυλον ἢ ἡ ἀνίχνευσις ἐπιτύχη.

#### 3.6.2.6. Ἰκανότης τοῦ συστήματος δι' ἐξυπηρέτησιν ἀερ/φῶν.

3.6.2.6.1. Ἡ ἰκανότης τῶν Transponders διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν ἀερ/φῶν ἐντὸς περιοχῆς τινὸς εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὴν μεγίστην κίνησιν τῆς περιοχῆς.

3.6.2.6.2. Ἡ διάταξις τῶν διαύλων DME εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ὅτι μὲ τὴν μεγίστην προβλεπομένην



άπασγλήσιν υπό άερ/φών τών Transponders τής περιοχής ούδεις Interrogator έν τή περιοχή συναντᾶ τυχαίον έπίπεδον παλμών μεγαλύτερας ταχύτητος τών 20.000 παλμών ανά δευτερόλεπτον έπί τής συχνότητος άποκρίσεως έπί τής οποίας ούτος έργάζεται.

Αί προδιαγραφαι ούται έπιτρέπουν ώστε ή ικανότης έξυπηρετήσεως άερ/φών ένός Transponders νά φθάνη τά 50 άερ/φη.

Αί αύστηρότεροι άπαιτήσεις δια τήν δυνατότητα άπορρυθμίσεως του Transponder θά έπιτρέψουν ώστε ή ικανότης έξυπηρετήσεως αύτου νά γίνη έτι μεγαλύτερα.

Έντός τής άκτίδος ένεργείας συστήματος DME άερ/φους δύνανται νά εργάζωνται και έτεροι Transponders έπί τών αύτών συχνότητων έρωτήσεως και άποκρίσεως με τόν ύπ' όψ.ν Transponders, όστις είναι βιεβαρυμένος με τήν έξυπηρετήσιν 50 άερ/φών.

Η όλική ικανότης έξυπηρετήσεως άερ/φών του συστήματος δύνανται νά είναι μικρότερα του συνόλου τών λειτουργούντων διαύλων και τής άτομικής ικανότητος έξυπηρετήσεως άερ/φών του Transponder. Τα χαρακτηριστικά του Transponder τά καθοριζόμενα κατωτέρω βασίζονται έπί τής προϋποθέσεως, ότι εις τās περιοχάς μεγάλης κινήσεως άερ/φών και μεγάλου άριθμού Transponders (όπου άναμένεται οι λειτουργούντες διαύλοι νά υπερβαίνωσι τούς 100) ή κατανομή Transponders άερ/φών θά γίνεται ως άκολούθως :

α) Ο Interrogator ύπολογίζεται ότι θά έρωτᾶ ένα ναυτιλιακόν Transponder διαδρομής, όστις θά παρέχη έξυπηρετήσιν και εις έτερα 49 άερ/φη.

β) Οι ένατομείοντες 9 Transponders, οι εκπέμποντες έπί τής αύτής συχνότητος, ως και ό άναφερόμενος εις τόν στ'χ. (α), ύπολογίζεται ότι θά παρέχουν ναυτιλιακήν έξυπηρετήσιν διαδρομής εις σύνολον περίπου 60 άερ/φών.

γ) Οι ύπόλοιποι 9 Transponders οι λαμβάνοντες έπί τής αύτής συχνότητος ως και ό άναφερόμενος εις τόν στο'χ. (α), ύπολογίζεται νά έξυπηρετούν σύνολον περίπου 80 άεροσκαφών.

Σημειούται ότι, καιτοι άπαντες οι Transponders λαμβάνουν ή εκπέμπουν έπί κοινών συχνότητων, έχουν διαφορετικήν ταχύτητα παλμών. Η κατανομή του χρόνου τών άφικνουμένων εις τόν Transponder παλμών ύπολογίζεται ως έντελώς τυχαία.

### 3.6.2.7. Αναγνώρισις Tranponder

3.6.2.7.1. Οι Transponders εκπέμπουν σήμα άναγνώρισεως εις εκάτερον ή άμφοτέρους τούς κατωτέρω τύπους :

α) Μιας «άνεξαρτήτου» άναγνώρισεως έχούσης 25 διακριτικά κωδικοποιημένα, τά οποια δύνανται νά χρησιμοποιώνται μεθ' όλων τών Transponders.

β) Ένός «συνδεδυασμένου» σήματος, τό όποιον δύνανται νά χρησιμοποιήται δια Transponders ειδικώς συνδεδυασμένων μετά ναυτιλιακής ραδιοευκολίας VHF, ήτις εκπέμπει σήμα άναγνώρισεως.

3.6.2.7.2. Άμφοτέρα τά συστήματα άναγνώρισεως χρησιμοποιούν σήματα «ένδειξεως» τά οποια συνιστανται εκ τής εκπομπής, κατά μίαν κατάλληλον περίοδον, ένός τρίτου παλμού, έχοντος τά αυτά χαρακτηριστικά τών άλλων παλμών του σήματος άποκρίσεως και εκπεμπομένου 10.5 μικροδευτερόλεπτα μετά τόν δεύτερον βασικόν παλμόν του σήματος άποκρίσεως.

3.6.2.7.3. Τα χαρακτηριστικά του «άνεξαρτήτου» σήματος άναγνώρισεως είναι τά άκόλουθα :

α) Το σήμα άναγνώρισεως, περιλαμβάνον δύο έμάδης σημάτων «ένδειξεως», εκάστης ομάδος έχούσης 1 ως 5 «σημεία».

β) Τα σήματα ένδειξεως και τά διαστήματα μεταξύ των σημείων τών σχηματιζόντων μίαν έμάδα, θά είναι διαρκείας  $0.75 \pm 0.1$  δευτερόλεπτα.

Η παρέκκλισις εκ τής κανονικής χρονικής διαρκείας των σημείων και ένδιαμέσων χρονικών διαστημάτων, δέν θά υπερβαίνη τό 0.1 του δευτερολέπτου κατήν διάρκεια μιās πλήρους ομάδος άναγνώρισεως.

Τό χρονικόν διάστημα μεταξύ τῶ τέλους τουτελευταίου σημείου μιās ομάδος και του άρχικου τοιούτου τής έπομένης πρέπει νά είναι  $2,5 \pm 0,4$  δευτερόλεπτα.

γ) Το σήμα άναγνώρισεως εκπέμπεται κατά διαστήματα 11 δευτερολέπτων.

3.6.2.7.4. Τα χαρακτηριστικά του «συνδεδυασμένου» σήματος είναι τά άκόλουθα :

α) Η άναγνώρισις ήτις συνίσταται εκ σημάτων ένδειξεως, τά οποια περιλαμβάνουν τόν κώδικα άναγνώρισεως ραδιοευκολιών VHF, παρέχουσα ούτω ένα «συνδεδυασμένον» κώδικα.

β) Το σήμα ένδειξεως, διαρκείας μεταξύ 1 και 2 δευτερολέπτων. Η ένάρξις του «σημείου» του άκολουθοῦντος τόν κώδικα ναυτιλιακής ραδιοευκολίας είναι  $0.1 \pm 0.1$  δευτερολέπτα μετά τήν συμπλήρωσιν του τελευταίου στοιχείου του κώδικος τούτου.

Τό τέλος του «σημείου» του προηγούμενου του κώδικος ναυτιλιακής ραδιοευκολίας είναι  $0.6 \pm 0.1$  δευτερολέπτα πρό τής ένάρξεως του πρώτου στοιχείου του κώδικος τούτου.

Δύνανται νά άνακύψη περίπτωσις, καθ' ήν τό σημείον τό άκολουθούν τόν κύκλον του κώδικος τής ναυτιλιακής ραδιοευκολίας νά τείνη νά συγχυσθή μετά του «σημείου» τό όποιον προηγείται του κώδικος ναυτιλιακής ραδιοευκολίας του έπομένου κύκλου. Υπό αύτās τās συνθήκας τά «σημεία» δύνανται νά συνδυασθούν ώστε νά παράγουν έν μόνον «σημείον» έχοντος μεγίστην διάρκειαν 4 δευτερολέτων.

3.6.2.7.5. Χρησιμοποίησις τής άναγνώρισεως.

3.6.2.7.5.1. Ο Κώδιξ «άνεξαρτήτου» άναγνώρισεως χρησιμοποιείται όσάκις Transponder τις δέν συνδυάζεται μετά ναυτιλιακής ραδιοευκολίας VHF.

3.6.2.7.5.2. Όσάκις Transponder τις συνδυάζεται ειδικώς μετά ναυτιλιακής ραδιοευκολίας VHF, ή άναγνώρισις αύτου πρέπει νά παρέχεται δια του «άνεξαρτήτου» κώδικος ή δια του «συνδεδυασμένου» κώδικος, ή δι' άμφοτέρων.

3.6.2.7.5.3. Η άναγνώρισις δι' άνεξαρτήτου κώδικος χρησιμοποιείται όταν Transponder τις έξυπηρετεί άερ)φος στερούμενον ναυτιλιακής συσκευής VHF, ήτις παρέχει τόν «συνδεδυασμένον» κώδικα άναγνώρισεως.

3.6.2.7.5.4. Κατά τήν έκλογήν τών κωδικών Transponders τών χρησιμοποιούντων «άνεξαρτήτων» άναγνώρισιν, προτιμώνται οι διαθέσιμοι κώδικες οι έχοντες τόν μικρότερον άριθμόν «σημείων».

3.6.2.7.6. Όσάκις ναυτιλιακή ραδιοευκολία VHF χρησιμοποιήται ως μέσον τηλεπικοινωνιών δια ραδιοηλεκτρονίας και εύρίσκεται συνδεδυασμένη μετά Transponder, οιονδήποτε «συνδεδυασμένον» σήμα έπί του Transponder δέον νά διακόπτεται.

3.6.2.7.7. Όσάκις Transponder εκπέμπει «συνδεδυασμένον» σήμα, λαμβάνεται πρόνοια ώστε τά «σημεία» τών σημάτων του νά μή συγχρονίζωνται μετά τών εκπεμπομένων ύφ' οιονδήποτε έτέρου Transponder.

3.6.3. Λεπτομερή τεχνικά χαρακτηριστικά του Transponder και τής συνδεδυασμένης συσκευής έλέγχου.

3.6.3.1. Πομπός.

3.6.3.1.1. Συχνότης Λειτουργίας.

Ο Transponder εκπέμπει έπί τής συχνότητος άποκρίσεως τής εκχωρηθείσης εις τόν διάυλον DME (βρα 3.6.2.3.3.)

3.6.3.1.2. Σταθερότης συχνότητος.

Η ραδιοσυχνότης λειτουργίας δέν μεταβάλλεται πλέον τών  $\pm 200$  χιλ)κλων εκ τής εκχωρηθείσης τοιαύτης.

3.6.3.1.3. Σχήμα Παλμού.

Τά κατωτέρω δέον όπως εφαρμόζωνται έφ' όλων τών άκτινοβολούμενων παλμών.

α) Η διάρκεια άνόδου του παλμού νά είναι μικρότερα τών 0.3 μικροδευτερολέπτων.

β) Η διάρκεια παλμού νά είναι 2,5 μικροδευτερολέπτα,  $\pm 0,2$  μικροδευτερολέπτα.

γ) Ο χρόνος καθόδου παλμού νά είναι ολιγώτερος τών 0.5 δευτερολέπτων.

δ) Το φάσμα του υπό των παλμών διαμορφωμένου σήματος να είναι τοιαύτης μορφής, ώστε η ενέργεια αυτού εις όλην τας συχνότητας τας απεχούσας εκ της ραδιοσυχνότητας λειτουργίας πλέον του ενός (1) M)κλου να είναι μικρότερα κατά 14DB και πλέον εκ της ενέργειας της ραδιοσυχνότητας λειτουργίας. Εις συχνότητας απεχούσας εκ της ραδιοσυχνότητας λειτουργίας πλέον των 10 μ)κλων, η ενέργεια να είναι μικρότερα της ενέργειας της ραδιοσυχνότητας λειτουργίας πλέον των 30 DB.

#### 3.6.3.1.4. Διαχωρισμός παλμών.

Τα διαστήματα μεταξύ των εκπαινομένων βασικών παλμών συμφωνούν προς τας παρ. 3.6.2.3.2, 3.6.2.3.3., 3.6.2.7.2.

3.6.3.1.4.1. Το μεταξύ παλμών διάστημα μετράται εις το ύψος του ήμισους δυναμικού παλμών και μεταξύ των σημείων των εύρισκομένων επί των κυρίων πλευρών αυτών.

3.6.3.1.4.2. Αι τιμαί διαρκείας διαστημάτων των παλμών αποκρίσεως και αναγνωρίσεως δεν πρέπει να μεταβάλλονται πλέον των  $\pm 0,5$  μικροδευτερολέπτων εκ της κανονικής αυτών διαρκείας.

#### 3.6.3.1.5. Μεγίστη τιμή εξόδου.

Τα ακόλουθα χαρακτηριστικά εφαρμόζονται όσάκις τα χαρακτηριστικά της κεραίας εκπομπής είναι τα υπό της παραγρ. 3.6.3.7.3. καθοριζόμενα.

Δύνανται να μεταβάλλονται μετ' αυτών υπό τον όρον ότι θα παράγεται πεδίων τουλάχιστον ίσης ισχύος.

3.6.3.1.5.1. Η μέγιστη ισχύς του ισοδύναμου ορθογωνίου παλμού δέον όπως μη είναι μικρότερα των 39 DB ήνω του ενός (1) Watt επί φορτίου ίσου προς την σύνθετον αντίστασιν των γραμμών τροφοδοτήσεως της κεραίας.

Η σύνθετος αντίστασις της γραμμής τροφοδοτήσεως της κεραίας είναι η μετρωμένη εις το άκρον εκπομπής της γραμμής, όταν αυτή έχει την κεραϊαν συνδεδεμένη εις το έτερον άκρον της.

3.6.3.1.5.2. Η μέγιστη ισχύς των ορθογωνίων παλμών όστινες είναι ισοδύναμοι των βασικών τοιούτων, εις οίανδήποτε ζεύγος ή τριάδα παλμών, δεν διαφέρουν μεταξύ των πλέον του 11DB.

3.6.3.1.5.3. Η ισχύς εξόδου εκ του πομπού είναι τοιαύτη ώστε ο Transponder να δύναται να ακτινοβολή τριάδας παλμών, κατά τον μέγιστον κύκλον λειτουργίας αυτού, επί χρονικόν διάστημα 10 δευτερολέπτων.

3.6.3.1.5.4. Ο πομπός πρέπει να είναι εις θέσιν να ανταποκρίνεται προς τα υπό των παραγρ. 3.6.3.1.5.1. και 3.6.3.1.5.2. προβλεπόμενα, όταν ο αριθμός των εκπαινομένων άπλών παλμών κατά δευτερόλεπτον έχη οίανδήποτε τιμήν μεταξύ μηδέν και εκείνης του μέγιστου κύκλου λειτουργίας.

Οί παλμοί ούτοι είναι οί βασικοί παλμοί των ζευγών και τριάδων των αναφερομένων εις τας προηγουμένας παραγράφους. Ένώ η μέγιστη αυτή μεταβολή διαρκούστος του κύκλου λειτουργίας, δύναται να επέρχεται βραδέως, κατά την διάρκειαν των εκπαινομένων αναγνωρίσεως ή ταχύτης εκπομπής του άπλου παλμού υπόκειται εις στιγμιαίας μεταβολάς κατά 50 % (άπό ζεύγη εις τριάδας και τανάπαλιν).

#### 3.6.3.1.5. Παρασιτική ακτινοβολία.

Κατά την εκπομπήν και κατά την διάρκειαν των διαστημάτων μεταξύ άπλών παλμών, η ισχύς του λαμβανομένου σήματος υπό δέκτου, έχοντας τα αυτά χαρακτηριστικά μετ' του δέκτου Transponder, αλλά συντονισμένου εις οίανδήποτε συχνότητα έρωτήσεως ή αποκρίσεως DME, πρέπει να είναι πλέον των 50 DB κάτωθεν της ισχύος των παλμών των λαμβανομένων υπό του αυτού δέκτου, όταν ούτος εύρίσκειται συντονισμένος εις την χρησιμοποιουμένην συχνότητα αποκρίσεως.

Η πρόβλεψις αυτή αφορά όλην τας εκπομπάς συμπεριλαμβανομένων των ενοχλήσεων διαμορφωτού και ταλαντωτού.

#### 3.6.3.2. Δέκτης.

##### 3.6.3.2.1. Συχνότης λειτουργίας.

Η Κεντρική συχνότης λήψεως του δέκτου είναι η ένδεδειγμένη συχνότης έρωτήσεως ή έκχωρηθείσα εις τον διάυλον λειτουργίας DME (όρα παρ. 3.6.2.3.3.)

##### 3.6.3.2.2. Σταθερότης Συχνότητος

Η Κεντρική συχνότης του δέκτου δεν μεταβάλλεται πλέον των  $\pm 100$  χ)κλων από την έκχωρηθείσαν τοιαύτην.

##### 3.6.3.2.3. Εύαισθησία.

Η εύαισθησία δέκτου καθορίζεται ως η ισχύς παλμού του ασθενεστερού σήματος, μετρουμένου εις την είσοδον του δέκτου, το όποιον σήμα δύναται να προκαλέση άπάντησιν του Transponder κατά 100 % του χρόνου, εν άπουσία άλλων σημάτων.

3.6.3.2.3.1. Αι επίδοσεις της προηγουμένης παραγράφου ισχύουν όταν τα χαρακτηριστικά της κεραίας λήψεως είναι τα καθοριζόμενα υπό της παραγρ. 3.6.3.7.3., δύναται δε να μεταβάλλονται μετ' αυτών υπό την προϋπόθησιν ότι ο Transponder άπαντά μετ' της αυτής ελαχίστης έντάσεως πεδίου του εισερχομένου σήματος.

Το σημείον διεγέρσεως δέκτου υπό ζευγών παλμών ορθού ρυθμού και κανονικής συχνότητος είναι τουλάχιστον 120 DB κάτωθεν του ενός (1) Watt. Τα υπό λήψιν εισερχόμενα σήματα σύγκεινται εκ ζευγών παλμών ως καθορίζεται εις τας παρ. 5.6.4.1.3. και 3.6.4.1.4.

Διά τον καθορισμόν του σημείου διεγέρσεως τυγχάνει έπαρκής μέτρησις υπό ταχύτητα επαναλήψεως παλμών ούχι μεγαλυτέραν των 200 ζευγών ανά δευτερόλεπτον.

3.6.3.2.3.3. Το επίπεδον διεγέρσεως δεν μεταβάλλεται πλέον των 3 DB διά φρεσία Transponder μεταξύ 0 % και 90 % του μέγιστου κύκλου άπασχολήσεως αυτού.

##### 3.6.3.2.4. Έλαττώσις άποδόσεως.

Εις περιπτώσεις καθ' ός το φορτίον Transponder υπερβαίνει τα 90 % του μέγιστου κύκλου άπασχολήσεως αυτού, η ένίσχυσις δέκτου δέον αυτομάτως να έλαττώται διά να περιορίζη τας άπαντήσεις του Transponder και να εξασφαλιζέται ότι η άπασχόλησις αυτού δεν θα υπερβαίη τον μέγιστον έπιτρεπτόν κύκλον λειτουργίας (το ποσοστόν έλαττώσεως δέον να είναι τουλάχιστον 50 DB).

##### 3.6.3.2.5. Θόρυβος.

Η στάθμη του έσωτερικού θορύβου του δέκτου δέον να είναι τοιαύτη ώστε εις το επίπεδον διεγέρσεως του δέκτου των 120 DB κάτωθεν του ενός (1) Watt, μόνος ο θόρυβος του δέκτου να μη διεγείρη τον Transponder διά μίαν κατά προσέγγισιν ταχύτητα επαναλήψεως παλμών μεγαλυτέρων των 50 ζευγών ανά δευτερόλεπτον.

##### 3.6.3.2.6. Πλάτος ζώνης.

3.6.3.2.6.1. Το έλάχιστον έπιτρεπτόν πλάτος ζώνης του δέκτου δέον να είναι τοιούτον ώστε, ανεξαρτήτως της πραγματικής κεντρικής συχνότητος λήψεως της εύρισκομένης έντός των όρίων των καθοριζομένων υπό της παραγρ. 3.6.3.2.2., το επίπεδον διεγέρσεως να μη μεταβάλληται πλέον των 3DB όταν η πραγματική συχνότης του λαμβανομένου σήματος απέχει μέχρι 400 χιλ)κλους εκ της κεντρικής συχνότητος.

3.6.3.2.6.2. Το πλάτος της ζώνης του δέκτου δέον να είναι επίσης έπαρκές, ώστε να έπιτρέπη όπως, ο χρόνος άνόδου του παλμού, ο χρησιμοποιούμενος διά την διεγερσιν, να είναι μικρότερος των 0,4 μικροδευτερολέπτων όταν τα εισερχόμενα σήματα είναι τα καθοριζόμενα υπό της παρ. 3.6.4.1.3.

3.6.3.2.6.3. Η άπόδοσις του δέκτου δέον να είναι τοιαύτη ώστε ζεύγη παλμών του ορθού ρυθμού και επί παρακειμένης συχνότητος έρωτήσεως να μη διεγείρουν τον Transponder εκτός εάν έχουν εύρος μεγαλυτέρον των 50DB άνωθεν του έλάχιστου έπιπέδου διεγέρσεως. Ο διαχωρισμός ούτος έπιτυγχάνεται υπό τας συνθήκας της μέγιστης έπιτρεπομένης μετατοπίσεως συχνότητος εις πομπούς Interrogator άερ)φών και εφαρμόζεται εις όλην τας ψευδεϊς άποκρίσεις.

3.6.3.2.7. Έντός 8 μικροδευτερολέπτων από της λήψεως σήματος τινος, οίονδήποτε μεταξύ 0 και 60 DB, άνωθεν του έλάχιστου έπιπέδου διεγέρσεως, το έλάχιστον επίπεδον διεγέρσεως του Transponder δι' έν έπιθυμητόν

σήμα δέον να είναι μέχρι 3 DB εκ της λαμβανομένης τιμής εν άπουσίᾳ σήματος. Αι απαιτήσεις αὐται ἀντιμετωπίζονται διὰ κυκλωμάτων καταργήσεως ἤχους, ἂν ὑπάρχουν, τιθεμένων ἐκτὸς λειτουργίας. Τὰ 8 μικροδευτερόλεπτα μετρῶνται μεταξύ τῶν σημείων τοῦ ἡμίσεος δυναμικοῦ ἐπὶ τῶν ὁδηγῶν πλευρῶν τῶν δύο σημάτων, ἀμφότερα δὲ εἶναι ὅμοια εἰς σχῆμα πρὸς τὰς προδιαγραφὰς τῆς παραγρ. 3.6.4.1.3.

### 3.6.3.2.8. Παρασιτικά ἀκτινοβολία.

Ἀκτινοβολία ἐξ οἰουδήποτε τμήματος τοῦ δέκτου ἢ συγγενῶν κυκλωμάτων δέον ὅπως καλύπτουν τὰς απαιτήσεις τὰς καθοριζομένας ὑπὸ τῆς παραγράφου 3.6.3.1.6.

### 3.6.3.2.9. Κατάργησις CW καὶ ἤχους.

Ἡ κατάργησις τοῦ CW καὶ τῆς ἤχους εἶναι ἐπαρκῆς εἰς τὰς θέσεις εἰς τὰς ὁποίας χρησιμοποιοῦνται οἱ Transponders.

Οὗτω ἤχῳ σημαίνει ἀνεπιθύμητον σῆμα προκαλούμενον ὑπὸ πολλαπλῶν ἐκπομπῶν (ἐξ ἀνακλάσεων κλπ.)

### 3.6.3.2.10. Προστασία ἀπὸ τὰς παρεμβολάς.

Ἡ προστασία ἀπὸ τὰς παρεμβολὰς τὰς προσερχομένας ἐκτὸς τῆς ζώνης συχνοτήτων DME, εἶναι ἐπαρκῆς διὰ τὰς θέσεις εἰς ἃς χρησιμοποιοῦνται οἱ Transponders.

### 3.6.3.3. Ἀπορρυθμίσις.

3.6.3.3.1. Ὁ Transponder περιλαμβάνει κύκλωμα ἀπορρυθμίσεως ὥστε οὗτος νὰ διεγείρηται μόνον ὑπὸ ζευγῶν λαμβανομένων παλμῶν, ἐχόντων διάσκεψιν παλμοῦ καὶ διαστήματα μεταξύ αὐτῶν κατάλληλα διὰ τὰ σήματα τοῦ Interrogator (ὅρα παρ. 3.6.4.1.3. καὶ 3.6.4.1.4.) τοῦ ὑπ' ὄψιν διαύλου DME (ὅρα παρ. 3.6.2.3.2. καὶ 3.6.2.3.3.).

3.6.3.3.2. Τὸ κύκλωμα ἀπορρυθμίσεως δέον ὅπως εἶναι παθητικοῦ τύπου, δηλ. ἡ λειτουργία του δὲν θὰ ἐπηρεάζεται ὑπὸ σημάτων τὰ ὁποῖα φθάνουν πρὶν, μεταξύ, ἢ μετὰ τοὺς βασικοὺς παλμοὺς ἐνδὲς ζεύγους ὁρθοῦ διαστήματος.

3.6.3.3.3. Τὸ κύκλωμα ἀπορρυθμίσεως δέον ὅπως μὴ ἐλαττώνῃ τὴν ἰκανότητα ἀποκρίσεως τοῦ Transponder περισσότερον τοῦ 3 %, ὅταν τὰ εἰσερχόμενα εἰς τὸν δέκτην σήματα, δὲν ὑπερβαίνουν τὰ 1500 ζεύγη παλμῶν ἀνὰ δευτερόλεπτον ἀκριβοῦς συχνότητος καὶ ρυθμοῦ καὶ 2400 ζεύγη παλμῶν ἀκριβοῦς συχνότητος καὶ ἀκριβοῦς ρυθμοῦ.

### 3.6.3.4. Χρόνος καθυστέρησεως.

3.6.3.4.1. Ὁ Transponder θὰ ἐπιφέρει μίαν καθυστέρησιν χρόνου 115 μικροδευτερολέπτων ὅταν εἶναι ἐπιθυμητὸν οἱ Interrogators τῶν ἀεροσκαφῶν νὰ δεικνύουν ἀπόστασιν ἐκ τῆς θέσεως τοῦ Transponder.

3.6.3.4.2. Ἡ καθυστέρησις τοῦ Transponder δέον ὅπως δύναται νὰ ρυθμιζέται εἰς κατάλληλον τιμὴν μεταξύ 84 καὶ 115 μικροδευτερολέπτων, ὅταν εἶναι ἐπιθυμητὸν οἱ Interrogators τῶν ἀερ/φῶν νὰ δεικνύουν 0 ἀπόστασιν εἰς καθωρισμένον σημεῖον εὐρισκόμενον μακρὰν τῆς θέσεως τοῦ Transponder.

3.6.3.4.3. Ἡ καθυστέρησις χρόνου τοῦ Transponder δὲν νὰ ἀπομακρύνεται περισσότερον τοῦ  $\pm 1$  μικροδευτερολέπτου τῆς ἐπιθυμητικῆς τιμῆς αὐτῆς.

3.6.3.4.4. Ἡ καθυστέρησις χρόνου δέον νὰ μετᾶται ἐκ τοῦ ὕψους τοῦ ἡμίσεος δυναμικοῦ καὶ ἐπὶ τῆς ὁδηγοῦ πλευρᾶς τοῦ δευτέρου βασικοῦ παλμοῦ τοῦ ζεύγους ἐρωτήσεως, ὡς τοῦτο παρατηρεῖται μετὰ τὸν τελευταῖον φωρατῆν τοῦ δέκτου τοῦ Transponder, καὶ ἐκ τοῦ ἡμίσεος δυναμικοῦ καὶ ἐπὶ τῆς ὁδηγοῦ πλευρᾶς τοῦ δευτέρου βασικοῦ παλμοῦ τῆς ἐκπομπῆς ἀποκρίσεως.

Ἡ ρύθμισις καθυστέρησεως χρόνου τοῦ Transponder μεταξύ τῶν ἐπιθεθέντων ὁρίων, ἐπιτρέπει ἔνδειξιν 0 ἀποστάσεως ὑπὸ Interrogator ἔχοντος χρόνον καθυστέρησεως 115 μικροδευτερολέπτων καὶ εὐρισκόμενου ἐπὶ περιφέρειας κύκλου ἀκτίνος μέχρι 4575 μέτρων (1500π.), τοῦ ὁποίου τὸ κέντρον εὐρίσκεται εἰς τὴν θέσιν τοῦ Transponder. Οὗτος εἶναι δυνατόν νὰ παρέχῃ 0 ἔνδειξιν ἀποστάσεως εἰς ὀρισμένον τι σημεῖον, δέον ὅμως νὰ σημειωθῇ ὅτι οἱ Interrogators θὰ παρέχουν ἀκριβῆ ἔνδειξιν ἀποστάσεως ἐκ τοῦ καθωρισμένου σημείου μόνον ἐπὶ περιορισμένου τομέως καὶ ὅτι ἐπὶ τῶν ὑπολοίπων κατευθύνσεων προσεγγίσεως πρὸς τὸ καθω-

ρισμένον τοῦτο σημεῖον δίδονται λαμβασίμενα ἔνδειξις.

3.6.3.4.5. Οἱ Transponders ἐγκαθίστανται ὅσον τὸ δυνατόν πλησιέστερον πρὸς τὸ σημεῖον εἰς τὸ ὁποῖον ἀπαιτεῖται ἔνδειξις 0.

Δέον ὅπως ἡ ἀκτίς τῆς σφαίρας ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς ὁποίας δίδεται ἔνδειξις 0 εἶναι ὅσον τὸ δυνατόν μικροτέρα, ἵνα ἡ ζώνη ἀκριβοῦς διατηρῆται εἰς τὸ ἐλάχιστον.

### 3.6.3.5. Ἀκρίβεια.

Ὁ Transponder δὲν προσθέτει, εἰς τὸ ὀλικὸν σφάλμα τοῦ συστήματος σφάλμα μεγαλύτερον τοῦ  $\pm 1.0$  μικροδευτερόλεπτα (περίπου 150μ. (500π.)).

### 3.6.3.6. Ἰκανότης.

3.6.3.6.1. Ἡ ἰκανότης ἀποκρίσεως τοῦ Transponder δέον ὅπως εἶναι τοῦλάχιστον 67 % δι' ὅλα τὰ ἐπίπεδα φορτίσεως αὐτοῦ μέχρι τοῦ μεγίστου κύκλου ἀπασχολήσεως.

Ἡ ἰκανότης ἀποκρίσεως τοῦ Transponder ὀρίζεται ὡς τὸ ἑκατοστιαῖον ποσοστὸν τῶν ἐρωτήσεων εἰς τὰς ὁποίας ἀπαντᾷ οὗτος ὑπὸ τὰς καθορισθείσας ἀνωτέρω συνθήκας ἀπασχολήσεως.

### 3.6.3.6.2. Χρόνος μὴ λειτουργίας τοῦ δέκτου.

Μετὰ τὴν ἐκπομπὴν ἐκάστου βασικοῦ παλμοῦ τοῦ συστήματος ἀποκρίσεως ὁ δέκτης τοῦ Transponder δέον ὅπως παύῃ λειτουργῶν ἐπὶ 10 μικροδευτερόλεπτα τοῦλάχιστον.

Ἡ πραγματικὴ διάρκεια τοῦ χρόνου λειτουργίας ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ συστήματος ἀναστολῆς πρὸ ἢ μετὰ τὸν ἀπορρυθμιστῆν

### 3.6.3.7. Κεραία.

3.6.3.7.1. Τὸ σύστημα κεραίων τοῦ Transponder θὰ ἐκτιβνοβολῇ ἢ λαμβάνῃ, ἀναλόγως, ἠλεκτρομαγνητικὰ κύματα καθέτως πολωμένα ἐπὶ τῶν ὑπὸ τῆς παραγρ. 3.6.2.2. καθωρισθεισῶν ζωνῶν συχνοτήτων διὰ DME.

### 3.6.3.7.2. Τὰ χαρακτηριστικὰ κεραίας εἶναι :

α) Πανκατευθυνομένης ἐκπομπῆς κατὰ τὸ ὀριζόντιον ἐπίπεδον, τῆς διαφορᾶς μεταξύ ἐλάχιστης καὶ μεγίστης ἀπολαυῆς ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου τούτου μὴ ὑπερβαίνουσας τὰ 4 DB.

β) Ἡ μέση ἀπολαυῆς εἰς τὸ ὀριζόντιον ἐπίπεδον θὰ εἶναι τοῦλάχιστον κατὰ 4 DB μεγαλύτερα ἐκείνης τοῦ διπόλου ἡμίσεος μήκους κύματος εἰς τὸν ἐλεύθερον χῶρον.

γ) Κατὰ τὸ κατακόρυφον ἐπίπεδον ἢ κυρίως ἀκτινοβολία θὰ εὐρίσκεται ὑπὸ γωνίας πλησιαζούσας τὸ ὀριζόντιον ἐπίπεδον. Εἰς πολοδιάγραμμα λαμβανόμενον εἰς τὸν ἐλεύθερον χῶρον, ὁ κύριος λοβὸς δέον ὅπως εἶναι τοῦλάχιστον πλάτους 6°, μετρώμενος μεταξύ τῶν σημείων τῆς ἡμισείας ἰσχύος αὐτοῦ.

3.6.3.7.3. Ἡ αὔξησις τῆς μέσης ἀποδόσεως τῆς κεραίας κατὰ τὸ ὀριζόντιον ἐπίπεδον, πέραν ἐκείνης τοῦ διπόλου ἡμίσεος μήκους κύματος, δέον ὅπως μὴ εἶναι μικροτέρα τῶν ὀλικῶν ἀπωλειῶν τοῦ συστήματος κεραίας (συμπεριλαμβανομένης τῆς ἐξασθενήσεως γραμμῆς τροφοδοτήσεως καὶ κακῆς προσαρμογῆς τῆς κεραίας).

Τὰ ἀνωτέρω χαρακτηριστικὰ συμπεριλαμβάνονται εἰς τοὺς ὅρους τοὺς ἐκτιθεμένους εἰς τὰς παραγρ. 3.6.3.1.5. καὶ 3.6.3.2.3.

### 3.6.3.8. Ἐλεγχος.

3.6.3.8.1. Λαμβάνεται μέριμνα ὅπως εἰς ἐκάστην ἐγκατάστασιν Transponder γίνεται αὐτόματος ἔλεγχος τῆς ἐν χρήσει συσκευῆς.

3.6.3.8.2. Τὸ ὄργανον ἐλέγχου δέον ὅπως δημιουργῇ μίαν κατάλληλον ἔνδειξιν, ἥτις μεταβιβάζεται εἰς σημεῖον ἐλέγχου καὶ ὁ Transponder τίθεται ἀμέσως ἐκτὸς ἐνεργείας, ἐὰν ὁ χρόνος καθυστέρησεως αὐτοῦ διαφέρῃ ἐκ τῆς ὀρισθείσης τιμῆς ἄνω τοῦ 10 %.

3.6.3.8.3. Τὸ ὄργανον ἐλέγχου δέον ὅπως δημιουργῇ ὡσαύτως κατάλληλον ἔνδειξιν ἥτις μεταβιβάζεται εἰς τὸ σημεῖον ἐλέγχου, ἐν περιπτώσει :

α) Πτώσεως κατὰ 3DB καὶ ἄνω τῆς ἰσχύος ἐκπομπῆς τοῦ Transponder.

β) Πτώσεως κατὰ 6DB καὶ ἄνω τοῦ ἐλάχιστου ἐπιπέδου διεγέρσεως τοῦ δέκτου Transponder (ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τοῦτο δὲν ὀφείλεται εἰς τὰ κυκλώματα αὐτομάτου ρυθμίσεως τῆς ἐνισχύσεως τοῦ δέκτου).

γ) Διαφορές της χρονικής απόστασης μεταξύ των δύο πρώτων παλμών του σήματος αποκρίσεως του Transponder εκ του κανονικού τοιούτου του εκχωρηθέντος εις τόν διάυλον DME κατά 3 και άνω μικροδευτερόλεπτα.

Όπου ο τρόπος διαχωρισμού έχει καθορισθῆ μετά ύψηλης σταθερότητος διά μαγνητοσυσταλτικῆς γραμμῆς καθυστερήσεως, δέον ὅπως ἐξασφαλιζέται ἡ ἐκπομπή ζευγῶν παλμῶν ὀρθοῦ διαχωρισμοῦ.

δ) Μεταβολῆς τῶν συχνότητων τοῦ δέκτου καὶ πομποῦ τοῦ Transponder πέραν τῆς περιοχῆς τῆς καλυπτομένης ὑπὸ τῶν σχετικῶν κυκλωμάτων (ἐὰν αἱ λειτουργοῦσαι συχρότητες δὲν ἐλέγχονται κατ' εὐθείαν ὑπὸ κρυστάλλου).

3.6.3.8.4. Προβλέπεται ὥστε οἰαδήποτε ἐκ τῶν συνθηκῶν κακῆς λειτουργίας τῶν ἀριθμομενῶν εἰς τὰς παραγρ. 3.6.3.8.2. καὶ 3.6.3.8.3. νὰ διαρκῆ ἐπὶ τι χρονικὸν διάστημα πρὶν ἢ ἡ συσκευὴ ἐλέγχου τεθῆ ἐν λειτουργίᾳ. Τὸ χρονικὸν τοῦτο διάστημα εἶναι ὅσον τὸ δυνατὸν μικρὸν καὶ κυμαίνεται μεταξύ 4 καὶ 10 δευτερολέπτων, οὕτως ὥστε ν' ἀποφεύγῳται διακοπαὶ εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ Transponder παρεχομένην ἐξυπηρέτησιν, λόγῳ παροδικῆς φύσεως ἐπιδράσεων.

3.6.3.8.5. Βλάβη οἰομένηποτε τμήματος τοῦ ὄργανου ἐλέγχου προκαλεῖ αὐτομάτως τὰ ἴδια ἀποτελέσματα ὡς καὶ ἡ κακὴ λειτουργία τῶν ὑπ' αὐτοῦ ἐλεγχόμενων συσκευῶν.

3.6.3.8.6. Ὁ Transponder δέον ὅπως μὴ πραγματοποιῆ περισσοτέρας τῶν 120 διεγέρσεων ἀνὰ δευτερόλεπτον, δι' ἐλεγχον ἢ δι' αὐτόματον ἐλεγχον τῆς συχνότητος ἢ δι' ἀμφοτέρους τοὺς σκοπούς.

3.6.4. Τεχνικὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ Interrogator.

Αἱ ὑποπαραγράφοι προσδιορίζουν μόνον ἐκείνας τὰς παραμέτρους τοῦ Interrogator αἵτινες προσδιορίζονται ἐξασφαλίζον ὅπως ὁ Interrogator :

α) Μὴ θέτῃ εἰς κίνδυνον τὴν ἀποτελεσματικὴν λειτουργίαν τοῦ συστήματος DME, ὡς δι' αὐξήσεως ἀνωμάλως τοῦ φορτίου τοῦ Transponder.

β) Εἶναι ἱκανὸς νὰ δίδῃ ἀκριβεῖς ἐνδείξεις ἀποστάσεως.

3.6.4.1. Πομπός.

3.6.4.1.1. Συχνότης λειτουργίας.

Ὁ Interrogator ἐκπέμπει ἐπὶ τῆς καταλλήλου συχνότητος ἐρωτήσεως τῆς ἐκχωρηθείσης εἰς τὸν οἰκεῖον διάυλον DME (ὄρα παραγρ. 3.6.2.3.3.).

Ἡ προδιαγραφὴ αὕτη δὲν ἀποκλείει τὴν χρησιμοποίησιν Interrogators ἐπὶ ἀερ/φῶν εἰς οὓς ἔχουσιν ἐκχωρηθῆ ὀλιγώτεροι τῶν 100 διάυλοι λειτουργίας.

3.6.4.1.2. Σταθερότης συχνότητος.

Ἡ συχνότης λειτουργίας δὲν θὰ μεταβάλλεται πλέον τῶν  $\pm 400$  χιλ/κλων ἐκατέρωθεν τῆς ἐκχωρηθείσης τοιαύτης.

3.6.4.1.3. Μορφή παλμοῦ.

Τὰ κατωτέρω δέον ὅπως ἐφαρμόζονται εἰς ὅλους τοὺς ἀκτινοβολουμένους παλμούς :

α) Ὁ χρόνος ἀνόδου παλμοῦ θὰ εἶναι ὀλιγώτερος τῶν 0,3 μικροδ/πτων.

β) Ἡ διάρκεια τοῦ παλμοῦ θὰ εἶναι 2,5 μικροδ/πτα  $\pm 0,2$  μικροδ/πτα.

γ) Ὁ χρόνος καθόδου τοῦ παλμοῦ θὰ εἶναι ὀλιγώτερος τῶν 0,5 μικροδ/πτων.

δ) Τὸ φάσμα τοῦ σήματος τοῦ διαμορφουμένου ὑπὸ παλμῶν θὰ εἶναι τοιοῦτον ὥστε, δι' ὅλας τὰς συχνότητας τὰς ἀπεχούσας ἐκ τῆς συχνότητος λειτουργίας πλέον τοῦ ἐνός (1) μεγ/κλου, τὸ ἐπίπεδον ἐνεργείας νὰ εἶναι κάτωθεν τοῦ ἐπιπέδου ἐνεργείας τῆς συχνότητος ταύτης πλέον τῶν 14 DB.

Εἰς συχνότητας ἀπεχούσας ἐκ τῆς συχνότητος λειτουργίας πλέον τῶν 10 μεγ/κλων, τὸ ἐπίπεδον ἐνεργείας θὰ εἶναι κάτωθεν τοῦ ἐπιπέδου ἐνεργείας τῆς συχνότητος λειτουργίας πλέον τῶν 30 DB.

3.6.8.1.4. Διαχωρισμὸς Παλμοῦ.

Τὰ διαστήματα μεταξύ τῶν βασικῶν παλμῶν δέον ὅπως συμφωνοῦν πρὸς τὰς παραγρ. 3.6.2.3.2. καὶ 3.6.2.3.3.

3.6.8.1.4.1. Τὸ μεταξύ παλμῶν διάστημα δέον νὰ μετρεῖται εἰς τὸ ὕψος τοῦ ἡμίσεος δυναμικοῦ αὐτῶν καὶ μεταξύ τῶν σημείων τῶν εὐρισκομένων ἐπὶ τῶν κυρίων πλευρῶν των.

3.6.4.1.4.2. Ἡ διάρκεια διαστημάτων τῶν παλμῶν ἐρωτήσεως δὲν θὰ μεταβάλλεται πλέον τοῦ  $\pm 1,0$  μικροδευτερολέπτου ἐκ τῆς κανονικῆς αὐτῆς τιμῆς.

3.6.4.1.5. Ταχύτης ἐπαναλήψεως παλμῶν.

3.6.4.1.5.1. Ἡ ἀνοχὴ τῆς ταχύτητος ἐπαναλήψεως παλμῶν, ἡ καθοριζομένη ὑπὸ τῆς παραγρ. 3.6.2.5., θὰ εἶναι  $\pm 10$  %. Κατὰ τὴν παραγωγὴν καὶ συντήρησιν τῶν Interrogators πρέπει νὰ λαμβάνονται τὰ κατάλληλα μέτρα, ὥστε νὰ ἐξασφαλιζέται δι' ὅλους τοὺς πομποὺς ταυτόσημος ταχύτης ἐπαναλήψεως παλμῶν, εὐρισκομένη ἐντὸς τῶν περιγραφέντων ἀνωτέρω ὁρίων.

3.6.4.1.5.2. Εἰς τὸν μεταξύ τῶν διαδοχικῶν ζευγῶν τῶν ἐκπεμπομένων παλμῶν ἐρωτήσεως χρόνον, δύναται νὰ ὑπάρχῃ ἐνδεχομένη μεταβολὴ τοῦλάχιστον  $\pm 1$  %.

3.6.4.1.6. Παρασιτικὴ ἀκτινοβολία.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν διαστημάτων μεταξύ ἀπλῶν παλμῶν, ἡ ἰσχὺς τοῦ λαμβανομένου σήματος ὑπὸ δέκτου ἔχοντος τὰ αὐτὰ χαρακτηριστικὰ μετὰ τοῦ δέκτου Transponder ἀλλὰ συντονισμένου εἰς οἰαδήποτε συχνότητα ἐρωτήσεως ἢ ἀποκρίσεως DME δέον ὅπως εἶναι πλέον τῶν 50 DB κάτωθεν τῆς ἰσχύος τῶν παλμῶν τῶν λαμβανομένων ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ δέκτου ὅταν οὗτος εὐρίσκεται συντονισμένος εἰς τὴν χρησιμοποιουμένην συχνότητα ἀποκρίσεως.

Ἡ προϋπόθεσις αὕτη ἀφορᾷ ὅλας τὰς ἐκπομπὰς συμπεριλαμβανομένων τῶν ἐνοχλήσεων διαμορφωτοῦ καὶ ταλαντωτοῦ.

3.6.4.2. Χρόνος καθυστερήσεως.

Μεταξύ τῆς χρονικῆς στιγμῆς τοῦ ἡμίσεος δυναμικοῦ, λαμβανομένου ἐπὶ τῆς κυρίας πλευρᾶς τοῦ δευτέρου βασικοῦ παλμοῦ καὶ ἐκείνης κατὰ τὴν ὁποίαν τὰ κυκλώματα ἀποστάσεως παρέχουν ἐνδείξιν ἀποστάσεως 0, δύναται νὰ ὑπάρχῃ μία χρονικὴ καθυστέρησις ἕως 115 μικροδευτ/πτων  $\pm 1,0$  μικροδευτ/πτων.

3.7. Προδιαγραφαὶ Ραδιοσημαντῆρων Διαδρομῆς 75 μ/κλων.

3.7.1. Συσκευὴ.

3.7.1.1. Συχνότητες.

Οἱ Ραδιοσημαντῆρες ἐκπέμπουν ἐπὶ συχνότητος 75 μ/κλων  $\pm 0,02$  %.

3.7.1.2. Χαρακτηριστικὰ ἐκπομπῶν.

3.7.1.2.1. Οἱ ραδιοσημαντῆρες θὰ ἐκπέμπουν συνεχῆς φέρον κῦμα διαμορφωμένον εἰς βάθος οὐχὶ ὀλιγώτερον τῶν 95 % καὶ οὐχὶ περισσότερον τῶν 100 %. Τὸ σύνολον τῶν ἀρμονικῶν τῆς διαμορφώσεως δὲν θὰ ὑπερβαίῃ τὸ 15 %.

3.7.1.2.2. Ἡ διαμορφώουσα χαμηλὴ συχνότης θὰ εἶναι 3000 κύκλων  $\pm 75$  κύκλοι.

3.7.1.2.3. Ἡ ἀκτινοβολία εἶναι πολωμένη ὀριζοντίως.

3.7.1.2.4. Ἀναγνώρισις.

Ἐὰν εἰς ραδιοσημαντῆρα ἀπαιτεῖται ἀναγνώρισις διὰ κώδικος γίνεται χειρισμὸς τῆς διαμορφώσεως συχνότητος οὕτως ὥστε νὰ ἐκπέμπωνται 6 στιγμαὶ ἢ γραμμαὶ εἰς καταλλήλους συνδυασμούς. Ἡ διάρκεια τῶν στιγμῶν καὶ γραμμῶν εἶναι τοιαύτη ὥστε, συμπεριλαμβανομένων τῶν μεταξὺ αὐτῶν διαστημάτων, ν' ἀνταποκρίνονται ες ταχύτητα ἐκπομπῆς 6 ἕως 10 λέξεων ἀνὰ λεπτόν. Τὸ φέρον κῦμα δὲν πρέπει νὰ διακόπτεται διαρκούσης τῆς ἀναγνώρισεως.

## 3.7.1.2.5. Διάγραμμα καλύψεως και ακτινοβολίας.

Τὸ διάγραμμα καλύψεως και ακτινοβολίας τῶν ραδιοσημαντήρων καθορίζεται κατὰ κανόνα ὑπὸ τῶν Συμβαλλομένων Κρατῶν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὑφισταμένων ἀναγκῶν, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν συστάσεων τῶν περιοχικῶν διασκέψεων. Τὸ προτιμητέον διάγραμμα ακτινοβολίας εἶναι ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον :

α) Εἰς τὴν περίπτωσιν ραδιοσημαντήρων ριπιδωτῆς ακτινοβολίας, προκαλεῖ τὴν λειτουργίαν τῆς λυχνίας ἐνδείξεως τοῦ ἀερ/φους μόνον ὅταν τοῦτο εὐρίσκεται ἐντὸς ὀρθογωνίου παραλληλεπιπέδου συμμετρικοῦ ὡς πρὸς τὴν κατακόρυφον τὴν διερχομένην διὰ τοῦ ραδιοσημαντήρος και ὡς πρὸς τὸν μεγαλύτερον και μικρότερον ἄξονα τῶν ρυθμισμένων συμφώνως πρὸς τὸ χρησιμοποιούμενον ἴχνος πτήσεως.

β) Εἰς τὴν περίπτωσιν ραδιοσημαντήρος Z, προκαλεῖ τὴν λειτουργίαν τῆς λυχνίας ἐνδείξεως μόνον ὅταν τὸ ἀερ/φος εὐρίσκεται ἐντὸς κυλίνδρου, τοῦ ὁποίου ὁ ἄξων εἶναι ἡ κατακόρυφος ἡ διερχομένη διὰ τοῦ ραδιοσημαντήρος. Ἐπὶ τῇ πράξει ἡ δημιουργία τοιούτων διαγραμμάτων εἶναι ἀνεφικτος και δέον ἡ μορφή τοῦ διαγράμματος ακτινοβολίας νὰ καθορίζεται κατόπιν συμφωνίας.

## 3.7.1.2.6. Καθορισμὸς καλύψεως.

Τὰ ὅρια καλύψεως τῶν ραδιοσημαντήρων καθορίζονται και προσδιορίζονται ὑπὸ τῶν ἐν τῇ παραγρ. 3.1.6.9. περιγραφομένων δέκτου και κεραίας.

## 3.7.1.2.7. Διάγραμμα ακτινοβολίας.

Τὸ διάγραμμα ακτινοβολίας ἐνὸς ραδιοσημαντήρος, πρέπει νὰ εἶναι τοιοῦτον ὥστε ὁ πολικὸς ἄξων αὐτοῦ νὰ εἶναι κατακόρυφος, ἡ δὲ ἰσχύς πεδίου ἐν τῷ διαγράμματι νὰ εἶναι συμμετρικὴ ὡς πρὸς τὸν πολικὸν ἄξονα εἰς τὸ ἐπίπεδον ἡ τὰ ἐπίπεδα τὰ περιέχοντα τὰ ἴχνη πτήσεως τὰ ὁποῖα ἐξυπηρετεῖ ὁ ραδιοσημαντήρ.

Πολλάκις δυσκολίαι περὶ τὴν ἐγκατάστασιν ραδιοσημαντήρος τινὸς δύνανται νὰ ὀδηγήσουν εἰς τὴν ἀποδοχὴν μὴ κατακόρυφου πολικοῦ ἄξονος.

## 3.7.1.3. Ἐλεγχος.

Δι' ἕκαστον ραδιοσημαντήρα δέον ὅπως ὑπάρχη κατάλληλον ὄργανον ἐλέγχου, τὸ ὁποῖον θὰ παρέχῃ καταλλήλους ἐνδείξεις ὅταν :

α) Ἡ ἰσχύς τοῦ ακτινοβολουμένου φέροντος κύματος πίπτει κάτωθεν τοῦ 50 % τῆς κανονικῆς.

β) Τὸ βάθος διαμορφώσεως πίπτει κάτωθεν τοῦ 70 %.

γ) Δὲν παρέχει ἀναγνώρισιν.

## 3.8. Χαρακτηριστικὰ τοῦ Συστήματος Consol.

Ὁ σταθμὸς ἐδάφους Consol ἐκπέμπει σήματα ἀποτελούμενα ἀπὸ τελείας και παύλας. Γραμμὴ θέσεως καθορίζεται διὰ τῆς ἀριθμήσεως τῶν ἀκουσμένων σημάτων κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς περιόδου τοῦ κύκλου ἐκπομπῆς τοῦ ναυτιλιακοῦ χειρισμοῦ.

## 3.8.1. Ραδιοσυχνότητες.

3.8.1.1. Αἱ εἰς τὸν Consol ἐκχωρούμεναι συχνότητες, ἐκλέγονται ἀπὸ τὰς διαθέσιμους τοιαύτας εἰς τὴν ζώνην τοῦ φάσματος μεταξὺ 200 και 415 χιλιοκύκλων.

Ἐναγνώρισιν.

3.8.2. Ἐκαστος Consol ἀναγνωρίζεται ἐκ μιᾶς ὁμάδος δύο ἡ τριῶν γραμμάτων τοῦ Διεθνοῦς Κώδικος Mors, ἐκπεμπομένων διὰ ταχύτητος περίπου 7 λέξεων ἀνά λεπτόν.

## 3.8.3. Ναυτιλιακὸς χειρισμὸς.

Ἐκαστος Consol χειρίζεται τύπον ἐκπομπῆς A1. Ὁ χειρισμὸς παρέχει συνηρμοσμένας τελείας και παύλας τοῦ 1/8 τοῦ δευτερολέπτου και 3/8 τοῦ δευτερολέπτου ἀντιστοιχῶς. Ὁ κύκλος τοῦ ναυτιλιακοῦ χειρισμοῦ εἶναι διαρκείας περίπου 30 δευτερολέπτων και μία περίοδος σιγῆς προηγεῖται και ἐπεται τούτου. Αὐστηρὰ προσκόλλησις εἰς τὴν διάρκειαν τῶν 30 δευτερολέπτων, τοῦ κύκλου ναυτιλιακοῦ χειρισμοῦ, βοηθᾷ εἰς τὴν κατασκευὴν αὐτομάτων μετρητῶν.

3.8.3.1. Ἡ διάρκεια τῶν περιόδων σιγῆς εἶναι διαρκείας 2 ἕως 3 δευτερολέπτων.

## 4.1. Ὅρισμοί.

Τιμὴ διαμορφώσεως εἶναι τὸ ἀμοιβαῖον διάστημα μονάδος, μετρώμενον εἰς δευτέρα λεπτά. Ἡ τιμὴ αὕτη ἐκφράζεται εἰς Bauds (πηδῆματα).

Τὰ σήματα τοῦ τηλεγράφου χαρακτηρίζονται ἐκ διαστημάτων χρόνου ἴσων πρὸς ἢ μακροτέρων τοῦ διαστήματος μονάδος. Ἡ τιμὴ διαμορφώσεως (ἄλλοτε ταχύτης τηλεγράφου) ὅθεν ἐκφράζεται ὡς ἀντίστοιχος τῆς τιμῆς τοῦ διαστήματος μονάδος. Ἐάν, ἐπὶ παραδείγματι, τὸ διάστημα μονάδος εἶναι 20 χιλιοστά τοῦ δευτερολέπτου (Milliseconds), ἡ τιμὴ διαμορφώσεως εἶναι 50 Bauds.

## Περιθώριον.

Εἶναι ὁ μέγιστος βαθμὸς παραμορφώσεως κυκλώματος εἰς τὸ ἄκρον τοῦ ὁποίου κεῖται ἡ συσκευή ἥτις εἶναι ἐν ἀρμονίᾳ μετὰ τὴν ἀκριβῆ μεταφρασιν ἀπάντων τῶν σημάτων ἄτινα δυνατὸν νὰ λάβῃ.

Ἐνεργητικὸν περιθώριον.

Εἶναι τὸ περιθώριον συσκευῆς ὅπερ ἡδύνατο νὰ μετρηθῇ ὑπὸ πραγματικᾶς συνθήκας λειτουργίας.

Βαθμὸς τυποποιημένης δοκιμῆς παραμορφώσεως.

Εἶναι ὁ βαθμὸς παραμορφώσεως τῆς ἀποκαταστάσεως μετρώμενος κατὰ τὴν διάρκειαν εἰδικῆς περιόδου χρόνου ὅταν ἡ διαμόρφωσις εἶναι τελεία και ἀντιστοιχεῖ πρὸς εἰδικὸν κείμενον.

4.2. Συσκευαὶ ραδιοηλεκτύπου τέρατος και συσκευαὶ χρησιμοποιούμεναι εἰς ἀεροναυτικὰ κυκλώματα λειτουργοῦντα ἐπὶ συχνότητος 3-30 μ/κλων.

## 4.2.1. Λειτουργία ἀπλοῦ διαύλου «Uniplex».

Ὁ ὅρος «Uniplex καθιεροῦται ὅπως διευκολύνῃ τὴν ἀναγνώρισιν τῆς λειτουργίας τῶν ἀπλῶν διαύλων.

4.2.1.1. Εἰς τοὺς διαύλους ραδιοηλεκτύπων ἀπλῆς λειτουργίας τῆς σταθερᾶς ἀεροναυτικῆς ἐπικοινωνίας, πρέπει νὰ χρησιμοποιηθῇ διαμόρφωσις μετατοπίσεως τῆς συχνότητος τοῦ φέροντος κύματος ἐκατέρωθεν τῆς βασικῆς τοιαύτης (Shift Modulation).

Ὁ τύπος οὗτος διαμορφώσεως πραγματοποιεῖται διὰ τῆς μετατοπίσεως τῆς συχνότητος τοῦ φέροντος κύματος μεταξὺ δύο συχνότητων ἀντιπροσωπευουσῶν ἀντιστοιχῶς τὰ στοιχεῖα γραφῆς και διαστήματος εἰς τὸν κώδικα τοῦ πενταδιαστήμου συστήματος ραδιοηλεκτύπου.

4.2.1.2. Τὰ χαρακτηριστικὰ σημάτων τὰ ἐκπεμπόμενα ὑπὸ πομπῶν ραδιοηλεκτύπου χρησιμοποιούντων διαμόρφωσιν μετατοπίσεως τῆς συχνότητος πρέπει νὰ εἶναι ὡς ἀκολούθως:

4.2.1.2.1. Ἡ διαφορὰ μεταξὺ συχνότητων γραφῆς και διαστήματος νὰ εἶναι 850 κύκλοι, διατηρουμένη ἐντὸς τῶν ὁρίων  $\pm 25$  κύκλοι ἐκ τῆς τιμῆς ταύτης.

4.2.1.2.2. Ἡ ραδιοσυχνότης, ἡ ἀντιστοιχοῦσα εἰς τὸ στοιχεῖον γραφῆς, νὰ εἶναι ὑψηλοτέρα τῆς ἀντιστοιχοῦσης εἰς τὸ στοιχεῖον διαστήματος.

4.2.1.2.3. Ἡ μεταβολὴ τῆς μέσης συχνότητος μεταξὺ τῶν συχνότητων γραφῆς και διαστήματος νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ τοὺς 100 κύκλους διὰ λειτουργίαν 2 ὥρων.

4.2.1.2.4. Ἡ ὀλικὴ παραμόρφωσις χρόνου τοῦ σήματος ραδιοηλεκτύπου, μετρωμένη εἰς τὴν ἐξοδον ἐκ τοῦ ραδιοπομποῦ ἢ εἰς τὴν ἀμεσον γειτνίασιν αὐτοῦ, νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 10 %.

Παραμόρφωσις χρόνου σημαίνει ἡ ἀπομάκρυνσις ἐκ τῆς κανονικῆς τιμῆς τοῦ χρόνου τὸν ὁποῖον χρειάζεται τὸ φέρον κύμα διὰ νὰ μετατοπισθῇ ἐκ τῆς συχνότητος τοῦ στοιχείου γραφῆς εἰς ἐκείνην τοῦ στοιχείου διαστήματος, ἐκπεφρασμένη εἰς ἑκατοστιαῖα ποσοστὰ τῆς μονάδος τοῦ χρόνου τῶν στοιχείων.



4.2.1.3. Οί δέκται ραδιοηλεκτρικού πρέπει να εξασφαλίζουν ικανοποιητική λειτουργία κατά την λήψιν σημάτων, έχόντων τὰ χαρακτηριστικά τὰ ἐκτιθέμενα εἰς παράγραφον 4.2.1.2.

4.2.1.4. Λειτουργία πολλαπλοῦ διαύλου (Multiplex).

Τὰ χαρακτηριστικά πολλαπλῆς ἐκπομπῆς σημάτων ραδιοηλεκτρικού κυκλώματος τινὸς καθορίζονται ἐκάστου διὰ συμφωνιῶν μεταξύ τῶν ἐνδιαφερομένων ἀρχῶν.

4.2.2.1. Τεχνικαὶ προβλέψεις ἀφορῶσαι τὰς τηλετυπικὰς συσκευὰς καὶ κυκλώματα ἐν χρήσει ἐν τῇ Σ.Α.Υ.Τ. (AFTN).

4.2.2.1. Εἰς τὰ διεθνῆ κυκλώματα τηλετυπογραφίας τῆς Σταθερᾶς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας Τηλεγραφίας, τὰ χρησιμοποιούντα κωδικὰ 5 μονάδων, θὰ χρησιμοποιηθῆται τὸ Διεθνὲς Τηλεγραφικὸν Ἀλφάβητον ὑπ' ἀριθ. 2. Ὁ πίναξ τῆς σελίδος 60 δεικνύει τὰς ἰσχυρούσας ὤσεις διὰ τὴν μεταβίβασιν τῶν γραμμάτων, ψηφίων καὶ σημείων καὶ τὴν πολυκλιτύτητα τῶν διαφόρων ὤσεων.

4.2.2.2. Κατὰ τὸ δυνατόν, ἡ τιμὴ διαμορφώσεως δέον ὅπως εἶναι 50 Bauds, ὅπουδήποτε δὲν καθίσταται ἐφικτὴ ἡ τιμὴ τῶν 50 Bauds, αὕτη καθορίζεται κατόπιν διμερῶν ἢ πολυμερῶν συμφωνιῶν μεταξύ τῶν ἐνδιαφερομένων Ἀρχῶν.

4.2.2.3. Ἡ ὄνομαστικὴ διάρκεια τοῦ κύκλου ἐκπομπῆς εἶναι τοῦλάχιστον 7.4 μονάδας (κατὰ προτίμησιν 7.5), τὸ στοιχεῖον παύσεως διαρκεῖ ἐπὶ 1.4 μονάδας τοῦλάχιστον (κατὰ προτίμησιν 1.5).

4.2.2.3.1. Ὁ δέκτης δέον ὅπως εἶναι ἱκανὸς νὰ μεταφράζῃ ὀρθῶς σήματα προερχόμενα ἐξ ἐνὸς πομποῦ ὄνομαστικῆς ἐκπομπῆς κύκλου 7 μονάδων.

4.2.2.4. Ἡ συσκευή ἐν λειτουργίᾳ θὰ διατηρῆται καὶ ρυθμίζεται κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε τὸ καθαρὸν ἐνεργητικὸν περιθώριον οὐδέποτε νὰ εἶναι μικρότερον τῶν 35 %.

4.2.2.5. Ὁ ἀριθμὸς τῶν χαρακτῆρων γραμμῆς κειμένου ὄν δύναται νὰ περιλαμβάνῃ ἐκτυπωμένη σελὶς τῆς συσκευῆς καθορίζεται εἰς 69.

4.2.2.6. Εἰς συσκευὰς εἰς ἃς εἰς τὸ σύστημα ἐνάρξεως-παύσεως εἶναι προσηρμοσμένοι αὐτόματοι διακόπται καθυστερήσεως χρόνου, ἡ ἀποσύνδεσις τῆς πηγῆς τροφοδοτήσεως τοῦ κινητήρος λαμβάνει χώραν πρὸ τῆς παρόδου τοῦλάχιστον 45 δευτέρων λεπτῶν, μετὰ τὴν λήψιν τοῦ τελευταίου σήματος.

4.2.2.6.1. Εἰς περιπτώσιν παύσεως μεταβιβάσεως περιόδου 30 δευτερολέπτων ἢ μακρυτέρας θὰ ἀποστέλλεται τὸ σῆμα ἀριθ. 29 τοῦ Διεθνoῦς Τηλεγραφικοῦ Ἀλφάβητου ἀριθ. 2 (μεταλλαγῆ-πληκτρον γραμμάτων) ἀκολουθούμενον ὑπὸ διακοπῆς 2 δευτερολέπτων τοῦλάχιστον πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἐκπομπῆς.

4.2.2.7. Ἡ συσκευή ρυθμίζεται ὥστε νὰ ἀποφεύγηται ὁ ἀκρωτηριασμὸς τῶν ἐκπεμπομένων σημάτων εἰς τὴν ἀρχὴν τηλετος καὶ ληφθέντος ἐπὶ, ἐνάρξεως-παύσεως, συσκευῆς ἀναδιατρήσεως.

Ἡ συσκευή ρυθμίζεται, ὥστε ἐπὶ συγχρόνου διατρήσεως τηλεγραφήματος ὑπὸ τῆς συσκευῆς αὐτομάτου ἐνάρξεως-παύσεως, μὴ ἀκρωτηριάζεται τὸ λαμβανόμενον τηλεγράφημα.

4.2.2.7.1. Ἐὰν ἡ συσκευή ἀναδιατρήσεως εἶναι ἐρωδιασμένη διὰ τοπικοῦ μέσου τροφοδοτήσεως χάρτου, ἡ ἀνοχὴ ἀκρωτηριασμοῦ τηλε/ματος δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὸ ἐν σῆμα.

4.2.2.8. Πλήρη κυκλώματα θὰ σχεδιάζονται καὶ διατηρῶνται, ὥστε ὁ βαθμὸς τῆς τυποποιημένης δοκιμῆς παραμορφώσεως νὰ μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 28 %.

4.2.2.9. Ὁ βαθμὸς τῆς τυποποιημένης δοκιμῆς παραμορφώσεως ἐκάστου μέρους πλήρους κυκλώματος δέον νὰ εἶναι κατὰ τὸ δυνατόν χαμηλὸς καὶ ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει ὑπερβαίνων τὰ 10 %.

ΠΙΝΑΞ ἸΣΧΥΟΥΣΩΝ ὩΣΕΩΝ ΔΙΑ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΙΝ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΨΗΦΙΩΝ ΚΑΙ ΣΗΜΕΙΩΝ  
(βλέπε 4.2.2.1.) σελ. 58

Ἀριθ. Σήμα- τος	Περι- πτώσις Γράμ- ματος	Περίπτωσης Ψηφίων	Ω Σ Ε Ι Σ					Παύ- σις
			Ἐναρ- ξεις	1	2	3	4	
1	A	-	0	0				0
2	B	?	0			0	0	0
3	C	:		0	0	0		0
4	D	(1)	0			0		0
5	E	3	0					0
6	F		0		0	0		0
7	G			0		0	0	0
8	H				0		0	0
9	I	8		0	0			0
10	J	σημαξ Προ- σοχῆς	0	0		0		0
11	K	(	0	0	0	0		0
12	L	)		0			0	0
13	M	.			0	0	0	0
14	N	,			0	0		0
15	O	9				0	0	0
16	P	0		0	0		0	0
17	Q	1	0	0	0		0	0
18	R	4		0		0		0
19	S	'	0		0			0
20	T	5					0	0
21	U	7	0	0	0			0
22	V	=		0	0	0	0	0
23	W	2	0	0			0	0
24	X	/	0		0	0	0	0
25	Y	6	0		0		0	0
26	Z	+	0				0	0
27	Ἐπιστροφὴ φορείου					0		0
28	Ἀλλαγὴ γραμμῆς (χάρτου)			0				0
29	Γράμματα		0	0	0	0	0	0
30	Ψηφία		0	0		0	0	0
31	Διάστημα				0			0
32								0

Σημεῖον	Κλειστὸν κύκλωμα	Διπλοῦν ρεῦμα
	Μηδὲν ρεῦμα	Ἀρνητικὸν ρεῦμα
0	Θετικὸν ρεῦμα	Θετικὸν ρεῦμα

(1) Χρησιμοποιεῖται πρὸς σήμανσιν αὐτομάτου ἀπαντήσεως 4.2.3. Χαρακτηριστικὰ συστήματος ἐπικοινωνιῶν ἀέρος ἐδάφους.

Λίαν Ὑψηλῆς Συχνότητος.

Τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ συστήματος ἐπικοινωνιῶν ἀέρος/ἐδάφους.

Λίαν Ὑψηλῆς Συχνότητος τοῦ ἐν χρήσει ἐν τῇ Διεθνεί

Κινητῇ Ἀεροναυτικῇ Ὑπηρεσίᾳ δέον νὰ εἶναι συμ-  
φώνως πρὸς τὰς κάτωθι προδιαγραφὰς.

4.2.3.1. Αἱ ἐκπομπὲς νὰ εἶναι συνεχῶν κυμάτων (C W) διαμορφώσεως εὐρους φέροντος κύματος (A3).

4.2.3.2. Μὴ οὐσιώδεις ἐκπομπὲς τηροῦνται εἰς τὴν χαμηλοτέραν τιμὴν ἣν τὸ στάδιον τεχνικῆς καὶ ἡ φύσις τῆς ὕπηρεσις, ἐπιτρέπουσιν.

4.2.3.3. Αἱ ραδιοσυχνότητες ἐν χρήσει ἐπιλέγονται ἐν τῆς ζώνης 118 ἕως 132 μεγακίλων. Ὁ διαχωρισμὸς μεταξύ ἐκχωρηθησομένων συχνοτήτων (διαχωρισμὸς διαύλου) καὶ αἱ ἀνοχὰι συχνότητος, ἐφαρμοζόμεναι εἰς τὰ στοιχεῖα τοῦ συστήματος νὰ εἶναι ὡς καθορίζεται εἰς τὴν παραγρ. 4.1.2. καὶ 4.1.6. τοῦ II μέρους τοῦ παρόντος.

4.2.3.4. Το σχήμα πολώσεως των εκπομπών θα είναι κατακόρυφον.

4.3. Μέθοδοι του συστήματος.

4.3.1. Σταθμοί ομάδος εν τῷ Σ.Α.Υ.Τ.

4.3.1.1. Ἐλέγχων σταθμὸς ομάδος - Ἐπιλογή.

Ἐφόσον ἰδρύεται ὁμάς τῆς Σ.Α.Υ.Τ., εἰς ἕκ τῶν ἀπαρτιζόντων ταύτην σταθμὸς ἀναλαμβάνει τὴν ἐργασίαν τοῦ ἐλέγχοντος σταθμοῦ ομάδος, ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως ὅταν εἰδικαί σύνθηκαί ἐπιβάλλουν, τὴν κατόπιν συμφωνίας ἐπιπρόσθετον ἀνάληψιν ὑποχρεώσεων μεταξύ τῶν σταθμῶν ομάδος.

4.3.1.2. Ἐλέγχων σταθμὸς ομάδος - Λειτουργία.

Ὁ ἐλέγχων σταθμὸς ομάδος τῆς Σ.Α.Υ.Τ. θὰ ἐξασφαλίζῃ:

α) τὴν ταχεῖαν διεκπεραίωσιν τῶν ἐπικοινωνιῶν μεταξύ τῶν σταθμῶν τῆς ομάδος.

β) καλὴν λειτουργίαν καὶ πειθαρχίαν, μεταξύ τῶν σταθμῶν μὴ παρεμβαίνων εἰς τὴν μεταξύ των ἐπικοινωνίαν, πλὴν ὅσας καθίσταται ἀναγκαῖα ἢ παρέμβασις τοῦ πρὸς ρύθμισιν ἢ παύσιν τῶν μεταβιβάσεων, δυναμένων νὰ ἐπιτελέσῃ τὴν ἰκανὴν λειτουργίαν καὶ τὴν πειθαρχίαν τῆς ομάδος.

γ) τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἐν ἰσχύϊ διαδικασιῶν τῆς ΔΟΠΑ ὑφ' ὄλων τῶν σταθμῶν ἐντὸς τῆς ομάδος.

δ) τὴν ἐγκαιρὸν ἀλλαγὴν συχνότητων ἐκ τῶν ἡμερησίων εἰς νυκτερινὰς καὶ ἀντιστρόφως διὰ τὴν ὑπ' αὐτὸν ὁμάδα, λαμβάνων ὑπ' ὄψιν τὰ στοιχεῖα μεταδόσεως, τὰς συνθήκας λειτουργίας καὶ τὰς ἐξουσιοδοτημένας συχνότητας πρὸς χρῆσιν τῶν σταθμῶν τῆς ομάδος.

ε) τὴν διευθέτησιν τῶν ἀκολουθῶν θεμάτων, ἐφ' ὅσον ἤθελον προκύψῃ:

ι) τὰς ἀπαντήσεις εἰς κλήσεις.

ιι) τὴν ἀποδοχὴν καὶ προώθησιν τῶν ἐπικοινωνιῶν

ιιι) τὴν ἀνακοίνωσιν τῶν ἐπικοινωνιῶν. ἀπευθυνόμενων πρὸς σταθμοὺς ἀντιμετωπιζόντων δυσκολίας εἰς τὴν ἐπικοινωνίαν ἢ ἀπουσιαζόντων ἐκ τῆς φυλακῆς τῆς ομάδος.

4.3.1.3. Καθήκοντα τῶν σταθμῶν ἕτερα ἐκείνων τῶν τοῦ ἐλέγχοντος σταθμοῦ ομάδος.

4.3.1.3.1. Σταθμοὶ ομάδος τῆς Σ.Α.Υ.Τ. ἀδυνατοῦντες νὰ ἀλλάξωσι συχνότητας κατὰ τὰς ἐνδεικνυόμενας ὥρας, γνωστοποιῶσι τοῦτο εἰς τὸν ἐλέγχοντα σταθμὸν ομάδος μετὰ τῆς ὥρας καθ' ἣν προσδοκῶσι νὰ δυνηθῶσι νὰ ἐπιτελέσωσι τὴν ἀλλαγὴν.

4.3.1.3.2. Σταθμοὶ ομάδος τῆς Σ.Α.Υ.Τ., ἀδυνατοῦντες νὰ συνεχίσωσι ἀκροῶμενοι ἐπὶ τῆς συχνότητος ἐργασίας τῆς ομάδος γνωστοποιῶσι σχετικῶς εἰς τὸν ἐλέγχοντα σταθμὸν ομάδος ἐκθέτοντες ἂν εἶναι δυνατόν, τὴν ὥραν ἐπανακροάσεως.

## ΜΕΡΟΣ II

### Ραδιοσυχνότητες

#### 1. Ὅρισμοί.

Κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ παρόντος II Μέρους, εἶναι:

Διάυλος Συχνότητος.

Συνεχὲς τμήμα τοῦ φάσματος συχνότητος κατάλληλον διὰ μεταβίβασιν καθ' ἣν χρησιμοποιεῖται ὠρισμένος τύπος ἐκπομπῆς.

Simplex :

Μέθοδος κατὰ τὴν ὁποίαν, καθ' ὠρισμένην τινὰ στιγμὴν, λαμβάνει χώραν τηλεπικοινωνία μεταξύ δύο σταθμῶν μόνον κατὰ μίαν διεύθυνσιν.

Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς, εἰς τὴν Ἀεροναυτικὴν Κινητὴν Ὑπηρεσίαν, ἡ μέθοδος αὕτη δύναται νὰ ὑποδιαιρεθῇ ὡς ἀκολουθῶς:

α) Ἀπλοῦς διάυλος Simplex.

β) Διπλοῦς διάυλος Simplex

γ) Συχνότητος-Offset Simplex

Ἀπλοῦς διάυλος Simplex :

Simplex χρησιμοποιῶν τὴν αὐτὴν συχνότητα διαύλου δι' ἀμφοτέρους τὰς διευθύνσεις.

Διπλοῦς διάυλος Simplex :

Simplex χρησιμοποιῶν ἰδιαιτέραν συχνότητα διαύλου δι' ἐκάστην διεύθυνσιν.

Ἡ μέθοδος αὕτη ἐκαλεῖτο καὶ διασταυρουμένη ζώνη.

Συχνότητος Offset Simplex :

Μικρὰ μετατόπισις συχνότητος ἀπλοῦ διαύλου Simplex, εἰς ὃν ἡ ἐπικοινωνία μεταξύ δύο σταθμῶν πραγματοποιεῖται διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως συχνότητων δι' ἐκάστην διεύθυνσιν, αἵτινες διαφέρουν σκοπίμως ἐλαφρῶς μεταξύ των, ἀλλὰ περιλαμβάνονται εἰς τὸ αὐτὸ τμήμα τοῦ φάσματος τοῦ παραχωρηθέντος διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ διαύλου.

Duplex :

Μέθοδος καθ' ἣν τηλεπικοινωνία μεταξύ δύο σταθμῶν δύναται νὰ λάβῃ χώραν ταυτόχρονα πρὸς ἀμφοτέρας τὰς διευθύνσεις.

2. Συχνότητες Κινδύνου.

2.1. Συχνότητες διὰ σκάφη διασώσεως.

Αἱ συχνότητες αἱ ἐκχωρούμεναι εἰς σκάφη διασώσεως ἀεροσκαφῶν εἶναι αἱ μεταξύ τῶν 8364 χ/κλων καὶ τῶν 500 χ/κλων διὰ παγκοσμίαν χρῆσιν καὶ τῶν 4182 χ/κλων ὅταν εἰς περιοχὰς τινὰς παρίσταται ἀνάγκη καλύψεως ἀναγκῶν νυκτερινῆς συχνότητος HF μικροτέρας τῶν 8364 χ/κλων.

2.2. Συχνότητες ἐρεύνης καὶ διασώσεως.

2.2.1. Παρισταμένης ἀνάγκης ὑψηλῶν συχνότητων δι' ἐρευναν καὶ διάσωσιν, ἢ πρὸς τὸν σκοπὸν συντονισμοῦ τῶν ἐνεργειῶν ἐπὶ τῆς περιοχῆς ἐρεύνης καὶ διασώσεως, χρησιμοποιοῦνται αἱ συχνότητες 3023.5 καὶ 5680 χ/κλων.

2.2.2. Ὅπου ἀπαιτοῦνται εἰδικαί συχνότητες διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν μεταξύ κέντρων συντονισμοῦ διασώσεως καὶ ἀεροσκαφῶν ἀπασχολουμένων μὲ ἐργασίας ἐρεύνης καὶ διασώσεως αὗται ἐκλέγονται περιοχικῶς ἐκ τῶν ζωνῶν συχνότητων τῶν προοριζομένων διὰ τὴν ἀεροπορικὴν κινητὴν ὑπηρεσίαν, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῆς φύσεως καὶ τῶν προβλέψεων διὰ τὴν ἔδρυσιν ὑπηρεσίας ἐρεύνης καὶ διασώσεως ἀεροσκαφῶν.

Ὅταν λαμβάνουν μέρος ἐμπορικὰ ἀεροσκάφη εἰς ἐργασίας ἐρεύνης καὶ διασώσεως, ταῦτα ἐπικοινωνοῦν, ἐπὶ τῶν προοριζομένων διὰ τὴν διαδρομὴν διαύλων, μετὰ τοῦ κέντρου πληροφοριῶν πτήσεως τοῦ συνδεδεμένου μετὰ τοῦ ἐνδιαφερομένου κέντρου συντονισμοῦ διασώσεως.

3. Χρησιμοποίησις τῶν κάτω τῶν 30 M/κλων συχνότητων.

3.1. Μέθοδος λειτουργίας.

3.1.1. Εἰς τὴν Ἀεροναυτικὴν Κινητὴν Ὑπηρεσίαν γίνεται χρῆσις ἀπλοῦ διαύλου (Simplex) εἰς ἐπικοινωνίας χρησιμοποιούσας ραδιοσυχνότητα κάτω τῶν 30 M/κλων ἐπὶ ζωνῶν παραχωρηθεισῶν ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν Ἀεροναυτικὴν Κινητὴν Ὑπηρεσίαν (R) ἐκτὸς τῶν περιπτώσεων, καθ' ἃς :

α) Εἰς περιοχὴν τινὰ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ Offset-παρέκκλισις - συχνότητος-Simplex κατόπιν περιοχικῆς συμφωνίας.

β) Δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ διπλοῦς διάυλος Simplex εἰς ἐπικοινωνίας μεταξύ ἀερ/φῶν καὶ πλοίων ὠκεανίων σταθμῶν καὶ μεταξύ ἀερ/φῶν καὶ ἀεροναυτικῶν σταθμῶν χρησιμοποιούντων τὸν διάυλον Ραδιοτηλεφωνίας ραδιοναυτικῶν βοθημάτων τοῦ ὁποίου ποιεῖται χρῆσιν τὸ ἐνδιαφερόμενον ἀερ/φος.

γ) Δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ οἰαδήποτε μέθοδος εἰς τὰς ἐπικοινωνίας ἐλέγχου ἀερ/μίου καὶ προσεγγίσεως.

3.1.2. Ὅροι χρησιμοποιήσεως τῆς Offset συχνότητος εἰς διαύλους Simplex.

3.1.2.1. Ὅταν εἰς τὴν Ραδιοτηλεγραφίαν (ἐκπομπὴ AI) χρησιμοποιεῖται παρέκκλισις συχνότητος εἰς διάυλον Simplex, οἱ σταθμοὶ τῶν ἀερ/φῶν ἐκπέμπουν ἐπὶ τῆς κυρίως συχνότητος τοῦ τμήματος τοῦ φάσματος τοῦ παραχωρηθέντος διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ διαύλου, ἐνῶ αἱ συχνότητες τῶν ἀεροναυτικῶν σταθμῶν μετατοπίζονται ἐκατέρωθεν τῆς κεντρικῆς ταύτης συχνότητος. «Κυρία συχνότης» εἶναι

ή αριθμητική έκφρασις δι' ης χαρακτηρίζεται ή συχνότης διαύλου τινός ταχθέντος διά λειτουργίαν τινά.

3.1.2.2. Έφ' όσον χρησιμοποιήται παρέκκλισις συχνότητος εις διάυλον Simplex, τή ποσοστόν παρεκκλίσεως άπό τής συχνότητος εις τούς αεροναυτικούς σταθμούς πρέπει νά ρυθμίζεται ούτως ώστε :

α) Η έκπομπή νά περιλαμβάνηται έντός του τμήματος του φάσματος του παραχωρηθέντος διά τήν λειτουργίαν του διαύλου.

β) Η πιθανότερη παρεμβολή, μεταξύ των έκπομπών των σταθμών άερο/φών και των αεροναυτικών τοιούτων, νά διατηρήται εις τήν ελάχιστον.

Όταν τή τμήμα του φάσματος τή παραχωρηθέν διά τήν λειτουργίαν διαύλου τινός ίσοῦται πρὸς τήν πλάτος ζώνης του καθωρισθέντος διά τās αεροναυτικές κινητάς υπηρεσίας (R) εις τήν σχέδιον τής Διεθνούς Ραδιοναυτικής Διασκέψεως τής ITU, τή όρια έκατέρωθεν τής κυρίας συχνότητος τά συνιστώμενα εις τήν άνωτέρω σύστασιν πρέπει νά συμφωνούν πρὸς τά κατωτέρω :

Περιοχή αεροναυτικής Κινητής Υπηρεσίας (R) τής ITU (X) κλοι)	Έλάχιστη παρέκκλισις ώστε αί παρεμβολαί μεταξύ αεροναυτικών σταθμών νά ελαχιστοποιούνται	Μεγίστη επιτρεπτή παρέκκλισις εξασφαλίζουσα τήν διατήρησιν τής έκπομπής έντός του διαθέσιμου πλάτους ζώνης
2850 - 3025	1.00	3.14
3400 - 3500	1.44	3.10
4650 - 4700	1.50	2.98
5480 - 5680	1.80	3.13
6525 - 6685	2.10	3.03
8820 - 8965	2.78	3.30
10005 - 10100	3.12	3.44
11275 - 11400	3.51	3.56
13260 - 13360	4.10	3.61
17900 - 17970	5.49	3.15

Έλάχιστη παρέκκλισις διά τήν ελαχιστοποίησιν των παρεμβολών

Εις τήν περίπτωσιν των ζωνών 13 και 17 Μ)κλων δέν δύναται νά γίνη χρῆσις τής ύπό του πίνακος καθοριζομένης ελάχιστης παρεκκλίσεως συχνότητος έφ' όσον ή έκχωρηθεῖσα

συχνότης ήθελεν εἶναι έξωθιατής συχνότητος διαύλου παραχωρηθέντος ύπό τής ITU. Όταν έντός τής αὐτῆς γεωγραφικῆς περιοχῆς παρακείμενοι διάυλοι δέν έχουσι κανονικῶς έκχωρηθῆ, δέν ν' άποφεύγηται ή παραχώρησις παρεκκλίσεως συχνότητος εις σταθμούς εδάφους πρὸς τήν πλευράν του παρακειμένου διαύλου και έκείθεν του σημείου πέραν του όποιου δύναται νά επέλθῃ επιβλαβής παρεμβολή.

3.2. Άνοχαί

3.2.1. Σταθερά Υπηρεσία.

3.2.1.1. Εις τούς πομπούς τούς χρησιμοποιουμένους εις τήν Άεροναυτικήν Σταθεράν Υπηρεσίαν (AFS), αί άνοχαί συχνότητος δύνανται νά φθάσουν τὸ 0.005 % διά τούς έχοντας ἄνω των 200 Watts εις τήν περιοχὴν συχνότητων 1605-4000 χιλ)κλων και τὸ 0.003 % διά τούς έχοντας ισχύν ἄνω των 500 Watts εις τήν περιοχὴν συχνότητων 4000-30.000 χιλ)κλων.

3.2.1.2. Αἱ συσκευαί λήψεως αἱ χρησιμοποιούμεναι εις τήν AFS δέν νά εξασφαλίζουν τὸν απαιτούμενον βαθμὸν επιλογῆς και σταθερότητος ἵνα επιτυγχάνηται ή άνωτέρω δυνατή ποιότης κυκλωμάτων ή επιτρεπομένη ύπό των άνοχων συχνότητος των προσδιοριζομένων εις τήν παράγραφον 3.2.1.1.

3.2.2. Κινητή Υπηρεσία.

3.2.2.1. Συσκευαί αεροσκαφῶν λειτουργοῦσαι μεταξύ 1605 και 30000 χιλιοκύκλων, δέν ν' προσαρμόζονται ὅσον τὸ δυνατόν ταχύτερον πρὸς τās άνοχάς συχνότητων τās άναφερομένας εις τὸ άρθρον 3 του Παραρτήματος 3 του Κανονισμοῦ Ραδιοεπικοινωνιῶν τής Διεθνούς Ένώσεως Τηλεπικοινωνιῶν (ITU).

Η άνάγκη μεγάλης σταθερότητος των συσκευῶν αεροσκαφῶν προέκυψεν ἐκ του ὅτι αἱ τεχνικαί άρχαί, εις ας ἐστηρίχθη ή έκχώρησις συχνότητων τής Κινητῆς Άεροναυτικῆς Υπηρεσίας, αξιοποίησε τήν χρῆσιν των συσκευῶν των προσαρμοσθεισῶν πρὸς τās άνοχάς, περι των γίνεται μνεία ἐν τῇ προηγουμένη παραγράφῳ.

4. Χρησιμοποίησις των ἄνω των 30 μ)κλων συχνότητων.

4.1. Χρησιμοποίησις έντός τής ζώνης 118 ἕως 132 μ)κλων.

4.1.1. Γενική κατανομή τής ζώνης συχνότητων των 118 ἕως 132 Μ)κλων.

Η κατανομή του συγκροτήματος τής ζώνης 118 ἕως 132 Μ)κλων ἐμφαίνεται εις τὸν ακόλουθον πίνακα :

ΠΙΝΑΞ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ

α) 118.1 ἕως 121.3 συμπεριλαμβανομένης.	Έσωτερικαί και Διεθνείς Κινηταί Άεροποναυτικαί Υπηρεσίαι.	Δύνανται νά έκχωρῶσι διά (3) :
β) 123.7 ἕως 125.5 συμπεριλαμβανομένης.		ι) Έλεγχον Άεροδρομίου.
		ιι) Έλεγχον προσεγγίσεως.
		ιιι) Έπικοινωνίας διαδρομῆς περιοχῆς και έναερίων διαδρόμων.
γ) 121.5	Διάυλος έπειγούσης άνάγκης	ιιι) Εἰδικῆς λειτουργίας (2).
δ) 121.7 ἕως 121.9 συμπεριλαμβανομένης	Έπικοινωνιαί εδάφους διεθνῶν και Έσωτερικῆς Έπικοινωνίας Άεροδρομιῶν.	Δέν ὅπως προστατεύεται μονίμως διά διαχωρισμοῦ 200 χ/κλων ἐπὶ έκατέρας των πλευρῶν αὐτοῦ.
ε) 122.4 ἕως 123.5 συμπεριλαμβανομένης.	Άεροναυτικαί Κινηταί Υπηρεσίαι Έσωτερικῆς Έπικοινωνίας.	Προορίζονται αποκλειστικῶς διά χρῆσιν ύπό Υπηρεσιῶν εδάφους.
στ) 125.7 ἕως 126.7 συμπεριλαμβανομένης.	Έσωτερικῆς και Διεθνούς Έπικοινωνίας Άεροναυτικαί Κινηταί Υπηρεσίαι.	Προορίζονται αποκλειστικῶς δι' Έσωτερικῆς Έπικοινωνίας έκχωρήσεις.
ζ) 126.9 ἕως 131.9 (1) συμπεριλαμβανομένης.	Έσωτερικῆς Έπικοινωνίας και Διεθνούς Άεροναυτικαί Κινηταί Υπηρεσίαι.	Δύνανται επίσης νά χρησιμοποιῶνται περιοχικῶς ὡς κοιναί συχνότητες Έσωτερικῆς και Διεθνούς Έπικοινωνίας. Αἱ αὐταί συχνότητες διατίθενται πρὸς χρῆσιν τής Διεθνούς Υπηρεσίας μόνον κατόπιν περιοχικῆς συμφωνίας (3).
		Προορίζονται δι' έκχωρήσεις άποφασιζομένας περιοχικῶς (3).

(1) Αί συχρότητες τῆς ομάδος (ζ) ἐξεχωρήθησαν εἰς τὰς ΗΠΑ καὶ Καναδῶν διὰ τὰς ἐπικοινωνίας διαδρομῆς καὶ δὲν εἶναι διαθέσιμοι διὰ διεθνῆ χρῆσιν εἰς τὰς Χώρας ταύτας.

(2) Αἱ εἰδικαὶ λειτουργίαι, περιλαμβάνουν διαύλους περιοχῆς ἐπαγρυπνήσεως, ὅπου ἀπαιτοῦνται τοιαῦται, δι' ἐπικοινωνίας μεταξὺ οἰουδήποτε ἀεροσκάφους καὶ εἰδικῶς μετὰ τῶν μὴ ἐπαρκῶς ἐφωδιασμένων διὰ συσκευῶν τηλεπικοινωνιῶν καὶ οἰουδήποτε ἀεροδρομίου, ἢ κοινὰς συχρότητας, ὅπου ἀπαιτοῦνται τοιαῦται, δι' ἀναζήτησιν καὶ διάσωσιν ἢ πρὸς ἀντιμετώπισιν περιπτώσεων βλάβης συσκευῶν ἀερ/φῶν.

(3) Ἡ ἐκχώρησις ἰδιαιτέρας τινὸς συχρότητος δι' εἰδικὴν τινὰ λειτουργίαν ὡς π.χ. δι' ἐλεγχὸν ἀεροδρομίου, ρυθμίζεται κανονικῶς ὑπὸ περιοχικῶν ἀεροναυτιλιακῶν διασκέψεων.

4.1.2. Διαχωρισμὸς συχροτήτων καὶ ὅρια ἐκχωρουμένων συχροτήτων.

4.1.2.1. Μέχρι τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1958 ὁ ἐλάχιστος διαχωρισμὸς τῶν ἐκχωρουμένων συχροτήτων, τῶν χρησιμοποιουμένων ἐν τῇ Διεθνῇ Κινητῇ Ἀεροναυτικῇ Ὑπηρεσίᾳ, θὰ εἶναι 200 χ/κλοι, ἐκτὸς ἐκείνων, εἰς ἃς δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῇ ἐλάχιστος διαχωρισμὸς 100 χ/κλων, κατὰ τὰς προβλέψεις τῶν παραγράφων 4.1.5.5. καὶ 4.1.8.1. εἰς τὰς περιοχὰς αὐτὰς ὅπου αἱ συνθήκαι λειτουργίας ὑπαγορεύουσιν οὕτω, δι' ἐγκαταστάσεις παρεχούσας πρωτεύοντα μέσον ἐπικοινωνίας.

4.1.2.2. Μετὰ τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1958 ὁ ἐλάχιστος διαχωρισμὸς μεταξὺ ἐκχωρουμένων συχροτήτων θὰ εἶναι 100 χ/κλοι.

4.1.2.2.1. Τοῦλάχιστον μέχρι τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1964 αἱ εἰδικῶς σχεδιασθεῖσαι συσκευαὶ διὰ διαχωρισμὸν διαύλου 100 χ/κλων, θὰ προστατεύωνται ἐν σχέσει πρὸς τὴν καταλληλότητα αὐτῶν δι' ἀπάσας τὰς διεθνεῖς ἐναερίου ὑπηρεσίας.

Ἀναγνωρίζεται ὅτι, εἰς τινὰς περιφερείας ἢ περιοχὰς, ὁ διαχωρισμὸς διαύλου 200 χ/κλων δυνατὸν νὰ παρέχῃ ἐπαρκῆ ἀριθμὸν συχροτήτων, κατάλληλον διὰ τὰς διεθνεῖς καὶ ἐσωτερικὰς ἐναερίου ὑπηρεσίας μετὰ τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1958 καὶ ὅτι αἱ συσκευαὶ αἱ σχεδιασθεῖσαι εἰδικῶς διὰ διαχωρισμὸν 200 χ/κλων θὰ παραμείνωσιν ὡς ἐπαρκεῖς διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν διεθνῶν ὑπηρεσιῶν ἐντὸς τοιούτων περιοχῶν μετὰ τὴν ὡς ἄνω ἡμερομηνίαν.

4.1.2.3. Ἡ κατωτάτη ἐκχωρητέα συχρότης εἰς τὴν ζώνην τῶν 118 ἕως 132 Μ/κλων εἶναι 118.1 Μ/κλοι ἢ δὲ ὑψηλότερα 131.9 Μ/κλοι.

4.1.3. Συχρότητες χρησιμοποιούμεναι δι' εἰδικὰς λειτουργίας.

4.1.3.1. Δίαυλος ἐκτάκτου ἀνάγκης.

4.1.3.1.1. Ὁ διάυλος ἐκτάκτου ἀνάγκης (121.5 Μ/κλοι) χρησιμοποιεῖται μόνον διὰ σκοποὺς καθαρῶς ἐκτάκτου ἀνάγκης ὡς λεπτομερῶς περιγράφεται κατωτέρω.

α) Ἴνα ἐξασφαλίξῃ διάυλον ἀπηλλαγμένον ἐνοχλήσεων μεταξὺ τοῦ ἐν κινδύνῳ ἢ ἐν ἐκτάκτῳ ἀνάγκῃ ἀερ/φους καὶ σταθμοῦ ἐδάφους, ὅταν οἱ κανονικοὶ δίαυλοι εἶναι ἀπὸσπλημένοι μετ' ἄλλων ἀερ/φῶν.

β) Ἴνα ἐξασφαλίξῃ διάυλον ἐπικοινωνίας VHF μεταξὺ ἀερ/φῶν καὶ ἀεροδρομίων εἰς περιπτώσεις ἐκτάκτου ἀνάγκης, ὁ ὅποιος νὰ μὴ χρησιμοποιεῖται κανονικῶς ὑπὸ τῶν διεθνῶν ἀερ/κῶν ὑπηρεσιῶν.

γ) Ἴνα ἐξασφαλίξῃ κοινὸν διάυλον ἐπικοινωνίας VHF μεταξὺ πολιτικῶν ἢ στρατιωτικῶν ἀερ/φῶν καὶ μεταξὺ τῶν ἀερ/φῶν τούτων καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν ἐδάφους κατὰ τὴν διάρκειαν πτήσεων ἀναζητήσεως καὶ διασώσεως.

δ) Ἴνα ἐξασφαλίξῃ ἐπικοινωνίαν ἀέρος—ἐδάφους μετ' ἀερ/φῶν, τὰ ὅποια λόγῳ βλάβης τῶν συσκευῶν τῶν κατὰ τὴν πτήσιν, δὲν δύνανται νὰ χρησιμοποιήσωσι τοὺς κανονικοὺς διαύλους.

ε) Ἴνα ἐξασφαλίξῃ ἐπικοινωνίαν VHF ἀέρος—ἐδάφους μεταξὺ ἀερ/φῶν καὶ πλοίων ὠκεανείων σταθμῶν, ὅταν δὲν δύνανται νὰ παρασχεθῇ ἐξυπηρέτησις ἐπὶ τῶν ἄλλων διαύλων VHF.

4.1.3.1.2. Ἡ συχρότης 121.5 Μεγακύκλων λειτουργεῖ καὶ τηρεῖται ἐπ' αὐτῆς φυλακὴ εἰς ἐκάστην τῶν ἀκολουθῶν θέσεων ὅπου καθορίζεται περιοχικῶς ὅτι ἡ πυκνότης τῆς κινήσεως τῶν ἐπικοινωνιῶν ἐπὶ τῶν κανονικῶν διαθεσίμων διαύλων ἐπικοινωνιῶν VHF θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐπηρεάζῃ δυσμενῶς τὴν ταχεῖαν διεξαγωγὴν τῶν ἐπικοινωνιῶν κινδύνου ἢ ἐκτάκτου ἀνάγκης ἐπὶ τῶν κανονικῶν συχροτήτων.

α) Εἰς διεθνῆ ἀεροδρόμια, διεθνῆ ἀεροδρόμια ἐναλλαγῆς, κέντρα ἐλέγχου ἐναερίου κυκλοφορίας ἔχοντα ἀπ' εὐθείας ραδιοεπικοινωνίας μετ' ἀερ/φῶν ἢ εἰς ἄλλας παρομοίας θέσεις εἰς τὰς ὁποίας εἶναι πιθανὸν νὰ καλύψῃ ἀναλόγους ἀνάγκας.

β) Εἰς πλοῖα—ὠκεανείους σταθμούς.

4.1.3.1.3. Ὁ διάυλος ἐκτάκτου ἀνάγκης λειτουργεῖ εἰς οἰασδήποτε ἐπιπροσθέτους θέσεις εἰς τὰς ὁποίας θὰ ἀπεδεικνύετο χρήσιμος διὰ τὰς ἀεροπορικὰς ὑπηρεσίας.

4.1.3.1.4. Ὁ διάυλος ἐκτάκτου ἀνάγκης λειτουργεῖ ὡς ἀπλοῦς διάυλος SIMPLEX.

4.1.4. Συχρότης περιοχικῆς ἐπαγρυπνήσεως.

4.1.4.1. Ἡ συχρότης 119.7 Μ/κλων ἐκλέγεται ὅπου ὑφίσταται ἀνάγκη περιοχικῆς ἐπαγρυπνήσεως. Τοῦτο δὲν ἀποκλείει τὴν χρησιμοποίησιν τῆς συχρότητος ταύτης δι' ἐτέρας λειτουργίας, ἀρκεῖ νὰ μὴ πρὸς λήτῃ οὐδεμία ἐπιβλαβῆ παρενοχλήσις εἰς τοὺς σταθμοὺς τοὺς χρησιμοποιούσας ταύτην διὰ σκοποὺς περιοχικῆς ἐπαγρυπνήσεως.

4.1.4.1.1. Ἡ συχρότης 119.7 Μ/κλων χρησιμοποιεῖται ὅπου ἀπαιτεῖται συχρότης ἀεροδρομίων ἐντὸς περιοχῆς τινός, πρὸς ἐξασφάλισιν :

α) Ἐπικοινωνίας μεταξὺ οἰουδήποτε ἀερ/φους καὶ ἰδιαιτέρως ἀερ/φῶν μὴ ἐπαρκῶς ἐφωδιασμένων διὰ συσκευῶν τηλεπικοινωνιῶν καὶ οἰουδήποτε ἀεροδρομίου ἀνοικτοῦ εἰς τὴν διεθνῆ ἀεροναυτιλίαν.

β) Συχρότης ἐπιπροσθέτου ἐκείνης τῆς ἐκτάκτου ἀνάγκης διὰ τοὺς σκοποὺς τοὺς περιγραφέντας εἰς τὴν παραγρ. 4.1.3.1.1. (γ) καὶ (δ).

γ) Συχρότης πρὸς χρῆσιν εἰς ἀεροδρόμια εἰς τὰ ὅποια μία μόνη συχρότης θὰ ἠδύνατο νὰ ἐπαρκέσῃ δι' ὅλους τοὺς σκοποὺς καὶ ἡ χρησιμοποίησις τῆς δὲν θὰ συνεπήγετο σοβαρὰς παρενοχλήσεις εἰς ἄλλα ἀεροδρόμια χρησιμοποιούσας τὴν αὐτὴν συχρότητα διὰ σκοποὺς καθωρισθέντας εἰς τὴν παραγρ. 4.1.3.1.1. (α) καὶ (β).

4.1.5. Προβλέψεις ἀφορῶσαι τὴν γεωγραφικὴν κατανομήν τῶν συχροτήτων VHF καὶ τὴν ἀποφυγὴν ἐπιβλαβῶν παρενοχλήσεων.

4.1.5.1. Αἱ διαθέσιμοι συχρότητες VHF διὰ διεθνεῖς ἀεροπορικὰς ὑπηρεσίας εἰς οἰανδήποτε περιοχὴν, κατανέμονται γεωγραφικῶς κατὰ τρόπον ὥστε αἱ ἀμοιβαῖαι παρεμβολαὶ μεταξὺ τῶν ραδιοευκολιῶν νὰ τηρῶνται εἰς τὸ ἐλάχιστον.

4.1.5.2. Ἐξαιρέσει τῆς ἀνάγκης λειτουργίας διὰ τὴν χρῆσιν κοινῶν συχροτήτων δι' ομάδας ἐγκαταστάσεων, ὁ γεωγραφικὸς διαχωρισμὸς, μεταξὺ αὐτῶν αἰτινες ἐργάζονται ἐπὶ τῆς αὐτῆς συχρότητος, θὰ εἶναι τοιοῦτος ὥστε τὰ σημεῖα εἰς τὰ ὕψη προστασίας καὶ εἰς τὰ ὅρια ἐμβελείας ἐκάστης ἐγκαταστάσεως νὰ διαχωρίζονται ὑπὸ ἀποστάσεων οὐχὶ μικροτέρων τοῦ συνόλου τῶν ἀποστάσεων ἐξ ἐκάστου σημείου πρὸς τὸν συνδεόμενον μετ' αὐτοῦ ὀρίζοντα ἀσυρμάτου.

Ὁ ὀρίζων ἀσυρμάτου κανονικῶς θεωρεῖται ὡς ὀρίζων ἔχων ἀκτῖνα  $\frac{2}{3}$  φορές τῆς ἀκτίνος τοῦ ὀπτικοῦ ὀρίζοντος.

Κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀποστάσεως τοῦ ὀρίζοντος ἀσυρμάτου, δὲν ἀπαιτεῖται νὰ λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν τὸ ἐπίπεδον τῶν ἐν προκειμένῳ ἐγκαταστάσεων ἐὰν τὸ ἐπίπεδον τοῦτο ἐν συζεύξει μετὰ τοῦ ὕψους προστασίας, δὲν εἶναι σημαντικόν.

4.1.5.2.1. Τὸ ὕψος προστασίας εἶναι τὸ ὕψος ἄνωθεν ὀρισμένου γεωγραφικοῦ δεδομένου συνδεμένου μετὰ μᾶς ἐγκαταστάσεως, ὥστε κάτωθεν τούτου αἱ ἐπιβλαβεῖς παρενοχλήσεις νὰ εἶναι ἀπίθανοι.

4.1.5.3. Το ύψος προστασίας το εφαρμοστέον εις τὰς λειτουργίας ή εις ώρισμένας έγκαταστάσεις προσδιορίζεται περιοχικώς, λαμβανομένων ύπ' ύψιν τών κάτωθι παραγόντων :

- α) τής φύσεως τής παρασχεθησομένης ύπηρεσίας.
- β) τής σχηματικής μορφής τής περιλαμβανομένης έναερίου κινήσεως.
- γ) τής διανομής τής κινήσεως έπικοινωνιών.
- δ) τής διαθεσιμότητος διαύλων συχνοτήτων τών συσκευών άεροσκαφών.
- ε) πιθανών μελλοντικών αναπτύξεων.

4.1.5.4. "Όπου τὰ καθορισθέντα ύψη προστασίας είναι μικρότερα τών έπιθυμητών δια τήν λειτουργίαν, ο διαχωρισμός μεταξύ τών έγκαταστάσεων τών λειτουργουσών έπι τής αύτης συχνοτήτος δέν θά είναι μικρότερος τοϋ αναγκαίου ίνα εξασφαλιζήται ότι, έν άεροσκάφος εις τὰ όρια έμβελείας έργασίας και το έπιθυμητόν ύψος προστασίας λειτουργίας μιās έγκαταστάσεως, δέν ύπερβαίνουσι τόν όρίζοντα άσυρμάτου έν σχέσει πρὸς τήν γειτνιαζούσαν έγκατάστασιν.

Ο σκοπός τής παρούσης παραγράφου είναι ή δημιουργία μιās άποστάσεως γεωγραφικού διαχωρισμοϋ κάτωθεν τής όποιας πιθανόν νά ύφίστανται έπιβλαβεΐς παρενοχλήσεις.

4.1.5.5. "Όταν χρησιμοποιήται διαχωρισμός διαύλου 100 χιλ/κλων μέχρι τοϋ έτους 1958, κατά μήκος τών διεθνών έναερίων όδών και εις τοποθεσίας αίτινες έξυπηρετούνσι διεθνείς έναερίους ύπηρεσίας, θά λαμβάνονται ύπ' ύψιν τὰ χαρακτηριστικά τών συσκευών άεροσκαφών τών σχεδιασθεισών δια διαχωρισμόν 200 χ/κλων κατά τήν ανάπτυξιν τών συχνοτήτων, πρὸς τόν σκοπόν όπως άποφεύγονται αί έπιβλαβεΐς παρενοχλήσεις αί προξενούμεναι ύπό τοϋ διαχωρισμοϋ διαύλου τών 100 χ/κλων.

4.1.5.6. Συχνότητες άνήκουσαι εις τήν ζώνην VHF τής άεροναυτικής κινητής ύπηρεσίας και χρησιμοποιούμεναι δι' έσωτερικάς έπικοινωνίας, έκτός άν έχουν παραχωρηθῆ δια τόν ειδικόν τοϋτον σκοπόν, δια διεθνών ή περιοχικών συμφωνιών, κατανέμονται γεωγραφικώς κατά τρόπον ώστε νά προξενῆται ή έλάχιστη δυνατή παρενόχλησις εις ραδιοεπικοινωνίας τών διεθνών Άεροπορικών Υπηρεσιών έργαζομένων έπι τής αύτης ζώνης.

4.1.5.7. Το πρόβλημα τών μεταξύ κρατῶν παρενοχλήσεων έπι συχνοτήτων έκχωρηθεισών δια διεθνών ή περιοχικών συμφωνιών εις έθνικάς ύπηρεσίας έπιλύεται κατόπιν άνταλλαγής άπόψεων μεταξύ τών ένδιαφερομένων άρχών.

4.1.5.8. Η ισχύς τών πομπών VHF έδάφους διατηρεΐται εις ένα σταθερόν έλάχιστον όριον αναλόγως τών άπαιτήσεων τής ραδιοεπικοινωνίας, πρὸς άποφυγήν έπιβλαβών παρενοχλήσεων εις έτέρους σταθμούς.

4.1.6. Άνοχή συχνοτήτος.

4.1.6.1. Η άνοχή συχνοτήτος εφαρμοζομένη εις σταθμούς λειτουργούντας εις ζώνην VHF (118 έως 132 Μ/κλων) τής άεροναυτικής κινητής ύπηρεσίας είναι 0,01 %.

4.1.7. Μέθοδος λειτουργίας.

4.1.7.1. Είς σταθμούς τοϋς έξυπηρετούντας άερ/φη τής διεθνούς άεροναυτικής, διατίθεται άπλοϋς διάυλος Simplex εις τήν ζώνην VHF τών 118 έως 132 Μ/κλων, Έπιπροσθέτως δύναται νά διατίθεται διπλοϋς διάυλος Simplex δι' άεροσκάφη καταλλήλως έφωδιασμένα.

4.1.7.2. Έκτός τών άνωτέρω, διάυλος ραδιοτηλεφωνίας έδάφους-άέρος συνδεδασμένος μετά προτύπου ραδιοαυτιλιακοϋ βοθηήματος έγκειμένου ύπό τοϋ ΔΟΠΑ, δύναται νά χρησιμοποιηθῆ δια γενικάς έκπομπάς έπικοινωνίας ή δι' άμφότερα, τής τοιαύτης χρησιμοποιήσεως ύποκειμένης εις περιοχικήν συμφωνίαν.

4.1.8. Σχέδιον έκχωρήσεως ειδικών ραδιοσυχνοτήτων VHF δια χρήση τών διεθνών άεροναυτικῶν κινητῶν ύπηρεσιών.

4.1.8.1. Μέχρι τής 1 Ιανουαρίου 1958, αί συχνοτήτες εις τήν ζώνην 118 έως 132 Μ/κλων δια χρήση τής Διεθνούς Άεροναυτικής Κινητῆς Υπηρεσίας είναι αί περιλαμβανόμεναι έν τῇ παραγράφω 4.1.8.1.1. έκτός εκείνων αίτινες δύνανται νά χρησιμοποιηθῶσιν άπό 1ης Ιανουαρίου 1956

κατόπιν περιοχικῶν συμφωνιών, τών κατωτέρω κατηγοριῶν συχνοτήτων δια πρωτεύοντα μέσα έπικοινωνίας άρκεί νά ύφίστανται διαθέσιμα έναλλασσόμενα μέσα έπικοινωνιών εκ τών συχνοτήτων τής παραγράφου 4.1.8.1.1.

α) συχνοτήτες άνω τών 127,9 Μ/κλων λήγουσαι εις περιττά δέκατα τοϋ μεγακύκλου.

β) συχνοτήτες λήγουσαι εις άρτια δέκατα τοϋ μεγακύκλου.

4.1.8.1.1. Πίναξ έκχωρηθεισών συχνοτήτων.

Αύξ. άριθ.	Συχνότητες (Μεγ/κλοι)	Παρατηρήσεις
--	121,5	Διάυλος έκτάκτου άνάγκης (όρα παρ. 4.1.3.1.).
--	121,9	Συχνότητες δι' ειδικούς σκοπούς άποκλειστικούς δια χρήση τών ύπηρεσιών έδάφους (όρα παρ. 4.1.1. (δ))
--	121,7	
1	118,1	(όρα 4.1.4.).
2	119,7	
3	119,1	
4	118,7	
5	119,5	
6	118,3	
7	121,3	
8	121,1	
9	118,5	
10	118,9	
11	119,3	
12	119,9	
13	120,1	
14	120,3	
15	126,7	
16	120,5	
17	120,7	
18	120,9	
19	123,7	
20	123,9	
21	124,1	
22	124,3	
23	124,5	
24	124,7	
25	124,9	
26	125,1	
27	125,3	
28	125,5	
29	125,7	(ΐδε σημείωσιν 1)
30	125,9	"
31	126,1	"
32	126,3	"
33	126,5	"
34	127,7	ή
35	127,9	"
36	126,9	(ΐδε σημειώσεις 1 και 2)
37	127,1	"
38	127,3	"
39	127,5	"

Σημείωσις 1 :

Η περιοχική εφαρμογή τών συχνοτήτων αυτών δια χρήση διεθνών έναερίων ύπηρεσιών ύπόκειται εις προβλέψεις τοϋ πίνακος έκχωρήσεως τής παραγράφου 4.1.1.

Σημείωσις 2 :

Οί όροι τής συστάσεως 4.1.8.1.3. δέον όπως λαμβάνονται ύπ' ύψιν κατά τήν εφαρμογήν τών συχνοτήτων αυτών εις τὰ περιοχικά σχέδια.

4.1.8.1.2. Όρισμοί.

Πρωτεύοντα μέσα έπικοινωνίας είναι τὰ κανονικώς υιοθετηθέντα μέσα έπικοινωνίας ύπό άεροσκαφών και σταθμών έδάφους, συμφώνως πρὸς τοϋς περιγραφέντας



ύρους και ως αρχική έκλογη ύπου υφίστανται έναλλασσόμενα μέσα επικοινωνίας.

Έναλλασσόμενα μέσα επικοινωνίας είναι :

Τὰ μέσα επικοινωνιών τὰ παρεχόμενα ἐπὶ ἴσους ὅροις καὶ ἐπιπροσθέτως τῶν πρωτευόντων μέσων.

4.1.8.1.3. Ὅπου ἀπαιτεῖται ἐγκατάστασις διαύλων VHF κυρίως διὰ τὰς ἀνάγκας ἐλέγχου λειτουργίας, αἱ συχνότητες ἐφ' ὅσον εἶναι ἐφικτόν, θὰ ἐκλέγονται ἐκ τῶν κάτωθι :

126.9, 127.1, 127.3, 127.5 M/κλοι.

Σκοπὸς τῶν ἀνωτέρω, εἶναι ἡ ἐνδειξίς προτεινομένων συχνότητων πρὸς ἐπιλογήν καὶ οὐχὶ ἡ ἐπιβολὴ προτεραιότητος δι' ἰδιαιτέραν τινα ὑπηρεσίαν.

4.1.8.2. Μετὰ τὴν 1 Ἰανουαρίου 1958, ἡ Διεθνὴς Ἀεροναυτικὴ Κινητὴ Ὑπηρεσία θὰ ἔχη διαθεσίμους πρὸς χρῆσιν, συμφώνως πρὸς τὰ ὑπὸ τῆς παραγράφου 4.1.1. προβλεπόμενα, συχνότητες ἀνά 100 X/κλους καθ' ἑκάστην ζώνην τῶν 118 ἕως 132 M)κλοι.

4.1.8.3. Αἱ συχνότητες αἵτινες δύνανται νὰ ἐκχωρηθῶσι διὰ χρῆσιν εἰς τὴν Διεθνή Ἀεροναυτικὴν Κινητὴν Ὑπηρεσίαν εἰς μίαν ὀρισμένην περιοχὴν θὰ περιορίζονται εἰς τὸν καθορισθέντα ἀριθμὸν τούτων, τῶν ἀναγκαιουσῶν διὰ τὰς ἀνάγκας λειτουργίας ἐν τῇ περιοχῇ.

Ὁ ἀπαιτούμενος ἀριθμὸς συχνότητων εἰς ὀρισμένην περιοχὴν συνήθως καθορίζεται ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου βάσει τῶν συστάσεων τῶν Περιοχικῶν Διασκέψεων Ἀεροναυτικίας.

Κατὰ τὸν καθορισμὸν τοῦτον θὰ λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν αἱ γνωσταὶ ἰκανότητες τῶν συσκευῶν VHF τῶν ἀεροσκαφῶν τῶν χρησιμοποιουμένων εὐρέως ἐν τῇ περιοχῇ.

4.1.8.4. Ὅταν ἔχη καθορισθῇ ὁ ἀπαιτούμενος ἀριθμὸς συχνότητων ἐν ὀρισμένην περιοχῇ των, αἱ χρησιμοποιηθησόμενα συχνότητες θὰ ἐκλεγῶσιν ἐφ' ὅσον εἶναι ἐφικτόν ἐν σειρᾷ ἐκ τοῦ καταλόγου τῆς παραγράφου 4.1.8.1.1.

Μετὰ τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1956, ὅπου δὲν δύνανται νὰ ἀντιμετωπισθῶσιν αἱ ἀπαιτήσεις λειτουργίας διὰ μίαν περιοχὴν ἐκ τῶν συχνότητων τοῦ ἐν λόγῳ καταλόγου, αἱ πρόσθετοι ἀπαιτηθησόμενοι συχνότητες θὰ ἐπιλέγονται ἐξ οἴου-δήποτε μέρους τῆς διαθεσίμου ζώνης ἐντὸς τῶν ὑπὸ τῶν παραγράφων 4.1.1. 4.1.8.1. καὶ 4.1.8.2. προβλεπομένων.

4.2. Χρησιμοποίησις ἐντὸς τῆς ζώνης 108 ἕως 118 M/κλων.

4.2.1. Ἡ κατὰ τμήμα ἐκχώρησις τῆς συχνότητος ζώνης 108 ἕως 118 M/κλων θὰ εἶναι ἡ κατωτέρω :

108 ἕως 112 M/κλοι :

α) ILS

β) VOR ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι :

ι) Θὰ χρησιμοποιῶνται μόνον διὰ περιορισμένην κάλυψιν.

ii) Θὰ χρησιμοποιῶνται μόνον συχνότητες καταλήγουσαι εἰς ἄρτια δέκατα τοῦ μεγακύκλου.

iii) Αἱ συχνότητες δὲν ἀπαιτοῦνται διὰ ILS.

iv) Δὲν προκαλοῦνται ἐπιβλαβεῖς παρενοχλήσεις εἰς ILS 112 ἕως 118 M/κλων : VOR

4.2.2. Διὰ σχέδιον περιοχικῆς ἐκχώρησεως αἱ συχνότητες διὰ τὰς ἐγκαταστάσεις VOR θὰ ἐκλέγονται κατὰ τὴν ἀκόλουθον τάξιν (σειρᾶν).

α) Συχνότητες ἐντὸς τῆς ζώνης 112 ἕως 118 M/κλων λήγουσαι εἰς περιττὰ δέκατα μεγακύκλων.

β) Συχνότητες ἐντὸς τῆς ζώνης 112 ἕως 118 M/κλων λήγουσαι εἰς ἄρτια δέκατα μεγακύκλων.

γ) Συχνότητες ἐντὸς τῆς ζώνης 108 ἕως 112 M/κλων λήγουσαι εἰς ἄρτια δέκατα μεγακύκλων.

4.2.3. Ἀνάπτυξις συχνότητος. Ὁ γεωγραφικὸς διαχωρισμὸς μεταξὺ ἐγκαταστάσεων λειτουργουσῶν ἐπὶ τῶν αὐτῶν καὶ γειτνιαζουσῶν συχνότητων καθορίζεται περιουχικῶς καὶ βασίζεται ἐπὶ τῶν κατωτέρω κριτηρίων :

α) Τῆς διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς ὑπηρεσίας ἀπαιτουμένης ἀκτίνος.

β) τοῦ μεγίστου ὕψους πτήσεως ἀεροσκάφους χρησιμοποιούντος τὰς ἐγκαταστάσεις.

γ) τῆς ἐπιθυμητέας διατηρήσεως τοῦ ἐλάχιστου ὕψους IFR ὅσον χαμηλότερον ἐπιτρέπει τὸ πεδίον προσγειώσεως.

4.3. Συχνότητες διὰ δευτερευόν Radar.

Διὰ δευτερευόν Radar θὰ χρησιμοποιῶνται αἱ κάτωθι συχνότητες :

Συσκευαὶ ἀεροσκαφῶν :

α) λήψις ἐρωτήσεως ἐπὶ 1030M)κλων.

β) ἀπάντησις ἐπὶ 1090 M)κλων.

Συσκευαὶ ἐδάφους :

α) ἐπιτομπὴ ἐπὶ 1030 M)κλων.

β) λήψις τῆς ἀπαντήσεως ἐπὶ 1090 M)κλων.

Ἐφ' ἐκάστης πλευρᾶς τῶν κεντρικῶν (κυρίων) συχνοτήτων ἀπαιτεῖται μία ζώνη φυλακῆς 8.5. M)κλων.

## ΜΕΡΟΣ III

### ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΙ

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ I

1. Ὅρισμοί.

Κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ παρόντος καλοῦνται :

Ραδιοσταθμὸς ἐλέγχου ἀεροδρομίου.

Σταθμὸς ἐξασφαλίζων ραδιοεπικοινωνίαν μεταξὺ πύργου ἐλέγχου Ἀεροδρομίου καὶ ἀεροσκαφῶν ἢ ἐτέρων κινητῶν ἀεροναυτικῶν σταθμῶν.

Ἀεροναυτικὴ ὑπηρεσία γενικῶν ραδιοεπιτομπῶν.

Ὑπηρεσία ραδιοεπιτομπῶν μὴ ἀπειθυνομένη πρὸς ὀρισμένον ἀποδέκτην, σκοπὸν ἔχουσα τὴν μεταβίβασιν πληροφοριῶν ἀφορωσῶν τοὺς ἀεροναυτιλομένους.

Σταθερὰ Ἀεροναυτικὴ Ὑπηρεσία (ΣΑΥ).

Ἡ Ὑπηρεσία Τηλεπικοινωνιῶν μεταξὺ καθορισμένων σταθερῶν σημείων λειτουργοῦσα πρωτίστως διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀεροναυτικίας καὶ διὰ τὴν ὁμαλήν, ἰκανοποιητικὴν καὶ οἰκονομικωτέραν λειτουργίαν τῶν ἀεροπορικῶν ὑπηρεσιῶν.

Σταθερὸν ἀεροναυτικὸν κύκλωμα.

Κύκλωμα ἀποτελοῦν μέρος τῆς ΣΑΥ

Σταθερὸς Ἀεροναυτικὸς Σταθμὸς.

Σταθμὸς τῆς σταθερᾶς ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας.

Δίκτυον σταθερᾶς ἀεροναυτικῆς Τηλεπικοινωνίας (ΔΣ ΑΤ).

Σύστημα σταθερῶν ἀεροναυτικῶν κυκλωμάτων, ὀργανωμένον ἐπὶ παγκοσμίου βάσεως καὶ προωρισμένον, ὡς τμήμα τῆς σταθερᾶς ἀεροναυτικῆς ὑπηρεσίας, νὰ ἐξασφαλίζῃ τὴν ἀνταλλαγὴν πληροφοριῶν μεταξὺ τῶν ἐν αὐτῷ σταθερῶν ἀεροναυτικῶν σταθμῶν.

Κύκλωμα δικτύου σταθερᾶς ἀεροναυτικῆς τηλεπικοινωνίας.

Κύκλωμα ἀποτελοῦν τμήμα τοῦ Δ.Σ.Α.Τ.

Κινητὴ ἀεροναυτικὴ ὑπηρεσία.

Ὑπηρεσία ραδιοεπικοινωνίας μεταξὺ σταθμῶν ἀεροσκαφῶν καὶ ἀεροναυτικῶν σταθμῶν ἢ μεταξὺ σταθμῶν ἀεροσκαφῶν.

Ἀεροναυτικὴ ραδιοναυτικὴ ὑπηρεσία.

Ὑπηρεσία ραδιοεγκαταστάσεων πρὸς ἐξυπηρέτησιν ἀεροσκαφῶν, σκοπὸν ἔχουσα νὰ προσδιορίζῃ τὰς θέσεις ἢ διοπτεύσεις αὐτῶν ἢ νὰ εἰδοποιῇ περὶ ἐμποδίων τοὺς ναυτιλομένους.

Ἀεροναυτικὸς Σταθμὸς.

Ἐπίγειος ἢ ἐπὶ τοῦ πλοίου σταθμὸς τῆς κινητῆς ἀεροναυτικῆς ὑπηρεσίας ἐπιφορτισμένος μετ' ὑπηρεσίαν μετὰ σταθμῶν ἀεροσκαφῶν.

Γραφεῖον ἀεροναυτικῶν τηλεπικοινωνιῶν.

Γραφεῖον ὑπεύθυνον διὰ τὴν λειτουργίαν σταθμοῦ ἢ σταθμῶν τῆς ἀεροναυτικῆς ὑπηρεσίας τηλεπικοινωνιῶν.

Ἡμερολόγιον ἀεροναυτικῶν τηλεπικοινωνιῶν.

Καταγραφή τῶν ἐνεργειῶν σταθμοῦ τινὸς ἀεροναυτικῶν τηλεπικοινωνιῶν.

Ἀεροναυτικὴ ὑπηρεσία τηλεπικοινωνιῶν.

Ὑπηρεσία τηλεπικοινωνιῶν προωρισμένη νὰ ἐξυπηρετῇ οἰονδήποτε ἀεροναυτικὸν σκοπὸν.

Ἀεροναυτικός σταθμός τηλεπικοινωνιῶν.

Σταθμός τῆς ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας τηλεπικοινωνιῶν.

Ἐπικοινωνία ἀέρος-ἐδάφους.

Ἐπικοινωνία κατὰ μίαν μόνον διεύθυνσιν ἐξ ἀεροσκαφῶν πρὸς σταθμούς ἢ σημεία εὐρισκόμενα ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς γῆς.

Σταθμός ἀεροσκάφους.

Σταθμός ἀσυρμάτου ἐγκατεστημένος ἐπὶ ἀεροσκάφους.

Ἀερεπίγειος ἐπικοινωνία.

Ἐπικοινωνία κατ' ἀμφοτέρας τὰς διευθύνσεις μεταξύ ἀεροσκαφῶν καὶ σταθμῶν ἢ σημείων εὐρισκομένων ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς γῆς.

Σταθμός ἀσυρμάτου ἀερεπιγείου ἐλέγχου.

Ἀεροναυτικός σταθμός τηλεπικοινωνιῶν, ἔχων ὡς πρωτεύουσαν ὑποχρέωσιν τὴν εὐθύνην διεκπεραιώσεως τῶν ἐπικοινωνιῶν τῶν σχετικῶν μὲ τὴν πτήσιν καὶ ἔλεγχον ἀεροσκαφῶν εἰς ὀρισμένην τινὰ περιοχὴν.

Ἐπιχειρήσεις ἐκμεταλλεύσεως ἀεροσκαφῶν.

Πρόσωπον, ὄργανισμός ἢ ἐπιχειρήσεις ἀσχολουμένη ἢ προσφερομένη ὅπως ἀσχοληθῆ μὲ τὴν ἐκμετάλλευσιν ἀεροσκαφῶν.

Αὐτόματος ἀναμεταβίβασις.

Ἡ δυνατότης ἐκλεκτικῆς συνδέσεως ἢ ἐπενεργοῦσα εἰς τὰς αὐτομάτους συσκευὰς εἰς τὸ νὰ καταγράφουν καὶ νὰ ἐπανεκπέμπουν ἐπικοινωνίας.

Αὐτόματος σύνδεσις.

Μέθοδος διὰ τῆς ὁποίας γίνεται αὐτόματος σύνδεσις μεταξύ δύο ἢ περισσοτέρων κυκλωμάτων τηλετύπου.

Αὐτόματος ἀναμεταβίβασις ταινίας.

Μέθοδος ἐπικοινωνίας, καθ' ἣν λαμβάνονται καὶ ἐπανεκπέμπονται τηλεγραφήματα, μέσῳ ταινίας τηλετύπου, ἄνευ μεσολαβήσεως χειρισμοῦ τινός.

Αὐτόματον ἡμερολόγιον τηλεπικοινωνιῶν.

Ἡμερολόγιον καταγραφῆς τῶν ἐνεργειῶν ἀεροναυτικοῦ τινος σταθμοῦ τηλεπικοινωνιῶν ἐπιτυγχανομένης δι' ἠλεκτρικῶν ἢ μηχανικῶν μέσων.

Τυφλὴ ἐκπομπή.

Ἐκπομπή ἐξ ἑνὸς σταθμοῦ πρὸς ἕτερον ὑπὸ συνθήκας, καθ' ἧς δὲν εἶναι δυνατόν μὲν ν' ἀποκατασταθῆ ἀμφίφορος ἐπικοινωνία, πιστεύεται ὅμως ὅτι ὁ κληθεὶς σταθμός εἶναι εἰς θέσιν νὰ λάβῃ τὴν ἐκπομπήν.

Γενικὴ ἐκπομπή (Broadcast).

Ἐκπομπή πληροφοριῶν ἀφορωσῶν τὴν ἀεροναυτιλίαν, ἣτις δὲν ἀπευθύνεται εἰς ὀρισμένον σταθμὸν ἢ σταθμούς.

Κέντρον ἐπικοινωνίας.

Σταθερὸς Ἀεροναυτικὸς Σταθμός, ὅστις ἀναμεταβιβάζει ἢ ἐπανεκπέμπει κινήσιν τηλεπικοινωνίας ἐξ ἀριθμοῦ τινος σταθερῶν ἀεροναυτικῶν σταθμῶν πρὸς ἑτέρους, ἀπ' εὐθείας συνδεδεμένων μετ' αὐτοῦ.

Duplex

Μέθοδος, καθ' ἣν τηλεπικοινωνία μεταξύ δύο σταθμῶν δύναται νὰ λάβῃ χώραν κατ' ἀμφοτέρας τὰς διευθύνσεις ταυτόχροτως.

Διάυλος συχνότητος.

Συνεχὲς τμήμα (μέρος) τοῦ φάσματος συχνότητος, κατάλληλον διὰ μεταβίβασιν, καθ' ἣν χρησιμοποιεῖται ὀρισμένη τάξις ἐκπομπῆς.

Ἐπικοινωνία ἐδάφους-ἀέρος.

Ἐπικοινωνία κατὰ μίαν μόνον διεύθυνσιν ἐκ σταθμῶν ἢ σημείων εὐρισκομένων ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς γῆς πρὸς ἀεροσκάφη.

Ραδιοπρόσπλευσις.

Διαδικασία συνισταμένη ἐκ τῆς χρήσεως τοῦ ραδιογωνιομετρικοῦ ἐξοπλισμοῦ σταθμοῦ τινός ἀσυρμάτου, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐκπομπὴν ἑτέρου σταθμοῦ ἀσυρμάτου, ὅταν εἰς τοῦλάχιστον τῶν σταθμῶν εἶναι κινητὸς καὶ διὰ τῆς ὁποίας ὁ κινητὸς σταθμὸς μετακινεῖται συνεχῶς πρὸς τὸν ἕτερον.

Διεθνὴς ὑπηρεσία τηλεπικοινωνιῶν.

Ὑπηρεσία τηλεπικοινωνιῶν μεταξύ γραφείων ἢ σταθμῶν διαφορετικῶν Κρατῶν, ἢ μεταξύ κινητῶν σταθμῶν μὴ εὐρισκομένων ἐντὸς τῆς αὐτῆς ἐπικρατείας ἢ ἀνηκόντων εἰς διαφορετικὰ κράτη.

Σύνδεσις διὰ χειρὸς.

Μέθοδος διὰ τῆς ὁποίας γίνεται σύνδεσις διὰ χειρὸς μεταξύ δύο ἢ περισσοτέρων κυκλωμάτων τηλετύπου.

Ταινία ἀναμεταβιβάσεως τηλεγραφήματος λανθασμένης πορείας.

Ταινία ἀναμεταβιβάσεως τηλ/ματος, ἐπὶ τῆς ὁποίας ὁ ἀρχικὸς διατρήσας ταύτην σταθμὸς ἔχει διατρήσει λανθασμένην ἐνδείκτην πορείας.

Ταινία ἀναμεταβιβάσεως τηλεγραφήματος λανθασμένης διευθύνσεως.

Ταινία ἀναμεταβιβάσεως τηλ/ματος φέρουσα ὀρθὸν ἐνδείκτην πορείας, ἢ ὁποία ὅμως μετεβιβάσθη εἰς σταθμὸν μὴ ὑπεύθυνον διὰ παρά δοσιν, ἀναμεταβίβασιν ἢ ἐκτὸς δικτύου διαβίβασιν.

Κινητὸς σταθμὸς ἐδάφους.

Σταθμὸς τῆς ἀεροναυτικῆς ὑπηρεσίας τηλεπικοινωνιῶν μὴ ἀνήκων εἰς ἀεροσκάφος καὶ χρησιμοποιούμενος ἐν κινήσει ἢ ἐν στάσει εἰς μὴ καθωρισμένα σημεία.

Μηχανικαὶ λειτουργίαι μὴ ἐκτελοῦσαι ἐγγραφάς.

Λειτουργίαι συσκευῆς τηλετύπου, ἐκτὸς τῶν ἐκτελουσῶν ἐγγραφάς. πραγματοποιούμεναι διὰ χειρισμοῦ τοῦ πληκτροφόρου συστήματος π.χ. ἐπανάταξις φορείου, ἀριθμοί, γράμματα, ἀλλαγὴ γραμμῆς, διάστημα καὶ σήμα προσοχῆς.

## NOTAM

Ἀγγελία περιλαμβάνουσα πληροφορίας ἀφορώσας τὴν ἔδρυσιν, κατάστασιν ἢ ἀλλαγὴν εἰς οἰανδήποτε ἀεροναυτικὴν διευκόλυνσιν, ὑπηρεσίαν, διαδικασίαν ἢ κίνδυνον, ἢ ἔγκαιρος γνώσις τῶν ὁποίων εἶναι οὐσιώδης διὰ τὸ προσωπικὸν τὸ ἀπασχολούμενον μὲ τὴν λειτουργίαν τῶν πτήσεων.

- Διανομὴ τάξεως I - Διανομὴ διὰ τῶν τηλεπικοινωνιακῶν μέσων.

- Διανομὴ τάξεως II - Διανομὴ δι' ἐτέρων μέσων πλὴν τῶν τηλεπικοινωνιακῶν

- Διανομὴ τάξεως II - Διανομὴ δι' ἐτέρων μέσων πλὴν τῶν τηλεπικοινωνιακῶν.

Σταθμὸς ἐκτὸς δικτύου.

Σταθμὸς μὴ συμπεριλαμβανόμενος εἰς δίκτυον ἀναμεταβιβάσεως διὰ ταινίας τηλετύπου, ἀλλὰ ὅστις συνδέεται μετὰ τοιοῦτου δικτύου δι' ἄλλων μέσων τηλεπικοινωνίας.

Σταθμὸς ἐντὸς δικτύου.

Σταθμὸς ἀποτελῶν μέρος δικτύου ἀναμεταβιβάσεως διὰ ταινίας.

Ὁδηγὸς ταινία.

Εἰδικῶς προετοιμασμένη ταινία δεικνύουσα τὴν προώθησιν τηλεγραφήματος ἀμέσως ἀκολουθοῦν ταύτην.

Ραδιοδιόπτεισις.

Ἡ γωνία ἢ καθοριζομένη εἰς ἓνα σταθμὸν ραδιογωνιομετρικὸν καὶ ἢ σχηματιζομένη ἀπὸ τὴν φαινομένην διεύθυνσιν τὴν παραγομένην ἀπὸ τὴν ἐκπομπὴν τῶν ἠλεκτρομαγνητικῶν κυμάτων τῶν προερχομένων ἀπὸ ἓν ὀρισμένον σημεῖον καὶ ἀπὸ μίαν ἄλλην διεύθυνσιν ἀναφορᾶς. Ἀληθῆς ραδιοδιόπτεισις εἶναι ἐκείνη τῆς ὁποίας ἡ διεύθυνσις ἀναφορᾶς εἶναι ὁ ἀληθῆς βορρᾶς. Μαγνητικὴ ραδιοδιόπτεισις εἶναι ἐκείνη τῆς ὁποίας ἡ διεύθυνσις ἀναφορᾶς εἶναι ὁ μαγνητικὸς βορρᾶς.

Ραδιογωνιομετρικὸς σταθμὸς.

Σταθμὸς ἀσυρμάτου προωρισμένος νὰ καθορίζη μόνον τὴν διόπτεισιν ἑτέρων σταθμῶν ἐξ ἐκπομπῶν των.

Ἐνδείκτης πορείας.

Σύντημις τοπωνυμίας τινός, διατυπωμένη πρὸς διευκόλυνσιν τῆς πορείας τῶν ἐπικοινωνιῶν καὶ ἐκχωρούμενη εἰς τὴν θέσιν ἐγκατεστάσεως σταθεροῦ ἀεροναυτικοῦ τινός σταθμοῦ.

Ἡμιαυτόματος ἀναμεταβίβασις διὰ ταινίας.

Μέθοδος λήψεως καὶ ἀναμεταβίβασις τηλεγραφημάτων διὰ ταινίας κατὰ τὴν ὁποίαν ἢ μεταφορὰ τῆς ταινίας ἐκ τοῦ διατρητοῦ λήψεως εἰς τὸν αὐτόματον πομπὸν γίνεται διὰ χειρὸς.

## SIMPLEX

Μέθοδος κατά την οποίαν ή επικοινωνία μεταξύ δύο σταθμῶν λαμβάνει χώραν κατά μίαν μόνον διεύθυνσιν ἐν δεδομένη στιγμή.

Ταινία ἀναμεταβιβάσεως.

Μέθοδος ἐπικοινωνίας κατά την οποίαν τὰ τηλε)τα λαμβάνονται καὶ ἀναμεταβιβάζονται διὰ ταινίας τηλετύπου. Τηλεπικοινωνία.

Πᾶσα μεταβίβασις, ἐκπομπή ἢ λήψις σημείων, σημάτων γραφῆς, εἰκόνων καὶ ἤχων ἢ αἰσθητοῦ φαινομένου οἰασδῆποτε φύσεως, συντελουμένη διὰ σύρματος, ἀσυρμάτου, ὀπτικῶν μέσων ἢ ἐτέρων ἠλεκτρομαγνητικῶν συστημάτων.

Ταινία Τηλετύπου.

Ταινία ἐπὶ τῆς οποίας καταγράφονται σήματα κατά τὸν πενταδιάστημα κώδικα διὰ πλήρου καὶ κεχωρισμένης διατρήσεως (Chadtype) ἢ διὰ διατρήσεως μερικῶς κεχωρισμένης (Chadless type), κατάλληλος δι' ἐκπομπὴν εἰς κυκλώματα τηλετύπου.

Ταινία τηλετύπου δοκιμῆς.

Διατρηθεῖσα ταινία, περιλαμβάνουσα τὸ χαρακτηριστικὸν τοῦ ἐπέμποντος σταθμοῦ, ἀκολουθούμενον ὑπὸ ἐπαναλήψεων τῶν γραμμάτων RY καὶ δοκιμῆς ἀποτελουμένης ἐκ γραμμάτων καὶ ἀριθμῶν.

Ταινία μεταβιβάσεως χαρακτηριστικῶν τοῦ σταθμοῦ.

Ταινία περιλαμβάνουσα τὸ χαρακτηριστικὸν τοῦ ἐπέμποντος σταθμοῦ.

Βοηθητικὸς σταθμὸς.

Ἀεροναυτικὸς σταθερὸς σταθμὸς δυνάμενος νὰ λαμβάνῃ ἢ μεταβιβάξῃ τηλεγραφήματα, ὁ ὁποῖος ὅμως δὲν ἀναμεταβιβάζει τοιαῦτα, παρεκτός δι' ἐξυπηρέτησιν ὁμοίων σταθμῶν συνδεδεμένων μέσῳ αὐτοῦ μετὰ κέντρου τηλεπικοινωνίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 2

Διοικητικὰ μέτρα ἀφορῶντα εἰς τὴν διεθνῆ Ἀεροναυτικὴν Ὑπηρεσίαν Τηλεπικοινωνιῶν

2.1. Διαίρεσις τῆς Ὑπηρεσίας.

Ἡ Διεθνὴς Ἀεροναυτικὴ Ὑπηρεσία Τηλεπικοινωνιῶν

Ἡ Διεθνὴς Ἀεροναυτικὴ Ὑπηρεσία Τηλεπικοινωνιῶν

διαίρεται εἰς τέσσαρα τμήματα :

1) Σταθερὰ Ἀεροναυτικὴ Ὑπηρεσία.

2) Ἀεροναυτικὴ Κινητὴ Ὑπηρεσία.

3) Ἀεροναυτικὴ Ραδιοναυτικὴ Ὑπηρεσία.

4) Ἀεροναυτικὴ Ὑπηρεσία Γενικῶν Ἐκπομπῶν.

2.2. Τέλη Τηλεπικοινωνιῶν.

Δι' ἀποφάσεως τοῦ ἐπὶ τῶν Συγκοινωνιῶν Ὑπουργοῦ καθορίζεται ἐκάστοτε τὸ εἶδος τῶν τηλεγραφημάτων διὰ τὴν ἀποστολὴν τῶν ὁποίων θὰ καταβάλλωνται τέλη.

2.3. Ὁραὶ Ὑπηρεσίας

2.3.1. Ἡ Η.Π.Α. γνωστοποιεῖ τὰς κανονικὰς ὥρας λειτουργίας τῶν σταθμῶν καὶ γραφείων τῆς Διεθνοῦς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας Τηλεπικοινωνιῶν τῶν ὑπαγομένων ὑπὸ τὸν ἔλεγχον αὐτῆς πρὸς τὰ ἀεροναυτικὰ γραφεῖα τηλεπικοινωνιῶν τὰ ἐξουσιοδοτημένα ὑπὸ ἄλλων ἐνδιαφερομένων ἀρχῶν διὰ τὴν λήψιν τοιούτων πληροφοριῶν.

2.3.2. Ὁμοίως, ὡσάκις κρίνει ἀναγκαῖον ἢ ἐπωφελές, γνωστοποιεῖ πρὸς τὰ ἀεροναυτικὰ γραφεῖα τηλεπικοινωνιῶν, τὰ ἐξουσιοδοτημένα ὑπὸ ἄλλων ἐνδιαφερομένων ἀρχῶν διὰ τὴν λήψιν τοιούτων πληροφοριῶν, πᾶσαν ἀλλαγὴν εἰς τὰς κανονικὰς ὥρας ὑπηρεσίας πρὶν ἢ αὕτη πραγματοποιηθῇ.

Αἱ ἀλλαγαὶ αὗται περιλαμβάνονται ἐπίσης, ὡσάκις τοῦτο κρίνεται ἀναγκαῖον, εἰς Ἀγγελίας τοῖς Ἀεροναυτιλομένοις.

2.3.3. Ἐὰν σταθμὸς τῆς Διεθνοῦς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας Τηλεπικοινωνιῶν ἢ ἐπιχειρήσις ἐκμεταλλεύσεως ἀεροσκαφῶν αἰτήσῃται ἀλλαγὴν ὥρῶν ὑπηρεσίας ἐτέρου σταθμοῦ, τοῦτο γίνεται ὅσον τὸ δυνατόν συντομώτερον μετὰ τὴν διαπίστωσιν τῆς ἀνάγκης ἀλλαγῆς. Οἱ αἰτοῦντες τὴν τοιαύτην ἀλλαγὴν σταθμοὶ ἢ ἐπιχειρήσεις ἐκμεταλλεύσεως ἀεροσκαφῶν, πληροφοροῦνται τὸ συντομώτερον δυνατόν περὶ τοῦ ἀποδεκτοῦ τῆς αἰτήσεώς των.

2.4. Ἐποπτεία.

Παραβάσεις τῶν ἐν τῷ παρόντι διαδικασιῶν μὴ σοβαρᾶς μορφῆς διευθετῶνται ἀπ' εὐθείας ὑπὸ τῶν ἀμέσως ἐνδιαφερομένων μερῶν δι' ἀλληλογραφίας, ἢ διὰ προσωπικῆς ἐπαφῆς.

2.5. Παρεμβολαί.

Ἡ Η.Π.Α. πρὸ τῆς παροχῆς ἐξουσιοδοτήσεως οἰουδήποτε σταθμοῦ πρὸς ἐκτέλεσιν δοκιμῶν ἢ πειραμάτων, ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἀποφυγῆς ἐπιβλαβῶν παρενοχλήσεων λαμβάνει τὰ προσήκοντα προφυλακτικὰ μέτρα, ὡς τὴν ἐκλογὴν τῆς συχνότητος καὶ τοῦ χρόνου καὶ τὴν ἐλάττωσιν ἢ, ἐὰν εἶναι δυνατόν τὴν μηδένισιν τῆς ἀκτινοβολίας. Οἰαδήποτε ἐπιβλαβῆ παρενόχλησις προκύπτουσα ἐκ δοκιμῶν ἢ πειραμάτων ἐξαλείφεται ὅσον τὸ δυνατόν τάχιστα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 3

Γενικαὶ Διαδικασίαι διὰ τὴν διεθνῆ Ἀεροναυτικὴν Ὑπηρεσίαν Τηλεπικοινωνιῶν

3.1. Γενικά.

Αἱ ἐν τῷ παρόντι Κεφαλαίῳ περιλαμβανόμεναι διαδικασίαι εἶναι γενικοῦ χαρακτῆρος καὶ δέον ὅπως τυγχάνουσιν ἐφαρμογῆς, ὅπου τοῦτο ἐνδείκνυται καὶ ἐπὶ τῶν ἐτέρων Κεφαλαίων τοῦ παρόντος Μέρους.

3.2. Παράτασις καὶ πέρασ ἐργασίας τῶν σταθμῶν.

3.2.1 Οἱ σταθμοὶ τῆς Διεθνοῦς Ὑπηρεσίας Τηλεπικοινωνιῶν παρατείνου τὰς ὥρας τῆς κανονικῆς τῶν ἐργασίας συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς κινήσεως τηλεγραφημάτων διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῶν πτήσεων.

3.2.2. Σταθμὸς προτιθέμενος νὰ περατώσῃ τὴν ἐργασίαν του γνωστοποιεῖ τοῦτο εἰς ὅλους τοὺς ἄλλους σταθμούς, μετὰ τῶν ὁποίων εὐρίσκειται εἰς ἀπευθείας ἐπικοινωνίαν, βεβαιούμενος ὅτι δὲν ἀπαιτεῖται παράτασις τῆς ἐργασίας του καὶ πληροφοριῶν τὴν ὥραν ἐπαναλειτουργίας του, ἐὰν αὕτη δὲν εἶναι ἡ κανονικὴ ὥρα ἐνάρξεως ἐργασίας.

3.2.3. Σταθμὸς ἐργαζόμενος κανονικῶς ἐπὶ κοινοῦ κυκλώματος δικτύου τινὸς γνωστοποιεῖ τὴν πρόθεσίν του περὶ περατώσεως τῆς ἐργασίας του, εἴτε πρὸς τὸν ἐλέγχοντα Σταθμὸν, ἐφ' ὅσον ὑπάρχει, εἴτε πρὸς ὅλους τοὺς σταθμούς τοῦ δικτύου, ἐξακολουθεῖ δὲ ἐκτελῶν φυλακὴν ἐπὶ δύο εἰσέτι λεπτά, μετὰ τὴν παρέλευσιν τῶν ὁποίων παύει ἀκροώμενος, ἐὰν ἐν τῷ μεταξύ δὲν λάβῃ κλήσιν τινά.

3.3. Ἀποδοχή, μεταβίβασις καὶ παράδοσις τηλεγραφημάτων.

3.3.1. Ἡ εὐθύνη τοῦ καθορισμοῦ ἐὰν τηλεγράφημα εἶναι ἀποδεκτὸν ἢ ὄχι βαρύνει τὸν σταθμὸν εἰς τὸν ὁποῖον ἀρχικῶς κατετέθη τὸ τηλεγράφημα. Ἀλλὰ ἀπαξ ἐγένετο ἀποδεκτὸν, δέον ὅπως μεταβιβάζεται, ἀναμεταβιβάζεται ἢ διεκπεραιούται, συμφώνως πρὸς τὴν κατάταξιν προτεραιότητός του καὶ ἄνευ καθυστερήσεως ἢ ὑποδεστέρας μεταχειρίσεως. Ἐννοεῖται, ὅτι ἡ προϊσταμένη ἀρχὴ οἰουδήποτε Σταθμοῦ, μέσῳ τοῦ ὁποίου διέρχεται τηλεγράφημα τι θεωρούμενον ὡς μὴ ἀποδεκτὸν, δύναται νὰ προβῇ εἰς παραστάσεις ἀργότερον πρὸς τὴν προϊσταμένην ἀρχὴν τοῦ σταθμοῦ, ὅστις τὸ ἀπεδέχθη.

3.3.2. Ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ἔχη καθορισθῇ, μόνον τὰ τηλεγραφήματα τῶν κατηγοριῶν τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν παραγράφων 4.1.4.1. ἕως 4.1.4.8. συμπεριλαμβανομένης 4.1.4.10., 4.1.4.11. καὶ 5.1.6. γίνονται ἀποδεκτὰ διὰ μεταβίβασιν ὑπὸ τῆς ἀεροναυτικῆς ὑπηρεσίας τηλεπικοινωνιῶν.

3.3.3. Γίνονται ἀποδεκτὰ διὰ μεταβίβασιν τηλεγραφήματα ἀπευθυνόμενα μόνον πρὸς σταθμούς ἀποτελοῦντας μέρος τῆς ἀεροναυτικῆς ὑπηρεσίας τηλεπικοινωνιῶν, ἐκτὸς τῶν περιπτώσεων διὰ τὰς οποίας ἔχει γίνει εἰδικὸς διακανονισμὸς μετὰ τῆς ἐνδιαφερομένης Ἀρχῆς τηλεπικοινωνιῶν.

3.3.3.1. Ἐπιτρέπεται ἡ ἀποδοχή, ὡς ἀπλοῦ, τηλεγραφήματος προοριζομένου διὰ δύο ἢ πλείονας ἀποδέκτας εὐρισκόμενους εἰς τὸν αὐτὸν ἢ εἰς διαφορετικοὺς σταθμούς.

3.3.4. Διὰ πολυμερῶν ἢ διμερῶν συμφωνιῶν δύναται νὰ συμφωνηθῇ ἡ ἀνταλλαγὴ τῶν ἐν τῇ παραγρ. 4.1.4.9. τηλεγραφημάτων ἀφορώντων τὰς ἀεροπορικὰς Ἐταιρείας.

3.3.5. Τηλεγραφήματα προοριζόμενα διὰ ἐπιχειρήσεις ἐκμεταλλεύσεως ἀεροσκαφῶν γίνονται ἀποδεκτὰ μόνον ἐφ' ὅσον προσκομίζονται εἰς τὸ Κέντρον Τηλεπικοινωνιῶν εἰς

τὸν καθοριζόμενον ἐν τῷ παρόντι τύπον καὶ ὑπὸ ἐξουσιοδοτημένου ἀντιπροσώπου ἑταιρείας τινὸς ἢ ὅταν λαμβάνωνται ἀπὸ ἑταιρείαν μέσῳ καθορισθέντος πρὸς τοῦτο κυκλώματος.

3.3.6. Δι' ἕκαστον σταθμὸν ἀεροναυτικῆς ὑπηρεσίας τηλεπικοινωνιῶν, ἐξ οὗ ἐπιδίδονται τηλεγραφήματα εἰς ἓν ἢ πλείονα γραφεῖα ἀεροπορικῶν ἐπιχειρήσεων, θὰ ὀρίζεται, κατόπιν συμφωνίας μετὰ τοῦ ἀεροναυτικοῦ τηλεπικοινωνιακοῦ γραφείου καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων γραφείων ἀεροπορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐν γραφείῳ ἐπιδόσεως δι' ἕκαστην ἀεροπορικὴν ἐπιχείρησιν.

3.3.7. Οἱ σταθμοὶ τῆς Διεθνοῦς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας Τηλεπικοινωνιῶν εἶναι ὑπεύθυνοι διὰ τὴν παράδοσιν τηλεγραφημάτων εἰς τοὺς ἀποδέκτην ἢ ἀποδέκτας τοὺς ἐγκατεστημένους ἐντὸς τῶν ὁρίων τοῦ ἀεροδρομίου ἢ τῶν ἀεροδρομίων τῶν ἐξυπηρετούμενων ὑπ' αὐτῶν, ὡς καὶ εἰς τοὺς ἀποδέκτην ἢ ἀποδέκτας τοὺς εὐρισκομένους ἔξωθι τῶν ὡς ἄνω ὁρίων, διὰ τοὺς ὁποίους ὁμοῦς ὑπάρχει εἰδικὴ συμφωνία πρὸς τοῦτο.

3.3.8. Τὰ τηλεγραφήματα παραδίδονται συντεταγμένα γραπτῶς, ἐκτὸς ἐὰν ὑπάρξη ἐν χρήσει ἐγγραφεὺς φωνῆς.

3.3.8.1. Διὰ τὴν περίπτωσιν χρησιμοποίησεως, κατὰ τὴν παράδοσιν τῶν τηλεγραφημάτων συστημάτων τηλεφώνων ἢ μεγαφώνων ἄνευ ἐγγραφῆς, συντάσσεται τὸ ταχύτερον καὶ γραπτὸν ἀντίγραφον τοῦ τηλεγραφήματος πρὸς ἀπόδειξιν τῆς οἰκείας παραδόσεως.

3.3.9. Τηλεγραφήματα λαμβανόμενα ὑπὸ Ἀεροναυτικοῦ τινὸς Σταθμοῦ ἐξ ἀεροσκαφῶν, εἰς τύπον τὸν καθοριζόμενον εἰς τὰς παραγρ. 5.2.1. καὶ 5.3.5. καὶ χρῆζοντα ἀναμεταβίβασεως μέσῳ τῆς σταθερᾶς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας, διασκευάζονται εἰς τὸν ἐν τῇ παραγρ. 4.1.3. καθοριζόμενον τύπον, πλὴν ὅπου συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 3.3.7. ἔχουσι γίνεαι συμφωνία διὰ τὸν προκαθορισμὸν τῆς διανομῆς ἄνευ εἰδικῆς διευθύνσεως τῶν συνήθων τηλεγραφημάτων ἐκ τῶν ἀεροσκαφῶν.

3.4. Σύστημα μετρήσεως ὥρας.

3.4.1. Οἱ σταθμοὶ, οἱ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ἀεροναυτικῶν τηλεπικοινωνιῶν, χρησιμοποιοῦν τὸν μέσον χρόνον Γκρήνουϊτς (G.M.T.) Τὸ μεσονύκτιον ἀναφέρεται ὡς 24.00 ὥρα πρὸς ἔνδειξιν τοῦ τέλους τῆς ἡμέρας καὶ ὡς 0000 ὥρα πρὸς ἔνδειξιν τοῦ τέλους τῆς ἡμέρας καὶ ὡς 0000 ὥρα πρὸς ἔνδειξιν τῆς ἀρχῆς αὐτῆς.

3.4.2. Ἡ ὁμάς ἡμερομηνίας καὶ ὥρας ἀποτελεῖται ἀπὸ ἐξ ἀριθμῶν, ἐκ τῶν ὁποίων οἱ δύο πρῶτοι ἀντιπροσωπεύουν τὴν ἡμέραν τοῦ μηνὸς καὶ οἱ τέσσαρες τελευταῖοι τὰς ὥρας καὶ τὰ λεπτὰ εἰς χρόνον GMT.

3.5. Ἡμερολόγιον Τηλεπικοινωνιῶν

3.5.1. Εἰς ἕκαστον σταθμὸν τῆς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας Τηλεπικοινωνιῶν τηρεῖται γραπτὸν ἢ αὐτόματον ἡμερολόγιον τηλεπικοινωνιῶν, ἐκτὸς τῶν σταθμῶν τῶν ἀεροσκαφῶν, διὰ τοὺς ὁποίους δὲν ἀπαιτεῖται τήρησις τοιούτου ἡμερολογίου διὰ τὰς περιπτώσεις, καθ' ἃς οὗτοι εὐρίσκονται εἰς ἀπ' εὐθείας ἐπικοινωνίαν μετ' ἀεροναυτικοῦ τινὸς σταθμοῦ διὰ ραδιοτηλεφωνίας.

Τὸ ἡμερολόγιον τηλεπικοινωνιῶν δύναται νὰ χρησιμεύσῃ ὡς προφύλαξις ἐν περιπτώσει διενεργείας ἐρεύνης ἐπὶ τῶν ἐνεργειῶν τοῦ χειριστοῦ κατὰ τὴν φυλακὴν αὐτοῦ, τὸ ἡμερολόγιον δύναται νὰ ζητηθῇ ὡς δικαστικὸν πειστήριον.

3.5.1.1. Πᾶσα καταχώρησις ἐπὶ τοῦ ἡμερολογίου ἀεροσκάφους φέροντος σταθμὸν ἀσυρμάτου, σχετικὴ μετ' ἐπικοινωνίαν κινδύνου, ἐπιβλαβεῖς παρεμβολὰς ἢ διακοπὴν ἐπικοινωνίας, συνδυάζεται ἀπαραιτήτως μετὰ πληροφοριῶν σχετικῶν μετ' τὸν χρόνον συμβάντων, θέσιν καὶ ὕψος τοῦ ἀεροσκάφους.

3.5.2. Εἰς τὰ γραπτὰ ἡμερολόγια αἱ καταχωρήσεις γίνονται μόνον ὑπὸ τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ χειριστῶν. Ἔτερα πρόσωπα ἔχοντα γνῶσιν τῶν γεγονότων τῶν συναφῶν πρὸς τὰς καταχωρήσεις, δύναται νὰ πιστοποιήσωσιν ἐν τῷ ἡμερολόγιῳ τὴν ἀκρίβειαν τῶν καταχωρήσεων τοῦ χειριστοῦ.

3.5.3. Αἱ καταχωρήσεις εἶναι πλήρεις, σαφεῖς, ἀκριβεῖς καὶ εὐανάγνωστοι. Περιττὰ σημεῖα ἢ σημειώσεις δὲν ἀναγράφονται εἰς τὸ ἡμερολόγιον.

3.5.4. Εἰς γραπτὰ ἡμερολόγια, οἰαδήποτε ἀναγκαῖα διόρθωσις γίνεται μόνον ὑπὸ τοῦ προσώπου τοῦ ἐνεργήσαντος τὴν ἀρχικὴν καταχώρησιν.

Ἡ διόρθωσις γίνεται διὰ διαγραφῆς τῆς ἐσφαλμένης καταχωρήσεως δι' ἀπλῆς γραμμῆς συρομένης διὰ χειρὸς ἢ μηχανῆς καὶ διὰ σημειώσεως τῆς ὥρας καὶ ἡμερομηνίας τῆς διορθώσεως. Ἡ ὀρθὴ καταχώρησις γίνεται εἰς τὴν ἐπομένην γραμμὴν, μετὰ τὴν τελευταίαν καταχώρησιν.

3.5.5. Τὰ γραπτὰ ἡμερολόγια διατηροῦνται ἐπὶ περιόδον ἐνενήκοντα τοῦλάχιστον ἡμερῶν, τὰ δὲ αὐτόματα τοιαῦτα ἐπὶ περίοδον τοῦλάχιστον τριάκοντα ἡμερῶν. Διὰ τὰς περιπτώσεις, καθ' ἃς αἱ ἐπὶ ἡμερολογίων ἐγγραφαί, σχετίζονται μετ' ἐνεργείαν ἐξετάσεων ἢ ἐρευνᾶς, τὰ ἡμερολόγια ταῦτα διατηροῦνται ἐπὶ μακρότερον χρονικὸν διάστημα καὶ μέχρις ἐξαλείψεως τοῦ δι' ὃν διετηρήθησαν λόγου.

3.5.6. Εἰς τὰ γραπτὰ ἡμερολόγια καταχωροῦνται τοῦλάχιστον τὰ ἀκόλουθα στοιχεῖα :

α) Τὸ ὄνομα τῆς Ἀρχῆς τοῦ ἐκμεταλλευσμένου τῶν σταθμῶν.

β) Τὸ χαρακτηριστικὸν τοῦ σταθμοῦ.

γ) Ἡ ἡμερομηνία.

δ) Ἡ ὥρα ἐνάρξεως καὶ πέρατος λειτουργίας τοῦ σταθμοῦ.

ε) Ἡ ὑπογραφή ἑκάστου χειριστοῦ μετὰ τῆς ὥρας ἐνάρξεως καὶ περατώσεως τῆς φυλακῆς του.

στ) Αἱ συχνότητες εἰς ἃς ἐκτελεῖται φυλακὴ καὶ ὁ τύπος τῆς ἐκτελουμένης εἰς ἕκαστην συχνότητα φυλακῆς (συνεχῆς ἢ κατόπιν προγράμματος).

ζ) Ἐκτὸς τῶν ἐνδιαμέσων σταθμῶν αὐτομάτου ἀναμεταβίβασεως διὰ τοὺς ὁποίους δὲν ἀπαιτεῖται ὅπως τηρῶνται αἱ προβλέψεις τῆς παρουσίας παραγράφου, ἕκαστη ἐπικοινωνία, ἐκπομπὴ δοκιμῆς ἢ ἐπιχειρηθεῖσα ἐπικοινωνία, καταχωρεῖται μετ' ἀναγραφῆς τοῦ κειμένου ταύτης καὶ τῆς ὥρας περατώσεως, τοῦ ὀνόματος τοῦ σταθμοῦ ἢ τῶν σταθμῶν, μετὰ τῶν ὁποίων διεξήχθη ἢ ἐπικοινωνία καὶ τῆς χρησιμοποιηθείσης συχνότητος. Τὸ κείμενον τῶν ἐπικοινωνιῶν δύναται νὰ παραλείπεται ἐκ τοῦ ἡμερολογίου, ὅταν διατίθενται, ὡς τμήμα τούτου, ἀντίγραφα τῶν διεκπεραιουμένων τηλεγραφημάτων.

η) Αἱ ἐπικοινωνίαι κινδύνου καὶ αἱ ἐπ' αὐτῶν ἐνεργεῖαι.

θ) Περιληπτικὴ περιγραφή τῶν συνθηκῶν καὶ δυσκολιῶν ἐπικοινωνίας περιλαμβανομένων τῶν ἐπιβλαβῶν παρενοχλήσεων. Αἱ καταχωρήσεις αὗται, ἐφ' ὅσον εἶναι δυνατὸν, περιλαμβάνουν τὴν ὥραν, καθ' ἣν διεπιστώθη ἢ παρενόχλησις, τὴν φύσιν αὐτῆς, τὴν συχνότητα καὶ τὸ χαρακτηριστικὸν τοῦ παρενοχλοῦντος σταθμοῦ.

ι) Περιληπτικὴ περιγραφή τῶν διακοπῶν, λόγῳ βλάβης τῶν συσκευῶν ἢ ἄλλων ἀνωμαλιῶν μετ' ἀναγραφῆς τῆς διαρκείας τῆς διακοπῆς καὶ τῶν ληφθέντων μέτρων.

ια) Πᾶσα ἐτέρα πληροφορία, ἥτις κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ χειριστοῦ θὰ ἦτο σκόπιμον νὰ ἀποτελέσῃ μέρος τοῦ ἡμερολογίου τῶν ἐνεργειῶν τοῦ σταθμοῦ.

3.5.7. Ὑπηρεσιακαὶ μνεῖαι ἐπὶ τηλεγραφημάτων.

3.5.7.1. Μεταβίβασθέντα τηλεγραφήματα.

Ἐπὶ τῶν ἀποσταλέντων τηλεγραφημάτων δέον ὅπως ἐμφαίνωνται ἢ ἡμερομηνία καὶ ὥρα μεταβίβασεως, τὰ ἀρχικὰ τοῦ χειριστοῦ, ὁ αὐξων ἀριθμὸς (τηλ)τος τοῦ δικτύου καὶ τὸ χαρακτηριστικὸν κλήσεως τοῦ λαμβάνοντος σταθμοῦ.

3.5.7.2. Ληφθέντα τηλεγραφήματα.

Ἐπὶ τῶν ληφθέντων (τηλ)των, δέον ὅπως ἐμφαίνωνται τὰ ἀρχικὰ τοῦ ἐκτελέσαντος τὴν λήψιν χειριστοῦ καὶ ἢ ἡμερομηνία καὶ ὥρα κατὰ τὴν ὁποίαν ἐπερατώθη ἢ λήψις.

3.5.8. Ἐπὶ τῆς ἐμπροσθίας ὀψέως τοῦ ἐντύπου (τηλ)τος ἢ ἐν ἑλλείψει χώρου, ἐπὶ τῆς ὀπισθίας, ὁ χειριστὴς ἀναγράφει ἐν συντομίᾳ καὶ ἐπεξηγηματικῶς πᾶν ἀσύννηθες συμβᾶν ὡς, καθυστέρησιν ἐνὸς τηλεγραφήματος, ἀποτυχίαν λήψεως γνωστοποιήσεως κλπ.

3.6. Ἀποκατάστασις ἐπικοινωνίας δι' ἀσυρμάτου.

3.6.1. Οἱ σταθμοὶ ἀπαντοῦν εἰς κλήσεις ἀπευθυνομένης πρὸς αὐτοὺς ἀπὸ ἄλλους σταθμοὺς τῆς Ἀεροναυτικῆς

Υπηρεσίας Τηλεπικοινωνιών και ανταλλάσσουν επικοινωνίας, όσάκις τοῖς ζητεῖται τοῦτο.

3.6.2. Οἱ σταθμοὶ ἀκτινοβολοῦν τὴν ἐλαχίστην ἀναγκαιοῦσαν ἰσχύον πρὸς ἐξασφάλισιν ἱκανοποιητικῆς διεξαγωγῆς τῆς ὑπηρεσίας.

3.6.3. Ἐκαστος σταθμὸς πρὶν ἢ ἐκπέμψῃ, ἀκροᾶται ἐπὶ ἱκανὸν χρόνον, ἵνα βεβαιωθῇ ὅτι δὲν πρόκειται νὰ προκαλέσῃ ἐπιβλαβῆ παρενόχλησιν. Ἐὰν ὑπάρχῃ κίνδυνος προκλήσεως παρενοχλήσεως, ἀναμένει τὴν πρώτην διακοπὴν τῆς ἐκπομπῆς, τὴν ὁποίαν θὰ παρηγόλη, ἐκτὸς τῶν ἐν τῇ παραγρ. 3.9.5. ἀναφερομένων περιπτώσεων, καθ' ἃς οὗτος δύναται νὰ διακόψῃ μεταβίβασιν ἐν προόδῳ.

3.7. Χρῆσις τῶν συντηρήσεων καὶ κωδίκων.

3.7.1. Ὡς συντηρήσεις χρησιμοποιοῦνται αἱ ἐγκεκριμέναι ὑπὸ τοῦ ΔΟΠΑ πρὸς χρῆσιν ὑπὸ τῆς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας Τηλεπικοινωνιών ἐκτὸς ἐὰν μεταξὺ τοῦ ἐκδότου καὶ τοῦ γραφείου ἀεροναυτικῶν τηλεπικοινωνιών τοῦ ἀποδεχομένου πρὸς μεταβίβασιν τὸ τηλεγράφημα ἔχει συμφωνηθῇ ἢ χρῆσις ἄλλων συντηρήσεων εἰς τὸ κείμενον καὶ τὴν ὑπογραφήν τῶν τηλεγραφημάτων.

3.7.2. Ὅπου εἰς τὸ κείμενον καὶ τὴν ὑπογραφήν τῶν τηλεπικοινωνιών χρησιμοποιοῦνται εἰδικοί κώδικες ἢ συντηρήσεις, τὸ ἀποδεχόμενον πρὸς μεταβίβασιν τὸ τηλεγράφημα ἀεροναυτικὸν γραφεῖον τηλεπικοινωνιών ἐφοδιάζεται ὑπὸ τοῦ ἐκδότου δι' ἀντιγράφων τοῦ κώδικος ἢ τοῦ πίνακος συντηρήσεων.

3.8. Κείμενον.

3.8.1. Τὰ Τηλεγραμματα συντάσσονται εἰς ἀνοικτὴν γλώσσαν ἢ εἰς κώδικα ὡς καθορίζεται ἐν τῇ παρ. 3.7. Ὁ ἐκδότης δέον νὰ ἀποφεύγῃ τὴν χρῆσιν ἀνοικτῆς γλώσσης ὅταν δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ συντηρήσεις καταλλήλου κώδικος. Λέξεις ἢ φράσεις μὴ οὐσιώδεις ὡς καὶ ἐκφράσεις εὐγενείας δὲν θὰ χρησιμοποιῶνται.

3.8.2. Τὰ τηλεγραμματα εἶναι εὐανάγνωστα καὶ συντεταγμένα διὰ τῶν ἀκολουθῶν χαρακτηριστῶν :

Γράμματα : ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ

Ἀριθμοὶ : 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

Ἔτερα σημεῖα :

Κάθετος (/), τελεία, περίοδος ἢ σημεῖον δεκαδικοῦ ἀριθμοῦ (.). Σημεῖα στίξεως ἢ ἔτερα σημεῖα διάφορα τῶν ἀνωτέρω δὲν χρησιμοποιοῦνται εἰς τὰ τηλεγραμματα, ἐκτὸς ἐὰν εἶναι ἀπολύτως ἀπαραίτητα διὰ τὴν κατανόησιν τοῦ κειμένου. Ὅταν γίνεται χρῆσις, ταῦτα συλλαβίζονται, ἐκτὸς τοῦ ἐρωτηματικοῦ εἰς τὴν ραδιοτηλεγραφίαν τὸ ὁποῖον, ὅταν ἔπεται διαδικασίας ἢ συντηρήσεως κώδικος «Q», δεικνύεται διὰ τῆς ομάδος IMI.

3.8.3. Λατινικοὶ ἀριθμοὶ δὲν χρησιμοποιοῦνται. Ἐὰν ὁ ἐκδότης ἐπιθυμῇ, ὅπως ὁ ἀποδέκτης πληροφορηθῇ, ὅτι ὑπονοοῦνται λατινικοὶ ἀριθμοὶ, ἀναγράφονται οἱ ἀραβικοὶ, προτασσομένης τῆς λέξεως «ROMAN».

3.8.4. Τὸ κείμενον τῶν τηλεγραφημάτων δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίῃ τὰς 200 ομάδας.

3.9. Διαδικασίαι Ραδιοτηλεγραφίας διὰ χειρὸς (Morse).

3.9.1. Τεχνικὴ Μεταβίβασεως.

Οἱ χειρισταὶ μεταβιβάζουν ἕκαστον χαρακτήρα καθαρῶς καὶ εὐκρινῶς, μετὰ τοῦ καταλλήλου διαχωρισμοῦ. Ἡ ταχύτης μεταβίβασεως ρυθμίζεται ἀναλόγως τῶν ὑφισταμένων συνθηκῶν λήψεως καὶ τῆς ἱκανότητος τοῦ λαμβάνοντος χειριστοῦ.

3.9.2. Κλήσις.

3.9.2.1. Πρὸ τῆς κλήσεως ἕκαστος σταθμὸς δέον νὰ βεβαιωθῇ, ὅτι δὲν πρόκειται νὰ προκαλέσῃ ἐπιβλαβῆ παρενόχλησιν εἰς μεταβίβασιν ἐν προόδῳ. (ὅρα 3.6.3.).

3.9.2.2. Ἀπλὴ κλήσις.

Ὁ καλῶν σταθμὸς μεταβιβάζει κατὰ τὴν ἀκόλουθον σειρὰν : τὸ χαρακτηριστικὸν κλήσεως ἀσυρμάτου τοῦ καλουμένου σταθμοῦ ἄπαξ, τὴν λέξιν DE, τὸ ἴδιον αὐτοῦ χαρακτηριστικὸν κλήσεως ἀσυρμάτου ἄπαξ καὶ τὴν κατάλληλον ἔνδειξιν προτεραιότητος. Ὅταν αἱ συνθηκαὶ πρὸς ἀποκατάστασιν ἐπαφῆς εἶναι δύσκολοι, τὰ χαρακτηριστικὰ κλήσεως ἀσυρμάτου δύναται νὰ μεταβιβασθῶσι τὸ μείζον τοῖς φορὰς.

3.9.2.3. Πολλαπλῆ κλήσις.

Ὅταν κλήσις ἀπευθύνεται εἰς περισσοτέρους τοῦ ἐνὸς σταθμοῦς, τὰ χαρακτηριστικὰ κλήσεως ἀσυρμάτου τῶν καλουμένων σταθμῶν μεταβιβάζονται εἰς οἰανδήποτε συμφέρουσαν σειρὰν καὶ πρὸ τῆς λέξεως DE.

3.9.2.4. Ὅταν πολλοὶ σταθμοὶ χρησιμοποιοῦν κοινὴν συχνότητα, ἀναπάντητοι κλήσεις δὲν ἐπαναλαμβάνονται πλέον τῆς μιᾶς φορᾶς ἀνά λεπτόν καὶ τότε μόνον ὅταν αἱ κλήσεις αὗται δὲν παρενοχλοῦν ἐπικοινωνιών ἐν προόδῳ.

3.9.2.5. Ἐκαστὴ κλήσις ἀκολουθεῖται ὑπὸ τοῦ καταλλήλου σήματος Q, δεικνύοντος τὴν συχνότητα τὴν ὁποίαν ὁ καλῶν σταθμὸς προτίθεται νὰ χρησιμοποιήσῃ διὰ μεταβίβασιν, ἐὰν αὕτη εἶναι διάφορος ἐκείνης, ἣτις ἐχρησιμοποιήθη διὰ τὴν κλήσιν, ἐφ' ὅσον διὰ τοῦ τρόπου τούτου διευκολύνεται ἡ ἐπικοινωνία.

3.9.2.6. Γενικὴ κλήσις.

Χρησιμοποιοῦνται καὶ ἀναγνωρίζονται δύο τύποι γενικῆς κλήσεως πρὸς ὅλους τοὺς σταθμοὺς :

α) Ἡ κλήσις CQ ἀκολουθουμένη ὑπὸ τοῦ γράμματος K (γενικὴ κλήσις μετ' ἀναμονῆς ἀπαντήσεως).

β) Ἡ κλήσις CQ μὴ ἀκολουθουμένη ὑπὸ τοῦ γράμματος K (γενικὴ κλήσις ἄνευ ἀναμονῆς ἀπαντήσεως).

3.9.2.7. Κλήσις πρὸς ὄρισμένους σταθμοὺς ἄνευ ἀναμονῆς ἀπαντήσεως.

Ἡ κλήσις CP, ἀκολουθουμένη ὑπὸ δύο ἢ περισσοτέρων χαρακτηριστικῶν κλήσεως ἀσυρμάτου χρησιμοποιεῖται προκειμένου νὰ κληθῶσιν ὄρισμένοι σταθμοὶ ἄνευ ἀναμονῆς ἀπαντήσεως.

3.9.3. Ἀπάντησις.

3.9.3.1. Ὅταν ὁ καλούμενος σταθμὸς εἶναι εἰς θέσιν νὰ λάβῃ τὸ πρὸς, μεταβίβασιν τηλεγραμματα, ἀπαντᾷ μεταβιβάζων ἄπαξ τὸ χαρακτηριστικὸν κλήσεως ἀσυρμάτου τοῦ καλοῦντος σταθμοῦ, τὴν λέξιν DE καὶ τὸ ἴδιον αὐτοῦ χαρακτηριστικὸν κλήσεως ἀσυρμάτου, ἀκολουθούμενον ὑπὸ τοῦ σήματος K. Τὸ χαρακτηριστικὸν κλήσεως τοῦ καλοῦντος σταθμοῦ καὶ ἡ λέξις DE, δύναται νὰ παραλείπωνται ὅταν δὲν ὑπάρχῃ πιθανότης δημιουργίας συγχύσεως.

3.9.3.2. Ὅταν ὁ κληθεὶς σταθμὸς δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ λάβῃ τὸ πρὸς μεταβίβασιν τηλεγραμματα, μεταβιβάζει, ἐὰν καὶ ὅταν τοῦτο ἐνδείκνυται, τὸ ἴδιον αὐτοῦ χαρακτηριστικὸν κλήσεως ἀσυρμάτου καὶ τὸ σῆμα AS. Τὸ σῆμα AS δύναται νὰ ἀκολουθῆται ὑπὸ ἀριθμοῦ ἀντιπροσωπεύοντος τὴν κατὰ προσέγγισιν καθυστέρησιν εἰς λεπτὰ ἢ ὑπὸ συντόμου ἐξηγήσεως τῶν λόγων καθυστερήσεως.

3.9.3.3. Οἱ σταθμοὶ οἱ ἀπαντῶντες εἰς πολλαπλὴν κλήσιν πράττουσι τοῦτο κατὰ τὴν σειρὰν κατὰ τὴν ὁποίαν ἐκλήθησαν.

3.9.3.4. Σταθμὸς ἀκροῦμενος κλήσεως καὶ μὴ ὢν βέβαιος, ὅτι ἡ κλήσις ἀπευθύνεται πρὸς αὐτόν, δὲν θ' ἀπαντήσῃ μέχρις ὅτου ἡ κλήσις ἐπαναληφθῇ καὶ καταστῇ εἰς αὐτόν βεβαία.

3.9.3.5. Σταθμὸς λαμβάνων κλήσιν ἀπευθυνομένην πρὸς αὐτόν καὶ μὴ ὢν βέβαιος περὶ τῆς ταυτότητος τοῦ καλοῦντος σταθμοῦ, ἀπαντᾷ ἀμέσως μεταβιβάζων τὸ σῆμα QRZ IMI, ἀκολουθούμενον ὑπὸ τοῦ ἰδίου αὐτοῦ χαρακτηριστικοῦ κλήσεως.

3.9.3.6. Ἐὰν ὁ καλῶν σταθμὸς δηλώσῃ ὅτι προτίθεται νὰ ἐκπέμψῃ ἐπὶ συχνότητος διαφόρου ἐκείνης ἐπὶ τῆς ὁποίας ἐγένετο ἡ κλήσις, ὁ κληθεὶς σταθμὸς, ἐὰν συμφωνῇ, ἀπαντᾷ μεταβιβάζων τὸ κατάλληλον σῆμα «Q», δεικνύων οὕτω ὅτι μεταφέρεται ἐπὶ τῆς ὑποδειχθείσης συχνότητος.

3.9.3.7. Ἐὰν ὁ κληθεὶς σταθμὸς δὲν συμφωνεῖ διὰ τὴν χρῆσιν τῆς ὑπὸ τοῦ καλοῦντος σταθμοῦ ὑποδειχθείσης διαφόρου συχνότητος, εἴτε πρὸς μεταβίβασιν, εἴτε πρὸς λήψιν, γνωρίζει διὰ καταλλήλων σημάτων «Q» τὴν συχνότητα ἢ τὰς συχνότητας τὰς ὁποίας ἐπιθυμεῖ νὰ χρησιμοποιήσῃ.

3.9.4. Διαδικασία μεταβίβασεως τηλεγραφήματος.

3.9.4.1. Τὸ σῆμα BT μεταβιβάζεται ἀμέσως μετὰ τὴν μεταβίβασιν τοῦ τελευταίου στοιχείου :

α) τῆς κεφαλίδος.

β) τῆς ἐπικεφαλίδος.



γ) εκάστης γραμμής διευθύνσεως.

δ) του κειμένου (εάν χρησιμοποιείται υπογραφή).

3.9.4.2. "Όταν πρόκειται να μεταβιβασθῆ ἀριθμός τις τηλεγραφήματων κατὰ σειράν, ὁ ἐκπέμπων σταθμός, εἰς τὸ τέλος ἐκάστου τηλ)τος σειράς, μεταβιβάζει τὴν ἐνδειξὴν προτεραιότητος τοῦ ἐπομένου τηλ)τος. Ἡ ἐνδειξὴς αὕτη ἀκολουθεῖ ἀμέσως μετὰ τὸ σῆμα  $\overline{AR}$  ἐκάστου τηλ)τος.

3.9.4.3. Τὰ τηλεγραφήματα μεταβιβάζονται ὡς εἶναι γεγραμμένα, ἀπαγορευομένης τῆς ἀντικαταστάσεως συν- τμήσεων ὑπὸ ἀνοικτῆς γλώσσης καὶ ἀντιστρόφως.

3.9.5. Διακοπὴ μεταβιβάσεων ἐν προόδῳ.

3.9.5.1. Τηλεγραφήματα κινδύνου, ἐπειγούσης ἀνά- γκης ἢ ἀσφαλείας.

Σταθμός ἔχων πρὸς μεταβίβασιν τηλεγράφημα κιν- δύνου, ἐπειγούσης ἀνάγκης ἢ ἀσφαλείας, ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ διακόπτῃ ὅποτεδήποτε, οἰανδήποτε μεταβίβασιν ἐν προ- ὄδῳ κατωτέρας προτεραιότητος. Ὁ σταθμός οὗτος δύναται νὰ κάμῃ οἰανδήποτε μεταβίβασιν ἢ ὅποια κατὰ τὴν κρίσιν του εἶναι ἀναγκαῖα πρὸς ἐπίτευξιν τῆς διακοπῆς. Εὐθὺς ὡς ἐπιτευχθῆ ἢ διακοπῆ, ἐκπέμπεται τὸ κατάλληλον σῆμα ὑπὸ τοῦ διακόπτοντος σταθμοῦ, δεικνύον τὴν ὑπαρξίν συν- θηκῶν κινδύνου, ἐπειγούσης ἀνάγκης ἢ ἀσφαλείας. Μετὰ, τὴν μεταβίβασιν τοῦ σήματος, ἡ ἐπικοινωνία ρυθμίζεται κατὰ τὸν ὑπὸ τῶν ὑφισταμένων συνθηκῶν ἐνδεικνυομενον τρόπον.

3.9.5.2. Τηλεγραφήματα διάφορα τῶν τοῦ κινδύνου, ἐπειγούσης ἀνάγκης ἢ ἀσφαλείας.

3.9.5.2.1. Σταθμός ἔχων τηλεγράφημα ὑψηλοτέρας προ- τεραιότητος μεταβιβάσεως, ἐτέρου ἐν προόδῳ, ἔχει τὸ δι- καίωμα νὰ διακόπτῃ τὴν ἐν λόγῳ μεταβίβασιν ἀλλὰ μετὰ τὸ πέρασ τοῦ τηλ)τος. Ὁ διακόπτων σταθμός δὲν ἐξακο- λουθεῖ τὴν ἐπικοινωνίαν πέραν τῆς μεταβιβάσεως τοῦ τηλ) τος προτεραιότητος διὰ τὸ ὅποιον ἔγινεν ἢ διακοπῆ.

3.9.5.2.2. Οὐδεὶς σταθμός ἔχει τὸ δικαίωμα τῆς δια- κοπῆς μεταβιβάσεως ἐν προόδῳ τηλεγραφήματος τινός, ἐξαιρέσει τῶν ἀκολουθῶν περιπτώσεων.

1) "Όταν ὁ χρόνος μεταβιβάσεως τοῦ τηλ)τος εἶναι μακρᾶς διάρκειας καὶ ὁ σταθμός ὁ ἐπιθυμῶν νὰ διακόψῃ ἔχει πρὸς μεταβίβασιν τηλ)μα ὑψηλοτέρας προτεραιότητος.

2) "Όταν εἶναι ἐπιθυμητὸν νὰ πληροφορηθῆ ὁ μετα- βιβάζων σταθμός ὅτι ὁ λαμβάνων σταθμός δὲν δύναται νὰ λάβῃ τὴν ἐν προόδῳ μεταβίβασιν.

3) "Όταν εἶναι ἐπιθυμητὸν νὰ ζητηθῆ ἀπὸ τὸν ἐκ- πέμποντα σταθμὸν ἢ ἐπανάληψις τμήματος τηλεγραφή- ματος ληφθέντος ὑπὸ τοῦ διακόπτοντος σταθμοῦ.

4) "Όταν εἰδικαὶ περιστάσεις καθιστοῦν ἐπιθυμητὴν τὴν διακοπὴν.

3.9.5.3. Διαδικασία διακοπῆς.

Μεταβίβασίς τις διακόπτεται δι' ἐκπομπῆς τοῦ χαρα- κτηριστικοῦ κλήσεως τοῦ διακοπτομένου σταθμοῦ καὶ τοῦ σήματος BK, ἀκολουθουμένων ὑπὸ βραχείας περιόδου ἀ- κροάσεως ἰκανῆς ἵνα διαπιστωθῆ ἐὰν ἐπιτεύχῃ ἢ ἐπιθυμητὴ διακοπῆ.

3.9.5.3.1. Ἐὰν τρεῖς κατὰ σειράν προσπάθειαι πρὸς ἐπίτευξιν τῆς ἐπιθυμητῆς διακοπῆς ἀποτύχουν, ὁ διακόπτων σταθμός ἀπέχει περαιτέρω προσπαθειῶν καὶ μέχρις ἀπο- περατώσεως τοῦ πρὸς μεταβίβασιν τηλεγραφήματος.

3.9.6. Διορθώσεις καὶ ἐπαναλήψεις.

3.9.6.1. Κατὰ τὴν διάρκειαν μεταβιβάσεως.

Ἐὰν διαπιστωθῆ σφάλμα κατὰ τὴν μεταβίβασιν μιᾶς λέξεως ἢ ομάδος, ὁ μεταβιβάζων χειριστῆς ἐκπέμπει τὸ σῆμα σφάλματος ἀποτελούμενον τοῦλάχιστον ἐξ ὀκτῶ στιγμῶν, τὴν τελευταίαν πρὸ τοῦ σφάλματος ὀρθῶς μετα- βιβασθεῖσαν λέξιν ἢ ομάδα, τὴν ὀρθὴν λέξιν ἢ ομάδα καὶ εἶτα συνεχίζει τὴν μεταβίβασιν.

3.9.6.2. Μετὰ τὴν μεταβίβασιν καὶ πρὸ τῆς γνωστο- ποιήσεως λήψεως.

3.9.6.2.1. Ἐὰν μετὰ τὴν μεταβίβασιν τηλ)ματος τινός καὶ πρὶν ἢ ληφθῆ ἢ γνωστοποιήσῃς λήψεως παρίσταται ἀνάγκη ἐπαναλήψεως ἢ διορθώσεως τμήματος τοῦ τηλε-

γραφήματος, ὁ χειριστῆς πράττει τοῦτο τῆ βοήθειά τῶν καταλλήλων συντηρήσεων.

3.9.6.2.2. "Όταν ὁ λαμβάνων χειριστῆς πρὸ τῆς γνω- στοποιήσεως λήψεως ἢ πρὸ τῆς τελείας καὶ ὀρθῆς λήψεως τηλεγραφήματος τινός διαπιστώσῃ σφάλμα ἢ παράλειψιν, αἰτεῖται διορθώσεις τῆ βοήθειά τῶν καταλλήλων συντηρή- σεων.

3.9.6.2.3. Μετὰ τὴν γνωστοποίησιν λήψεως.

Μετὰ τὴν γνωστοποίησιν λήψεως, διορθώσεις καὶ ἐπα- ναλήψεις διενεργοῦνται μόνον δι' ὑπηρεσιακῶν τηλ)μάτων (βρα παράγρ. 4.1.4.10).

3.9.6.3. Αἰτήσεις τοῦ λαμβάνοντος σταθμοῦ πρὸς τὸν μεταβιβάζοντα, ὅπως οὗτος ἀναφερθῆ εἰς τὸν ἐκδότην ἢ εἰς ἕτερον σταθμὸν (Διαδικασία CTF).

Ἐὰν ὁ μεταβιβάζων σταθμός πρέπει ν' ἀναφερθῆ εἰς τὸν ἐκδότην ἢ εἰς προηγούμενον σταθμὸν δι' ἀπάντησιν εἰς αἴτησιν τοῦ λαμβάνοντος σταθμοῦ, δεικνύει τοῦτο πρὸς τὸν σταθμὸν πρὸς ὃν ἀπευθύνεται διὰ τῆς συντηρήσεως CTF.

Ὁ οὗτω λαμβάνων σταθμός ἀναμεταβιβάζει ἢ παρα- δίδει τὸ τηλεγράφημα μετὰ τῆς συντηρήσεως CTF ἀκολου- θουμένης ὑπὸ τοῦ τμήματος διὰ τὸ ὅποιον γίνεται ἡ ἐρώ- τησις καταχωρημένον εἰς τὸ τέλος τοῦ τηλεγραφήματος. Ἡ διόρθωσις γίνεται δι' ὑπηρεσιακοῦ τηλεγραφήματος (βρα παράγρ. 4.1.4.10).

3.9.7. Πέρασ μεταβιβάσεως καὶ πέρασ ἐργασίας.

3.9.7.1. Σῆμα πέρατος μεταβιβάσεως.

3.9.7.1.1. Ἡ μεταβίβασίς ἐκάστου τηλεγραφήματος πε- ρατοῦται διὰ τοῦ σήματος  $\overline{AR}$  καὶ τοῦ γράμματος K.

3.9.7.1.2. "Όταν τηλεγραφήματα μεταβιβάζονται κατὰ σειράς, τὸ τέλος ἐκάστου τηλεγραφήματος γνωστοποιεῖται διὰ τοῦ σήματος  $\overline{AR}$  καὶ τὸ τέλος τῆς σειράς διὰ τοῦ γράμ- ματος K.

3.9.7.2. Πέρασ ἐργασίας.

3.9.7.2.1. Τὸ πέρασ ἐργασίας μεταξύ δύο σταθμῶν γνωστοποιεῖται ὑπὸ ἐκατέρου τούτων διὰ σήματος  $\overline{VA}$  ἀκολουθουμένου ὑπὸ τοῦ ἰδίου χαρακτηριστικοῦ.

3.9.7.2.2. Τὸ σῆμα  $\overline{VA}$  χρησιμοποιεῖται ὡσαύτως :

α) Μετὰ τὸ πέρασ τῆς μεταβιβάσεως τηλεγραφήματων γενικῆς φύσεως μετεωρολογικῶν πληροφοριῶν καὶ γενικῶν ἀνακοινώσεων ἀσφαλείας.

β) Μετὰ τὸ πέρασ μεταβιβάσεως εἰς ραδιοτηλεγραφικὰς ὑπηρεσίας τηλ)νιῶν μεγάλης ἀποστάσεως, διὰ τὴν ὅποιαν ἢ γνωστοποιήσις λήψεως δίδεται ἀργότερον ἢ οὐδόλως.

3.9.7.3. Σταθμοὶ ἐπικοινωνοῦντες ὁμαλῶς μεταξύ των δύνανται νὰ παραλείψωσιν τὴν χρῆσιν τῶν σημάτων  $\overline{AR}$ , K καὶ  $\overline{VA}$ , ἐφ' ὅσον δὲν ὑπάρχει πιθανότης προκλήσεως συγχύσεως.

3.10 Ἀκύρωσις Τηλεγραφήματων.

3.10.1. Τὰ τηλεγραφήματα ἀκυροῦνται ὑπὸ τοῦ σταθ- μοῦ τηλεπικοινωνιῶν μόνον τῆ ἐξουσιοδοτησῆ τοῦ ἐκδότη. Ἡ ἀκύρωσις δυνατὸν νὰ ἐξουσιοδοτηθῆ διὰ χωριστῶν ὑ- πηρεσιακῶν τηλεγραφήματων ἢ διὰ τῆς διαδικασίας τῆς καθοριζομένης ἐν τῆ παραγράφῳ 4.1.3,4.2.2.

3.10.1.1. Ἐλλιπὴς μεταβίβασίς.

Ἐὰν τηλεγράφημα δὲν μεταβιβάσθῃ πλήρως κατὰ τὴν λῆψιν τῶν ὁδηγιῶν ἀκυρώσεώς του, ὁ μεταβιβάζων σταθ- μός πληροφορεῖ τὸν λαμβάνοντα, ὅπως ἀκυρώσῃ τὴν ἐλ- λιπτῆ μεταβίβασιν. Τοῦτο ἐπιτυγχάνεται εἰς μὲν τὴν ραδιο- τηλεγραφίαν διὰ τῆς ἐκπομπῆς τοῦ σήματος QTA δῖς, εἰς δὲ τὴν ραδιοτηλεφωνίαν διὰ τῆς χρήσεως μιᾶς καταλλήλου φράσεως.

3.10.1.2. Πλήρης μεταβίβασίς.

"Όταν πλήρης μεταβίβασίς τηλεγραφήματος παραμένει ἐκκρεμῆς δι' ἐνδεχομένην διόρθωσιν καὶ ὁ λαμβάνων σταθ- μός πρόκειται νὰ εἰδοποιηθῆ νὰ μὴ προβῆ εἰς περαιτέρω ἐνεργείας, ἢ ὅταν ἡ ἐπίδοσις ἢ ἡ περαιτέρω ἀναμεταβίβασίς δὲν δύναται νὰ συντελεσθῆ, ἡ μεταβίβασίς ἀκυροῦται. Τοῦτο πραγματοποιεῖται :

α) εἰς τὴν ραδιοτηλεγραφίαν διὰ τῆς συντηρήσεως QTA, ἀκολουθουμένης ὑπὸ τοῦ αὐξήσαντος ἀριθμοῦ τοῦ ὑπὸ ἀκύ- ρωσιν τηλεγραφήματος καὶ

β) εἰς τὴν ραδιοτηλεφωνίαν διὰ τῆς χρήσεως μιᾶς κατὰ τὴν φράσεως ἀκολουθουμένης ὑπὸ τοῦ αὐξοντος ἀριθμοῦ τοῦ ὑπὸ ἀκύρωσιν τηλεγραφήματος.

3.10.1.3. Ὁ ἀκύρωσιν τὴν μεταβίβασιν σταθμὸς εὐθὺνεται δι' οἰανδήποτε ἀπαιτηθησομένην περαιτέρω ἐνέργειαν.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 4

### Σταθεραὶ Ἀεροναυτικαὶ Ὑπηρεσίαι

#### 4.1. Γενικά.

##### 4.1.1. Ὁδευσις Τηλεγραφημάτων.

5.1.1.1. Ὅλα τὰ τηλεγραφήματα ὀδεύονται διὰ τῆς ταχύτερας διαθεσίμου ὁδοῦ πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς παραδόσεως τῶν εἰς τὸν ἀποδέκτην.

4.1.1.2. Παρισταμένης ἀνάγκης, δύνανται νὰ συναφθῶσι, πρὸς τὸν σκοπὸν ταχύτερας ὀδεύσεως τῶν τηλεγραφημάτων, ἴδιαι βοηθητικαὶ πολυμερεῖς ἢ διμερεῖς συμφωνίαι.

4.1.1.3. Ἐπὶ προφανοῦς ἀδυναμίας πρὸς μεταβίβασιν τῆς κινήσεως τηλ]των μέσω τῆς Σταθερᾶς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας ἐπὶ λογικὴν χρονικὴν περίοδον καὶ ἐφ' ὅσον αὕτη παραμένει εἰς τὸν σταθμὸν εἰς ὃν κατετέθη, ζητῶνται τὸ ταχύτερον ὁδηγίαι ἀπὸ τὸν ἐκδότην σχετικῶς μετὰ τὰ περαιτέρω ληπτέα μέτρα ἐκτός : α) ἐὰν ὑφίστανται ἴδιαι συμφωνίαι μεταξὺ τοῦ ἐνδιαφερομένου σταθμοῦ καὶ τοῦ ἐκδότη καὶ β) ἐὰν ἡ καθυστερημένη κίνησις δι' ὑφισταμένων συμφωνιῶν διαβιβάζεται αὐτομάτως εἰς τὰς ἐμπορικὰς ὑπηρεσίας τηλ]νῶν, ἀνευ ἐτέρας εἰδοποιήσεως τοῦ ἐκδότη.

4.1.1.3.1. Ὡς λογικὴ χρονικὴ περίοδος νοεῖται, εἴτε ὁ χρόνος ὁ ἀπαιτηθησόμενος πρὸς μεταβίβασιν, ὁ ὑπέρτερος τοῦ καθοριζομένου ὑπὸ τῆς κατηγορίας τοῦ τηλ]τος, εἴτε ἡ χρονικὴ περίοδος ἢ ἐκ τῶν προτέρων καθωρισμένη, μεταξὺ ἐκδότη καὶ ἐνδιαφερομένου σταθμοῦ.

#### 4.1.2. Διακοπὴ τῆς ἐπικοινωνίας.

4.1.2.1. Ἐπὶ διακοπῆς τῆς ἐπικοινωνίας ἐπὶ κανονικοῦ κυκλώματος Σταθερᾶς Ὑπηρεσίας, ὁ ἐνδιαφερόμενος σταθμὸς προσπαθεῖ ν' ἀποκαταστήσῃ τὴν ἐπαφὴν τὸ ταχύτερον. δυνατὸν.

4.1.2.2. Ἐὰν εἰς κανονικὸν δίκτυον Σταθερᾶς Ὑπηρεσίας δὲν εἶναι δυνατὴ ἡ ἐπαναποκατάστασις ἐπικοινωνίας ἐπὶ λογικὴν χρονικὴν περίοδον, χρησιμοποιεῖται κατάλληλον βοηθητικὸν δίκτυον. Ἐὰν καθίσταται δυνατὸν, γίνονται προσπάθειαι ἀποκαταστάσεως τῆς ἐπικοινωνίας ἐφ' οἴουδήποτε διαθεσίμου καὶ νομίμως λειτουργοῦντος δικτύου Σταθερᾶς Ὑπηρεσίας.

4.1.2.2.1. Ἐὰν αἱ γενόμεναι προσπάθειαι ἀποτύχουν, ἐπιτρέπεται ἡ χρησιμοποίησις οἰασδήποτε διαθεσίμου συχνότητος ἀέρος - ἐδάφους μόνον ὡς ἐξαιρετικὸν καὶ προσωρινὸν μέτρον καὶ ἐφ' ὅσον δὲν θὰ προκληθῇ παρενόχλησις εἰς τὰ ἐν πτῆσει ἀέρος φη.

4.1.2.2.2. Ἐπὶ διακοπῆς τῶν ἐργασιῶν δικτύου τινὸς ἀσυρμάτου λόγω ἐξασθενήσεως τῶν σημάτων ἢ ἐκ κακῶν συνθηκῶν διαδόσεως ἐκτελεῖται φυλακὴ λήψεως ἐπὶ τῆς κανονικῶς ἐν χρήσει συχνότητος τῆς Σταθερᾶς Ὑπηρεσίας. Πρὸς τὸν σκοπὸν ταχύτερας ἀποκαταστάσεως τῆς διακοπῆς ἐπικοινωνίας ἐπὶ τῆς συχνότητος ταύτης, ἐκπέμπονται κατὰ κανονικὰ διαστήματα καὶ ἐπὶ χρονικὰς περιόδους οὐχὶ μεγαλυτέρας τῶν τριῶν λεπτῶν σειραὶ τοῦ γράμματος V ἀκολουθούμεναι ὑπὸ τοῦ χαρακτηριστικοῦ κλήσεως τοῦ ἐκπέμποντος σταθμοῦ.

4.1.2.3. Σταθμὸς ὑποστάς βλάβην κυκλώματος ἢ συσκευῆς εἰδοποιεῖ παράυτα ὅλους τοὺς σταθμοὺς μετὰ τῶν ὁποίων εὐρίσκεται εἰς ἄμεσον ἐπικοινωνίαν, ἐὰν ἡ βλάβη ἐπιδρᾷ ἐπὶ τῆς διεκπεραιώσεως τῆς κινήσεως μετὰ τῶν σταθμῶν τούτων. Ἐπάνοδος εἰς τὴν κανονικότητα γνωστοποιεῖται ὡσαύτως εἰς τοὺς ἰδίους σταθμοὺς.

#### 4.1.3. Σύνταξις τηλεγραφημάτων

(πλὴν τῶν ἐν τῇ παραγράφῳ 3.3.9. περιγραφομένων)

4.1.3.1. Συστατικά μέρη. Τὰ τηλ]τα συντάσσονται κατὰ τὴν ἀκόλουθον τάξιν :

α) Κεφαλὶς.

β) Ἐπικεφαλὶς.

γ) Διευθύνσις.

δ) Κείμενον.

ε) Ὅμας ὑπογραφῆς (ἐφ' ὅσον χρησιμοποιεῖται).

στ) Περὰ τωσις (ἐὰν ὑπάρχη).

#### 4.1.3.2. Κεφαλὶς.

4.1.3.2.1. Ἡ κεφαλὶς ἀποτελεῖται ἀπὸ τὰ ἐπόμενα μέρη κατὰ τὴν ἀκόλουθον τάξιν (βλέπε ἐπίσης παραγρ. 4.4.4.2.1)

α) Ἀναγνωριστικὸν ἐκπομπῆς (ἐκτὸς τῶν προβλέψεων τῆς παραγρ. 4.4.4.15.3)

β) Γραμμὴν ὀδεύσεως (κατὰ τὴν ἀναμεταβίβασιν διὰ ταινίας μόνον)

γ) Ὁδηγίαι μεταβιβάσεως (ἐφ' ὅσον ἀπαιτοῦνται)

4.1.3.2.2. Ἀναγνωριστικὸν ἐκπομπῆς. Τὰ στοιχεῖα τοῦ ἀναγνωριστικοῦ ἐκπομπῆς τίθενται κατὰ τὴν ἀκόλουθον σειράν :

α) Χαρακτηριστικὸν μεταβιβάζοντος σταθμοῦ ἢ ἀναγνωριστικὸν κυκλώματος.

β) Γράμμα ἀναγνωρίσεως διαύλου.

γ) Αὐξων ἀριθμὸς τηλ]τος κυκλώματος.

4.1.3.2.2.1. Χαρακτηριστικὸν ἐκπέμποντος σταθμοῦ ἢ ἀναγνωριστικὸν κυκλώματος.

Πάντα τὰ τηλ]τα περιλαμβάνουν τὸ χαρακτηριστικὸν τοῦ ἐκπέμποντος σταθμοῦ ἢ τὸ ἀναγνωριστικὸν κυκλώματος.

4.1.3.2.2.2. Ἀναγνωριστικὸν διαύλου. Ὄταν ὑπάρχουν δύο ἢ περισσότεροι διαυλοὶ μεταξὺ δύο σταθμῶν καὶ χρησιμοποιεῖται κοινὸς αὐξ. ἀριθμὸς τηλ]των κυκλώματος, γίνονται χρήσις ἀναγνωριστικοῦ γράμματος διαύλου, τὸ ὁποῖον προηγεῖται τοῦ ἀριθμοῦ τηλ]τος κυκλώματος.

4.1.3.2.2.3. Αὐξων ἀριθμὸς τηλεγραφήματος κυκλώματος. Διὰ τὴν ἐξασφάλισιν συνεχοῦς ἐλέγχου τῆς διεξαγομένης ὑπηρεσίας, ἐκχωρεῖται ὑπὸ τῶν σταθμῶν Τηλεπικοινωνιῶν αὐξων ἀριθμὸς τηλ]τος κυκλώματος εἰς ὅλα τὰ τηλ]τα τὰ μεταβιβαζόμενα ἀπ' εὐθείας ἐξ ἐνὸς σταθμοῦ εἰς ἕτερον, ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως κυκλωμάτων τηλετύπου αὐτομάτου ἀναμεταβιβάσεως ἢ ἄλλων εἰδικῶν συνθηκῶν, ὅτε ἐπιτρέπονται διαφορετικαὶ διευθετήσεις μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων σταθμῶν.

4.1.3.2.2.3.1. Ἐφ' ὅσον χρησιμοποιεῖται αὐξ. ἀριθμ. τηλ]τος κυκλώματος, τηρεῖται ἰδιαίτερος σειρά ἀριθμῶν δι' ἕκαστον κύκλωμα ἀρχομένη τὴν 0000 ὥραν ἐκάστης ἡμέρας.

#### 4.1.3.2.3. Ὁδηγίαι μεταβιβάσεως

4.1.3.2.3.1. Διὰ τὰς περιπτώσεις μὴ χρησιμοποιήσεως προκαθορισμένων πορειῶν δέον νὰ ἐκδίδωνται ὁδηγίαι μεταβιβάσεως πρὸς διακρίβωσιν τῆς εὐθύνης περαιτέρω ἀναμεταβιβάσεως ἢ παραδόσεως τηλ]των πολλαπλῶν διευθύνσεων.

4.1.3.2.3.2. Ὅσακις χρησιμοποιοῦνται ὁδηγίαι μεταβιβάσεως αὗται περιλαμβάνουν τὴν σύντημσιν ἢ τὰς σύντημσεις τοῦ ὀνόματος τοῦ τόπου πρὸς ὃν ὁ λαμβάνων σταθμὸς εἶναι ὑπεύθυνος πρὸς περαιτέρω ἀναμεταβίβασιν ἢ παράδοσιν.

4.1.3.2.3.3. Οἱ ἀναμεταβιβάζοντες σταθμοί, πλὴν τῶν τοιούτων ἀναμεταβιβάσεως διὰ ταινίας, διορθώνουν τὰς ὁδηγίας μεταβιβάσεως, ὥστε νὰ δεικνύουν εἰς τοὺς νέους λαμβάνοντας σταθμοὺς μόνον τὰς διευθύνσεις ἐκείνας, διὰ τὰς ὁποίας οὗτοι εἶναι ὑπεύθυνοι.

4.1.3.3. Ἐπικεφαλὶς. Ἡ ἐπικεφαλὶς συντάσσεται κατὰ τὴν ἀκόλουθον τάξιν :

α) Τόπος ἐκδόσεως (σύντημσις).

β) Ἀριθμὸς καταχωρήσεως.

γ) Ἀριθμὸς λέξεων (προαιρετικῶς).

δ) Ἡμερομηνία καὶ ὥρα καταθέσεως.

4.1.3.3.1. Τόπος ἐκδόσεως. Ὁ τόπος ἐκδόσεως δεικνύεται διὰ σύντημσεως τοῦ τόπου εἰς ὃν συνετάγη τὸ τηλ]μα, καθοριζομένης ὑπὸ τοῦ ΔΟΠΑ. Ὄταν διὰ τὸν τόπον ἐκδόσεως δὲν ἔχει ἐκχωρηθῇ σύντημσις τοῦ ΔΟΠΑ, κατα-

χωρείται τὸ ὄνομα τοῦ τόπου εἰς ἀνοικτὴν γλῶσσαν ἢ εἰς τύπον ἐπιτρέποντα τὴν ἀναγνώρισιν του ἀπὸ τὸν λαμβάνοντα ἢ οἰονδήποτε ἀναμεταβιβάζοντα σταθμὸν.

4.1.3.3.1.1. Ὅταν ὁ τόπος ἐκδόσεως εἶναι σταθμὸς ἀερ]φους καὶ τὸ τηλ]μα χρήζει ἀναμεταβιβάσεως μέσῳ τῆς Σταθερᾶς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας, τὸ χαρακτηριστικὸν τοῦ ἀερ]φους καταχωρεῖται ὡς ὁ πρῶτος τόπος ἐκδόσεως καὶ ἀκολουθεῖται ὑπὸ καθέτου καὶ τῆς συντμήσεως τοῦ ὀνόματος τοῦ τόπου τοῦ πρώτου μεταβιβάζοντος τὸ τηλ]μα, μέσῳ τῆς Σταθερᾶς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας, σταθμοῦ.

4.1.3.3.2. Ἀριθμὸς καταχωρήσεως. Εἰς ἕκαστον τηλ]μα, ἅμα τῇ καταθέσει του, ἐκχωρεῖται ἀριθμὸς καταχωρήσεως ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ ἐκδόσεως ἢ τοῦ ἐκδότου ἀναλόγως τῶν συμφωνιῶν καὶ πρὸς ἀποφυγὴν διπλῆς καταχωρήσεως.

4.1.3.3.3. Ἀριθμὸς λέξεων. Ὁ ἀριθμὸς λέξεων ἐφ' ὅσον ὑπάρχει, δεικνύει τὸν ἀριθμὸν τῶν ομάδων ἢ τῶν λέξεων τῆς διευθύνσεως, τοῦ κειμένου καὶ τῆς ὑπογραφῆς. Ἐκάστη ομάδα ἢ λέξις μετᾶται ὡς μία, ἀνεξαρτήτως τῆς συνθέσεως ἢ τοῦ μήκους της. Ἔτερα σημεῖα διάφορα τῶν γραμμάτων καὶ ἀριθμῶν δὲν προσμετρῶνται.

4.1.3.3.4. Ἡμέρα καὶ ὥρα καταθέσεως. Ἡ ἡμέρα καὶ ὥρα καταθέσεως τηλ]τος πρὸς μεταβίβασιν δεικνύεται διὰ τῆς ομάδος τῆς ἡμερομηνίας-ὥρας.

4.1.3.4. Διεύθυνσις.

4.1.3.4.1. Ἡ διεύθυνσις συντάσσεται κατὰ τὴν ἀκόλουθον τάξιν :

α) Ἐνδείξεις προτεραιότητος (ἐκτὸς τῶν προβλέψεων τῶν παραγρ. 4.1.4.1. καὶ 4.1.4.2. καὶ ἐφ' ὅσον χρησιμοποιεῖται ἐνδεικτικὴ ομάδα περιγραφομένη εἰς παρ. 4.1.3.4.2.2.α.

β) Ὄνομα τοῦ ὀργανισμοῦ εἰς ὃν ἀπευθύνεται (σύντμησις).

γ) Τόπος προορισμοῦ (σύντμησις)

4.1.3.4.1.1. Εἰς τηλ]μά τι μεταβιβαζόμενον μέσῳ τῆς σταθερᾶς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας πρὸς ἀερ]φος ἐν πτήσει, τὸ χαρακτηριστικὸν τοῦ ἀερ]φους προηγείται τῆς συντμήσεως τοῦ ὀνόματος τοῦ τόπου τοῦ ἀεροναυτικοῦ σταθμοῦ τοῦ μέλλοντος νὰ ἀναμεταβιβάσῃ τὸ τηλ]μα μέσῳ τῆς Κινητῆς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας.

4.1.3.4.2. Ἐνδείξεις προτεραιότητος. Εἰς ἕκαστον τηλ]μα ἐκχωρεῖται ὑπὸ τοῦ ἐκδότου ἐνδείξεις προτεραιότητος συμφώνως πρὸς τὰς παραγρ. 4.1.4.3., 4.1.4.9. καὶ 4.1.5.

4.1.3.4.2.1. Ἐκδότης ἐπιθυμῶν νὰ παράσχῃ ἐξουσιοδότησιν εἰς σταθμὸν τηλεπικοινωνιῶν πρὸς ἀκύρωσιν ἢ διεκπεραίωσιν τηλ]τος ὑπὸ χαμηλοτέραν προτεραιότητα, ἐὰν τὸ τηλ]μα δὲν διεκπεραιώθῃ ἐντὸς καθωρισμένου χρόνου ἀπὸ τῆς καταθέσεώς του, πράττει τοῦτο διὰ τῆς προσθήκης μιᾶς ἐνδεικτικῆς ομάδος εἰς τὸ τηλ]μα.

4.1.3.4.2.2. Ὅταν ὁ ἐκδότης συμπεριλάβῃ εἰς τηλ]μα ἐνδεικτικὴν ομάδα πρὸς ἐξουσιοδότησιν σταθμοῦ τηλεπικοινωνιῶν νὰ ἀκυρώσῃ ἢ νὰ διεκπεραιώσῃ τὸ τηλ]μα ὑπὸ χαμηλοτέραν προτεραιότητα, ἐφ' ὅσον τοῦτο δὲν ἔχει διεκπεραιωθῆ ἐντὸς καθωρισμένου χρόνου ἀπὸ τῆς καταθέσεώς του, ἢ ἐν λόγῳ ἐνδεικτικῆς ομάδος ἀποτελεῖ μέρος τῆς τάξεως προτεραιότητος, συμφώνως πρὸς τὰ κατωτέρω :

α) Ἡ ἐνδεικτικὴ ομάδα ἀποτελουμένη ἐκ δύο χαρακτήρων θὰ συμπεριλαμβάνεται εἰς τὴν διεύθυνσιν τοῦ τηλεγραφήματος ἀμέσως μετὰ τὴν ἐνδειξιν προτεραιότητος, κειμένη ἐξ αὐτῆς διὰ καθέτου.

Εἰς τὰς λειτουργίας ἀναμεταβιβάσεως διὰ ταινίας, ἢ συμπεριλαμβανομένη εἰς τὴν τάξιν προτεραιότητος ἐνδεικτικὴ ομάδα δὲν θὰ ἐμφανίζεται εἰς τὴν γραμμὴν ὁδεύσεως (ἴδε 4.4.4.21. διαδικασίαι 2ας γραμμῆς).

β) Ὁ πρῶτος χαρακτήρ τῆς ομάδος χρησιμεύει πρὸς ἐνδείξιν τοῦ παρερχομένου χρόνου, εἰς ὥρας, ἀπὸ τῆς καταθέσεως τοῦ τηλεγραφήματος, μετὰ τὸν ὅποιον τοῦτο δύναται νὰ διεκπεραιωθῇ ὑπὸ χαμηλοτέραν προτεραιότητα.

Ὁ δεῦτερος χαρακτήρ τῆς ομάδος χρησιμεύει, ἵνα δεικνύῃ τὸν παρερχόμενον χρόνον, εἰς ὥρας, ἀπὸ τῆς καταθέσεως τοῦ τηλεγραφήματος, μετὰ τὸν ὅποιον τοῦτο δύναται νὰ ἀκυρωθῇ.

γ) Ὅσακις εἶναι ἐπιθυμητόν, ὅπως μετὰ τὴν πάροδον τοῦ καθωρισμένου χρόνου παρασχεθῇ ἐξουσιοδότησις πρὸς διεκπεραίωσιν τηλεγραφήματος ὑπὸ χαμηλοτέραν προτεραιότητα καὶ οὐχὶ ἀκύρωσιν αὐτοῦ ἢ ἀντιστρόφως, τὸ γράμμα N θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τὴν κατάλληλον σειρὰν τῆς ἐξουσιοδοτήσεως, διὰ νὰ δεικνύῃ, ὅτι δὲν θὰ πραγματοποιηθῇ, εἴτε ὁ ὑποβιβασμὸς τῆς προτεραιότητος εἴτε ἡ ἀκύρωσις, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως καὶ ἀνεξαρτήτως χρόνου. Ἐὰν δὲν παρέχεται οὔτε ὑποβιβασμὸς προτεραιότητος οὔτε ἀκύρωσις, μετὰ τὴν πάροδον οἰουδήποτε χρόνου, δὲν χρησιμοποιεῖται ἐνδεικτικὴ ομάδα.

δ) Οἱ χρησιμοποιηθησόμενοι χαρακτήρες ἐν τῇ ἐνδεικτικῇ ὁμάδῃ ἐκλέγονται ἐκ τοῦ κάτωθι πίνακος :

Χαρακτήρ	Σημασία
1	1 ὥρα
2	2 ὥραι
3	3 »
4	4 »
5	5 »
6	6 »
7	7 »
8	8 »
9	9 »
M	12 »
S	18 »
V	24 »
X	36 »
Z	48 »
N	Ὀυδέμια ἐξουσιοδότησις

4.1.3.4.3. Τηλεγραφήματα πολλαπλῶν διευθύνσεων.

4.1.3.4.3.1. Ἡ διεύθυνσις τηλ]των πολλαπλῶν διευθύνσεων συντάσσεται, ὡς κατωτέρω :

α) Πολλοὶ ὀργανισμοὶ με προορισμὸν τὸν αὐτὸν τόπον

ι) Ἐνδείξεις προτεραιότητος.

ιι) Ὄνόματα τῶν ὀργανισμῶν πρὸς οὓς ἀπευθύνεται (σύντμησις).

ιιι) Τόπος προορισμοῦ (σύντμησις)

β) Κοινὸς ὀργανισμὸς με διάφορον τόπον προορισμοῦ

ι) Ἐνδείξεις προτεραιότητος.

ιι) Ὄνομα ὀργανισμοῦ, πρὸς ὃν ἀπευθύνεται (σύντμησις).

ιιι) Τόποι προορισμοῦ (σύντμησις).

γ) Κοινοὶ ὀργανισμοὶ με διάφορον τόπον προορισμοῦ

ι) Ἐνδείξεις προτεραιότητος.

ιι) Ὄνόματα τῶν ὀργανισμῶν πρὸς οὓς ἀπευθύνεται (σύντμησις).

ιιι) Τόποι προορισμοῦ (σύντμησις)

δ) Συνδυασμὸς διαφορετικῶν ὀργανισμῶν τύπων προορισμοῦ.

ι) Ἐνδείξεις προτεραιότητος.

ιι) Ὄνομα ἢ ὀνόματα τοῦ ὀργανισμοῦ ἢ τῶν ὀργανισμῶν, πρὸς οὓς ἀπευθύνεται (σύντμησις ἢ σύντμησις) κοινοῦ τόπου προορισμοῦ.

ιιι) Ὁ ἐν τῇ (ιι) ἀναφερόμενος τόπος προορισμοῦ (σύντμησις).

ιιι) Ὄνομα ἢ ὀνόματα τοῦ ὀργανισμοῦ ἢ τῶν ὀργανισμῶν, πρὸς οὓς ἀπευθύνεται (σύντμησις ἢ σύντμησις) ἐν τῷ δευτέρῳ προορισμῷ.

ν) Ὁ ἐν τῇ (ιι) τόπος προορισμοῦ (σύντμησις).

νι) Αἱ ὑποπαραγράφοι (ιι) καὶ (ν) διορθωμένοι ὡς πρὸς τὰ ὀνόματα ὀργανισμῶν καὶ τόπων προορισμοῦ (σύντμησις) ἐπαναλαμβάνονται ἐν συνεχείᾳ.

4.1.3.4.3.2. Ὅταν εἰς τηλ]τα πολλαπλῆς διευθύνσεως ἐκχωροῦνται δύο διαφορετικαὶ προτεραιότητες, προηγῶνται τῶν σχετικῶν διευθύνσεων αἱ κατάλληλοι ἐνδείξεις προτεραιότητος.

4.1.3.5. Κείμενον

4.1.3.5.1. Ὅταν χρησιμοποιεῖται παραπομπή τοῦ ἐκδότου, αὕτη ἀναγράφεται εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ κειμένου καὶ ἀποτελεῖται οὐχὶ ἐκ περισσοτέρων τῶν δέκα χαρακτήρων.

4.1.3.5.2. Το κείμενον τῶν τηλ]των συντάσσεται συμφώνως πρὸς τὴν παραγρ. 3.8.1.

4.1.3.6. Ὁμάς ὑπογραφῆς

4.1.3.6.1. Ἡ ὁμάς ὑπογραφῆς ἀποτελεῖται εἴτε ἐξ ὑπογραφῆς, εἴτε ἐξ ὁμάδος ἡμερομηνίας καὶ ὥρας εἴτε ἐξ ἀμφοτέρων.

4.1.3.6.1.1. Ὅταν εἰς τὴν ὁμάδα ὑπογραφῆς χρησιμοποιεῖται ὑπογραφή, αὕτη εἶναι τὸ συντετμημένον ὄνομα τοῦ ὀργανισμοῦ τοῦ ἐκδύσαντος τὸ τηλ]μα, ἀκολουθούμενον, ἐὰν ἀπαιτῆται, ὑπὸ συντμήσεως ἀντιπροσωπευούσης τμήμα ἢ ὑποδιαίρεσιν αὐτοῦ, ἢ ὑπὸ τοῦ ἐπωνύμου ἀτόμου τινός.

4.1.3.6.1.2. Ὅταν εἰς τὴν ὁμάδα ὑπογραφῆς χρησιμοποιεῖται ὁμάς ἡμερομηνίας καὶ ὥρας, αὕτη δεικνύει τὴν ἡμέραν καὶ ὥραν συντάξεως τοῦ τηλ]τος.

4.1.3.7. Περάτωσις. Ἡ περάτωσις, ἐφ' ὅσον χρησιμοποιεῖται, συντάσσεται ὡς ἀκόλουθος :

α) Ἐπιβεβαιώσεις (ἐὰν ὑπάρχουν)

β) Διορθώσεις (ἐὰν ὑπάρχουν)

4.1.3.7.1. Ἐπιβεβαίωσις. Ἡ σύντμησις CFM προηγείται οἰασδήποτε ἐπιβεβαιώσεως τμήματος τηλ]ματος.

4.1.3.7.2. Διόρθωσις. Ἡ σύντμησις COR προηγείται οἰασδήποτε διορθώσεως τμήματος τηλ]τος.

4.1.4. Κατηγορίαι Τηλεγραφημάτων.

Αἱ κατωτέρω κατηγορίαι τηλ]των διεκπεραιοῦνται μέσῳ τῆς Σταθερᾶς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν ἐν τῇ παραγρ. 3.3. ὀριζομένων :

α) Τηλ]τα καὶ ἐργασία κινδύνου.

β) Τηλ]τα ἀφορῶντα τὴν ἀσφάλειαν ἀνθρωπίνης ζωῆς.

γ) Τηλ]τα ἀσφαλείας πτήσεων.

δ) Μετεωρολογικὰ τηλ]τα.

ε) Τηλ]τα κανονικότητος πτήσεων.

στ) Τηλ]τα Ἀεροναυτικῆς Διοικητικῆς φύσεως.

ζ) Notams — Διανομῆς τάξεως I (Class I).

η) Τηλ]τα ἐξασφαλίσεως θέσεων.

θ) Τηλ]τα γενικῆς φύσεως Ἐπιχειρήσεως Ἐκμεταλλεύσεως ἀεροσκαφῶν (παραγρ. 3.3.4.).

ι) Ὑπηρεσιακὰ Τηλ]τα.

4.1.4.1. Τηλεγραφήματα καὶ ἐργασία κινδύνου. Τῶν τηλ]των κινδύνου καὶ τῆς ἐργασίας κινδύνου προτάσσονται τὰ γράμματα SOS ἀντὶ τῆς ἐνδείξεως προτεραιότητος.

Τὰ τηλ]τα καὶ ἡ ἐργασία κινδύνου καθορίζονται εἰς τὰς παρ. 5.4.6. καὶ 5.4.11.

4.1.4.2. Τηλεγραφήματα ἀφορῶντα ἀσφάλειαν ἀνθρωπίνης ζωῆς. Τῶν τηλεγραφημάτων τῶν ἀφορῶντων ἀσφάλειαν ἀνθρωπίνης ζωῆς προτάσσονται τὰ δράμματα SVH ἀντὶ τῆς ἐνδείξεως προτεραιότητος.

Τὰ τηλ]τα τ' ἀφορῶντα τὴν ἀσφάλειαν ἀνθρωπίνης ζωῆς ἀποτελοῦν κατηγορίαν τηλ]των ἀντιστοιχοῦσαν πρὸς τὰ τηλ]τα ἐπείγουσας ἀνάγκης καὶ ἀσφαλείας τῆς Κινητῆς Ὑπηρεσίας (ὄρα παραγρ. 5.5. καὶ 5.6).

4.1.4.3. Τηλ]τα ἀσφαλείας πτήσεων. Τὰ τηλ]τα ἀσφαλείας πτήσεων περιλαμβάνουν τὰ ἀκόλουθα :

Ἐνδείξεις

Τύπος Τηλεγραφήματος

προτεραιότητος

- 1) Τηλ]τα ἐλέγχου ἐναερίου Κυκλοφορίας :
  - α) Τηλ]τα Ἐλέγχου Ἐναερίου Κυκλοφορίας ἀφορῶντα ἀερ/φῆ ἐν πτήσει ἢ ἔτοιμα πρὸς ἀναχώρησιν FF
  - β) Τηλ]τα ἀναχωρήσεως FF
  - γ) » σχεδίου πτήσεως / ἀναχωρήσεως FF
  - δ) » ἀφίξεως GG
  - ε) » σχεδίου πτήσεως FF
  - στ) » μεταφορᾶς ἐλέγχου FF
  - ζ) » ἀφορῶντα ἀκύρωσιν πτήσεως GG
  - η) » ἀφορῶντα καθυστέρησιν ἀναχωρήσεως GG
- 2) Ἀναφοραὶ θέσεων ἐξ ἀερ/φῶν FF
- 3) Τηλ]τα ἐκδιδόμενα ὑπὸ ἐπιχειρήσεως ἐκμεταλλεύσεως ἀερ/φῶν ἀμέσου ἐνδιαφέροντος δι' ἀερ/φος ἐν πτήσει ἢ ἔτοιμον πρὸς ἀναχώρησιν FF

4) Μετεωρολογικαὶ ὁδηγίαι ἀμέσου ἐνδιαφέροντος δι' ἀερ /φος ἐν πτήσει ἢ ἔτοιμου πρὸς ἀναχώρησιν (δι' ἀποκλειστικῆς ἢ γενικῆς μεταβιβάσεως) FF

4.1.4.4. Μετεωρολογικὰ Τηλ]τα. Τὰ μετεωρολογικὰ τηλ]τα περιλαμβάνουν τ' ἀκόλουθα :

Ἐνδείξεις

Τύπος τηλεγραφήματος

προτεραιότητος

- 1) Τηλ]τα περιέχοντα μετεωρολογικὰς προγνώσεις GG
- 2) Τηλ]τα περιέχοντα ἀποκλειστικῶς μετεωρολογικὰς παρατηρήσεις JJ
- 3) Ἔτερα μετεωρολογικὰ τηλ]τα ἀνταλλασσόμενα μεταξύ μετεωρολογικῶν γραφείων JJ

4.1.4.5. Τηλ]τα κανονικότητος πτήσεων. Τὰ τηλ]τα κανονικότητος πτήσεων περιλαμβάνουν τ' ἀκόλουθα :

Ἐνδείξεις

Τύπος Τηλεγραφήματος

προτεραιότητος

- 1) Τηλ]τα φορτίου, ἥτοι τηλ]τα περιέχοντα λεπτομερείας τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος, τοῦ βάρους τοῦ φορτίου καὶ ἄλλας πληροφορίας ἀπαραιτήτους διὰ τὸν ὑπολογισμόν τοῦ βάρους καὶ τῆς ἰσορροπίας, ὡς καὶ ἐτέρας οὐσιώδεις παρατηρήσεις διὰ τὴν ταχεῖαν ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου τοῦ ἀερ/φους GG
  - Τὰ τηλ]τα φορτίου γίνονται ἀποδεκτὰ μόνον ἐφ' ὅσον ἀπευθύνονται πρὸς τὸ προβλεπόμενον σημεῖον προσγειώσεως καὶ εἰς οὐχὶ περισσοτέρους τῶν δύο ἐτέρων ἐνδιαφερομένων ἀποδεκτῶν, εὐρισκομένων εἰς τὴν γενικὴν περιοχὴν τοῦ τμήματος τῆς πτήσεως εἰς τὴν ὁποίαν ἀναφέρεται τὸ τηλ]μα.
  - 2) Τηλ]τα ἀφορῶντα ἀλλαγὰς δρομολογίων ἀερ/φῶν, αἵτινες πρόκειται νὰ πραγματοποιηθῶσιν ἐντὸς 12 ὥρῶν μετὰ τὴν κατάθεσιν τοῦ τηλ]τος JJ
  - 3) Τηλ]τα ἀφορῶντα ἐξυπηρέτησιν ἀερ/φῶν, ὅταν ταῦτα εὐρίσκονται καθ' ὁδὸν ἢ δρομολογημένα πρὸς ἀναχώρησιν ἐντὸς 48 ὥρῶν JJ
  - 4) Τηλ]τα ἀφορῶντα ἀλλαγὰς εἰς τὰς συνολικὰς ἀνάγκας τῶν ἐπιβατῶν, τοῦ πληρώματος καὶ τοῦ φορτίου προερχομένας ἐξ ἀναποφεύκτων παρεκκλίσεων ἐκ τῶν κανονικῶν δρομολογίων καὶ ἀπαραιτήτων διὰ τὴν κατονικότητα τῆς πτήσεως εἰς τὴν περίπτωσιν ἀερ/φους εὐρισκομένου καθ' ὁδὸν ἢ ἔτοιμου πρὸς ἀναχώρησιν. Ἀτομικαὶ ἀνάγκαι τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος δὲν εἶναι ἀποδεκταὶ εἰς τὸν τύπον τοῦτον τοῦ τηλεγραφήματος. JJ
  - 5) Τηλ]τα ἀφορῶντα προσγειώσεις, ἐκτὸς δρομολογίου, ἀερ/φους εὐρισκομένου καθ' ὁδὸν ἢ ἔτοιμου πρὸς ἀναχώρησιν JJ
  - 6) Τηλ]τα ἀφορῶντα ἐξαρτήματα καὶ ὑλικά αἰτούμενα ἐπείγοντως διὰ τὴν λειτουργίαν ἀερ/φους εὐρισκομένου καθ' ὁδὸν ἢ δρομολογημένου πρὸς ἀναχώρησιν ἐντὸς 48 ὥρῶν JJ
  - 7) Τηλ]τα ἀφορῶντα τὰς πρὸ τῆς πτήσεως ἐνεργείας τῶν Ἀεροναυτικῶν Ὑπηρεσιῶν καὶ τὴν ἐξυπηρέτησιν ἐκμεταλλεύσεως τῶν μὴ δρομολογημένων καὶ ἐκτάκτων πτήσεων ἀερ/φῶν, κατατεθέντα ἐντὸς 48 ὥρῶν ἐκ τῆς πιθανῆς ὥρας ἀναχωρήσεως JJ
- 4.1.4.6. Τηλεγραφήματα Ἀεροναυτικῆς Διοικητικῆς φύσεως.
- Τὰ ἀεροναυτικῆς διοικητικῆς φύσεως τηλ]τα περιλαμβάνουν τ' ἀκόλουθα :
- Ἐνδείξεις
- Τύπος Τηλεγραφήματος
- προτεραιότητος
- 1) Τηλ]τα ἀφορῶντα τὴν λειτουργίαν ἢ συντήρησιν εὐκολῶν οὐσιωδῶν διὰ τὴν ἀσφάλειαν ἢ κανονικότητα τῶν πτήσεων τῶν ἀερ/φῶν. JJ

2) Τηλ/τα ουσιαστικά δια την ικανοποιητική λειτουργία των 'Αεροναυτικών 'Υπηρεσιών Τηλεπικοινωνιών.

3) Τηλ/τα ανταλλάσσόμενα μεταξύ κρατικών αρχών Πολιτικής 'Αεροπορίας αφορώντα τας εν γενει κινήσεις αερ/φών.

JJ

JJ

4.1.4.7. 'Αγγελίαι τοῖς 'Αεροναυτιλλομένοις διανομῆς τάξεως I (Class I Notans) (ἐνδείξεις προτεραιότητος JJ).

Κατανομή τάξεως I, περιλαμβάνει τηλεγραφήματα ἐκδιδόμενα καὶ συλλεγόμενα πρὸς κατανομήν διὰ τῶν τηλεπικοινωνιῶν κῶν μέσων, συμφώνως πρὸς τὸ Παράρτημα 15 Κεφάλαιον 5 τοῦ ICAO.

4.1.4.8. Τηλεγραφήματα ἐξασφαλίσεως θέσεων (ἐνδείξεις προτεραιότητος JJ).

Ταῦτα περιλαμβάνουν τηλεγραφήματα ἐκδιδόμενα ὑπὸ τῶν ἀεροπορικῶν ἐπιχειρήσεων ἐκμεταλλεύσεως ἀεροσκαφῶν αφορώντα τὴν πώλησιν, ἀποδέσμευσιν, κανονικότητα βάρους, ὑπάρξεως χώρου δι' ἐμπορεύματα καὶ ἀτομικῆς διευκολύνσεως ἐπιβατῶν, ἐπιβαινόντων δημοσίων μεταφορικῶν ἀεροσκαφῶν δρομολογουμένων πρὸς ἀναχώρησιν ἐντὸς 72 ὥρῶν ἀπὸ τῆς καταθέσεως τοῦ τηλεγραφήματος. Πρὸς διάκρισιν τοῦ τύπου τῶν τηλ/των τούτων ἐξ ἐτέρων τηλ/των φερόντων τὴν αὐτὴν ἐνδειξιν προτεραιότητος JJ καὶ διὰ λογιστικούς σκοπούς προστίθενται τὰ γράμματα RES εἰς τὴν ἐνδειξιν προτεραιότητος τῆς διευθύνσεως.

4.1.4.9. Γενικά τηλεγραφήματα 'Επιχειρήσεων 'Εκμεταλλεύσεως 'Αεροσκαφῶν (ἐνδείξεις προτεραιότητος LL).

Τὰ γενικά τηλεγραφήματα ἐπιχειρήσεων ἐκμεταλλεύσεως αερ/φῶν περιλαμβάνουν τηλεγραφήματα διάφορα τῶν ὀριζομένων εἰς τὰς παρ. 4.1.4.1. ἕως 4.1.4.8. συμπεριλαμβανομένης, ἐκδιδόμενα ὑπὸ τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων, τὰ ὁποῖα λόγῳ τῆς σπουδαιότητος τῶν ἔχουσιν ἄμεσον ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἀποδοτικότητος καὶ οἰκονομίας τῆς καθημερινῆς λειτουργίας τῶν διεθνῶν ἐναερίων μεταφορῶν καὶ ὑπόκεινται εἰς τοὺς κάτωθι περιορισμούς :

ι) Τηλεγραφήματα τῶν τύπων τῶν περιγραφέντων εἰς τὰς παραγρ. 4.1.4.5. (2) ἕως καὶ 4.1.4.5. (7) καὶ 4.1.4.8. δὲν ὑπόκεινται εἰς τοὺς περιορισμούς χρόνου τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὰς ὑποπαραγράφους ταύτας.

ii) Γίνονται ἀποδεκτὰ μόνον ὅταν ἀπευθύνονται εἰς γραφεῖα ἢ ἀντιπροσώπους ἀεροπορικῶν ἐταιρειῶν.

iii) Οἱ ἀκόλουθοι τύποι τηλεγραφημάτων δὲν περιλαμβάνονται ἐν τῇ κατηγορίᾳ ταύτῃ.

α) Τηλ)τα ἀπευθυνόμενα πρὸς τρίτους.

β) Τηλ)τα ἀπευθυνόμενα εἰς ἀποδέκτας ἐτέρους τῶν ἀεροπορικῶν ἐταιρειῶν ἢ τῶν ἀντιπροσώπων αὐτῶν.

4.1.4.10. 'Υπηρεσιακά Τηλεγραφήματα (SVC).

4.1.4.10.1. Τὰ 'Υπηρεσιακά Τηλ)τα ἀνταλλάσσονται μεταξύ ἀεροναυτικῶν σταθμῶν τηλ)νιῶν πρὸς λήψιν πληροφοριῶν ἢ ἐξακριβώσεων ἀφωρωσῶν ἕτερα τηλ)τα θεωρούμενα ὡς λαμβασμένα, πρὸς βεβαίωσιν τοῦ ἀυξήσαντος ἀριθμοῦ τηλ)των δικτύου κ.τ.λ., εἶναι δὲ κατὰ τὸ δυνατόν περιληπτικά.

4.1.4.10.2. Εἰς τὰ ὑπηρεσιακά τηλ)τα ἐκχωρεῖται κατάλληλος ἐνδείξεις προτεραιότητος.

4.1.4.10.3. Εἰς ὑπηρεσιακά τηλ)τα ἀναφερόμενα εἰς ἕτερα, προγενέστερον μεταβιβασθέντα δὲν χορηγεῖται νέα ἐνδείξεις, ἀλλὰ ἢ αὐτὴ με τὴν τῶν εἰς α' ἀναφέρονται τηλεγραφημάτων.

4.1.4.10.4. Τὰ ὑπηρεσιακά τηλ)τα ἀναγνωρίζονται διὰ τῆς μεταβιβάσεως τῆς συντμήσεως SVC ὡς πρῶτον στοιχείου τῆς ἐπικεφαλίδος.

4.1.4.10.5. "Ὅταν ὑπηρεσιακὸν τηλ)μα ἀναφέρεται εἰς προηγουμένως διεκπεραιωθὲν τη)μα, ἢ παραπομπὴ εἰς αὐτὸ γίνεται διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ τηλ)ματος καὶ τῆς ἡμερομηνίας ἢ ἐτέρων πληροφοριῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ τηλ)τος.

4.1.4.10.6. 'Υπηρεσιακά τηλ)τα διορθώνοντα λάθη μεταβιβάσεως ἀπευθύνονται πρὸς ὅλους τοὺς σταθμούς τηλ)

νιῶν προορισμοῦ τοὺς λαβόντας τὴν λαμβασμένην μεταβιβάσιν.

4.1.4.10.7. Τὸ ὑπηρεσιακὸν τηλ)μα ἀπαντήσεως ἀπευθύνεται πρὸς τὸν σταθμὸν τὸν ἐκδόσαντα τὸ ἀρχικὸν ὑπηρεσιακὸν τηλ)μα καὶ συντάσσεται κατὰ τὸν αὐτὸν τύπον.

4.1.4.10.8. 'Αντίγραφον ἐκάστου ὑπηρεσιακοῦ τηλ)τος ἀναφερομένου εἰς διεκπεραιωθεῖσαν κίνησιν ἐπισυνάπτεται εἰς τὸ ἀντίγραφον ἀρχείου τοῦ τηλ)τος εἰς τὸ ὁποῖον ἀναφέρεται.

4.1.4.11. "Ὅταν, δι' οἰονδήποτε σκοπὸν τῆς 'Υπηρεσίας Τηλ)νιῶν, παρίσταται ἀνάγκη ἐπαναμεταβιβάσεως τηλ)τος τινός, τὸ ὁποῖον ἔχει προηγουμένως μεταβιβασθῆ ὀρθῶς, παρέχεται ἢ διευκρίνις ὅτι τοῦτο μεταβιβάζεται ἐκ δευτέρου.

Τοῦτο δεικνύεται διὰ τῆς μεταβιβάσεως τῆς συντμήσεως DUPE ὡς πρῶτου στοιχείου τῆς ἐπικεφαλίδος. Τηλ)τα μεταβιβαζόμενα ἐκ δευτέρου φέρουν μὲν νέον αὐξήσαντα ἀριθμὸν δικτύου, ἀλλὰ τὴν αὐτὴν ἀρχικὴν ὁμάδα ἡμερομηνίας καὶ ὥρας.

4.1.5. Τάξεις Προτεραιότητος.

4.1.5.1. 'Ἡ τάξις προτεραιότητος κατὰ τὴν μεταβίβασιν τηλ)των εἰς τὴν Σταθερὰν 'Αεροναυτικὴν 'Υπηρεσίαν εἶναι ἢ ἀκόλουθος :

1) SOS

2) SVH

3) DD (ὅρα παράγρ. 4.1.5.3.)

4) FF

5) GG

6) JJ

7) LL

4.1.5.2. Τηλ)τα ἔχοντα τὴν αὐτὴν ἐνδειξιν προτεραιότητος μεταβιβάζονται κατὰ τὴν σειρὰν καταθέσεως τῶν.

4.1.5.3. 'Εφ' ὅσον διὰ τηλ)μά τι ἀπαιτεῖται εἰδικὴ μεταχείρισις ὑπὸ τῆς Σταθερᾶς 'Υπηρεσίας Τηλ)νιῶν, δικαιολογουμένη ἐκ τῶν περιστάσεων, ἐκχωρεῖται εἰς αὐτὸ ἢ ἐνδείξεις προτεραιότητος DD εἰς τὴν θέσιν τῆς κανονικῆς τοιαύτης.

4.1.5.3.1. "Ὅταν ἐκχωρεῖται ἢ ἐνδείξεις προτεραιότητος DD, τὸ πρόσωπον τὸ ἐνεργοῦν τὴν ἐκχώρησιν τῆς ὑπογράφει τὸ τηλ)μα πρὸς ἐνδειξιν τῆς εὐθύνῃς του διὰ τὴν ἐκχώρησιν τῆς προτεραιότητος ταύτης.

'Ἡ ὑπογραφή δὲν μεταβιβάζεται. 'Ἡ ἐνδείξεις προτεραιότητος DD δὲν χρησιμοποιεῖται διὰ τὰ εἰς τὰς παραγρ. 4.1.4.8 καὶ 4.1.4.9. περιγραφόμενα τηλ)τα.

4.1.5.4. Τηλ)τα, τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ φέρωσι τὴν ἐνδειξιν προτεραιότητος FF καὶ ἐκδιδόμενα ἢ ἀπευθυνόμενα πρὸς ἀρχὰς διαφόρους τῆς τοῦ 'Ελέγχου 'Εναερίου Κυκλοφορίας χαρακτηρίζονται διὰ χαμηλοτέρας ἐνδείξεως προτεραιότητος, ἐὰν ἢ προτεραιότητος αὐτὴ ἐξυπηρετῆ τὸν ἐπιδικώμενον σκοπὸν. Εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην τῶν τηλ)των δὲν ἐκχωρεῖται ὑψηλοτέρα προτεραιότης, ἐκτὸς ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τῆς παραγρ. 4.1.5.3.

4.1.5.5. Τηλ)τα, ἅτινα δύνανται νὰ φέρωσι τὴν ἐνδειξιν προτεραιότητος GG ἢ JJ, χαρακτηρίζονται διὰ χαμηλοτέρας προτεραιότητος, ἐὰν ἢ προτεραιότητος αὐτὴ ἐξυπηρετῆ τὸν ἐπιδικώμενον σκοπὸν.

Εἰς τὰς κατηγορίας ταύτας τῶν τηλ)των δὲν ἐκχωρεῖται ὑψηλοτέρα προτεραιότης ἐκτὸς ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τῆς παραγρ. 4.1.5.3.

4.1.5.6. Τηλεγραφήματα πολλαπλῶν διευθύνσεων μὲ διαφόρους προτεραιότητος, χαρακτηρίζονται μὲ τὴν χαμηλοτέραν διὰ τοὺς ἀποδέκτας τοὺς ἐξυπηρετούμενους διὰ ταύτης.

4.1.5.7. Τηλ)μα ἔχον τάξιν προτεραιότητος, ἐν ἣ συμπεριλαμβάνεται ἐνδεικτικὴ ὁμάς, συμφώνως πρὸς τὴν παραγρ. 4.1.3.4.2.1. καὶ ὅπερ κρατεῖται πέραν τοῦ ὑπὸ τῆς ἐνδεικτικῆς ὁμάδος ἐνδεικνυομένου χρόνου εἰς ἀεροναυτικὸν τηλεπικοινωνιακὸν σταθμὸν, ἕτερον ἐκείνου εἰς ὃν κατετέθη διεκπεραιοῦται συμφώνως πρὸς τὴν ὑπὸ τῆς ἐνδεικτικῆς ὁμάδος φερομένην ἐξουδιόδοτησιν. 'Ὅσάκις ἢ ἐξουσιοδότησις ἐπιτρέπει διεκπεραίωσιν ὑπὸ χαμηλοτέραν προτε-



ραιότητα, τὸ τηλ)μα διεκπεραιούται κανονικῶς ὡς ἐάν ἔφερε προτεραιότητα JJ. Ἡ ἐπιβαλλομένη ἐνέργεια ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ εἰς ὃν κατετέθη τὸ τηλ)μα ἀναφέρεται εἰς τὴν παράγραφον 4.1.1.3. τοῦ παρόντος.

4.1.5.8. Ὄταν ἀεροναυτικὸς τηλεπικοινωνιακὸς σταθμὸς, εἰς τὴν περίπτωσιν λειτουργίας ἀναμεταβιβάσεως διὰ ταινίας, κατ' ἐφαρμογὴν τῆς παραγράφ. 4.1.5.7., διεκπεραιῶ τὸ τηλ)μα μὲ ὑποβιβασθεῖσαν προτεραιότητα, ὁ σταθμὸς ἢ οἱ σταθμοὶ εἰς οὓς θὰ μεταβιβασθῇ τὸ τηλ)μα, ἐνημεροῦνται ἐπὶ τῆς ἐνεργείας ταύτης διὰ τῆς ἐπανασυντάξεως τῆς γραμμῆς ὁδεύσεως τοῦ τηλ)ματος πρὸς ἔνδειξιν τῆς προτεραιότητος διεκπεραιώσεως αὐτοῦ.

4.2. Διαδικασία Ραδιοτηλεγραφίας διὰ χειρὸς (MORSE)

4.2.1. Γνωστοποιήσεις λήψεως.

Ἡ λῆψις γνωστοποιεῖται, ἐφ' ὅσον τὸ ληφθὲν τηλ)μα εἶναι πλήρες, διὰ τῆς μεταβιβάσεως τοῦ χαρακτηριστικοῦ κλήσεως τοῦ γνωστοποιούντος τὴν λῆψιν σταθμοῦ ἀκολουθουμένου ὑπὸ τοῦ σήματος R, τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ τηλ)ματος καὶ τῆς συντήσεως  $\overline{AR}$  ἢ K. Προκειμένου περὶ γνωστοποιήσεως λήψεως περισσοτέρων τηλ)των ὅπου χρησιμοποιεῖται αὐξ. ἀριθμὸς τηλ)των κυκλώματος, ἢ σύντησις R ἀκολουθεῖται ὑπὸ τοῦ αὐξ. ἀριθμοῦ τοῦ τελευταίου ὀρθῶς ληφθέντος τηλ)τος.

4.2.2. Διορθώσεις καὶ ἐπαναλήψεις

4.2.2.1. Ἐλεγχος τοῦ ἀριθμοῦ λέξεων.

4.2.2.1.1. Ὄταν λαμβάνων χειριστὴς δὲν συμφωνεῖ μετὰ τοῦ εἰς τὴν ἐπικεφαλίδα ἐμφαινομένου ἀριθμοῦ λέξεων δεικνύει τοῦτο διὰ τῆς συντήσεως W, ἀκολουθουμένης ὑπὸ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ληφθεισῶν λέξεων ἢ ομάδων καὶ τοῦ σήματος  $\overline{IMI}$ .

4.2.2.1.2. Ἐὰν ὁ μεταβιβάζων χειριστὴς, μετὰ ἐπαναμέτρησην, διαπιστώσῃ λάθος, μεταβιβάζει τὴν σύντησιν W ἀκολουθουμένην ὑπὸ τοῦ ὀρθοῦ ἀριθμοῦ λέξεων καὶ τῆς συντήσεως OK.

4.2.2.1.3. Ἐὰν ὁ μεταβιβάζων χειριστὴς διαπιστώσῃ ὅτι ὁ ἀρχικὸς ἀριθμὸς λέξεων εἶναι ὀρθός, μεταβιβάζει τὴν σύντησιν CFM ἀκολουθουμένην ὑπὸ τοῦ ἀρχικοῦ ἀριθμοῦ λέξεων.

4.2.2.1.4. Ἐὰν δὲν ἐπιτευχθῇ συμφωνία, ὁ λαμβάνων χειριστὴς μεταβιβάζει τὸ σῆμα QTB καὶ ἐν συνεχείᾳ τὸ πρῶτον γράμμα ἢ ψηφίον ἐκάστης λέξεως ἢ ομάδος τοῦ τηλ)ματος. Ὁ μεταβιβάζων χειριστὴς σημειοῖ τὸν ἔλεγχον καὶ προβαίνει μετὰ ταῦτα εἰς τὰς ἀπαιτούμενας ἐνεργείας διορθώσεως.

4.2.2.2. Τηλ)ματα RQ καὶ BQ. Τὰ τηλ)τα RQ καὶ BQ χρησιμοποιοῦνται μόνον ὑπὸ σταθμῶν διατηρούντων ἀπ' εὐθείας ἐπικοινωνίαν μετὰ τῶν καὶ δὲν ἀναμεταβιβάζονται εἰς ἑτέρους σταθμοὺς. Ταῦτα δὲν λαμβάνουν ἀριθμὸν τηλ)τος, ἀλλὰ διατηροῦνται καὶ ἐπισυνάπτονται εἰς τὸ ἀντίγραφον σταθμοῦ τοῦ τηλ)τος, εἰς τὸ ὁποῖον ἀναφέρονται. Εἰς τὰ τηλ)τα RQ καὶ BQ δίδεται ἄμεσος προσοχὴ καὶ διεκπεραιοῦνται συμφώνως πρὸς τὴν προτεραιότητα τῆς κινήσεως εἰς τὴν ὁποίαν ἀναφέρονται.

4.3. Διαδικασίαι αὐτομάτου Ραδιοτηλεγραφίας.

4.3.1. Εἰς περίπτωσιν χρησιμοποίησεως συσκευῶν αὐτομάτου Ραδιοτηλεγραφίας, ἀκολουθοῦνται αἱ κατωτέρω διαδικασίαι, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς ρυθμίσεως τῶν συσκευῶν, τῆς ταχύτητος, τῶν διορθώσεων καὶ ἐπαναλήψεων καὶ τῶν διακοπῶν.

4.3.2. Προπαρασκευαστικαὶ Ἐκπομπαί.

4.3.2.1. Αἱ προπαρασκευαστικαὶ ἐκπομπαί χρησιμοποιοῦνται πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ καταλλήλου συντονισμοῦ τῶν συσκευῶν καὶ τῆς προετοιμασίας τοῦ κυκλώματος δι' ἄμεσον λειτουργίαν. Αὗται γίνονται διὰ τῆς μεταβιβάσεως τοῦ γράμματος V ἐννέα φορές εἰς τρεῖς ομάδας ἐκ τριῶν γραμμάτων ἐκάστη, ἀκολουθουμένων ὑπὸ τοῦ χαρακτηριστικοῦ κλήσεως τοῦ μεταβιβάζοντος σταθμοῦ, τρεῖς, ἐκπεμπομένου. Αἱ ἐκπομπαί αὗται ἐπαναλαμβάνονται διαχωρίζονται μετὰ τῶν διὰ τριῶν διαστημάτων.

4.3.2.2. Ὄταν αἱ προπαρασκευαστικαὶ ἐκπομπαί ἐκτελῶνται ἐπὶ δύο ἢ περισσότερων συχνοτήτων ταυτόχρονα διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ αὐτοῦ αὐτομάτου χειριστηρίου,

αὗται ἀναγνωρίζονται ὑπὸ τῶν χαρακτηριστικῶν των κλήσεως.

4.3.2.3. Προπαρασκευαστικαὶ ἐκπομπαί κατὰ τὴν διάρκειαν μὴ ὑπάρξεως ἐργασίας πρὸς μεταβίβασιν πραγματοποιοῦνται μετὰ ταχύτητος 20 λέξεων κατὰ λεπτόν.

4.3.3. Ταχύτης Ἐργασίας.

4.3.3.1. Πρὸ τῆς ἐνάρξεως μεταβιβάσεως κινήσεως, ἢ ταχύτης ἐργασίας συμφωνεῖται μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων σταθμῶν.

4.3.3.2. Ἡ μεταβίασις ἐκ τῆς προπαρασκευαστικῆς ἐκπομπῆς εἰς τὴν μεταβίβασιν κινήσεως συντελεῖται διὰ τῆς αὐξήσεως τῆς ταχύτητος προπαρασκευῆς εἰς τὴν κανονικὴν ταχύτητα ἐργασίας ἐπὶ περίπου 5 δευτερόλεπτα, ὅποτε ἀφαιρεῖται ἡ ταινία προπαρασκευῆς ἐκ τοῦ χειριστηρίου καὶ μεταβιβάζονται στιγμὰ ἐπὶ 5 δευτερόλεπτα περίπου πρὸ τῆς τοποθετήσεως τῆς ταινίας κινήσεως.

4.3.3.3. Κατὰ τὴν συμφωνίαν τῆς ταχύτητος ἐργασίας θὰ χρησιμοποιηθῇ ὁ ὅρος «λέξεις ἀνά λεπτόν» (WPM) ἀναφερόμενος εἰς τὴν ἔνδειξιν τοῦ ταχυμέτρου καὶ τοῦ ὀδηγοῦ τοῦ χειριστηρίου, ἀνεξαρτήτως τῆς συνθέσεως τῆς μεταβιβαζομένης ἐργασίας. Ἡ λέξις PARIS διετρημένη κατὰ σειράν καὶ διαχωριζομένη ὑφ' ἐνὸς διαστήματος, θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς προπαρασκευαστικὰς ταινίας πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ρυθμίσεως τοῦ ταχυμέτρου. Ὁ ὅρος «ὀμάδες κατὰ λεπτόν» (GPM) θὰ χρησιμοποιηθῇ πρὸς ἔνδειξιν τῆς ταχύτητος διὰ τῆς ὁποίας θὰ μεταβιβάζεται ἐργασία ἀποτελουμένη ἐξ ὀλοκλήρου ἢ κατὰ τὸ μέγιστον μέρος αὐτῆς ἐξ ἀριθμῶν. Ἡ ταχύτης μεταβιβάσεως εἰς ὀμάδας ἀνά λεπτόν θὰ προσδιορίζεται διὰ διατρήσεως τοῦ ἐπιθυμητοῦ ἀριθμοῦ ὀμάδων ἀριθμῶν, ἐκάστης τούτων ἀποτελουμένης ἐκ 5 ψηφίων καὶ διαχωριζομένης δι' ἐνὸς διαστήματος καὶ διὰ ρυθμίσεως τοῦ ὀδηγοῦ τοῦ χειριστηρίου, ὥστε νὰ μεταβιβάζεται ὁ ἐπιθυμητὸς ἀριθμὸς ὀμάδων μέσω αὐτοῦ ἀνά λεπτόν.

4.3.4. Διόρθωσις σφαλμάτων κατὰ τὴν μεταβίβασιν.

4.3.4.1. Ἀπασαί μεταβιβάσεις εἰς τὰ αὐτόματα κυκλώματα πραγματοποιοῦνται διὰ ταινίας ὀρθῶς διετρημένης ἢ διὰ ταινίας εἰς τὴν ὁποίαν τὰ λάθη τὰ διαπιστωθέντα κατὰ τὴν διάτρησιν ἔχουν τελείως ἐπανορθωθῇ.

4.3.4.1.1. Σφάλματα ἢ ἀτελεῖς μεταβιβάσεις διαπιστούμεναι διαρκούσης τῆς μεταβιβάσεως διορθοῦνται, ἐφ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, δι' ἀφαιρέσεως τῆς ταινίας ἐκ τοῦ χειριστηρίου καὶ μεταβιβάσεως τῆς διορθώσεως διὰ χειρὸς. Ἐν συνεχείᾳ ἡ ταινία ἐπανατοποθετεῖται ὥστε νὰ μὴ ἐπαναμεταβιβάζεται τὸ ἐσφαλμένον τμήμα αὐτῆς.

4.3.4.1.2. Ὄταν διορθώσις διὰ χειρὸς δὲν εἶναι ἐφικτή, αὕτη ἐκπέμπεται εἰς τὸ τέλος καὶ ὡς συνέχεια τῆς μεταβιβάσεως.

4.3.4.2. Αἱ διορθώσεις διὰ χειρὸς γίνονται διὰ τῆς μεταβιβάσεως τοῦ σήματος σφάλματος τῆς τελευταίας ὀρθῶς μεταβιβαθείσης ομάδος πρὸ τοῦ σφάλματος, τῆς διορθώσεως καὶ τριῶν ομάδων μετὰ τὸ διορθούμενον τμήμα. Κατόπιν ἐπανατοποθετεῖται ἡ ταινία τρεῖς ομάδας πρὸ τῆς τελευταίας μεταβιβαθείσης διὰ χειρὸς ομάδος.

4.3.4.3. Διὰ τὰς περιπτώσεις διορθώσεων δι' ἐπιδιορθώσεως τῆς ταινίας, ἐκπέμπονται στιγμὰ κατὰ τὸ διάστημα κατὰ τὸ ὁποῖον ἡ ταινία ἔχει ἀφαιρεθῇ ἐκ τοῦ χειριστηρίου.

Ὄταν αὕτη εἶναι ἔτοιμος πρὸς ἐπανάληψιν τῆς μεταβιβάσεως ἐπανατοποθετεῖται τρεῖς ομάδας τοῦλάχιστον πρὸ τῆς τελευταίας ὀρθῶς μεταβιβαθείσης ομάδος.

4.3.4.4. Τηλεγραφήματα RQ καὶ BQ. Τὰ τηλ)ματα RQ καὶ BQ χρησιμοποιοῦνται συμφώνως πρὸς τὴν παράγρ. 4.2.2.2.

4.3.5. Διαδικασία Διακοπῆς. Ὁ λαμβάνων σταθμὸς δὲν διακόπτει τὸν μεταβιβάζοντα σταθμόν, εἰμὴ διὰ τὸν πληροφορήσῃ, ὅτι αἱ συσκευαί του δὲν λειτουργοῦν κανονικῶς ἢ ὅτι ἡ μεταβίβασις εἶναι τοσοῦτον ἀκρωτηριασμένη ὥστε δὲν εἶναι δυνατὴ ἡ ἀναγνώσις τῶν λαμβανομένων ἢ ἡ συμπλήρωσις τούτων.

4.4. Διαδικασία Λειτουργίας Τηλετύπου.

4.4.1. Γενικά.

4.4.1.1. Αναγνωριστικόν σταθμοῦ. Εἰς ἕκαστον σταθμὸν τελτύπου ἐκχωρεῖται ἀναγνωριστικόν. Ὅταν σταθμὸς ραδιοτηλετύπου ἀποτελεῖ μέρος ἀεροναυτικοῦ τινὸς σταθμοῦ τηλ/τιῶν, εἰς τὸν ὁποῖον ἔχει ἐκχωρηθῆ ἰδιωτικὸν κλήσεως ἀσυρμάτου, τὸ χαρακτηριστικὸν τοῦτο ἀποτελεῖ, ἐπίσης τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ σταθμοῦ ραδιοτηλετύπου.

4.4.1.2. Σήμα προσοχῆς. Τὸ ἀκόλουθον σήμα προηγεῖται τῆς ἐκπομπῆς τηλ/των, κινδύνου, ἐπειγουσῆς ἀνάγκης καὶ ἀσφαλείας.

Σήμα προσοχῆς (3 τρίς)	.....	παῦσις	.....
»	» (3 τρίς)	.....	»
»	» (3 τρίς)	.....	»

Κατὰ τὴν διάτρησιν ταινίας τηλετύπου χρησιμοποιεῖται τὸ σήμα Διάστημα! (SPACE) ὀκτάκις πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως διακρίνεται ἢ παῦσις μεταξὺ τῶν ομάδων τοῦ σήματος προσοχῆς.

4.4.1.3. Μηχανικοὶ χειρισμοὶ μὴ ἐκτελοῦντες ἐγγραφήν.

4.4.1.3.1. Οἱ χειρισμοὶ ἐπανατάξεως φορείου καὶ ἀλλαγῆς γραμμῆς, ἀκολουθοῦν τὴν μεταβίβασιν, οὐχὶ περισσοτέρων τῶν 69 χαρακτήρων ἢ διαστημάτων συνολικῶς εἰς μίαν γραμμὴν.

4.4.1.3.2. Δύο ἐπανατάξεις φορείου καὶ μία ἀλλαγὴ γραμμῆς προηγοῦνται τοῦ πρώτου ἐκτυπούμενου χαρακτήρος ἐκάστου τηλ/τος καὶ ἀκολουθοῦν ἐκάστην ἐκτυπούμενην γραμμὴν τοῦ κειμένου τοῦ μεταβιβάζοντος τηλ/τος. Δύο ἐπανατάξεις φορείου καὶ ὀκτὼ ἀλλαγαὶ γραμμῆς μεταβιβάζονται ἀμέσως μετὰ τὴν ἐκτύπωσιν τοῦ τελευταίου χαρακτήρος ἐκάστου τηλ/ματος συμπεριλαμβανομένων τῶν ἐπιβεβαιώσεων, διορθώσεων καὶ τῆς βεβαιώσεως λήψεως.

4.4.1.4. Μεταβίβασις τηλεγραφημάτων κατὰ σειρᾶς.

4.4.1.4.1. Ὅταν σταθμὸς τις ἔχη πρὸς μεταβίβασιν ἱκανὸν ἀριθμὸν τηλ/των διὰ ἓνα ἢ περισσοτέρους σταθμοὺς ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ κυκλώματος, ταῦτα μεταβιβάζονται κατὰ σειρᾶς.

4.4.1.4.2. Ὅταν σειρά τις τηλ/των περαιωθῆ, θεωρεῖται ὡς μία μεταβίβασις καὶ μεταξὺ τῶν τηλ/των αὐτῆς θὰ ὑπάρχη ὁ αὐτὸς διαχωρισμὸς ὡς καὶ διὰ τὰ μονήρη τηλ/τα, λαμβάνεται δὲ πᾶσα μέρημα διὰ τὴν ἐπίδοσιν ἢ ἀναμεταβίβασιν ἐκάστου ὀρθῶς ληφθέντος τηλ/τος ἀνευ ἀναμονῆς τοῦ πέρατος τῆς σειρᾶς.

4.4.1.4.3. Διὰ κυκλώματα SIMPLEX ἢ μεταβίβασις σειρᾶς τινὸς δὲν διαρκεῖ πέραν τῶν 5 λεπτῶν περίπου.

4.4.1.5. Γνωστοποιήσις λήψεως

4.4.1.5.1. Τηλ/τα SOS καὶ SVH

Διὰ τηλ/τα φέροντα τὰς συντηρήσεις SOS καὶ SVH, ἀντὶ τῆς ἐνδείξεως προτεραιότητος γνωστοποιεῖται ὑπὸ τοῦ λαμβάνοντος σταθμοῦ ἢ λήψις κειμένου διὰ τῆς μεταβίβασεως τοῦ σήματος R ἐφ' ὅσον χρησιμοποιεῖται, ἀκολουθούμενου ὑπὸ τοῦ αὐξ. ἀριθμοῦ τηλ/τος κυκλώματος καὶ τοῦ ἀναγνωριστικοῦ τοῦ λαμβάνοντος σταθμοῦ.

4.4.1.5.2. Γνωστοποιήσις λήψεως διὰ τὰς περιπτώσεις χρησιμοποιήσεως αὐξ. ἀριθμοῦ τηλ/των κυκλώματος.

Διὰ τηλ/τα διάφορα τῶν ἐν τῇ παραγρ. 4.4.1.5.1. καθοριζομένων δὲν γίνεται ἰδιαιτέρα γνωστοποιήσις λήψεως ἐπὶ κυκλωμάτων ἐνθα χρησιμοποιεῖται αὐξ. ἀριθ. τηλ/των κυκλώματος, ἀλλὰ γίνεται περιοδικῶς σύγκρισις τῶν ἀριθμῶν πρὸς διαπίστωσιν ὅτι πᾶσα ἢ μεταβιβασθεῖσα κίνησις ἔχει ληφθῆ καὶ ὅτι διατρεῖται ἢ συνέχεια τῶν ἀριθμῶν τοῦ κυκλώματος.

4.4.1.5.2.1. Ὅταν ὁ λαμβάνων χειριστὴς διαπιστώσῃ ὅτι ἐλλείπει αὐξ. ἀριθμὸς τις, πληροφορεῖ περὶ τούτου εἰς πρώτην εὐκαιρίαν τὸν μεταβιβάζοντα σταθμὸν διὰ τῆς μεταβίβασεως «MIS... (αὐξ. ἀριθμ. τηλ/ματος κυκλώματος).

4.4.1.5.2.2. Ὅταν ἡ λειτουργία κυκλώματος τινος διακόπτεται καὶ ὑπάρχουν ἕτερα μέσα ἐπικοινωνίας μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων σταθμῶν, οὗτοι ἀνταλλάσσουν τοὺς τελευταίους ληφθέντας αὐξ. ἀριθμοὺς τηλ/των κυκλώματος διὰ τῶν τελευταίων τούτων μέσων.

4.4.1.5.2.3. Ὅταν κύκλωμα δὲν εἶναι ἀπασχολημένον, οἱ σταθμοὶ ἀνταλλάσσουν τοὺς τελευταίους αὐξ. ἀριθμοὺς τηλ/των ἢ οἰασδήποτε ἄλλας συμφωνηθείσας μεταβιβάσεις ἀνὰ 15 λεπτά.

4.4.2. Ἀποκατάστασις ἐπικοινωνίας διὰ τηλετύπου.

4.4.2.1. Τηλεπιλογὴ συσκευῶν τηλετύπου. Ὅταν πρέπει νὰ γίνεται τηλεπιλογὴ συσκευῶν τηλετύπου εἰς κοινὸν τι κύκλωμα, ὁ τρόπος ἐπιτεύξεως τούτης συμφωνεῖται μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων γραφείων τηλεπικοινωνιῶν.

4.4.2.2. Σταθμοὶ μονίμως συνδεδεμένοι εἰς τὸ αὐτὸ κύκλωμα.

Σταθμοὶ μονίμως συνδεδεμένοι εἰς τὸ αὐτὸ κύκλωμα διατρεῖται τὰς συσκευὰς αὐτῶν τηλετύπου ἐν λειτουργίᾳ καθ' ὅλην τὴν διάρκεια τῶν καθορισθεισῶν ὥρων ἐργασίας.

Οἱ σταθμοὶ τοιούτων κυκλωμάτων δὲν χρησιμοποιοῦν προκαταρκτικὴν κλήσιν πρὸ τῆς ἐνδόξεως μεταβιβάσεως τηλ/τος τινός.

4.4.2.3. Σταθμοὶ οὐχὶ μονίμως συνδεδεμένοι. Διὰ σταθμοὺς μὴ μονίμως συνδεδεμένους λαμβάνεται πᾶσα μέρημα ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων σταθμῶν, εἴτε πρὸς ἀποκατάστασιν συνδέσεως εἴτε πρὸς ἐπίτευξιν ἀναμεταβιβάσεως. Μετὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς συνδέσεως ἢ διαδικασίᾳ τυγχάνει οἶα καὶ διὰ τοὺς μονίμως συνδεδεμένους σταθμοὺς.

4.4.2.4. Αυτόματος σύνδεσις. Ἡ διαδικασία διὰ τὴν θέσιν ἢ παῦσιν λειτουργίας τῶν συσκευῶν αὐτομάτου συνδέσεως συμφωνεῖται μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων γραφείων Τηλ/τιῶν.

4.4.2.5. Σύνδεσις διὰ χειρὸς. Κατὰ τὴν σύνδεσιν διὰ χειρὸς ἀκολουθοῦνται αἱ ἐπόμεναι διαδικασίαι.

4.4.2.5.1. Ἐπίτευξις συνδέσεως μέσῳ κέντρου συνδέσεων.

α) Πρὸς ἐπίτευξιν συνδέσεως μέσῳ ἀπλοῦ ἢ σειρᾶς κέντρων συνδέσεως ὁ μεταβιβάζων χειριστὴς καλεῖ τὸ Κέντρον καὶ αἰτεῖται σύνδεσιν διὰ τῆς μεταβιβάσεως τοῦ ἀναγνωριστικοῦ τῶν σταθμῶν, μεθ' ὧν ἐπιθυμεῖ νὰ συνδεθῆ.

β) Ἐὰν εἰς ἀπάντησιν ληφθῆ τὸ σήμα DF, ὁ χειριστὴς προβαίνει εἰς τὴν μεταβίβασιν τοῦ τηλ/τος.

γ) Ἐὰν εἰς ἀπάντησιν ληφθῆ τὸ σήμα NEH, ὁ χειριστὴς μεταβιβάζει τὸ τηλ/μα πρὸς τὸ κέντρον διὰ περαιτέρω μεταβίβασιν.

δ) Ἐὰν ληφθῆ εἰς ἀπάντησιν τὸ σήμα THRU ὁ χειριστὴς ἐπαναλαμβάνει τὴν αἴτησιν πρὸς τὸ κατὰ σειράν ἐπόμενον κέντρον συνδέσεως.

4.4.2.5.2. Διαδικασία συνδέσεως μέσῳ κέντρου συνδέσεων.

α) Ὁ χειριστὴς τοῦ κέντρου ἀπαντᾷ εἰς τυχοῦσας κλήσεις διὰ μεταβιβάσεως τοῦ ἀναγνωριστικοῦ τοῦ κέντρου.

β) Ἐπὶ αἰτήσεως συνδέσεως μετὰ σταθμοῦ ἀπ' εὐθείας συνδεδεμένου μετὰ τοῦ Κέντρου, μεταβιβάζεται τὸ σήμα DF πρὸς τὸν καλοῦντα σταθμὸν, ὅταν πραγματοποιηθῆ ἡ σύνδεσις.

γ) Ἐὰν ὅλοι αἱ γραμμαὶ πρὸς τὸν αἰτούμενον σταθμὸν ἢ πρὸς τὸ κέντρον εἶναι κατελιημμένοι καὶ ὁ καλῶν σταθμὸς δὲν εἶναι σταθμὸς κέντρου συνδέσεως, ἡ σύνδεσις πραγματοποιεῖται μετὰ τοῦ κέντρου τοῦ ἐξυπηρετοῦντος τὸν καλοῦντα σταθμὸν, μεταβιβαζομένου ἅμα τοῦ σήματος NEH.

δ) Ἐπὶ αἰτήσεως συνδέσεως μετὰ σταθμοῦ συνδεδεμένου μετ' ἄλλου κέντρου συνδέσεως, μεταβιβάζεται πρὸς τὸν καλοῦντα σταθμὸν τὸ σήμα THRU, ὅταν ἐπιτευχθῆ ἡ σύνδεσις μετὰ τοῦ ἐτέρου τούτου κέντρου.

ε) Ὅταν ὅλοι αἱ γραμμαὶ πρὸς τὸν αἰτούμενον σταθμὸν ἢ πρὸς τὰ ἐν συνεχείᾳ κέντρα εἶναι κατελιημμένοι, μεταβιβάζεται πρὸς τὸν καλοῦντα σταθμὸν, ὑπὸ τοῦ κέντρου τοῦ ἀδυνατοῦντος ν' ἀποκαταστήσῃ ἐπικοινωνίαν, τὸ σήμα OCC.

στ) Πολλαπλῆ (ταυτόχρονοι) μεταβιβάσεις γίνονται μόνον πρὸς σταθμοὺς ἀπ' εὐθείας συνδεδεμένους μετὰ τοῦ κέντρου συνδέσεως διὰ τῆς θέσεως ἐντὸς τοῦ διακόπτου πολλαπλῆς μεταβιβάσεως.

ζ) Μεταβιβάζων χειριστὴς, αἰτούμενος σύνδεσιν μετ' ἀριθμοῦ τινὸς σταθμῶν διὰ πολλαπλῆ μεταβίβασιν, μετα-

βιβάζει το γράμμα M τέσσερας φορές κατά σειράν, ακολουθούμενον υπό των αναγνωριστικῶν τῶν αἰτουμένων σταθμῶν.

η) Ὁ χειριστὴς τοῦ κέντρου συνδέσεων συνδέει τὸν καλοῦντα σταθμὸν τηλετύπου μεθ' ὅλων τῶν αἰτουμένων σταθμῶν, ἐφ' ὅσον κατὰ τὴν ὥραν ἐκείνην δὲν εἶναι ἀπησχολημένοι, μεταβιβάζουν συγχρόνως τὸ ἀναγνωριστικὸν αὐτῶν ἀκολουθούμενον ὑπὸ τοῦ σήματος DF

θ) Διὰ τοὺς ἕκ τῶν καλουμένων ἀπησχολημένους σταθμούς, ὁ χειριστὴς τοῦ κέντρου μεταβιβάζει τὸ ἀναγνωριστικὸν αὐτῶν, ἀκολουθούμενον εἴτε ὑπὸ τοῦ σήματος NEH εἴτε ὑπὸ τοῦ OCC ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως.

ι) Ἐκαστος σταθμὸς γνωστοποιεῖ λήψιν κατὰ τὴν τάξιν τῆς σειρᾶς κλήσεως αὐτοῦ καὶ ἕκαστον κύκλωμα ἀπυσυνδέεται μετὰ τὴν ἐπίδοσιν γνωστοποιήσεως λήψεως ὑπ' αὐτοῦ.

#### 4.4.3. Μεταβίβασις διὰ χειρός.

4.4.3.1. Ἐπὶ ὑπάρξεως καὶ λειτουργίας μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων αὐτομάτου ἐκπομπῆς ἀποφεύγεται ἡ διὰ χειρὸς ἐκπομπή, ἐξαιρέσει τῶν περιπτώσεων μεταβίβασεως βεβαιώσεων λήψεως διορθώσεων σφαλμάτων ἢ βραχυτάτων μεταβίβασεων παρεμφορῶν χαρακτηρισῶν.

4.4.3.2. Ἐπιβεβαίωσις ὑπὸ τοῦ μεταβιβάζοντος σταθμοῦ τμήματος τηλ/τος τινὸς πραγματοποιοῦνται διὰ τῆς μεταβίβασεως τῆς συντήσεως CFM, ἀκολουθουμένης ὑπὸ τοῦ ὑπὸ ἐπιβεβαίωσιν τμήματος.

#### 4.4.3.3. Ἐπαναλήψεις καὶ διορθώσεις.

4.4.3.3.1. Κατὰ τὴν διάρκειαν μεταβίβασεως. Σφάλματα γενόμενα ἀντιληπτά κατὰ τὴν διάρκειαν μεταβίβασεως διορθοῦνται εὐθὺς ἀμέσως διὰ τῆς μεταβίβασεως τοῦ σήματος σφάλματος (τὸ γράμμα E τρίς, μετ' ἑνὸς διαστήματος ἀνὰ ἕκαστον γράμμα) ἐκπεμπόμενης ἐν συνεχείᾳ τῆς ὁρθῆς λέξεως ἢ ομάδος περὶ ἧς πρόκειται, συνεχιζομένης εἰτα τῆς μεταβίβασεως.

4.4.3.3.2. Μετὰ τὴν μεταβίβασιν καὶ πρὸ τῆς γνωστοποιήσεως λήψεως. Ἐάν ὁ λαμβάνων χειριστὴς δὲν εἶναι ἱκανοποιημένος μετὰ τὴν ἀκρίβειαν τοῦ ληφθέντος τηλ/τος αἰτεῖται ἐπανάληψιν λέξεως ἢ ἀριθμοῦ λέξεων, χρησιμοποιῶν τὰς καταλλήλους συντηρήσεις τοῦ ΔΟΠΑ.

4.4.3.4. Γνωστοποιήσις λήψεως ὅταν δὲν χρησιμοποιῆται αὐξὼν ἀριθμὸς τηλ/τος κυκλώματος. Εἰς τὰ δίκτυα ταῦτα δι' ἕκαστον πλήρως λαμβανόμενον τηλ/μα ἢ σειράν τηλ/των, θὰ βεβαιωθῶνται ἢ λήψις ὑπὸ τοῦ λαμβάνοντος σταθμοῦ διὰ τῆς μεταβίβασεως τοῦ σήματος R ἀκολουθουμένου ὑπὸ τοῦ χαρακτηριστικοῦ αὐτοῦ.

(ι) Διὰ μονομερῆ τηλεγραφήματα ληφθέντα πλήρως διὰ τῆς μεταβίβασεως τοῦ σήματος R ἀκολουθουμένου ὑπὸ τοῦ ἀναγνωριστικοῦ τοῦ λαμβάνοντος σταθμοῦ.

(ιι) Διὰ σειράν τηλεγραφημάτων. Διὰ τῆς μεταβίβασεως τοῦ σήματος R ἀκολουθουμένου ὑπὸ τοῦ τύπου προσλεύσεως καὶ τοῦ ἀριθμοῦ καταχωρήσεως ἑκάστου τηλ/τος, τῶν σειρῶν καὶ τοῦ ἀναγνωριστικοῦ τοῦ λαμβάνοντος σταθμοῦ.

#### 4.4.4. Ἀναμεταβίβασις διὰ ταινίας.

4.4.4.1. Πορεία τηλεγραφήματος ἀναμεταβίβασεως διὰ ταινίας.

4.4.4.1.1. Αἱ ταινίαι τῶν τηλ/των κατευθύνονται βάσει συμπεφωνημένων ἐνδείκτων πορείας, ὅπου ὑφίστανται τοιοῦτοι, (ὅρα παραγρ. 4.4.4.16) καὶ μεταβιβάζονται μὲσω τοῦ διεθνoῦς δικτύου ἀναμεταβίβασεως διὰ ταινίας ἄνευ ἀλλαγῶν καὶ συμφώνως πρὸς τὴν προκαθορισμένην πορείαν τηλ/τος καὶ εὐθύνην ἀναμεταβίβασεως.

4.4.4.1.2. Ὅταν ὑφίστανται προκαθορισμένα πορεῖαι τηλ/των χρησιμοποιεῖται ὁδηγὸς καθορισμοῦ πορείας. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι σταθμοὶ δὲν ἀφίστανται τοῦ συμπεφωνηθέντος ὁδηγοῦ, ὅστις περιέχει τὴν προκαθορισμένην πορείαν, κανονικὴν καὶ βοηθητικὴν καὶ τὴν εὐθύνην ἀναμεταβίβασεως.

4.4.4.2. Μεταβίβασις ἐντὸς δικτύου πρὸς ἐκτὸς δικτύου.

4.4.4.2.1. Διὰ προώθησιν ληφθέντων τηλ/των μὲσω δικτύου ἀναμεταβίβασεως διὰ ταινίας εἰς ἀποδέκτην ἢ ἀποδέκτη, μεθ' ὧν ὑπάρχει ἐπικοινωνία μὲσω συστήματος τηλ/νιῶν ἐτέρου τοῦ τῆς ἀναμεταβίβασεως διὰ ταινίας,

ἐπεξεργασία τῶν τηλ/των, ἵνα συμπεριληφθῶσι ταῦτα εἰς τὴν κατάλληλον διαδικασίαν διὰ τὴν μεταφορὰν πρὸς τοὺς σταθμοὺς τοὺς ἐκτὸς τοῦ δικτύου ἀναμεταβίβασεως διὰ ταινίας, ἐκπληροῦνται ὡς ἀκολουθῶν :

α) Διαγραφή τῆς κεφαλίδος τῆς ταινίας ἀναμεταβίβασεως.

β) Διαγραφή τῆς σημάσεως πέρατος τῆς ταινίας ἀναμεταβίβασεως.

γ) Καταχώρησις τῆς καταλλήλου κεφαλίδος τοῦ τηλ/τος δι' ἐκπομπὴν ἐκτὸς τοῦ δικτύου ἀναμεταβίβασεως διὰ ταινίας.

#### 4.4.4.3. Ἐκτὸς δικτύου πρὸς ἐντὸς δικτύου

4.4.4.3.1. Σταθμὸς ἀναμεταβίβασεως διὰ ταινίας λαμβάνων τηλ/τα ἀπὸ σταθμοὺς ἐκτὸς δικτύου, διὰ μεταβίβασιν μὲσω δικτύου ἀναμεταβίβασεως διὰ ταινίας, ἀλλάσσει τὴν μορφήν τοῦ τηλ/τος πρὸ τῆς μεταβίβασεως, ὡς ἀκολουθῶν :

α) Διαγράφει τὴν κεφαλίδα τοῦ τηλ/τος.

β) Ἀντικαθιστᾷ τὴν κεφαλίδα τοῦ τηλ/τος διὰ τῆς κεφαλίδος τῆς διὰ ταινίας ἀναμεταβίβασεως. Ὡς βάσις διὰ τὴν προετοιμασίαν τῆς κεφαλίδος τῆς διὰ ταινίας ἀναμεταβίβασεως θὰ χρησιμοποιοῦνται αἱ ἐν τῇ κεφαλίδι τοῦ τηλ/τος ὑπάρχουσαι ὁδηγίαι μεταβίβασεως καὶ ἡ διεύθυνσις.

γ) Προσθέτει σημάσιν τέλους εἰς τὴν ταινίαν ἀναμεταβίβασεως μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀπαιτουμένων διορθώσεων τοῦ κεμένου τῆ βοήθειᾳ τῶν ὁδηγῶν (COR), ἐμφαινόμενην εἰς τὸ τέλος τοῦ τηλ/τος.

4.4.4.4. Σταθμοὶ ἀναμεταβίβασεως. Ἄπαντα τὰ τηλ/τα ἀναμεταβίβασεως διὰ ταινίας, συμφώνως πρὸς τοὺς ἐνδείκτας πορείας τηλ/τος, τοὺς ἐμφαινόμενους ἐν τῇ εἰδικῇ γραμμῇ πορείας τῆς ταινίας καὶ συμφώνως πρὸς τὰς προκαθορισμένας εὐθύνας ἀναμεταβίβασεως. Οἱ ἐνδείκται πορείας τηλ/τος δὲν μεταβάλλονται ὑπὸ τῶν ἐνδιαμέσων σταθμῶν ἀναμεταβίβασεως.

4.4.4.4.1. Ὅταν λαμβάνονται τηλ/ματα κατὰ σειράν εἰς σταθμὸν ἀναμεταβίβασεως, αἱ ἀναμεταβίβασεις ἄρχονται διὰ τοῦ σήματος «ΔΙΑΣΤΗΜΑ» (SPACE) ὡς πρώτου κατὰ τὴν ἑναρξιν (ἀρχὴν) τῶν εἰσερχομένων τηλ/μάτων καὶ περατοῦνται διὰ τοῦ τελευταίου σήματος «ΓΡΑΜΜΑΤΑ» (LTRS), λήγοντος οὕτω τοῦ εἰσερχομένου τηλ/τος.

4.4.4.4.2. Ὅταν μεταβιβάζονται τηλ/ματα κατὰ σειράν, ἡ μεταβίβασις τοῦ τελευταίου σήματος «ΓΡΑΜΜΑΤΑ» εἰς τὸ πέραν ἑνὸς τηλ/ματος ἀκολουθεῖται ἀμέσως ὑπὸ σημάτων «ΔΙΑΣΤΗΜΑ» προηγούμενου τοῦ αὐξοντος ἀριθμοῦ τοῦ ἀκολουθουμένου τηλεγραφήματος ἢ ἐάν δὲν χρησιμοποιῆται αὐξὼν ἀριθμὸς (ἴδε 4.4.4.15.3.) ὑπὸ σημάτων «ΔΙΑΣΤΗΜΑ» κατὰ τὴν ἑναρξιν τοῦ τηλεγραφήματος. Οὐδεμίαν ἐτέρα μεταβίβασις πραγματοποιοῦνται μετὰ τῶν δύο σειρῶν σημάτων.

#### 4.4.4.5. Ἀκύρωσις τηλεγραφήματος.

Κατ' ἐφαρμογὴν τῆς ἐν παραγράφῳ 3.10.1.1. ἀναγραφόμενης διαδικασίας, διὰ τὴν ἀκύρωσιν ἐλλειπτῶν μεταβίβασεων τῶν σημάτων QTA/ QTA προηγῶνται :

α) 2 ἐπανατάξεις φορείου.

β) 4 ἀλλαγαὶ γραμμῆς.

καὶ ἀκολουθοῦν αἱ ἐν παραγράφῳ 4.4.1.3.2. ἢ 4.4.4.14. ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, ἀναγραφόμεναι λειτουργίαι πέρατος τηλεγραφήματος.

#### 4.4.4.6. Ἀναμεταβίβασις δυσαναγνώστων τηλ/των.

Πρὸ τῆς ἀναμεταβίβασεως καταβάλλεται πᾶσα προσπάθεια ἐπιτευξέως ἀκριβοῦς διατρήσεως τῆς ταινίας.

Ἐὰν ἡ ταινία ἀναμεταβίβασεως εἶναι δυσανάγνωστος ἢ ἀκρωτηριασμένη, ὁ σταθμὸς ἀναμεταβίβασεως δὲν ἀναμεταβιβάζει τὸ τηλ/μα, ἐκτὸς ἐὰν κρίνη ὅτι τὸ τηλ/μα δύναται νὰ μεταβιβασθῇ.

4.4.4.7. Ἐσφαλμένη μεταβίβασις ἢ ἐσφαλμένη πορεία τηλ/μάτων.

4.4.4.7.1. Βοηθητικοὶ Σταθμοὶ. Βοηθητικὸς σταθμὸς λαμβάνων τηλ/μα ἐκ σταθμοῦ ἀναμεταβίβασεως, ἐσφαλμένως ἀπευθυνόμενον πρὸς αὐτὸν ἢ μετὰ ἀναγεγραμμένην ἐπ' αὐτοῦ ἐσφαλμένην πορείαν, αἰτεῖται ἀπὸ τὸν τελευταῖον ἀκύρωσιν τῆς μεταβίβασεως, ἐκθέτων τοὺς λόγους τῆς τοιαύτης αἰτήσεως.

## 4.4.4.7.2. Σταθμός αναμεταβίβασης.

4.4.4.7.2.1. 'Επί αναφορᾶς Βοηθητικοῦ Σταθμοῦ περὶ ἐσφαλμένως μεταβιβασθέντος τηλ/τος, ἢ μὲ ἐσφαλμένην πορείαν, ὁ σταθμὸς ἀναμεταβίβασης ἀποσύρει τὴν μεταβιβασθεῖσαν ταινίαν καὶ ἀκυροῖ τὴν πρὸς τὸν βοθητικὸν σταθμὸν ἐκτελεσθεῖσαν μεταβίβασην.

4.4.4.7.2.2. Προκειμένου περὶ τηλ/ματος ἐσφαλμένως μεταβιβασθέντος, ὁ σταθμὸς ἀναμεταβίβασης ἀναμεταβιβάζει τὴν ταινίαν μέσω τοῦ καταλλήλου δικτύου.

4.4.4.7.2.3. Προκειμένου περὶ τηλ/ματος, ἐφ' οὗ ἔχει ἀναγραφῇ ἐσφαλμένη ἔνδειξις πορείας, ὁ σταθμὸς ἀναμεταβίβασης προετοιμάζει μίαν «ὀδηγὸν» ταινίαν, περιέχουσαν τὸν ἐνδείκτικὸν πορείας τοῦ σταθμοῦ τοῦ εὐθυνομένου διὰ τὴν ἐπίδοσιν ἢ μεταφορὰν πρὸς ἕτερον κύκλωμα, τὸ σῆμα MSR καὶ τὸν ἐνδείκτικὸν πορείας τοῦ προετοιμάσαντος τὴν «ὀδηγὸν» ταινίαν σταθμοῦ.

4.4.4.7.2.4. 'Εὰν ὁ σταθμὸς ἀναμεταβίβασης δὲν διαθέτει τὴν μεταβιβασθεῖσαν ταινίαν αἰτεῖται ἀπὸ τὸν βοθητικὸν σταθμὸν, ὅπως μεταβιβάσῃ τὸ ἐσφαλμένως μεταβιβασθὲν τηλ/μα ἢ τὸ τοιοῦτον ἐσφαλμένης πορείας πρὸς τὸν σταθμὸν προορισμοῦ.

4.4.4.8. Σφάλματα εἰς ἀναγνωριστικὰ μεταβίβασης καὶ ἀριθμοὺς διατρήσεως.

4.4.4.8.1. Δύο ταινίαι μὲ τὰ αὐτὰ ἀναγνωριστικὰ μεταβίβασης.

'Επὶ λήψεως δύο διαφορετικῶν ταινιῶν μεταβίβασης μὲ τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν διατρήσεως ἢ τὸ αὐτὸ ἀναγνωριστικὸν μεταβίβασης μία ἐκ τῶν μεταβίβασεων τούτων δεόν νὰ διορθωθῇ πρὸ τῆς ἀναμεταβίβασης.

4.4.4.8.2. Ταινία μὲ δύο ἀναγνωριστικὰ μεταβίβασης. Σταθμὸς ἀναμεταβίβασης ταινίας, πληροφορούμενος ὅτι μετεβίβασε ταινίαν μὲ δύο ἀναγνωριστικὰ μεταβίβασης, τῆς ὁποίας οἱ ἀριθμοὶ ἐμφαίνονται ἐπὶ τῆς ἀρχῆς τῆς ταινίας, καθοδηγεῖ τὸν πληροφοροῦντα σταθμὸν ἵνα διαγράψῃ τὸν μικρότερον ἀριθμὸν ἐκ τῆς καταστάσεως αὐξόντων ἀριθμῶν.

'Η ταινία προωθείται χρησιμοποιουμένου μόνον τοῦ μεγαλύτερου ἀριθμοῦ ὡς ἀναγνωριστικοῦ μεταβίβασης. Λαμβάνεται εἰδικὴ μέριμνα, ὅπως ἐξασφαλισθῇ ἢ μὴ χρησιμοποίησις τοῦ μικροτέρου ἀριθμοῦ.

'Η διαγραφή τοῦ ἀριθμοῦ τούτου δὲν συνεπάγεται ἀκύρωσιν μεταβίβασης.

4.4.4.8.3. Σταθμὸς ἀναμεταβίβασης ταινίας, πληροφορούμενος ὅτι μετεβίβασε ταινίαν μὲ δύο ἀναγνωριστικὰ μεταβίβασης καὶ οἱ ἀριθμοὶ χωρίζονται ὑπὸ τμημάτων τοῦ τηλ/τος, καθοδηγεῖ τὸν πληροφοροῦντα σταθμὸν, ὅπως ἀκυρώσῃ τὴν μεταβίβαση καὶ διαγράψῃ τοὺς ἀριθμοὺς, τοῦ τηλεγραφήματος μεταβιβαζομένου ὑπὸ νέον ἀριθμὸν.

4.4.4.8.4. Ταινία ἄνευ ἀριθμοῦ διατρήσεως. Βοηθητικὸς σταθμὸς, πληροφορούμενος ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀναμεταβίβασης, ὅτι μετεβίβασε τηλ/μα ἄνευ ἀριθμοῦ διατρήσεως, καθοδηγεῖ τὸν σταθμὸν ἀναμεταβίβασης, ὅπως ἀκυρώσῃ τὴν μεταβίβαση, ἐπαναλαμβάνει δὲ τὸ τηλ/μα μετὰ τοῦ καταλλήλου ἀριθμοῦ.

4.4.4.8.5. 'Ελλείποντες ἀριθμοί. 'Ο σταθμὸς μεταβίβασης παρέχει τοὺς ἐλλείποντας αὐξόντας ἀριθμοὺς τῶν τηλ/των ἢ τοὺς ἀριθμοὺς διατρήσεως, ὡσάκις τοῦτο αἰτεῖται ὑπὸ σταθμοῦ λήψεως, ἢ καθοδηγεῖ τὸν σταθμὸν λήψεως, ὅπως ὁ ἀριθμὸς ἀφήται λευκός.

4.4.4.9. Ὑπηρεσιακὰ τηλεγραφήματα. Τῶν ὑπηρεσιακῶν τηλ/των προηγῆται ταινία ἐνδείξεως γραμμῆς πορείας, διεκραιουῦνται δὲ ταῦτα ὡς καὶ τὰ λοιπὰ τηλ/τα μεταβίβασης διὰ ταινίας ἀναμεταβίβασης (δρα 4.1.4.10.).

4.4.4.10. Διόρθωσις σφαλμάτων κατὰ τὴν διάρκειαν προετοιμασίας τῆς ταινίας.

4.4.4.10.1. 'Εξαιρέσει τῆς κεφαλίδος, ἐπικεφαλίδος καὶ τῆς διευθύνσεως σφάλματα γενόμενα κατὰ τὴν προπαρασκευὴν διατρήσεως τῶν ταινιῶν (CHAD) διορθοῦνται διὰ τῆς ἐπαναφορᾶς τῆς ταινίας καὶ τῆς ἀπαλείψεως τοῦ σφάλματος διὰ τῆς πιέσεως τοῦ κομβίου LTRS ἐπὶ τοῦ ἀνεπιθυμήτου τμήματος αὐτῆς.

4.4.4.10.1.1. Διὰ τὰς περιπτώσεις, καθ' ἃς λόγῳ τοῦ συστήματος τῶν χρησιμοποιουμένων μηχανημάτων εἶναι

ἀδύνατος ἢ ἐπαναφορὰ τῆς ταινίας, αἱ διορθώσεις γίνονται συμφώνως πρὸς τὴν παρ. 4.4.4.11.1.

4.4.4.10.2. 'Εξαιρέσει τῆς κεφαλίδος, ἐπικεφαλίδος καὶ τῆς διευθύνσεως σφάλματα γενόμενα κατὰ τὴν προπαρασκευὴν τῆς διατρητικῆς ταινίας (CHADLESS) διορθοῦνται συμφώνως πρὸς τὴν παράγρ. 4.4.4.11.1.

4.4.4.10.3. Σφάλματα γενόμενα εἰς τὴν κεφαλίδα, ἐπικεφαλίδα καὶ τὴν διεύθυνσιν, διορθοῦνται διὰ καταστροφῆς τῆς ἐσφαλμένης ταινίας καὶ προετοιμασίας νέας τοιαύτης.

4.4.4.11. Διόρθωσις σφαλμάτων διαρκούσης τῆς διὰ χειρὸς μεταβίβασης ὑπὸ βοθητικῶν σταθμῶν ἐπὶ συγχρόνου λήψεως διατρήτου ταινίας ὑπὸ τοῦ λαμβάνοντος σταθμοῦ.

4.4.4.11.1. 'Ο χειριστὴς βοθητικοῦ σταθμοῦ ἐλέγχει τὴν ἀκρίβειαν τῆς ἐκπομπῆς μέχρι τοῦ τελευταίου χαρακτηρισμοῦ τῆς διευθύνσεως συμπεριλαμβανομένου πρὶν ἢ προχωρήσῃ εἰς τὴν διὰ χειρὸς μεταβίβασην τοῦ ὑπολοίπου ἢ ὑπολοίπων μερῶν τοῦ τηλεγραφήματος.

4.4.4.11.2. Τὰ γενόμενα σφάλματα ἐπὶ τῆς κεφαλίδος, ἐπικεφαλίδος ἢ διευθύνσεως τοῦ τηλεγραφήματος διορθοῦνται διὰ τῆς μεταβίβασης :

α) 2 ἐπανατάξεις φορείου

β) 4 ἀλλαγῶν γραμμῆς.

γ) QTA QTA.

δ) Τῶν καταλλήλων διαδικασιῶν περατώσεως τηλεγραφήματος, ὡς περιγράφονται εἰς τὰς παραγράφους 4.4.1.3.2. καὶ 4.4.4.14.

4.4.4.11.3. Σφάλματα διαπιστωθέντα ἐπὶ τοῦ κειμένου κατὰ τὴν διάρκειαν μεταβίβασης διορθοῦνται ἀμέσως διὰ τοῦ σήματος σφάλματος (Τὸ γράμμα E καὶ τὸ σῆμα «διάστημα» «SPACE» ἐπαναλαμβάνόμενα ἐναλλάξ τρίς), μεταβιβάζεται ἢ τελευταία ὀρθῶς ἐκπεμφθεῖσα λέξις ἢ ὁμάς καὶ εἶτα συνεχίζεται ἢ μεταβίβασις.

4.4.4.12. Διόρθωσις σφαλμάτων εἰς τὸ τέλος τηλ/τος.

4.4.4.12.1. "Όταν ὁ μεταβιβάζων χειριστὴς ἀντιληφθῇ σφάλμα κατὰ τὴν μεταβίβασην τοῦ κειμένου, διορθώνει τοῦτο εἰς τὸ τέλος τοῦ τηλ/ματος. Τοιαῦται διορθώσεις χωρίζονται ἀπὸ τὴν τελευταίαν ὁμάδα κειμένου ἢ ἐπιβεβαίωσιν, ἐὰν ὑπάρχη, διὰ :

α) 2 ἐπανατάξεις φορείου, καὶ

β) 1 ἀλλαγῆς γραμμῆς.

Κατόπιν ἀκολουθεῖ ἢ διόρθωσις, τῆς ὁποίας προηγῆται ἢ σύντμησις COR.

4.4.4.12.2. Οἱ σταθμοὶ προβαίνουν εἰς πᾶσαν ἐνδεειγμένην διόρθωσιν εἰς τὸ ἀντίγραφον τοῦ τηλ/ματος πρὸ τῆς ἐπίδοσέως του ἢ τῆς μεταφορᾶς του εἰς δίκτυα λειτουργοῦντα διὰ χειρὸς.

4.4.4.13. Προπαρασκευὴ ταινίας.

Λαμβάνεται μέριμνα ὅπως πᾶσαι αἱ ταινίαι εἶναι ἀπηλλαγμένα ἐκ γνωστῶν μὴ διορθωμένων σφαλμάτων.

4.4.4.14. Χειρισμοὶ εὐθυγραμμίσεως τηλεγραφημάτων. Πρὸς ἐπιτάχυσιν τῆς διεκπεραιώσεως τηλ/των, μέσω σταθμῶν ἀναμεταβίβασης διὰ ταινίας καὶ ὀρθὴν εὐθυγράμμισην τοῦ χάρτου τῶν τηλετυπικῶν μηχανῶν λήψεως ἐκτελοῦνται οἱ ἀκόλουθοι χειρισμοί :

α) Τῶν τηλεγραφημάτων προηγοῦνται :

I) τοῦλάχιστον 5 διαστήματα.

II) 2 ἐπανατάξεις φορείου.

III) 1 ἀλλαγὴ γραμμῆς.

β) Τὰ τηλ/ματα περατοῦνται ὑπὸ :

I) Δύο ἐπανατάξεις φορείου.

II) Ὁκτὼ ἀλλαγῶν γραμμῆς.

III) Δέκα ἐξ LTRS.

γ) 'Η «ὀδηγὸς ταινία», ὡσάκις χρησιμοποιεῖται, διαχωρίζεται ὑπὸ τοῦ τηλ/ματος διὰ :

I) Δύο ἐπανατάξεις φορείου.

II) Τεσσάρων ἀλλαγῶν γραμμῆς.

III) Ὁκτὼ διαστημάτων.

4.4.4.15. Κεφαλής ταινίας αναμεταβιβάσεως.

4.4.4.15.1. Αναγνωριστικόν μεταβιβάσεως.

4.4.4.15.2. Προς εξασφάλισιν τῆς συνεχείας τῶν αὐξόντων ἀριθμῶν τῶν τηλ/μάτων μεταξύ τῶν σταθμῶν αναμεταβιβάσεως διὰ ταινίας διατηρούντων ἀριθμούς, θὰ γίνεται χρῆσις ἀναγνωριστικοῦ μεταβιβάσεως προηγουμένου τῆς γραμμῆς ἐνδείξεως πορείας καὶ προστιθεμένου εἰς τὸν σταθμὸν ἀναμεταβιβάσεως.

4.4.4.15.3. Τοῦ ἀναγνωριστικοῦ μεταβιβάσεως δὲν γίνεται χρῆσις ὑπὸ τῶν βοηθητικῶν σταθμῶν.

4.4.4.15.4. Ὃπου χρησιμοποιεῖται ταινία ἀναγνωριστικοῦ μεταβιβάσεως τοῦτο προπαρασκευάζεται διὰ συντμήσεως, εἰς ἣν προηγεῖται τὸ χαρακτηριστικὸν ἀναμεταβιβάζοντος σταθμοῦ, ἀκολουθούμενον ὑπὸ τοῦ ἀναγνωριστικοῦ διαύλου καὶ τοῦ αὐξόντος ἀριθμοῦ τηλ)ματος. Μεταξὺ χαρακτηριστικοῦ σταθμοῦ καὶ ἀναγνωριστικοῦ διαύλου ἀφίεται διάστημα.

4.4.4.15.5. Τοῦ ἀναγνωριστικοῦ μεταβιβάσεως προηγούνται :

- α) Τοῦλάχιστον 5 διαστήματα
- β) Δύο ἐπανατάξεις φορείου.
- γ) Μία ἀλλαγὴ γραμμῆς, καὶ ἔπεται
- δ) Τοῦλάχιστον 1 LTRS.

4.4.4.16. Γραμμὴ ἐνδείξεως πορείας.

4.4.4.16.1. Ἐνδείξεις (ἢ ἐνδείξεις) προτεραιότητος διαχωρίζονται ἀπὸ τὸν πρῶτον ἐνδείκτην πορείας, εἰς τῆν γραμμὴν πορείας, ὑπὸ δύο διαστημάτων.

4.4.4.16.2. Ὃταν εἰς τηλ)μα χρησιμοποιοῦνται διάφοροι ἐνδείξεις προτεραιότητος ὁ ἐνδείκτης πορείας, εἰς τὸν ὁποῖον ἔχει δοθῆ ἢ ὑψηλότερα ἐνδείξεις προτεραιότητος, ἀναγράφεται πρῶτος εἰς τὴν γραμμὴν ἐνδείξεως πορείας.

4.4.4.16.3. Οἱ ἐνδείκται πορείας ἐπιλέγονται ἐκ τοῦ καθορισθέντος πίνακος (ὄρα 4.4.4.1.2.).

4.4.4.17. Ἀριθμοὶ διατρήσεως

4.4.4.17.1. Τὰ τηλ)ματα ἀριθμοῦνται κατ' αὐξοντα ἀριθμὸν δι' ἐκάστην θέσιν χειριστοῦ διατρήσεως, ἀδιαφόρως τοῦ προορισμοῦ αὐτῶν. Ἐναρξίς τῶν ἀριθμῶν διατρήσεως γίνεται τὴν 0000 ὥραν καθημερινῶς. Οἱ ἀριθμοὶ διατρῶνται ἐπὶ τῆς ταινίας ὑπὸ τοῦ χειριστοῦ διατρήσεως, εὐθὺς μετὰ τὸ ἀναγνωριστικὸν τοῦ καλοῦντος σταθμοῦ καὶ ἀναγράφονται ἐπὶ τοῦ πρωτοτύπου τοῦ τηλ)ματος.

4.4.4.17.2. Οἱ ἀριθμοὶ διατρήσεως χρησιμοποιοῦνται, ὡσαύτως, πρὸς εξασφάλισιν τῆς συνεχείας τῶν τηλ)των μεταξὺ τοῦ βοηθητικοῦ σταθμοῦ καὶ τοῦ πρώτου σταθμοῦ ἀναμεταβιβάσεως διὰ ταινίας.

4.4.4.17.3. Ὃταν ὑπάρχωσι περισσότεροι τῆς μιᾶς θέσεως χειριστοῦ διατρήσεως, προστίθεται εἰς τὸν αὐξοντα ἀριθμὸν ἓν γράμμα ἀναγνωρίσεως διαύλου πρὸς ἐνδείξιν τῆς χρησιμοποιηθείσης θέσεως.

4.4.4.18. Ὁδηγία μεταβιβάσεως καὶ ἐπίδοσεως. Ὃπου δὲν δύναται νὰ ἐφαρμοσθῆ προκαθορισμένη πορεία, παρέχονται ὁδηγία μεταβιβάσεως πρὸς ὑπόδειξιν τῆς εὐθύνης διὰ τὴν περαιτέρω ἀναμεταβίβασιν ἢ ἐπίδοσιν τηλ)μάτων πολλαπλῆς διευθύνσεως.

4.4.4.19. Ἐπικεφαλὴς, διεύθυνσις, κείμενον καὶ ὁμάς ὑπογραφῆς.

Ἡ ἐπικεφαλὴς, ἡ διεύθυνσις, τὸ κείμενον καὶ ἡ ὁμάς ὑπογραφῆς ἔχουν τὴν διάταξιν, ὡς αὕτη περιγράφεται ἐν παραγρ. 4.1.3.

4.4.4.20. Πέρασ Τηλεγραφήματος.

4.4.4.20.1. Σταθμὸς διατρήσεως ἐπιθυμῶν νὰ ἐπιβεβαιώσῃ τμήμα τηλεγραφήματος, μεταβιβάζει τὴν σύντμησιν CFM, ἀκολουθούμενην ὑπὸ τοῦ ὑπὸ βεβαίωσιν τμήματος τοῦ τηλεγραφήματος, θὰ προηγούνται δὲ τῆς ἐπιβεβαιώσεως οἱ κάτωθι χειρισμοί :

- α) Δύο ἐπανατάξεις φορείου
- β) Μία ἀλλαγὴ γραμμῆς.

4.4.4.20.2. Σταθμὸς διατρήσεως ἐπιθυμῶν τὴν διόρθωσιν οἰοῦντι σφάλματος εἰς τὸ κείμενον, δεικνύει τοῦτο διὰ τῆς συντμήσεως COR ἀκολουθούμενης ὑπὸ τῆς διορ-

θώσεως. Ἡ διόρθωσις ἐκτελεῖται συμφώνως πρὸς τὴν παραγρ. 4.4.4.12.

4.4.4.20.3. Τὸ πέρασ τηλ)τος ἀκολουθεῖται ὑπὸ:

- α) Δύο ἐπανατάξεις φορείου.
- β) Ὁκτὼ ἀλλαγῶν γραμμῆς.
- γ) Δέκα ἐξ LTRS.

4.4.4.20.3.1. Ὃταν ἀπαιτοῦνται ἐπιπρόσθετα σήματα τῶν ἐν παραγράφῳ 4.4.4.20.3. ἀναγραφόμενων, ἵνα εξασφαλίξῃται ὅτι ἡ ταινία προωθείται ἐπαρκῶς ἐκ τοῦ ἀναδιατρητοῦ πρὸς τὸν λαμβάνοντα σταθμὸν, γίνονται τοπικαὶ διευθετήσεις εἰς τὸν λαμβάνοντα σταθμὸν, πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἀνάγκης μεταβιβάσεως τῶν σημάτων τούτων ὑπὸ τοῦ μεταβιβάζοντος σταθμοῦ.

4.4.4.20.3.2. Ὃταν τὰ ὑπὸ τῆς προηγουμένης παραγράφου προβλεπόμενα δὲν δύναται νὰ ἐφαρμοσθῶσι, γίνονται διευθετήσεις μετὰ τοῦ μεταβιβάζοντος σταθμοῦ, ἵνα οὗτος ἀποστέλῃ μετὰ τὸ πέρασ ἐκάστου τηλεγραφήματος ἢ τοῦ τελευταίου τηλεγραφήματος ἐκ σειρᾶς τηλεγραφημάτων. 20 ΓΡΑΜΜΑΤΑ (LTRS) ἐπὶ πλέον τῶν ἐν παραγράφῳ 4.4.4.20.3(γ) ἀναγραφόμενων 16 ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.

4.4.4.21. Σύνταξις Τηλεγραφήματος : Ἡ σύνταξις τηλεγραφήματος εἰς περιπτώσεις ἀναμεταβιβάσεως διὰ ταινίας τυγχάνει ἢ ἀκόλουθος :

Στοιχεῖα καὶ διαχωρισμὸς  
Γραμμῶν (ὡς πρέπει νὰ ἐμ-  
Συστατικά Μέρη Γραμμῆ φαίνωνται εἰς ἕκαστον μέρος  
τοῦ τηλ)ματος).

#### A) ΚΕΦΑΛΙΣ

I) Ἀναγνωριστικὸν μεταβιβάσεως.	1	Ἀναγνωριστικὰ μεταβιβάσεως.
II) Γραμμὴ ἐνδείξεως πορείας.	2	Ἐνδείξεις / εἰς προτεραιότητος, ἐνδείκτης / αἰ πορείας τοῦ σταθμοῦ/ῶν πρὸς ὃν ἀπευθύνεται τὸ τηλ/μα, ἢ λέξις DE, ὁ ἐνδείκτης πορείας τοῦ σταθμοῦ τοῦ προετοιμάσαντος τὴν ταινίαν καὶ ἀριθμὸς διατρήσεως.
III) Ὁδηγία μεταβιβάσεως καὶ παραδόσεως	3	Ἐνδείκτης/αἰ πορείας τοῦ σταθμοῦ/ῶν τῶν ὑπευθύνων διὰ τὴν παράδοσιν ἢ μεταφορὰν καὶ τὸ ἀναγνωριστικὸν/ᾶ τοῦ ἐξυπηρετουμένου/ων σταθμῶν.

#### B) ΕΠΙΚΕΦΑΛΙΣ

4

#### Γ) ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

5

#### Δ) ΚΕΙΜΕΝΟΝ

6

#### E) ΟΜΑΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ (ἐὰν

χρησιμοποιεῖται)

7

#### ΣΤ) ΠΕΡΑΣ

I) Ἐπιβεβαίωσις (ἐὰν ἀπαιτῆται)	8	Ἡ σύντμησις CFM ἀκολουθούμενη ὑπὸ τοῦ ἐπιβεβαιωμένου Τμήματος.
II) Διορθώσεις (ἐὰν ἀπαιτοῦνται)	9	Ἡ σύντμησις COR ἀκολουθούμενη ὑπὸ τῆς διορθώσεως.

4.4.5. Αὐτόματος λειτουργία.

4.4.5.1. Ἡ σειρὰ τῶν ἀπαιτουμένων χαρακτήρων διὰ τὴν θέσιν ἐν λειτουργίᾳ ἢ παῦσιν τῶν συσκευῶν τῶν χρησιμοποιουμένων εἰς τὴν αὐτόματον σύνδεσιν ἢ αὐτόματον ἀναμεταβίβασιν ἀποφασίζεται διὰ συμφωνίας μεταξύ τῶν ἐνδιαφερομένων γραφείων.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 5.

## Κινητή 'Αεροναυτική 'Υπηρεσία

## 5.1. Γενικά

## 5.1.1. 'Ωραι 'Υπηρεσίας

Κατά την διάρκειαν τῆς πτήσεως οἱ σταθμοὶ τῶν ἀεροσκαφῶν ἐκτελοῦν συνεχῆ ἀκρόασι, ἐργαζόμενοι ἐπὶ τῆς καταλλήλου ραδιοσυχνότητος. Οἱ σταθμοὶ τῶν ἀεροσκαφῶν δὲν ἐγκαταλείπουν τὴν ἀκρόασι χωρὶς νὰ εἰδοποιεῖν περὶ τούτου τὸν σταθμὸν ἀσυρμάτου ἀερεπιγείου ἐλέγχου, παρεκτός διὰ λόγους ἀσφαλείας.

## 5.1.2. Συχνότητες πρὸς χρῆσιν

5.1.2.1. 'Ο σταθμὸς ἀσυρμάτου ἀερεπιγείου ἐλέγχου ἐκλέγει τὴν συχνότητα, ἢ ὑποία ὑπὸ ἑκατάς συνθήκας χρησιμοποιεῖται ὑπὸ σταθμῶν ἀεροσκαφῶν ἐργαζομένων ὑπὸ τὸν ἑλεγχον αὐτοῦ.

5.1.2.1.1. 'Ο σταθμὸς ἀσυρμάτου ἀερεπιγείου ἐλέγχου ἐκλέγειν κατὰ τὰ ἐν τῇ προηγουμένη παραγράφῳ ὑψηλὴν τινα συχνότητα, δέον νὰ λαμβάνη ὑπ' ὄψιν τὰ σχετικά δεδομένα διαδόσεως ἠλεκτρομαγνητικῶν κυμάτων, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀπόστασι, ἐπὶ τῆς ὑποίας δέον νὰ λάβῃ χώραν ἡ ἐπικοινωνία.

5.1.2.1.2. "Όταν συχνότης τις ἐκλεγείσῃ ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ ἀσυρμάτου ἀερεπιγείου ἐλέγχου ἢ ὑπὸ ἄλλου ἀεροναυτικοῦ σταθμοῦ ἀποδεικνύεται ἀκατάλληλος διὰ ἐπικοινωνίαν, ὁ σταθμὸς ἀερ]φους προτείνει συχνότητα ἐναλλαγῆς διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως καταλλήλου φράσεως ἢ σήματος Q.

5.1.2.2. 'Απαγορεύεται ἡ μετάδοσις τηλεγραφημάτων ἐπὶ συνηθῶν τῆς Κινητῆς 'Αεροναυτικῆς 'Υπηρεσίας, ὡσάκις αἱ Σταθεραὶ 'Αεροναυτικαὶ 'Υπηρεσίαι ἐξυπηρετοῦν τὸν ἐπιδιωκόμενον σκοπόν.

## 5.1.3. Δοκιμαί

5.1.3.1. Σταθμὸς ἀεροσκάφους πρὸ τῆς ἀποστολῆς σημάτων, πρὸς ἐκτέλεσιν δοκιμῶν ἢ ρυθμισιν, δυναμένων νὰ παρεμβληθῶν εἰς τὴν ἐργασίαν τοῦ πλησιεστέρου ἀεροναυτικοῦ σταθμοῦ, αἰτεῖται τὴν συγκατάθεσιν τούτου.

5.1.3.2. Σταθμὸς τῆς Κινητῆς 'Αεροναυτικῆς 'Υπηρεσίας, προκειμένου διὰ ρυθμισιν πομποῦ πρὸ κλήσεων ἢ ρυθμισιν δέκτου, νὰ δώσῃ σήματα δοκιμῶν, ταῦτα δέον ὅπως μὴ διαρκῶσι πλέον τῶν 10 δευτερολέπτων.

Τὰ σήματα ταῦτα ἀποτελοῦνται ἐκ σειρῶν VVV εἰς τὴν ραδιοτηλεγραφίαν ἢ ἐκ προφορικῶν ἀριθμῶν (γουν, τού, τρήϊ κ.λ.π.) εἰς τὴν ραδιοτηλεφωνίαν, ἀκολουθουμένων ὑπὸ τοῦ χαρακτηριστικοῦ τοῦ σταθμοῦ τοῦ ἐκπέμποντος τὰ σήματα δοκιμῆς.

## 5.1.4. 'Αποκατάστασις ἐπικοινωνίας

5.1.4.1. 'Η εὐθύνη τῆς ἀποκαταστάσεως ἐπικοινωνίας ἀνήκει εἰς τὸν σταθμὸν ἀσυρμάτου, τὸν ἔχοντα ἐργασίαν πρὸς μεταβίβασιν.

5.1.4.2. Οἱ σταθμοὶ τῶν ἀεροσκαφῶν ἐπικοινωνοῦν μετὰ τοῦ ἀντιστοίχου σταθμοῦ ἀσυρμάτου ἀερεπιγείου ἐλέγχου τῆς περιοχῆς πτήσεως, πλὴν τῶν περιπτώσεων τῶν ἐπομένων ἐδαφίων.

5.1.4.2.1. Οἱ σταθμοὶ ἀεροσκαφῶν δύνανται νὰ ἐπικοινωνοῦν μετ' ἄλλων ἀεροναυτικῶν, σταθμῶν ἐάν οὕτως ἢ ἐργασία διεκπεραιούται ἀποδοτικώτερον ἢ διὰ τῆς ἐπικοινωνίας μετὰ τοῦ σταθμοῦ ἀσυρμάτου ἀερεπιγείου ἐλέγχου.

5.1.4.2.2. 'Επὶ μὴ κανονικῶν συνθηκῶν, οἱ σταθμοὶ ἀερ]φῶν δύνανται νὰ χρησιμοποιήσωσιν οἰαδήποτε διατιθέμενα μέσα ἀναμεταβίβασεως διὰ τὴν μεταβίβασιν τηλεγραφημάτων πρὸς σταθμὸν ἀσυρμάτου ἀερεπιγείου ἐλέγχου. Ὁμοίως σταθμὸς ἀσυρμάτου ἀερεπιγείου ἐλέγχου δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ οἰαδήποτε διατιθέμενα μέσα ἀναμεταβίβασεως πρὸς μεταβίβασιν τηλεγραφημάτων πρὸς σταθμοὺς ἀεροσκαφῶν.

5.1.4.3. 'Επὶ συγχρόνου κλήσεως ὑπὸ διαφόρων σταθμῶν ἀερ]φῶν τοῦ αὐτοῦ ἀεροναυτικοῦ σταθμοῦ, ὁ τελευταῖος προσδιορίζει τὴν σειρὰν ἐπικοινωνίας.

5.1.4.4. Πλὴν τῆς περιπτώσεως παρεμβολῆς ἀεροναυτικοῦ σταθμοῦ, ἡ διάρκεια ἐπικοινωνίας μεταξὺ σταθμῶν ἀεροσκαφῶν καθορίζεται ὑπὸ τὸν λαμβάνοντα.

5.1.4.5. 'Επὶ ἀναγκαίας προσωρινῆς διακοπῆς τῆς ἐπικοινωνίας, τὸ ἀερ]φος εἰδοποιεῖ περὶ τούτου προηγουμένως τὸν σταθμὸν ἀσυρμάτου ἀερεπιγείου ἐλέγχου, ἐάν καθίσταται δυνατὸν, διὰ τῆς καταλλήλου φράσεως ἢ σήματος Q, ἀκολουθούμενον ὑπὸ τῆς ὥρας, καθ' ἣν ὑπολογίζει ὅτι θὰ ἐπαναλάβῃ τὴν ἐπικοινωνίαν.

5.1.4.5.1. Καθισταμένης δυνατῆς ἐπαναλήψεως τῆς ἐκπομπῆς, τὸ ἀερ]φος εἰδοποιεῖ σχετικῶς τὸν σταθμὸν ἀσυρμάτου ἀερεπιγείου ἐλέγχου διὰ τῆς καταλλήλου φράσεως ἢ σήματος Q.

5.1.4.6. 'Επὶ παρατάσεως τῆς προσωρινῆς διακοπῆς ἐπικοινωνίας πέραν τῆς ἀρχικῶς σημαυθείσης, πλησιαζούσης τῆς ὥρας αὐτῆς ἢ κατ' αὐτήν, ὁ σταθμὸς ἀερ]φους μεταβιβάζει τὴν νέαν προβλεπομένην ὥραν ἐπαναλήψεως τῆς ἐπικοινωνίας διὰ καταλλήλου φράσεως ἢ σήματος Q.

## 5.1.5. 'Αδυναμία ἐπικοινωνίας.

5.1.5.1. 'Επὶ ἀδυναμίας ἐπαρῆς σταθμοῦ ἀερ]φους μετὰ τοῦ ἀεροναυτικοῦ σταθμοῦ ἐπὶ τῆς ἐκλεγείσης συχνότητος, ὁ πρῶτος καταβάλλει προσπάθειαν ἀποκαταστάσεως ταύτης ἐπὶ ἄλλης συχνότητος, ἀντιστοιχούσης εἰς τὴν διαδρομήν.

5.1.5.2. Μὴ καθισταμένης δυνατῆς ἀποκαταστάσεως ἐπαρῆς ἀεροναυτικοῦ σταθμοῦ μετ' ἑνὸς ἀερ]φους, καταβάλλεται προσπάθεια ὅπως ἀναμεταβιβασθῇ ἡ ἐργασία μέσῳ ἑτέρου ἀεροναυτικοῦ σταθμοῦ ἢ σταθμοῦ ἀερ]φους μετὰ τοῦ ὁποίου εἶναι δυνατὴ ἡ ἐπικοινωνία.

'Επὶ ἀποτυχίας τῶν προσπαθειῶν εἰδοποιεῖται σχετικῶς ὁ ἐκδότης τοῦ τηλεγραφήματος.

6.1.5.2.1. "Όταν τηλεγράφημα, ἀπευθυνόμενον συμφώνως πρὸς τὴν παραγρ. 5.2.1.2.2., λαμβάνεται ὑπὸ ἀεροναυτικοῦ σταθμοῦ συμπεριλαμβανομένου ἐν τῇ διεύθυνσει καὶ ἔταν ὁ σταθμὸς ἀμέσως μετὰ τὴν λήψιν ἀδυνατεῖ νὰ ἐπικοινωνήσῃ μετὰ τοῦ ἀεροσκάφους διὰ τὸ ὅποιον τὸ τηλεγράφημα προορίζεται, τοῦτο προωθεῖται εἰς ἕτερον ἀεροναυτικὸν σταθμὸν διὰ τὸν ὅποιον εἶναι βέβαιον ἢ ἐλπίζεται ὅτι δύναται νὰ ἐπικοινωνήσῃ μετὰ τοῦ ἀεροσκάφους.

'Η ἀνωτέρω διαδικασία δὲν ἀποκλείει τὴν μεταβίβασιν, ὑπὸ τοῦ προωθήσαντος ἀεροναυτικοῦ σταθμοῦ, τοῦ πρωτοτύπου τηλεγραφήματος εἰς τὸ ἀεροσκάφος, εἰς ὃ ἀπευθύνεται ἐάν βραδύτερον οὗτος δυνήθῃ νὰ ἐπικοινωνήσῃ μετὰ τοῦ ἀεροσκάφους.

5.1.5.2.2. 'Εάν ὁ ἀεροναυτικὸς σταθμὸς εἰς ὃν ἀπευθύνεται τὸ τηλεγράφημα, συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 5.2.1.2.2., ἀδυνατεῖ νὰ προωθήσῃ τοῦτο συμφώνως πρὸς τὰ ἐν τῇ παραγράφῳ 5.1.5.2.1. διαλαμβανόμενα, εἰδοποιεῖται ὁ σταθμὸς ἐκδόσεως τοῦ τηλεγραφήματος.

5.1.5.2.3. Εἰς περιπτώσεις ἐφαρμογῆς τῶν ὑπὸ τῆς παραγράφου 5.1.5.2.1. διαλαμβανομένων, ὁ προωθῶν τὸ τηλεγράφημα ἀεροναυτικὸς σταθμὸς διορθώνει τὴν διεύθυνσιν τοῦ τηλεγραφήματος, διὰ τῆς ἀντικαταστάσεως τῆς οἰκείας συντημέσεως πόλεως ὑπὸ (ἴδε 4.1.3.4.1.) τῆς τοιαύτης τοῦ ἀεροναυτικοῦ σταθμοῦ, εἰς ὃν πρόκειται τοῦτο νὰ προωθηθῇ.

5.1.5.2.4. 'Αποτυχούσης τῆς διαδικασίας τῆς παραγρ. 5.1.5.2., πᾶν τηλεγράφημα περιέχον πληροφορίας ἑτέρας τῶν ἐξουσιοδοτήσεων ἢ ὁδηγιῶν τῶν ἐκδιδόμενων ὑπὸ τῶν 'Υπηρεσιῶν 'Ελέγχου Ε.Κ., μεταβιβάζεται διὰ τυφλῆς ἐκπομπῆς ἐπὶ συχνότητος ἢ συνηθῶν, ἐφ' ὧν πιστεύεται ὅτι τὸ ἀεροσκάφος ἀκοῦται.

5.1.5.2.4.1. 'Εξουσιοδοτήσεις ἢ ὁδηγίαι ἐκδοθεῖσαι ὑπὸ 'Υπηρεσιῶν 'Ελέγχου 'Εναερίου Κυκλοφορίας, μεταβιβάζονται πρὸς ἀεροσκάφη διὰ τυφλῆς ἐκπομπῆς μόνον τῇ εἰδικῇ αἰτήσει τοῦ ἐκδότου.

5.1.5.3. Σταθμὸς ἀεροσκάφους μὴ δυνάμενος ν' ἀποκαταστήσῃ ἐπικοινωνίαν, λόγω βλάβης τοῦ δέκτου, μεταδίδει ἀναφορὰς περιοδικῶς εἰς τὰς ὠρισμένας ὥρας καὶ θέσεις ἐπὶ τῆς ἐν χρήσει συχνότητος.

5.1.5.4. 'Ο σταθμὸς ἀσυρμάτου ἀερεπιγείου ἐλέγχου εἰδοποιεῖ τὸ ἀρμόδιον Γραφεῖον 'Ελέγχου 'Εναερίου Κυκλοφορίας ὡς καὶ τὴν ἐπιχείρησιν ἐκμεταλλεύσεως ἀεροσκαφῶν τὸ ταχύτερον δυνατὸν περὶ οἰαδήποτε ἐλλείψεως δυνατότητος ἀερεπιγείου ἐπικοινωνίας.

5.1.6. Κατηγορία Τηλεγραφήματων.

Ἡ Κινητὴ Ἀεροναυτικὴ Ὑπηρεσία διεκπεραιοῖ τὰς ἀκολούθους κατηγορίας τηλεγραφήματων :

- α) Τηλεγραφήματα κινδύνου καὶ ἐργασίας κινδύνου.
- β) » ἐπείγουσης ἀνάγκης.
- γ) » ἀσφαλείας.
- δ) Ἐπικοινωνίας σχετικὰς μετὴν ραδιογωνιομετρίαν.
- ε) Τηλεγραφήματα σχετικὰ μετὴν ἀσφάλειαν πτήσεων.
- στ) » Μετεωρολογικά.
- ζ) » σχετικὰ μετὴν κανονικότητα πτήσεων.

Τὰ NOTAM ἀντιστοιχοῦν εἰς οἰανδήποτε τῶν ἀνωτέρω κατηγοριῶν ἀπὸ (γ) μέχρι καὶ (ζ): Ἡ ἀπόφασις ἀναφορικῶς πρὸς τὴν κατηγορίαν ἐν τῇ ὁποίᾳ δέον νὰ συμπεριληφθῇ ἐν NOTAM, ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὸ περιεχόμενον αὐτοῦ καὶ τὴν σημασίαν του διὰ τὸ πρὸς ὃ ἀπευθύνεται ἀεροσκάφος.

5.1.6.1. Ἡ διεκπεραίωσις τῶν τηλεγραφήματων καὶ τῆς ἐργασίας κινδύνου γίνεται συμφώνως πρὸς τὰς προβλέψεις τῆς παραγρ. 5.4.

5.1.6.2. Ἡ διεκπεραίωσις τῶν τηλεγραφήματων καὶ τῆς ἐργασίας ἐπείγουσης ἀνάγκης γίνεται συμφώνως πρὸς τὰς προβλέψεις τῆς παραγράφου 5.5.

5.1.6.3. Τὰ τηλεγραφήματα ἀσφαλείας διεκπεραιοῦνται συμφώνως πρὸς τὰς προβλέψεις τῆς παραγράφου 5.6.

5.1.6.4. Ἐπικοινωνίαι ἀφορῶσαι μετὴν ραδιογωνιομετρίαν διεκπεραιοῦνται συμφώνως πρὸς τὸ κεφάλαιον 6.

5.1.6.5. Τηλεγραφήματα ἀσφαλείας πτήσεων.

Τὰ τηλεγραφήματα ἀσφαλείας πτήσεων περιλαμβάνουν τ' ἀκόλουθα :

- 1) Τηλεγραφήματα Ἐλέγχου Ἐναερίου Κυκλοφορίας
- 2) Ἀναφοράς θέσεως διδομένας παρ' ἀεροσκαφῶν.
- 3) Τηλεγραφήματα ἐκδιδόμενα παρ' ἐπιχειρήσεως ἐκμεταλλεύσεως ἀερ/φῶν ἢ παρ' ἀερ/φους καὶ ὄντα ἀμέσως ἐνδιαφέροντος διὰ τι ἀερ/φος ἐν πτήσει.

5.6.1.6.6. Τηλεγραφήματα μετεωρολογικά.

Τὰ Μετεωρολογικά τηλεγραφήματα περιλαμβάνουν πληροφορίας μετεωρολογικάς, προοριζομένας δι' ἀεροσκάφη ἢ προερχομένας ἐξ ἀερ/φῶν.

5.1.6.7. Τηλεγραφήματα σχετικὰ μετὴν κανονικότητα πτήσεων.

Τὰ σχετικὰ μετὴν κανονικότητα πτήσεων τηλεγραφήματα περιλαμβάνουν τ' ἀκόλουθα :

- 1) Τηλεγραφήματα σχετικὰ μετὴν ἀλλαγὰς τοῦ ὥραριου δρομολογίων.
- 2) Τηλεγραφήματα σχετικὰ μετὰ ἐξυπηρετήσεις διὰ τὰ ἀεροσκάφη.
- 3) Ὁδηγίαι πρὸς ἀντιπροσώπους ἐπιχειρήσεων ἐκμεταλλεύσεως ἀεροσκαφῶν ἀφορῶσας τροποποιήσεις εἰς τὰς ἀνάγκας τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος, προκαλουμένας ἐξ ἀναποφεικτῶν παρεκκλίσεων ἐκ τοῦ κανονικοῦ ὥραριου τῶν δρομολογίων.

Εἰδικαὶ ἀπαιτήσεις ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος δὲν γίνονται ἀποδεκταὶ εἰς τὸν τύπον τοῦτον τοῦ τηλ/τος.

- 4) Τηλεγραφήματα σχετικὰ μετὰ ἐκτάκτους προσγειώσεις.
- 5) Τηλεγραφήματα σχετικὰ μετὰ ἐξαρτήματα καὶ ὑλικά, ἀπαιτούμενα ἐπείγοντως ὑπὸ ἀεροσκαφῶν.
- 6) Τηλεγραφήματα σχετικὰ μετὴν λειτουργίαν ἢ τὴν συντήρησιν τῶν ἐγκαταστάσεων ἢ ὑπηρεσιῶν, οὐσιώδη μετὴν ἀσφάλειαν ἢ τὴν κανονικότητα τῶν πτήσεων.

5.1.7. Σειρὰ προτεραιότητος.

5.1.7.1. Ἡ σειρὰ προτεραιότητος διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ἐπικοινωνιῶν καὶ τὴν μεταβίβασιν τηλεγραφήματων ἐν τῇ Κινητῇ Ἀεροναυτικῇ Ὑπηρεσίᾳ εἶναι ἡ ἀκόλουθος :

Εἶδος Τηλεγραφήματος	Ραδιοτη-	Ραδιοτη-
	λεγραφικὸν	λεφωνι-
	Σῆμα	Σῆμα

- 1) Κλήσεις κινδύνου, τηλεγραφήματα κινδύνου καὶ ἐργασία κινδύνου **SOS MAYDAY**

- 2) Τηλεγραφήματα ἐπείγουσης ἀνάγκης **XXX PAN**
- 3) » ἀσφαλείας **TTT SECURITE**
- 4) Ἐπικοινωνίαι σχετικαὶ μετὸν ραδιογωνιομετρίαν — —
- 5) Τηλεγραφήματα σχετικὰ μετὴν ἀσφάλειαν τῶν πτήσεων — —
- 6) Τηλεγραφήματα μετεωρολογικά — —
- 7) » σχετικὰ μετὴν κανονικότητα τῶν πτήσεων — —

Τὰ NOTAM ἀντιστοιχοῦν εἰς οἰανδήποτε τῶν προτεραιότητων (3) ἕως καὶ (7). Ἡ ἀπόφασις ὡς πρὸς τὴν προτεραιότητα, ἣτις δέον νὰ δοθῇ, ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὸ περιεχόμενον τοῦ NOTAM καὶ ἀπὸ τὴν σημασίαν του διὰ τὸ πρὸς ὃ ἀπευθύνεται ἀεροσκάφος.

5.1.7.2. Τηλεγραφήματα τῆς αὐτῆς προτεραιότητος μεταβιβάζονται κατὰ τὴν σειρὰν λήψεως πρὸς μεταβίβασιν.

5.2. Διαδικασία Ραδιοτηλεγραφίας εἰς τὴν Κινητὴν Ἀεροναυτικὴν Ὑπηρεσίαν.

5.2.1. Σύνθεσις τηλ/μάτων.

5.2.1.1. Τηλεγραφήματα διεκπεραιοῦμενα ὁλοσχερῶς ὑπὸ τῆς κινητῆς ἀεροναυτικῆς ὑπηρεσίας καὶ κατὰ τὸν προκαθορισθέντα τρόπον διανομῆς τῆς παραγρ.3.3.9. περιλαμβάνουν τὰ ἀκόλουθα μέρη καὶ κατὰ τὴν κατωτέρω σειρὰν :

- α) Κλήσεις (ἴδε 3.9.2.)
- β) Κείμενον (ἴδε 3.8.)

Εἰς τὰ τοιαύτης φύσεως τηλεγραφήματα, ἡ κλήσις ὑποδηλοῖ τὸν σταθμὸν τῆς ἐκδόσεως.

5.2.1.2. Τηλεγραφήματα, ἅτινα χρῆζονται διεκπαιριώσεως μέσῳ τῆς σταθερᾶς ἀεροναυτικῆς ὑπηρεσίας διὰ τὴν περαιτέρω προώθησιν αὐτῶν πρὸς τὸν προορισμὸν των καὶ τὰ ὁποῖα δὲν διεκπεραιοῦνται συμφώνως πρὸς τὸν προκαθορισθέντα τρόπον διανομῆς τῆς παραγρ. 3.3.9. συντίθενται, ὡς ἀκολούθως :

5.2.1.2.1. Τηλεγραφήματα ἐκδιδόμενα ὑπὸ ἀεροσκαφῶν.

Ταῦτα ἀποτελοῦνται ἐκ τῶν κάτωθι μερῶν, κατὰ τὴν ἀκόλουθον σειρὰν :

- ι) Ἐπικεφαλίδα. ....
- ii) Διεύθυνσιν. ....
- iii) Κείμενον. ....
- iv) Ὁμάδα ὑπογραφῆς (ἐὰν ὑπάρχη).

5.2.1.2.1.1. Ἡ ἐπικεφαλὴ συνίσταται ἐκ τῆς συντμησεως τοῦ σταθμοῦ ἐκδόσεως, συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 4.1.3.3.1.1. (ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικῶς ἐφαρμόσιμον).

5.2.1.2.1.2. Ἡ διεύθυνσις περιλαμβάνει τὰ κάτωθι μέρη κατὰ τὴν ἀκόλουθον σειρὰν :

- ι) σύντμησιν διευθύνσεως ὀνόματος ὀργανισμοῦ.
- ii) ὄνομα τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ (σύντμησις ὀνόματος τόπου).

5.2.1.2.1.3. Τὸ κείμενον συντάσσεται συμφώνως πρὸς τὴν παραγρ. 3.8.

5.2.1.2.1.4. Ἡ ὑπογραφή, ἐὰν ὑπάρχη, τίθεται συμφώνως πρὸς τὴν παραγρ. 4.1.3.6.

5.2.1.2.2. Τηλεγραφήματα ἀπευθυνόμενα πρὸς ἀεροσκάφη

Ὅταν τηλεγράφημα ἀπευθύνεται πρὸς ἀεροσκάφος ἐν πτήσει καὶ ἀπαιτεῖται διεκπεραίωσις αὐτοῦ διὰ τῶν δικτύων τῆς Σταθερᾶς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας, πρὶν ἢ τοῦτο ἀναμεταβιβασθῇ μέσῳ τῆς κινητῆς ὑπηρεσίας ὑπὸ ἐνὸς ἀεροναυτικοῦ σταθμοῦ, δέον νὰ περιλαμβάνη μίαν εἰδικὴν διεύθυνσιν, ἣτις συντάσσεται ὑπὸ τοῦ ἐκδότου συμφώνως πρὸς τὴν παρ. 4.1.3.3. (ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν) καὶ τὰς παραγρ. 4.1.3.4. ἕως 4.1.3.7. συμπεριλαμβανομένης.

5.2.2. Κλήσις

Κατὰ τὴν ἀποκατάστασιν ἐπικοινωνίας διὰ ραδιοτηλεγραφίας θὰ χρησιμοποιηθῇ τὸ πλῆρες ἐκ 5 γραμμάτων χαρακτηριστικὸν κλήσεως ἀερ/φῶν. Μετὰ τὴν ἐπίτευξιν τῆς ἐπικοινωνίας δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ συντετμημένον χαρακτηριστικόν, ἀποτελούμενον ἐκ τοῦ πρώτου καὶ τῶν

δύο τελευταίων γραμμάτων τοῦ χαρακτηριστικοῦ κλήσεως τοῦ ἀεροσκάφους, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι δὲν πρόκειται νὰ ἐπέλθῃ σύγχυσις.

### 5.2.3. Γνωστοποιήσις λήψεως

Ὁ λαμβάνων χειριστὴς δὲν μεταβιβάζει γνωστοποίησιν λήψεως, μέχρι βεβαιώσεως ὅτι τὸ ληφθὲν τηλ/μα εἶναι πλήρες. Ἡ λήψις τηλ/τος τινὸς γνωστοποιεῖται διὰ τῆς μεταβιβάσεως τοῦ χαρακτηριστικοῦ κλήσεως ἀσυρμάτου τοῦ γνωστοποιούντος τὴν λήψιν σταθμοῦ, ἀκολουθουμένου ὑπὸ τοῦ σήματος R καὶ τοῦ σήματος AR ἢ K.

5.3. Διαδικασίαι Ραδιοτηλεφωνίας εἰς τὴν Κινητὴν Ἀεροναυτικὴν Ὑπηρεσίαν.

### 5.3.1. Χρησιμοποιουμένη γλῶσσα.

5.3.1.1. Αἱ ἀερεπίγειοι ἐπικοινωνίαι διὰ ραδιοτηλεφωνίας γίνονται εἰς τὴν γλῶσσαν τοῦ ἐπιγείου σταθμοῦ.

5.3.1.2. Πλὴν τῆς Ἑλληνικῆς, χρησιμοποιεῖται καὶ ἡ Ἀγγλικὴ γλῶσσα, ἐκδιδομένων σχετικῶν ἀγγελιῶν τοῖς ἀεροναυτιλλομένοις.

5.3.1.3. Ἐάν, κατ' ἐξαιρέσιν τῆς παραγρ. 5.3.1.2., χρησιμοποιεῖται καὶ ἑτέρα γλῶσσα, διατίθενται τῇ Ὑπηρεσίᾳ ὑπὸ τῆς ἐνδιαφερομένης ἀεροπορικῆς ἐπιχειρήσεως διερμηνεῖς εἰς οὓς παρέχεται πᾶσα διευκόλυνσις ἐπιτελέσεως τοῦ ἔργου των ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ ραδιοτηλεφωνητοῦ ὑπηρεσίας, χρησιμοποιουμένων πάντοτε τῶν ἐν χρήσει φράσεων τῶν ἐγχειριδίων ἀεροναυτικῶν πληροφοριῶν.

5.3.2. Συλλαβισμὸς τῶν λέξεων εἰς τὴν Ραδιοτηλεφωνίαν.

Διὰ τὸν ἐν τῇ ραδιοτηλεφωνίᾳ συλλαβισμὸν κυρίων ὀνομάτων, ὑπηρεσιακῶν συντμήσεων καὶ λέξεων, τῶν ὁποίων τὸ ἀντιληπτὸν εἶναι ἀμφίβολον χρησιμοποιεῖται τὸ ἀκόλουθον ἀλφάβητον :

A - Alfa (Ἄλφα)	N - November (Νοβέμπα)
B - Bravo (Μπράβο)	O - Oscar (Ὅσκαρ)
C - Charlie (Τσάρλυ)	P - Papa (Παπά)
D - Delta (Ντέλτα)	Q - Quebec (Κεμπέκ)
E - Echo (Ἔκο)	R - Romeo (Ρόμηο)
F - Foxtrot (Φόξτροτ)	S - Sierra (Σιέρα)
G - Golf (Γκόλφ)	T - Tango (Τάν-γκό)
H - Hotel (Χοτέλ)	U - Unifom (Γιούνιφορμ)
I - India (Ἴν-ντια)	V - Victor (Βίκτωρ)
J - Juliet (Τζουλιέτ)	W - Whiskey (Γουίτσκυ)
K - Kilo (Κίλο)	X - Ex-Ray (Ἐξ-Ραίη)
L - Lima (Λίμα)	Y - Yankee (Γιάν-κη)
M - Mike (Μάικ)	Z - Zulu (Ζούλου)

5.3.3. Μεταβίβασις τῶν ἀριθμῶν εἰς τὴν ραδιοτηλεφωνίαν.

### 5.3.3.1. Μεταβίβασις τῶν ἀριθμῶν.

5.3.3.1.1. Ἄπαντες οἱ ἀριθμοί, ἐκτὸς τῶν ἀκεραίων χιλιάδων, μεταβιβάζονται διὰ τῆς προφορᾶς ἐκάστου ψηφίου κεχωρισμένως.

Αἱ ἀκεραῖαι χιλιάδες μεταβιβάζονται διὰ τῆς προφορᾶς ψηφίου τοῦ ἀριθμοῦ τῶν χιλιάδων ἀκολουθουμένων ὑπὸ τῆς λέξεως «THOUSAND».

5.3.3.1.2. Οἱ περιέχοντες δεκαδικὸν κόμμα ἀριθμοὶ μεταβιβάζονται κατὰ τὸ ἐν τῇ παραγρ. 5.3.3.1.1. καθορισμένον τρόπον, τοῦ δεκαδικοῦ κόμματος ἀπαγγελομένου εἰς τὴν κατάλληλον θέσιν διὰ τῆς λέξεως «DECIMAL».

### 5.3.3.2. Ἐπαλήθευσις τῶν ἀριθμῶν.

5.3.3.2.1. Δι' ἐπαλήθευσιν ἀκριβοῦς λήψεως μεταβιβασθέντων ἀριθμῶν, ὁ μεταβιβάζων :

α) Ἐπαναλαμβάνει ὅλους τοὺς ἀριθμοὺς κατὰ τὰ ἐν παραγρ. 5.3.3.1.

β) Αἰτεῖται ἀπὸ τὸν λαμβάνοντα χειριστὴν ἐπανάληψιν τῶν ἀριθμῶν.

### 5.3.3.3. Προφορὰ τῶν ἀριθμῶν.

5.3.3.3.1. Ἐφαρμοζομένων τῶν διατάξεων τῆς παραγρ. 5.3.1.2., οἱ ἀριθμοὶ μεταβιβάζονται διὰ τῆς κάτωθι προφορᾶς, τονιζομένων τῶν κεφαλαίων τῶν συλλαβῶν τοῦ πίνακος 5.3.3.3.2.

5.3.3.3.2. Ἐν περιπτώσει χρήσεως τῆς Ἀγγλικῆς γλώσσης, ἐφαρμόζεται ἡ προφορὰ ἢ ἀναγραφομένη εἰς 5.3.3.3.1.

Ἀριθμὸς	Προφορὰ	
0	ZE-RO	ZHI-PO
1	WON	ΓΟΥΩΝ
2	TOO	ΤΟΥ
3	THREE	ΤΡΗΙ
4	FOW-ER	ΦΟ-α
5	FIFE	ΦΑ-ΙΦ
6	SIX	ΣΙΞ
7	SEV-EN	ΣΕΒ'ν
8	AIT	ΕΙΤ
9	NIN-ER	ΝΑΙ-να
	DECIMAL	DAY-SEE-MAI
	THOUSAND	TOU-SAND
		NTEI-SH-MAA
		TAOU-ZENT

### 5.3.4. Τεχνικὴ μεταβιβάσεως.

5.3.4.1. Αἱ μεταβιβάσεις πραγματοποιοῦνται ὑπὸ μορφήν περιεκτικὴν διὰ τῆς προβλεπομένης φρασεολογίας καὶ μὲ τὸν τόνον συνήθους φρασεολογίας.

5.3.4.2. Πρὸς ἀποφυγὴν μὴ ἀναγκαιουσῶν μεταβιβάσεων, μέσῳ δικτύων Σταθερᾶς Ἀεροναυτικῆς Τηλεπικοινωνίας, τηλεγραφημάτων λαμβανομένων ἐξ ἀεροσκαφῶν, οἱ ἀεροναυτικοὶ σταθμοὶ πρὸς τοὺς ὁποίους ἀπευθύνονται ταῦτα ἢ μέσῳ τῶν ὁποίων πρόκειται νὰ κατευθυνθοῦν δέον ὕψως, ὡσάκις εἶναι ἐφικτόν, ἀκροῦνται τῶν εἰρημένων τηλεγραφημάτων καὶ γνωρίζουν λήψιν των πρὸς τὸν ἀεροναυτικὸν σταθμόν, ὅστις εὐρίσκεται ἐν ἐπικοινωνίᾳ μετὰ τοῦ ἀερ/φους. Ἡ κατὰ τὰ ὡς ἄνω βεβαίωσις λήψεως γνωρίζεται ἐντὸς ἐνὸς λεπτοῦ ἀπὸ τῆς περατώσεως τῆς μεταβιβάσεως, ἀποτελεῖται δὲ ἀπὸ τὴν ταυτότητα τοῦ γνωρίζοντος λήψιν σταθμοῦ, ἀκολουθουμένην ἀπὸ τὸ χαρακτηριστικὸν τοῦ ἀερ/φους, τοῦ ὁποίου ἠκούσθη τὸ τηλ/μα.

5.3.4.2.1. Ὁ ἀεροναυτικὸς σταθμὸς, ὁ ἐπικοινωνῶν μετὰ τοῦ ἀεροσκάφους δὲν θὰ πρέπει νὰ ζητῇ τὴν ὡς ἄνω βεβαίωσιν λήψεως, ἀλλὰ νὰ ἀποστέλῃ τὸ τηλεγράφημα εἰς τὸ δίκτυον Σταθερᾶς Ἐπικοινωνίας, ἐφ' ὅσον δὲν ἔλαβε ταύτην βεβαίωσιν λήψεως, ἐντὸς ἐνὸς λεπτοῦ.

### 5.3.5. Σύνθεσις τηλεγραφημάτων.

5.3.5.1. Τηλεγραφήματα διεκπεραιούμενα ἀποκλειστικῶς ὑπὸ τῆς κινητῆς ἀεροναυτικῆς ὑπηρεσίας καὶ τηλεγραφήματα διεκπεραιούμενα συμφώνως πρὸς καθορισθέντα τρόπον διανομῆς (ἴδε παραγρ. 3.3.9.1.) περιλαμβάνουν τὰ ἀκόλουθα μέρη καὶ κατὰ τὴν κατωτέρω σειρὰν :

α) Κλήσιν (ἴδε 5.3.6.3.)

β) Κείμενον (ἴδη 5.3.5.2.1.3.)

Εἰς τοιαύτης φύσεως τηλεγραφήματα, ἡ κλήσις ὑποδηλοῖ τὸν σταθμόν ἐκδόσεως.

5.3.5.2. Τηλεγραφήματα χρίζοντα διεκπεραιώσεως μέσῳ τῆς σταθερᾶς ἀεροναυτικῆς ὑπηρεσίας διὰ τὴν περαιτέρω προώθησιν των πρὸς τὸν προορισμὸν των καὶ μὴ διεκπεραιούμενα συμφώνως πρὸς τὸν προκαθορισθέντα τρόπον διανομῆς (ἴδε 3.3.9.), συντίθενται ὡς ἀκολουθῶς :

5.3.5.2.1. Τηλεγραφήματα ἐκδιδομένα ὑπὸ ἀεροσκαφῶν.

Ταῦτα ἀποτελοῦνται ἐκ τῶν κάτωθι μερῶν κατὰ τὴν ἀκόλουθον σειρὰν :

ι) Κλήσιν (ἴδε 5.3.6.3)

ιι) Διεύθυνσιν (προηγούμενης τῆς λέξεως FOR).

ιιι) Κείμενον.

ιιι) Ὁμάδα ὑπογραφῆς (ἐάν ὑπάρχη)

5.3.5.2.1.1. Ἡ κλήσις χρησιμεύει, ἵνα ὑποδηλοῖ τὸν σταθμόν ἐκδόσεως.

5.3.5.2.1.2. Ἡ διεύθυνσις συνίσταται ἐκ τῶν κάτωθι μερῶν καὶ κατὰ τὴν ἀκόλουθον σειρὰν :

ι) Σύντμησιν ὀνόματος τοῦ ὄργανισμοῦ πρὸς ὃν ἀπευθύνεται.

ιι) Σύντμησιν ὀνόματος τοῦ σταθμοῦ προορισμοῦ.

5.3.5.2.1.3. Το κείμενον τῶν τηλεγραφήματων δέον νὰ εἶναι ὅσον τὸ δυνατόν βραχὺ πρὸς ἔκφρασιν τοῦ νοήματος.

Ὡσαύτως γίνεται πλήρης χρῆσις τῆς πρωτοτύπου φρασεολογίας, ὅπου τοιαύτη καθορίζεται εἰς τὰς σχετικὰς διαδικασίας καὶ ἐγχειρίδια τοῦ ICAO (ΔΟΗΑ).

5.3.5.2.1.4. Ἡ ὑπογραφή, ὡς ἰσχυρὴ χρησιμοποιεῖται, τίθεται συμφώνως πρὸς τὴν παράγραφον 4.3.1.6.

5.3.5.2.2. Τηλεγραφήματα ἀπευθυνόμενα πρὸς ἀεροσκάφη.

Ὄταν τηλεγράφημα, συντασσόμενον συμφώνως πρὸς τὴν παρ. 4.1.3., πρόκειται νὰ ἀναμεταβιβασθῆ ὑπὸ ἀεροναυτικοῦ σταθμοῦ πρὸς ἀερ/φος ἐν πτήσῃ, κατὰ τὴν μεταβίβασιν τοῦτου μέσῳ τῶν δικτύων τῆς κινητῆς ἀεροναυτικῆς ὑπηρεσίας παραλείπονται τὰ κάτωθι μέρη αὐτοῦ: Κεφαλὴς τοῦ τηλεγραφήματος, ἐπικεφαλὴς (ἐκτὸς τοῦ τόπου προελεύσεως) καὶ διεύθυνσις.

5.3.5.2.2.1. Ἐφαρμοζομένων τῶν προβλέψεων τῆς παραγράφου 5.3.5.2.2., τὰ τηλεγραφήματα περιλαμβάνουσι τὰ ἀκόλουθα μέρη κατὰ τὴν κατωτέρα σειράν:

α) Τὸ κείμενον (περιλαμβανομένης εἰς τὸ τέλος τοῦ τηλεγραφήματος πάσης διορθώσεως (COR) (ἴδε 4.1.3.7.).

β) Τὴν λέξιν FROM.

γ) Τὴν ὁμάδα ὑπογραφῆς (ἐὰν ἐχρησιμοποιήθη ὑπὸ τοῦ ἐκδότη).

γ) Τὸ ὄνομα τοῦ τόπου προελεύσεως (λαμβανομένου ἐκ τῆς ἐπικεφαλίδος).

5.3.6. Κλήσις.

5.3.6.1. Αἱ κάτωθι λέξεις ἐν συνδυασμῷ μετὰ τῆς τοπωνυμίας χρησιμεύουν πρὸς ἔνδειξιν τῆς ἀπαιτουμένης ὑπηρεσίας.

**ΕΛΕΓΧΟΣ** Κέντρον Ἐλέγχου Περιοχῆς.

**CONTROL**

**RADIO** Ἀεροναυτικὸς σταθμὸς.

**RADIO**

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ** Κέντρον Πληροφοριῶν Πτήσεων.

**INFORMATION**

**ΠΡΟΣΠΛΕΥΣΙΣ** Ραδιογωνιμετρικὸς σταθμὸς.

**HOMER**

**PANTAP** Ραντάρ ἀνιχνεύσεως.

**RADAR**

**ΠΡΟΣΓΙΩΣΙΣ** Γραφεῖον Ἐλέγχου Προσεγγίσεως.

**APPROACH**

**G.C.A.** Σύστημα G.C.A. (ἐλέγχου προσεγγίσεως ἐκ τοῦ ἐδάφους).

**ΠΥΡΓΟΣ** Πύργος Ἐλέγχου Ἀεροδρομίου.

**TOWER**

5.3.6.2. Χαρακτηριστικὸν κλήσεως ἀεροσκαφῶν εἰς τὴν Ραδιοτηλεφωνίαν.

5.3.6.2.1. Ἐν τῇ ραδιοτηλεφωνίᾳ τὰ ἀεροσκάφη ἀναγνωρίζονται δι' ἑνὸς τῶν ἀκολουθῶν τύπων χαρακτηριστικοῦ κλήσεως.

α) Τοῦ ἐκ πέντε γραμμάτων χαρακτηριστικοῦ κλήσεως τοῦ ἀερ/φους ἢ

β) Ἐνὸς συνδυασμοῦ ἐκ πέντε χαρακτήρων ἀντιστοιχοῦντος εἰς τὰ ἐπίσημα στοιχεῖα νηολογήσεως τοῦ ἀερ/φους ἢ

γ) Τοῦ ἐκ πέντε γραμμάτων χαρακτηριστικοῦ σήματος τοῦ ἀερ/φους ἐφ' ὅσον προηγείται ἢ ραδιοτηλεφωνικῆ συντμησις τῆς ἀεροπορικῆς ἐπιχειρήσεως.

δ) Τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συντμησεως τῆς ἀεροπορικῆς ἐπιχειρήσεως, ἀκολουθουμένης ἀπὸ τὸν ἀριθμὸν πτήσεως.

5.3.6.2.2. Ἀποκαθισταμένης οὕτω τῆς ἐπικοινωνίας διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ χαρακτηριστικοῦ κλήσεως, ὡς διαγράφεται τοῦτο εἰς τὸ ἐδάφιον (γ) τῆς παραγρ. 5.3.6.2.1. (γ), θὰ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῆ ἔν ἄλλο σῆμα συντεμημένον καὶ ἀποτελούμενον ἐκ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συντμησεως τῆς ἐπιχειρήσεως ἐκμεταλλεύσεως ἀεροσκαφῶν καὶ ἐκ τῶν δύο τελευταίων χαρακτήρων τοῦ χαρακτηριστικοῦ κλήσεως.

5.3.6.2.3. Τὰ ἀερ/φη κατὰ τὴν διάρκειαν πτήσεως, δὲν ἀλλάσσουν τὸν τύπον τοῦ χαρακτηριστικοῦ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς κλήσεως τῶν.

5.3.6.3. Διαδικασία κλήσεως εἰς τὴν Ραδιοτηλεφωνίαν.

5.3.6.3.1. Ἡ διαδικασία κλήσεως δι' ἀερ/φος προσπαθοῦν ν' ἀποκαταστήσῃ ἐπικοινωνίαν μετ' ἀεροναυτικοῦ σταθμοῦ εἶναι ἢ ἀκόλουθος:

Προσδιορισμὸς τοῦ καλουμένου σταθμοῦ	Τύπος (α) Ράδιο RADIO	Τύπος (β) Ράδιο RADIO	Τύπος (γ) Ράδιο RADIO	Τύπος (δ) Ράδιο RADIO
Ἡ λέξις ΕΔΩ (THIS IS)	Ἐδῶ THIS IS	Ἐδῶ THIS IS	Ἐδῶ THIS IS	Ἐδῶ THIS IS
Προσδιορισμὸς τοῦ καλοῦντος σταθμοῦ	Παράγρ. 5.3.6.2.1 (α)	5.3.6.2.1 (β)	5.3.6.2.1 (γ)	5.3.6.2.1 (δ)
Πρόσκλησις πρὸς ἀπάντησιν	Ἐτοιμος OVER	Ἐτοιμος OVER	Ἐτοιμος OVER	Ἐτοιμος OVER

Ἐκαστον γράμμα τοῦ χαρακτηριστικοῦ σήματος προφέρεται κεχωρισμένως δυναμένων τῶν οἰκείων γραμμάτων καὶ νὰ συλλαβισθῶσι.

5.3.6.3.2. Ἡ ἀντισημανσις ἔχει ὡς ἀκόλουθος:

Προσδιορισμὸς τοῦ καλουμένου σταθμοῦ	Τύπος (α) 5.3.6.2.1 (α)	Τύπος (β) 5.3.6.2.1 (β)	Τύπος (γ) 5.3.6.2.1 (γ)	Τύπος (δ) 5.3.6.2.1 (δ)
Ἡ λέξις ἐδῶ (THIS IS)	Ἐδῶ (THIS IS)	Ἐδῶ (THIS IS)	Ἐδῶ (THIS IS)	Ἐδῶ (THIS IS)
Προσδιορισμὸς τοῦ ἀντισημαίνοντος σταθμοῦ	Ράδιο RADIO	Ράδιο RADIO	Ράδιο RADIO	Ράδιο RADIO
Πρόσκλησις πρὸς ἔναρξιν τῆς μεταβιβάσεως	GO AHEAD PROBHTE	GO AHEAD PROBHTE	GO AHEAD PROBHTE	GO AHEAD PROBHTE

Ἐκαστον γράμμα τοῦ χαρακτηριστικοῦ σήματος προφέρεται κεχωρισμένως τῶν γραμμάτων δυναμένων καὶ νὰ συλλαβισθῶσι.

5.3.6.4. Αι επικοινωνιαί αρχονται διά μιᾶς κλήσεως καὶ μιᾶς ἀντιστημάνσεως. Ἐπὶ βεβαιότητος ὅτι ὁ καλούμενος σταθμὸς θὰ λάβῃ τὴν κλήσιν, ὁ καλῶν χωρεῖ εἰς τὴν μεταβίβασιν χωρὶς νὰ ἀναμείνῃ ἀπάντησιν τοῦ καλουμένου σταθμοῦ.

5.3.6.5. Μετὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἐπικοινωνίας, ἐπιτρέπεται ἡ συνεχὴς διατήρησις τῆς πρὸς ἀμφοτέρας τὰς διευθύνσεις ἄνευ νέας ἀναγνωρίσεως ἢ κλήσεως καὶ μέχρι τέλους τῆς ἐπαφῆς.

5.3.7. Ἀνταλλαγὴ ἐπικοινωνίας.

5.3.7.1. Ἐπὶ βεβαιότητος ὅτι δὲν θὰ προκληθῇ σύγχυσις ἐπιτρέπεται ἡ χρῆσις συντετηγμένης διαδικασίας. Οὕτω τὰ, ANAMEINATE (STANBY) ΕΤΟΙΜΟΣ (OVER), ΕΔΩ (THIS IS) ΕΛΗΦΘΗ (ROGER) καὶ ἄλλαι παρόμοιαι λέξεις ἢ φράσεις δυνατὸν νὰ παραλείπωνται κατὰ τὴν κρίσιν τῶν χειριστῶν.

5.3.7.2. Γνωστοποιήσις λήψεως.

Δὲν γνωστοποιεῖται λήψις μέχρι βεβαιώσεως τοῦ λαμβάνοντος χειριστοῦ ὅτι τὰ μεταβιβασθέντα ἐλήφθησαν ὀρθῶς. Ὁ λαμβάνων σταθμὸς γνωρίζει λήψιν, μεταβιβάζων τὸ ἴδιον αὐτοῦ ἀναγνωριστικὸν ἀκολουθούμενον ὑπὸ τῆς λέξεως ΕΛΗΦΘΗ (ROGER). Πρὸς ἐπαλήθευσιν ὁ λαμβάνων χειριστὴς ἐπαναλαμβάνει ἐνδεχομένως τὸ τηλ.)μα, τούτου ἐπέχοντος θέσιν γνωστοποιήσεως λήψεως.

5.3.7.3. Τέλος συνδιαλέξεως.

Ἡ ραδιοτηλεφωνικὴ συνδιάλεξις τερματίζεται ὑπὸ τοῦ λαμβάνοντος σταθμοῦ διὰ μεταβιβάσεως τῆς ταυτότητός του ἀκολουθουμένης ὑπὸ τῆς λέξεως ΤΕΛΟΣ (OUT) σημαίνουσης ὅτι οὐδεμία ἀναμένεται ἀπάντησις.

5.3.7.4. Διορθώσεις καὶ ἐπαναλήψεις.

5.3.7.4.1. Ἐπὶ λάθους κατὰ τὴν μεταβίβασιν ἀναφέρεται ἡ λέξις ΔΙΟΡΘΩΣΙΣ (CORRECTION) ἐπαναλαμβάνεται ἡ τελευταία ὀρθῶς μεταβιβασθεῖσα ὁμάς ἢ φράσις καὶ ἐν συνεχείᾳ μεταβιβάζεται τὸ ὀρθῶς ἔχον κείμενον.

5.3.7.4.2. Δὲν ἐπαναλαμβάνονται μέρη τοῦ τηλεγραφήματος, παρεκτὸς ἐπὶ αἰτήσεως τοῦ λαμβάνοντος σταθμοῦ.

5.3.7.4.3. Ἐπὶ ἀμφιβολίας διὰ τὰ λαμβανόμενα αἰτεῖται ἐπανάληψις.

5.3.7.4.4. Διὰ τὴν ἐπανάληψιν ὀλοκλήρου τοῦ τηλ.)ματος ἀναφέρεται ἡ λέξις ΕΠΑΝΑΛΑΒΑΤΕ SAY AGAIN). Πρὸς ἐπανάληψιν τμήματος, ὁ χειριστὴς λέγει «ΕΠΑΝΑΛΑΒΑΤΕ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΠΡΟ ΤΗΣ ΛΕΞΕΩΣ... (ἀναφέρεται ἡ πρώτη ληφθεῖσα ἰκανοποιητικῶς λέξις) «(SAY AGAIN ALL BEFORE.....)», ἢ «ΕΠΑΝΑΛΑΒΑΤΕ ΑΠΟ..... (ἀναφέρεται ἡ τελευταία πρὸ τοῦ μὴ ληφθέντος καλῶς τμήματος λέξις) ΜΕΧΡΙΣ..... (ἀναφέρεται ἡ πρώτη μετὰ τὸ μὴ ἰκανοποιητικῶς ληφθὲν τμήμα λέξις «(SAY AGAIN..... TO.....)» ἢ τέλος ΕΠΑΝΑΛΑΒΑΤΕ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΛΕΞΙΝ... (ἀναφέρεται ἡ τελευταία ληφθεῖσα ἰκανοποιητικῶς λέξις) (SAY AGAIN APL AFTER.....)».

5.3.7.4.5. Εἰδικῆς μορφῆς καὶ σημασίας θέματα ὡς «ΕΠΑΝΑΛΑΒΑΤΕ ΥΨΟΜΕΤΡΟΝ» (SAY AGAIN ALTIMETER).

«ΕΠΑΝΑΛΑΒΑΤΕ ANEMON» (SAY AGAIN WIND). αἰτοῦνται καταλλήλως.

5.4. Ἐπικοινωνιαί κινδύνου

5.4.1. Γενικά

5.4.1.1. Ἐν τῇ Κινητῇ Ἀεροναυτικῇ Ὑπηρεσίᾳ χρησιμοποιοῦνται διὰ τὰς ἐπικοινωνίας κινδύνου αἱ κατωτέρω διαδικασίαι.

5.4.1.2. Πλέον τῶν διαδικασιῶν τούτων πᾶν ἀεροσκάφος ἐν κινδύνῳ δύναται νὰ ποιῆται χρῆσιν παντὸς παρ' αὐτῷ μέσου ἵνα προσελκύσῃ προσοχὴν, γνωστοποιήσῃ τὸ στίγμα του καὶ νὰ τύχῃ βοήθειας.

5.4.1.3. Κατὰ τὴν διεκπεραίωσιν ἐργασίας κινδύνου, διὰ ραδιοτηλεγραφίας, ἡ ταχύτης ἐκπομπῆς δὲν ὑπερβαίνει τὰς 16 λέξεις ἀνά λεπτόν.

5.4.2. Συχνότητες πρὸς χρῆσιν

5.4.2.1. Ἡ πρώτη ὑπὸ ἀερ]φους ἐκπομπὴ διὰ κλήσιν καὶ τηλεγράφημα κινδύνου γίνεται εἰς τὴν καθωρισμένην

διὰ τὴν διαδρομὴν συχνότητα ἀέρος - ἐδάφους τὴν ὁποίαν χρησιμοποιεῖ τὴν στιγμὴν ἐκείνην.

5.4.2.2. Σταθμὸς ἀεροσκάφους ἀδυνατῶν νὰ ἀποκαταστήσῃ ἐπικοινωνίαν ἐπὶ τῆς διὰ τὴν πτήσιν προσδιορισθείσης συχνότητος ἀέρος-ἐδάφους χρησιμοποιεῖ οἰανδήποτε ἑτέραν διαθέσιμον συχνότητα ἐν τῇ προσπάθειᾳ ἐπαφῆς μεθ' οἰουδήποτε σταθμοῦ ξηρᾶς, κινητοῦ ἢ ραδιογωνιομετρικοῦ.

5.4.2.2.2. Πρὸ τῆς ἀλλαγῆς συχνότητος συμφώνως τῇ παραγρ. 5.4.2.2. καὶ ἐφ' ὅσον ὁ χρόνος τὸ ἐπιτρέπει, ὁ σταθμὸς ἀερ]φους ἐκπέμπει κατάλληλον φῶσιν ἢ τὸ σῆμα Q, δι' ὧν ὑποδηλοῖ τὴν συχνότητα τὴν ὁποίαν προτίθεται νὰ χρησιμοποιήσῃ.

5.4.2.3. Ἐάν ἐπιτρέπη ὁ χρόνος, ἀερ]φος ἐφωδιασμένον διὰ μεταβίβασιν ἐπὶ 500 χιλ.]κλων μεταβιβάζει ὡσαύτως ἐπὶ τῆς συχνότητος ταύτης τὴν κλήσιν καὶ τὸ τηλ.)μα κινδύνου διὰ νὰ τεθῶσιν ἐν συναγερωμῷ οἱ γεινιάζοντες παράκτιοι σταθμοὶ καὶ πλοῖα ἐπιφανείας (δρα παραγρ. 5.4.4.1. καὶ 5.4.4.2), δοθέντος ὅτι, ἐπὶ τῆς συχνότητος 500 χιλ.]κλων τηρεῖται περίοδος σιγῆς ἀπὸ τὸ 15ον ἕως τὸ 18ον καὶ ἀπὸ 45ον ἕως τὸ 48ον λεπτόν ἐκάστης ὥρας.

5.4.3. Σῆμα κινδύνου

5.4.3.1. Εἰς τὴν Ραδιοτηλεγραφίαν τὸ σῆμα κινδύνου ἀποτελεῖται ἐκ τῆς ὁμάδος SOS μεταβιβαζομένης ὡς ἐν σῆμα καὶ εἰς τὸ ὁποῖον αἱ γραμμαφαί τονίζονται πρὸς διάκρισιν ἐκ τῶν στιγμῶν.

5.4.3.2. Εἰς τὴν ραδιοτηλεφωνίαν τὸ σῆμα κινδύνου ἀποτελεῖται ἐκ τῆς λέξεως MAYDAY.

5.4.3.3. Τὰ σήματα κινδύνου δεικνύουν ὅτι τὸ ἐκπέμπον τὸ σῆμα κινδύνου ἀερ]φος ἀπειλεῖται ὑπὸ κινδύνου σοβαροῦ καὶ ἀμέσου καὶ αἰτεῖται ἄμεσον βοήθειαν.

5.4.4. Σῆμα συναγερωμῶ

5.4.4.1. Διὰ τὴν περίπτωσιν χρησιμοποιήσεως τῆς διεθνoῦς συχνότητος κινδύνου τῶν 500 χ.]κλων, τῆς κλήσεως κινδύνου προηγείται ἐφ' ὅσον εἶναι δυνατὸν τὸ σῆμα συναγερωμῶ συγκείμενον ἐκ 12 γραμμῶν διαρκείας 4 δευτερολεπτῶν ἐκάστης, διαχωριζομένων ὑπὸ διαστημάτων ἐνὸς δευτερολέπτου, χρησιμοποιουμένης δὲ τῆς ἐκπομπῆς A2.

5.4.4.2. Κατὰ τὸ δυνατὸν ἡ ἐκπομπὴ τῆς κλήσεως κινδύνου διαχωρίζεται ἐκ τοῦ τέλους τοῦ σήματος συναγερωμῶ διὰ διαστήματος δύο λεπτῶν, ὅτε τὸ σῆμα ἀκολουθεῖται ἀμέσως ὑπὸ τοῦ σήματος κινδύνου SOS ἀποστελλομένου τρίς, πρὸς θέσιν ἐν λειτουργίᾳ τῶν αὐτομάτων συσκευῶν ὧν ἡ ἐναρξὶς προκαλεῖται ἐκ τοῦ σήματος κινδύνου.

5.4.5. Κλήσις κινδύνου

5.4.5.1. Ἡ κλήσις καὶ τὸ τηλεγράφημα κινδύνου ἐκπέμπονται τῇ ἐξουσιοδοτήσει τοῦ κυβερνήτου.

5.4.5.2. Ἡ κλήσις κινδύνου διὰ ραδιοτηλεγραφίας περιλαμβάνει :

— Τὸ σῆμα κινδύνου ἐκπεμπόμενον τρίς

— Τὴν λέξιν DE

— Τὸ χαρακτηριστικὸν κλήσεως τοῦ ἐν κινδύνῳ ἀερ]φους ἐκπεμπόμενον τρίς.

5.4.5.3. Ἡ κλήσις κινδύνου διὰ ραδιοτηλεφωνίας περιλαμβάνει :

— Τὸ σῆμα κινδύνου MAYDAY ἐκφωνούμενον τρίς

— Τὴν λέξιν ΕΔΩ (THIS IS)

— Τὸ ἀναγνωριστικὸν τοῦ ἐν κινδύνῳ ἀερ]φους, ἐκφωνούμενον τρίς.

Τῆς κλήσεως κινδύνου ἐκπεμπομένης ραδιοτηλεφωνικῶς, δύναται νὰ προηγῆται τὸ σῆμα SOS παραγόμενον διὰ συρίκτρας ἢ ἄλλου καταλλήλου μέσου.

5.4.5.4. Ἡ κλήσις κινδύνου ἔχει ἀπόλυτον προτεραιότητα τῶν λοιπῶν. Ὅλοι οἱ σταθμοὶ οἱ ὅποιοι ἀκούουν ταύτην διακόπτουν ἀμέσως πᾶσαν μεταβίβασιν δυναμένην νὰ παρεμβληθῇ εἰς τὴν ἐργασίαν κινδύνου καὶ ἀκροῶνται ἐπὶ τῆς χρησιμοποιηθείσης διὰ τὴν ἐκπομπὴν κλήσεως κινδύνου συχνότητος. Ἡ κλήσις αὕτη δὲν θ' ἀπευθύνεται πρὸς ὀρισμένον σταθμὸν καὶ ταύτης δὲν θὰ γνωρίζεται ἢ λήψις πρὶν ἢ μεταβιβασθῇ καὶ τὸ τηλεγράφημα κινδύνου.

5.4.6. Τηλεγράφημα Κινδύνου.



5.4.6.1. Τὴν κλήσιν κινδύνου ἀκολουθεῖ τὸ ταχύτερον δυνατὸν τὸ τηλεγράφημα κινδύνου, περιλαμβάνον :

α) Τὴν κλήσιν κινδύνου, ἐκτὸς τῆς προβλέψεως τῆς παραγρ. 5.4.6.1.1.

β) Τὴν ταυτότητα τοῦ κινδυνεύοντος ἀεροσκάφους ἐκτὸς τῆς προβλέψεως τῆς παραγράφου 5.4.6.1.1. καὶ 5.4.6.1.2.

γ) Λεπτομερείας τῆς θέσεως αὐτοῦ (περιλαμβανομένου, κατὰ τὸ δυνατόν, τοῦ κατ' ἐκτίμησιν στίγματος καὶ τῆς ὥρας τῆς ἐκτίμησεως, τῆς ἀληθοῦς ἢ μαγνητικῆς πορείας, τῆς δεικνυομένης ταχύτητος ἀέρος, τοῦ ὕψους ὡς καὶ τοῦ τύπου τοῦ ἀερ]φους).

δ) Τὴν φύσιν τοῦ κινδύνου καὶ τὸ εἶδος τῆς ἐπιθυμητῆς βοήθειας.

ε) Οἰανδήποτε ἄλλην πληροφορίαν δυναμένην νὰ διευκολύνη τὴν διάσωσιν, ὡς πρόθεσιν τοῦ κυβερνήτου δι' ἀναγκαστικὴν προσγείωσιν ἢ προσθαλάσσωσιν.

5.4.6.1.1. Ὅταν ἀεροσκάφος ἐν κινδύνῳ εἶναι εἰς θέσιν κατὰ τὴν κλήσιν κινδύνου νὰ μεταβιβάσῃ ἀμέσως (ἴδε 5.4.5.) τὰς πληροφορίας τὰς ἀναφερομένας ἐν τῇ παραγράφῳ 5.4.6.1. (γ), (δ) καὶ (ε), τὰ στοιχεῖα α καὶ β δύνανται νὰ παραλειφθῶσιν ἐκ τοῦ τηλεγραφήματος κινδύνου, τῇ ἐγκρίσει τοῦ κυβερνήτου τοῦ ἀεροσκάφους.

Ἡ ἐκπομπὴ τῆς κλήσεως κινδύνου πρὸ τοῦ τηλεγραφήματος κινδύνου καὶ κεχωρισμένως αὐτοῦ, χρησιμεύει διὰ τὸν συναγερομένον τῶν σταθμῶν, οἵτινες ἤκουσαν ταύτην, ἵνα ἐξασφαλισθῇ ἢ ὑπ' αὐτῶν συμμόρφωσις μὲ τὴν παράγραφον 5.4.5.4. Ἡ ἐν 5.4.6.1.1. διαδικασία ἐφαρμόζεται μόνον ἐὰν ὁ κυβερνήτης τοῦ ἀεροσκάφους κρίνει, ὅτι αἱ συνθήκαι εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ καθιστῶσιν ἀπαραίτητον τὴν μεταβίβασιν τοῦ τηλεγραφήματος κινδύνου ἄνευ κεχωρισμένης ἐκπομπῆς ἐκ τῆς κλήσεως κινδύνου.

5.4.6.1.2. Ὅταν δὲν καθίσταται δυνατόν ὅπως τὸ τηλεγράφημα κινδύνου ἀκολουθήσῃ ἀμέσως τὴν κλήσιν κινδύνου καὶ ὅταν τὸ ἐν κινδύνῳ ἀεροσκάφος ἀποστέλει τὸ τηλεγράφημα κινδύνου, τὸ στοιχεῖον β τῆς παραγράφου 5.4.6.1. δύναται νὰ παραλειφθῇ, ἐφ' ὅσον εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἢ πληροφορία περιλαμβάνεται ἐν τῷ στοιχείῳ (α) τῆς παραγράφου 5.4.6.1.

5.4.6.2. Τὸ στίγμα κινδυνεύοντος ἀεροσκάφους σημαίνεται :

α) Εἰ δυνατόν διὰ μήκους καὶ πλάτους (γρήνουις), χρησιμοποιουμένων ἀριθμῶν διὰ τὰς μοίρας καὶ τὰ πρῶτα λεπτά καὶ μᾶς τῶν λέξεων BOPEION (NORTH) ἢ NOTION (SOUTH) καὶ μᾶς τῶν λέξεων ANATOLIKON (EAST) ἢ ΔΥΤΙΚΟΝ (WEST) ἢ

β) Διὰ τῆς τοπωνυμίας τοῦ πλησιεστέρου τόπου, τῆς ὡς ἔγγιστα ὡς πρὸς αὐτὸν ἀποστάσεώς του καὶ μᾶς τῶν τῶν λέξεων BOPEIQΣ (NORTH) NOTIQΣ (SOUTH) ANATOLIKQΣ (EAST) ἢ ΔΥΤΙΚQΣ (WEST), ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως ἢ ἐὰν εἶναι δυνατόν, τῶν λέξεων τῶν δεικνυουσῶν ἐνδιαμέσους διευθύνσεις.

5.4.7. Ἐπανάληψις τηλεγραφήματος κινδύνου

5.4.7.1. Τὸ ἐκδίδον τηλεγράφημα κινδύνου ἀερ/φος ἐπαναλαμβάνει τοῦτο μέχρις ἀπαντήσεως.

5.4.7.2. Σταθμὸς Κινητῆς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας, λαβὼν σῆμα κινδύνου ὅπερ δὲν ἔτυχεν ἀμέσου γνωστοποιήσεως λήψεως καὶ μὴ δυνάμενος νὰ προσφέρῃ βοήθειαν, προέρχεται εἰς πᾶσαν ἐνέργειαν ἵνα προκαλέσῃ τὴν προσοχὴν ἑτέρων σταθμῶν, δυναμένων νὰ προσφέρουν τὴν αἰτουμένην βοήθειαν.

5.4.7.2.1. Πρὸς τοῦτο, τῇ ἐγκρίσει τοῦ προϊσταμένου τοῦ Σταθμοῦ, ἐπαναλαμβάνεται δι' ὀλοκλήρου τῆς ἰσχύος τοῦ πομποῦ ἢ κλήσις ἢ καὶ ὀλόκληρον τὸ τηλεγράφημα ἐπὶ τῆς συχνότητος κινδύνου ἢ ἐπὶ μᾶς τῶν διὰ τὰς περιπτώσεις κινδύνου ἐγκεκριμένων συχνότητων. Παραλλήλως λαμβάνονται ὅλα τὰ ἀναγκαῖα μέτρα διὰ τὴν εἰδοποίησιν τῶν σταθμῶν, ὧν ἡ ἐπέμβασις κρίνεται χρήσιμος.

5.4.7.2.2. Ὁ ἐπαναλαμβάνων κλήσιν κινδύνου ἢ τηλεγράφημα κινδύνου σταθμὸς εἰς τὴν ραδιοτηλεγραφίαν μεταδίδει ἐν συνεχείᾳ τὴν λέξιν DE καὶ τὸ ἴδιον αὐτοῦ χαρακτηριστικὸν τρίς.

5.4.7.2.3. Σταθμὸς, ὅστις ἐπαναλαμβάνει ἐν τῇ ραδιο-τηλεφωνίᾳ μίαν κλήσιν κινδύνου ἢ ἐν τηλεγράφημα κινδύνου, προτάσει ταύτης τὴν λέξιν FROM (ΑΠΟ) καὶ τὸ χαρακτηριστικὸν τοῦ κλήσεως ἐκπεμπόμενον τρίς.

5.4.8. Ἐνέργειαι κινδύνου ὑπὸ σταθμοῦ ἀεροσκάφους ἐν κινδύνῳ.

5.4.8.1. Ὁ κυβερνήτης ἀεροσκάφους ἀπειλούμενου ὑπὸ κινδύνου σοβαροῦ ἢ ἐπικειμένου καὶ ἔχοντος ἀνάγκην ἀμέσου βοήθειας, προέρχεται εἰς τὰς ἀκολουθούσας ἐνεργείας :

α) Θέσιν ἐν ἐνέργειᾳ τῶν αὐτομάτων μέσων κινδύνου, ἐφ' ὅσον τὸ ἀερ/φος διαθέτει τοιαῦτα.

β) Ἐπὶ ραδιοτηλεγραφίας, μετάδοσιν τῆς κλήσεως κινδύνου ἀκολουθουμένης ὑπὸ τοῦ τηλ/τος κινδύνου, δύο γραμμῶν διαρκείας 10 δευτερολέπτων περίπου ἐκάστης, τοῦ χαρακτηριστικοῦ κλήσεως τοῦ ἀεροσκάφους ἐκπεμπόμενου ἅπαξ καὶ τῶν σημάτων AR καὶ K.

γ) Ἐπὶ ραδιοτηλεφωνίας, μετάδοσιν τῆς κλήσεως κινδύνου ἀκολουθουμένης ὑπὸ τοῦ τηλ/τος κινδύνου, δύο περιόδων διαρκείας 10 δευτερολέπτων περίπου ἐκάστης κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὁποίων κρατεῖται πιεσμένον τὸ κομβίον τοῦ μικροφώνου, τοῦ χαρακτηριστικοῦ κλήσεως τοῦ ἀεροσκάφους ἐκπεμπόμενου ἅπαξ καὶ τὴν λέξιν ΕΤΟΙΜΟΣ (OVER).

δ) Ὑπαρχούσης διαμορφωμένης τηλεγραφίας (A2) ἐπὶ τῶν συχνότητων τῆς ραδιοτηλεφωνίας, τὸ σῆμα SOS μεταδίδεται πρὸ τῶν ἐνεργειῶν τῶν καθοριζομένων εἰς τὸ ἐδάφιον γ' ἢ χρησιμοποιεῖται οἰαδήποτε ἑτέρα δυνατὴ μέθοδος ἐπὶ τῷ σκοπῷ προκλήσεως προσοχῆς πρὸς τὸν κίνδυνον (δρα παράγρ. 5.4.5.3.).

ε) Ἐπιβολὴν σιγῆς, ἐὰν τοῦτο ἀπαιτῆται, συμφώνως τῇ παραγρ. 5.4.11.9.

5.4.8.2. Ἀμέσως πρὸ ἀναγκαστικῆς ἢ βιαίας προσγείωσης ἀερ/φους, ὡς καὶ πρὸ τῆς παντελοῦς ἐγκαταλείψεως αὐτοῦ, τίθενται εἰς συνεχῆ μεταβίβασιν αἱ συσκευαὶ ἀσυρμάτου, ἐὰν αἱ συνθήκαι ἐπιτρέπουν τοῦτο καὶ ἐὰν οὕτω δὲν αὐξάνει ὁ κίνδυνος πυρκαϊᾶς.

5.4.9. Ἐνέργειαι κινδύνου ἄλλου, πλὴν τοῦ κινδυνεύοντος ἀερ/φους.

5.4.9.1. Σταθμὸς ἀερ/φους, γνωρίζων ὅτι ἕτερον ἀερ/φος ἢ ἕτερος κινητὸς σταθμὸς εὐρίσκεται ἐν κινδύνῳ, μεταβιβάζει τὸ τηλ/μα κινδύνου, ἐφ' ὅσον :

α) Ὁ ἐν κινδύνῳ σταθμὸς δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ μεταβιβάσῃ ὁ ἴδιος τὸ τηλεγράφημα, ἢ

β) Ὁ κυβερνήτης τοῦ παρεμβαίνοντος ἀεροσκάφους φρονεῖ, ὅτι ἀπαιτεῖται μεγαλύτερα βοήθεια.

5.4.9.2. Σταθμοὶ ἀερ/φῶν λαμβάνοντες τηλεγράφημα κινδύνου ἀπὸ ἕτερον ἀερ/φος, ὅπερ, ἄνευ ἀμφιβολίας, δὲν εὐρίσκεται πλησίον των, ἀναμένουν ἐπὶ χρονικὸν τι διάστημα πρὶν ἢ γνωρίσουν λῆψιν τοῦ ἐν λόγῳ τηλεγραφήματος, ἵνα ἐπιτρέψουν οὕτω εἰς τοὺς πλησιεστέρους πρὸς τὸ κινδυνεύον ἀερ/φος σταθμοὺς ν' ἀπαντήσουν καὶ γνωρίσουν λῆψιν ἄνευ παρενοχλήσεων.

5.4.10. Γνωστοποιήσις λήψεως τηλεγραφήματος κινδύνου.

5.4.10.1. Ἡ γνωστοποιήσις λήψεως τηλ/τος κινδύνου δίδεται διὰ τοῦ ἀκολουθοῦ τύπου :

α) Εἰς τὴν Ραδιοτηλεγραφίαν.

Τὸ χαρακτηριστικὸν κλήσεως τοῦ κινδυνεύοντος ἀερ/φους τρίς.

Ἡ λέξις DE

Τὸ χαρακτηριστικὸν κλήσεως τοῦ γνωστοποιούντος λῆψιν σταθμοῦ τρίς.

Ἡ ὁμάς RRR

Τὸ σῆμα κινδύνου SOS

Τὸ σῆμα AR

Τὸ χαρακτηριστικὸν κλήσεως τοῦ γνωστοποιούντος λῆψιν σταθμοῦ (ἅπαξ).

β) Εἰς τὴν ραδιοτηλεφωνίαν

Τὸ ἀναγνωριστικὸν τοῦ κινδυνεύοντος ἀερ/φους τρίς.

Ἡ λέξις ΕΔΩ (THIS IS).

Τὸ ἀναγνωριστικὸν τοῦ γνωστοποιούντος λήψιν σταθμοῦ ἐκφρανοῦμενον τρίς.

Ἡ λέξις ΕΛΗΦΘΗ (ROGTER).

Ἡ λέξις MAYDAY.

Ἡ λέξις τέλος (OUT).

5.4.11. Ἐπικοινωνία κινδύνου.

5.4.11.1. Αἱ ἐπικοινωνία κινδύνου περιλαμβάνουν πᾶν τηλ/μα σχετικὸν μὲ βοήθειαν ἄμεσον αἰτουμένην ἀπὸ σταθμὸν κινδυνεύοντος ἀερ/φους ἢ ἐτέρου κινητοῦ σταθμοῦ.

5.4.11.2. Κατὰ τὰς ἐπικοινωνίας κινδύνου τὸ σήμα κινδύνου ἐκπέμπεται πρὸ τῆς κλήσεως καὶ εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ἐπικεφαλίδος, οἰοῦντοτε τηλεγραφήματος.

5.4.11.3. Ὁ ἐλεγχος ἐπικοινωνιῶν κινδύνου πραγματοποιεῖται ἀπὸ τὸν σταθμὸν τοῦ κινδυνεύοντος ἀερ/φους ἢ ἀπὸ τὸν σταθμὸν, ὅστις βάσει τῶν διατάξεων τῆς 5.4.9.1. μετέδωκε τὴν κλήσιν κινδύνου. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, οἱ σταθμοὶ οὗτοι δύνανται νὰ μεταβιβάξουν τὸν ἐλεγχον τῆς ἐργασίας κινδύνου εἰς ἕτερον σταθμὸν.

5.4.11.4. Σταθμὸς λαβῶν κλήσιν κινδύνου συμμορφοῦται πρὸς τὰ ἐν τῇ παραγρ. 5.4.5.4. διαλαμβανόμενα.

5.4.11.5. Σταθμὸς τῆς Κινητῆς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας λαβῶν γνώσιν ἐπικοινωνιῶν κινδύνου ἐκτελεῖ ἀκρόασιν τῆς ἐργασίας ταύτης ἔστω καὶ ἂν δὲν λαμβάνη μέρος εἰς αὐτήν.

5.4.11.6. Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν ἐπικοινωνιῶν κινδύνου οὐδεὶς σταθμὸς ἐκ τῶν λαβόντων γνώσιν, ἀλλὰ μὴ λαμβανόντων μέρος, ἐκπέμπει ἐπὶ τῶν ἐφ' ὧν διεξάγεται ἢ ρηθεῖσα ἐργασία συχνοτήτων.

5.4.11.7. Σταθμὸς τῆς Κινητῆς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας, ὅστις χωρὶς νὰ παύσῃ νὰ παρακολουθῇ τὰς ἐπικοινωνίας κινδύνου, δύναται νὰ συνεχίσῃ τὴν κανονικὴν του ὑπηρεσίαν, πράττει τοῦτο μόλις συμπληρωθῇ ἡ ἀποκατάστασις τῆς ἐργασίας κινδύνου καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ τηρήσῃ τὰ διατασσόμενα εἰς τὴν παραγρ. 5.4.11.6. καὶ δὲν θὰ παρεμβληθῇ εἰς τὴν ἐργασίαν κινδύνου.

5.4.11.8. Ἄμα τῷ πέρατι τῶν ἐπικοινωνιῶν κινδύνου, ἢ ὅταν ἡ σιγὴ δὲν κρίνεται πλέον ἀναγκαία, ὁ ἐλεγχων σταθμὸς ποιεῖται ἐναρξιν ἀκυρώσεως τῆς διαδικασίας κινδύνου (ἄρα παραγρ. 5.4.13.).

5.4.11.9. Ἐπιβολὴ σιγῆς.

5.4.11.9.1. Ὁ ἐν κινδύνῳ σταθμὸς ἐπιβάλλει σιγὴν, εἴτε εἰς ὅλους τοὺς σταθμοὺς τῆς Κινητῆς Ὑπηρεσίας τοὺς εὐρισκομένους εἰς τὴν περὶ ἧς πρόκειται περιοχὴν, εἴτε εἰς οἰοῦντοτε σταθμὸν παρεμβαλλόμενον εἰς τὰς ἐπικοινωνίας κινδύνου. Ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως, δίδει τὰς δεούσας ὁδηγίας. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις ταύτας χρησιμοποιεῖ τὸ σήμα GRT, ἀκολουθοῦμενον ὑπὸ τοῦ σήματος κινδύνου SOS.

5.4.11.9.2. Σταθμὸς τῆς Κινητῆς Ὑπηρεσίας, εὐρισκόμενος πλησίον τοῦ κινδυνεύοντος ἀεροσκάφους δύναται ἐπισης νὰ ἐπιβάλλῃ σιγὴν ἐὰν ἤθελε κρίνει τοῦτο ὡς ἀπαραίτητον. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν χρησιμοποιεῖται ἡ διαδικασία τῆς παραγρ. 5.4.11.9.1., ἀντικαθιστάμενον τοῦ σήματος κινδύνου διὰ τῆς λέξεως ΚΙΝΔΥΝΟΣ (DISTRESS) καὶ ἐκπεμπόμενον ἐν συνεχείᾳ τοῦ ἰδίου αὐτοῦ χαρακτηριστικοῦ.

5.4.11.9.3. Ἡ χρῆσις τῆς συντημέσεως GRT χρησιμοποιεῖται, κατὰ κανόνα ὑπὸ τοῦ κινδυνεύοντος ἀερ/φους καὶ τοῦ σταθμοῦ τοῦ ἀσχοῦντος τὸν ἐλεγχον τῶν ἐπικοινωνιῶν κινδύνου.

5.4.12. Μέτρα ληπτέα ὑπὸ τῶν ἀεροναυτικῶν σταθμῶν, ἐν περιπτώσει κινδύνου.

5.4.12.1. Σταθμὸς τῆς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας, ὅστις ἐτέλει τελευταῖος ἐν ἐπαφῇ μετὰ τοῦ εὐρισκομένου ἐν κινδύνῳ ἀερ/φους λαμβάνων ἀπὸ αὐτοῦ τηλεγράφημα κινδύνου, γνωρίζει ἀμέσως τὴν λήψιν τούτου. Οἱ λοιποὶ ἀεροναυτικοὶ σταθμοί, λαμβάνοντες τηλεγράφημα κινδύνου, γνωρίζουν τὴν λήψιν τούτου, ἀφοῦ ἀναμείνουν ἐπὶ λογικὸν τι χρονικὸν διάστημα, ἵνα ὁ σταθμὸς, ὅστις εὐρίσκειτο τελευταῖος ἐν ἐπαφῇ, ἀπαντήσῃ ἄνευ παρεμβολῶν. Ἀπαλλάσσονται τῆς ὑποχρέσεως νὰ γνωρίσουν τὴν λήψιν, ἐὰν φρονοῦν ὅτι ἔχει ἰκανοποιητικῶς ἀποκατασταθῇ ἐπικοινωνία μεταξὺ ἐτέρου ἀεροναυτικοῦ σταθμοῦ καὶ τοῦ κινδυνεύοντος ἀεροσκάφους.

5.4.12.2. Οἱ σταθμοὶ γνωρίζοντες λήψιν προβαίνουν εἰς τὰς ἀκολουθούσας ἐνεργείας.

α) Διαβιβάζουν ἀμέσως τὰς περὶ κινδύνου πληροφορίας, ἐφ' ὅσον κέκτηνται ραδιογωνιόμετρικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τὰς ληρθείσας διοπτρεύσεις, εἰς τὸ Κέντρον Ἐλέγχου Περιολῆς, εἰς τὸ Κέντρον Πληροφοριῶν Πτήσεων, ὡς καὶ τὸν ἐπὶ τόπου ἀντιπρόσωπον τῆς ἐνδιαφερομένης ἐκμεταλλεύσεως ἀεροσκαφῶν.

β) Ἐκτελοῦν συνεχῆ ἀκρόασιν ἐπὶ τῆς τελευταίας παρὰ τοῦ ἀεροσκάφους χρησιμοποιηθείσης συχνότητος καὶ εἰ δυνατόν ἐπὶ πάσης ἐτέρας, δυναμένης νὰ χρησιμοποιηθῇ ὑπὸ τοῦ ἀερ/φους, ἐγκαθιστοῦν δὲ ἅμα συνεχῆ παρακολουθῆσιν ἐπὶ τῶν ἐγκεκριμένων διεθνῶν συχνοτήτων κινδύνου. Ἀπαγορεύεται πάντως ἡ ἐγκατάλειψις ἀκρόασεως τῆς τελευταίας χρησιμοποιηθείσης ἀεροναυτικῆς συχνότητος.

γ) Εἰδοποιοῦν ἅπαντας τοὺς ραδιογωνιόμετρικοὺς σταθμοὺς τοὺς δυναμένους νὰ παρέξωσι βοήθειαν.

5.4.12.3. Ὁ τελευταῖος ἐν ἐπαφῇ μετὰ τοῦ ἀεροσκάφους ἀεροναυτικὸς σταθμὸς ἢ ὁ πρῶτος ἀεροναυτικὸς σταθμὸς ὁ γνωρίσας λήψιν ἐὰν ὁ τελευταῖος ἐν ἐπαφῇ δὲν ἐπραξέ τοῦτο, πλέον τῶν ἐν τῇ παραγρ. 5.4.12.2. καθοριζομένων, προέρχεται καὶ εἰς τὰς ἀκολουθούσας ἐνεργείας :

α) Διεκπεραιοῖ τὴν ἐργασίαν πρὸς ἢ ἀπὸ τὸν σταθμὸν τοῦ ἐν κινδύνῳ ἀερ/φους καὶ ἐκτελεῖ τὸν ἐλεγχον τῶν ἐπικοινωνιῶν κινδύνου, ἐὰν ἐξουσιοδοτηθῇ πρὸς τοῦτο ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ τοῦ ἐν κινδύνῳ ἀεροσκάφους ἢ ἐὰν πιστεύῃ ὅτι τὸ κινδυνεῦον ἀεροσκάφος ἀδυνατεῖ νὰ μεταβιβάσῃ τὴν τοιαύτην εὐθύνην.

β) Ζητεῖ, ὡσάκις τὸ ἐν κινδύνῳ ἀεροσκάφος εὐρίσκειται ἄνωθεν θαλάσσης καὶ διὰ τῶν ταχυτέρων διαθέσιμων μέσων ἐπικοινωνίας, ἀπὸ τὸν πλησιέστερον ἢ καταλληλότερον παράκτιον σταθμὸν, ὅπως ἀναμεταδώσῃ τὸ τηλεγράφημα κινδύνου ἐπὶ συχνότητος 500 χ/κ, παρεκτός ἐὰν ὑπάρχῃ ἕτερος διακανονισμὸς βάσει τοῦ ὁποῦ αἱ Ὑπηρεσίαι Ἐναερίου Κυκλοφορίας λαμβάνουν τὸ μέτρον τοῦτο, ἅμα λήψει τῶν ἐν παραγρ. 5.4.12.2. (α) πληροφοριῶν.

5.4.12.4. Οἱ λοιποὶ ἀεροναυτικοὶ σταθμοὶ οἱ λαμβάνοντες τὸ τηλεγράφημα κινδύνου, ἀλλὰ μὴ γνωρίζοντες λήψιν αὐτοῦ, ἐνεργοῦν ὡς ἀκολουθῶς :

α) Ἐξακολουθοῦν ἐπιτηροῦντες τὴν τελευταίαν παρὰ τοῦ ἐν κινδύνῳ ἀερ/φους χρησιμοποιηθείσαν συχνότητα, ἀκρωόμενοι ἅμα συνεχῶς ἐπὶ τῶν ἐγκεκριμένων συχνοτήτων κινδύνου καὶ μέχρις ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς παραγρ. 5.4.11.7.

β) Εἰδοποιοῦν τὸν δυνάμενον νὰ παράσῃ βοήθειαν πλησιέστερον ραδιογωνιόμετρικὸν σταθμὸν, πλὴν τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν εἰς τὴν εἰδοποίησιν θέλει προέλθῃ ἕτερος σταθμὸς γνωρίσας λήψιν τοῦ τηλ/τος κινδύνου.

γ) Ἐπὶ κινδυνεύοντος ἀεροσκάφους ἄνωθεν θαλάσσης, αἰτούντος ἀπὸ τὸν πλησιέστερον παράκτιον σταθμὸν ὅπως ἀναμεταδώσῃ τὸ τηλεγράφημα κινδύνου ἐπὶ συχνότητος 500 χ/κ, ἐκτός ἂν εἶναι γνωστὸν ὅτι τὸ μέτρον τοῦτο θέλει ληφθῇ ὑπὸ ἐτέρου ἀεροναυτικοῦ σταθμοῦ, ὅστις ἔχει γνωρίσει λήψιν τοῦ τηλεγραφήματος τούτου.

δ) Ἐνεργοῦν κατὰ τὰ ἐν ταῖς παραγρ. 5.4.5.4, 5.4.11.5 καὶ 5.4.11.6 διαλαμβανόμενα.

5.4.13. Ἀκύρωσις καταστάσεως κινδύνου

5.4.13.1. Ἄμα τῇ λήξει τοῦ κινδύνου, τὸ ἀεροσκάφος μεταδίδει ἐπὶ τῆς αὐτῆς συχνότητος ἢ τῶν αὐτῶν συχνοτήτων, ἐφ' ὧν μετεδόθη τὸ τηλ/μα κινδύνου, ἕτερον τοιοῦτον πρὸς ἀκύρωσιν τῆς καταστάσεως κινδύνου. Ὁ σταθμὸς ὅστις ἤσκησε τὸν ἐλεγχον ἐπὶ τῆς ρηθείσης ἐργασίας μεταδίδει ἐπὶ τῆς συχνότητος κινδύνου καὶ ἐπὶ τῆς χρησιμοποιηθείσης διὰ τὴν διεκπεραίωσιν τῶν ἐπικοινωνιῶν κινδύνου, τηλεγράφημα μὲ διεύθυνσιν πρὸς ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ (CQ), δεικνύον ὅτι ἔληξαν αἱ ἐπικοινωνία κινδύνου, πληροφορῶν σχετικῶς τὸ Κέντρον Ἐλέγχου Ἐναερίου Κυκλοφορίας, τὸ Κέντρον Πληροφοριῶν Πτήσεων καὶ τὴν ἐπιχειρήσιν ἐκμεταλλεύσεως ἀεροσκαφῶν, ἐφ' ὅσον ἀντιπροσωπεύεται ἐπιτοπίας. Τὸ τηλεγράφημα τοῦτο μεταβιβάζεται, ὡς ἀκολουθῶς :

- α) Είς τὴν Ραδιοτηλεγραφίαν :
- Σήμα κινδύνου SOS
  - Κλήσις «ΠΡΟΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ (CQ)», τρίς
  - Ἡ λέξις DE,
  - Τὸ χαρακτηριστικὸν κλήσεως τοῦ ἀποστέλλοντος τὸ τηλ/μα σταθμοῦ, (ἄπαξ).
  - Ἡ ὥρα καθ' ἣν κατετέθη τὸ τηλ/μα.
  - Τὸ ὄνομα καὶ χαρακτηριστικὸν κλήσεως τοῦ ἀερ/φους, ὅπερ εὐρίσκετο ἐν κινδύνῳ (ἄπαξ).
  - Ἡ σύντμησις QUM.
  - Τὸ σήμα VA
  - Τὸ χαρακτηριστικὸν κλήσεως τοῦ σταθμοῦ τοῦ ἀποστέλλοντος τὸ τηλ/μα (ἄπαξ).
- β) Είς τὴν ραδιοτηλεφωνίαν :
- Ἡ λέξις MAVDAV
  - Αἱ λέξεις ΑΠΑΝΤΕΣ ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ, τρίς (ALL STATIONS).
  - Ἡ λέξις ΕΔΩ (THIS IS).
  - Τὸ ἀναγνωστικὸν τοῦ σταθμοῦ τοῦ ἀποστέλλοντος τὸ τηλ/μα, (ἄπαξ).
  - Ἡ ὥρα καθ' ἣν κατετέθη τὸ τηλεγράφημα.
  - Τὸ ὄνομα ἢ τὸ ἀναγνωριστικὸν τοῦ ἀερ/φους, ὅπερ εὐρίσκετο ἐν κινδύνῳ.
  - Αἱ λέξεις, ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΕΠΕΡΑΤΩΘΗ (DISTRESS TRAFFIC ENDED).
  - Ἡ λέξις ΤΕΛΟΣ (OUT).

5.4.11.3.2. Ἐὰν ὁ σταθμὸς ἀερεπειγείου ἐλέγχου δὲν διαθέτει ἐγκαταστάσεις πρὸς ἐκπομπὴν ἐπὶ τῆς διεθνοῦς συχνότητος κινδύνου, ζητεῖ ἀπὸ τὴν Ὑπηρεσίαν Διασώσεως, ἢ ἀπὸ οἰοδηποτε ἕτερον ὄργανισμὸν, ὅστις διαθέτει τὴν συχνότητα αὐτὴν, ὅπως μεταδώσῃ τὸ σχετικὸν μὲ τὸ τέλος τῶν ἐπικοινωνιῶν κινδύνου τηλεγράφημα.

#### 5.5. Ἐπικοινωνία Ἐπειγούσης Ἀνάγκης

5.5.1. Εἰς τὴν Κινητὴν Ἀεροναυτικὴν Ὑπηρεσίαν χρησιμοποιοῦνται τ' ἀκόλουθα σήματα ἐπειγούσης ἀνάγκης :

α) Εἰς τὴν ραδιοτηλεγραφίαν, τρεῖς ἐπαναλήψεις τῆς ομάδος XXX, ἀποστελλομένης μὲ τὰ γράμματα ἐκάστης ομάδος καὶ τὰς διαδοχικὰς ομάδας εὐκρινῶς διαχωριζόμενας μεταξύ των.

β) Εἰς τὴν ραδιοτηλεφωνίαν, τρεῖς ἐπαναλήψεις τῆς ἐκφράσεως PAN.

5.5.2. Τὸ σήμα ἐπειγούσης ἀνάγκης προηγεῖται τῆς κλήσεως ἐκ τινος σταθμοῦ, ἵνα δευκνύη ὅτι ὁ καλῶν σταθμὸς ἔχει νὰ μεταδώσῃ τηλεγράφημα ἄκρω ἐπεύγον, σχετικὸν μὲ τὴν ἀσφάλειαν πλοίου ἢ ἀεροσκάφους ἢ ἑτέρου μέσου ἢ ἐπιβάτου, εἴτε ἑτέρου τινὸς προσώπου ὁρατοῦ ἐκ τοῦ σταθμοῦ.

5.5.3. Ἐν γένει ὅταν ὁ σταθμὸς ἀερ/φους χρησιμοποιῇ τὸ σήμα ἐπειγούσης ἀνάγκης, πρέπει νὰ τὸ κατευθύνῃ πρὸς ὠρισμένον σταθμὸν.

5.5.4. Τὸ σήμα κινδύνου ἐκπέμπεται τῇ ἐγκρίσει τοῦ κυβερνῶντος τὴν στιγμὴν ἐκείνην τὸ ἀερ/φος.

5.5.5. Τὸ σήμα ἐπειγούσης ἀνάγκης ἔχει προτεραιότητα ἐναντι πάσης ἑτέρας ἐπικοινωνίας, πλὴν τῶν ἐπικοινωνιῶν κινδύνου. Οἱ λαμβάνοντες σταθμοὶ μεριμνοῦν ὥστε νὰ μὴ παρεμβάλωνται εἰς τὴν μεταβίβασιν τὴν ἀκολουθοῦσαν τὰ σήματα ἐπειγούσης ἀνάγκης.

5.5.6. Οἱ ἀκούσαντες τὸ σήμα ἐπειγούσης ἀνάγκης σταθμοὶ ἐξακολουθοῦν ἀκροώμενοι τοῦλάχιστον ἐπὶ τρία λεπτά. Μετὰ ταῦτα, ἐὰν δὲν ἔχει ἀκουσθῆ ἐν τῷ μεταξύ οὐδὲν τηλεγράφημα ἐπειγούσης ἀνάγκης, δύνανται νὰ ἐπαναλάβουν τὴν κανονικὴν τῶν ὑπηρεσίαν.

5.5.6.1. Οἱ σταθμοὶ οἱ ἐργαζόμενοι ἐπὶ συχνότητων διαφορετικῶν ἀπὸ τὰς χρησιμοποιηθείσας διὰ τὴν μετάδοσιν τοῦ σήματος ἐπειγούσης ἀνάγκης καὶ τῆς ἐν συνεχείᾳ τούτου κλήσεως ἐξακολουθοῦν τὴν κανονικὴν τῶν ἐργασίαν ἀνευ διακοπῆς, ἐφ' ὅσον τὸ τηλεγράφημα ἐπειγούσης ἀνάγκης δὲν ἔχει διεύθυνσιν πρὸς ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ (CQ).

5.5.7. Τὸ σήμα ἐπειγούσης ἀνάγκης ἀκολουθεῖται ὑπὸ τηλεγραφήματος παρέχοντος περισσοτέρας πληροφορίας.

5.5.8. Ἐκπεμφθέντος σήματος ἐπειγούσης ἀνάγκης, πρὸ τῆς μεταδόσεως τηλεγραφήματος πρὸς ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ καὶ διὰ τὸ ὅποιον οἱ λαμβάνοντες σταθμοὶ δέον ὅπως προέλθουν εἰς τὰς ἐνδεδειγμένας ἐνεργείας, ὁ εὐθυνόμενος διὰ τὴν μεταβίβασιν τοῦ σήματος τούτου σταθμὸς, εὐθὺς ὡς τῷ γνωστοποιηθῆ ὅτι αἱ ἐν λόγῳ ἐνεργεῖαι δὲν κρίνονται πλέον ἀναγκαῖαι, ἀκυροῦ τὸ σήμα τοῦτο διὰ τηλεγραφήματος ὡσαύτως πρὸς ἀπαντας τοὺς σταθμοὺς (CQ).

5.5.9. Ἀεροναυτικὸς σταθμὸς γνωρίζων λῆψιν τηλεγραφήματος ἐπειγούσης ἀνάγκης προερχομένου ἐξ ἀεροσκάφους ἀποστέλλει τοῦτο ἀμέσως καθὼς καὶ πᾶσαν ἐν συνεχείᾳ σχετικὴν πληροφορίαν εἰς :

α) Κ.Ε.Π. ἢ τὸ Κέντρον Πληροφοριῶν Πτήσεων.

β) Εἰς τὴν οἰκειαν ἐπιχείρησιν ἐκμεταλλεύσεως ἀεροσκαφῶν, ἐὰν ἐκπροσωπῆται ἐπιτοπίως, ἐκτὸς τῆς ὑπάρξεως ἑτέρων συμφωνιῶν, δι' ὧν τοιαῦται πληροφορίαι διαβιβάζονται πρὸς αὐτὴν δι' ἑτέρων συμφωνηθέντων μέσων.

5.6. Ἐπικοινωνία ἀσφαλείας.

5.6.1. Εἰς τὴν Κινητὴν Ἀεροναυτικὴν Ὑπηρεσίαν χρησιμοποιοῦνται τὰ ἀκόλουθα σήματα ἀσφαλείας :

α) Εἰς τὴν ραδιοτηλεγραφίαν τρεῖς ἐπαναλήψεις τῆς ομάδος TTT, ἀποστελλομένης μὲ τὰ γράμματα ἐκάστης ομάδος καὶ τὰς διαδοχικὰς ομάδας εὐκρινῶς διαχωριζόμενας μεταξύ των.

β) Εἰς τὴν ραδιοτηλεφωνίαν, τρεῖς ἐπαναλήψεις τῆς λέξεως Securite προφερομένης ὡς ἡ γαλλικὴ λέξις «Securite» (σεκιουριτέ)

5.6.2. Τὸ σήμα ἀσφαλείας προηγεῖται τῆς κλήσεως ἐκ τινος σταθμοῦ καὶ δευκνύει ὅτι ὁ σταθμὸς πρόκειται νὰ μεταδώσῃ τηλεγράφημα σχετικὸν πρὸς τὴν ἀεροναυτικὴν ἀσφάλειαν ἢ νὰ δώσῃ σημαντικὰς μετεωρολογικὰς προειδοποιήσεις.

5.6.2.1. Τὸ σήμα ἀσφαλείας ἀπευθύνεται πρὸς ἓνα ἢ πλείονας καθωρισμένους σταθμοὺς ἢ «ΠΡΟΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ (CQ)».

5.6.3. Οἱ ἀκούοντες σήμα ἀσφαλείας σταθμοὶ ἐξακολουθοῦν ἀκροώμενοι ἐπὶ τῆς συχνότητος, ἐφ' ἧς μετεδόθη τὸ σήμα, μέχρι νὰ βεβαιωθοῦν ὅτι τὸ τηλεγράφημα δὲν ἐνδιαφέρει αὐτοὺς, μὴ προβαίνοντες εἰς οὐδεμίαν μεταβίβασιν δυναμένην νὰ παρεμβληθῆ εἰς τὴν λῆψιν τοῦ προορηθέντος τηλ/ματος.

5.6.4. Ἀεροναυτικὸς σταθμὸς γνωρίζων λῆψιν τηλεγραφήματος ἀσφαλείας προερχομένου ἐξ ἀεροσκάφους, ἀποστέλλει αὐτὸ πάραυτα, μετὰ πάσης ἐπακολουθούσης πληροφορίας :

α) Εἰς τὸ Κ.Ε.Π. ἢ τὸ Κ.Π.Π. ἢ

β) Ἐφ' ὅσον ἐπιτοπίως ἐκπροσωπῆται, εἰς τὴν ἐνδιαφερομένην ἐπιχείρησιν ἐκμεταλλεύσεως ἀεροσκαφῶν. Ἐπὶ ὑπάρξεως ἑτέρων συμφωνιῶν τοῦτο διαβιβάζεται πρὸς αὐτὴν διὰ τῶν συμφωνηθέντων μέσων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 6.

### Ἀεροναυτικὴ Ραδιοναυτικὴ Ὑπηρεσία

#### 6.1. Γενικά.

6.1.1. Ἡ Ἀεροναυτικὴ Ραδιοναυτικὴ Ὑπηρεσίαν περιλαμβάνει ὅλους τοὺς τύπους καὶ τὰ συστήματα τῶν ραδιοναυτικῶν βοηθημάτων τῆς διεθνοῦς Ἀεροναυτικῆς Ὑπηρεσίας.

6.1.2. Τὰ μὴ ἐν συνεχείᾳ λειτουργίᾳ ἀεροναυτικὰ ραδιοναυτικὰ βοηθήματα πρέπει, ἐφ' ὅσον εἶναι δυνατόν, νὰ τίθενται ἐν λειτουργίᾳ, ἀμα τῇ λήψει σχετικῆς αἰτήσεως προερχομένης ἐξ ἀερ/φους, ἐξ ἐλεγχούσης Ἀρχῆς ἐδάφους ἢ ἐξ ἐξουσιοδοτημένου ἀντιπροσώπου ἐπιχειρήσεως ἐκμεταλλεύσεως ἀεροσκαφῶν.

6.1.2.1. Αἱ αἰτήσεις ἐξ ἀεροσκαφῶν γίνονται πρὸς τὸν ἐνδιαφερόμενον ἀεροναυτικὸν σταθμὸν ἐπὶ τῆς κανονικῆς ἐν χρήσει συχνότητος ἀέρος-ἐδάφους.

6.1.2.1.1. Ὄταν χρησιμοποιῆται ραδιοτηλεγραφία, αἱ αἰτήσεις τῶν ἀερ/φῶν, γίνονται διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ καταλλήλου συστήματος Q.

## 6.2. Ραδιογωνιομετρία.

## Προκαταρκτικά σημειώσεις.

1) Οί ραδιογωνιομετρικοί σταθμοί λειτουργούν, είτε μεμονωμένως, είτε καθ' ομάδας ἐκ δύο ἢ πλείονων σταθμῶν, ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν ἐνὸς πρωτεύοντος ραδιογωνιομετρικοῦ σταθμοῦ.

2) Σταθμὸς ραδιογωνιομετρίας λειτουργῶν μεμονωμένως δύναται νὰ καθορίσῃ μόνον τὴν διεύθυνσιν, πρὸς ἣν εὐρίσκεται ἀεροσκάφος ἐν σχέσει πρὸς αὐτὸν.

6.2.1. Σταθμὸς ραδιογωνιομετρίας λειτουργῶν μεμονωμένως πρέπει νὰ παρέχῃ, κατόπιν αἰτήσεως, τὰ ἀκόλουθα :

1) Τὴν ἀληθῆ διόπτεισιν τοῦ ἀεροσκάφους, χρησιμοποιουμένου τοῦ σήματος QTE ἢ καταλλήλου φράσεως.

2) Τὴν ἀληθῆ πορείαν, ἣν δέον ὅπως ἀκολουθήσῃ τὸ ἀεροσκάφος ἐν ἀπνοίᾳ, ἵνα κατευθυνθῇ πρὸς τὸν ραδιογωνιομετρικὸν σταθμὸν, χρησιμοποιουμένου τοῦ σήματος QUJ ἢ καταλλήλου φράσεως.

3) Τὴν μαγνητικὴν διόπτεισιν τοῦ ἀεροσκάφους, χρησιμοποιουμένου τοῦ σήματος (QDR) ἢ καταλλήλου φράσεως.

4) Τὴν μαγνητικὴν πορείαν, ἣν δέον νὰ ἀκολουθήσῃ τὸ ἀεροσκάφος ἐν ἀπνοίᾳ, ἵνα κατευθυνθῇ πρὸς τὸν ραδιογωνιομετρικὸν σταθμὸν, χρησιμοποιουμένου τοῦ σήματος (GDM) ἢ καταλλήλου φράσεως.

6.2.2. Ὄταν οἱ ραδιογωνιομετρικοὶ σταθμοὶ λειτουργοῦν ὡς μία ὁμάς ἢ ἐν δίκτυον διὰ τὸν προσδιορισμὸν στίγματος ἀεροσκάφους, αἱ διοπτύσεις αἱ ληφθεῖσαι παρ' ἐνὸς ἐκάστου σταθμοῦ ἀποστέλλονται πάραυτα εἰς τὸν σταθμὸν τὸν ἔχοντα ὑπὸ τὸν ἔλεγχόν του τὸ ραδιογωνιομετρικὸν δίκτυον, ἵνα οὗτος δυνήθῃ νὰ προσδιορίσῃ τὸ στίγμα τοῦ ἀεροσκάφους.

6.2.2.1. Ὁ σταθμὸς ὁ ἔχων ὑπὸ τὸν ἔλεγχόν του τὸ δίκτυον παρέχει εἰς τὸ ἀερ/φος τὸ στίγμα του, ἐὰν τοῦ αἰτηθῇ τοῦτο, δι' ἐνὸς τῶν ἀκολουθῶν τρόπων :

1) Τὸ στίγμα τοῦ ἀεροσκάφους, συναρτήσῃ ἐνὸς σημείου ἀναφορᾶς ἢ διὰ γεωγραφικοῦ μήκους καὶ πλάτους, χρησιμοποιουμένου τοῦ σήματος QTF ἢ καταλλήλου φράσεως.

2) Τὴν ἀληθῆ διόπτεισιν τοῦ ἀερ/φους, ἐν σχέσει πρὸς τὸν ραδιογωνιομετρικὸν σταθμὸν ἢ ἕτερον καθοριζόμενον σημεῖον, χρησιμοποιουμένου τοῦ σήματος QTE ἢ καταλλήλου φράσεως καὶ τὴν ἀπόστασιν αὐτοῦ ἀπὸ τὸν σταθμὸν ἢ τὸ σημεῖον, χρησιμοποιουμένου τοῦ σήματος QGE ἢ καταλλήλου φράσεως.

3) Τὴν μαγνητικὴν πορείαν, ἣν δέον ν' ἀκολουθήσῃ τὸ ἀερ/φος, ἐν ἀπνοίᾳ, ἵνα κατευθυνθῇ πρὸς τὸν ραδιογωνιομετρικὸν σταθμὸν ἢ πρὸς ἕτερον καθοριζόμενον σημεῖον, χρησιμοποιουμένου τοῦ σήματος (QDM) ἢ καταλλήλου φράσεως καὶ τὴν ἀπόστασιν αὐτοῦ ἀπὸ τὸν σταθμὸν ἢ τὸ σημεῖον, χρησιμοποιουμένου τοῦ σήματος QGE ἢ καταλλήλου φράσεως.

6.2.3. Οἱ σταθμοὶ ἀεροσκαφῶν αἰτοῦνται διοπτύσεις, πορείας, ἢ στίγματα ἀπὸ τὸν ὑπεύθυνον ἀεροναυτικὸν σταθμὸν ἢ ἀπὸ ἐκεῖνον ὑπὸ τοῦ ὁποῦ τὸν ἔλεγχον τελεῖ τὸ ραδιογωνιομετρικὸν δίκτυον.

6.2.4. Ὁ σταθμὸς ἀεροσκάφους αἰτεῖται διόπτεισιν, πορείαν ἢ στίγμα, καλῶν τὸν ἀεροναυτικὸν σταθμὸν ἢ τὸν ραδιογωνιομετρικὸν σταθμὸν ἐλέγχου ἐπὶ τῆς συχνότητος ἀκροάσεως, δηλῶν τὴν ἐπιθυμητὴν ἐξυπηρέτησιν διὰ καταλλήλου φράσεως ἢ τοῦ σήματος Q.

6.2.5. Προετοιμασθέντος τοῦ σταθμοῦ ἢ τῆς ὁμάδος ραδιογωνιομετρικῶν σταθμῶν, ὁ ἀρχικῶς παρὰ τοῦ ἀερ/φους κληθεὶς σταθμὸς ζητεῖ παρ' αὐτοῦ νὰ ἐκπέμψῃ διὰ ραδιογωνιομετρικὴν ἐξυπηρέτησιν ἢ νὰ μεταδώσῃ τὸ σχετικὸν σίγμα Q καὶ ἐν ἀνάγκῃ ὑποδεικνύει τὴν χρησιμοποιηθησομένην συχνότητα, τὸν ἀριθμὸν τῶν κατ' ἐπανάληψιν ἐκπομπῶν εἰς ἅς δέον νὰ προέλθῃ τὸ ἀερ/φος, τὴν ἀναγκαίαν

διάρκειαν τῆς ἐκπομπῆς ἢ οἰκονομικότερον ἄλλην εἰδικῆς μορφῆς ἀπαίτησιν τῆς ἐκπομπῆς.

6.2.5.1. Μετὰ τὴν ἀλλαγὴν, εἰς τὴν τυχόν ἀπαιτουμένην νέαν συχνότητα μεταβιβάσεως, τὸ ἀερ/φος ἀπαντᾷ διὰ τῆς μεταβιβάσεως τοῦ ἰδίου αὐτοῦ χαρακτηριστικοῦ κλήσεως καὶ δύο γραμμῶν διαρκείας 10 δευτερολέπτων περίπου ἐκάστης, ὅποτε ἐπαναλαμβάνει τὸ χαρακτηριστικὸν κλήσεως αὐτοῦ, ἐκτὸς ἐὰν ἔχουν καθορισθῇ ἄλλαι χρονικαὶ περιόδοι ὑπὸ τοῦ ραδιογωνιομετρικοῦ σταθμοῦ.

6.2.5.2. Εἰς τὴν ραδιοτηλεφωνίαν ὁ σταθμὸς ἀεροσκάφους, ἀφοῦ λάβῃ ἀπάντησιν ἀπὸ τὸν ἐπίγειον σταθμὸν μεταβιβάζει τὸ χαρακτηριστικὸν τοῦ σήματος καὶ πιέζει τὸ κομβίον μικροφώνου ἐπὶ δύο περιόδους ἐκ δέκα περίπου δευτερολέπτων διαρκείας ἐκάστης, πλὴν τῆς περιστώσεως καθ' ἣν ὁ ἐπίγειος σταθμὸς ἔχει καθορίσει ἑτέραν χρονικὴν περίοδον, ἢ δίδει τὸ ὑπὸ τοῦ ἐπιγείου σταθμοῦ ζητηθέν ἢ συνήθως ζητούμενον σίγμα. Ἡ μεταβίβασις αὕτη περατοῦται δι' ἐπανάληψιν τοῦ χαρακτηριστικοῦ σήματος τοῦ ἀεροσκάφους.

6.2.6. Ραδιογωνιομετρικὸς σταθμὸς, μὴ ἱκανοποιούμενος ἐκ τοῦ ἀποτελέσματος τῆς παρατηρήσεώς του, ζητεῖ τὴν ὑπὸ τοῦ ἀεροσκάφους ἐπανάληψιν τῆς μεταβιβάσεώς του.

6.2.7. Ζητηθείσης πορείας ἢ διοπτύσεως, ὁ ραδιογωνιομετρικὸς σταθμὸς δίδει ταύτας εἰς τὸ ἀεροσκάφος :

1) Διὰ καταλλήλου φράσεως ἢ σήματος τοῦ Κώδικος Q.

2) Διὰ τῆς διοπτύσεως ἢ πορείας εἰς μοίρας, ἐν σχέσει πρὸς τὸν ραδιογωνιομετρικὸν σταθμὸν, χρησιμοποιουμένων τριῶν ψηφίων.

3) Διὰ τῆς τάξεως τῆς διοπτύσεως

4) Διὰ τῆς ὥρας τῆς παρατηρήσεως ἐὰν παρίσταται ἀνάγκη

ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως διαδικασίας QDL

6.2.8. Αἰτηθέντος στίγματος, ὁ ραδιογωνιομετρικὸς σταθμὸς ἐλέγχου, ἀφοῦ ὑποτυπώσῃ πάσας τὰς συγχρόνους παρατηρήσεις, καθορίζει τὸ ἐκ παρατηρήσεως στίγμα τοῦ ἀεροσκάφους καὶ τοῦ γνωστοποιεῖ τοῦτο, ὡς ἐξῆς :

1) Διὰ τῆς καταλλήλου φράσεως ἢ σήματος τοῦ Κώδικος Q

2) Διὰ τοῦ στίγματος

3) Διὰ τῆς τάξεως τοῦ στίγματος

4) Διὰ τῆς ὥρας τῆς παρατηρήσεως

6.2.9. Εὐθύς ὡς ὁ σταθμὸς τοῦ ἀεροσκάφους λάβῃ διόπτεισιν, πορείαν ἢ στίγμα, ἐπαναλαμβάνει τὸ τηλεγράφημα πρὸς ἐπιβεβαίωσιν ἢ διόρθωσιν, ἐκτὸς ἐν πρόκειται περὶ διαδικασίας QDL.

6.2.10. Ὄταν τὸ στίγμα δίδεται διὰ διοπτύσεως ἢ πορείας καὶ ἀποστάσεως ἀπὸ γνωστοῦ σημείου, ὅπερ δὲν εἶναι ὁ μεταδίδων τὴν πληροφορίαν σταθμὸς, τὸ ὡς ἄνω σημεῖον δέον νὰ εἶναι ἀεροδρόμιον σημαίνουσα πόλις ἢ γνωστὴ γεωγραφικὴ τοποθεσία. Προτιμῶνται τὰ ἀεροδρόμια ἀπὸ τὰς ἄλλας τοποθεσίας. Ἐὰν χρησιμοποιηθῇ μεγάλη τις πόλις ἢ κωμόπολις ὡς σημεῖον ἀναφορᾶς, ἡ δοθεῖσα διόπτεισις ἢ πορεία καὶ ἀπόστασις μετρῶνται ἀπὸ τοῦ κέντρου ταύτης.

6.2.11. Ὄταν τὸ στίγμα ἐκφράζεται διὰ πλάτους καὶ μήκους χρησιμοποιοῦνται ὁμάδες ἀριθμῶν διὰ τὰς μοίρας καὶ τὰ πρῶτα λεπτά, ἀκολουθούμεναι ὑπὸ τῶν γραμμῶν N ἢ S διὰ τὸ πλάτος καὶ ὑπὸ τῶν γραμμῶν E ἢ W διὰ τὸ μῆκος ἀντιστοίχως.

Εἰς τὴν ραδιοτηλεφωνίαν χρησιμοποιοῦνται αἱ λέξεις NORTH (ΒΟΡΕΙΟΝ) ἢ SOUTH (ΝΟΤΙΟΝ) EAST (ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΝ) ἢ WEST (ΔΥΤΙΚΟΝ).

6.2.12. Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ ραδιογωνιομετρικοῦ σταθμοῦ, αἱ διοπτύσεις καὶ τὰ στίγματα ταξινομοῦνται κατὰ τὸν ἀκόλουθον τρόπον :

## Διοπτύσεις.

Class A (Τάξις Α)	Μὲ ἀκρίβειαν περὶ τὰς	±	2	μοίρ
Class B (Τάξις Β)	»	»	»	5
Class C (Τάξις Γ)	»	»	»	10

## Στίγματα

Class A (Τάξις Α)	»	»	»	τά	9χμ.	(5
ναυτικά μίλλια)						
Class B (Τάξις Β)	»	»	»	»	37χμ.	(20 /
ναυτικά μίλλια						
Class C (Τάξις Γ)	»	»	»	»	92χμ.	(50
ναυτικά μίλλια)						

6.2.13. Οί ραδιογωνιομετρικοί σταθμοί δύνανται να άρνούνται την παροχήν διοπτύσεων, πορειών ή στιγμάτων όταν αί συνθήκαι δέν είναι ίκανοποιητικαί ή όταν αί διοπτύσεις δέν εύρισκονται έντός τών περιθωρίων ρυθμίσεως και διορθώσεων του σταθμού, έξηγοϋντες κατά την στιγμήν τής άρνήσεως και τόν λόγον ταύτης.

6.2.14. Άεροσκάφος, επιθυμοϋν σειράν όλόκληρον διοπτύσεων ή πορειών, καλεϊ τόν αντίστοιχον ραδιογωνιομετρικόν σταθμόν επί καταλλήλου συχνότητος και ζητεί την ως άνω έξυπηρέτησιν, μεταβιβάζον τό σήμα QDL άκολουθούμενον από άλλα κατάλληλα σήματα Q. Άρξαμένης τής σειράς, δύνανται να παραλείπωνται τά χαρακτηριστικά σήματα τών σταθμών, εάν δέν ύπάρχη κίνδυνος δημιουργίας συγχύσεως.

Όρισμένοι ραδιογωνιομετρικοί σταθμοί μέσων και ύψηλών συχνότητων (MF-HF) διατηρούνται προς χρήσιν, μόνον έν περιπτώσει κινδύνου ή έπειγούσης ανάγκης. Η χρησιμοποίησις τών σταθμών τούτων, αί ώραι λειτουργίας αυτών, τό χαρακτηριστικόν κλήσεως, ή τοποθεσία και αί συχνότητες επικοινωνίας των, ως και ώρισμένοι έξαιρέσεις εκ τής άνωτέρω διαδικασίας, γνωστοποιούνται καταλλήλως.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 7

## Άεροναυτική Ύπηρεσία Γενικών Έκπομπών

## 7.1. Γενικά.

## 7.1.1. Ύλικόν Γενικών Έκπομπών.

7.1.1.1. Τό κείμενον του διά γενικήν έκπομπήν προοριζόμενου ύλικού προετοιμάζεται υπό του εκδότου εις την διά την έκπομπήν άπαιτουμένην μορφήν.

## 7.1.2. Συχνότητες και πρόγράμματα.

7.1.2.1. Αί γενικαί έκπομπαι εκτελοϋνται επί καθωρισμένων συχνότητων και εις καθωρισμένας ώρας.

7.1.2.2. Αί συχνότητες και τά προγράμματα τών γενικών έκπομπών δημοσιεύονται εις κατάλληλα έγχειριδια.

Οιαδήποτε άλλαγή εις τάς συχνότητας ή τάς ώρας γνωστοποιείται μέσω άγγελιών τοις άεροναυτιλλομένοις (NOTAMS) τουλάχιστον δύο εβδομάδας πρό τής πραγματοποιήσεώς της, άγγελιομένη επιπροσθέτως κατά τό δυνατόν, δι' όλων τών κανονικών γενικών έκπομπών επί 48 ώρας πρό τής πραγματοποιήσεώς της, μεταβιβάζεται δε άπαξ εις την άρχήν και εις τό τέλος εκάστης γενικής έκπομπής.

7.1.2.3. Αί προγραμματισμένα γενικαί έκπομπαι (πλήν του όμαδικού τύπου διαδοχικών τοιούτων) άρχονται κατά την ώραν του προγράμματος διά γενικής κλήσεως. Έπί δε καθυστερήσεως εκπέμπεται βραχεία ειδοποίησις κατά την ώραν του προγράμματος ειδοποιούσα τους λήπτας να άναμείνουν και δηλοϋσα τόν αριθμόν ως έγγιστα τών λεπτών τής καθυστερήσεως.

7.1.2.3.1. Μετά την έκπομπήν ειδοποίησεως προς άναμονήν επί ώρισμένην χρονικήν περιόδον ή έκπομπή άρχεται μετά την έκπονήν τής περιόδου ταύτης.

7.1.2.4. Έφ' όσον γενικαί έκπομπαι διεξάγονται επί τη βάσει καθωρισμένου παραχωρηθέντος χρόνου, έκαστος σταθμός περατώνει την έκπομπήν του εις τό τέλος τής παραχωρηθείσης περιόδου, ανεξαρτήτως εάν έχη συντελεσθή μεταβίβασις του προς έκπομπήν ύλικού.

7.1.2.4.1. Εις τάς όμαδικού τύπου διαδοχικάς γενικάς έκπομπάς, έκαστος σταθμός είναι έτοιμος προς έναρξιν τής έκπομπής κατά την προσδιορισθείσαν εις αυτόν ώραν.

Έάν δι' οιαδήποτε αίτίαν οϋτος δέν αρχίζει την έκπομπήν κατά την ώραν ταύτην, ό άμέσως έπόμενος εις την σειράν σταθμός, αφού άναμείνει, αρχίζει την έκπομπήν του κατά την προσδιορισθείσαν εις αυτόν ώραν.

## 7.1.3. Διακοπή λειτουργίας.

7.1.3.1. Εις περίπτωσιν διακοπής λειτουργίας σταθμού ύπευθύνου διά γενικήν έκπομπήν, αυτή εκτελείται υπό έτέρου σταθμού, εάν είναι δυνατόν, μέχρι επαναλήψεως τής κανονικής λειτουργίας. Έάν τούτο δέν είναι έφικτόν και ή γενική έκπομπή προορίζεται διά λήψιν υπό σταθμών τής σταθεράς Ύπηρεσίας, οι σταθμοί οι όφείλοντες να λάβουν ταύτην έξακολουθοϋν άκρωόμενοι επί τών καθωρισμένων συχνότητων μέχρι κανονικής επαναλήψεως τής λειτουργίας.

7.2. Διαδικασίαι Ραδιοτηλεγραφικών Γενικών έκπομπών.

## 7.2.1. Ταχύτης έκπομπής.

7.2.1.1. Γενικαί έκπομπαι, προοριζόμεναι διά λήψιν υπό σταθμών τής σταθεράς ύπηρεσίας, διεξάγονται διά ταχύτητος οϋχι μεγαλυτέρας τών 30 λέξεων (ή 18 όμάδων) ανά λεπτόν.

7.2.1.2. Γενικαί έκπομπαι, προοριζόμεναι διά λήψιν υπό άερ/φών έν πτήσει διεξάγονται διά ταχύτητος οϋχι μεγαλυτέρας τών 25 λέξεων (ή 15 όμάδων) ανά λεπτόν.

## 7.2.2. Αυτόματοι Γενικαί Έκπομπαι.

7.2.2.1. Άπαντες οι εκτελοϋντες προγραμματισμένας γενικάς έκπομπάς, σταθμοί, έφ' όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, χρησιμοποιοϋν αυτόματους συσκευάς.

7.2.2.2. Έπί χρησιμοποίησεως αυτόματων συσκευών, αί έκπομπαι πραγματοποιοϋνται διά τελείως διστρημένης ταινίας ή διά ταινίας εις την όποιαν τά λάθη διατρήσεως έχουν άνακαλυφθή και διορθωθή.

7.2.3. Καθορισμός ταχύτητος αυτόματου μεταβιβάσεως.

7.2.3.1. Ό όρος «λέξις ανά πρώτον λεπτόν» χρησιμοποιοείται και αναφέρεται εις την άνάγνωσιν του ταχυμέτρου του όδηγοϋ του αυτόματου χειριστηρίου, άδιαφόρως τής συνθέσεως τής μεταβιβαζόμενης ύλης. Η λέξις PARIS, διατρυπωμένη έξακολουθητικώς με διαχωρισμόν εκάστης λέξεως, δι' ένός διαστήματος, χρησιμοποιοείται κατά την προετοιμασίαν τών ταινιών και προς την σκοπόν ρυθμίσεως του ταχυμέτρου.

7.2.3.2. Οι όροι «όμάδες ανά πρώτον λεπτόν» χρησιμοποιοϋνται ίνα ύποδηλοϋσι την ταχύτητα διά τής οποίας μεταβιβάζεται ύλη συνταχθεϊσα έντελώς ή κατ' ύπεροχήν, έξ αριθμόν.

Η ταχύτης μεταβιβάσεως εις ομάδας ανά πρώτον λεπτόν δύναται να καθορισθή διά τής διατρήσεως επί τής ταινίας του επιθυμητού αριθμού τών ομάδων, εκάστης ομάδος συγκειμένης εκ πέντε αριθμών και διαχωριζόμενων μεταξύ των δι' ένός διαστήματος και διαρρυθμίσεως του όδηγοϋ αυτόματου χειριστηρίου διά την μεταβίβασιν του επιθυμητού αριθμού ομάδων ανά πρώτον λεπτόν, μέσω του χειριστηρίου.

## 7.2.4. Γενική κλήσις (CQ).

7.2.4.1. Αί προγραμματισμένα ραδιοτηλεγραφικαί γενικαί έκπομπαι άρχονται διά τής γενικής κλήσεως CQ, εκπεμπομένης τρίς, ακολουθουμένης υπό τής λέξεως DE εκπεμπομένης άπαξ και του χαρακτηριστικού κλήσεως του μεταβιβαζόντος σταθμού εκπεμπομένου τρίς.

Διά τόν διαχωρισμόν τής κλήσεως εκ του πρώτου μέρους του κειμένου και τών διαφόρων τμημάτων ή δελτίον αυτού, χρησιμοποιοείται τό διαχωριστικόν σήμα BT.

## 7.2.5. Έλεγχος.

7.2.5.1. Πρός έξασφάλισιν ίκανοποιητικής εκτελέσεως τών γενικών έκπομπών λαμβάνεται μέριμνα έπαρκούς έλέγχου ώστε να άνακαλύπτονται βλάβαι του πομποϋ, παραμορφωμένα μεταβιβάσεις ή λάθη.

## 7.2.6. Διορθώσεις.

7.2.6.1. Έπί διαπιστώσεως λαθών ή άτελών μεταβιβάσεων κατά την διάρκειαν ραδιοτηλεγραφικής γενικής έκπομπής, άνασύρεται ή ταινία εκ του χειριστηρίου και διορθοϋται τό έσφαλμένον τμήμα αυτης διά μεταβιβάσεως διά χειρός, ή εκπέμπεται διόρθωσις εις τό τέλος τής μεταβιβάσεως διά χρησιμοποίησεως τής συντήσεως COR.

7.2.6.2. Αί διορθώσεις διά χειρός γίνονται διά μεταβιβάσεως του σήματος σφάλματος, τής τελευταίας όρθώς



μεταβιβασθείσης ομάδος πρὸ τοῦ σφάλματος, τῆς διορθώσεως καὶ τριῶν ομάδων μετὰ τὸ διορθούμενον τμήμα. Κατόπιν τούτου ἐπανατοποθετεῖται ἡ ταινία τρεῖς ομάδας πρὸ τῆς τελευταίας μεταβιβασθείσης διὰ χειρὸς ομάδος.

#### 7.2.7. Χρησιμοποίησις τοῦ σήματος «QRU».

7.2.7.1. Ὅταν δι' οἰονδήποτε λόγον δὲν ὑπάρχη διαθέσιμον ὑλικὸν διὰ μεταβίβασιν εἰς προγραμματισμένην γενικὴν ἐκπομπήν, ἐκπέμπεται τὸ σῆμα QRU.

#### 7.2.8. Χρῆσις τῆς διαδικασίας τοῦ σήματος VA.

7.2.8.1. Ὅλαι αἱ προγραμματισμένοι ραδιοηλεκτρικαὶ γενικαὶ ἐκπομπαὶ περατοῦνται διὰ τῆς διαδικασίας τοῦ σήματος VA.

#### 7.2.9. Ἐπανόληψις δυσκόλων ομάδων.

7.2.9.1. Αἱ ομάδες τοῦ κειμένου αἱ συνθεθειμένοι ἐκ συνδυασμῶν ἀριθμῶν καὶ γραμμάτων ἢ διὰ δυσκόλων καὶ μὴ κοινῶν ὄρων, ἐπαναλαμβάνονται ἅπαξ, διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ σήματος RPT.

#### 7.3. Διαδικασίαι Ραδιοηλεκτρονικῶν Γενικῶν ἐκπομπῶν.

##### 7.3.1. Τεχνικὴ τῶν Γενικῶν Ἐκπομπῶν.

7.3.1.1. Αἱ διὰ ραδιοηλεκτρονικῶν μεταβιβάσεις εἶναι κατὰ τὸ δυνατόν σύντομοι, περιεκτικαὶ καὶ συντεταγμένοι μετὰ σαφηνείας.

7.3.1.2. Ἡ ταχύτης ὁμιλίας εἰς ραδιοηλεκτρονικὰς γενικὰς ἐκπομπὰς δὲν ὑπερβαίνει τὰς 100 λέξεις ἀνά λεπτόν.

##### 7.3.2. Πρόταξις Γενικῆς Κλήσεως.

7.3.2.1. Πάσης ραδιοηλεκτρονικῆς γενικῆς ἐκπομπῆς προτάσσεται ἡ γενικὴ κλήσις, τὸ ὄνομα τοῦ σταθμοῦ καὶ προαιρετικῶς ἡ ὥρα τῆς ἐκπομπῆς (GMT).

#### 7.4. Διαδικασίαι ραδιοηλεκτρονικῶν γενικῶν ἐκπομπῶν

##### 7.4.1. Ἐπικεφαλίς

7.4.1.1. Ἐκαστος σταθμὸς πρὸ τῆς ἐνάρξεως προγραμματισμένης γενικῆς ἐκπομπῆς μεταβιβάζει προκαταρκτικὴν ταινίαν κλήσεως ἀποτελουμένην ἐκ τῆς γενικῆς κλήσεως πρὸς ὅλους τοὺς σταθμοὺς μεταβιβαζομένης τρίς, τοῦ σήματος DE καὶ τῆς ταυτότητος τοῦ καλοῦντος σταθμοῦ μεταβιβαζομένης τρίς, τὴν ὁποῖαν ἀκολουθοῦν τὰ γράμματα RY ἐπαναλαμβάνόμενα ἄνευ διαχωρισμοῦ.

7.4.1.2. Ἡ ἀνωτέρω ταινία κλήσεως ἐκτυλίσσεται ἐπὶ δύο λεπτά περίπου πρὸ ἐκάστης προγραμματισμένης γενικῆς ἐκπομπῆς.

##### 7.4.2. Δοκιμαστικαὶ Μεταβιβάσεις

7.4.2.1. Σταθμοὶ συνεχοῦς λειτουργίας ἢ τοιοῦτοι ἐργαζόμενοι κατὰ καθωρισμένας χρονικὰς περιόδους ἐκχωρηθείσας εἰς αὐτοὺς, ἐκπέμπουν ταινίαν ἀναμονῆς ἢ ταινίαν κλήσεως, ὡς ἐν τῇ παραγρ. 7.4.1.1., διαρκουσῶν τῶν περιόδων μὴ ὑπάρξεως ἐργασίας πρὸς μεταβίβασιν.

7.4.2.2. Μετὰ τὴν ἐκτύλιξιν τῆς ταινίας κλήσεως ἐπὶ δύο περίπου λεπτά ἀρχεται ἡ γενικὴ ἐκπομπή, ἀκριβῶς κατὰ τὴν ὥραν τοῦ προγράμματος.

7.4.2.3. Πρὸς ἀποφυγὴν οἰασδήποτε συγχύσεως, ἀνακυπτούσης ἐκ σφαλμάτων ἢ λανθασμένων ομάδων, αἱ γενικαὶ ἐκπομπαὶ γίνονται διὰ τελείως διατρημένων ταινιῶν ἢ διὰ ταινιῶν αἱ ὁποῖαι ἔχουν πλήρως διορθωθῆ.

##### 7.4.3. Διορθώσεις

7.4.3.1. Τὰ λάθη τῆς ταινίας διορθοῦνται δι' ἐπαναφορᾶς τοῦ φορείου καὶ ἐξαλείψεως τῆς ἐσφαλμένης ομάδος, διὰ χειριστοῦ τοῦ πλήκτρον LTRS ἐπὶ τοῦ ἀνεπιθυμήτου τμήματος.

Ὅταν ἀνακαλυπτόμενον λάθος δὲν εἶναι δυνατόν νὰ διορθωθῆ ἄλλως, μεταβιβάζεται διόρθωσις εἰς τὸ τέλος ἐκπομπῆς καὶ ἀμέσως πρὸ τῆς λέξεως END, χρησιμοποιουμένης πρὸς ἐνδειξιν τῆς διορθώσεως τῆς συντήσεως COR.

#### 8. Κώδιξ Q

8.1. Οἱ ἐκάστοτε ἐν ἰσχύϊ Κώδικες «Q» τῆς Δ.Ο.Π.Α. (ICAO) ἔχουσιν ἐφαρμογὴν καὶ εἰς τὰς Ἀεροναυτικὰς Τηλεπικοινωνίας ἐν Ἑλλάδι.

### ΜΕΡΟΣ IV

1. Ἡ ἰσχύς τοῦ παρόντος ἀρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

2. Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῶν Συγκοινωνιῶν Ὑπουργὸν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Β. Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 2 Σεπτεμβρίου 1963

**ΠΑΥΛΟΣ**  
**Β.**

Ο ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
**ΑΝΑΣΤ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ**

(2)

#### Β. ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 595

Περὶ τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως πολιτικῶν ἀεροσκαφῶν.

**ΠΑΥΛΟΣ**  
**ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν :

1. Τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 9 τοῦ Ν. 5017]31 «περὶ Πολιτικῆς Ἀεροπορίας».

2. Τὰς διατάξεις τῆς διὰ τοῦ Ν. 211]47 κυρωθείσης Συμβάσεως «περὶ Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας».

3. Τὴν ὑπ' ἀριθμ. 446]1963 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῶν Συγκοινωνιῶν Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσασμεν καὶ διατάσσομεν :

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'

#### ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

##### Ἄρθρον 1

##### Ἐφαρμογή

Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἔχουσιν ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πολιτικῶν ἀεροσκαφῶν.

##### Ἄρθρον 2

##### Ὅρισμοί

Κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ παρόντος :

2.1. Ἀεροσκάφος : Καλεῖται συσκευὴ ἥτις χρησιμοποιεῖται ἢ πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῆ πρὸς πτήσιν ἐντὸς τοῦ ἀέρος.

2.2. Ἀεροπλάνον : Καλεῖται ἀεροσκάφος κινούμενον διὰ κινητήρος καὶ βαρύτερον τοῦ ἀέρος, κτώμενον τὴν ἀντῶσιν του κατὰ τὴν πτήσιν κυρίως ἐξ ἀεροδυναμικῶν ἀντιδράσεων ἐπὶ ἐπιφανειῶν αἰτνες παραμένουν σταθεραὶ ὑπὸ δεδομένης συνθήκας πτήσεως.

2.3. Συντήρησις : Καλεῖται ἡ ἐπιθεώρησις, ἡ ἐπισκευή, ἢ γενικὴ ἐπισκευὴ καὶ ἡ προστασία τῶν σκαφῶν, συστημάτων ἰσχύος, ἐλίκων καὶ παρελκομένων, περιλαμβανομένης τῆς ἀντικαταστάσεως τμημάτων συμφώνως πρὸς σύστημα συντηρήσεως ἐγκεκριμένον ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας Πολιτικῆς Ἀεροπορίας (Υ.Π.Α.).

2.4. Ἐκατοντάωρος Ἐπιθεώρησις : Καλεῖται ἡ ἐπιθεώρησις ἀεροσκάφους ἢ ἀπαιτούμενη μεθ' ἐκάστην ἑκατοντάωρον λειτουργίαν τούτου, ἢ συνισταμένη εἰς πλήρη ἐπιθεώρησιν τοῦ ἐν λόγῳ ἀεροσκάφους καὶ τῶν διαφόρων τμημάτων καὶ συστημάτων αὐτοῦ, συμφώνως πρὸς τὴν ὑπὸ τῆς Υ.Π.Α. καθοριζομένην διαδικασίαν.

2.5. Χρόνος Λειτουργίας : Ὡς οὗτος χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν μητρώων συντηρήσεως, καλεῖται ὁ χρόνος ἀφ' ἧς στιγμῆς τὸ ἀεροσκάφος ἀπογειοῦται μέχρι τῆς στιγμῆς καθ' ἣν τοῦτο προσγειοῦται μετὰ τὸ πέρασ πτήσεώς τινος ἢ ὁ χρόνος ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς διὰ τῶν ἰδίων αὐτοῦ μέσων κινήσεως πρὸς ἀπογείωσιν, μέχρι τῆς μετὰ τὸ πέρασ τῆς πτήσεως, ἀκίνητοποιήσεως τούτου καὶ ὀρίζεται δι' ἕκαστον τύπον ἀεροσκάφους εἰς τὸ σχετικὸν Ἐγχειρίδιον Κύκλου Συντηρήσεως.

##### Ἄρθρον 3.

Μεταφορὰ ἐκκρηκτικῶν ὑλῶν

3.1. Ἄνευ εἰδικῆς ἀδείας τῆς Υ.Π.Α. ἀπαγορεύεται ἢ μεταφορὰ ἐκκρηκτικῶν ἢ ἐτέρων ἐπικινδύνων ἀντικειμένων ἢ ὑλικῶν, ἐκτὸς ἐκείνων ἅτινα εἶναι ἀναγκαῖα διὰ τὴν

λειτουργίαν ἢ τὴν ναυτιλίαν τοῦ ἀεροσκάφους ἢ διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πληρώματος ἢ τῶν ἐντὸς τοῦ ἀεροσκάφους ἐπιβατῶν.

3.2. Ὡς ἐπικίνδυνα ἀντικείμενα ἢ ὑλικά θεωροῦνται ἴδια τὰ ἀναφλέξιμα ὑγρά ἢ στερεά, τὰ ὀξειδωτικά ὑλικά, τὰ διαβρωτικά ὑγρά, τὰ ἀναφλέξιμα ἢ μὴ ἀναφλέξιμα συμπιεσμένα ἀέρια, τὰ δηλητήρια ὑγρά ἢ ἀέρια, τὰ δηλητηριώδη ὑγρά ἢ στερεά, τὰ δακρυογόνα ἀέρια, ὡς καὶ τὰ ἀντικείμενα ἢ ὑλικά ἅτινα δυνατὸν νὰ καταστοῦν ἐπικίνδυνα ἐν γειτνιασίᾳ μεθ' ἑτέρων τοιούτων.

Ἄρθρον 4.

Χρῆσις οἰνοπνευματωδῶν ποτῶν, ναρκωτικῶν καὶ φαρμάκων

4.1. Οὐδεὶς δύναται νὰ ἀναλάβῃ τὴν διακυβέρνησιν ἀεροσκάφους ἢ νὰ ἀσκήσῃ καθήκοντα μέλους πληρώματος, ἐφ' ὅσον εὐρίσκεται ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν οἰνοπνευματώδους ποτοῦ, ναρκωτικοῦ ἢ φαρμάκου τὸ ὁποῖον ἐπιδρᾷ ἐπὶ τῆς ἱκανότητός του κατὰ τρόπον ἐπηρεάζοντα τὴν ἀσφάλειαν τῆς πτήσεως.

4.2. Ὁ κυβερνήτης ἀεροσκάφους ἀπαγορεύει τὴν ἐπιβίβασιν παντὸς προσώπου ὅπερ εὐρισκόμενον ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν οἰνοπνευματώδους ποτοῦ, ναρκωτικοῦ ἢ φαρμάκου, κρίνεται ἐπικίνδυνον διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ἀεροσκάφους, τοῦ πληρώματος ἢ τῶν ἐπιβατῶν.

Ἄρθρον 5.

Ἐφοδιασμός διὰ καυσίμων

Πᾶν πολιτικὸν ἀεροσκάφος δέον ὅπως :

α) Ἰπτάμενον ὑπὸ κανόνας πτήσεως ἐξ ὄψεως ἐφοδιάζεται διὰ καυσίμων καὶ λιπαντικῶν ἱκανῶν νὰ ἐπαρκέσουν μέχρι τοῦ ἀεροδρομίου προορισμοῦ καὶ δι' ἐπὶ πλέον πτήσιν 45' λεπτῶν τοῦλάχιστον.

β) Ἰπτάμενον ὑπὸ κανόνας πτήσεως δι' ὀργάνων ἐφοδιάζεται διὰ καυσίμων καὶ λιπαντικῶν ἱκανῶν ὥστε νὰ ἐπαρκέσουν μέχρι τοῦ σημείου τῆς πρώτης προτιθεμένης προσγειώσεως καὶ ἐκεῖθεν μέχρι τοῦ ἀεροδρομίου ἐναλλαγῆς καὶ δι' ἐπὶ πλέον πτήσιν 45' λεπτῶν τοῦλάχιστον ὑπὸ κανονικὴν ταχύτητα ταξειδίου.

Ἄρθρον 6.

Ρυμουλκήσεις ὑπὸ ἀεροσκαφῶν

Ἀπαγορεύεται ἡ ρυμούλκησις ὑπὸ ἀεροσκαφῶν παντὸς ἀντικειμένου ἄνευ τῆς προηγουμένης εἰδικῆς ἀδείας τῆς Ὑπηρεσίας Πολιτικῆς Ἀεροπορίας, δι' ἧς θὰ καθορίζωνται οἱ ὅροι καὶ οἱ περιορισμοὶ τῆς τοιαύτης ρυμουλκήσεως. Ἡ ἀδεια αὕτη ἐκδίδεται κατόπιν αἰτήσεως τῶν ἐνδιαφερομένων, ὑποβαλλομένης τῇ Ὑ.Π.Α. 30 τοῦλάχιστον ἡμέρας πρὸ τῆς προτιθεμένης ἡμερομηνίας ρυμουλκήσεως.

Ἄρθρον 7.

Ἀλεξιπτώτα

Ἀεροσκάφη ἅτινα πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῶσι πρὸς ἐκτελέσιν ἀκροβατικῶν πτήσεων, δέον ὅπως εἶναι ἐφοδιασμένα δι' ἀλεξιπτῶτων καθιερωμένου τύπου. Τὰ ἀλεξιπτώτα ταῦτα δέον ὅπως εἶναι τοποθετημένα κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν ἄμεσον χρησιμοποίησίν των καὶ συσκευασμένα ὑπὸ πτυχιούχου συνθέτου ἀλεξιπτῶτων ἐντὸς τῶν προηγουμένων τῆς ἡμέρας τῆς ἐκτελέσεως τῆς πτήσεως 60 ἡμερῶν.

Ἄρθρον 8.

Ἀνύψωσις προσδεδεμένων ἀεροστάτων καὶ χαρταετῶν

8.1. Προσδεδεμένα ἀερόστατα, διαμέτρου μεγαλύτερας τῶν 6 ποδῶν ἢ χωρητικότητος ἀερίου μεγαλύτερας τῶν 115 κυβικῶν ποδῶν ἢ χαρταετοὶ βάρους μεγαλύτερου τῶν 5 λιβρῶν :

8.1.1. Δύνανται νὰ ἀνυψῶνται ἄνευ ἀδείας τῆς Ὑ.Π.Α. ἢ προειδοποιήσεως ταύτης, ἐφ' ὅσον τὸ μέγιστον ὕψος ἀνυψώσεως δὲν ὑπερβαίνει τοὺς 150 πόδας ἀπὸ τῆς ἐπιφανείας τοῦ ἐδάφους καὶ ἡ θέσις ἀνυψώσεως εὐρίσκεται εἰς ἀπόστασιν μεγαλύτεραν τῶν 5 μιλίων ἀπὸ τὰ ὄρια ἀεροδρομίου.

8.1.2. Ἀνυψοῦνται μετὰ προηγουμένην ἀδειαν τῆς Ὑ.Π.Α. καὶ συμφώνως πρὸς τοὺς ἐν αὐτῇ ὅρους καὶ περιορισμοὺς, ἐφ' ὅσον ἡ ἀνύψωσις λαμβάνῃ χώραν :

α) πλησιέστερα τῶν 500 ποδῶν πρὸς τὴν βᾶσιν οἴου-  
δήποτε νέφους, ἢ

β) κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ σκότους, ἢ

γ) ὅταν ἡ ὀριζοντία ὁρατότητος (Ground Visibility) εἶναι μικρότερα τῶν 3 μιλίων, ἢ

δ) εἰς ὕψη μεγαλύτερα τῶν 500 ποδῶν ἄνωθεν τῆς ἐπιφανείας τοῦ ἐδάφους, ἢ

ε) ἐντὸς ἀποστάσεως μικρότερης τῶν 5 μιλίων ἀπὸ τὰ ὄρια τοῦ ἀεροδρομίου.

8.1.3. Ἀπαγορεύεται νὰ ἀνυψῶνται, ἐξαιρουμένων τῶν χαρταετῶν, ἐφ' ὅσον δὲν τυγχάνουν ἐφωδιασμένα διὰ μηχανισμοῦ ἢ μέσου αὐτομάτου καὶ ταχείας ἐκκενώσεως τοῦ ἀερίου διὰ τὰς περιπτώσεις ἐκφυγῆς ἐκ τοῦ ἀγκυροβολίου των.

8.2. Ἐξαιρέσει τῶν περιπτώσεων ἀνυψώσεως, ὑπὸ τὰς συνθήκας τὰς ἀναφερομένας εἰς τὴν ὑποπαράγραφον 8.1.2., τῆς προηγουμένης παραγράφου, ἔγγραφος προειδοποιήσις δέον ὅπως ὑποβάλληται εἰς τὴν ὙΠΑ 30 τοῦλάχιστον ἡμέρας πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ἀνυψώσεως, ὅταν ἀερόστατα ἢ χαρταετοὶ διαμέτρου ἢ χωρητικότητος ἢ βάρους, ἀντιστοίχως, ὡς εἰδικώτερον καθορίζονται ἐν τῇ παραγρ. 8.1., ἀνυψῶνται εἰς ὕψος 150 μέχρι 500 ποδῶν ὑπεράνω τῆς ἐπιφανείας τοῦ ἐδάφους. Ἡ τοιαύτη προειδοποιήσις περιλαμβάνει τὸ ὄνομα καὶ τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἰδιοκτῆτου ἢ τοῦ προσώπου ὅπερ ἀνυψοῖ τοιαῦτα ἀερόστατα ἢ χαρταετούς, τὴν ἡμερομηνίαν ἢ ἡμερομηνίας τῶν τοιούτων ἐπιθυμητῶν ἀνυψώσεων ὡς καὶ τὴν τοποθεσίαν καὶ τὸ ὕψος εἰς τὰ ὁποῖα ἡ ἀνύψωσις θὰ λάβῃ χώραν.

8.3. Κατ' ἐξαιρέσιν προσδεδεμένα ἀερόστατα ἢ χαρταετοὶ, πάσης διαμέτρου ἢ χωρητικότητος ἢ βάρους, ἀντιστοίχως, ἀπαγορεύεται νὰ ἀνυψῶνται ἐντὸς περιοχῶν προσεγγίσεως ἀεροδρομίων καὶ μέχρις ἀποστάσεως 5 μιλίων ἀπὸ τῆς ἀρχῆς τῆς περιοχῆς προσεγγίσεως.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'.

Ἀπαιτήσεις Ἀεροσκαφῶν

Ἄρθρον 9.

Σήματα καὶ Πιστοποιητικά

9.1. Εἰς οὐδὲν ἀερόσκαφος θὰ ἐπιτρέπεται ἡ ἐκτελέσις πτήσεως ἐφ' ὅσον :

9.1.1. Δὲν φέρῃ ἔγκυρον πιστοποιητικὸν πτητικῆς ἱκανότητος ἢ εἰδικῆν ἀδειαν πτήσεως κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 10.6/15.7.55 Β. Δ/τος, ὡς ἐτροποποιήθη καὶ συνεπληρώθη μεταγενέστερον.

9.1.2. Δὲν φέρῃ πιστοποιητικὸν ἐγγραφῆς εἰς τὰ μητρώα πολιτικῶν ἀεροσκαφῶν, ἐκδοθὲν ἐπ' ὀνόματι τοῦ ἰδιοκτῆτου αὐτοῦ, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 7.8.1931 Π. Δ/τος, ὡς ἐτροποποιήθη καὶ συνεπληρώθη μεταγενέστερον.

9.1.3. Δὲν φέρῃ ἀναγεγραμμένα ἐπ' αὐτοῦ τὰ σήματα Ἐθνικότητος καὶ νηολογήσεως κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 15.12.55/10.1.56 Β. Δ/τος.

9.1.4. Δὲν φέρῃ ἐγκεκριμένον ὑπὸ τῆς ὙΠΑ Ἐγχειρίδιον Πτήσεως κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 10.6/15.7.55 Β. Δ/τος, ὡς ἐτροποποιήθη καὶ συνεπληρώθη μεταγενέστερον.

9.2. Ἐκαστον ἀεροσκάφος δέον ὅπως ἵπταται συμφώνως πρὸς τοὺς περιορισμοὺς πτητικῆς λειτουργίας τοὺς καθοριζομένους ἐν τῷ ἐγκεκκριμένῳ Ἐγχειρίδιῳ Πτήσεως τούτου.

Ἄρθρον 10.

Πτητικὴ Ἰκανότης

10.1. Εἰς οὐδὲν ἀερόσκαφος ἐπιτρέπεται ἡ ἐκτελέσις πτήσεως ἐφ' ὅσον δὲν εἶναι πτητικῶς ἱκανόν. Ἡ συντήρησις διὰ τὴν διατήρησιν τῆς πτητικῆς ἱκανότητος δέον ὅπως ἐκτελεῖται συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ὑπ' ἀριθ.

379/1963 Β. Δ/τος «περί συντηρήσεως πολιτικών αεροσκαφών».

10.2. Όσakis αεροσκάφος έχει υποστή επισκευήν ή μετατροπήν, δυναμένην να επιφέρει σημαντικήν αλλαγήν εις τὰ χαρακτηριστικά πτήσεώς του ή να επιδράση επί τῆς πτητικῆς λειτουργίας αὐτοῦ, δέον ὅπως, πρὸ τῆς διαθέσεως τούτου πρὸς μεταφορὰν ἐπιβατῶν, ὑποστῆ δοκιμὴν ἐν πτήσει ὑπὸ χειριστοῦ κατόχου πτυχίου Ἐπαγγελματίου Χειριστοῦ Β' τάξεως τοῦλάχιστον καὶ διαθέσιμου ἐπὶ τοῦ τύπου. Μετὰ τὸ πέρας τῆς δοκιμαστικῆς πτήσεως, ὁ ἐκτελέσας ταύτην χειριστὴς δέον ὅπως ἀναγράψῃ εἰς τὸ τεχνικὸν ἡμερολόγιον τοῦ αεροσκάφους τὰ ἐκ τῆς δοκιμῆς ἐξαχθέντα συμπεράσματα καὶ ὑπογράψῃ ταῦτα.

10.3. Μεταφορικὰ αεροπλάνα διατιθέμενα δι' ἐκτέλεσιν πτήσεων, συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ, περί Τεχνικῆς Ἐκμεταλλεύσεως Μεταφορικῶν Ἀεροπλάνων Δημοσίας Χρήσεως, ἐξαιροῦνται τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῶν παραγρ. 10.4, 10.5 καὶ 10.6 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἐφ' ὅσον συντηροῦνται καὶ ἐπιθεωροῦνται συμφώνως πρὸς ἐγκεκριμένον ὑπὸ τῆς ΥΠΑ πρόγραμμα συντηρήσεως καὶ ἐπιθεωρήσεως.

10.4. Οὐδὲν αεροσκάφος χρησιμοποιεῖται διὰ πτήσεις ἐὰν δὲν ὑποστῆ ἐντὸς τῶν προηγουμένων 12 ἡμερολογιακῶν μηνῶν περιοδικὴν ἐπιθεώρησιν, πιστοποιηθεῖσαν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ὑπ' ἀριθ. 379/1963 Β. Δ/τος «περί συντηρήσεως πολιτικῶν αεροσκαφῶν», ἐκτὸς ἐὰν ἔχη χορηγηθῆ εἰδικὴ πρὸς τοῦτο ἐξουσιοδότησις παρὰ τῆς Υ.Π.Α.

10.5. Ἀεροσκάφη ἐφωδιασμένα δι' εἰδικῆς ἀδείας ἐκτελέσεως πτήσεως ἢ δι' ἐν ἰσχύι πιστοποιητικῶν πειραματικῶν πτήσεων, ἐξαιροῦνται τῶν διατάξεων τῆς προηγουμένης παραγράφου.

10.6. Ἀεροσκάφη χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν ἢ δι' ἐκπαιδευτικούς σκοποὺς δέον ὅπως ὑφίστανται ἐπιθεωρήσεις κατὰ διαστήματα 100 ὥρων λειτουργίας των, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ὑπ' ἀριθ. 379/1963 Β. Δ/τος «περί συντηρήσεως πολιτικῶν αεροσκαφῶν».

#### Ἄρθρον 11.

##### Μητρώα

Ὁ ἰδιοκτῆτης ἢ ὁ ἐκμεταλλεόμενος αεροσκάφος δέον ὅπως τηρῆ ἀρχεῖα Συντηρήσεως καὶ Ἐπιθεωρήσεως, κατὰ προκαθορισμένον παρὰ τῆς Υ.Π.Α. τρόπον καὶ τὰ ὁποῖα θὰ περιλαμβάνουν ἀνά ἕν ἐνημερωμένον καὶ ἀκριβὲς μητρώον, διὰ τὸν συνολικὸν χρόνον λειτουργίας τοῦ σκάφους, ἐκάστου κινητήρος καὶ ἐκάστης ἑλικος, τὸ τεχνικὸν ἡμερολόγιον ὡς καὶ ἕτερα ἐντυπα ἐκάστοτε χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν καταχώρησιν καὶ τήρησιν τῶν ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ ὑπ' ἀριθμ. 379/1963 Β. Δ/τος «περί συντηρήσεως πολιτικῶν αεροσκαφῶν» ἀπαιτουμένων στοιχείων καὶ ἄτινα ἐν πάσῃ περιπτώσει δέον ὅπως τυγχάνωσι τῆς ἐγκρίσεως καὶ θεωρήσεως τῆς Υ.Π.Α.

Τὰ τοιαῦτα μητρώα δέον ὅπως :

α) Παραδίδονται εἰς τὸν νέον ἰδιοκτῆτην ἢ τὸν ἐκμεταλλεόμενον εἰς περίπτωσιν διαθέσεως τοῦ αεροσκάφους.

β) Εἶναι ἀνά πάσαν στιγμὴν διαθέσιμα πρὸς ἐπιθεώρησιν ὑπὸ ἐξουσιοδοτημένου ἐκπροσώπου τῆς Υ.Π.Α.

#### Ἄρθρον 12.

##### Ὅργανα καὶ Ἐξοπλισμὸς

12.1. Τὰ πολιτικὰ αεροσκάφη, ἀναλόγως τῆς φύσεως τῆς ἐκτελουμένης πτήσεως, δέον ὅπως φέρωσι τὰ ἐν τοῖς ἐπομένοις ὅργανα καὶ ἐξοπλισμὸν :

12.1.1. Κατὰ τὰς πτήσεις ἐξ ὕψους ἐν ἡμέρᾳ :

α) Σύστημα ἐνδείξεως ταχύτητος ἀέρος (ταχύμετρον).

β) Ὑψόμετρον.

γ) Μαγνητικὴν πυξίδα.

δ) Ὅργανον ἐνδείξεως τῆς ταχύτητος περιστροφῆς ἐκάστου κινητήρος.

ε) Ὅργανον ἐνδείξεως πίεσεως ἐλαίου ἐκάστου κινητήρος.

στ) Ὅργανον ἐνδείξεως θερμοκρασίας δι' ἕκαστον ὑγρόψυκτον κινητήρα.

ζ) Ὅργανον ἐνδείξεως θερμοκρασίας ἐλαίου δι' ἕκαστον αερόψυκτον κινητήρα.

η) Ὅργανον ἐνδείξεως πίεσεως εἰσαγωγῆς τοῦ εἰς ἕκαστον ὑπερσυμπιεζόμενον κινητήρα εἰσερχομένου μίγματος καυσίμων.

θ) Ὅργανον ἐνδείξεως τῆς θέσεως τοῦ συστήματος προσγειώσεως ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι ἀνασυρόμενον.

ι) Ὅργανον ἐνδείξεως τῆς εἰς ἐκάστην δεξαμενὴν ὑπαρχούσης ποσότητος καυσίμων.

ια) Ἀτομικὸν σωσίβιον ἢ ἰσοδύναμον ἀτομικὴν ἐπιπλέουσαν συσκευὴν, τοποθετημένην εἰς θέσιν ἐπιτρέπουσαν τὴν ἄμεσον χρησιμοποίησιν τῆς ὑφ' ἐκάστου τῶν ἐπιβαινόντων, καὶ ἐν πιστόλιον φωτοβολιδῶν ἢ ἰσοδύναμον σηματοδοτικὴν συσκευὴν, ἐφ' ὅσον τὸ ἀερ/φος ἐκτελεῖ πτήσεις ἀνωθεν θαλασσῶν καὶ εἰς ἀπόστασιν ἐκ τῆς ἀκτῆς μεγαλυτέρας ἐκείνης ἣτις δύναται νὰ καλυφθῆ ὑπὸ τοῦ αεροσκάφους ἐν κατολισθῆσει ἄνευ ἰπποδυνάμειας.

ιβ) Ζώνας προσδέσεως ἐγκεκριμένου τύπου. Ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ἢ ἀνοχῆ τῶν ζωνῶν προσδέσεως θὰ εἶναι μικροτέρα ἐκείνης ἣτις ἀντιστοιχεῖ εἰς τὸ μέγιστον συντελεστὴν φόρτου τὸν καθωρισμένον εἰς τὰς σχετικὰς πρὸς τὴν πτητικὴν ἰκανότητα τοῦ αεροσκάφους ἀπαιτήσεις. Τὸ ὕψωμα κατασκευῆς τῶν ζωνῶν ἀσφαλείας δέον ὅπως ἀντικαθίσταται κατὰ περιόδους, καθοριζόμενας ὑπὸ τῆς ΥΠΑ.

12.1.2. Κατὰ τὰς πτήσεις ἐξ ὕψους ἐν νυκτί :

α) Ἀπαντα τὰ ὅργανα καὶ ἐξοπλισμὸν τῆς προηγουμένης ὑποπαραγράφου.

β) Ἐγκεκριμένον σύστημα φώτων πλεύσεως.

γ) Ἐγκεκριμένον σύστημα περιστρεφομένου φωτὸς πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως. Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη ἀφορᾷ τὰ αεροσκάφη ἅτινα ἔχουσι μέγιστον ἐγκεκριμένον βάρους ἀπογειώσεως μεγαλύτερον τῶν 12.500 λιβρῶν, ὡς καὶ ἅπαντα τὰ αεροσκάφη, ἅτινα, συμφώνως πρὸς τοὺς ὅρους τοῦ πιστοποιητικῶν πτητικῆς ἰκανότητος ἀπαιτεῖται ὅπως ἔχωσιν ἐγκατεστημένον τοιοῦτον σύστημα.

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν οἰονδήποτε φῶς τοῦ συστήματος ἤθελεν ὑποστῆ βλάβην ἐν πτήσει, τὸ αεροσκάφος δύναται νὰ συνεχίσῃ τὴν πτήσιν μέχρι τοῦ ἐπομένου αεροδρομίου ἐνθα ἡ βλάβη δύναται νὰ διορθωθῆ ἄνευ ἀδικαιολογήτου καθυστερήσεως.

δ) Ἡλεκτρικὸν φῶς προσγειώσεως.

ε) Κατάλληλον πηγὴν ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας διὰ τὰ ἐπὶ τοῦ αεροσκάφους ἐγκατεστημένα ἠλεκτρικὰ ὅργανα καὶ ραδιοσυσκευάς.

στ) Πλήρη σειρὰν ἐκ τριῶν ἀνταλλακτικῶν ἀσφαλειῶν.

12.1.3. Κατὰ τὰς πτήσεις ὑπὸ συνθήκας πτήσεως δι' ὀργάνων (I.F.R.) :

α) Ἀπαντα τὰ ὅργανα καὶ ἐξοπλισμὸν, ὡς ἀναφέρονται ἐν τῇ ὑποπαραγράφῳ 12.1.1. καὶ, ὡσάκις ἡ πτήσις ἢ τμημα ταύτης ἐκτελοῦνται τὴν νύκτα, ἅπαντα τὰ ὅργανα καὶ ἐξοπλισμὸν, ὡς ἀναφέρονται ἐν τῇ ὑποπαραγράφῳ 12.1.2. τοῦ παρόντος ἄρθρου.

β) Σύστημα ἀμφιπλεύρου ραδιοεπικοινωνίας καὶ ναυτιλιακὸν ἐξοπλισμὸν κατάλληλον διὰ τὰ ραδιοβοηθήματα ἐδάφους, ἅτινα πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῶσιν.

γ) Γυροσκοπικὸν ἐνδείκτην στροφῆς καὶ κλίσεως.

δ) Εὐπαθὲς ὑψόμετρον δυνάμενον νὰ ρυθμισθῆ ὡς πρὸς τὴν βαρομετρικὴν πίεσιν.

ε) Ἄρολόγιον με ἐνδείκτην δευτερολέπτων.

στ) Γεννητρίαν ἐπαρκοῦς ἀποδόσεως.

ζ) Γυροσκοπικὸν τεχνητὸν ὀρίζοντα.

η) Γυροσκοπικὸν ἐνδείκτην πορείας.

12.2. Ἐξαίρεσει τῶν αεροσκαφῶν τῶν ὁποίων αἱ συσκευαὶ Very High Frequency Omnidirectional Range (VOR) συντηροῦνται, ἐλέγχονται καὶ ἐπιθεωροῦνται συμφώνως πρὸς διαδικασίαν ἐγκριθεῖσαν ὑπὸ τῆς ΥΠΑ, εἰς οὐδὲν αεροσκάφος ἐπιτρέπεται νὰ ἵπταται ὑπὸ συνθήκας IFR, τῇ βοήθειᾳ VOR, ἐκτὸς ἐὰν αἱ συσκευαὶ VOR τοῦ αεροσκάφους ἔσονται ἐλεγνηθῆ λειτουργικῶς ἐντὸς τῶν προηγου-

μένων 10 ώρων πτήσεως του αεροσκάφους και εν πάση περιπτώσει εντός των προηγουμένων 10 ημερών εις περίπτωση καθ' ην αι 10 ώραι δέν συνεπληρώθησαν. Κατά τον έλεγχο δέν να εύρεθῆ ότι η λειτουργία του VOR εύρισκείται εντός των όριων του ένδεικνυομένου σφάλματος διοπτύσεως, του καθοριζομένου δια του παρόντος, δια τον περι ού πρόκειται έλεγχο.

Οι έλεγχοι θα διενεργώνται ως ακολούθως :

12.2.1.(α) Έάν εις τό αεροδρόμιον τῆς προτιθεμένης άναχωρήσεως διατίθεται υπό τῆς ΥΠΑ ἢ ύφίσταται έγκεικρμένη υπό ταύτης συσκευή έκπέμπουσα σῆμα δοκιμῆς, ό έλεγχος των συσκευών του VOR εκτελεῖται τῆ χρήση του ως άνω σήματος δοκιμῆς. Το μέγιστον ένδεικνυόμενον σφάλμα διοπτύσεως δέν πρέπει να είναι μεγαλύτερον των  $\pm 4^\circ$ .

β) Έάν εις τό αεροδρόμιον άναχωρήσεως δέν διατίθεται συσκευή έκπέμπουσα σῆμα δοκιμῆς ό έλεγχος εκτελεῖται τῆ χρήση ενός σημείου επί τῆς επιφανείας του αεροδρομίου, καθορισμένου υπό τῆς ΥΠΑ ως σημείου έλέγχου των συσκευών VOR.

Τό μέγιστον έπιτρεπόμενον ένδεικνυόμενον σφάλμα διοπτύσεως είναι  $\pm 4^\circ$ .

γ) Έάν δέν διατίθεται συσκευή, έκπέμπουσα σῆμα δοκιμῆς, άνήκουσα εις τῆν ΥΠΑ ἢ έγκεικρμένη υπό ταύτης, ούτε καθορισμένο σημείο έλέγχου επί τῆς επιφανείας του αεροδρομίου, ό έλεγχος εκτελεῖται τῆ χρήση ενός σημείου έλέγχου εν τῷ χώρῳ, καθορισμένου υπό τῆς ΥΠΑ.

Τό μέγιστον έπιτρεπόμενον ένδεικνυόμενον σφάλμα διοπτύσεως δέν πρέπει να είναι μεγαλύτερον των  $\pm 6^\circ$ .

δ) Είς περίπτωση καθ' ην ούδεις εκ των, εις τά προηγούμενα εδάφια α, β και γ τῆς παρούσης ύποπαραγράφου, έλέγχων δύναται να εκτελεσθῆ, συνεπεία μη διαθέσεως πρὸς χρήση σήματος δοκιμῆς ἢ σημείου έλέγχου, εκτελεῖται ἢ ακόλουθος εν πτήσει διαδικασία :

ι) Έπιλέγεται ἢ ακτίς (RADIAL) του VOR ἥτις κείται κατά μήκος τῆς κεντρικῆς γραμμῆς οίουδήποτε έναερίου διαδρόμου, βασιζομένου εις τό Ραδιοβοήθημα τουτο.

ιι) Αναγνωρίζεται εν χαρακτηριστικῶν (εξέχον) σημείων επί του εδάφους κατά μήκος τῆς επιλεγείσης ακτίνος, κατά προτίμησιν εις απόστασιν μεγαλύτεραν των 20 ναυτικῶν μιλίων από τῆν επί του εδάφους θέσιν του VOR και οδηγεῖται τό αεροσκάφος κατ' εὐθείαν άνωθεν του σημείου εις ένα λογικῶς χαμηλόν, ύψος, και

ιιι) Σημειοῦται ἢ ένδεικνυομένη υπό του δέκτου του VOR διοπτύσεως, καθ' ην στιγμῆν τό αεροσκάφος εύρισκείται άνωθεν του σημείου. Ἡ μεγίστη διαφορά μεταξύ τῆς επιλεγείσης ακτίνος και τῆς ένδεικνυομένης διοπτύσεως δέν πρέπει να είναι μεγαλύτερα των  $\pm 6^\circ$ .

12.2.2. Έάν διπλά συστήματα καθορισμένα ως ανεξάρτητα μεταξύ των μονάδες VOR, εξαίεσει τῆς κεραίας, είναι έγκεικτεστημένα επί του αεροσκάφους, τό εν σύστημα δύναται να έλέγχεται εν συνδυασμῷ πρὸς τό έτερον κατά τῆν ακόλουθον διαδικασίαν, αντί των ως άνω καθορισθεισῶν διαδικασιῶν έλέγχου.

Συντονίζονται άμφότερα τά συστήματα επί του αὐτου VOR και σημειοῦνται αι ένδεικνυόμεναι διοπτύσεις πρὸς τον σταθμόν. Ἡ απόκλισις μεταξύ των δύο διοπτύσεων δέν πρέπει να είναι μεγαλύτερα των  $4^\circ$ .

12.2.3. Ό εκτελών τον επί τῆς λειτουργίας του VOR έλεγχο, ως καθορίζεται εις τάς ύποπαραγράφους 12.2.1. και 12.2.2. τῆς παρούσης παραγράφου, δέν να καταχωρῆ τον τοιοῦτον έλεγχο εις τό ἡμερολόγιον του αεροσκάφους ἢ εις έτερον μόνιμον μητρώον, άναγράφων ένυπογράφως τῆν ἡμερομηνίαν, θέσιν και σφάλμα διοπτύσεως.

Ἡ ισχύς του παρόντος άρχεται από τῆς δημοσιεύσεώς του εις τῆν Έφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Είς τον αὐτόν επί των Συγκοινωνιῶν Ὑπουργόν άνατίθεμεν τῆν δημοσίευσιν και εκτέλεσιν του παρόντος.

Έν Ἀθήναις τῆ 2 Σεπτεμβρίου 1963

**ΠΑΥΛΟΣ  
Β.**

Ο ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
**ΑΝΑΣΤ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ**