

SUPPLEMENT TO THE UNION OF SOUTH AFRICA GOVERNMENT GAZETTE.

BYVOEGSEL TOT DIE STAATSKOERANT VAN DIE UNIE VAN SUIDAFRIKA.

PRETORIA, 26TH AUGUST, 1927.

All Proclamations, Government and General Notices, published for the first time, are indicated by a * in the left-hand upper corner.

GOVERNMENT NOTICES

DEPARTMENT OF POSTS AND TELEGRAPHS.

The following Government Notices are published for general information.

J. A. DAVEY,
Acting Postmaster-General.

Department of Posts and Telegraphs,
Pretoria.

* No. 1458.]

[26th August, 1927.

It is hereby notified for general information that His Excellency the Governor-General has been pleased to approve, under section three of the Aviation Act, 1923 (No. 16 of 1923), of the revised regulations appended hereto for Air Navigation, with effect from the 1st August, 1927.

These regulations supersede those published under Government Notice No. 1060 of the 27th June, 1924, and any amendments thereof.

ARRANGEMENT OF REGULATIONS.

1. Short Title, Commencement, and Revocation of existing Regulations.
2. Interpretation of Terms.
3. Aircraft to which Regulations apply.
4. Nationality of Aircraft.
5. Application to Foreign and to Foreign Military Aircraft.
6. Documents to be carried by Union Aircraft.
7. General Conditions of Flying.
8. Further Conditions of Flying within the Union.
9. Further Conditions applicable to Passenger Aircraft.
10. Exceptions.
11. Wireless Conditions applicable to Public Transport.
12. References to Schedules.
13. Aerodromes.
14. Right of Inspection and Access to Aerodromes and Factories.
15. General Safety Provisions.
16. Smoking in Aircraft.
17. Power to prevent Flights in contravention of Regulations.
18. Dropping articles from Aircraft.
19. Parachute Descents from Civil Aircraft.
20. Licences to drop Packages.
21. Instruments, etc., to be carried by Union Aircraft.
22. Production of Documents for Inspection.
23. Prohibited Carriage.
24. Use of Signals, Signs, and Marks.
25. Aerial Lighthouses.
26. False Lights.
27. Customs Provisions to be observed by Aircraft flying Abroad.
28. Aerial Corridors and Arrival and Departure of Aircraft from Abroad.
29. Forgery, etc., of Documents.
30. Penalties.
31. Power to Cancel, Suspend, and Endorse Licences and Certificates.
32. Supplementary Directions.
33. Saving Article.
34. Use of Drugs, Stimulants, etc., by Aircraft Personnel prohibited.
35. Statistical returns.

SCHEDULES.

- I. Registration and Marking of Aircraft.
- II. Validation of Certificates of Airworthiness for Aircraft; Periodical Overhaul and Examination, Detention of Unairworthy Aircraft.
- III. Logbooks.
- IV. Rules as to Lights and Signals, and Rules for Air Traffic.
- V. Licensing of Personnel.
- VI. Fees.
- VII. Prohibited Areas.
- VIII. Customs Rules as to Aircraft arriving in or departing from the Union.
- IX. Investigation of Accidents.

Alle Proklamasies, Goewerments en Algemene Kennisgewings, gepubliseer vir die eerste keer, word gemerk met een * in die opperlinkerhoek.

GOEWERMENSKENNISGEWINGS

DEPARTEMENT VAN POS- EN TELEGRAAFWESE.

Die volgende Goewermentskennisgewing word vir algemene informasie gepubliseer.

J. A. DAVEY,
Waarnemende Posmeester-generaal.

Pos- en Telegraafwese, Pretoria.

* No. 1458.]

[26 Augustus 1927.

Dit word hierby vir algemene informasie bekendgemaak dat dit Sy Eksellensie die Goewerneur-Generaal behaag het om kragtens artikel drie van die Lugvaartwet 1923 (No. 16 van 1923) sy goedkeuring te heg aan die hierondergenoemde gewysigde regulasies vir Lugvaart, met intrede van 1 Augustus 1927.

Hierdie regulasies vervang dié wat in Goewermentskennisgewing No. 1060 van 27 Junie 1924 gepubliseer is, en enige daartoe behorende wysigings.

LUGVAARTREGULASIES EN WYSIGINGS, 1927.

RANGSKIKKING VAN REGULASIES.

1. Kort Tittel, Begin en Herroeping van bestaande Regulasies.
2. Woordbepaling.
3. Lugvaartuie waarop Regulasies van toepassing is.
4. Nasionaliteit van Lugvaartuie.
5. Toepassing: Buitelandse en Buitelandse Militêre Lugvaartuie.
6. Dokumente, wat op Unielugvaartuie gehou moet word.
7. Algemene Vliegvoorwaardes.
8. Verdere Vliegvoorwaardes in die Unie.
9. Verdere Voorwaardes van toepassing op Passasiers-lugvaartuie.
10. Uitsonderings.
11. Voorwaardes van toepassing op Draadlose Toestelle, wat op Lugvaartuie vir Publieke Transport gebruik word.
12. Bylaes.
13. Vliegbane.
14. Reg van Inspeksie en Toegang tot Vliegbane en Fabriek.
15. Algemene Veiligheidsvoorwaardes.
16. Rook in Lugvaartuie verbode.
17. Mag om Lugreise te belet wanneer daar 'n oortreding van die Regulasies is.
18. Uitwerp van Artikels vanuit Lugvaartuie.
19. Afdalings van Siviele Lugvaartuie deur middel van Paragute.
20. Verlof om Pakkies uit te werp.
21. Apparaat, ens., waarvan Unielugvaartuie voorsien moet wees.
22. Oorhandigheid van Dokumente vir Inspeksie.
23. Verbode Vervoer.
24. Gebruik van Seine, Tekens en Merke.
25. Lugvuurtorens.
26. Vals Ligte.
27. Doeanebepalinge, wat inaggeneem moet word deur Lugvaartuie, wat na die Buiteland vlieg.
28. Afgebakende Lugweë en Aankoms in en Vertrek uit die Unie van Lugvaartuie.
29. Vervalsing, ens., van Dokumente.
30. Strawwe.
31. Bevoegdheid van Kanselasie, Opskorting of Endossement van Lisensies en Sertifikate.
32. Aanvulling van Regulasies.
33. Voorbehoud.
34. Gebruik van Bedwelmende of Opwekkende Middels deur Personeel van Lugvaartuie verbode.
35. Statistiese Opgawes.

BYLAES.

- I. Registrasie en Merking van Lugvaartuie.
- II. Geldigmaking van Sertifikate van Lugwaardigheid van Lugvaartuie.
- III. Verslagboeke.
- IV. Voorskrifte, betreffende Ligte en Seine en Lugreëls.
- V. Lisensies van Personeel.
- VI. Fooie.
- VII. Verbode Terreine.
- VIII. Regulasies insake Doeane, betreffende aankoms in en vertrek uit die Unie van Lugvaartuie.
- IX. Ondersoek by Ongevalle.

AIR NAVIGATION REGULATIONS AND AMENDMENTS, 1927, MADE IN TERMS OF THE AVIATION ACT, No. 16, 1923.

Short Title.

These regulations may be cited as "The Air Navigation Regulations and Amendments, 1927," and shall come into operation on 1st August, 1927.

Interpretation of Terms.

2. In these regulations, unless inconsistent with the context—

- "the Act" means the Aviation Act, No. 16, 1923;
- "aerodrome" means any definite and limited ground or water area intended to be used, either wholly or in part, for the landing or departure of aircraft;
- "aircraft" includes all balloons, whether fixed or free, kites, airships, and flying machines;
- "airship" means an aircraft using gas lighter than air as a means of support, and having means of propulsion;
- "balloon," either fixed or free, means an aircraft using gas lighter than air as a means of support, and having no means of propulsion;
- "flying machine" includes all aeroplanes, seaplanes, flying boats, or other aircraft heavier than air, and having means of propulsion;
- "authorized person" means any person duly authorized by the Postmaster-General;
- "by day" means between sunrise and sunset;
- "by night" means between sunset and sunrise;
- "Convention" means the International Convention for the Regulation of Aerial Navigation signed at Paris on the 13th day of October, 1919, and includes the additional protocol thereto and any additions to, or amendments of, the said International Convention ratified and proclaimed under the authority of section two (b) of Act No. 16 of 1923;
- "contracting State" means any State which is for the time being a party to the Convention, and these regulations shall apply to aircraft possessing the nationality of a State in respect of which a derogation to the Government of the Union of South Africa has been granted under the protocol modifying Article 5 of the Convention as it applies to aircraft possessing the nationality of a contracting State;
- "the Director of Medical Services" means the Director of Medical Services, Defence;
- "military aircraft" includes naval, military, and air force aircraft, and every aircraft commanded by a person in naval, military, or air force service detailed for the purpose shall be deemed to be a military aircraft;
- "goods" includes mails;
- "licensed aerodrome" means an aerodrome licensed under these regulations;
- "Minister" means the Minister of Posts and Telegraphs or any other Minister to whom the Governor-General may from time to time assign the administration of the Act, or any Minister acting for him in his absence;
- "owner," except where otherwise specially defined, means in relation to an aircraft or aerodrome the person in whose name the aircraft or aerodrome is registered, and includes any person who is or has been acting as agent in the Union for a foreign owner, or any person by whom the aircraft or aerodrome is hired at the time;
- "passenger aircraft," "mail aircraft," and "goods aircraft" mean respectively aircraft intended for carrying passengers, mails, or goods for hire or reward, and include respectively aircraft in which passengers, mails, or goods are actually so carried;
- "personnel" (in relation to aircraft) includes the pilot, commander, navigator, and engineer, and any operative member of the crew;
- "Postmaster-General" means the Postmaster-General of the Union or any person acting for him;
- "prescribed," except where otherwise expressly provided, means prescribed by or under the Act, or by or under any proclamation or regulation;
- "prohibited area" means any area declared to be a prohibited area for the purposes of these regulations;
- "proprietor of an aerodrome" includes any person responsible for the management thereof;
- "regulations for preventing collisions at sea" means the rules of law for preventing collisions at sea;
- "State aircraft" means military aircraft and aircraft exclusively employed in State service, including postal, customs, and police service;
- "under way" in relation to an airship means not made fast to the ground or any object on land or water;
- "Union" means the Union of South Africa, and includes the mandated territory of South-West Africa;
- "Union aircraft" means an aircraft registered in the Union.

In these regulations—

references to the Union include references to the territorial waters adjacent thereto; and

references to passengers carried for hire or reward include references to persons carried in aircraft for the purposes of instruction in flying for which payment is made, provided that, for the purpose of determining whether a pilot is required to hold a licence to fly aircraft carrying passengers or goods for hire or reward, a member of an aeroplane club carried in an aircraft belonging to the club for the purposes of instruction or otherwise shall not, if the pilot is also a member of the same club, be deemed to be a passenger carried for hire or reward, notwithstanding that payment is made in respect of such instruction or carriage.

Aircraft to which Regulations apply.

3. The provisions of these regulations apply (unless the contrary intention appears) to all Union aircraft registered in the Union and to foreign aircraft when in or over the Union.

LUGVAARTREGULASIES EN WYSIGINGS 1927.

(OPGETREK KRAGTENS DIE LUGVAARTWET, No. 16, 1923.)

Kort Tittel.

1. Hierdie regulasies kan aangehaal word as "Die Lugvaartregulasies en Wysigings, 1927," en sal op 1 Augustus 1927 in werking tree.

Woordbepaling.

2. Tensy die samehang 'n ander sin aanwys, word in hierdie regulasies verstaan onder—

- "die Wet," die Lugvaartwet, No. 16 van 1923;
- "vliegbaan," 'n bepaalde of beperkte grond of waterterrein, geheel of gedeeltelik gebruik of bedoel vir sodanige gebruik as neerdalings- of afvaatterrein van lugvaartuie;
- "lugvaartuig," tewens alle ballonne, ditsy vrygelaat of nie, vlieërs, lugskepe en vliegmasjiene;
- "lugskip," 'n lugvaartuig, wat as dramiddel met gas, ligter as lug, voorsien is, en wat ook voorsien is van dryfkrag;
- "ballon," ditsy vrygelaat of nie, 'n lugvaartuig, wat as dramiddel met gas, ligter as lug, voorsien is, maar wat nie met dryfkrag voorsien is nie;
- "vliegtuig," tewens alle vliegmasjiene, watervliegtuie, vliegbote of ander lugvaartuie, swaarder as lug, en voorsien van dryfkrag;
- "gemagtigde persoon," 'n behoorlik deur die Posmeestergeneraal gemagtigde persoon;
- "oordag," die periode tussen sonsop- en sonsondergang;
- "snags," die periode tussen sonsonder- en sonsopgang;
- "Konvensie," die Internasionale Konvensie vir die Reëling van Lugvaart, geteken te Parys op 13 Oktober 1919, en tewens die aanvullende protokol daartoe en verdere aanvullings tot, en wysigings van, die genoemde Internasionale Konvensie, bekragtig en geproklameer ingevolge artikel twee (b) van Wet No. 16 van 1923;
- "Kontrakterende Staat," 'n Staat, so lank as hy 'n party tot die Konvensie is; en hierdie regulasies is van toepassing op lugvaartuie, wat die nasionaliteit van 'n staat besit, ten opsigte waarvan aan die Goewerment van die Unie van Suidafrika, ingevolge die Protokol, wat artikel 5 van die Konvensie wysig, 'n afwyking toegestaan is, soos dit toepaslik is op lugvaartuie, wat die nasionaliteit van 'n kontrakterende Staat besit.
- "die Direkteur van die Mediese Diens," die Direkteur van die Mediese Diens, Vedeedigingsmag;
- "militêre lugvaartuig," tewens mariene-, militêre- en lugmag-lugvaartuie; en alle lugvaartuie onder bevel van iemand in mariene-, militêre- of lugmagdiens aangewys vir die doel, word beskou as militêre lugvaartuie;
- "goedere," sluit in poste;
- "Gelisensieerde Vliegbaan," 'n vliegbaan onder hierdie regulasies gelisensieer;
- "Minister," die Minister van Pos- en Telegraafwese, of 'n ander Minister deur die Goewerneur-Generaal van tyd tot tyd met die uitvoering van die Wet belas; of 'n ander Minister, wat gedurende sy afwesigheid namens hom optree;
- "eienaar," behalwe spesiaal anders omskryf, in verband met 'n lugvaartuig of vliegbaan, die persoon in die naam van wie die lugvaartuig of vliegbaan geregistreer is, en tewens iedere persoon was as agent vir 'n buitelandse eienaar in die Unie optree of opgetree het, of 'n persoon deur wie die lugvaartuig of vliegbaan op die tyd gehuur word;
- "passasiers-lugvaartuig," "pos-lugvaartuig" en "goedere-lugvaartuig," respektiewelik, lugvaartuie, bedoel vir vervoer van passasiers, poste of goedere, vir huur of teen betaling, en sluit in respektiewelik lugvaartuie waarin passasiers, poste of goedere werklik also vervoer word;
- "personeel" (in verband met 'n lugvaartuig), die skipper, kommandant, stuurman en ingenieur en enige werkende lid van die bemanning;
- "Posmeestergeneraal," die Posmeestergeneraal van die Unie, of iemand wat vir hom waarneem;
- "voorgeskrewe," tensy waar dit uitdruklik anders vermeld is, voorgeskrewe deur of kragtens die Wet of deur of kragtens proklamasies of regulasies;
- "verbode terrein," 'n terrein wat vir die doel van hierdie regulasies verbode verklaar is;
- "eienaar van 'n vliegbaan," tewens 'n persoon verantwoordelik vir die bestuur daarvan;
- "regulasies vir voorkoming van botsings op see," die wetvoorskrifte vir voorkoming van botsings op see;
- "Staatslugvaartuie," militêre lugvaartuie, en lugvaartuie uitsluitend gebruik in die Staatsdiens insluitende pos-, doeane- en polisie-diens;
- "onderweg," in verband met 'n lugskip, nie vasgemaak aan die grond of aan 'n voorwerp op land of water nie;
- "Unie" die Unie van Suidafrika en tewens die Mandaatgebied van Suidwesafrika;
- "Unie-lugvaartuig," 'n lugvaartuig wat in die Unie geregistreer is.

Wanneer in hierdie regulasies melding gemaak word van die Unie, sluit dit ook die aangrensende territoriale waters in; en

referensies tot passasiers, vir huur of teen betaling vervoer, sluit in referensies tot persone, wat in lugvaartuie vervoer word, ten einde onderrig in die vliegkuns te ontvang, waarvoor betaling gemaak word, met die verstande dat, om vas te stel of 'n skipper 'n lisensie moet hê vir die besturing van 'n lugvaartuig, wat passasiers of goedere vir huur of teen betaling vervoer, 'n lid van 'n vliegklub vir instruksiedoel-eindes of andersins in 'n lugvaartuig van sodanige klub vervoer, nie as passasier vir huur of teen betaling beskou sal word nie indien die skipper ook 'n lid van dieselfde klub is, niesteenstaande dat betaling vir sodanige onderrig of vervoer gemaak is.

Lugvaartuie waarop Regulasies van toepassing is.

3. Die bepalinge van hierdie regulasies is van toepassing (tensy die teendeel blyk) op alle Unie-lugvaartuie geregistreer in die Unie, en op vreemde lugvaartuie in of bo die Unie.

Nationality of Aircraft.

4. An aircraft shall be deemed to possess the nationality of the State on the register of which it is entered.

Application to Foreign and to Foreign Military Aircraft.

5. The provisions in Schedules I, III, and V to these regulations shall not apply to foreign aircraft, provided that no foreign military aircraft shall fly over or land in the Union, except on the express invitation or with the express permission of the Minister; but any such aircraft so flying over or landing in the Union shall be exempt from these regulations to such extent and on such conditions as are specified in the invitation or permission.

Provided, further, that where any foreign aircraft, after landing in the Union, flies over any part thereof, except in such manner as is necessary in order to proceed to a foreign destination, all the provisions of these regulations shall apply to that aircraft, unless there are carried in the aircraft and produced for inspection as and when required by the Postmaster-General, certificates, licences, and logbooks, issued by the responsible authority in the country to which the aircraft belongs, complying substantially with the provisions of these regulations, and unless (in the case of a passenger aircraft) the condition of the aircraft, having regard to the safety of the passengers and personnel, corresponds substantially with the particulars contained in the certificates produced.

Documents to be Carried by Union Aircraft.

6. (1) Save as herein after expressly provided, every Union aircraft shall carry the following documents when flying:—

- (a) Its certificate of registration;
- (b) its certificate of airworthiness, and any other certificate relating to the aircraft, which may be required by these regulations;
- (c) the certificates of competency and licences of its personnel;
- (d) the journey logbook;
- (e) any licence to use wireless apparatus in the aircraft which may have been issued by the Postmaster-General.

(2) Every such aircraft engaged in international navigation shall, in addition, carry the following documents:—

- (a) If it carries passengers, a list of their names;
- (b) if it carries freight, bills of lading and manifest in respect thereof.

Certificate of Airworthiness.

(3) The certificate of airworthiness of aircraft of a contracting State shall be kept at all times in the pocket of the journey logbook.

General Conditions of Flying.

7. (1) No aircraft shall fly within the limits of the Union or the territorial waters thereof, unless—

- (i) the aircraft shall be registered and bear the prescribed nationality and registration marks and the name and residence of the owner affixed or painted on the aircraft in the prescribed manner;
- (ii) the certificate of airworthiness issued by the duly competent authority, in respect of such aircraft has been validated in the prescribed manner, and any terms or conditions on, or subject to, which the certificate of airworthiness was validated shall be duly complied with;
- (iii) the personnel of the aircraft shall be provided with the prescribed certificates of competency and licences;
- (iv) there shall be carried in the aircraft the prescribed documents and journey logbook kept up to date in the prescribed form and manner;

provided that—

- (a) Conditions (i), (ii), and (iv) shall not apply to aircraft flown for the purposes of experiment or test only, within three miles of a licensed aerodrome, a South African Air Force aerodrome, an aerodrome under the control of the Postmaster-General, an aircraft factory, or to aircraft flown in accordance with directions or special permission in writing given by the Postmaster-General, and subject to any conditions or limitations which may be laid down in such directions or permission;
- (b) Condition (iii) shall not apply in the case of candidates undergoing official tests for the purpose of obtaining a licence, or within three miles of a licensed aerodrome, a South African Air Force aerodrome, an aerodrome under the control of the Postmaster-General, in the case of personnel whilst under instruction, or whilst engaged in a flight, in accordance with such directions as aforesaid, for the purpose of becoming eligible for the issue of a licence.

(2) In this article "prescribed" in relation to aircraft other than aircraft registered in the Union, means prescribed by the law of the State on whose register the aircraft is entered, and in relation to aircraft in the Union has the meaning assigned to it by article 2 of these regulations.

Further Conditions of Flying within the Union.

8. (1) Save as herein after expressly provided, an aircraft shall not fly within the Union unless the following further conditions are complied with:—

- (i) The aircraft shall possess the nationality of a contracting State;
- (ii) the provisions of these regulations as to general safety, and as to the dropping of articles from aircraft, shall be duly complied with;
- (iii) such members of the personnel of the aircraft as are British subjects shall be provided with certificates of competency and licences issued, or rendered valid, by a duly competent authority within His Majesty's Dominions;

Nasionaliteit van Lugvaartuie.

4. 'n Lugvaartuig word beskou as van die nasionaliteit te wees van die Staat in die register waarvan die lugvaartuig vermeld is.

Toepassing: Buitelandse en Buitelandse Militêre Lugvaartuie.

5. Die bepalinge in bylaes 1, 3 en 5 van hierdie regulasies is nie van toepassing op buitelandse lugvaartuie nie, mits geen vreemde militêre lugvaartuie oor die Unie mag vlieg of daarin neerdaal nie, behalwe op die uitdruklike uitnodiging of met uitdruklike toestemming van die Minister; maar alle sodanige lugvaartuie, wat alsoo oor die Unie vlieg of daarin neerdaal, is vrygestel van hierdie regulasies in so'n mate en op sodanige voorwaardes as uiteengesit in die uitnodiging of permit.

Mits verder dat, waar 'n vreemde lugvaartuig na neerdaling in die Unie, oor 'n gedeelte daarvan vlieg, behalwe op so'n manier as nodig is om by 'n vreemde bestemming te kom, al die bepalinge van hierdie regulasies op daardie lugvaartuig van toepassing sal wees, tensy daar in die lugvaartuig aanwesig is en vir inspeksie vertoon word, wanneer vereis deur die Posmeestergeneraal, sertifikate, lisensies, verslagboeke, uitgereik deur die verantwoordelike outoriteit in die land waaraan die lugvaartuig behoort, en wat in hoofsaak voldoen aan die bepalinge van hierdie regulasies en tensy (in die geval van 'n passasiers-lugvaartuig) die toestand van die lugvaartuig, met die oog op die veiligheid van die passasiers en personeel, in hoofsaak ooreenkom met die besonderhede vervat in die oorgelegde sertifikate.

Dokumente wat op Unielugvaartuie gehou moet word.

6. (1) Behalwe wat hierna spesiaal bepaal is, moet die volgende dokumente op elke Unielugvaartuig gedurende 'n lugreis gehou word:

- (a) sy registrasiesertifikaat;
- (b) sy lugwaardigheidssertifikaat, en enige ander sertifikaat in verband met die lugvaartuig en wat deur hierdie regulasies vereis mag word;
- (c) bekwaamheidssertifikate en lisensies van sy personeel;
- (d) die reis-verslagboek;
- (e) enige lisensie deur die Posmeestergeneraal uitgereik vir die gebruik van draadlose apparaat in 'n lugvaartuig;

(2) Behalwe die bovermelde, moet die volgende dokumente gehou word op lugvaartuie, wat in die internasionale lugvaartdiens gebruik word:

- (a) 'n lys van die name van passasiers, indien enige vervoer word;
- (b) besonderhede van enige lading, vragbriewe en manifes in verband met so'n lading.

Lugwaardigheidssertifikaat.

(3) Die lugwaardigheidssertifikaat van lugvaartuie van 'n kontrakterende Staat moet altyd in die sakkie van die reis-verslagboek gehou word.

Algemene Vliegvoorwaardes.

7. (1) Geen lugvaartuig mag binne die grense van die Unie of die Territoriale Waters daarvan vlieg nie, tensy—

- (i) die lugvaartuig geregistreer is en die voorgeskrewe nasionaliteits- en registrasiemerk en die naam en woonplek van die eienaar daarop voorkom, en dit op die voorgeskrewe manier op die lugvaartuig aangeheg of geskilder is;
- (ii) die sertifikaat van lugwaardigheid, deur die behoorlik gemagtigde outoriteit uitgereik, ten opsigte van sodanige lugvaartuig, op die voorgeskrewe wyse geldig gemaak is, en enige terme of voorwaardes waarop, en onderhawig waaraan die sertifikaat van lugwaardigheid geldig gemaak werd, behoorlik nagekom word;
- (iii) die personeel van die lugvaartuig in besit is van die voorgeskrewe bekwaamheidssertifikaat en lisensies;
- (iv) in die lugvaartuig aanwesig is die voorgeskrewe dokumente en reis-verslagboek bygehou tot datum, en op die voorgeskrewe vorm en manier;

mits—

- (a) Voorwaardes (i), (ii) en (iv) nie van toepassing is nie op lugvaartuie, wat slegs vir proefnemings en toetsdoeleindes vlieg, binne drie myl van 'n gelisensieerde vliegbaan, 'n Suidafrikaanse Lugmagvliegbaan, 'n vliegbaan onder die kontrole van die Posmeestergeneraal, 'n lugvaartuig-fabriek, en ook nie van toepassing is nie op lugvaartuie, wat bestuur word ooreenkomstig die voorskrifte of spesiale skriftelike toestemming van die Posmeestergeneraal, en onderworpe aan enige voorwaardes of beperkings wat in sodanige voorskrifte of toestemming bepaal is.
- (b) Voorwaarde (iii) nie van toepassing is nie in die geval van kandidate wat 'n amptelike ondersoek ondergaan om 'n lisensie te verkry, of binne drie myl van 'n gelisensieerde vliegbaan, 'n Suidafrikaanse Lugmagvliegbaan, 'n vliegbaan onder die kontrole van die Posmeestergeneraal, in die geval van personeel wat instruksie ontvang, of terwyl 'n vliegtog gemaak word, ooreenkomstig sodanige voorskrifte, hierbo vermeld, met die doel om vir die uitreiking van 'n lisensie bekwaam te wees.

(2) In hierdie artikel beteken "voorgeskrewe" in verband met lugvaartuie, wat nie in die Unie geregistreer is nie, "voorgeskrewe" deur die Wet van die Staat in die register waarvan die lugvaartuig vermeld is, en in verband met die Unielugvaart het dit die betekenis, wat in artikel 2 van hierdie regulasies daaraan geheg is.

Verdere Vliegvoorwaardes in die Unie.

8. (1) Behalwe soos hieronder uitdruklik uiteengesit, kan geen lugvaartuig in die Unie vlieg nie, tensy aan die volgende verdere voorwaardes voldoen word:

- (i) die lugvaartuig moet van die nasionaliteit van die kontrakterende Staat wees;
- (ii) die bepalinge van hierdie regulasies, wat betref algemene veiligheid en die uitwerp van artikels vanuit die lugvaartuig, moet behoorlik nagekom word;
- (iii) sodanige lede, wat van die personeel van die lugvaartuig Britse onderdane is, moet voorsien wees van sertifikate van bekwaamheid en uitgereikte lisensies, wat deur 'n daartoe gemagtigde outoriteit binne Sy Majesteits Dominiën geldig verklaar is;

- (iv) the prescribed conditions as to the maintenance of aircraft shall be complied with and the prescribed certificate as to airworthiness shall be carried in the aircraft;
- (v) the aircraft shall conform to such orders as may be lawfully given in regard to it by officers of police, and Customs and Excise;

provided that—

- (a) Conditions (i) and (iv) shall not apply to aircraft flown for the purpose of experiment or test only, within three miles of a licensed aerodrome, a South African Air Force aerodrome, an aerodrome under the control of the Postmaster-General, an aircraft factory, or to aircraft flown in accordance with directions or special permission in writing given by the Postmaster-General under this article, and subject to any conditions or limitations which may be laid down in such directions or permission;
- (b) Condition (iii) shall not apply in the case of candidates undergoing official tests for the purpose of obtaining a licence or within three miles of a licensed aerodrome, a South African Air Force aerodrome, an aerodrome under the control of the Postmaster-General, in the case of personnel whilst under instruction, or whilst engaged in a flight, in accordance with such directions as aforesaid, for the purpose of becoming eligible for the issue of a licence.
- (2) A fixed balloon shall not be flown within the Union except with the special permission in writing of the Postmaster-General, and subject to any conditions that may be attached to such permission, and the Postmaster-General may, on the granting of such permission or subsequently, direct that the provisions of these regulations or any of them shall not apply to the balloon in question, or shall apply subject to such modifications as he thinks fit.

Further Conditions applicable to Passenger Aircraft.

9. (1) An aircraft carrying passengers for hire or reward shall not use as a regular place of departure or landing any place in the Union other than a licensed aerodrome, or an aerodrome specially approved for the purpose by the Postmaster-General.
- (2) A passenger aircraft carrying more than ten passengers and having to make a continuous flight between two points more than 310 miles apart over land, or a night flight, or a flight between two points more than 124 miles apart over sea, shall have on board a certificated navigator.

Exceptions.

10. (1) Except where otherwise expressly stated, these regulations apply to aircraft registered in the Union, other than military aircraft, but shall not apply to any aircraft or person to which or to whom the Minister directs that these regulations, or any part thereof, shall not apply.
- (2) The Minister may, by a special and temporary authorization, and subject to such conditions as may be specified, permit the flight within the limits of the Union of an aircraft which does not possess the nationality of a contracting State or of a State in respect of which a derogation to the Government of the Union of South Africa has been granted under the protocol modifying article 5 of the Convention.
- (3) Provided that an aircraft, the flight of which is so permitted as aforesaid, shall, while flying within the said limits, carry a certificate issued either by the Postmaster-General or by the competent authority in the State whose nationality the aircraft possesses, stating that permission has been granted and the conditions, if any, subject to which it has been granted.

Wireless Conditions applicable to Public Transport.

11. (1) The Minister may give directions prescribing conditions in which Union aircraft shall, when flying—
- (i) carry wireless telegraphy apparatus;
- (ii) carry certified operators; and
- (iii) maintain wireless telegraphy service;

and such directions may prescribe the character of the apparatus, the number and qualifications of the operators, and the nature of the service, and when any such directions have been given they shall be complied with in the case of any aircraft to which they apply as if contained in these regulations.

(2) In this Article the expression "certified operator" means an operator who is the holder of a certificate of proficiency in radio-telegraphy granted by the Postmaster-General.

References to Schedules.

12. The provisions in Schedules I to IX to these regulations shall have effect as part of these regulations, and shall be duly observed by all persons concerned in the cases to which they relate, that is to say—

Schedule.

Subject-matter.

- I.—Registration and marking of aircraft.
- II.—Validation of certificates of airworthiness for aircraft, periodical overhaul and examination; detention of unairworthy aircraft.
- III.—Logbooks.
- IV.—Rules as to lights and signals and rules for air traffic.
- V.—Licensing of personnel.
- VI.—Fees.
- VII.—Prohibited areas.
- VIII.—Customs rules as to aircraft arriving in or departing from the Union.
- IX.—Investigation of accidents.

- (iv) die voorgeskrewe voorwaardes met betrekking tot die instandhouding van die lugvaartuig moet nagekom word en die voorgeskrewe lugwaardigheidsertifikaat moet in die lugvaartuig aanwesig wees;
- (v) die lugvaartuig moet alle voorskrifte, wat wetlik in verband daarmee deur polisie en doeane- en aksynsbeamptes gegee word, nakom;

mits—

- (a) Voorwaardes (i) en (iv) nie van toepassing sal wees nie op lugvaartuie, wat slegs vir proefnemings en toetsdoel-eindes vlieg, binne drie myl van 'n gelisensieerde vlieg-baan, 'n Suidafrikaanse Lugmag-vliegbaan, 'n vliegbaan onder die kontrole van die Posmeestergeneraal, 'n lugvaartuig-fabriek, en ook nie van toepassing is nie op lugvaartuie, wat gevlieg word ooreenkomstig die voorskrifte of spesiale skriftelike toestemming van die Posmeestergeneraal, onder hierdie artikel gegee, en onderworpe aan enige voorwaardes of beperkings, wat in sodanige voorskrifte of toestemming bepaal is.
- (b) Voorwaarde (iii) nie van toepassing is nie in die geval van kandidaat, wat 'n amptelike ondersoek ondergaan om 'n lisensie te verkry, of binne drie myl van 'n gelisensieerde vliegbaan, 'n Suidafrikaanse Lugmag-vliegbaan, 'n vliegbaan onder die kontrole van die Posmeestergeneraal, in die geval van personeel, wat instruksie ontvang of terwyl 'n vliegtog gemaak word, ooreenkomstig sodanige voorskrifte, hierbo vermeld, met die doel om vir die uitreiking van 'n lisensie bekwaam te wees.
- (2) 'n Vasmagemaakte ballon mag nie binne die Unie gevlieg word nie, behalwe met die spesiale skriftelike toestemming van die Posmeestergeneraal, en onderhewig aan enige voorwaardes, wat aan sodanige toestemming verbonde mag wees; ook kan die Posmeestergeneraal by die uitreiking van sodanige toestemming, of later beveel, dat die bepalinge van hierdie regulasies, of enige daarvan, nie op die betrokke ballon van toepassing sal wees nie, of dat dit alleen daarop van toepassing sal wees in sover hy dit goed ag.

Verdere Voorwaardes van toepassing op Passasiers-lugvaartuie.

9. (1) 'n Lugvaartuig met passasiers, gehuur of teen betaling, moet geen plek in die Unie ander dan 'n gelisensieerde vliegbaan of 'n spesiaal deur die Posmeestergeneraal vir die doel goedgekeurde vliegbaan as 'n gereelde afvaart- of neerdalingsplek gebruik nie.
- (2) 'n Passasiers-lugvaartuig met meer as tien passasiers, wat aan een stuk deur moet vlieg, tussen twee plekke meer as 310 myl van mekaar verwyder oor land, op 'n nagvlug, of 'n vlug tussen twee plekke meer as 124 myl van mekaar verwyder oorsee, moet 'n gesertifiseerde waarnemer aan boord hê.

Uitsonderings.

10. (1) Behalwe waar anders spesiaal vermeld word, is hierdie regulasies van toepassing op lugvaartuie, wat in die Unie geregistreer is, met uitsondering van militêre lugvaartuie, maar sodanige regulasies sal nie van toepassing wees nie op enige lugvaartuig of persoon ten opsigte waarvan die Minister beveel dat hierdie regulasies, of enige gedeelte daarvan, nie van toepassing sal wees nie.
- (2) As 'n spesiale en tydelike magtiging, en onderhewig aan enige voorwaardes wat bepaal mag word, kan die Minister lugreise binne die grense van die Unie toelaat van enige lugvaartuig, wat nie van die nasionaliteit van 'n kontrakterende Staat is nie, of van 'n Staat, ten opsigte waarvan 'n vergunning toegestaan is aan die Regering van die Unie van Suidafrika, kragtens die protokol waardeur artikel 5 van die Konvensie gewysig is.
- (3) Mits 'n lugvaartuig, die lugreis waarvan soos vermeld, toegelaat is, gedurende 'n reis binne die vermeldde grense, voorsien is van 'n sertifikaat, wat uitgereik is deur die Posmeestergeneraal of bevoegde outoriteit van die Staat, die nasionaliteit waarvan dieselfde is as dié van die vermeldde lugvaartuig, met vermelding van die toegestane vergunning en van die voorwaardes, indien enige, wat daaraan verbonde mag wees.

Voorwaardes van toepassing op Draadloos Toestelle wat op Lugvaartuie vir Publieke Transport gebruik word.

11. (1) Die Minister kan bevele gee waarin die voorwaardes bepaal word ten opsigte van lugreis wat deur Uniellugvaartuie onderneem word, nl.:
- (i) die meeneem van draadloos telegraafapparaat;
- (ii) die meeneem van gesertifiseerde operateurs aan boord; en
- (iii) die instandhouding van 'n draadloos-telegraafdiens;
- en sodanige bevele kan ook bepaal die soort van apparaat, die aantal en kwalifikasies van die operateurs, asook die aard van die diens, en wanneer enige sodanige bevele gegee is, moet hulle uitgevoer word in verband met enige lugvaartuig waarop hulle van toepassing is, asof sodanige bevele in hierdie regulasies vervat is.
- (2) In hierdie artikel beteken die uitdrukking "gesertifiseerde operateur" 'n operateur wat in besit is van 'n sertifikaat van bekwaamheid in radio-telegraafwerk, en wat deur die Posmeestergeneraal uitgereik word.

Referensies tot Bylaes.

12. Die bepalinge in Bylaes I tot IX van hierdie regulasies maak 'n deel uit van hierdie regulasies, en elkeen wat betrokke is by die gevalle waarop dit betrekking het, moet dit behoortlik nakom, d.w.s.—

Bylaes.

Onderwerp.

- I.—Registrasie en merking van lugvaartuie.
- II.—Geldigmaking van sertifikate van lugwaardigheid van lugvaartuie; periodieke nasien en herstel; terughouding van onlugwaardige lugvaartuie.
- III.—Verslagboeke.
- IV.—Voorskrifte betreffende ligte en seine en reëls vir lugverkeer.
- V.—Lisensies van personeel.
- VI.—Fooie.
- VII.—Verbode terreine.
- VIII.—Reëls in sake doeane, betreffende aankoms in die vertrek uit die Unie van lugvaartuie.
- IX.—Ondersoek by ongevallen.

AERODROMES.

13. (1) No place in the Union shall be used as a regular place of landing or departure by aircraft carrying passengers, for hire or reward, unless it has been registered and licensed for the purpose by the Postmaster-General and the conditions of the licence are complied with.

This prohibition does not apply to the use of military aerodromes for the use of which permission has been given by the Defence Department, or to aerodromes under the control of the Postmaster-General. Provided further, that private flying-machines may operate from unlicensed aerodromes, though they have no right of landing in any place as against the owner of the land or other persons interested therein.

(2) The proprietor of an aerodrome licensed for public use shall exhibit in a conspicuous place on the aerodrome a tariff of charges for landing and length of stay, applicable alike to Union and foreign aircraft, in accordance with such form and scale as the Postmaster-General directs or approves.

(3) The Postmaster-General may grant to the proprietor of any aerodrome a licence, subject to such conditions as he thinks fit.

Where the Postmaster-General is satisfied that sufficient grounds exist, he may cancel or suspend any such licence.

Where the Postmaster-General is satisfied that the grounds of suspension no longer exist, he may remove any such suspension.

(4) In the case of any contravention of or failure to comply with this article, the proprietor of the aerodrome shall be deemed to have acted in contravention of or, as the case may be, failed to comply with these regulations.

Right of Inspection and Access to Aerodromes and Factories.

14. (1) Any person authorized by the Postmaster-General for the purpose shall have the right of access at all reasonable times to any aerodrome for the purpose of inspecting the same, or to any place to which access is necessary for the purpose of carrying out his powers and duties under these regulations.

(2) All military aircraft belonging to or employed in the service of the Union Defence Force shall have at all reasonable times the right of access to any licensed aerodrome, subject to the conditions of the licence.

(3) During the construction of an aircraft for which the validation of a certificate of airworthiness is desired, any person authorized by the Postmaster-General shall, at all times during working hours, have the right of access for purposes of inspection to that portion of the shops in which parts are being manufactured or assembled, and to drawings of the parts under inspection.

General Safety Provisions.

15. (1) An aircraft shall not fly over any city or town within the Union except at such altitude as will enable the aircraft to land outside the city or town should the means of propulsion fail through mechanical breakdown or other cause; provided that this prohibition shall not apply to any area comprised within a circle with a radius of one mile from the centre of a licensed aerodrome or of a Union Defence Force aerodrome or of an aerodrome under the control of the Postmaster-General.

(2) An aircraft in or over the Union shall not—

(a) be used to carry out any trick-flying or exhibition flying over any city or town area or populous district; or

(b) be used to carry out any trick-flying or exhibition flying over any regatta, race-meeting, or meeting for public games or sports, except where specially arranged for in writing by the promoters of such regatta or meeting; or

(c) be flown in such circumstances as, by reason of low altitude or proximity to persons or dwellings or for any other reason, to cause unnecessary danger to any person or property on land or water.

(3) A person shall not commit any act, whether by interference with the pilot or a member of the operative crew, or by tampering with the aircraft or its equipment, or by disorderly conduct, or by any other means, likely to imperil the safety of any aircraft, its passengers, or crew.

Smoking in Aircraft.

16. Except in the case of airships wherein special provision is made, smoking is prohibited in any aircraft registered in the Union, wherever such aircraft may be, or in any other aircraft when in or over the Union.

Power to Prevent Flights in Contravention of Regulations.

17. Where it appears to any person authorized in writing by the Postmaster-General for the purposes of this article that any aircraft is intended or likely to be flown in such circumstances that the flight would be in contravention of any of the provisions of sub-paragraphs (i), (ii), (iii) of paragraph 1 of article (7), or sub-paragraph (i) of paragraph (1) of article 8, or article 18 of these regulations, or any such circumstances as to infringe any other provision of these regulations and to be a cause of danger to persons in the aircraft or to persons or property on the ground, the person so authorized may give such directions, and take such steps by way of detention of the aircraft or otherwise in relation thereto, as appear to him to be necessary in order to prevent the flight, and, without prejudice to any provisions of these regulations with respect to the obstruction of authorized persons, any person acting in contravention of any directions given under this article shall be deemed to have acted in contravention of these regulations.

VLIEGBANE.

13. (1) Geen plek in die Unie mag as 'n gereelde afdalings- of vertrekterrein vir lugvaartuie, wat passasiers vir huur of teen betaling vervoer, gebruik word nie, tensy sodanige terrein deur die Posmeestergeneraal vir daardie doel geregistreer en gelisensieer is, en die voorwaardes van die lisensie nagekom word.

Hierdie verbodsbepaling is nie van toepassing op die gebruik van militêre vliegbane nie, vir die gebruik waarvan die Verdedigingsdepartement sy toestemming verleen het, asook nie op vliegbane nie wat onder beheer van die Posmeestergeneraal is. Mits, verder, dat private vliegtuie van ongelisensieerde vliegbane mag vertrek, ofskoon hulle geen reg het nie tot 'n neerdaling op enige plek sonder die toestemming van die eienaar van die terrein of van die persoon wat 'n belang in sodanige terrein het.

(2) Die eienaar van 'n vliegbaan, vir openbare gebruik gelisensieer, moet op 'n in die oog vallende plek in die vliegbaan 'n tarief van fooie vir neerdalings, asook die lengte van verblyf van vliegtuie vertoon, van toepassing sowel op die Unie as op vreemde lugvaartuie, ooreenkomstig sodanige vorm en skaal as die Posmeestergeneraal voorskrywe of goedkeur.

(3) Die Posmeestergeneraal kan aan die eienaar van enige vliegbaan 'n lisensie uitreik onderworpe aan sodanige voorwaardes as hy goedag.

Wanneer die Posmeestergeneraal daarvan oortuig is dat genoegsame redes bestaan kan hy enige sodanige lisensie kansleer of opskort.

Wanneer die Posmeestergeneraal daarvan oortuig is dat die redes vir kanselasie of opskorting nie meer bestaan nie, kan hy enige sodanige kanselasie of opskorting intrek.

(4) 'n Oortreding of nie-nakoming van die vereistes van hierdie artikel, deur die eienaar van die vliegbaan, sal as 'n oortreding of nie-nakoming van hierdie regulasies beskou word, soos die geval mag wees.

Reg van Inspeksie en Toegang tot Vliegbane en Fabriek.

14. (1) Alle persone, deur die Posmeestergeneraal vir die doel gemagtig, het toegangsreg op alle redelike tye tot 'n vliegbaan vir inspeksiedoeleindes, of tot enige plek waartoe toegang nodig is om hul gesag te doen geld of hul pligte ten uitvoer te bring, ingevolge hierdie regulasies.

(2) Alle militêre lugvaartuie toebehoorende aan, of in diens van die Unie Verdedigingsmag, het op alle redelike tye toegangsreg tot enige gelisensieerde vliegbaan, onderworpe aan die voorwaardes van die lisensie.

(3) Gedurende die bou van 'n lugvaartuig, waarvoor geldigmaking van 'n sertifikaat van lugwaardigheid verlang word, sal 'n ieder deur die Posmeestergeneraal daartoe gemagtigde persoon te alle tye bevoeg wees om gedurende werkure die gedeelte van die werkwinkel, waar die onderdele vervaardig of ingebou word, binne te gaan, en om tekenings van sodanige onderdele te ondersoek.

Algemene Veiligheidsvoorwaardes.

15. (1) Geen lugvaartuig mag oor 'n stad of dorp in die Unie vlieg nie behalwe op 'n hoogte, wat die lugvaartuig in staat sal stel om buite die stad of dorp neer te daal, in geval dat die dryfkrag ophou deur 'n werktuiglike defek of ander oorsaak; mits hierdie verbod nie van toepassing is nie op 'n terrein geleë binne 'n sirkel met 'n radius van een myl vanaf die middelpunt van 'n gelisensieerde vliegbaan, of van 'n Unie Verdedigingsmag-vliegbaan, of van 'n vliegbaan onder beheer van die Posmeestergeneraal.

(2) 'n Lugvaartuig in of bo die Unie mag—

(a) nie gebruik word om vliegkunste of vertonings van vliegkunste bo 'n stad of dorp of bevolkte distrik uit te voer nie; of

(b) nie gebruik word om vliegkunste of vertonings van vliegkunste bo 'n roei- of seilwedstryd, renwedstryde of byeenkoms van publieke spele of sports gee nie, behalwe waar spesiaal skriftelik reëlins daarvoor getref is deur die persone, wat sodanige roei- of seilwedstryde of byeenkoms op tou gesit het; of

(c) onder sodanige omstandighede lugreise onderneem as wat weens geringe hoogte van die grond, of nabyheid aan persone of woonhuise of om ander redes die oorsaak is van onnodige gevaar aan 'n persoon of eiendom op land of water.

(3) 'n Persoon sal van geen handeling skuldig wees nie, ditsy deur bemoeiing met die skipper of 'n lid van die diensdoende bemanning of met die lugvaartuig of die uitrusting daarvan, of deur onbehoorlike gedrag, of op enige ander manier, wat die veiligheid van enige lugvaartuig, sy passasiers of bemanning in gevaar sou kon bring.

Rook in Lugvaartuie Verbode.

16. Behalwe in lugskepe waar spesiale voorsiening daarvoor gemaak is, is dit verbode om enige in die Unie geregistreerde lugvaartuig te rook, waar dit ook mag wees, asook in enige lugvaartuig solank dit binne, of bokant die Unie is.

Mag om Lugreise te Belet wanneer daar 'n Oortreding van die Regulasies is.

17. Wanneer dit blyk vir enige persoon, wat vir die doeleindes van hierdie artikel skriftelik daartoe deur die Posmeestergeneraal gemagtig is, dat enige lugvaartuig daarvoor bedoeld is, of dat dit waarskynlik op sodanige wyse gebruik sal word dat die lugreis 'n oortreding van enige van die bepalinge van subparagrafe (i), (ii) (iii) van paragraaf 1 van artikel 7, of subparagraaf (i) van paragraaf 1 van artikel 8, of artikel 18 van hierdie regulasies sal wees, of onder sodanige omstandighede gebruik sal word dat enige ander bepaling van hierdie regulasie soortree sal word, sodat dit 'n oorsaak van gevaar vir ander persone in lugvaartuie, of persone of eiendom op die vasteland kan wees, kan sodanige gemagtigde persoon, sodanige bevel gee, en sodanige stappe neem om die lugvaartuig terug te hou, of ander maatreëls in verband daarmee neem, as hy nodig mag ag ten einde die lugreis te belet, en, onverminderd enige bepalinge in hierdie regulasies vervat, ten opsigte van 'n obstruksie, wat op las van geoutoriseerde persone plaasvind, sal enige persoon wat enige instruksies, kragtens hierdie artikel gegee, oortree, beskou word asof hy in stryd met die regulasies gehandel het.

Dropping Articles from Aircraft.

18. A person in an aircraft in or over the Union shall not drop or cause or permit to be dropped from the aircraft any article except—

- (1) ballast as permitted by paragraph 34 of Schedule IV of these regulations;
- (2) articles dropped in terms of a permission issued by the Postmaster-General.

And if any article other than as aforesaid drops or falls from an aircraft a contravention of these regulations shall be deemed to have been committed.

Parachute Descents from Civil Aircraft.

19. Parachute descents from civil aircraft are prohibited unless special permission in writing has been obtained from the Postmaster-General, and subject to any conditions that may be attached to such permission.

Licences to Drop Packages.

20. The Postmaster-General may, subject to such conditions, and for such period as he may fix, grant a permission to any person to drop or cause to be dropped packages from aircraft on to dropping grounds approved by him for the purpose.

Instruments, etc., to be Carried by Union Aircraft.

21. There shall be carried and maintained in working order in every Union aircraft when flying such instruments and equipment applicable to the class or description of the aircraft as may be prescribed, and any directions of the Postmaster-General as to the manner in which, and the persons by whom any particular instruments or equipment are to be used shall be complied with as if they were contained in these regulations.

Production of Documents for Inspection.

22. (1) Any person required under these regulations to be provided with a licence shall, on demand, produce his licence, and, in the case of a pilot, his pilot's logbook, for the inspection of any police or customs or excise officer, or any other person authorized for the purpose by the Postmaster-General.

(2) The owner, hirer, and person in charge of any aircraft shall, on demand, produce or cause to be produced for the inspection of any police or customs or excise officer, or any other person authorized for the purpose by the Postmaster-General, any certificates or licences relating to the aircraft, any of the prescribed logbooks, and in the case of an aircraft engaged in international navigation, if it carries passengers or goods, the prescribed list of names and the prescribed bills of lading and manifest respectively.

Prohibited Carriage.

23. Save for the purposes of the provisions of Schedule IV to these regulations as to signals—

- (i) an aircraft engaged in international navigation shall not carry explosives of war, arms of war, or munitions of war;
- (ii) a foreign aircraft shall not carry explosives of war, arms of war, or munitions of war between any two points within the Union.

Use of Signals, Signs, and Marks.

24. (1) In making or receiving signals by wireless telegraphy or other methods of communication, except by visual signals when the Morse code is not being used, every aircraft possessing the nationality of a contracting State shall use as its call sign at the beginning and end of each communication the complete group of five letters which constitutes its nationality and registration marks:

Provided that nothing in this paragraph shall affect the special rules as to signals laid down in Section II of the Fourth Schedule to these regulations.

(2) A person in an aircraft shall not make any signal prescribed by these regulations except for the purposes specified therein, and shall not knowingly make, without lawful authority or excuse (proof whereof shall lie on the accused), any naval, military, or air force signal.

(3) An aircraft other than a State aircraft shall not bear any mark or sign used or appropriated for use by State aircraft.

Aerial Lighthouses.

25. (a) An aerial lighthouse shall not be established or maintained within the Union, nor the character of the light exhibited therefrom altered, except with the approval of the Postmaster-General, and subject to such conditions as he may prescribe.

Wilful Damage to Aerial Lighthouse, etc.

(b) A person shall not wilfully or negligently injure or interfere with any aerial lighthouse established or maintained with the approval of the Postmaster-General or any light exhibited from any such lighthouse.

False Lights.

26. (1) Whenever in the Union any light is exhibited—

- (a) in the neighbourhood of an aerodrome or an aerial lighthouse so as to be liable to be mistaken for a light proceeding from an aerial lighthouse or for a prescribed light at an aerodrome; or
- (b) which, by reason of its liability of being mistaken for a light proceeding from an aerial lighthouse or for a prescribed light at an aerodrome, is calculated to endanger the safety of aircraft;

the Minister may serve a notice upon the owner of the place where the light is exhibited or upon the person having charge of the light, directing that owner or person within a reasonable time, to be specified in the notice, to take effectual means for extinguishing or for effectually screening the light and for preventing for the future the exhibition of any similar light.

(2) The notice may be served either personally or by post, or by affixing the same in some conspicuous place near to the light to which the notice relates.

(3) If any owner or person on whom a notice is served under this article fails, without reasonable cause, to comply with the directions contained in the notice, he shall be deemed to have failed to comply with these regulations.

Uitwerp van Artikels vanuit Lugvaartuie.

18. Niemand in 'n lugvaartuig in of bo die Unie mag uitwerp, of doen uitwerp of toelaat om uitgewerp te word vanuit 'n lugvaartuig, artikels behalwe—

- (1) ballas soos in paragraaf 34 van Bylae IV van hierdie regulasies toegestaan;
- (2) artikels, wat uitgewerp word ooreenkomstig 'n verlofbrief uitgereik deur die Posmeestergeneraal.

En indien enige ander artikel, nie hierbo vermeld nie, uit 'n lugvaartuig val, sal dit beskou word as 'n oortreding van hierdie regulasies.

Afdalings van Siviele Lugvaartuie deur middel van Paragute.

19. Afdalings van siviele lugvaartuie deur middel van paragute is verbode, tensy van die Posmeestergeneraal 'n spesiale skriftelike magtiging daartoe verkry is en onderhewig aan enige voorwaardes wat aan sodanige magtiging verbonde is.

Verlof om Pakkies Uit te Werp.

20. Die Posmeestergeneraal mag, onderworpe aan sodanige voorwaardes en gedurende sodanige tydperk, as hy vasstel, 'n verlofbrief uitreik aan iemand om vanuit lugvaartuie pakkies uit te werp, of te doen uitwerp op sodanige uitwerpterreine as wat deur hom vir die doel goedgekeur is.

Apparaat, ens., waarvan Unie-lugvaartuie Voorsien moet wees.

21. Gedurende hul lugreise, moet alle Unie-lugvaartuie voorsien wees van sodanige apparaat en uitrusting as wat vir die besondere klas vliegtuig voorgeskrewe is, en dit moet in goeie werkende orde gehou word. Enige bevel van die Posmeestergeneraal ten opsigte van die wyse waarop sodanige apparaat gebruik moet word, of die persone wat dit moet gebruik, moet nagekom word asof dit in hierdie regulasies vervat is.

Vertoning van Dokumente vir Inspeksie.

22. (1) Iemand, wat ingevolge hierdie regulasies 'n lisensie behoort te besit, moet op aanvraag sy lisensie vertoon, en in die geval van 'n skipper, sy skippersverslagboek, vir inspeksie deur 'n polisie- of doeane- of aksynsbeampte of 'n ander persoon, deur die Posmeestergeneraal vir die doel aangestel.

(2) Die eienaar, huurder en persoon belas met toesig oor 'n lugvaartuig moet op aanvraag vertoon, of doen vertoon, vir inspeksie deur 'n polisie- of doeane- of aksynsbeampte of 'n ander persoon, deur die Posmeestergeneraal vir die doel gemagtig, alle sertifikate of lisensies betreffende die lugvaartuig, alle voorgeskrewe verslagboeke en, in die geval van 'n lugvaartuig, wat vir internasionale transportdoeleindes gebruik word, indien passasiers of goedere vervoer word, respektiewelik, die voorgeskrewe lys van name en die voorgeskrewe vragbriewe en manifes.

Verbode Vervoer.

23. Behalwe vir die doel van die bepalinge in Bylae IV van hierdie regulasies betreffende seine, mag—

- (i) geen ontploffingsmiddels of wapens of ammunisie deur 'n lugvaartuig, gebruik vir internasionale transportdoeleindes, vervoer word nie; en
- (ii) geen ontploffingsmiddels of wapens of ammunisie tussen twee plekke in die Unie deur 'n vreemde lugvaartuig vervoer word nie.

Gebruik van Seine, Tekens en Merke.

24. (1) Wanneer seine gegee of ontvang word deur middel van draadlose telegrafie of ander manier van kommunikasie (behalwe deur middel van sigbare seine indien nie van die Morse kode gebruik gemaak word nie) moet elke lugvaartuig van die nasionaliteit van 'n kontrakterende Staat by die begin en einde van elke kommunikasie as sy oproepteken gebruik, die komplette groep van vyf letters wat sy nasionaliteit- en registrasiemerk uitmaak.

Mits niks in hierdie paragraaf die spesiale reëls betreffende seine, soos vermeld in artikel 2 van Bylae IV van hierdie regulasies, verander nie.

(2) Niemand in 'n lugvaartuig mag een van die in hierdie regulasies voorgeskrewe seine gee nie, behalwe vir die doeleindes daarin uiteengesit, en mag nie, met sy wete sonder wetlike outoriteit of ekskuus (bewys waarvan van die beskuldigde geëis kan word) 'n mariene, militêre of lugmag-sein gee nie.

(3) Geen lugvaartuig, behalwe 'n Staatslugvaartuig, mag 'n merk of teken dra nie, wat gebruik word of bestem is vir gebruik deur Staatslugvaartuie.

Lugvuurtorens.

25. (a) Geen lugvuurtorens mag binne die Unie onderhou word nie, nog mag die aard van die daaruit vertoonde lig verander word nie, behalwe met die goedkeuring van die Posmeestergeneraal en onderworpe aan sodanige voorwaardes as hy voorskrywe.

Moedswillige Beskdiging van Lugvuurtorens, ens.

(b) Niemand mag 'n lugvuurtoren, wat met die goedkeuring van die Posmeestergeneraal opgerig of onderhou word moedswillig of deur onversigtigheid stoor of beskuldig nie, asook nie enige lig wat uit sodanige vuurtoren vertoon word nie.

Vals Ligte.

26. (1) Wanneer 'n lig in die Unie vertoon word—

- (a) in die nabyheid van 'n vliegbaan of van 'n lugvuurtoren en op sodanige wyse dat dit geneem kan word vir 'n lig van 'n lugvuurtoren of vir 'n voorgeskrewe lig by 'n vliegbaan; of
- (b) wat weens die moontlikheid dat dit vir 'n lig van 'n lugvuurtoren of vir 'n voorgeskrewe lig by 'n vliegbaan geneem kan word, gevaarlik beskou word vir die veiligheid van lugvaartuie;

kan die Minister op die eienaar van die plek waar die lig vertoon word, of op die persoon, belas met toesig oor die lig, 'n kennisgewing dien, waarby hy versoek word om binne 'n redelike, in die kennisgewing vermelde tydperk, afdoende reëlings te tref om die lig uit te doof, of behoorlik te beskut en te belet dat 'n dergelike lig in die vervolg vertoon word.

(2) Die kennisgewing kan óf persoonlik óf deur die pos gedien word, óf deur aanplakking daarvan op 'n in die oog vallende plek naby die lig waarop die kennisgewing betrekking het.

(3) Indien 'n eienaar of persoon op wie 'n kennisgewing ingevolge hierdie artikel gedien word, sonder redelike oorsaak versuim om die voorskrifte, in die kennisgewing vervat, na te kom, word dit as 'n nie-nakoming van hierdie regulasies beskou.

(4) If any owner or person on whom a notice under this article is served neglects for a period of seven days to extinguish or effectually screen the light mentioned in the notice, the Postmaster-General may authorize any person to enter upon the place where the light is and forthwith extinguish the same, doing no unnecessary damage, and may recover the expenses incurred in so doing from the owner or person on whom the notice has been served.

Customs Provisions to be observed by Aircraft flying Abroad.

27. If the Postmaster-General is satisfied that any person has, in respect of any Union aircraft registered in the Union, been convicted by a competent court of an offence against the provisions of the Customs Law of a contracting State, so far as those provisions are in accordance with Annexure H of the Convention, which is set out at the end of these regulations, he may (without prejudice to any other powers conferred upon him by these regulations) cancel or suspend the certificate of registration of that aircraft.

Aerial Corridors and Arrival and Departure of Aircraft from Abroad.

28. (1) The Minister may prescribe points between which aircraft when entering the Union from abroad or leaving the Union for abroad shall pass.

(2) If such points are for the time being so prescribed, no aircraft shall enter the Union from abroad, or leave the Union for abroad, except between such points; provided that—

- (a) if an aircraft is compelled by accident, stress of weather, or unavoidable cause to enter the Union from abroad elsewhere than between such points, it shall land at the customs aerodrome in the Union nearest to its route; and
- (b) if it is so compelled to land as aforesaid before reaching such aerodrome the procedure laid down in paragraph 20 of Schedule VIII to these regulations shall be followed.

(3) Any provisions for the time being in force of the Immigrants Regulations Act, No. 22 of 1913, or of any regulations made thereunder, with respect to persons arriving in or departing from the Union by sea shall apply to persons arriving or departing by air as if the same were herein set out, with such modifications as are necessary for adapting them to such purpose.

Forgery, etc., of Documents.

29. (1) A person shall not—

- (a) forge or falsify or assist in forging or falsifying, or procure to be forged or falsified, any licence or certificate required under these regulations; or
- (b) make, assist in making, or procure to be made, any false representation for the purpose of procuring for himself or any other person the issue, validation, or renewal of any such licence or certificate; or
- (c) knowingly use any such licence or certificate which has been forged, falsified, cancelled, or suspended, or to which he is not entitled; or
- (d) lend any such licence or certificate or allow it to be used by any other person.

(2) A person shall not destroy, mutilate, alter, or render illegible any logbook or any entry made therein, or wilfully make or procure or assist in the making of any false or fraudulent entry in or omission from any logbook.

PENALTIES.

30. (1) If any person contravenes or fails to comply with any regulation or any provision in the Schedules hereto he shall, on summary conviction, be liable to imprisonment for a term not exceeding six months or to a fine not exceeding two hundred pounds, or to both such imprisonment and fine.

(2) Any proceedings in respect of contravention of or failure to comply with any of the provisions of Schedule VIII to these regulations shall be deemed to be proceedings for the recovery of a penalty under the Acts relating to Customs.

(3) If an aircraft flies in contravention of or fails to comply with these regulations, or any provisions thereof, or if in or in respect of any aircraft any act is committed which is or is deemed to be a contravention of these regulations or any provisions thereof, the owner or hirer of the aircraft and the pilot or commander thereof shall be deemed to have contravened or, as the case may be, failed to comply with these regulations: provided that—

- (a) it shall be a defence to any proceedings for such contravention of, or failure to comply with, these regulations if the contravention or failure is proved to have been due to stress of weather or other unavoidable cause; and
- (b) it shall be a defence to any proceedings under these regulations against the owner, hirer, pilot, or commander of an aircraft to prove that the alleged contravention took place without his actual fault or privity.

(4) If any person obstructs or impedes any person acting under the authority of the Postmaster-General in the exercise of his powers and duties under these regulations, he shall be deemed to have acted in contravention of these regulations.

Power to Cancel, Suspend, or Endorse Licences and Certificates.

31. (1) Any certificate granted under Schedule I or any licence granted under Schedule II or V to these regulations, or the licence of any aerodrome, may be cancelled, suspended, or endorsed by the Postmaster-General on sufficient ground being shown to his satisfaction, after due inquiry, and his decision shall be subject to confirmation by the Minister. The Minister may, pending the holding of the inquiry, suspend any such licence temporarily and provisionally.

(2) Any certificate relating to the airworthiness of an aircraft may be cancelled or suspended by the Postmaster-General if he is satisfied that reasonable doubt exists as to the safety of the aircraft in question or of the type to which the aircraft in question

(4) Indien 'n eienaar of persoon, op wie 'n kennisgewing ingevolge hierdie artikel gedien word, gedurende 'n tydperk van sewe dae versuim om die lig, in die kennisgewing genoem, uit te doof, of behoorlik te beskut, kan die Posmeestergeneraal iemand aanstel om die plek, waar die lig is, binne te gaan, en dit onmiddellik uit te doof, sonder onnodige skade aan te rig, en kan die onkoste hierdeur veroorsaak van die eienaar of persoon op wie die kennisgewing gedien is, verhaal word.

Doenane-bepalinge, wat Inaggeneem moet word deur Lugvaartuie wat na die Buiteland Vlieg.

27. As die Posmeestergeneraal daarvan oortuig is dat, ten opsigte van 'n Unie-lugvaartuig in die Unie geregistreer, 'n persoon deur 'n bevoegde hof veroordeel is weens 'n oortreding van die bepalinge van die Doenanewet van 'n kontrakterende Staat, vir sover daardie bepalinge ooreenkom met Aanhangsel H van die Konvensie, wat aan die einde van hierdie regulasies opgeneem is, kan hy (onverminderd enige ander bevoegdhede hom kragtens hierdie regulasies verleen) die sertifikaat of registrasie van daardie lugvaartuig kanselleer of opskort.

Aankoms in Afgebakende Lugweë, of Vertrek uit die Unie van Lugvaartuie.

28. (1) Die Minister kan punte voorskryf waartussen lugvaartuie by aankoms in die Unie van die buiteland, of vertrek uit die Unie na die buiteland moet vlieg.

(2) Solank as sodanige punte voorgeskrywe is, mag geen lugvaartuig die Unie binnegaan vanaf die buiteland, of uit die Unie na die buiteland vertrek nie, behalwe tussendeur sodanige punte; mits—

- (a) indien 'n lugvaartuig deur 'n ongeval, slegte weer of onvermydelike oorsaak verplig is om die Unie vanaf die buiteland elders dan tussendeur sodanige punte binne te gaan, dit by die doenane-vliegbaan in die Unie naasteby sy roete neerdaal; en
- (b) indien dit verplig is om neer te daal, soos hierbo vermeld, alvorens sodanige vliegbaan te bereik, die reëls, neergelê in paragraaf 20 van Bylae VIII van hierdie regulasies nagekom word.

(3) Enige bepalinge van die Wet tot Reëling van die Immigrasie (No. 22 van 1913) wat van tyd tot tyd van krag is, of enige regulasies kragtens daarvan opgetrek, betreffende persone wat van oorsee in die Unie aankom, of daaruit vertrek, is van toepassing op persone wat per lugvaartuig aankom of vertrek, asof sodanige bepalinge hierin uiteengesit is, met sodanige wysigings as nodig is om hulle op sodanige doeleindes toe te pas.

Vervalsing, ens., van Dokumente.

29. (1) Dit is nie geoorloof nie om—

- (a) 'n lisensie of sertifikaat, ingevolge hierdie regulasies benodig, te vervals of te help vervals, of te doen vervals; of
- (b) 'n valse verklaring af te lê, te help aflê, of te doen aflê, met die doel om vir sigself of vir iemand anders die uitgifte, geldigmaking of vernuwning van sodanige lisensie of sertifikaat te verkry; of
- (c) desbewus gebruik te maak van sodanige lisensie of sertifikaat, wat vervals, gekanselleer of opgeskort is, of waarop hy nie geregtig is nie; of
- (d) sodanige lisensie of sertifikaat uit te leen of die gebruik daarvan deur 'n ander persoon toe te laat.

(2) Niemand mag 'n verslagboek, of enige inskrywing daarin, vernietig, vermink, verander of onleesbaar maak nie, of 'n inskrywing moedswillig op 'n valse of bedrieglike manier doen of laat of help doen of daaruit weglaat of doen of help weglaat.

STRAWE.

30. (1) As iemand 'n regulasie of die bepalinge in die bylae van hierdie regulasies oortree of versuim om na te kom, word hy by summier veroordeling gestraf met gevangenisstraf van ten hoogste ses maande of met boete van ten hoogste tweehonderd pond, of met albei, en gevangenisstraf as boete.

(2) 'n Vervolging ten opsigte van oortreding of nie-nakoming van die bepalinge van Bylae VIII van hierdie regulasies word beskou as 'n geregtelike proses vir die verhaal van boetes ingevolge die wette betreffende doenane.

(3) Indien 'n lugvaartuig 'n lugreis onderneem in oortreding van die regulasies of enige bepalinge daarvan, of in gebreke bly om die regulasies na te kom, of indien 'n daad in of in verband met enige lugvaartuig gepleeg word, wat as 'n oortreding van hierdie regulasies of enige bepalinge daarvan beskou word, sal die eienaar of huurder van sodanige lugvaartuig, asook die skipper of kommandant daarvan, soos die geval mag wees, beskou word asof hy die regulasies oortree het, of dat hy in gebreke gebly het om hulle na te kom, mits—

- (a) dit 'n verdediging is teen 'n vervolging vir sodanige oortreding of nie-nakoming van hierdie regulasies, dat die oortreding of nie-nakoming te wyte was aan slegte weer of ander onvermydelike oorsaak; en
- (b) dit 'n verdediging is teen 'n vervolging ingevolge hierdie regulasies teen die eienaar of huurder, skipper of kommandant van 'n lugvaartuig indien bewys kan word dat die beweerde oortreding plaasgevind het sonder sy skuld of medewete.

(4) As iemand 'n persoon, deur die Posmeestergeneraal gemagtig, hinder of belet in die uitvoering van sy magte of pligte, ingevolge hierdie regulasies, word dit as 'n oortreding van hierdie regulasies beskou.

Bevoegdheid van Kanselasie, Opskorting of Endossement van Lisensies en Sertifikate.

31. (1) 'n Sertifikaat uitgereik kragtens Bylae I, of 'n lisensie uitgegee kragtens Bylae II of V van hierdie regulasies, of die lisensie van 'n vliegbaan, kan deur die Posmeestergeneraal gekanselleer, opgeskort of geëndosseer word as hy, na behoorlike ondersoek, daarvan oortuig is dat voldoende redes daartoe bestaan, en sy beslissing is onderworpe aan bekragtiging deur die Minister. Die Minister kan, in afwagting van die ondersoek, sodanige lisensie tydelik en voorlopig opskort.

(2) 'n Sertifikaat betreffende die lugwaardigheid van 'n lugvaartuig kan deur die Posmeestergeneraal gekanselleer of opgeskort word as hy daarvan oortuig is dat redelike twyfel bestaan omtrent die veiligheid van die betrokke lugvaartuig of omtrent die tiepe.

belongs, or the conditions attached to any such certificate may, if the Postmaster-General is satisfied that these conditions may properly be relaxed or that reasonable doubt exists as to whether these conditions afford a sufficient margin of safety, be varied by him accordingly.

(3) Where any person is convicted of any contravention of or failure to comply with these regulations in respect of any aircraft, the Postmaster-General may cancel or suspend the certificate of registration of that aircraft.

(4) The Postmaster-General may, for the purpose under these regulations, require the production to him, or to any person named by him, of any certificate or licence granted under the regulations by the holder of any such certificate or licence, or by any person having the possession or custody thereof, and failure to comply with this requirement shall be an offence under these regulations.

(5) The Postmaster-General may, if satisfied that the grounds of suspension no longer exist, remove any such suspension.

Directions for Supplementing Regulations.

32. The Minister may issue such directions as he thinks fit for the purpose of supplementing or giving full effect to the provisions of these regulations, including the Schedules thereto.

Saving Article.

33. Nothing in these regulations shall be construed as conferring any right to land in any place as against the owner of the land or other persons interested therein, or as prejudicing the rights or remedies of any person in respect of any injury to persons or property caused by an aircraft.

Use of Drugs, Stimulants, etc., by Aircraft Personnel Prohibited.

34. A person acting as, or carried in an aircraft for the purpose of acting as, pilot, commander, navigator, engineer, or operative member of the crew thereof shall not, while so acting or carried, be in a state of intoxication or in a state in which, by reason of his having taken or used any sedative, narcotic, or stimulant drug or preparation, his capacity so to act is impaired. And no other person while in a state of intoxication shall enter or be in any aircraft.

Statistical Returns.

35. Monthly returns, or such other returns as the Postmaster-General may from time to time require for statistical purposes, shall be rendered to him by all persons engaged in civil aviation.

SCHEDULE I.

REGISTRATION AND MARKING OF AIRCRAFT.

A.—REGISTRATION.

Certificates of Registration of Aircraft.

1. (1) The registration of aircraft registered in the Union shall be carried out by the Postmaster-General, who may grant to the owner of any aircraft a certificate of registration in respect thereof, and shall assign to the registered aircraft a registration mark.

(2) Applications for the registration of aircraft in the Union should be made to the Secretary, Civil Air Board, General Post Office, Pretoria, by whom application forms will be supplied on demand.

Register of Union Aircraft.

(3) The register of Union aircraft shall be open for inspection at such times and subject to such conditions as may be convenient.

Certificates of Registration to be Granted to British Subjects only.

2. Except in special cases, a certificate of registration in respect of an aircraft shall not be granted to any person unless he is a British subject, or to any firm or company unless it is registered in and has its principal place of business in the Union, and whereof the chairman and at least two-thirds of the directors are British subjects.

3. In the event of any change in the ownership of a registered aircraft, or if a registered aircraft ceases to be owned wholly either by persons or by a company or corporation fulfilling the conditions specified in the preceding paragraph of this Schedule, then—

(1) the registered owner of the aircraft shall forthwith notify the Postmaster-General of such change of ownership, or, as the case may be, that the aircraft has ceased to be so owned as aforesaid; and

(2) the registration and the certificate thereof shall lapse as from the date of such change of ownership or the date on which the aircraft ceased to be so owned.

4. When a registered aircraft has been destroyed or permanently withdrawn from use, the registered owner shall, as soon as possible, notify the Postmaster-General accordingly, and the registration and the certificate thereof shall lapse as from the date of such notification.

5. No aircraft shall be registered in the Union which is already validly registered in any other State.

B.—MARKING.

Form of Registration and Nationality Marks.

6. The Union nationality mark shall be the capital letter "G" in Roman character, and the registration mark shall be a group assigned by the Postmaster-General of four capital letters in Roman character, the first of which shall be the letter "U," e.g. "G-UAAA."

The combinations "SOS" and "PRB," which have a universal meaning, shall be excluded from groups of registration letters.

7. The aircraft shall carry affixed to the car or to the fuselage, in a prominent position, a metal plate inscribed with the names and residence of the owner and the marks of nationality and registration.

van lugvaartuig waartoe dit behoort. Ook kan die voorwaardes, waaraan sodanige sertifikaat onderhewig is, deur die Posmeestergeneraal dienoreenkomstig gewysig word as hy daarvan oortuig is dat daardie voorwaardes verslap kan word of dat dit twyfelagtig is of daardie voorwaardes 'n behoorlike mate van veiligheid verseker.

(3) Wanneer iemand veroordeel word weens oortreding of nienakoming van hierdie regulasies ten opsigte van enige lugvaartuig, kan die Posmeestergeneraal die registrasie-sertifikaat van daardie lugvaartuig kansleer of opskort.

(4) Die Posmeestergeneraal kan vir enige doel van hierdie regulasies eis, dat 'n sertifikaat of lisensie kragtens die regulasies uitgereik aan hom, of aan 'n persoon deur hom aangestel, vertoon word deur die houër van sodanige sertifikaat of lisensie, of deur iemand wat dit in sy besit of bewaring het, en enige versuim om hierdie vereiste na te kom word beskou as 'n oortreding van hierdie regulasies.

(5) Die Posmeestergeneraal kan sodanige opskorting intrek as hy daarvan oortuig is dat die rede tot opskorting nie meer bestaan nie.

Voorskrifte as Aanvulling van Regulasies.

32. Die Minister kan sodanige voorskrifte gee as hy goed mag ag ten einde die bepalinge van hierdie regulasies met inbegrip van die bylae daarvan aan te vul of volle werking te gee.

Voorbehoud.

33. Niks in hierdie regulasies word bedoel as verlening van reg om neer te daal in 'n plek in stryd met die regte van die eienaar van die land of ander belanghebbendes, of wat afbreuk doen aan die regte of regsmiddels van 'n persoon ten opsigte van letsel aan persone of eiendom veroorsaak deur 'n lugvaartuig.

Gebruik van Bedwelvende of Opwekkende Middels deur Personeel van Lugvaartuie Verbode.

34. Iemand wat optree, of vervoer word in 'n lugvaartuig om op te tree as skipper, kommandant, stuurman, lugvaartuigingenieur of werkende lid van die bemanning daarvan, mag gedurende sodanige optrede of vervoer nie in 'n staat van dronkenskap verkeer nie, of in 'n staat wat, deurdat hy gebruik gemaak het van 'n verdowings- of opwekkende middel of prepraat, afbreuk doen aan sy bekwaamheid om as sodanig op te tree; en niemand onder die invloed van drank mag 'n lugvaartuig betree nie.

Statistiese Opgawes.

35. Maandelikse opgawes of sodanige ander opgawes as die Posmeestergeneraal van tyd tot tyd vir statistiese doeleindes vereis, moet deur alle persone, wat in die siviele lugvaartdiens betrokke is, aan hom opgestuur word.

BYLAE I.

REGISTRASIE EN MERKING VAN LUGVAARTUIE.

A.—REGISTRASIE.

Registrasiesertifikaat van Lugvaartuie.

1. (1) Die registrasie van lugvaartuie, geregistreer in die Unie, geskied deur die Posmeestergeneraal, deur wie aan die eienaar van 'n lugvaartuig 'n registrasiesertifikaat ten opsigte daarvan uitgereik, en aan die geregistreerde lugvaartuig 'n registrasiemerk toegeken word.

(2) Applikasies vir registrasie van lugvaartuie in die Unie moet gerig word aan die Sekretaris, Siviele Lugraad, Hoofpostkantoor, Pretoria, van wie ook op versoek die applikasievorms verkry kan word.

Registrasie van Unie Lugvaartuie.

(3) Die register van Unie lugvaartuie is oop op sodanige tye en onderworpe aan sodanige voorwaardes as vir inspeksie gerieflik is.

Registrasiesertifikaat word slegs aan Britse Onderdane Uitgereik.

2. Behalwe in spesiale gevalle word geen registrasiesertifikaat ten opsigte van 'n lugvaartuig aan iemand uitgereik nie, tensy hy 'n Britse onderdane is, of aan 'n firma of maatskappy, tensy dit geregistreer is in, en sy hoofbesigheidsplek het in die Unie, en waarvan die voorsitter en minstens twee-derdes van die direkteure Britse onderdane is.

3. In geval van verandering van eienaar van 'n geregistreerde lugvaartuig, of indien 'n geregistreerde lugvaartuig nie langer in sy geheel toebehoor aan, of persone, of 'n maatskappy of liggaam, wat voldoen aan die voorwaardes uiteengesit in die voorafgaande paragraaf van hierdie Bylae, dan—

(1) moet die geregistreerde eienaar van die lugvaartuig die Posmeestergeneraal dadelik in kennis stel van sodanige verandering van eienaar of, soos die geval mag wees, dat die lugvaartuig nie meer soas voorheen vermeld, in besit is nie; en

(2) vervel die registrasie en die sertifikaat op vanaf die datum van sodanige verandering van eienaar of op vanaf die datum waarop die lugvaartuig opgehou het om in sodanige besit te wees.

4. Wanneer 'n geregistreerde lugvaartuig verniel of geheel buite gebruik gestel is, moet die geregistreerde eienaar die Posmeestergeneraal sodra moontlik dienoreenkomstig in kennis stel; die registrasie en die sertifikaat vervel dan vanaf die datum van sodanige kennisgewing.

5. Geen lugvaartuig, wat alreeds in 'n ander kontrakterende Staat geregistreer is, word in die Unie geregistreer nie.

B.—MERKING.

Vorm van Registrasie- en Nasionaliteitsmerke.

6. Die Unie nasionaliteitsmerk bestaan uit die hoofletter "G" in Romeinse skrif, en die registrasiemerk uit 'n groep deur die Posmeestergeneraal toegeken, van vier hoofletters in Romeinse syfers, die eerste waarvan bestaan uit die letter "U," b.v. "G-UAAA."

Die kombinasies "SOS" en "PRB," wat 'n uniwersele betekenis het, word nie as registrasieletters gebruik nie.

7. Die lugvaartuig moet op die onderstel of die geraamte daarvan, op 'n in die oog vallende plek, met 'n metale plaat voorsien wees waarop die name en woonplek van die eienaar en die nasionaliteits- en registrasiemerk voorkom.

The Affixing of Marks.

8. (1) The nationality and registration marks shall also be painted in black on a white ground in the following manner, and (in the case of aircraft other than State or passenger, mail, or goods aircraft) the registration mark shall be underlined with a black line:

- (a) *Flying-machines.*—The marks shall be painted once on the lower surface of the lower main planes, and once on the upper surface of the top main planes, the top of the letters to be towards the leading edge. They shall also be painted along each side of the fuselage between the main planes and the tail planes. In cases where the machine is not provided with a fuselage, the marks shall be painted on the nacelle.
- (b) *Airships and Balloons.*—In the case of airships the marks shall be painted near the maximum cross-section on both sides and on the upper surface, equidistant from the letters on the sides. In the case of balloons, the marks shall be painted twice near the maximum horizontal circumference, as far as possible from one another. In the case both of airships and balloons the side marks shall be visible both from the sides and ground.

2. In addition to the registration and nationality marks required to be affixed under the last preceding sub-regulation, the nationality mark shall be painted—

- (a) in the case of flying-machines and airships—
 - (i) on the left and right sides of the lower surface of the lowest tail planes or elevators, whichever is the larger;
 - (ii) on the upper surface of the tail planes or elevators, whichever is the larger; and
 - (iii) on both sides of the rudder, or, if more than one rudder is fitted, on the outer sides of the outer rudders; and
- (b) in the case of balloons, on the outside surface of the basket.

Heights of Marks.

9. (1) In the case of flying-machines, the height of the marks shall be—

- (a) on the main planes and tail plains; equal to four-fifths of the chord;
- (b) on the rudder, as large as possible; and
- (c) on the fuselage or nacelle, equal to four-fifths of the greatest depth of the narrowest part of that portion of the fuselage or nacelle on which the marks are painted.

(2) In the case of airships—

- (a) the height of the nationality mark painted on the tail plane shall be equal to four-fifths of the chord of the tail plane;
- (b) the height of the nationality mark painted on the rudder shall be as large as possible; and
- (c) the height of the other marks shall be equal to at least one-twelfth of the circumference of the maximum transverse cross-section of the airship.

(3) In the case of balloons—

- (a) the height of the nationality mark shall be equal to four-fifths of the height of the basket; and
- (b) the height of the other marks shall be equal to at least one-twelfth of the circumference of the balloon.

(4) Notwithstanding anything contained in any of the last three preceding sub-regulations, the nationality and registration marks on any aircraft need not exceed 8 feet in height.

Width and Thickness of Letters in Marks, etc.

10. (1) The width of letters in a mark shall be two-thirds of their height and the thickness shall be one-sixth of their height.

(2) Letters in a mark shall be painted in plain block type, and shall be uniform in shape and size.

(3) A space equal to half the width of the letters shall be left between each letter.

(4) In the case of underlined letters the thickness of the lines shall be equal to the thickness of the letter. The space between the bottom of the letters and the line shall be equal to the thickness of the line.

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

(6) The nationality and registration marks shall be displayed to the best possible advantage having regard to the constructional features of the aircraft. The marks must always be kept clean and visible.

SCHEDULE II.

VALIDATION OF CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS FOR AIRCRAFT: PERIODICAL OVERHAUL AND EXAMINATION: DETENTION OF UNAIRWORTHY AIRCRAFT.

Validation of Certificates of Airworthiness Issued Abroad.

1. Except in the case of aircraft designed and constructed in South Africa when an aircraft registered in the Union in respect of which a certificate of airworthiness has been granted by the duly competent authority in Great Britain, or in any other part of His Majesty's Dominions, or in any foreign state, and provided such certificate is in force at or immediately prior to the time of the registration of the aircraft in the Union, the Postmaster-General, may subject to such conditions and limitations, and for such period as he shall think fit, confer on such certificate the same validity as if it had been granted under these Regulations.

2. A certificate of airworthiness shall remain valid only for such period as may be prescribed therein unless renewed by the Postmaster-General for a further period.

For the purpose of granting any such renewal the Postmaster-General may require to be furnished with such evidence as to the existing condition of the aircraft as he may think fit.

Merke.

8. (1) Die nasionaliteits- en registrasiemerke moet ook in swart op 'n wit agtergrond op die volgende manier geverf word en (in die geval van lugvaartuie ander dan staats- of passasiers-, of pos- of goederelugvaartuie) en moet die registrasiemerke met 'n swart lyn onderstreep word:

(a) *Vliegmasjiene.*—Die merke moet eenmaal op die onderkant van die onderste hoofvlerk en eenmaal op die bokant van die boonste hoofvlerk geverf word, die bokant van die letters na die voorkant te wys. Hulle moet ook langs elke kant van die geraamte tussen die hoof- en die stertvlerke geverf word. In gevalle waar die masjiene nie van 'n geraamte voorsien is nie, moet die merke op die "nacelle" geverf word.

(b) *Lugskepe en Ballonne.*—In die geval van lugskepe moet die merke naby die maksimum deursnede op albei kante en op die bokant op gelyke afstand van die letters op die sykante geverf word. In die geval van ballonne moet die merke tweemaal naby die maksimum horisontale omtrek sover moontlik van mekaar geverf word. In die geval van lugskepe sowel as ballonne moet die symerke sigbaar wees van die sykante sowel as van die grond.

(2) Behalwe die registrasie- en nasionaliteitsmerke, wat ingevolge die laasvoorgaande subregulasies aangetoon moet word, moet die nasionaliteitsmerke geverf word—

(a) in die geval van vliegmasjiene en lugskepe—

- (i) op die linker- en regterkante van die onderkant van die stertvlerke of elevators, watter die grootste is;
- (ii) op die bokant van die stertvlerke of elevators, watter die grootste is, en
- (iii) op albei kante van die roer of, indien van meer as een roer voorsien, op die buitekant van die buitenste roers; en

(b) in die geval van ballonne, op die buitekant van die mandjie.

Grootte van Merke.

9. (1) In die geval van vliegmasjiene moet die grootte van die merke wees—

- (a) op die hoof- en stertvlerke gelyk aan vier-vyftes van die rib;
- (b) op die roer, so groot moontlik; en
- (c) op die geraamte of "nacelle," gelyk aan vier-vyftes van die grootste diepte van die nouste gedeelte van daardie stuk van die geraamte of "nacelle" waarop die merke geverf is.

(2) In die geval van lugskepe—

- (a) moet die grootte van die nasionaliteitsmerke, wat op die stertvlerke geverf is, gelyk wees aan vier-vyftes van die rib;
- (b) moet die grootte van die nasionaliteitsmerke, wat op die roer geverf is, so groot moontlik wees; en
- (c) moet die grootte van die ander merke gelyk wees aan minstens een-twaalfde van die omtrek van die maksimum dwarslopende deursnede van die lugskep.

(3) In die geval van ballonne—

- (a) moet die grootte van die nasionaliteitsmerke gelyk wees aan vier-vyftes van die hoogte van die mandjie; en
- (b) moet die grootte van die ander merke gelyk wees aan minstens een-twaalfde van die omtrek van die ballon.

(4) Nieteenstaande enige bepaling vervat in een van die laaste drie voorgaande subregulasies, behoeft die nasionaliteits- en registrasiemerke op enige lugvaartuig nie groter as ag voet te wees nie.

Wydte en Dikte van Letters in Merke, ens.

10. (1) Die wydte van letters in 'n merke moet twee-derdes en die dikte een-sesde van hul grootte wees.

(2) Letters in 'n merke moet geverf word in gewone drukskrif en moet gelyk van vorm en grootte wees.

(3) 'n Ruimte gelyk aan die helfte van die wydte van die letters moet tussen elke letter oopgelaat word.

(4) In die geval van onderstrepte letters moet die dikte van die lyne gelyk wees aan die dikte van die letter. Die ruimte tussen die onderkant van die letters en die lyn moet gelyk wees aan die dikte van die lyn.

(5) Waar die nasionaliteits- en registrasiemerke saam voorkom, moet 'n koppelteken van 'n lengte gelyk aan die breedte van een van die letters tussen die nasionaliteits- en registrasiemerke geverf word.

(6) Die nasionaliteits- en registrasiemerke moet op die mees opvallende plek aangetoon word, met inagneming van die bouwerk van die lugvaartuig. Die merke moet altyd skoon gehou word en duidelik sigbaar wees.

BYLAE II.

GELDIGMAKING VAN SERTIFIKATE VAN LUGWAARDIGHEID VAN LUGVAARTUIE: PERIODIEKE NASIEN EN ONDERSOEK: TERUGHOUDING VAN ONLUGWAARDIGE VAARTUIE.

Geldigmaking van Sertifikate wat in die Buiteland Uitgereik is.

1. Behalwe in die geval van lugvaartuie, wat in Suidafrika ontwerp en vervaardig is, indien 'n lugvaartuig in die Unie geregistreer is, en ten opsigte waarvan 'n sertifikaat van lugwaardigheid deur die behoorlik gemagtigde outoriteit uitgereik is, ditsy in Groot Brittanje, in enige ander gedeelte van Sy Majesteit se Dominiens, of in enige vreemde Staat, en indien sodanige sertifikaat tydens, of onmiddellik voor die registrasie van die lugvaartuig in die Unie van toepassing is, kan die Posmeestergeneraal dieselfde geldigheid aan die sertifikaat heg asof dit kragtens hierdie regulasies toegestaan is, onderhewig aan sodanige voorwaardes en beperking, en vir sodanige tydperk as hy nodig ag.

2. 'n Sertifikaat van lugwaardigheid is alleen geldig vir 'n sodanige tydperk as daarin vasgestel is, tensy dit vir 'n verdere tydperk deur die Posmeestergeneraal hernu is.

Ten einde 'n sodanige hernuwing toe te staan, kan die Posmeestergeneraal sodanige bewys vorder in verband met die bestaande toestand van die lugvaartuig as wat hy nodig mag ag.

Periodical Overhaul.

3. All Union aircraft shall be inspected, overhauled, and certified as airworthy from time to time in accordance with directions given by the Postmaster-General by competent persons licensed by him in that behalf.

4. Aircraft, in respect of which a validation of a certificate of airworthiness has been issued under this Schedule, may be inspected by authorized representatives of the Postmaster-General and the Postmaster-General may cancel or suspend the certificate of airworthiness of any aircraft deemed to be unsafe as a result of such inspection.

Examination of Aircraft before Flight.

5. The following provisions shall apply to Union aircraft carrying passengers or goods for hire or reward:—

(1) Any such flying-machine plying for public service shall not fly unless it has within twenty-four hours been inspected and certified as safe for flight in accordance with this paragraph, nor during such twenty-four hours if in the course thereof the flying-machine has landed owing to a defect which is not such as would in accordance with ordinary aeronautical practice be remedied by the pilot or crew, unless it has, after such defect has been remedied, been again inspected and certified as aforesaid:—

Provided that—

(a) if after leaving the place where it was last so certified as aforesaid, it has been accidentally delayed through some cause other than such a defect as aforesaid, it may proceed to any destination which but for the delay it would have reached within twenty-four hours since it was certified under this paragraph;

(b) nothing in this provision shall require the landing of a flying-machine which is actually in flight.

(2) Any such flying-machine plying for public service shall not fly unless within the twenty-four hours next before it last left its ordinary station of operations it has been inspected and certified as safe for flight in accordance with this paragraph.

(3) An inspection under this paragraph shall be carried out by a competent person licensed for the purpose of this Schedule and shall be in accordance with directions issued by the Minister.

(4) If the result of the inspection is satisfactory a certificate under this paragraph in the prescribed form stating that the flying-machine is safe for flight shall be signed in duplicate by the person who has carried out the inspection.

(5) A period of twenty-four hours for the purposes of subparagraphs (1) and (2) of this paragraph shall be reckoned from the time stated in the certificate as the time when the inspection was completed.

6. (1) Any such certificate shall, on demand, be produced for inspection of any Police or Customs or Excise officer or any other person authorized for the purpose by the Postmaster-General.

(2) Any such aircraft may be inspected by a person authorized by the Postmaster-General, and, if that person reports that the aircraft is unsafe the Postmaster-General may cancel the certificate of airworthiness or suspend it for such period as he thinks fit.

7. For the purposes of this paragraph, a flying-machine shall be deemed to be plying for public service if it is employed in a regular line or service of public air transport, or in carrying on the business of providing public pleasure flights, or is otherwise carrying passengers or goods for hire or reward except under a private charter.

Detention of Unairworthy Aircraft.

8. If the Postmaster-General has reason to believe, on complaint or otherwise, that a passenger or goods aircraft within the Union is intended or is about to proceed on any flight while in a condition unfit for flight, he may give such directions and take such steps, by way of provisional detention of the aircraft or otherwise in relation thereto, as may be necessary for the purpose of causing the aircraft to be inspected by authorized representatives of the Postmaster-General, and may, upon the result of such inspection, cause the aircraft to be detained until the execution of such alterations or repairs as he may consider necessary to render the aircraft fit for flight.

Responsibility of Pilot.

9. The pilot of every Union aircraft shall satisfy himself before commencing any flight that—

(a) the aircraft is equipped with the prescribed instruments and equipment;

(b) the aircraft and the instruments and equipment are fit in every way for the proposed flight;

(c) the aircraft is so loaded as to comply with the conditions laid down in the certificate of airworthiness;

(d) the view of the pilot for the purpose of navigating the aircraft is not interfered with by any obstruction not forming part of the structure of the aircraft;

(e) sufficient fuel, oil, and water are carried for the proposed flight; and

(f) the examination certificate described in paragraph 5 of this Schedule has been completed;

and, in the case of an aircraft carrying passengers or goods for hire or reward, the pilot shall, before commencing the flight, sign in duplicate a certificate in the prescribed form, which shall include such particulars as the Postmaster-General shall direct.

10. (1) Of the copies of any such certificate as is mentioned in paragraph 6 of this Schedule, one copy shall, if the certificate was issued by a person in the employment of the owner of the flying-machine, be retained by the owner, and if not issued by such person be sent by the pilot to the owner, and shall in either case be kept by the owner for six months from the date of the certificate, and

Periodieke Nasien.

3. Alle Unie-lugvaartuie sal van tyd tot tyd ondersoek, gerepareer en as lugwaardig gesertifiseer word, ooreenkomstig die bevel uitgereik deur die Posmeestergeneraal deur middel van bevoegde persone wat deur hom vir daardie doel gelisensieer is.

4. Alle lugvaartuie, ten opsigte waarvan 'n geldigmaking van 'n sertifikaat van lugwaardigheid onder hierdie Bylae uitgereik is, kan deur gemagtigde verteenwoordigers van die Posmeestergeneraal ondersoek word, en die Posmeestergeneraal kan die sertifikaat van lugwaardigheid kanseleer of opskort van enige lugvaartuig wat, as gevolg van sodanige inspeksie, onveilig beskou word.

Ondersoek van Lugvaartuie voordat 'n Lugreis onderneem word.

5. Die volgende bepalinge is van toepassing op Unie-lugvaartuie wat passasiers of goedere vir huur of teen betaling vervoer:

(1) Elke sodanige vliegtuig, wat lugreise in diens van die publiek onderneem, sal nie vlieg nie tensy dit binne vier-en-twintig uur ondersoek en gesertifiseer is as veilig vir 'n landreis te wees, ooreenkomstig die bepalinge van hierdie paragraaf; ook sal geen lugreis onderneem word nie indien gedurende sodanige vier-en-twintig uur die vliegtuig moes neerdaal weens 'n gebrek wat, volgens gebruik in verband met die vliegkunde, van sodanige aard is dat dit nie deur die skipper of bemanning herstel kon word nie, tensy sodanige vliegtuig later, nadat sodanige gebrek herstel is, weer ondersoek, en, soos bovermeld, as lugwaardig gesertifiseer werd:—

Mits—

(a) indien, na vertrek van die plek waar dit soos bovermeld gesertifiseer is, sodanige vliegtuig per ongeluk vertraag is, deur 'n oorsaak ander as die bovermelde, kan sodanige vliegtuig vertrek na enige bestemming wat dit binne vier-en-twintig uur sonder sodanige vertraging sou bereik het, nadat dit ooreenkomstig hierdie paragraaf gesertifiseer is;

(b) niks in hierdie bepaling vervat, vereis dat 'n vliegtuig, wat reeds op 'n lugreis is, sal moet neerdaal nie.

(2) 'n Sodanige vliegtuig, wat lugreise in diens van die publiek onderneem, mag nie vlieg nie tensy dit binne die daaropvolgende volgende vier-en-twintig uur voordat dit die gewone vertrekkertrein verlaat het, ondersoek en as veilig vir 'n lugreis gesertifiseer word, ooreenkomstig hierdie paragraaf.

(3) Die inspeksie, kragtens hierdie paragraaf, moet gedaan word deur 'n bevoegde persoon, wat gelisensieer is vir die doeleindes van hierdie Bylae, en moet ooreenkomstig die bevel van die Minister wees.

(4) Indien die uitslag van die inspeksie bevredigend is, sal 'n sertifikaat, kragtens hierdie paragraaf op die voorgeskrewe vorm uitgereik word, meldende dat die vliegtuig veilig vir lugreise is, en moet sodanige sertifikaat in duplikaat geteken word deur die persoon wat die inspeksie gemaak het.

(5) Vir die doeleindes van subparagrafe (1) en (2) van hierdie paragraaf, word 'n tydperk van vier-en-twintig uur bereken as beginnende van die tyd in die sertifikaat vermeld en tot die tyd toe die inspeksie beëindig is.

6. (1) Enige sodanige sertifikaat sal, wanneer vereis, oorhandig word vir inspeksie deur 'n Polisie-, Doean- of Aksynsbeampte, of enige ander persoon wat vir daardie doel deur die Posmeestergeneraal daartoe gemagtig is.

(2) Enige sodanige lugvaartuig kan ondersoek word deur 'n persoon wat deur die Posmeestergeneraal daartoe gemagtig is, en, gee sodanige persoon te kenne dat die lugvaartuig onveilig is, kan die Posmeestergeneraal die sertifikaat van lugwaardigheid kanseleer of opskort vir sodanige tydperk as hy nodig ag.

7. Vir die doeleindes van hierdie paragraaf moet 'n vliegtuig beskou word asof dit in die diens van die publiek gebruik word, indien dit op 'n vasgestelde lugtransportroete gebruik word, of indien dit gebruik word vir plesiertogte, of indien passasiers of goedere vir huur of teen betaling vervoer word, behalwe onder private huurkontrak.

Terughouding van Onlugwaardige Lugvaartuie.

8. Indien die Posmeestergeneraal as gevolg van 'n klagte of andersins oorsaak het vir die vermoeding dat 'n passasiers- of goederelugvaartuig binne die Unie, op die punt staan, of bedoel is om 'n lugreis te onderneem, terwyl dit ongeskik vir 'n sodanige reis is, kan hy sodanige bevel gee en sodanige stappe neem, by wyse van voorlopige terughouding van die lugvaartuig, of andersins, soos vir de doel nodig mag wees, ten einde dit deur sy gemagtigde verteenwoordigers te laat ondersoek en kan hy, as gevolg van sodanige inspeksie, sodanige lugvaartuig laat terughou totdat sodanige wysigings of reparasies as wat hy nodig mag ag, daaraan gemaak is, om dit geskik vir 'n lugreis te maak.

Verantwoordelikheid van Skipper.

9. Alvorens 'n vlug te onderneem moet die skipper van elke lugvaartuig sigself daarvan oortuig dat—

(a) die lugvaartuig met die voorgeskrewe instrumente en uitrusting voorsien is;

(b) die lugvaartuig en die instrumente en uitrusting in elke opsig vir die voorgestelde vlug in orde is;

(c) die lugvaartuig ooreenkomstig die voorwaardes neergelê in die lugwaardigheidsertifikaat gelaai is;

(d) die uitslag van die skipper vir die besturing van die lugvaartuig nie belemmer word nie deur enige obstruksie, wat nie 'n gedeelte van die lugvaartuig is nie;

(e) voldoende brandstof, olie en water vir die voorgestelde vlug meegeneem word;

(f) die ondersoeksertifikaat, in paragraaf 5 van hierdie bylae beskrywe, behoorlik ingevul is;

en, in die geval van 'n lugvaartuig wat passasiers of goedere, vir huur of teen betaling vervoer, moet die skipper, alvorens die vlug te onderneem, 'n sertifikaat in duplikaat in die voorgeskrewe vorm teken, met sodanige besonderhede as die Posmeestergeneraal voorskrywe.

10. (1) Dat van die kopieë van enige sodanige sertifikaat, in paragraaf 6 van hierdie bylae vermeld, een kopie deur die eienaar behou word, indien die sertifikaat uitgereik is deur 'n persoon in diens van die eienaar van die vliegtuig; en indien nie deur sodanige persoon uitgereik nie, moet dit deur die skipper aan die eienaar gestuur word en in elk geval vir ses maande deur die eienaar gehou word vanaf die datum van die sertifikaat. Die

the duplicate copy shall be carried in the journey log-book of the flying-machine until a fresh certificate under the said paragraph is issued and then sent by the pilot to the owner to be kept by him till the expiration of the said period of six months.

(2) The foregoing sub-paragraph shall apply to copies of certificates mentioned in paragraph 9 of this Schedule with the substitution of references to aircraft for references to flying-machines.

Licensing of Competent Persons.

11. Licences to competent persons for the purposes of this Schedule shall be granted by the Postmaster-General on compliance with such directions as he may direct. Any such person may be the owner, or in the service of an owner of an aircraft.

SCHEDULE III.

LOGBOOKS.

1. (1) The following logbooks shall be kept in respect of Union aircraft:—

(a) for every aircraft a journey logbook;

(b) in addition, for every passenger or goods aircraft an aircraft logbook and an engine logbook and, where more than one engine is fitted, a separate logbook for each engine.

(2) Every pilot licensed under these regulations shall keep a pilot's logbook.

(3) The logbooks shall be kept up to date in the prescribed form and manner.

2. The journey logbook shall be issued by the Postmaster-General; other logbooks shall be in the prescribed form.

3. The logbooks shall be preserved for two years after the last entry therein.

Instructions for Use of Logbooks.

4. (1) (a) The constructor shall fill in and sign the original entries in the aircraft and engine logbooks so far as he is in a position to do so.

Subsequent entries therein shall be made and signed by such persons as may from time to time be prescribed.

Provided that as regards matters which could not have come to the notice of any person so prescribed as aforesaid the pilot shall be responsible for making and signing the entries.

(b) Entries in the journey logbook shall be made and signed by such persons as may from time to time be prescribed.

(2) All entries shall be made in ink:

Provided that in the case of a journey logbook the entries may be entered daily from a rough notebook kept in pencil. The rough notebook shall be produced when called for in the event of any inspection or investigation.

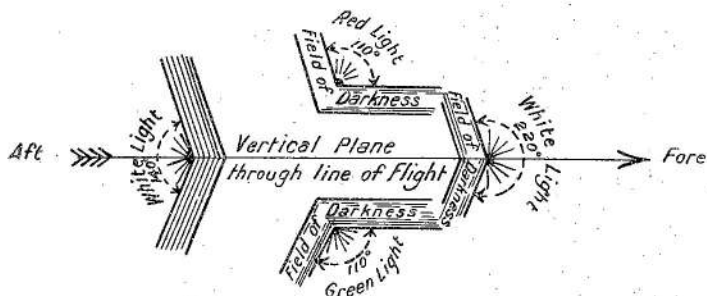
SCHEDULE IV.

RULES AS TO LIGHTS AND SIGNALS AND RULES FOR AIR TRAFFIC.

SECTION I.

The word "visible" in these rules when applied to lights shall mean visible on a dark night with a clear atmosphere.

The angular limits laid down in these rules as shown in the sketch (attached) shall be determined when the aircraft is in its normal attitude for flying on a rectilinear horizontal course.



Compliance with Regulations as to Lights.

1. (1) The regulations in this Schedule relating to lights shall be complied with in all weathers from sunset to sunrise, and during such time no other lights which may be mistaken for the prescribed lights shall be exhibited.

(2) The lights required by these regulations to be exhibited shall not be dazzling.

Flying-Machines in the Air.

2. A flying machine when in the air or manoeuvring on land or water under its own power shall comply with the following lights:—

(a) Forwards, a white light visible in a dihedral angle of 220 degrees bisected by a vertical plane through the line of flight, and of such a character as to be visible at a distance of at least five miles.

(b) On the right side, a green light so constructed and fixed as to show an unbroken light between two vertical planes whose dihedral angle is 110 degrees when measured to the right from dead ahead, and of such a character as to be visible at a distance of at least three miles.

(c) On the left side, a red light so constructed and fixed as to show an unbroken light between two vertical planes whose dihedral angle is 110 degrees when measured to the left from dead ahead, and of such a character as to be visible at a distance of at least three miles.

(d) The said green and red lights shall be fitted so that the green light shall not be seen from the left side, nor the red light from the right side.

duplikaat-kopie moet in die reis-verslagboek van die vliegtuig gehou word totdat 'n nuwe sertifikaat kragtens die vermeldde paragraaf uitgereik word wat dan deur die skipper aan die eienaar gestuur en deur laasgenoemde tot na afloop van die vermeldde tydperk van ses maande gehou word.

(2) Die voormelde subparagraaf is van toepassing op kopieë van sertifikate wat in paragraaf 9 van hierdie bylae vermeld is, met vervanging van die verwysings tot vliegtuie, deur die van toepassing op lugvaartuie.

Lisensies aan Bevoegde Persone.

11. Vir die doeleindes van hierdie bylae word lisensies deur die Posmeestergeneraal uitgereik aan bevoegde persone by nakoming van sodanige regulasies as hy voorskrywe. Sodanige persoon kan of die eienaar of in diens wees van 'n eienaar van 'n lugvaartuig.

BYLAE III.

VERSLAGBOEKE.

1. (1) Die volgende verslagboeke moet in verband met Unie-lugvaartuie gehou word:—

(a) 'n reis-verslagboek vir elke lugvaartuig;

(b) 'n verslagboek vir elke passasiers- of goedere-lugvaartuig, asook 'n motor-verslagboek en 'n afsonderlike verslagboek vir elke motor wanneer van meer as een motor gebruik gemaak word.

(2) Elke skipper, wat kragtens hierdie regulasies gelisensieer is, moet 'n skippers-verslagboek hou.

(3) Die verslagboeke moet op die voorgeskrewe wyse bygehou word.

2. Die reisverslagboeke moet deur die Posmeestergeneraal uitgereik word; ander verslagboeke moet in die voorgeskrewe vorm wees.

3. Verslagboeke moet vir twee jaar bewaar word nadat die laaste aantekening daarin gemaak is.

Instruksies in verband met die Gebruik van Verslagboeke.

4. (1) (a) Die bouer van 'n lugvaartuig moet sover moontlik die oorspronklike aantekeninge in die vliegtuig- en motor-verslagboek invul en onderteken.

Latere aantekeninge daarin moet gemaak en onderteken word deur sodanige persone as wat van tyd tot tyd daartoe benoem word.

Mits, wat sake betref wat nie onder die aandag van 'n sodanige benoemde persoon, soos voormeld, gekom het nie, die skipper vir die aan- en ondertekening van die besonderhede verantwoordelik sal wees.

(b) Aantekeninge in die reisverslagboek moet gemaak en onderteken word deur sodanige persone as wat van tyd tot tyd daartoe benoem word.

(2) Alle aantekeninge moet in ink gemaak word:

Mits, in die geval van 'n reisverslagboek die aantekeninge dailiks gemaak kan word vanuit 'n sakboekie, wat in podlood gehou word. Wanneer benodig moet sodanige sakboekie oorhandig word in geval van enige inspeksie of ondersoek.

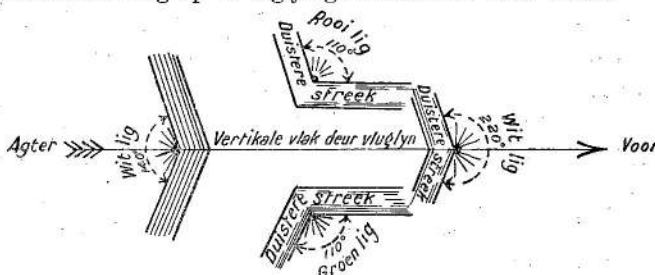
BYLAE IV.

VOORSKRIFTE BETREFFENDE LIGTE EN SEINE VIR DIE LUGVERKEER.

AFDELING I.

Die woord "sigbaar" in hierdie reëls, wanneer van toepassing op ligte, beteken sigbaar op 'n donker nag met 'n suiwer atmosfeer.

Die hoekpunte in hierdie reëls neergelê (volgens aangehegte skets) word vasgestel wanneer die lugvaartuig in sy normale posisie vir vlug op 'n reglynige horisontale baan staan.



Nakoming van Regulasies Betreffende Ligte.

1. (1) Die regulasies in hierdie bylae betreffende ligte moet in alle soorte weer van sonsopgang tot sonsopgang nagekom word, en gedurende sodanige tyd mag geen ander ligte, wat vir die voorgeskrewe ligte aangesien kan word, vertoon word nie.

(2) Die ligte, wat kragtens hierdie regulasies vertoon moet word, mag nie verblindend wees nie.

Vliegtuie in die Lug.

2. 'n Vliegtuig wanneer in die lug, of wat met eie dryfkrag op land en water maneuvreer, moet van die volgende ligte voorsien wees:—

(a) Vooraan, 'n wit lig sigbaar in 'n tweesydige hoek van 220 grade in twee gedeeltes deur 'n vertikale vlak deur die vluglyn, en van sodanige aard, dat dit op 'n afstand van minstens 5 myl sigbaar is.

(b) Op die regterkant, 'n groen lig sodanig vervaardig en vasgeheg om 'n voortdurende lig te vertoon tussen twee vertikale vlakke, die tweesydige hoek waarvan 110 grade is, wanneer na die regterkant reg van voor gemeet, en van sodanige aard dat dit op 'n afstand van minstens 3 myl sigbaar is.

(c) Op die linkerkant, 'n rooi lig sodanig vervaardig en vasgeheg om 'n voortdurende lig te vertoon tussen twee vertikale vlakke, die tweesydige hoek waarvan 110 grade is, wanneer na die linkerkant reg van voor gemeet, en van sodanige aard dat dit op 'n afstand van minstens 3 myl sigbaar is.

(d) Die genoemde groen en rooi ligte moet sodanig aangebring wees, dat die groen lig nie van die linkerkant, en die rooi lig nie van die regterkant gesien kan word nie.

- (e) At the rear, and as far aft as possible, a white light shining rearwards and visible in a dihedral angle of 140 degrees bisected by a vertical plane through the line of flight, and of such a character as to be visible at a distance of at least three miles.
- (f) In the case where, in order to fulfil the above conditions, a single light has to be replaced by several lights, the field of visibility of each of these lights should be so limited that only one can be seen at a time.

Lights on Airships.

3. The rules herein before set out for the lighting of flying-machines shall apply to airships, subject to the following modifications:—

- (a) All lights shall be doubled, the forward and aft lights vertically, and the side lights horizontally in a fore and aft direction.
- (b) Both lights of each pair forward and aft shall be visible at the same time.

The distance between the lights comprising a pair shall not be less than 6 feet.

Airships on Tow.

4. An airship, when being towed, shall carry the lights specified in paragraph 3, and, in addition, those specified in paragraph 6 of this Schedule for airships not under control.

Flying-Machines on Surface of Water and not under Control.

5. (a) A flying-machine, or airship, when on the surface of the water, and when not under control, that is to say, not able to manoeuvre as required by the Regulations for the Prevention of Collisions at Sea, shall carry two red lights not less than 6 feet apart one over the other, and visible in all directions at a distance of not less than two miles.

(b) Aircraft to which this paragraph applies, when not making way through the water, shall not carry the side lights, but when making way shall carry them.

Airships not under Control, etc.

6. An airship which from any cause is not under control, or which has voluntarily stopped her engines, shall, in addition to the other lights specified in paragraph 3, display conspicuously two red lights, one over the other, not less than 6 feet apart, and visible in all directions at a distance of not less than two miles.

Day Signals in case of Airship being Towed and not under Control.

By day an airship, when being towed, and which from any cause is not under control, shall display conspicuously two black balls or shapes, each 2 feet in diameter, placed one over the other, not less than 6 feet apart.

An airship moored, or under way, but having voluntarily stopped its engines, shall by day display conspicuously a black ball or shape, 2 feet in diameter, and shall be treated by other aircraft as being not under control.

Free Balloons.

7. A free balloon shall carry below the car at a distance of not less than 16 feet, one bright white light, and visible in all directions at a distance of not less than two miles.

Fixed Balloons.

8. A fixed balloon shall carry below the car at a distance of not less than 16 feet and in lieu of the white light mentioned in paragraph 7, three lights one over the other, not less than 6 feet apart. The highest and lowest of these lights shall be red, and the middle light shall be white, and they shall be visible in all directions at a distance of not less than two miles.

In addition, the mooring cable shall have attached to it at intervals of 1,000 feet, measured from the basket, groups of three lights similar to those mentioned in the preceding paragraph, and the object to which the balloon is moored on the ground shall have a similar group of lights to mark its position.

By day the mooring cable referred to in the preceding paragraph shall carry in the same position as the groups of lights, and in lieu thereof, tubular streamers not less than 8 inches in diameter and 6 feet in length marked with alternate bands of white and red, 18 inches in width.

Moored Airships.

9. An airship when moored near the ground shall carry the lights specified in paragraph 3 of this Schedule.

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

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

10. A flying-machine stationary upon the land or water and under control but not anchored or moored shall carry the lights specified in paragraph 2 of this Schedule.

Flying-Machines Anchored or Moored on Water.

11. In order to prevent collisions with surface craft—

- (a) a flying-machine when at anchor or moored on the water shall carry in the forward part of the flying-machine, where it can best be seen, a white light, visible in all directions at a distance of not less than one mile;
- (b) a flying-machine of 150 feet or more in length, when at anchor or moored on the water, shall, in the forward part of the flying-machine, carry one such light, and at or near the stern of the flying-machine, and at such a height that it shall not be less than 20 feet lower than the forward light, another such light;

The "length" of a flying-machine shall be deemed to be the over-all length;

- (c) flying-machines of 150 feet or more in span, when at anchor or moored in the water, shall, in addition to the lights specified in paragraphs (a) and (b), carry at each lower wing tip one light as specified in (a) of this paragraph;

The "span" of a flying-machine shall be deemed to be the maximum lateral dimension.

(e) Agteraan, en so ver moontlik na agter, 'n wit lig, wat agteruit skyn, en sigbaar in 'n tweesydige hoek van 140 grade in twee gedeelte met 'n vertikale vlak deur die vlygllyn, en van sodanige aard dat dit op 'n afstand van minstens 3 myl sigbaar is.

(f) In die geval waar, om aan die bogenoemde voorwaardes te voldoen, 'n enkele lig deur verskeide ligte vervang moet word, moet die gesigsveld van elk van hierdie ligte so beperk wees, dat slegs een op 'n tyd gesien kan word.

Ligte op Lugskepe.

3. Die bovermelde regulasies betreffende ligte op vliegtuie is van toepassing op lugskepe, onderworpe aan die volgende wysigings:—

(a) Alle ligte moet verdubbel wees, die voorste en agterste ligte vertikaal en die syligte horisontaal in 'n voor- en agterwaartse rigting.

(b) Albei ligte van elke paar, voor en agter moet terselfdertyd sigbaar wees.

Die afstand tussen die ligte, wat 'n paar uitmaak, moet nie minder as 6 voet wees nie.

Lugskip op Sleep tou.

4. 'n Lugskip wat gesleep word moet voorsien wees van die ligte in paragraaf 3 vermeld, en bowendien met dié wat in paragraaf 6 van hierdie bylae uiteengesit is vir lugskepe, wat nie onder kontrole is nie.

Vliegtuie wat nie onder kontrole is nie, op Oppervlakte van Water.

5. (a) 'n Vliegtuig, of lugskip, wat sig op die oppervlakte van water bevind en wat nie onder kontrole is nie, d.w.s., nie in staat is om ooreenkomstig die bepalinge van die regulasies vir die voorkoming van botsings op see te stuur nie, moet voorsien wees van twee rooi ligte, nie minder as ses voet van mekaar nie, een bo die ander, en wat in alle rigtinge op 'n afstand van nie minder as twee myl sigbaar is nie.

(b) Lugvaartuie, waarop hierdie paragraaf van toepassing is en wat sig nie deur die water voortbeweeg nie, moet van geen syligte voorsien wees nie, maar wanneer hulle sig deur die water voortbeweeg moet hulle daarvan voorsien wees.

Lugskepe wat nie onder kontrole is nie, ens.

6. 'n Lugskip, wat om een of ander rede nie onder kontrole is nie, of wat vrywillig sy motors stopgesit het, moet behalwe die ligte in paragraaf 3 gespesifiseer op 'n duidelik sigbare plek twee rooi ligte vertoon, die een bo die ander, nie minder as 6 voet van mekaar nie, en sigbaar in alle rigtinge op 'n afstand van nie minder as twee myl nie.

Dagseine in geval van 'n Lugskip wat Gesleep word en wat nie onder kontrole is nie.

Oordag moet 'n lugskip wat gesleep word en wat om een of ander rede nie onder kontrole is nie, op 'n duidelik sigbare plek twee swart balle of voorwerpe, vertoon elk 2 voet in deursnede, die een bo die ander, nie minder as 6 voet van mekaar nie.

'n Vasmgemaakte lugskip wat onderweg is, maar sy motor vrywillig stopgesit het, moet oordag op 'n duidelik sigbare plek 'n swart bal of voorwerp, 2 voet in deursnede, vertoon en word deur ander lugvaartuie behandel asof dit nie onder kontrole is nie.

Los Ballonne.

7. 'n Los ballon moet onderkant die mandjie op 'n afstand van nie minder as 16 voet een sterk wit lig vertoon wat in alle rigtinge op 'n afstand van nie minder as twee myl sigbaar is nie.

Vasmgemaakte Ballonne.

8. 'n Vasmgemaakte ballon moet onderkant die mandjie op 'n afstand van nie minder as 16 voet en in plaas van die wit lig in paragraaf 7 vermeld, drie ligte vertoon, die een bo die ander, nie minder as 6 voet van mekaar nie. Die boonste en onderste van hierdie ligte moet rooi en die middelste moet wit wees, en hulle moet in alle rigtinge op 'n afstand van nie minder as twee myl sigbaar wees nie.

Bowendien moet die ankerkabel op afstande van 1,000 voet, vanaf die mandjie gemeet, voorsien wees van dieselfde groepe van drie ligte, wat in die voorafgaande paragraaf vermeld is, en die voorwerp waaraan die ballon op die grond vasmgemaak is, moet ook van 'n dergelike groep ligte voorsien wees, om sy posisie aan te gee.

Oordag moet die ankerkabel in die voorafgaande paragraaf genoem op dieselfde plekke as die groepe ligte en in plaas daarvan, voorsien wees van pypvormige wimpels, nie minder as 8 duim in deursnede en 6 voet in lengte nie, gemerk met afwisselende bane van wit en rooi, 18 duim breed.

Vasmgemaakte Lugskepe.

9. 'n Lugskip wat naby die grond vasmgemaak is, moet voorsien wees van die ligte soos in paragraaf 3 van hierdie bylae bepaal. Bowendien, indien vasmgemaak, maar nie naby die grond nie, moet die lugskip, die ankerkabel en die voorwerp waaraan dit vasmgemaak is, ooreenkomstig die bepalinge van paragraaf 8 van hierdie bylae gemerk wees, ditsy by dag of by nag.

See- of dryfankers wat deur lugskepe vir vasmgmaakdoeleindes op see gebruik word, is vrygestel van hierdie regulasie.

10. 'n Vliegtuig, wat sig roerloos op die land of water bevind en onder kontrole, maar nie geanker of vasmgemaak nie, moet voorsien wees van die ligte soos in paragraaf 2 van hierdie bylae genoem.

Vliegtuig Geanker of op die Water Vasmgemaak.

11. Om botsings met vaartuie op water te voorkom—

(a) moet 'n vliegtuig, wanneer dit op water geanker of vasmgemaak is, voorsien wees van 'n wit lig in sy voorste gedeelte, waar dit die beste gesien kan word, en in alle rigtinge op 'n afstand van nie minder as een myl sigbaar is nie;

(b) moet 'n vliegtuig van 150 voet of meer in lengte, wanneer geanker of vasmgemaak op water, in sy voorste gedeelte voorsien wees van een sodanige lig, en op of naby die agterste van die vliegtuig en op sodanige hoogte dat dit nie minder as 20 voet laer dan die voorste lig is nie, van nog een sodanige lig;

die "lengte" van 'n vliegtuig word as die algehele lengte beskou.

(c) moet 'n vliegtuig van 'n spanning van 150 voet of meer wanneer op water geanker of vasmgemaak, behalwe die ligte in paragrafe (a) en (b) gespesifiseer, voorsien wees van een lig op elke laer vlerkuiteerste, soos in (a) van hierdie paragraaf uiteengesit;

die spanning van 'n vliegtuig word beskou as die maksimum oordwarse afmeting.

Failure of Lights.

12. In the event of the failure at night of any of the lights specified under these regulations to be carried by aircraft, such aircraft shall land as soon as it can do so without danger.

SECTION II.

RULES AS TO SIGNALS.

Landing at Aerodromes at Night.

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

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

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

Aircraft Compelled to Land at Night.

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

Aircraft in Distress Signals.

16. When an aircraft is in distress and requires assistance, the following shall be the signals of distress to be used, or displayed either together or separately:—

- The international signals, SOS, by means of visual or wireless signals.
- The international code flag signals of distress indicated by NC.
- The distant signal, consisting of a square flag having either above or below it a ball, or anything resembling a ball.
- A continuous sounding with any sound apparatus.
- A signal consisting of a succession of white pyrotechnical lights fired at short intervals.

Aircraft Required to Land.

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

- By day: Three projectiles discharged at intervals of 10 seconds each showing on bursting black or yellow smoke.
- By night: Three projectiles discharged at intervals of 10 seconds each showing on bursting green lights or stars.

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

Fog Signals.

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

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

- If not anchored or moored, a sound at intervals of not more than two minutes, consisting of two blasts of about five seconds' duration with an interval of about one second between them.
- If at anchor or moored, the rapid ringing of an efficient bell or gong for about five seconds at intervals of not more than one minute.

Use of Station and Signal Lights, etc.

19. Nothing in this part shall prevent—

- the use, in respect of military aircraft, or aircraft in formation, of additional station and signal lights;
- the exhibition of recognition signals adopted by owners of aircraft;

provided these station and signal lights and recognition signals are approved and registered by the Minister and published in the Gazette.

SECTION III.

GENERAL RULES FOR AIR TRAFFIC.

Right of Way.

20. Flying-machines shall always give way to balloons, fixed or free, and to airships. Airships shall always give way to balloons, whether fixed or free.

21. An airship, when not under its own control, shall be classed as a free balloon.

22. Risk of collision can, when circumstances permit, be ascertained by carefully watching the compass bearing and angle of elevation of an approaching aircraft. If neither the bearing nor the angle of elevation appreciably change, such risk shall be deemed to exist.

23. The term "risk of collision" shall include all risk of accident due to undue proximity of other aircraft. Every aircraft that is required by these rules to give way to another to avoid collision shall keep a safe distance, having regard to the circumstances of the case.

Motor-driven Aircraft—Rules as to Manœuvring.

24. While observing the rules regarding risk of collision contained in paragraph 23 of this Schedule, a motor-driven aircraft must always manœuvre according to the rules contained in the following paragraphs as soon as it is apparent that, if it pursued its course, it would pass at a distance of less than 200 yards from any part of another aircraft.

Motor-driven Aircraft—Meeting one another, Crossing, etc.

25. When two motor-driven aircraft are meeting end on, or nearly end on, each shall alter its course to the right.

26. When two motor-driven aircraft are on courses which cross, the aircraft which has the other on its own right side shall keep out of the way of the other.

Uitgaan van Ligte, ens.

12. In geval een van die ligte, waarmee kragtens hierdie regulasies 'n lugvaartuig voorsien moet wees, saans uitgaan, moet so'n lugvaartuig neerdaal sodra dit sonder gevaar kan geskied.

AFDELING II.

VOORSKRIFTE BETREFFENDE SEINE.

Neerdalings Snags in Vliegbane.

13. (a) 'n Lugvaartuig, wat snags in 'n vliegbane, wat 'n grond-kontrole het, wil neerdaal, moet, alvorens neer te daal, 'n groen pirotegniese lig afskiet, of 'n groen lamp by tussenpose laat skyn. Bowendien moet die lettergroep, wat sy roepsein uitmaak, deur middel van internasionale Morse kode gegee word.

(b) Verlof tot neerdaling word gegee deur dieselfde roepsein van die grond gevolg deur 'n groen pirotegniese lig, of die by tussenpose laat skyn van 'n groen lamp.

14. Die afskiet van 'n rooi pirotegniese lig of die vertoning van 'n rooi vuur op die grond beteken dat geen lugvaartuig mag neerdaal nie.

Lugvaartuig wat Genoodsaak is Snags neer te Daal.

15. 'n Lugvaartuig, wat genoodsaak is om snags neer te daal, moet, alvorens neer te daal, 'n rooi pirotegniese lig afskiet of 'n reeks kort en onderbroke flikkeringe met sy stuurligte maak.

Noodseine van Lugvaartuie.

16. Wanneer 'n lugvaartuig in nood verkeer en hulp nodig het, moet die volgende noodseine, ditsy gesamentlik of afsonderlik, gegee word:—

- Die internasionale sein "S.O.S." deur middel van sigbare of draadlose seine.
- Die internasionale kode vlagnoodsein, aangetoon deur N.C.
- Die afstandsein, bestaande uit 'n vierkantige vlag, wat of daarbo of daaronder 'n bal het of iets wat op 'n bal gelyk.
- Aanhoudende klankseine met 'n klanktoestel.
- 'n Sein, bestaande uit 'n reeks wit pirotegniese ligte, wat by kort tussenpose afgeskiet word.

Bevel aan Lugvaartuie om Neer te Daal.

17. Om 'n lugvaartuig te doen neerdaal, moet die volgende seine gegee word:—

- Oordag: drie projektile, wat by tussenpose van 10 sekondes afgeskiet word en wat, wanneer hulle bars, swart of geel rook afgee.
- Snags: drie projektile, wat by tussenpose van 10 sekondes afgeskiet word en wat, wanneer hulle bars, groen liggies of sterretjies afgee. Bowendien word, wanneer nodig om die neerdaling van ander lugvaartuie, dan die wat verlang word, te voorkom, 'n soeklig by tussenpose op die lugvaartuig, wat moet neerdaal, geflikker.

Misseine.

18. (a) In geval newels of mis vliegbane onsigbaar maak, kan die aanwesigheid van laasgenoemde aangetoon word deur 'n ballon wat as lugboei diens doen, en/of deur ander goedgekeurde middels.

(b) In newels, mis, vallende kapok, of 'n swaar reënstorm, ditsy oordag of snags, moet 'n lugvaartuig op water die volgende klankseine gee:—

- Indien nie geanker of vasgemaak nie, 'n geluid by tussenpose van nie meer as twee minute nie, bestaande uit twee geluide op 'n hoorn maak, wat omtrent vyf sekonde duur, met 'n tussenpos van ongeveer een sekonde.
- Indien geanker of vasgemaak, die vinnige lui van 'n doeltreffende bel of ghong gedurende ongeveer vyf sekondes, met tussenpose van nie meer as een minuut nie.

Gebruik van Stasie- en Seinligte, ens.

19. Niks in hierdie gedeelte vervat, verhinder nie:—

- die gebruik, ten opsigte van militêre lugvaartuie, of lugvaartuie in formasie, van ekstra stasie- en seinligte;
- die vertoning van herkenningsseine aangeneem deur eienaars van lugvaartuie nie;

mits daardie stasie- en seinligte en herkenningsseine deur die Minister goedgekeur en geregistreer, en in die Staatskoerant gepubliseer word.

AFDELING III.

ALGEMENE REËLS VIR LUGVERKEER.

Reg van Weg.

20. Vliegtuie moet altyd padgee vir ballonne, vasgemaak of los, en lugskepe. Lugskepe moet altyd padgee vir ballonne, ditsy vasgemaak of los.

21. 'n Lugskip, wanneer nie onder sy eie kontrole nie, word geklassifiseer as 'n ballon wat los is.

22. Die gevaar van botsing kan, wanneer omstandighede sulks toelaat, waargeneem word deur noukeurig op die kompasstreek en verhogingshoek van 'n aankomende lugvaartuig te let. As nóg die kompasstreek, nóg die verhogingshoek aanmerklik verander, word geag dat sodanige gevaar bestaan.

23. Die term "gevaar van botsing," sluit in alle gevaar van ongevallen te wyte aan die buitengewone nabyheid van ander lugvaartuie. Elke lugvaartuig, wat ingevolge hierdie reëls uit die weg van 'n ander moet gaan om 'n botsing te voorkom, moet op 'n veilige afstand bly, met inagneming van die omstandighede van elke geval.

Reëls vir Motorlugvaartuie betreffende Manœuvres.

24. Met inagneming van die reëls aangaande die gevaar van botsing, vervat in paragraaf 23 van hierdie bylae, moet 'n motorlugvaartuig altyd ooreenkomstig die reëls, vervat in die volgende paragraaf, gemaneuvreer word, sodra dit blyk, dat, as dit sy koers sou volg, dit enige gedeelte van 'n ander lugvaartuig op 'n afstand van minder as 200 tree sou verbygaan.

Motorlugvaartuig—Ontmoeting, Kruising, ens.

25. Wanneer twee motorlugvaartuie reg teen mekaar of byna reg teen mekaar invlieg, moet elk aan die regterkant uitdraai.

26. Wanneer twee motorlugvaartuie sig op koerse bevind wat mekaar kruis, moet die lugvaartuig, wat die ander op sy eie regterkant het, uit die weg van die ander bly.

Aircraft Overtaking Another.

27. An aircraft overtaking another shall keep out of the way of the overtaken aircraft by altering its own course to the right and must not pass by diving.

Every aircraft coming up with another aircraft from any direction more than 110 degrees from ahead of the latter, i.e., in such a position with reference to the aircraft which it is overtaking that at night it would be unable to see either of the aircraft's side lights, shall be deemed to be an overtaking aircraft, and no subsequent alteration of the bearing between the two aircraft shall make the overtaking aircraft a crossing aircraft within the meaning of these rules, or relieve it of the duty of keeping clear of the overtaken aircraft until it is finally passed and clear.

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

Action to be Taken by other Aircraft.

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

Aircraft not to Cross Ahead of Another.

29. Every aircraft which is directed by these rules to keep out of the way of another aircraft shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.

Aircraft Following Official Aerial Route.

30. In following an officially recognized air route, every aircraft, when it is safe and practicable, shall keep to the right side of such route.

Aircraft Taking-off.

31. All aircraft on land or sea about to ascend shall not attempt to take-off until there is no risk of collision with alighting aircraft.

Aircraft in Cloud, Fog, etc.

32. Every aircraft in a cloud, fog, mist, or other conditions of bad visibility shall proceed with caution, having careful regard to the existing circumstances.

33. In conforming with these rules, due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances which may render a departure from the above rules necessary in order to avoid immediate danger.

SECTION IV.

BALLAST.

Ballast not to be Dropped.

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

SECTION V.

SPECIAL RULES FOR AIR TRAFFIC ON AND IN THE VICINITY OF AERODROMES.

Circuit of Aeroplanes on Aerodromes.

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

Aeroplane turning after Starting from Aerodrome.

36. When a flying-machine starts from an aerodrome it shall not turn until 500 yards distant from the nearest point of the aerodrome, and the turning must then conform with the regulations provided in the preceding paragraph.

Flying-machine turning in certain cases.

37. Every flying-machine flying at a distance of between 500 and 3,500 yards from the nearest point of the perimeter of an aerodrome shall conform to the flying rules laid down in paragraphs 35 and 36 of this Schedule unless it is flying at a greater height than 6,000 feet.

Trick Flying.

38. Aerobatic landings are prohibited at aerodromes of contracting States used for international aerial traffic. Flying-machines are prohibited from engaging in aerial aerobatics in the vicinity of these aerodromes at a distance of less than 4,000 yards from the nearest point of the perimeter of the aerodrome unless they are flying at a greater height than 6,000 feet.

Direction of Wind.

39. At every licensed aerodrome the direction of the wind shall be clearly indicated by one or more of the recognized methods, e.g. landing T, conical streamer, wind-sleeve, or smudge fire, etc. In the event of there being no wind, a ball, easily visible, shall be hoisted on a mast, and if there is a landing T it shall be fixed.

Flying-machines to take off Up-wind.

40. Every flying-machine when taking off from or alighting on an aerodrome used for international air traffic shall do so up-wind, except when the natural conditions of the aerodrome do not permit, or in the event of there being no wind. In the latter case, every flying-machine, when taking off or landing, shall do so in the direction indicated by an appropriate signal, or, if there is a landing T, in the direction indicated by that T.

Two or More Flying-machines Landing at Aerodromes.

41. In the case of two flying-machines approaching an aerodrome for the purpose of landing, the flying-machine flying at the greater height shall be responsible for avoiding the flying-machine at the lower height, and shall, as regards landing, observe the rules of paragraph 27 of this Schedule for passing.

Lugvaartuig wat Ander Inhaal.

27. 'n Lugvaartuig, wat 'n ander inhaal, moet uit die pad van die ingehaalde lugvaartuig bly, deur self na die regterkant uit te draai en mag hom nie deur te duik verbygaan nie.

Elke lugvaartuig, wat by 'n ander lugvaartuig vanaf enige rigting meer as 110 grade van voor die laasgenoemde opkom, b.v. in sodanige posisie met betrekking tot die vaartuig, wat dit inhaal, dat dit snags onmoontlik sou wees om een van daardie lugvaartuie se syligte te sien, word geag die inhalende lugvaartuig te wees, en geen latere verandering van die kompasstreek tussen die twee lugvaartuie, maak die inhalende lugvaartuig 'n kruisende lugvaartuig in die betekenis van hierdie reëls nie, of onthef dit van die plig om uit die weg te bly van die ingehaalde lugvaartuig totdat dit laasgenoemde uiteindelik heeltemaal verby gevlieg het.

Daar die inhalende lugvaartuig nie altyd oordag met sekerheid kan weet of dit voor of agter die bovermelde rigting van die ander lugvaartuig is nie, behoort dit, in geval van twyfel, aan te neem, dat dit self 'n inhalende lugvaartuig is, en uit die weg bly.

Stappe wat Ander Lugvaartuig moet Neem.

28. Waar ingevolge hierdie reëls een van die twee lugvaartuie uit die weg moet bly, moet die ander nie van koers en snelheid verander nie. Wanneer, as gevolg van mistige weer, of ander oorsaak, die lugvaartuig, wat die reg van weg het, sig so naby bevind dat 'n botsing nie vermy kan word nie, deurdar die ander lugvaartuig nie padgee nie, moet dit sodanige stappe neem om 'n botsing te help vermy.

Lugvaartuie nie Voor Ander Oor te Steek nie.

29. Elke lugvaartuig, wat ingevolge hierdie reëls uit die weg van 'n ander lugvaartuig moet bly, moet, as die omstandighede van die geval sulks toelaat, oorsteking voor die ander vermy.

Lugvaartuie wat Offisiële Lugroete Volg.

30. Wanneer 'n offisiel erkende lugroete gevolg word, moet elke lugvaartuig, wanneer dit veilig en doenlik is, op die regterkant van sodanige roete bly.

Afvaart van Lugvaartuie.

31. Geen lugvaartuig op land of see, wat klaar is om op te gaan, mag trag op te gaan nie solank as daar gevaar van botsing met neerdalende lugvaartuie bestaan.

Lugvaartuie in Wolke, Mis, ens.

32. 'n Lugvaartuig in 'n wolk, newels, mis of ander weertoe-stande, wat die uitsig onhelder maak, moet versigtig te werk gaan, met sorgvuldige inagneming van die bestaande omstandighede.

33. By nakoming van hierdie vereistes moet behoorlik ag gegee word op alle gevare van die lugvaart en botsings en op alle spesiale omstandighede wat 'n afwyking van die bovermelde reëls nodig kan maak, ter voorkoming van onmiddellike gevaar.

AFDELING IV.

BALLAS.

Ballas nie Uitgewerp te Word nie.

34. Die uitwerp van ballas, behalwe fyn sand of skoon water uit lugvaartuie in die lug, is verbode.

AFDELING V.

SPESIALE REËLS VIR LUGVERKEER OP EN IN DIE NABYHEID VAN VLEGGBANE.

Kring van Vliegmasjiene by Vliegbane.

35. Indien 'n vliegtuig, wat wil neerdaal of opgaan, dit nodig vind om sig in 'n kring of gedeeltelike kring te beweeg, moet sodanige kring of gedeeltelike kring, behalwe in geval van nood, by elke vliegbaan linksom gemaak word (teen die klok in).

Draai van Vliegmasjiene na Afvaart vanuit Vliegbaan.

36. Wanneer 'n vliegmasjiene 'n vliegbaan verlaat, mag dit nie omdraai nie totdat dit 500 tree van die naaste punt van die vliegbaan verwyder is, en die draai moet dan ooreenkom met die reël in die voorafgaande paragraaf neergelê.

Draai van Vliegtuie in Sekere Gevalle.

37. Elke vliegtuig wat op 'n afstand van 500 tot 3,500 tree van die naaste punt van die grens van 'n vliegbaan vlieg moet die vliegreëls, soos in paragrafe 35 en 36 van hierdie bylae vermeld, nakom, tensy dit hoër as 6,000 voet vlieg.

Kunsvliegemonstrasies.

38. Aerobatese neerdalings is verbode by vliegbane van kontrakterende State en wat vir internasionale lugvaartverkeer gebruik word. Dit is vliegtuie verbode om aerobatese demonstrasies in die nabyheid van vliegbane te maak, en op 'n afstand van minder as 4,000 tree van die naaste punt van die grens van die vliegbaan, tensy hulle hoër as 6,000 voet vlieg.

Rigting van Wind.

39. By elke gelisensieerde vliegbaan moet die rigting van die wind duidelik aangetoon word deur middel van een of meer erkende metodes, b.v. 'n T windwyser, kegelvormige wimpel, windmou, smeulende vuur, ens. Ingeval daar geen wind is nie moet 'n bal, wat maklik sigbaar is, aan 'n mas gehys word, en, indien daar 'n T windwyser is, moet dit vasgeheg word.

Vliegtuie Teen die Wind Op af te Vaar.

40. By sy afvaart van, of neerdaling in 'n vliegbaan, wat vir internasionale lugverkeer gebruik word, moet elke vliegtuig dit teen die wind op doen, behalwe wanneer die natuurlike ligging van die vliegbaan dit nie toelaat nie, of indien daar geen wind is nie. In laasgenoemde geval moet elke vliegtuig by sy afvaart of neerdaling dit doen in die rigting, wat deur 'n geskikte teken gegee word, of, indien daar 'n T windwyser is, in die rigting deur genoemde T aangetoon.

Neerdaling van Twee of Meer Vliegtuie in Vliegbane.

41. In geval vliegtuie in 'n vliegbaan wil neerdaal, is die vliegtuig, wat die hoogste is, verantwoordelik vir die vermyding van die vliegtuig wat benede hom is, en hulle moet, wat betref neerdaling, die reëls van paragraaf 27 van hierdie bylae betreffende verbyvlieg, nakom.

Flying machines taking off from Aerodromes.

42. (1) No flying-machine shall commence to take off until the preceding flying-machine is clear of the aerodrome.

(2) At every aerodrome, along the perimeter and at the approaches to the hangars, a neutral zone shall be set apart for flying-machines manoeuvring on the ground.

(3) The part reserved for departures and landings shall be as large as possible.

(4) Every flying-machine when landing or taking off shall do so in conformity with the provisions of paragraph 40 of this Schedule, and shall leave clear on its left any flying-machine which has already landed or which is at rest on the ground.

(5) Every flying-machine when running along the ground in the zone reserved for departures and landings shall do so in the direction of landing; provided that, on aerodromes approved by the Postmaster-General for the purpose, flying-machines running along the ground may be authorized to cross the part reserved for departures and landings subject to regulations approved by the Postmaster-General.

(6) By way of exception to the general rule laid down in sub-paragraph (3) of paragraph 42 of this Schedule, at aerodromes to which this paragraph applies, the part reserved for departures and landings may be regarded as divided into two approximately equal zones, by a vertical plane bearing in the direction of landing described in paragraph 40 of this Schedule. For an observer facing in the direction of landing, the zone on the right shall be reserved for landings, and the zone on the left for departures.

(7) The aerodromes to which this paragraph applies shall be indicated by a full, white star of five points, placed flat on the ground in the centre of the part of the ground reserved for departures and landings. The lines joining the points of the star shall form a regular pentagon of such a size that it may be inscribed in a circle the diameter of which is not less than 15 yards.

(8) At aerodromes to which this paragraph applies, a flying-machine when landing shall do so in conformity with paragraph 40 of this Schedule, in the left part of the zone reserved for that purpose, but leaving clear on its left any other flying-machine which has already landed, and a flying-machine when taking off shall do so in conformity with paragraph 40 of this Schedule, in the left part of the zone reserved for that purpose, but leaving clear on its left any other flying-machines which are at rest on the ground.

Aircraft when Landing to be given Free Way.

43. Aircraft about to land on an aerodrome shall be given free way.

Fixed Balloons, etc., not to be Elevated in Vicinity of Aerodrome.

44. No fixed balloon, kite, or moored airship shall be elevated in the vicinity of any aerodrome without the special authorization of the Postmaster-General, except in the cases provided for in paragraph 18 (a) of this Schedule.

Marking of Dangerous Obstacles.

45. Suitable signals shall be placed on all obstacles on aerodromes, and also as far as possible on fixed obstacles dangerous to flying within a zone of 500 yards of all aerodromes.

Marking of Aerodromes for Night Landings.

46. At every aerodrome while night landings thereat are expected, the following requirements shall be complied with:—

- (1) The aerodrome shall be defined as accurately as possible by red lights placed on the perimeter and on any obstacles on the aerodrome;
- (2) the direction of landing shall, as far as possible, be indicated by a luminous T, or, failing this, by three white lights forming an isosceles triangle, the base of which shall be about 200 yards long, and the height of which shall be at least twice as long as the base;
- (3) the white lights aforesaid shall be so placed that a flying-machine will land in the direction leading from the middle of the base line to the apex of the triangle;
- (4) the base line shall indicate the place where a flying-machine should come into contact with the ground, and the apex shall indicate the point before reaching which it should come to rest.

SECTION VI.

GENERAL.

Aircraft Manoeuvring on Water.

47. Every aircraft manoeuvring under its own power on the water shall conform to the Regulations for Preventing Collisions at Sea, and for the purposes of these regulations shall be deemed to be a steam vessel, but shall carry the lights specified in the preceding regulations and not those specified for steam vessels in the Regulations for Preventing Collisions at Sea, and shall not use, except as specified in paragraphs 16 and 18 of this Schedule, or be deemed to hear, the sound signals specified in the above-mentioned regulations.

Regulations not to Prevent Legal Consequences of Neglect.

48. Nothing in the above regulation shall exonerate any aircraft, or the owner, pilot, or crew thereof, from the consequences of any neglect in the use of light or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of the air, or by the special circumstances of the case.

49. Nothing in the above provisions shall interfere with the operation of any special regulation made by the Governor-General relative to navigation of aircraft in the immediate vicinity of any aerodrome or other place, and it shall be obligatory on all owners, pilots, or crews of aircraft to obey such regulations.

Vertrek van Vliegtuie van uit Vliegbane.

42. (1) Geen vliegtuig mag van 'n vliegbaan vertrek voordat 'n vorige vliegtuig sodanige vliegbaan verlaat het nie.

(2) 'n Neutrale kring moet by elke vliegbaan langs die binnegrens en by die toegang van die vliegtuig-loodse vir vliegtuie wat op die grond maneuvreer oopgehou word.

(3) Die gedeelte, wat vir die vertrek en neerdaling gereserveer is, moet so groot moontlik wees.

(4) Elke vliegtuig moet by sy neerdaling of afvaart, dit doen ooreenkomstig die vereistes van paragraaf 40 van hierdie bylae, en wel op 'n afstand aan sy linkerkant van enige vliegtuig, wat reeds neergedaal het of wat op die grond rus.

(5) Die beweging van 'n vliegtuig alvorens die grond, in die kring vir vertrek en neerdaling gereserveer, te verlaat, sal in die rigting van die neerdaling wees. Mits op vliegbane, deur die Posmeestergeneraal vir die doel goedgekeur, dit toegestaan word dat vliegtuie, wat op die grond loop die gedeelte, vir afvaart en neerdaling gereserveer, mag kruis, onderhewig aan die regulasies deur die Posmeestergeneraal goedgekeur.

(6) As uitsondering op die algemene reël in sub-paragraaf (3) van paragraaf 42 van hierdie Bylae vermeld betreffende vliegbane waarop die paragraaf betrekking het, kan die gedeelte van die terrein vir opstygings en neerdalings gereserveer, beskou word as in ongeveer twee gelyke kringe verdeel te wees, deur middel van 'n vertikale vlak in die rigting van die afdalingsplek in paragraaf 40 van hierdie Bylae vermeld. Vir 'n waarnemer wat in die rigting van die afdalingssterrein kyk, moet die kring aan die regterkant vir afdalings, en dié aan die linkerkant vir opstygings, gereserveer word.

(7) Die vliegbane waarop hierdie paragraaf betrekking het, moet aangetoon word deur middel van 'n volkome wit ster met vyf punte, plat neergelê op die grond in die middel van die gedeelte van die terrein wat vir opstygings en neerdalings gereserveer is. Die lyne wat die punte van die ster verbind, moet 'n reëlmatige vyfhoek uitmaak en moet van so 'n grootte wees dat dit binne 'n sirkel van minstens 15 tree in diameter geplaas kan word.

(8) Vliegtuie moet ooreenkomstig die vereistes van paragraaf 40 van hierdie Bylae neerdaal by vliegbane waarop hierdie paragraaf betrekking het, nl. in die linkerkant van die kring vir daardie doel gereserveer, maar op 'n afstand aan hul linkerkant van ander vliegtuie wat reeds neergedaal het; en 'n opstygende vliegtuig moet dit ooreenkomstig paragraaf 40 van hierdie Bylae doen, d.w.s. aan die linkerkant van die kring vir daardie doel gereserveer, maar aan sy linkerkant op 'n afstand van ander vliegtuie wat op die grond rus.

Vliegtuie moet by Neerdaling Reg van Weg ontvang.

43. 'n Vliegtuig wat op 'n vliegbaan wil neerdaal moet reg van weg ontvang.

Vasgemaakte Ballonne, ens.—Oplating in Nabyheid van Vliegbaan.

44. Geen vasgemaakte ballon, vlieër of vasgemaakte lugskip mag in die nabyheid van 'n vliegbaan opgelaaft word nie sonder die spesiale magtiging van die Posmeestergeneraal, behalwe in die gevalle wat in paragraaf 18 (a) van hierdie bylae bepaal is.

Afbakening van Gevaarlike Voorwerpe.

45. Geskikte tekens moet op alle gevaarlike voorwerpe in vliegbane geplaas word, en ook sover moontlik op vaste voorwerpe wat binne 'n kring van 500 tree van alle vliegbane gevaar vir vlieëniers oplewer.

Afbakening van Vliegbane vir Afdalings gedurende die Nag.

46. Die volgende vereistes moet nagekom word by alle vliegbane waar neerdalings gedurende die nag verwag word:

- (1) Die vliegbaan moet so noukeurig moontlik aangetoon word deur middel van rooi-ligte wat langs die buitengrens en op enige voorwerpe op die vliegbaan geplaas moet word.
- (2) Die neerdalings-rigting moet sover moontlik aangetoon word deur 'n liggewende letter T, of anders, deur die ligte wat 'n gelykbenige driehoek uitmaak, die grondlyn waarvan omtrent 200 tree lank en die hoogte minstens tweemaal so lank as die grondlyn moet wees.
- (3) Die voormelde wit-ligte moet sodanig geplaas word, dat 'n vliegtuig in die rigting van die middel van die grondlyn na die punt van die driehoek sal neerdaal.
- (4) Die grondlyn moet aantoon waar 'n vliegtuig met die grond in aanraking behoort te kom, en die punt van die driehoek moet aantoon waar die vliegtuig tot rus behoort te kom voordat dit so 'n aangewese punt bereik.

AFDELING VI.

ALGEMEEN.

Lugvaartuie wat op Water Maneuvreer.

47. Elke lugvaartuig, wat met eie dryfkrag op water maneuvreer moet aan die Regulasies vir Voorkoming van Botsings op See voldoen, en word vir die doeleindes van hierdie regulasies beskou as 'n stoomvaartuig, maar moet die ligte vertoon soos in die voorafgaande regulasies gespesifiseer, en nie die wat vir stoomvaartuie in die Regulasies vir Voorkoming van Botsings op See voorgeskrywe is nie, en mag geen gebruik maak van (behalwe soos in paragrawe 16 en 18 van hierdie bylae bepaal) of agslaan op die klankseine nie wat in die bogenoemde regulasies vermeld is.

Wetlike Gevolge van Veronagsaming, ens., nie Opgehef deur Regulasies nie.

48. Niks, in die bogenoemde regulasies vervat, onthef 'n lugvaartuig, of die eienaar, skipper of bemanning daarvan, van die gevolge van veronagsaming in die gebruik van ligte of seine nie, of van versuim om behoortlik uit te kyk, of van die veronagsaming van voorsorgsmaatreëls wat die gewone metodes van die lugdiens of die spesiale omstandighede van die geval vereis.

49. Niks, in die bogenoemde regulasies vervat, doen afbreuk aan die krag van 'n regulasie spesiaal deur die Goewerneur-Generaal gemaak nie, betreffende besturing van lugvaartuie in die onmiddellike nabyheid van 'n vliegbaan of ander plek, en alle eienaars, skippers of bemannings van lugvaartuie is verplig sodanige regulasies na te kom.

SCHEDULE. V. LICENSING OF PERSONNEL.

1. Save as provided by articles 7 and 8 of these regulations, every person acting as a commander, pilot, navigator, aircraft engineer, or other operative member of the crew of a Union aircraft shall be the holder of a licence in respect of the capacity in which he is so acting, granted or rendered valid under the provisions of these regulations.

LICENSING AUTHORITY.

Power of Postmaster-General to Grant Licences.

2. Licences shall be granted by the Postmaster-General.

PILOTS.

3. A person applying for a pilot's licence to fly aircraft other than aircraft carrying passengers or goods for hire or reward, will be required to produce such proofs of competency, medical fitness, and recent reasonable flying experience as may be prescribed, or, failing such proof of recent reasonable flying experience, he may be required to undergo practical tests.

Pilot's Licence for Passenger, Mail, or Goods Aircraft.

4. A person applying for a pilot's licence to fly aircraft carrying passengers, mail, or goods for hire or reward will be required—

- to produce such further proofs of competency as may be prescribed;
- to pass such medical examination as may be prescribed; and
- to submit proof of recent reasonable flying experience on the class of aircraft for which the licence is required, or failing such proof to undergo practical tests;

(d) to be 19 years and under 45 years of age.

5. A person applying for a pilot's licence who is qualified either as a Royal Air Force or South Africa Air Force pilot shall be granted such exemption from the requirements of the last two preceding paragraphs as the Postmaster-General may direct.

NAVIGATORS.

Navigator's Licence.

6. A person applying for a licence to navigate passenger, mail, or goods aircraft will be required to—

- pass such medical examination as may be prescribed; and
- produce such proofs of competency as may be prescribed;

(c) be 19 years of age and under 45 years of age.

AIRCRAFT ENGINEERS.

7. A person applying for a licence as engineer in an aircraft will be required to—

- pass such medical examination as may be prescribed; and
- produce such proofs of competency as may be prescribed.

OTHER PERSONS.

Other Licences.

8. Persons applying for a licence in any other capacity than those above specified must comply with such conditions as may be directed by the Postmaster-General.

Validation of Foreign Licences.

9. When a licence has been granted by the duly competent authority in any foreign State, and is for the time being in force, the Postmaster-General may, subject to such conditions and limitations and for such period as he shall think fit, confer on such licence the same validity for the purpose of flying Union aircraft registered in the Union as if it had been granted under these regulations.

Validity of Licences issued in His Majesty's Dominions.

10. A licence granted by the duly competent authority of any place within His Majesty's dominions to a pilot, navigator, or engineer, shall for the purposes of these regulations have the same validity and effect and may be cancelled or suspended so far as relates to its validity within the Union in like manner and in the like circumstances as if it had been granted under these regulations.

GENERAL.

Further Medical Examinations.

11. Holders of licences may be required from time to time to undergo further medical examinations carried out under arrangements approved by the Postmaster-General.

Term of Licence.

12. Licences shall remain valid for the following periods:—

- Pilot's licence to fly aircraft carrying passengers or goods for hire or reward: Six months or until the completion of 250 hours' flying, whichever is the shorter;
- licence to navigate aircraft, licence to act as engineer of aircraft, licence to act as operative member of the crew of passengers or goods aircraft: Six months;
- all other licences: Twelve months;

and shall not be valid unless renewed at those intervals by the Postmaster-General.

13. In this Schedule the expression "licence" includes a certificate of competency.

14. The holder of a licence who applies for the renewal thereof may be required to satisfy all or any of the requirements which are for the time being applicable to the issue of a licence of the same class.

BYLAE V.

LISENSIES VAN PERSONEEL.

1. Behoudens die bepalinge van artikels 7 en 8 van hierdie Regulasies, moet 'n ieder wat as kommandant, gids, stuurman, lugvaartuig-ingenieur of ander werkende lid van 'n Unie-lugvaartuig optree, in besit wees van 'n lisensie met vermelding van die hoedanigheid waarin hy waarneem ooreenkomstig die bepalinge van hierdie regulasies toegestaan of bekragtig.

LISENSIES.

Bevoegdheid van Posmeestergeneraal om Lisensies uit te reik.

2. Lisensies word deur die Posmeestergeneraal uitgereik.

SKIPPERS.

3. 'n Ieder, wat aansoek doen vir 'n lisensie om 'n lugvaartuig te vlieg, ander dan 'n lugvaartuig wat passasiers of goedere vir huur of teen betaling vervoer, moet bewys lewer van behoorlike bevoegdheid, liggaamlike gesondheid en onlangse redelike ondervinding in die vliegkuns, soos voorgeskrewe mag word, of, by gebreke daarvan, kan vereis word dat sodanige skipper praktiese toetse moet ondergaan.

Skipperslisensie vir Passasiers-, Pos- of Goederelugvaartuie.

4. Iemand, wat aanvraag doen vir 'n skipperslisensie vir 'n passasiers-, pos- of goederelugvaartuig vir huur of teen betaling, moet—

- sodanige verdere bewyse van bekwaamheid lewer as voorgeskrewe is;
- sig met goed gevolg aan 'n sodanige mediese ondersoek onderwerp as wat voorgeskrewe is;
- bewyse van onlangse redelike vliegondervinding in die soort lugvaartuig lewer waarvoor 'n lisensie aangevra word; of, by gebreke aan sodanige bewyse, 'n praktiese eksamen afleë; en
- die ouderdom van 19 jaar bereik het en onder 45 jaar oud wees.

5. Aan 'n ieder wat om 'n lisensie vir 'n skipper aansoek doen en wat as skipper of in die Koninklike- of Suidafrikaanse Lugmag bevoeg is, sal 'n vrystelling toegestaan word ten opsigte van die vereistes van die laaste twee voorafgaande paragrawe en volgens voorskrifte van die Posmeestergeneraal.

STURMANNE.

Stuurmanslisensie.

6. Iemand wat aanvraag doen vir 'n passasiers-, pos- of goederelugvaartuig-stuurmanslisensie moet—

- sig met goed gevolg aan 'n sodanige mediese ondersoek onderwerp as wat voorgeskrewe is;
- sodanige bewyse van bekwaamheid lewer as wat voorgeskrewe is;
- die ouderdom van 19 jaar bereik het en onder 45 jaar oud wees.

LUGVAARTUINGENIEURS.

7. Iemand, wat aanvraag doen vir 'n lisensie as ingenieur in 'n lugvaartuig, moet—

- sig met goed gevolg aan 'n sodanige mediese ondersoek onderwerp as wat voorgeskrewe is; en
- sodanige bewyse van bekwaamheid lewer as wat voorgeskrewe is.

ANDER PERSONE.

Andere Lisensies.

8. Iemand wat aanvraag doen vir 'n lisensie in 'n ander hoedanigheid as wat hierbo aangegee word, moet sodanige voorwaardes nakom as die Posmeestergeneraal voorskrywe.

Geldigmaking van Vreemde Lisensies.

9. Wanneer 'n lisensie deur die bevoegde outoriteit in 'n vreemde Staat uitgereik word en gedurende die tyd van krag is, kan die Posmeestergeneraal, onderworpe aan sodanige voorwaardes en beperkings en gedurende sodanige tydperk as hy goed ag, aan sodanige lisensie dieselfde geldigheid verleen vir vliegdoeleindes van Unie-lugvaartuie, geregistreer in die Unie, asof dit ingevolge hierdie regulasie uitgereik was.

Geldigheid van Lisensies in Sy Majesteits Dominiën uitgereik.

10. 'n Lisensie deur 'n bevoegde outoriteit van enige plek in Sy Majesteits Dominiën aan 'n skipper, stuurman of ingenieur toegestaan, sal, vir die doeleindes van hierdie regulasies, dieselfde geldigheid en uitwerking hê, en kan gekanseleer of opgeskort word, wat die geldigheid daarvan binne die Unie betref, en onder dieselfde omstandighede, asof dit kragtens hierdie regulasies toegestaan is.

ALGEMEEN.

Verdere Mediese Ondersoek.

11. Van lisensiehouers kan van tyd tot tyd verlang word om sig aan 'n verdere mediese ondersoek te onderwerp, uitgevoer volgens reëlings, wat deur die Posmeestergeneraal goedgekeur is.

Geldigheidsduur van Lisensie.

12. Lisensies bly vir die volgende tydperke geldig:—

- Skipperslisensie vir 'n lugvaartuig wat die vervoer van passasiers of goedere vir huur of teen betaling onderneem: Ses maande, of tot na afloop van lugreise, wat tesame 250 uur geneem het, watter tydperk die kortste mag wees.
- Lisensie om 'n lugvaartuig te bestuur; lisensie om as ingenieur van 'n lugvaartuig op te tree; lisensie om as werkende lid van die bemanning van 'n passasiers- of goederelugvaartuig op te tree: Ses maande.
- Alle ander lisensies: Twaalf maande,

wat nie geldig sal wees nie, tensy by daardie tussenpose deur die Posmeestergeneraal hernu.

13. In hierdie bylae sluit die uitdrukking "lisensie" ook 'n sertifikaat van bekwaamheid in.

14. Van die houer van 'n lisensie, wat aansoek doen vir 'n hernuwing daarvan, kan gevorder word dat hy alle vereistes, of enige daarvan, wat ten tyde van die uitreiking van 'n lisensie van dieselfde soort van toepassing is, nakom.

SCHEDULE VI.

FEES.

A.—REGISTRATION.

Fees in Respect of Licences.

1. The fee chargeable on the issue of a certificate of registration of an aircraft shall be £1. 1s.

B.—AIRWORTHINESS.

Fee in Respect of Validation of Airworthiness Certificate.

2. The fee chargeable for the validation of a certificate of airworthiness in respect of aircraft for which a certificate of airworthiness has been granted by the duly competent authority in Great Britain or in any part of His Majesty's Dominions, or in any foreign State, shall be £1. 1s.

AERODROMES.

Fee in Respect of Licence for Aerodrome.

3. The fee chargeable in respect of the issue or renewal of a licence for an aerodrome shall be £2. 2s. plus reasonable travelling and subsistence expenses in accordance with the scales laid down by the Public Service Regulations incurred by any person duly authorized by the Postmaster-General to inspect and report on such aerodrome.

Should on inspection any site prove to be unsuitable for use as an aerodrome such travelling and subsistence expenses as may have been incurred in connection with the inspection thereof shall be recoverable from the applicant for the licence.

D.—PERSONNEL.

Fees in Respect of Licences to Personnel.

4. The following fee shall be chargeable in respect of the issue and renewal of licences to personnel:—

(a) Where the application is for the issue of a licence:—

Nature of Licence.	For Medical Examination.	For Technical Examination.	For Flying Test.	For Licences.
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Navigator.....	1 1 0	0 10 0	—	0 10 0
Aircraft Engineer....	1 1 0	0 10 0	—	0 10 0
Ground Engineer....	—	0 10 0	—	0 10 0
Pilot.....	1 1 0	0 10 0	1 1 0	0 10 0

(b) Where the application is for the renewal of a licence:—

Nature of Licence.	For Medical Examination.	For Technical Examination (if required).	For Flying Test (if required).	For Licences.
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Navigator.....	0 10 6	0 10 0	—	0 10 0
Aircraft Engineer....	0 10 6	0 10 0	—	0 10 0
Ground Engineer....	—	0 10 0	—	0 10 0
Pilot.....	0 10 6	0 10 0	1 1 0	0 10 0

5. The fee chargeable for the validation of a licence granted by the duly competent authority in Great Britain or in any part of His Majesty's Dominions, or in a foreign State, to a navigator, aircraft engineer, or pilot shall be 5s.

(a) The fee chargeable for any such further medical examination as may be required under paragraph 11 of the Fifth Schedule of these regulations shall be 10s. 6d.

E.—GENERAL.

Fee in Respect of Duplicate Certificate.

6. A fee of 5s. shall be charged for the issue of a duplicate certificate or licence of any kind when the original is lost or destroyed.

Application for Certificate or Licence to be Accompanied by Remittance.

7. An application for any certificate or licence or for the renewal of any certificate or licence shall be accompanied by a remittance by crossed cheque or postal order made payable to the Postmaster-General, General Post Office, Pretoria, to cover the prescribed fees for the issue or renewal, as the case may be, but when in any case a certificate or licence is not issued or renewed, the Postmaster-General may refund to the applicant such proportion of the sum paid as represents any investigation, calculation, inspection, test, or examination which has not been carried out as a result of the application.

F.—LOGBOOKS.

8. The fee chargeable for the issue of a Journey Logbook shall be 10s.; an Engine Logbook, 7s.; an Aircraft Logbook, 8s.; and a Pilot's Logbook, 4s.

SCHEDULE VII.

PROHIBITED AREAS.

1. Under section three (1) (L) of the Act power is given for providing measures for preventing aircraft from flying over prohibited areas. At present there are no prohibited areas in any portion of the Union, including the mandated territory of South-West Africa.

BYLAE VI.

FOOIE.

A.—REGISTRASIE.

Foioe ten Opsigte van Lisensies.

1. Die foioe betaalbaar by die uitreiking van 'n registrasie-sertifikaat van 'n lugvaartuig is £1. 1s.

B.—LUGWAARDIGHEID.

Foioe vir Geldigmaking van Lugwaardigheidssertifikaat.

2. Die foioe betaalbaar vir die geldigmaking van 'n sertifikaat van lugwaardigheid, ten opsigte van lugvaartuie waarvoor 'n sertifikaat van lugwaardigheid toegestaan is deur die behoorlik gemagtigde outoriteit in Groot Brittanje of in enige gedeelte van Sy Majesteits Dominiën of 'n vreemde Staat, is £1. 1s.

C.—Vliegbane.

Foioe vir Vliegbaanlisensies.

3. Die foioe betaalbaar vir die uitreiking of hernuwing van 'n lisensie vir 'n vliegbaan is £2. 2s. plus redelike reis- en onderhoudskoste, ooreenkomstig die skale in die Staatsdiensregulasies neergelê, en gemaak deur 'n persoon behoorlik deur die Posmeester-generaal gemagtig om sodanige vliegbaan te inspekteer en rapport daaroor in te dien.

Indien by inspeksie blyk dat 'n plek ongeskik is vir gebruik as vliegbaan, is sodanige reis- en onderhoudskoste, as in verband met die inspeksie daarvan gemaak is, verhaalbaar op die applikant vir die lisensie.

D.—PERSONEEL.

Foioe vir Lisensies van Personeel.

4. Die volgende foioe is betaalbaar vir die uitreiking en hernuwing van lisensies aan personeel:—

(a) Waar applikasie gemaak word vir die uitreiking van 'n lisensie:—

Soort Lisensie.	Vir Mediese Ondersoek.	Vir Tegnieiese Ondersoek.	Vir Vlieg-toets.	Vir Lisensies.
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Stuurman.....	1 1 0	0 10 0	—	0 10 0
Lugvaartuigingenieur.	1 1 0	0 10 0	—	0 10 0
Grondingenieur.....	—	0 10 0	—	0 10 0
Skipper.....	1 1 0	0 10 0	1 1 0	0 10 0

(b) Waar applikasie gemaak word vir die hernuwing van 'n lisensie:—

Soort Lisensie.	Vir Mediese Ondersoek.	Vir Tegnieiese Ondersoek (indien verlang).	Vir Vlieg-toets (indien verlang).	Vir Lisensies.
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
Stuurman.....	0 10 6	0 10 0	—	0 10 0
Lugvaartuigingenieur.	0 10 6	0 10 0	—	0 10 0
Grondingenieur.....	—	0 10 0	—	0 10 0
Skipper.....	0 10 6	0 10 0	1 1 0	0 10 0

5. Die foioe betaalbaar vir die geldigmaking van 'n lisensie uitgereik deur 'n bevoegde outoriteit in Groot Brittanje of in enige gedeelte van Sy Majesteits Dominiën of in 'n vreemde Staat aan 'n stuurman, lugvaartuigingenieur of skipper, is 5s.

(a) Die foioe wat betaal moet word vir enige sodanige verdere mediese ondersoek as wat kragtens paragraaf 11 van die Vyfde Bylae van hierdie regulasies verlang word, is 10s. 6d.

E.—ALGEMEEN.

Foioe vir 'n Duplikaat-sertifikaat.

6. 'n Foioe van 5s. is betaalbaar vir die uitreiking van 'n duplikaat-sertifikaat of lisensie van enige soort, wanneer die oorspronklike verlore gegaan of vernietig is.

Applikasie vir Sertifikaat of Lisensie vergesels te gaan van Geldsending.

7. 'n Applikasie vir 'n sertifikaat of lisensie, of vir die hernuwing van 'n sertifikaat of lisensie, moet vergesels gaan van 'n geldsending in die vorm van 'n gekruiste tjek of posorder, betaalbaar gemaak aan die Posmeestergeneraal, Hoofposkantoor, Pretoria, tot dekking van die voorgeskrewe foioe vir die uitreiking of hernuwing, soos die geval is; maar wanneer, in enige geval, die sertifikaat of lisensie nie uitgereik of hernu word nie, kan die Posmeestergeneraal sodanige gedeelte van die ingestuurde som, wat 'n ondersoek, berekening, inspeksie, of toets verteenwoordig en wat nie as gevolg van die applikasie uitgevoer is nie, aan die applikant terugbetaal.

F.—VERSLAGBOEKE.

8. Die foioe vir die uitreiking van 'n Reisverslagboek is 10s.; 'n Motorverslagboek 7s.; 'n Vliegtuigverslagboek 8s.; en 'n Skipverslagboek 4s.

BYLAE VII.

VERBODE TERREINE.

1. Kragtens artikel 3 (1) (l) van die Wet word mag verleen vir die voorsiening van maatreëls om te belet dat lugvaartuie oor verbode terreine vlieg. Daar is tans geen verbode terreine in enige gedeelte van die Unie of van die Mandaatgebied van Suidwesafrika nie.

SCHEDULE VIII.

CUSTOMS RULES AS TO AIRCRAFT ARRIVING IN OR DEPARTING FROM THE UNION.

PRELIMINARY.

1. For the purposes of this Schedule—
 "importer" has the same meaning as in the Customs Management Act, 1913;
 "Commissioner" means Commissioner of Customs and Excise or any officer for the time being lawfully acting in that capacity;
 "examination station" means a space at a customs aerodrome approved by the Commissioner as an examination station;
 "pilot" includes person in charge of an aircraft.
 Other expressions have the same meaning as in the general provisions of these regulations.

CUSTOMS AERODROMES.

Power of Postmaster-General to Approve Aerodromes as Customs Aerodromes.

2. The Postmaster-General may, with the concurrence of the Commissioner of Customs, and subject to such conditions as to security and otherwise as he thinks fit, by directions approve aerodromes as "Customs Aerodromes" for purposes of the Acts relating to customs, and remove aerodromes from the list of customs aerodromes.

ARRIVAL AND DEPARTURE FROM CUSTOMS AERODROMES.

3. An aircraft entering the Union from abroad shall not land in the Union for the first time in any journey except at a customs aerodrome.

Provided that this paragraph shall not apply where an aircraft is compelled to land before arriving at a customs aerodrome owing to accident, stress of weather, or unavoidable cause, in which the procedure laid down in paragraph 21 of this Schedule shall be followed.

4. No aircraft shall fly to a place outside the Union unless its place of final departure is a customs aerodrome.

No Aircraft to Carry Prohibited Goods.

5. (i) No person in any aircraft entering or leaving the Union shall carry or allow to be carried in the aircraft any goods the importation or exportation of which is prohibited by law.
 (ii) No person in any aircraft entering the Union shall break or alter any seal placed upon any part of the aircraft or upon any goods therein by a revenue officer at the aerodrome from which he departed for the Union.

6. An aircraft shall not enter or leave the Union having any secret or disguised place adapted for concealing goods.

ARRIVING AT CUSTOMS AERODROMES FROM ABROAD.

Aircraft Landing at Customs Aerodrome to be Examined.

7. The pilot of an aircraft arriving at a customs aerodrome from a place outside the Union shall, on landing, forthwith take his aircraft to the examination station at that aerodrome:

Provided that a pilot shall not be deemed to have contravened or failed to comply with these regulations if he proves that circumstances over which he had no control prevented him from taking his aircraft to the examination station, and that, after the report required by paragraph 8 of this Schedule had been duly made by him, all goods carried in the said aircraft were removed to the examination station in the presence of an officer of customs and excise.

8. Within twenty-four hours after the landing at any Customs aerodrome of an aircraft from a place outside the Union, the pilot shall—

- (a) make a report to the proper officer of Customs and Excise in the form prescribed by the Commissioner; and
- (b) truly furnish the several particulars required by such form; and

Logbooks.

- (c) deliver to such officer with such report his (1) journey log-book; (2) manifest and declaration of the goods on board his aircraft signed by the proper revenue officer at the aerodrome from which he departed for the Union;

Examination of Baggage.

- (d) land at such aerodrome for examination of baggage all passengers carried in such aircraft, and, after making such reports shall produce, and if required to do so, shall land, all goods in such aircraft, for examination.

Arrival at Customs Aerodromes from Aerodromes in the Union.

9. If at any aerodrome or other place within the Union goods, mails, or passengers are loaded for conveyance by air to a customs aerodrome, the pilot shall obtain from the proprietor of the aerodrome of departure a certificate of departure in the form prescribed by the Postmaster-General and the Commissioner, and on arriving at the Customs aerodrome shall produce such certificate to the proper officer of Customs and Excise.

Departure for Foreign Destination from Customs Aerodromes.

10. The pilot of every aircraft in which goods are to be exported shall, before any goods are taken on board, deliver to the proper officer of Customs and Excise a notice of departure for a foreign destination in the form prescribed by the Commissioner in which shall be truly stated the particulars required by such form.

11. (1) The pilot of every aircraft about to proceed direct to any place outside the Union shall deliver in duplicate to the proper officer of Customs and Excise at a Customs aerodrome, together with the journey logbook belonging to the aircraft, an application for clearance from that aerodrome in the form prescribed by the Commissioner, and also, if the aircraft carries any goods, a manifest and declaration in the form prescribed by the Commissioner declaring the goods and stores on such aircraft, and shall truly state therein the particulars required by such forms

BYLAE VIII.

REGULASIES INSAKE DOEANE BETREFFENDE AANKOMS IN EN VERTREK UIT DIE UNIE VAN LUGVAARTUIE.

INLEIDING.

1. Vir die doel van hierdie bylae beteken—
 "invoerder" dieselfde as in die Wet van Beheer van die Doeane, 1913;
 "Kommissaris," die Kommissaris van Doeane en Aksyns, of 'n beampte wat hom van tyd tot tyd wettig in daardie hoedanigheid vervang;
 "ondersoekstasie," 'n terrein by 'n Doeanevliegbaan, deur die Kommissaris as 'n ondersoekstasie goedgekeur;
 "skipper" tewens iemand belas met toesig oor 'n lugvaartuig.
 Ander uitdrukkings het dieselfde betekenis as in die algemene bepalinge van hierdie regulasies.

DOEANEVLEIGBANE.

Bevoegdheid van Posmeestergeneraal om Vliegbane as "Doeanevliegbane" goed te keur.

2. Die Posmeestergeneraal kan, met die goedkeuring van die Kommissaris van Doeane en onderworpe aan sodanige veiligheidsvoorwaardes en andersins as hy goed ag, vliegbane as "Doeanevliegbane" goedkeur vir die doel van die wette betreffende doeane, en vliegbane van die lys van Doeanevliegbane verwyder.

AANKOMS BY EN VERTREK VANUIT DOEANEVLEIGBANE.

3. Die eerste neerdaling in die Unie op elke reis van 'n lugvaartuig, wat uit 'n vreemde land in die Unie aankom, moet by die Doeanevliegbaan geskied.

Mits hierdie paragraaf nie van toepassing is nie op 'n lugvaartuig, wat noodsaak is om neer te daal, alvorens 'n Doeanevliegbaan te bereik, weens ongeval, slegte weer of onvermydelike oorsaak, wanneer die bepalinge in paragraaf 21 van hierdie bylae nagekom moet word.

4. Geen lugvaartuig mag na 'n plek buite die Unie vlieg nie, tensy sy laaste plek van afvaart 'n Doeanevliegbaan is.

Lugvaartuie mag geen Verbode Goedere vervoer nie.

5. (i) Niemand in 'n lugvaartuig, wat die Unie binnevlieg of verlaat, mag vervoer of die vervoer in die lugvaartuig toelaat nie van goedere, waarvan die invoer of uitvoer deur enige wet verbode is.
 (ii) Niemand in 'n lugvaartuig, wat die Unie binnevlieg, mag 'n seël verander of verbreek nie, wat deur 'n doeane- en aksynsbeampte op 'n deel van die lugvaartuig of op goedere daarin by die vliegbaan, waaruit hy sig na die Unie begeef het, aangebring is.

6. Geen lugvaartuig met geheime of verheelde plekke vir die verberging van goedere mag die Unie binnegaan of verlaat nie.

AANKOMS BY DOEANEVLEIGBANE VANUIT DIE BUITELAND.

Lugvaartuie wat by Doeanevliegbane vir Ondersoek Neerdal.

7. Die skipper van 'n lugvaartuig wat by 'n Doeanevliegbaan vanaf 'n plek buite die Unie aankom, moet na neerdaling sy lugvaartuig dadelik na die ondersoekstasie van daardie vliegbaan bring.

Mits dit nie beskou word dat 'n skipper hierdie regulasies oortree of veronagsaam het nie indien hy bewys lewer dat omstandighede, waaroor hy geen beheer gehad het nie, hom belet het om sy lugvaartuig na die ondersoekstasie te bring, en dat, nadat die rapport, wat ingevolge paragraaf 8 van hierdie bylae vereis word, behoorlik deur hom ingedien word, alle goedere in die genoemde lugvaartuig vervoer op die ondersoekstasie in die teenwoordigheid van 'n doeane- en aksynsbeampte borge dra is.

8. Binne vier-en-twintig uur na neerdaling by 'n Doeanevliegbaan van 'n lugvaartuig vanaf 'n plek buite die Unie, moet die skipper—

- (a) 'n rapport by die bevoegde doeane- en aksynsbeampte op die vorm indien soas deur die Kommissaris voorgeskrewe is; en
- (b) die besonderhede, soas op sodanige vorm vereis, noukeurig opgee.

Verslagboeke.

- (c) aan sodanige beampte met sodanige rapport sy (1) reisverslagboek (2) manifest en verklaring van goedere aan boord van sy lugvaartuig, geteken deur die bevoegde Doeane- en aksynsbeampte, by die vliegbaan waaruit hy sig op weg na die Unie begeef het, oorhandig.

Ondersoek van Bagasie.

- (d) by sodanige vliegbaan neerdal vir ondersoek van bagasie en alle passasiers, wat sig in sodanige lugvaartuig bevind, en na indiening van sodanige rapporte, alle goedere in sodanige lugvaartuig vir ondersoek vertoon en, indien nodig, aflaai.

Aankoms by Doeanevliegbane vanaf Vliegbane in die Unie.

9. As goedere, pos of passasiers by 'n vliegbaan of ander plek in die Unie vir vervoer per lugvaartuig na 'n Doeanevliegbaan aangeneem word, moet die skipper van die eienaar van die vliegbaan van vertrek 'n vertreksertifikaat verkry soas deur die Posmeestergeneraal en die Kommissaris voorgeskrewe is, en dit na aankoms by die Doeanevliegbaan, aan die bevoegde Doeane- en Aksynsbeampte oorhandig.

Vertrek na Vreemde Bestemming vanuit Doeanevliegbane.

10. Die skipper van elke lugvaartuig waarin goedere uitgevoer word moet, alvorens goedere aan boord te neem, aan die bevoegde Doeane- en Aksynsbeampte 'n kennisgewing van vertrek na 'n vreemde bestemming, in die vorm soas deur die Kommissaris voorgeskrewe is, oorhandig, en waarin die besonderhede, soas op sodanige vorm vereis, noukeurig opgegee word.

11. (1) Die skipper van elke lugvaartuig, wat op die punt staan om regstreeks na enige plek buite die Unie te vertrek, moet aan die bevoegde Doeane- en Aksynsbeampte by 'n Doeanevliegbaan 'n applikasie in duplikaat vir uitklaring van daardie vliegbaan, soas deur die Kommissaris voorgeskrewe, tesame met die reisverslagboek, wat by die lugvaartuig behoort, oorhandig, en, indien die lugvaartuig goedere vervoer, 'n manifest en verklaring soas deur die Kommissaris voorgeskrewe, met vermelding van besonderhede van die goedere en voorrade op sodanige lugvaartuig, asook 'n noukeurige opgawe van die besonderhede, respektiewelik op sodanige vorms

respectively; and such forms, when signed by such officer, shall be the clearance and authority for the aircraft to proceed to its foreign destination.

(2) A pilot shall not depart in any such aircraft from the Union until he has obtained such authority and, after obtaining such authority, shall not call at any other place in the Union before proceeding to his foreign destination. Any pilot intending to land at one or more Customs aerodromes before proceeding to his foreign destination shall apply for his clearance and authority at the last Customs aerodrome at which he lands.

Importation, Entry, and Unloading of Goods.

12. A person importing goods in an aircraft shall not bring the goods into any place in the Union other than a Customs aerodrome, or unload the goods from any aircraft except at an examination station (unless such goods are unloaded in the presence of an officer of Customs and Excise under the provisions of paragraph 7 of this Schedule), and shall not unload the goods except between such hours as the Commissioner prescribes or remove the goods from an examination station unless the goods have first been duly entered in manner provided by these regulations and produced to the proper officer of Customs and Excise and duly released by him.

13. A person shall not remove from any aircraft any goods imported therein until the report required by paragraph 8 of this Schedule has been made, and the authority of the proper officer of Customs and Excise has been obtained.

14. The importer of any goods imported in aircraft shall deliver to the Collector of Customs and Excise in whose district the aerodrome of importation is situated an entry of such goods in accordance with the provisions of the Acts relating to Customs, and shall truly furnish thereon the several particulars required by such forms, and shall pay to the proper Collector of Customs and Excise all duties chargeable thereon at the times and in the manner prescribed by the said Acts;

Provided that no entry shall be required in respect of the baggage of passengers, who shall, however, be subject to the provisions of the Customs Acts applicable to passengers landing within the Union.

15. All goods imported into a Customs aerodrome in any aircraft shall be duly entered and unladen within seven days from the time of the arrival of such aircraft at the aerodrome or within such further period as the Commissioner may allow.

16. All goods imported in aircraft which have not been examined or released by the proper officer of Customs and Excise shall be stored in a transit shed at the Customs aerodrome, and no person shall remove such goods from the transit shed before examination or release by such officer. In default, the goods shall be dealt with in manner prescribed by the Customs Management Acts and the regulations issued thereunder.

Exportation of Goods.

17. (1) The exporter of any goods intended for exportation in aircraft shall deliver to the proper officer of Customs and Excise at the Customs aerodrome from which such aircraft is cleared to its foreign destination an entry in the form prescribed by the Commissioner and shall truly state in such form the particulars thereby required and pay the duty, if any; and such form, when signed by the proper officer of Customs and Excise, shall be the authority for the exportation of such goods.

(2) A person shall not export goods in such aircraft until such authority has been given by the proper officer of Customs and Excise.

18. A person shall not, without the consent of the proper officer of Customs and Excise, unload from any aircraft any goods loaded therein for exportation which have been entered for export under paragraph 17 of this Schedule, or open, alter, or break any lock, mark, or seal placed by any officer of Customs and Excise on any goods in any aircraft about to depart from the Union.

General Provisions.

19. If any officer of Customs and Excise in the execution of his duty boards any aircraft in any place, the pilot thereof shall not convey him in the aircraft away from such place without his consent.

20. If any aircraft arriving from a place outside the Union shall land in any place other than a Customs aerodrome, the pilot shall forthwith report to an officer of Customs and Excise or police officer or justice of the peace, and shall on demand produce to such officer or justice of the peace the journey logbook or any other papers belonging to the aircraft, and shall not allow any goods to be unloaded therefrom without the consent of an officer of Customs and Excise; and no passenger thereof shall leave the immediate vicinity without the consent of an officer of Customs and Excise, or police officer or justice of the peace. If such place of landing shall be an aerodrome, the pilot shall forthwith report the arrival of the aircraft and the place whence it came to the proprietor of the aerodrome, who shall forthwith report the arrival of the aircraft to an officer of Customs and Excise, and shall not allow any goods to be unloaded therefrom or any passenger thereof to leave the aerodrome without the consent of such officer.

21. (1) The proprietor of any aerodrome shall at all times permit any officer of Customs and Excise to enter and inspect his aerodrome and all buildings and goods thereon.

(2) The pilot of any aircraft shall permit any officer of Customs and Excise at any time to board and inspect his aircraft, and any goods laden therein, and every such officer shall have the right of access at any time to any place to which access is necessary for the purpose of such inspection.

(3) The importer or exporter of any goods imported or exported in an aircraft shall produce such goods to the proper officer of Customs and Excise at the Customs aerodrome of importation or exportation, as the case may be, and shall open for his inspection such goods, and shall permit him to take, without payment, samples thereof for examination, or for ascertaining the duty payable thereon, or for such other purpose as the Commissioner may deem necessary.

22. The provisions of the Acts relating to Customs, other than those relating to coasting trade, shall, so far as they are applicable, and except as they are modified by this Schedule, apply to

vereis. Sodanige vorm, wanneer deur sodanige beampte onderteken, sal die nodige inklaring en magtiging van die lugvaartuig wees, om na sy buitelandse bestemming te vertrek.

(2) Geen skipper mag in sodanige lugvaartuig uit die Unie vertrek nie, voordat hy sodanige volmag verkry het, en mag, na ontvangs van sodanige volmag, by geen ander plek in die Unie aangaan nie, alvorens na sy vreemde bestemming te vertrek. 'n Skipper wat eers by een of meer Doeanevliegbane wil aangaan, alvorens sig na sy vreemde bestemming te begeef moet by die laaste Doeanevliegbaan waarop hy neerdaal, om uitklaring en volmag aanvraag doen.

Invoer, Aangifte en Aflaai van Goedere.

12. Indien iemand goedere in 'n lugvaartuig invoer, mag hy die goedere na geen ander plek in die Unie as by 'n Doeanevliegbaan bring nie, of die goedere van 'n lugvaartuig aflaaï nie, behalwe by 'n ondersoekstasie (tensy sodanige goedere in teenwoordigheid van 'n Doeane- en Aksynsbeampte, ingevolge die bepalinge van paragraaf 7 van hierdie bylae afgelaai word) en mag geen goedere aflaaï nie, behalwe gedurende sodanige ure as die Kommissaris voorskrywe, of die goedere van 'n ondersoekstasie verwyder nie, tensy aangifte van die goedere eers behoorlik gedoen is op die wyse soos deur hierdie regulasies voorgeskrywe is en aan die bevoegde Doeane- en Aksynsbeampte oorhandig en behoorlik deur hom losgelaat.

13. Niemand mag uit 'n lugvaartuig goedere, wat daarin ingevoer is, verwyder nie tot die rapport, soos deur paragraaf 8 van hierdie bylae vereis, gemaak is, en die volmag van die bevoegde Doeane- en Aksynsbeampte verkry is.

14. Die invoerder van goedere, in 'n lugvaartuig ingevoer, moet by die Ontvanger van Doeane en Aksyns, in wie se distrik die invoer-vliegbaan geleë is, 'n lys van aangifte van sodanige goedere, ooreenkomstig die bepalinge van die Doeane-wette, indien, en moet die besonderhede op sodanige vorms vereis, noukeurig verstrek, en aan die bevoegde Ontvanger van Doeane en Aksyns alle regte betaalbaar daarop, op sodanige tye en wyse betaal as deur die genoemde wette voorgeskrywe is.

Mits geen aangifte vereis word ten opsigte van die bagasie van passasiers nie, wat egter onderworpe is aan die bepalinge van die Doeane-wet van toepassing op passasiers wat in die Unie land.

15. Alle goedere in 'n Doeanevliegbaan deur 'n lugvaartuig ingevoer moet binne sewe dae vanaf die tyd van aankoms van sodanige lugvaartuig by 'n vliegbaan, of binne sodanige verdere tydperk as die Kommissaris toelaat, behoorlik aangegee en afgelaai word.

16. Alle goedere in 'n lugvaartuig ingevoer, wat nie ondersoek of deur die bevoegde Doeane- en Aksynsbeampte losgelaat is nie, word in 'n transitloods by die Doeanevliegbaan opgestapel, en niemand mag sodanige goedere, voor ondersoek of loslating deur sodanige beampte uit die transitloods verwyder nie. By gebreke word die goedere, ooreenkomstig die bepalinge van die Wet op die Beheer van Doeane en die regulasies ingevolge daarvan gepubliseer, behandel.

Uitvoer van Goedere.

17. (1) Die uitvoerder van enige goedere, bestem vir uitvoer deur middel van 'n lugvaartuig, moet aan die bevoegde Doeane- en Aksynsbeampte by die Doeanevliegbaan, waar uitklaring van sodanige lugvaartuig vir die reis na sy vreemde bestemming geskied, aangifte doen op die vorm, deur die Kommissaris voorgeskrywe, met 'n noukeurige opgawe van die benodigde besonderhede en, indien nodig, enige invoerregte betaal. Sodanige vorm, wanneer deur die bevoegde Doeane- en Aksynsbeampte onderteken sal die nodige magtiging vir die uitvoer van sodanige goedere wees.

(2) Niemand mag goedere in sodanige lugvaartuig uitvoer voordat sodanige magtiging deur die bevoegde Doeane- en Aksynsbeampte gegee is nie.

18. Niemand mag, sonder toestemming van die bevoegde Doeane- en Aksynsbeampte, enige goedere, wat in 'n lugvaartuig vir uitvoer gelaai is, en wat kragtens paragraaf 17 van hierdie bylae vir uitvoer aangegee is, aflaaï, of enige slot, merk of seël, deur 'n Doeane- en Aksynsbeampte op goedere geplaas in 'n lugvaartuig, wat op die punt staan om uit die Unie te vertrek, oopmaak, verander of breek nie.

Algemene Bepalinge.

19. As 'n Doeane- en Aksynsbeampte, gedurende die verrigting van sy pligte op 'n plek aan boord gaan van 'n lugvaartuig, mag die skipper daarvan hom nie in die lugvaartuig, sonder sy toestemming, van sodanige plek vervoer nie.

20. As 'n lugvaartuig, vanaf 'n plek buite die Unie op 'n plek neerdaal, wat geen Doeanevliegbaan is nie, moet die skipper sig dadelik by 'n Doeane- en Aksyns- of Polisiebeampte of Vrederegter aanmeld en, op aanvraag, aan sodanige beamptes of Vrederegter die reisverslagboek of ander dokumente wat by die lugvaartuig behoort, oorhandig, en nie toelaat dat goedere afgelaai word sonder die toestemming van 'n Doeane- en Aksynsbeampte nie, of dat 'n passasier uit die onmiddellike nabyheid gaan sonder die toestemming van 'n Doeane- en Aksyns- of Polisiebeampte of Vrederegter. As sodanige neerdalingsplek 'n vliegbaan is moet die skipper dadelik die aankoms van die lugvaartuig en waar hy vandaan kom aan die eienaar van die vliegbaan rapporteer, deur wie die aankoms van die lugvaartuig dadelik aan 'n Doeane- en Aksynsbeampte vermeld moet word, en mag nie toelaat dat goedere verwyder word of dat passasiers uit die vliegbaan vertrek nie, sonder die toestemming van sodanige beampte.

21. (1) Die eienaar van 'n vliegbaan moet 'n Doeane- en Aksynsbeampte te enige tyd toelaat om sy vliegbaan en alle geboue en goedere daarop binne te gaan en te inspekteer.

(2) Die skipper van 'n lugvaartuig moet 'n Doeane- en Aksynsbeampte te alle tye aan boord van sy lugvaartuig toelaat om dit en die goedere daarin te inspekteer, en enige sodanige beampte het op enige tyd toegang tot 'n plek waartoe vir die doel van sodanige inspeksie toegang nodig is.

(3) Die in- of uitvoerder van goedere, wat in 'n lugvaartuig in- of uitgevoer is, moet sodanige goedere aan die bevoegde Doeane- en Aksynsbeampte by die Doeanevliegbaan van in- of uitvoer, soos die geval mag wees, vertoon, en vir sy inspeksie sodanige goedere oopmaak en hom toelaat om sonder betaling monsters daarvan te neem, vir inspeksie of vir vasstelling van die invoerregte wat daarop betaalbaar is, of vir sodanige ander doel as die Kommissaris nodig mag ag.

22. Die bepalinge van die Doeane-wette, met uitsondering van die, wat die kushandel betref, is, vir sover hulle daarop betrekking het, en behalwe soos deur hierdie bylae gewysig, van toepassing op

7.

In the case of an aircraft transporting goods, the Customs officer, before departure, shall examine the manifest and declarations, make the prescribed verifications, and sign the logbook as well as the manifest. He shall verify his signature with a stamp. He shall seal the goods or sets of goods for which such a formality is required. On arrival the Customs officer shall ensure that the seal is unbroken; shall pass the goods, shall sign the logbook, and keep the manifest.

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

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

8.

As an exception to the general regulations, certain classes of aircraft, particularly postal aircraft, aircraft belonging to aerial transport companies regularly constituted and authorized, and those belonging to members of recognized touring societies not engaged in the public conveyance of persons or goods, may be freed from the obligation of landing at a Customs aerodrome and authorized to begin or end their journey at a certain inland aerodrome appointed by the Customs and Police Administrations of each State at which Customs formalities shall be complied with. However, such aircraft shall follow the normal air-route and make their identity known by signals agreed upon as they fly across the frontier.

REGULATIONS APPLICABLE TO AIRCRAFT AND GOODS.

9.

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

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

In the case of the formation of touring societies between two or more countries the aircraft of the said countries will have the benefit of the exception to the general regulations as mentioned in the preceding paragraph.

10.

Goods arriving by aircraft shall be considered as coming from the country where the logbook and manifest have been signed by the Customs officer. As regards their origin and the different Customs regimes, they are liable to the regulations of the same kind as are applicable to goods imported by land or sea.

11.

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

AIR TRANSIT.

12.

Where an aircraft, to reach its destination, must fly over one or more contracting States, without prejudice to the right of sovereignty of each of the contracting States, two classes must be distinguished:—

1. If the aircraft neither sets down nor takes up passengers or goods, it is bound only to keep to the normal air route and make itself known by signals when passing over the points designated for such purposes.

2. In other cases, it shall be bound to land at a Customs aerodrome, and the name of such aerodrome shall be entered in the logbook before departure. On landing, the Customs authorities shall examine the papers and the cargo, and take, if need be, the necessary steps to ensure the re-exportation of the craft and goods or the payment of the dues.

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

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

VARIOUS PROVISIONS.

13.

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

14.

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

15.

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

16.

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

17.

The provisions of this annexure do not apply to military aircraft visiting a State by special authorization (Articles 30, 31, and 32 of the Convention), nor to police and Customs aircraft (Articles 30 and 33 of the Convention).

7.

In die geval van 'n lugvaartuig, wat goedere vervoer, moet die doeanebeampte voor vertrek die manifest en deklarasies ondersoek, die voorgeskrewe verifikasies maak en die verslagboek en manifest onderteken.

Sy handtekening moet met 'n stempel bekragtig word. Hy moet alle goedere of groepe van goedere verseël waar sodanige formaliteit vereis word. Na aankoms van 'n lugvaartuig, moet die doeanebeampte, nadat hy daarvan oortuig is dat die seël onbeskadig is, die goedere deurlaat, die verslagboek teken en die manifest behou. In die geval van 'n lugvaartuig, wat sonder lading aankom, moet alleen die verslagboek deur die polisie- of doeanebeampte geteken word. Die brandstof aan boord is nie aan invoerregte onderhewig nie, mits die hoeveelheid daarvan die vereistes van die reis, soos in die verslagboek vasgestel is, nie te bogaan nie.

8.

As uitsondering op die algemene regulasies, word sekere klasse lugvaartuie, in besonder poslugvaartuie, lugvaartuie wat aan behoorlik opgerigte en gemagtigde transportmaatskappye behoort en lugvaartuie behorende aan erkende toeristeverenigings, wat geen vervoer van persone of goedere onderneem nie, vrygestel van die verpligting om in doeanevliegbane neer te daal, en kan hul reis aanvaar vanuit, of eindig in, sekere binnelandse vliegbane soos vasgestel deur die doeane- en polisieadministrasie van alle State waarin sekere doeanevereistes nagekom moet word. Sodanige lugvaartuie moet egter die gewone lugroete volg, en hul aanwesigheid deur middel van bepaalde seine bekend maak sodra hulle die grens oorgaan.

REGULASIES VAN TOEPASSING OP LUGVAARTUIE EN GOEDERE.

9.

Lugvaartuie, wat in vreemde lande neerdaal, is hoofsaaklik onderhewig aan enige bestaande doeane-regte.

As hulle egter weer uitgevoer moet word, geniet hulle die voordeel van die regulasies betreffende "entrepotverlof," of deposito van belastinge. Waar tussen twee of meer lande toeristeverenigings opgerig word, geniet die lugvaartuie van sodanige lande die voordele van die uitsondering op die algemene regulasies, soos in die voorafgaande paragraaf vermeld.

10.

Goedere wat per lugvaartuie arriveer, word beskou asof dit van die land kom, waarin die verslagboek en manifest deur die doeanebeampte geteken is.

Wat hul oorsprong en die verskillende doeane-stelsels betref, is hulle onderworpe aan gelyke regulasies as wat van toepassing is op goedere, wat per land of see ingevoer word.

11.

Met betrekking tot goedere uitgevoer in vereffening van 'n tydelike ontvangs- of opslagrekening, of waarop binnelandse regte betaalbaar is, moet die afsenders bewys lewer van hul bevoegdheid om die goedere uit te voer, deur oorhandiging van 'n doeane-sertifikaat van die plek van bestemming.

LUGVERKEER.

12.

Wanneer 'n lugvaartuig genoodsaak is om oor een of meer kontrakterende State te vlieg, ten einde sy bestemming te bereik, onverminderd die soewereinsregte van die kontrakterende State, moet onderskeid gemaak word tussen twee gevalle, n.l.:—

1. Waar 'n lugvaartuig geen reisigers of goedere op- of aflaai nie, moet hy sig langs die normale lugroete hou en sy aanwesigheid bokant vasgestelde punte deur middel van erkende seine, bekend maak.

2. In ander gevalle is hy verplig om neer te daal in 'n doeane-vliegbaan, die naam waarvan, voor die vertrek in die verslagboek geskrywe moet word. By neerdaling word die papiere en lading deur die doeanebeamptes ondersoek en, indien nodig, stappe geneem om die lugvaartuig en goedere weer uit te voer, of betaling van verskuldigde regte te verkry. Die bepalinge van paragraaf 9 (2) is van toepassing op goedere, wat weer uitgevoer moet word.

Waar 'n lugvaartuig goedere op- of aflaai, moet die doeanebeampte die behoorlik ingevulde manifest verifieer, en, indien nodig, weer verseël.

VERSKEIDENE BEPALINGE.

13.

Elke lugvaartuig moet, gedurende vlug, en waar dit sig bevind, die bevel van die polisie- of doeane-lugvaartuie van die Staat, waarin dit vlieg, nakom.

14.

Doeane- en Aksynsbeamptes, en in die algemeen, die verteenwoordigers van publieke autoriteite, het toegang tot alle lugvaartuig-vertrek- en neerdalingstasies; ook is hulle bevoeg ter handhawing van hul regte om lugvaartuie en hul ladings te ondersoek.

15.

Met uitsondering van poslugvaartuie, kan die aflaai of uitwerp van goedere (met uitsondering van ballas) gedurende vlug verbied word.

16.

Behalwe die strawwe, wat vir die oortreding van die voorafgaande regulasies deur 'n plaaslike Wet opgelê kan word, moet sodanige oortredings gerapporteer word aan die Staat, waarin sodanige lugvaartuig geregistreer is, en sal sodanige Staat die registrasiesertifikaat van die oortredende lugvaartuig tydelik of geheel opskort.

17.

Die bepalinge van hierdie aanhangsel is nie van toepassing op militêre lugvaartuie nie wat met spesiale verlof 'n besoek aan 'n Staat bring (artikels 30, 31 en 32 van die Konvensie). Ook is hulle nie van toepassing op polisie- of doeane-lugvaartuie nie (artikels 30 en 33 van die Konvensie).

C.A. Form No. 24.

UNION OF SOUTH AFRICA

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

.....Customs Aerodrome.

No. _____

Date.....

AIR NAVIGATION.

CUSTOMS MANIFEST OR GENERAL DECLARATION OF CARGO.

	Machine.....	{	Nationality and Registration Mark.....
Space reserved for entries by Customs Officers.		{	Name.....
			Residence.....
	Pilot.....		Nationality.....
			No. of Licence.....
	Goods.....	{	Place of Departure : Country.....
			Place of Destination : Country.....
			Number of Annexed Declarations.....

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

File Number of Document.	Marks and Numbers on the Parcels.	Number (in Figures and Letters) and Description of Parcels.	Nature of the Goods.	Weight.	Observa- tions of Con- signee.

C.A. Form 25.

UNION OF SOUTH AFRICA.

AIR NAVIGATION.

CUSTOMS EXPORT DECLARATION.

Place of Departure.....

Place of Destination.....

[illegible]

I,, for exporter, do hereby declare that the articles mentioned in this entry and contained in the packages specified herein are truly described in the above schedule.

The above declaration signed this.....day of.....

Consignor }
 Exporter }

In the presence of.....

Customs or Railway Officer.....

C.A. Vorm 24.

UNIE VAN SUIDAFRIKA

NOTA.—Op die manifes mag geen uitskrappings of veranderings voorkom nie, behalwe dié wat deur die bevoegde Doeane- en Aksynsbeampte goedgekeur is. Daar mag geen tussenlyne wees nie, ook mag geen verskillende artikels op dieselfde lyn aangetoon word nie. Soveel ekstra bladsye as nodig is kan aangeheg word.

.....Doeanevliegbaan.

No. 106

Datum.....

LUGVAART.

DOEANEMANIFES OF ALGEMENE LADINGSDEKLARASIE.

	Lugvaartuig.....	{	Nasionaliteits- en Registrasiemerk
			
Ruimte bestem vir		{	Naam.....
Doeane- en Aksyns-	Skipper.....		Woning.....
beampte alleen.			Nasionaliteit.....
			No. van Lisensie.....
		{	Plek van Vertrek : Land.....
	Goedere.....		Plek van Bestemming : Land.....
			Aantal Aangehegte Deklarasies.....

Die skipper waarborg die juistheid van die inhoud van hierdie manifes, met inagneming van die strawwe deur die wet bepaal. Derhalwe het hy hierdie dokument onmiddellik onder die laaste inskrywing gedateer en geteken.

Lias- nummer van Dokument.	Merke en Nommers op die Pakette.	Aantal (in Syfers en Letters) en Beskrywing van Pakette.	Aard van die Goedere.	Gewig.	Opmer- kings deur Geadrès- seerde.

C.A. Vorm 25.

UNIE VAN SUIDAFRIKA.

LUGVAART.

DOEANE-UITVOERDEKLARASIE.

Plek van Vertrek.....

Plek van Bestemming.....

[illegible]

Ek....., namens uitvoerder,
verklaar hierby dat die artikels hierin genoem en vervat in die
pakkies, hierin uiteengesit, juis in die bogenoemde bylae om-
skrywe is.

Die bogenoemde deklarasie geteken hierdie.....
dag van.....19....

Afsender }
Uitvoerder }

In die teenwoordigheid van.....

Doeane- of Spoorwegbeampte.....

* No. 1459.]

[26th August, 1927.

It is hereby notified for general information that the Minister of Posts and Telegraphs has issued the following Air Navigation Directions, 1927 (A.N.D. 2), in terms of article 32 of the Air Navigation Regulations and Amendments, 1927.

These Directions supersede the Air Navigation Directions (A.N.D. 1), which are hereby revoked.

UNION OF SOUTH AFRICA.

AVIATION ACT, No. 16, 1923.

AIR NAVIGATION DIRECTIONS, 1927 (A.N.D. 2).

Issued by the Minister of Posts and Telegraphs under article 32 of the Air Navigation Regulations and Amendments, 1927.

AIR NAVIGATION DIRECTIONS, 1927 (A.N.D. 2).

The following Directions are issued under article 32 of the Air Navigation Regulations and Amendments, 1927 (hereinafter referred to as "the regulations"), for the purpose of supplementing or giving full effect to the provisions of the regulations, including the schedules thereto.

These Directions replace the Air Navigation Directions (A.N.D. 1), which are hereby revoked.

SECTION I.—REGISTRATION OF AIRCRAFT.

1. With reference to article 7 (1) (i) of the regulations and Schedule I thereto, applications for the registration of aircraft in the Union should be made to the Secretary, Civil Air Board, General Post Office, Pretoria, by whom application forms will be supplied on demand.

SECTION II.—VALIDATION OF CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS.

2. With reference to article 7 (1) (ii) of the regulations and Schedule II thereto, applications for the validation of certificates of airworthiness should be made to the Secretary, Civil Air Board, General Post Office, Pretoria, by whom application forms will be supplied on demand.

3. When applying for the validation of a certificate of airworthiness for a flying-machine, an applicant should forward the certificate of airworthiness issued by the duly competent authority in respect of the said machine and state the proposed category and the purpose or purposes for which it is proposed to employ the machine in question.

4. Following the receipt by the Secretary, Civil Air Board, of an application form duly completed, together with the certificate of airworthiness for the aircraft in question, the Postmaster-General may, subject to such conditions and limitations, and for such period as he shall think fit, confer on such certificate the same validity as if it had been granted under these regulations.

5. After the erection of an aircraft by duly competent persons licensed in accordance with provisions of Section III of these Directions, trial flights will be carried out by the applicant's or constructor's pilot under arrangements approved by the Postmaster-General.

Weight.

6. Every flying-machine for which a certificate of airworthiness is for the time being in force shall bear clearly painted upon it in a prominent position—

- (a) its weight empty (including water in radiators), as ascertained at its last previous weighing; and
- (b) the maximum total weight authorized for it, as shown for the time being in its certificate of airworthiness;

and shall carry displayed in a prominent position inside it a weight schedule showing what items of equipment (if any) are included in the "weight empty (including water in radiators)," as painted on it.

Modifications subsequent to Issue of Certificate.

7. (a) If at any time the Postmaster-General considers modifications to an aircraft, in respect of which a certificate of airworthiness is in force, to be necessary for safety, he may require such modifications to be carried out as a condition of the certificate of airworthiness remaining in force.

(b) The owner of an aircraft, in respect of which a certificate of airworthiness is in force, shall not carry out any modifications which affect the safety of the aircraft without first obtaining the approval of the Postmaster-General.

Classification of Flying-Machines.

8. *Principles of Classification.*—Every flying-machine for which a certificate of airworthiness is granted will be classified on such certificate as belonging to one of the following categories, and to one or more of the sub-divisions:—

(1) Normal Category—

Sub-division (a): Public transport machines for passengers.

Sub-division (b): Public transport machines for mails.

Sub-division (c): Public transport machines for goods.

"Public transport machines" are defined as those which may be used for flight with passengers, mails, or goods, for remuneration.

Sub-division (d): Private machines.

"Private machines" are defined as those which may be used for purposes other than either the carriage of passengers, mails, or goods, for remuneration, or any other industrial purposes.

Sub-division (e): Aerial work machines.

"Aerial work machines" are defined as those which may be used for industrial purposes not included in the definition of public transport machines. (These purposes, which may depend on the incorporation of special structural features of equipment, may be limited by the certificate of airworthiness.)

* No. 1459.]

[26 Augustus 1927.

Dit word hierby vir algemene informasie bekendgemaak dat die volgende Lugvaartvoorskrifte, 1927 (L.V. 2), deur die Minister van Pos- en Telegraafwese, kragtens artikel 32 van die Lugvaartregulasies en Wysigings, 1927, uitgereik is.

Hierdie voorskrifte vervang die Lugvaartvoorskrifte (L.V. 1) wat hierby herroep word.

UNIE VAN SUIDAFRIKA.

LUGVAARTWET, No. 16 VAN 1923.

LUGVAARTVOORSKRIFTE, 1927 (L.V. 2).

Uitgereik deur die Minister van Pos- en Telegraafwese, kragtens artikel 32 van die Lugvaartregulasies en Wysigings, 1927.

LUGVAARTVOORSKRIFTE, 1927 (L.V. 2).

Die volgende voorskrifte is vasgestel, ingevolge artikel 32 van die Lugvaartregulasies en Wysigings, 1927 (hierna genoem "die regulasies"), om die bepalinge van die regulasies, met inbegrip van die bylaes daarvan, aan te vul of heeltemal van krag te doen wees.

Hierdie regulasies vervang die Lugvaartregulasies (L.V. 1), wat hierby herroep word.

AFDELING I.—REGISTRASIE VAN LUGVAARTUIG.

1. Met betrekking tot artikel 7 (1) (i) van die regulasies en Bylae I daarvan, moet applikasies vir die registrasie van lugvaartuie in die Unie gerig word aan die Sekretaris, Siviele Lugraad, Hoofpostkantoor, Pretoria, by wie applikasievorms op aanvraag verkrygbaar is.

AFDELING II.—GELDIGMAKING VAN LUGWAARDIGHEIDSSERTIFIKATE.

2. Met betrekking tot artikel 7 (1) (ii) van die regulasies en Bylae II daarvan, moet applikasies vir die geldigmaking van lugwaardigheidsertifikaat gerig word aan die Sekretaris, Siviele Lugraad, Hoofpostkantoor, Pretoria, by wie applikasievorms op aanvraag verkrygbaar is.

3. Wanneer aansoek gedoen word vir die geldigmaking van 'n sertifikaat van lugwaardigheid vir 'n vliegtuig, moet die applikant die lugwaardigheidsertifikaat, wat deur die behoorlik gemagtigde outoriteit ten opsigte van die vermelde vliegtuig uitgereik is, opstuur, met vermelding van die bedoelde klas en doeleinde of doeleindes waarvoor die bewuste vliegtuig gebruik sal word.

4. Op ontvangs deur die Sekretaris van die Siviele Lugraad, van 'n behoorlik ingevulde applikasievorm, asook die lugwaardigheidsertifikaat vir die bewuste lugvaartuig, kan die Posmeester-generaal dieselfde geldigheid aan sodanige sertifikaat heg, asof dit kragtens hierdie regulasies toegestaan is, en onderworpe aan sodanige voorwaardes en beperkings as hy vir sodanige tydperk mag goed ag.

5. Na voltooiing van 'n lugvaartuig deur behoorlik bevoegde persone, wat ooreenkomstig die bepalinge van Afdeling III van hierdie Voorskrifte gelisensieer is, moet proefvlugte deur die skipper van die applikant of bouer onderneem word volgens reëlings wat deur die Posmeestergeneraal goedgekeur is.

Gewig.

6. Op elke vliegtuig ten opsigte waarvan 'n lugwaardigheidsertifikaat intussen van krag is, moet die volgende duidelik en op 'n prominente plek geveer wees—

- (a) die gewig van die vliegtuig, sonder lading (met water in radiators) soos dit by die laaste gewigneming aangeteken is; en
- (b) die maksimum totaal goedgekeurde gewig van die vliegtuig soos intussen op die lugwaardigheidsertifikaat aangeteken is;

en binne die vliegtuig moet op 'n prominente plek vertoon word 'n gewig-skedule met vermelding van welke uitrusting (indien enige) in die "gewig sonder lading (met inbegrip van water in radiators)," begryp is, en soos dit op die vliegtuig geveer is.

Wysigings na Uitreiking van Sertifikaat.

7. (a) Indien die Posmeestergeneraal te enige tyd die wysiging van 'n lugvaartuig, ten opsigte waarvan 'n lugwaardigheidsertifikaat van krag is, veiligheidshalwe noodsaaklik ag, kan hy vorder dat sodanige wysiging uitgevoer word as 'n voorwaarde van die van krag bly van die lugwaardigheidsertifikaat.

(b) Die eienaar van 'n lugvaartuig, ten opsigte waarvan 'n lugwaardigheidsertifikaat van krag is, mag geen wysigings uitvoer, wat die veiligheid van die lugvaartuig betref nie, sonder eers die goedkeuring van die Posmeestergeneraal te verkry.

Klassifikasie van Vliegtuie.

8. *Wyse van Klassifisering.*—Elke vliegtuig ten opsigte waarvan 'n lugwaardigheidsertifikaat toegestaan word, moet op sodanige sertifikaat beskrywe wees as behorende tot een van die volgende kategorieë en tot een of meer van die subdivisies:—

(1) Normale Kategorie—

Subdivisie (a): Publieke transport-vliegtuie vir passasiers.

Subdivisie (b): Publieke transport-vliegtuie vir poste.

Subdivisie (c): Publieke transport-vliegtuie vir goedere.

By "publieke transport-vliegtuie" word verstaan sodanige vliegtuie wat gebruik kan word vir die vervoer van passasiers, poste of goedere, teen betaling.

Subdivisie (d): Private vliegtuie.

By "private vliegtuie" word verstaan sodanige vliegtuie wat gebruik kan word vir doeleindes ander dan die vervoer van passasiers, poste of goedere teen betaling, of vir enige ander industriële doeleindes.

Subdivisie (e): Vliegtuie vir lugvaartwerk.

By "vliegtuie vir lugvaartwerk" word verstaan sodanige vliegtuie as wat vir industriële doeleindes gebruik kan word, en wat nie in die definisie van publieke transport-vliegtuie begryp word nie. (Hierdie doeleindes, wat van die byvoeging van spesiale kenmerke insake die bou van die uitrusting afhanglik mag wees, kan deur die lugwaardigheidsertifikaat beperk wees.)

(2) Special Category—

Sub-division (f): Racing or record machines.

"Racing or record machines" are defined as those which are specially intended or arranged for the purpose of sporting or technical performances, to the exclusion of any other use.

Sub-division (g): Research or experimental machines.

"Research or experimental machines" are defined as those which are specially intended or arranged for the purpose of experimenting in flight with regard to new apparatus and checking the results thereof, to the exclusion of any other use.

(3) Aerobatic Category—

Sub-divisions (a) to (g) in the two preceding categories.

Notes—

(i) All machines in the Normal and Special Categories are limited to straight flying, i.e., are precluded from any evolution which might cause abrupt variations in the height or altitude of the machine.

(ii) The flight of machines in the Special Category may be limited, as a precautionary measure, to certain areas and to certain periods.

(iii) Machines in the Aerobatic Category are not restricted to straight flying.

Classification of Individual Machines.—(1) The category in which a machine may be given a certificate of airworthiness will depend mainly upon its load factors.

The technical requirements governing the Normal, Special, and Aerobatic Categories correspond generally to those hitherto applicable to the commercial, racing, and general classes of machines respectively.

(2) The sub-divisions, which are the means of further classifying machines according to the purposes for which they may be used, are defined above.

These definitions are not, however, to be understood as necessarily restricting a machine to use for the purpose of only one sub-division, for, as indicated in paragraph 29 (2) below, it may be used for the purpose of more than one sub-division, provided that [except in the case mentioned in (3) (i) of this paragraph] the sub-divisions concerned are specified on its certificate of airworthiness.

(3) (i) A public transport machine for passengers may be used for the carriage of passengers without remuneration.

(ii) The classification of a machine only under sub-division (d) does not enable it to be used for the purposes of public transport.

(iii) A machine will be classified as an aerial work machine under sub-division (e) for the special purposes for which its structural features and/or equipment are accepted as satisfactory.

9. *Employment of Machines.*—(1) A machine may be employed, in any given flight, solely for the purpose of one of the sub-divisions in which it is classified on its certificate of airworthiness, provided that in that flight all requirements (including those in respect of the equipment and operation of the machine) which attach to the sub-division concerned are complied with.

(2) A machine may be employed, in any given flight, for the purpose of more than one of the sub-divisions in which it is classified, on its certificate of airworthiness, provided that in that flight all requirements (including those in respect of the equipment and operation of the machine) which are common to the sub-divisions concerned are complied with, and in cases where differences occur between the requirements attached to the sub-divisions in question the highest standard is satisfied.

(3) In the event of its being desired to use a machine for purposes of sub-divisions other than those stated on its certificate of airworthiness, an application for reclassification should be forwarded to the Secretary, Civil Air Board, General Post Office, Pretoria, prior to the machine being used for such purposes. The existing certificate of airworthiness will then be endorsed, or a new certificate issued, if it can be shown that all requirements in respect of the proposed new classification are satisfied.

General.

10. In this section, unless the context otherwise implies, the term "aircraft" includes the aircraft and all equipment, and the term "flying-machine" includes the flying-machine and all equipment.

SECTION III.—LICENSING AND DUTIES OF COMPETENT PERSONS FOR THE PURPOSES OF SCHEDULE II TO THE REGULATIONS ("GROUND ENGINEERS").

11. The procedure for the issue of licences to persons desirous of being licensed as competent persons for the inspection, etc., of aircraft in accordance with Schedule II to the regulations is as set out below. Persons so licensed are herein after referred to as "ground engineers."

12. A candidate may apply to be licensed as a ground engineer in any or all of the following categories:—

- A.—Inspection of aircraft before flight.
- B.—Inspection of aircraft after overhaul.
- C.—Inspection of aero-engines before flight.
- D.—Inspection of aero-engines after overhaul.

13. In order to qualify for the issue of a ground engineer's licence, a candidate—

- (a) must not be under 21 years of age;
- (b) must pass an examination held by representatives of the Postmaster-General; and
- (c) must produce satisfactory proof of practical experience or knowledge in accordance with paragraph 15 below.

14. Syllabuses of the examinations for the various categories may be obtained on application to the Secretary, Civil Air Board, General Post Office, Pretoria.

15. A candidate will normally be required to have had at least two years' satisfactory practical experience—

- (i) on aircraft construction and/or maintenance in the case of an application for a licence in category A and/or category B;
- (ii) on aero-engine construction and/or maintenance in the case of an application for a licence in category C and/or category D.

(2) Speciale Kategorie—

Subdivisie (f): Wedstryd- of rekord-vliegtuie.

By "wedstryd- of rekord-vliegtuie" word verstaan sodanige vliegtuie as wat spesiaal en uitsluitend vir sports- of tegniese doeleindes gemaak of bedoeld is.

Subdivisie (g): Navorsings- of eksperiment-vliegtuie.

By "navorsings- of eksperiment-vliegtuie" word verstaan, vliegtuie, wat spesiaal en uitsluitend gemaak is vir eksperiment-doeleindes gedurende lugreise, in verband met die resultate verkry by die gebruik van nuwe apparaat.

(3) Aerobadiese Kategorie—

Subdivisies (a) tot (g) in die twee voorafgaande kategorieë.

Notas—

(i) Alle vliegtuie in die Normale en Speciale Kategorieë vermeld, word beperk tot regstreekse lugreise, n.l. hulle is verbode om ewolusies te maak, wat skielike variasies in die hoogte of houding van die vliegtuig mag veroorsaak.

(ii) As 'n voorsorgsmaatreef kan die vlug van vliegtuie in die Speciale Kategorie vermeld, tot sekere areas en tydperke beperk word.

(iii) Vliegtuie in die Aerobadiese Kategorie vermeld, word nie tot regstreekse lugreise beperk nie.

Klassifikasies van Individuele Vliegtuie.—(1) Die kategorie waarin 'n lugwaardigheidssertifikaat vir 'n vliegtuig uitgereik mag worl sal veral van die draagkrag-faktore van die vliegtuie afhanglik wees.

Die tegniese vereistes ten opsigte van die Normale, Speciale en Aerobadiese Kategorieë kom in die algemeen ooreen met dié, wat respektiewelik op kommersiële, wedstryd en algemene klasse van vliegtuie tot hertoe van toepassing was.

(2) Die subdivisies, deur middel waarvan vliegtuie verder geklassifiseer word, volgens die doeleindes waarvoor hulle gebruik mag word, word hieronder uiteengesit.

Hierdie definisies moet egter nie so verklaar word dat 'n vliegtuig vir die doeleindes van slegs een subdivisie beperk moet word nie, want, soos in paragraaf 29 (2) hieronder aangetoon, kan dit vir die doeleindes van meer as een subdivisie gebruik word, mits [behalwe in die geval in (3) (i) van hierdie paragraaf vermeld] die betrokke subdivisie op die lugwaardigheidssertifikaat gespesifiseer is.

(3) (i) 'n Publieke passasiers-transport-vliegtuig kan vir die kostelose vervoer van passasiers gebruik word.

(ii) Waar 'n vliegtuig enkel onder subdivisie (d) geklassifiseer is, kan dit nie vir publieke transport-doeleindes gebruik word nie.

(iii) 'n Vliegtuig sal as 'n lugvaartwerk-vliegtuig onder subdivisie (e) geklassifiseer word, vir die spesiale doeleindes waarvoor sy besondere bou en/of uitrusting as bevredigend aangeneem word.

9. *Gebruik van Vliegtuie.*—(1) 'n Vliegtuig kan op enige lugreis gebruik word, enkel vir die doeleindes van een van die subdivisies waarin dit op die lugwaardigheidssertifikaat geklassifiseer is, mits, gedurende sodanige lugreis, alle vereistes wat aan die betrokke subdivisie verbonde is (met inbegrip van dié betreffende die uitrusting en hantering van die vliegtuig) nagekom word.

(2) 'n Vliegtuig kan in enige lugreis gebruik word vir die doeleindes van meer as een van die subdivisies waarin dit op die lugwaardigheidssertifikaat geklassifiseer is, mits, gedurende sodanige lugreis alle vereistes (met inbegrip van dié betreffende die uitrusting en hantering van die vliegtuig) wat gewoonlik in die betrokke subdivisies begryp word, nagekom word, of dat aan die hoogste standerd voldoen word, in gevalle waar daar enige verskille in verband met die vereistes van die betrokke subdivisies mag bestaan.

(3) In gevalle waar dit verlang word om gebruik te maak van 'n vliegtuig vir die doeleindes van subdivisies, ander as die wat in die lugwaardigheidssertifikaat vermeld is, moet 'n applikasie om 'n herklassifikasie aan die Sekretaris, Siviele Lugraad, Hoofpaskantoor, Pretoria, gestuur word, voordat die vliegtuig vir sodanige doeleindes gebruik word. Die bestaande lugwaardigheidssertifikaat sal dan geëndosseer, of 'n nuwe sertifikaat uitgereik word, indien bewys kan word dat alle vereistes in verband met die voorgestelde nuwe klassifikasie nagekom is.

Algemeen.

10. In hierdie afdeling, tensy die samehang andersins aandui, beteken die term "lugvaartuig" tewens alle uitrusting daarvan, en sluit die term "vliegtuig" die vliegtuig en alle uitrusting daarvan in.

AFDELING III.—LISENSIES EN PLIGTE VAN BEVOEGDE PERSONE VIR DIE DOEL VAN BYLAE II VAN DIE REGULASIES ("GRONDINGENIEURS").

11. Die prosedure vir die uitreiking van lisensies aan persone, wat 'n lisensie verlang as bevoegde persone vir die inspeksie, ens., van lugvaartuie, ooreenkomstig Bylae II van die regulasies, is as volg. Persone wat aldus gelisensieer is word hierna "Grondingenieurs" genoem.

12. 'n Kandidaat kan aanvraag doen om as 'n grondingenieur in een of meer van die volgende kategorieë gelisensieer te word:—

- A.—Inspeksie van lugvaartuie voor vlug.
- B.—Inspeksie van lugvaartuie na nasien.
- C.—Inspeksie van aero-motors voor vlug.
- D.—Inspeksie van aero-motors na nasien.

13. Ten einde bevoeg te wees om 'n grondingenieurslisensie te ontvang, moet 'n kandidaat—

- (a) onder die ouderdom van 21 jaar wees;
- (b) 'n eksamen aflê wat deur verteenwoordigers van die Posmeestergeneraal gehou sal word; en
- (c) bevredigende bewys lewer van praktiese ondervinding of kennis ooreenkomstig paragraaf 15 hieronder.

14. Leerplanne van die eksamen vir die verskillende kategorieë is verkrygbaar op aanvraag by die Sekretaris, Siviele Lugraad, Hoofpaskantoor, Pretoria.

15. Van 'n kandidaat sal verwag word dat hy minstens 2 jaar bevredigende ondervinding gehad het van—

- (i) die bou en/of onderhoud van lugvaartuie, in die geval van 'n applikasie vir 'n lisensie in kategorie A en/of kategorie B.
- (ii) die bou en/of onderhoud van lugvaartmotors, in die geval van 'n applikasie vir 'n lisensie in kategorie C en/of kategorie D.

Provided, however, that in lieu of such two years' practical experience, proof may be accepted that the candidate has otherwise acquired adequate knowledge of the construction or maintenance of aircraft or aero-engines as the case may require.

16. Where a candidate's experience or knowledge is limited to any particular type or types of aircraft or engine, a licence may be granted in respect of such type or types only.

17. Applications for licences should be made to the Secretary, Civil Air Board, General Post Office, Pretoria, by whom application forms will be supplied on demand. After forwarding to the Secretary, Civil Air Board, a completed duplication form, the applicant will be directed to report to the Director of Air Services, Roberts Heights, Pretoria, for examination.

18. Aircraft and/or engines certified by licensed ground engineers will be periodically reinspected by a person or persons duly authorized by the Postmaster-General, who reserves the right to cancel, suspend, or endorse licences granted as above, should such certified aircraft be deemed by him as a result of such examination to be unsafe.

19. The Postmaster-General reserves the right to cancel, suspend, or endorse the licence of a ground engineer who signs a certificate in a category for which he is not licensed.

20. The Postmaster-General may, on sufficient ground being shown to his satisfaction, after due inquiry, cancel, suspend, or endorse the licence of a ground engineer in circumstances other than those specified in paragraphs 18 and 19.

21. Ground engineers' licences will be valid for a period of twelve months, and will then be subject to renewal. The Postmaster-General reserves the right to re-examine the candidate for renewal if considered necessary.

SECTION IV.—INSPECTION AND CERTIFICATION OF AIRCRAFT BEFORE FLIGHT, ETC.

22. With reference to paragraph 5 of Schedule II to the regulations, the inspection thereunder of a flying-machine shall be in accordance with the following provisions:—

- Inspection of the flying-machine (including its instruments, but exclusive of the engine or engines and engine installation and of the instruments relating thereto) shall be carried out by a ground engineer licensed in category A.
- Inspection of the engine or engines and engine installation and of the instruments relating thereto shall be carried out by a ground engineer licensed in category C.
- The whole of the inspection may be carried out by the same ground engineer, provided that he is licensed both in category A and in category C.
- No part of the inspection may be carried out by the pilot of the flying-machine.

23. The certificate as to the safety of the flying-machine for flight required by (4) of paragraph 8 of Schedule II to the regulations shall be in the following form:—

Certificate of Safety for Flight.

Flying-machine type.....
Nationality and Registration Marks.....

(a) I hereby certify that I have this day inspected the above flying-machine (including its instruments, but exclusive of the engine(s) and engine installation and of the instruments relating thereto), and that I am satisfied that it is safe in every way for flight, provided that the conditions of loading specified in the certificate of airworthiness are complied with.

The time at which this inspection was completed was.....

Signed.....

Ground Engineer: Licence No.....

Date..... Time.....

(b) And I hereby certify that I have this day inspected the engine(s) and engine installation (including the instruments relating thereto) of the above flying-machine, and that I am satisfied that they are in every way fit for flight.

The time at which this inspection was completed was.....

Signed.....

Ground Engineer: Licence No.....

Date..... Time.....

24. With reference to paragraph 9 of Schedule II to the regulations, the certificate to be signed by the pilot before commencing any flight shall be in the following form, and contain the following particulars:—

Aircraft Type.....
Nationality and Registration Marks.....
Preparatory to flight from..... to

I hereby certify that I have satisfied myself—

- that the aircraft is equipped with the prescribed instruments and equipment;
- that the aircraft and the instruments and equipment are fit in every way for the proposed flight;
- that the aircraft is so loaded as to comply with the conditions laid down in the certificate of airworthiness;
- that the view of the pilot for the purpose of navigating the aircraft is not interfered with by any obstruction not forming part of the structure of the aircraft;
- that sufficient fuel, oil, and water are carried for the proposed flight;
- that the examination certificate described in paragraph 5, Schedule II, of the regulations has been completed.

The number of passengers to be carried is.....

Signed.....

Pilot.

Date..... Time.....

25. Copies of certificates under paragraph 5 or paragraph 9 of Schedule II to the regulations shall be dealt with as provided in paragraph 10 of that Schedule.

Mits, egter, dat in plaas van sodanige praktiese ondervinding van twee jaar, bewys aangeneem kan word dat die kandidaat anders voldoende kennis opgedoen het in verband met die bou en onderhoud van lugvaartuie en lugvaartmotors, soos in die geval nodig mag wees.

16. Waar die ondervinding of kennis van 'n kandidaat beperk is tot 'n besondere model of modelle lugvaartuie of motors, kan 'n lisensie slegs ten opsigte van sodanige model of modelle uitgereik word.

17. Applikasies vir lisensies moet gemaak word aan die Sekretaris, Siviele Lugraad, Hoofposkantoor, Pretoria, deur wie die nodige applikasievorms op aanvraag verskaf sal word. Na insending van 'n ingevulde applikasievorm na die Sekretaris, Siviele Lugraad, sal aan die applikant opgedra word om sig te rapporteer by die Direkteur van Lugdienste, Roberts Hoogte, Pretoria, ten einde die nodige ondersoek te ondergaan.

18. Lugvaartuie en/of motors, deur gelisensieerde grondingenieurs gesertifiseer, word op vaste tyd weer geïnspekteer deur 'n persoon of persone behoorlik gemagtig deur die Posmeestergeneraal, wat die reg voorbehou om die bogenoemde lisensie te kanselleer, op te skort of te endosseer, indien volgens hom uit sodanige inspeksie blyk, dat die gesertifiseerde lugvaartuig onveilig is.

19. Die Posmeestergeneraal behou die reg om die lisensie van 'n grondingenieur, wat 'n sertifikaat in 'n kategorie, waarvoor hy nie gelisensieer is nie teken, te kanselleer, op te skort of te endosseer.

20. Die Posmeestergeneraal mag, wanneer na sy oordeel na behoorlike ondersoek voldoende rede daartoe blyk te bestaan, die lisensie van 'n grondingenieur, in ander omstandighede dan dié, wat in paragrawe 18 en 19 uiteengesit is, kanselleer, opskort of endosseer.

21. Grondingenieurs-lisensies bly gedurende 'n tydperk van twaalf maande geldig, waarna hulle hernu moet word. Die Posmeestergeneraal behou die reg om die kandidaat, vir hernuwing van sy lisensie, indien nodig, weer te ondersoek.

Afdeeling IV.—INSPEKSIË EN BEVOEGVERKLARING VAN LUGVAARTUIE, VOOR VLUG, ENS.

22. Met betrekking tot paragraaf 5 van Bylae II van die regulasies sal die inspeksie, ingevolge daarvan, van 'n vliegtuig ooreenkomstig die volgende bepalinge wees:—

- inspeksie van die vliegtuig met insluiting van die instrumente, maar met uitsondering van die motor of motors en motorinstallasie en van die daartoe behorende instrumente, moet deur 'n grondingenieur, in kategorie A gelisensieer, uitgevoer word;
- inspeksie van die motor of motors en motorinstallasie en van die daartoe behorende instrumente moet deur 'n grondingenieur, in kategorie C gelisensieer, uitgevoer word;
- die hele inspeksie kan deur dieselfde grondingenieur uitgevoer word, mits hy in beide kategorieë A en C, gelisensieer is;
- geen gedeelte van die inspeksie mag deur die skipper van die vliegtuig uitgevoer word nie.

23. Die sertifikaat, wat ten opsigte van die veiligheid vir vlug van die vliegtuig in (4) van paragraaf 8 van Bylae II van die regulasies verlang word, moet in die volgende vorm wees:—

Sertifikaat van Veiligheid vir Vluga.

Vliegtuig-model.....
Nasionaliteits- en Registrasiemerke.....

(a) Ek sertifiseer dat ek hede die bogenoemde vliegtuig (met insluiting van die instrumente maar met uitsondering van die motor(s) en motorinstallasie en van die daartoe behorende instrumente) geïnspekteer het, en dat ek daarvan oortuig is, dat dit in elke opsig veilig is vir vlug mits aan die ladingvoorwaardes, soos in die lugwaardigheidsertifikaat vermeld is, voldoen word.

Die inspeksie is voltooi om.....

Geteken.....

Grondingenieur: Lisensie No.....

Datum..... Tyd.....

(b) En ek sertifiseer dat ek hede die motor(s) en motorinstallasie (insluitende die daartoe behorende instrumente) van die bogenoemde vliegtuig geïnspekteer het, en dat ek daarvan oortuig is dat hulle in elke opsig geskik is vir vlug.

Die inspeksie is voltooi om.....

Geteken.....

Grondingenieur: Lisensie No.....

Datum..... Tyd.....

24. Met betrekking tot paragraaf 9 van Bylae II van die regulasies moet die sertifikaat, wat deur die skipper voor die vlug geteken moet word, in die volgende vorm wees, en die volgende besonderhede bevat:—

Lugvaartuig-model.....
Nasionaliteits- en Registrasiemerke.....

Alvorens 'n vlug te onderneem van..... na.....

Ek sertifiseer hiermee dat ek my daarvan oortuig het—

- dat die lugvaartuig met die voorgeskrewe instrumente en uitrusting voorsien is;
- dat die lugvaartuig, instrumente en uitrusting in elke opsig geskik is vir die voorgestelde vlug;
- dat die lugvaartuig so belaa is, dat dit aan die voorwaardes in die lugwaardigheidsertifikaat uiteengesit, voldoen;
- dat die uitsig van die skipper vir die besturing van die lugvaartuig nie belemmer word nie deur enige hindernis wat geen deel van die bouwerk van die lugvaartuig uitmaak nie;
- dat voldoende brandstof, olie en water vir die voorgestelde vlug meegeneem word;
- dat die ondersoeksertifikaat in paragraaf 5, Bylae II, van die regulasies vermeld, behoorlik ingevul is.

Die getal passasiers, wat vervoer kan word, is.....

Geteken.....

Skipper.

Datum..... Tyd.....

25. Kopieë van sertifikate kragtens paragraaf 5 of paragraaf 9 van Bylae II tot die regulasies uitgereik, sal ooreenkomstig paragraaf 10 van daardie Bylae behandel word.

26. (1) When an aircraft is overhauled or repaired, or when any part thereof is replaced, all the undermentioned conditions, sub-paragraphs (a) to (i), required for the inspection of aircraft during construction which are applicable to such overhaul, repair, or replacement, must be complied with:—

- (a) All materials used in the construction of the aircraft shall be in accordance with the specifications approved for the first aircraft constructed of that particular type, and every batch of such material shall be proved to comply with such specification by suitable examination, sampling, and testing approved by the Postmaster-General.
 - (b) The constructor's inspecting staff shall stamp, or otherwise provide means for the identification of, each detail and part approved by them for incorporation in the aircraft in such a way that the individual responsible for such approval can subsequently be identified.
 - (c) Only details and parts which have been approved in accordance with (b) of this paragraph may be issued by the constructor to the shops for assembly into components.
 - (d) The constructor shall maintain an efficient process inspection during the work of assembly, and record the progress of such inspection for each component. Every component shall be finally inspected and approved by a qualified member of his inspection staff, who shall stamp the component in such a way that he may afterwards be identified as the person responsible, and shall also sign the inspection record.
 - (e) Operations such as heat treatment of steels, seasoning, and conversion of timber, glueing of important parts, doping, etc., must be carried out by methods approved by the Postmaster-General.
 - (f) The constructor shall ensure that all components and parts obtained from sub-contractors have been inspected and approved in accordance with these conditions.
 - (g) The constructor (of the aircraft or engine, as may be arranged) shall ensure that all engines have been inspected and approved in accordance with these conditions, and have undergone, to the satisfaction of the Postmaster-General, such tests as may be required by him. The constructor shall provide adequate facilities for these tests.
 - (h) The constructor shall satisfy the Postmaster-General that the specified instruments and equipment have been manufactured and any repairs thereto executed, under conditions approved by the Postmaster-General, and that such instruments comply with current specifications approved by him.
 - (i) The aircraft constructor shall ensure by suitable inspection that all engines, instruments, and parts (including wiring and bonding for electrical equipment) that are fitted into the aircraft are so installed as to function correctly. The individuals responsible for such inspection shall be indicated by signatures on the inspection record referred to in (d) of this paragraph.
- (2) A certificate in the following form must, before the aircraft again flies, be entered in the logbook below the particulars of such overhaul, repair, or replacement.

I hereby certify that, in carrying out the overhaul/repair/replacement specified above, all the conditions required for the inspection of aircraft during construction, which are applicable thereto, have been complied with.

Signed.....

Date.....

Such certificate shall, when relating to the aircraft, exclusive of the engine or engines, be entered in the aircraft logbook, and, when relating to the engine or engines, be entered in the engine logbook, and shall, in each case, be signed by a ground engineer qualified under the terms and conditions of his licence to carry out the overhaul, repair or replacement to which the certificate relates, or by the authorized representative of a firm or company approved by the Postmaster-General for the purpose of giving such certificate.

SECTION V.—INSTRUMENTS AND EQUIPMENT.

27. With reference to paragraphs 1 and 2 of Schedule II of the regulations, the instruments and equipment with which an aircraft is required to be fitted for the purpose of the validation of a certificate of airworthiness are, in the cases indicated, as follows:—

- (1) Flying-Machines.
 - Air speed indicator.
 - Altimeter.
 - Such gauges as are considered necessary by the Postmaster-General for the particular installation.
 - Revolution indicator.
- (2) Airships.
 - (i) In all cases:—
 - Air speed indicator.
 - Altimeter.
 - Such gauges as are considered necessary by the Postmaster-General for the particular installation.
 - Revolution indicator.
 - Fore-and-aft level.
 - Manometer for each gas-bag or ballonette.
 - Statoscope.
 - (ii) In the case of airships of or exceeding a designed capacity of 700,000 cubic feet:—
 - Distant reading gas and air temperature thermometer.
- (3) Free Balloons.
 - Altimeter.
 - Statoscope.

26. (1) Wanneer 'n lugvaartuig nagesien of gerepareer word, of wanneer 'n deel daarvan vervang word, moet aan alle hierondergenoemde voorwaardes, sub-paragrafe (a) tot (i) vir die inspeksie van lugvaartuie, gedurende konstruksie en wat van toepassing is op sodanige nasien, reparasie of herstel, voldoen word.

- (a) Alle materiaal, gebruik vir die bou van 'n lugvaartuig, moet ooreenkomstig wees met die spesifikasies, wat goedgekeur is vir die bou van die eerste lugvaartuig van hierdie besondere tiepe, en bewys moet gelewer word dat elke lewering van sodanige materiaal na behoorlike ondersoek, insake monstere en toetse, en deur die Posmeestergeneraal goedgekeur, die vereistes van sodanige spesifikasie nakom.
 - (b) Die inspeksiestaf van die boumeester moet elke onderdeel en stuk deur hulle goedgekeur, vir gebruik in die bou van die lugvaartuig, op sodanige wyse bestempel, of ander wyse van identifikasie verskaf, dat die persoon verantwoordelik vir die goedkeuring, later geïdentifiseer kan word.
 - (c) Alleen onderdele en stukke, wat ooreenkomstig (b) van hierdie paragraaf goedgekeur is, kan deur die boumeester uitgereik word aan werkwinkels vir opname in saamgestelde gedeeltes.
 - (d) Die boumeester moet 'n doeltreffende prosesinspeksie hou terwyl die samestelling gedoen word, en moet aantekening maak betreffende die inspeksie van elke saamgestelde gedeelte. Elke sodanige gedeelte moet uiteindelik ondersoek en goedgekeur word deur 'n gekwalifiseerde lid van die inspeksiestaf van die boumeester, en hy moet dit op sodanige wyse bestempel, dat hy later as die verantwoordelike persoon geïdentifiseer kan word; ook moet hy die inspeksierekord onderteken.
 - (e) Prosesse soos die verhitting van staal, voorbereiding en omsetting van hout, vaslym van belangryke onderdele, "doping," ens, moet toegepas word volgens metodes deur die Posmeestergeneraal goedgekeur.
 - (f) Die boumeester moet toesien dat alle bestanddele en stukke, wat van subkontraakteurs verkry is, ooreenkomstig hierdie regulasies ondersoek en goedgekeur is.
 - (g) Die boumeester (van die lugvaartuig of motor, soos vasgestel is) moet toesien dat alle motors behoorlik ondersoek en goedgekeur is, ooreenkomstig hierdie voorwaardes, en sodanige toetse deurgemaak het, as wat deur die Posmeestergeneraal voorgeskrywe mag word. Die boumeester moet geskikte fasiliteite vir sodanige toetse verskaf.
 - (h) Die boumeester moet die Posmeestergeneraal tevredestel dat die gespesifiseerde instrumente en uitrusting vervaardig, en alle verbeterings daarin gemaak is, ooreenkomstig die voorwaardes deur die Posmeestergeneraal goedgekeur, en dat sodanige instrumente die vereistes van sodanige spesifikasies nakom as wat hy goedgekeur het.
 - (i) Die boumeester van 'n lugvaartuig moet toesien, deur middel van 'n behoorlike inspeksie, dat alle motors, instrumente en onderdele (tewens drade en verbindings van elektriese uitrusting) wat in die lugvaartuig aangebring is, op sodanige wyse geplaas is, dat dit behoorlik werk. Die persone verantwoordelik vir sodanige inspeksie moet aangedui wees deur middel van handtekenings op die inspeksierekord, wat in (d) van hierdie paragraaf vermeld is.
- (2) Voordat die lugvaartuig weer vlieg, moet 'n sertifikaat in die volgende vorm in die verslagboek onderaan die besonderhede van sodanige nasien, reparasie of herstel aangeteken word.

Ek sertifiseer hiermee dat die hierbo-gespesifiseerde nasien/reparasie/vervanging ooreenkomstig al die voorwaardes, vereis vir die inspeksie van lugvaartuie gedurende konstruksie, en wat daarop van toepassing is, uitgevoer is.

Geteken.....

Datum.....

Sodanige sertifikaat moet, wanneer dit die lugvaartuig betref, met uitsondering van die motor of motors, in die lugvaartuig-verslagboek aangeteken word, en wanneer dit die motor of motors betref, in die motorverslagboek, en moet, in elk geval geteken word deur 'n grondingenieur wat, ingevolge die voorwaardes van sy lisensie, bevoeg verklaar is om sodanige nasien, reparasie of vervanging, waarop die sertifikaat betrekking het, uit te voer, of deur 'n geoutoriseerde verteenwoordiger van 'n firma of maatskappy wat deur die Posmeestergeneraal goedgekeur is vir die uitreiking van sodanige sertifikaat.

AFDELING V.—INSTRUMENTE EN UITRUSTING.

27. Met betrekking tot paragrafe 1 en 2 van Bylae II van die Regulasies, is die volgende die instrumente en uitrusting, waarmee 'n lugvaartuig in die vermelde gevalle voorsien moet wees, vir die geldigmaking van 'n sertifikaat van lugwaardigheid, n.l.:—

- (1) Vliegtuie.
 - Lugsnelheidsindikateur.
 - Hoogtemeter.
 - Sodanige peiltoestelle as wat die Posmeestergeneraal vir die besondere installasie nodig ag.
 - Omwentelingsindikateur.
- (2) Lugskepe.
 - (i) In alle gevalle:—
 - Lugsnelheidsindikateur.
 - Hoogtemeter.
 - Sodanige peiltoestelle as wat die Posmeestergeneraal vir die besondere installasie nodig ag.
 - Omwentelingsindikateur.
 - Waterpas, voor en agter.
 - Manometer vir elke gassak of "ballonnette."
 - "Statoscope."
 - (ii) In die geval van lugskepe, met 'n kapasiteit van 700,000 kubieke voet of meer:—
 - Gas- en lug temperatuur-termometer: leesbaar op afstand.
- (3) Los ballonne.
 - Hoogtemeter.
 - "Statoscope."

28. With reference to article 14 of the regulations, the instruments and equipment to be carried and maintained in working order in Union aircraft registered in the Union, when flying, are, in the cases indicated, as follows:—

(1) Flying-Machines.

(i) In all flying-machines:—

(a) For all flights:

The instruments specified in (1) of paragraph 27.
Safety belt for each person (including the Pilot) carried in an open cock-pit.

(b) For flights which extend beyond a radius of three miles from the point of departure:—

Equipment, as required by the circumstances of the case, for making the signals prescribed for aircraft in Section II of Schedule IV of the regulations.

(c) For flights by night:—

Navigation lights.
Illumination for instruments and equipment.

(ii) In amphibian flying-machines:—

Indicator of position of landing wheels.

(iii) In flying-machines carrying passengers or goods for hire or reward:—

(a) For flights which extend beyond a radius of 20 miles beyond the point of departure:—

Compass.
Watch.
Turn indicator (except for flying-machines of less than 100 horsepower).
Map or maps to cover the whole route of the proposed flight.

(b) For flights on which, under article 5 (2) of the regulations a licensed navigator is required to be on board:—

Drift indicator (except for flying machines of less than 100 horse power).

(c) For flights on which a licensed navigator other than the pilot is on board:—

Chart table.
Navigation instruments.
Also when the Pilot's instruments are not readily visible to the navigator:—
Second air speed indicator.
Second altimeter.
Second Compass.

(d) For flights at any point of which the machine is more than ten miles from the nearest land:—

Life-belt for each person on board.

(e) For flights by night:—

Landing lights.

(2) Airships.

(i) For all flights:—

The instruments specified in (2) of paragraph 27.
Watch.
Compass.
Drift sight.
Map or maps to cover the whole route of the proposed flight.
Chart table.
Navigation instruments.

Equipment, as required by the circumstances of the case, for making the signals prescribed for aircraft in Section II of Schedule IV of the Regulations.

(ii) For flights by night:—

Navigation lights.
Illumination for instruments and equipment.

(iii) For flights at any point of which the airship is more than ten miles from the nearest land:—

Life-belt for each person on board.

(3) Balloons.

(i) Free balloons carrying passengers for hire or reward:—

(a) For all flights:—

The instruments specified in (3) of paragraph 27.
Compass.
Watch.
Map or maps to cover the whole route of the proposed flight.
Equipment, as required by the circumstances of the case, for making the signals prescribed for aircraft in Section II of Schedule IV of the Regulations.

(b) For flights by night:—

Navigation lights.
Illumination for instruments and equipment.

(c) For flights at any point of which the balloon is more than ten miles from the nearest land:—

Life-belt for each person on board.

(ii) Free balloons not carrying passengers or goods for hire or reward:—

(a) For all flights:—

The instruments specified in (3) of paragraph 27.

(b) For flights by night:—

Navigation lights.

(iii) Fixed balloons.

For flights by night:—

Lights as prescribed in paragraph 8 of Schedule IV of the Regulations.

29. With regard to paragraphs 27 and 28:—

(a) The instruments and equipment must be of types approved by the Postmaster-General.

(b) The expression "flight by night" means a flight any part of which takes place between sunset and sunrise.

28. Met betrekking tot artikel 14 van die regulasies, is die volgende, die instrumente en uitrusting, wat in die vermelde gevalle gedurende 'n lugreis, in lugvaartuie, wat in die Unie geregistreer is, aanwesig moet wees, en in werkende orde gehou moet word.

(1) Vliegtuie.

(i) In alle vliegtuie:—

(a) Vir alle lugreise:—

Die instrumente in (1) van paragraaf 27 gespesifiseer.
Veiligheidsband vir elke persoon (met inbegrip van die skipper) wat in die ope hanemat vervoer word.

(b) Vir lugreise wat oor 'n groter afstand as 'n radius van drie myl, van die vertrekkingspunt uitstrek:—

Uitrusting, soos in die geval nodig is vir die gee van seine, ooreenkomstig die vereistes van Afdeling II van Bylae IV van die regulasies.

(c) Vir lugreise gedurende die nag:—

Stuurligte.
Verligting vir instrumente en uitrusting.

(ii) In samegestelde lug- en watervliegtuie:—

Indikateur van posisie van landingswiele.

(iii) In vliegtuie, wat passasiers of goedere vir huur of teen betaling vervoer:—

(a) Vir lugreise, wat op 'n groter afstand as 'n radius van 20 myl van die vertrekkingspunt, uitstrek:—

Kompas.
Uurwerk.
Omwentelingsindikateur (behalwe vir vliegtuie met motors van minder as 100 perdekrags).

Kaart of kaarte waarop die gehele roete van die voorgestelde lugreis aangewys word.

(b) Vir lugreise waarop 'n gelisensieerde stuurman kragtens artikel 5 (2) aanboord moet wees.

Afdryfindikateur (behalwe vir vliegtuie met motors van minder as 100 perdekrags).

(c) Vir lugreise waarop 'n gelisensieerde stuurman ander as die skipper aan boord is:—

Kaarttafel.
Lugvaartinstrumente.
En wanneer die instrumente van die skipper nie vir die stuurman maklik sigbaar is nie:—

Tweede lugspoedindikateur.

Tweede hoogtemeter.

Tweede kompas.

(d) Vir lugreise op enige punt van waar die vliegtuig meer as tien myl van die naaste land is:—

Reddingsgordel vir elke persoon aan boord.

(e) Vir lugreise gedurende die nag:—

Neerdalingsligte.

(2) Lugskepe.

(i) Vir alle lugreise:—

Die instrumente in (2) van paragraaf 27 gespesifiseer.

Uurwerk.

Kompas.

Afdryfkorrel.

Kaart of kaarte waarop die gehele roete van die voorgestelde lugreis aangewys word.

Kaarttafel.

Lugvaartinstrumente.

Uitrusting, soos in die geval nodig is vir die gee van seine, ooreenkomstig die vereistes van Afdeling II van Bylae IV van die regulasies.

(ii) Vir lugreise gedurende die nag:—

Stuurligte.

Verligting vir instrumente en uitrusting.

(iii) Vir lugreise op enige punt van waar die lugskip meer as tien myl van die naaste land is:—

Reddingsgordel vir elke persoon aan boord.

(3) Ballonne.

(i) Los ballonne, wat passasiers teen huur of betaling vervoer:—

(a) Vir alle lugreise:—

Die instrumente wat in (3) van paragraaf 27 gespesifiseer is.

Kompas.

Uurwerk.

Kaart of kaarte waarop die gehele roete van die voorgestelde lugreis aangewys word.

Uitrusting, soos in die geval nodig is vir die gee van seine vir lugvaartuie voorgeskrywe, ooreenkomstig die vereistes van Afdeling II van Bylae IV van die regulasies.

(b) Vir lugreise gedurende die nag:—

Stuurligte.

Verligting van instrumente en uitrusting.

(c) Vir lugreise op enige punt, van waar die ballon meer as tien myl van die naaste land is:—

Reddingsgordel vir elke persoon aan boord.

(ii) Los ballonne wat nie passasiers of goedere teen huur of betaling vervoer nie:—

(a) Vir alle lugreise:—

Die instrumente wat in (3) van paragraaf 27 gespesifiseer is.

(b) Vir lugreise gedurende die nag:—

Stuurligte.

(iii) Vasmagemaakte ballonne:—

Vir lugreise gedurende die nag:—

Ligte soos in paragraaf 8 van Bylae IV van die regulasies voorgeskrywe is.

29. Met betrekking tot paragrawe 27 en 28 moet—

(a) die instrumente en uitrusting van 'n tiepe wees soos deur die Posmeestergeneraal goedgekeur is;

(b) by 'n "lugreis gedurende die nag" verstaan word 'n lugreis, enige gedeelte waarvan tussen sonsonder en -opgang plaasvind.

SECTION VI.—WIRELESS APPARATUS.*

30. With reference to article 11 (1) of the Regulations, every Union aircraft registered in the Union and capable of carrying ten or more persons including the crew shall, when carrying passengers or goods for hire or reward on a flight of more than 100 miles without landing, or on a flight over sea extending beyond a distance of 10 miles from the coast, carry wireless telegraphy or wireless telephony apparatus of a type approved by the Postmaster-General.

31. In this section of these directions:—

The expression "capable of carrying ten or more persons including the crew" relates to the number of persons for whom seating accommodation is normally provided in the aircraft, as shown in its certificate of airworthiness.

The expression "wireless telegraphy apparatus" means apparatus whereby wireless communication is effected by means of morse signals.

The expression "wireless telephony apparatus" means apparatus whereby wireless communication is effected by means of spoken words.

SECTION VII.—LOGBOOKS.

32. With reference to Schedule III of the Regulations, applications for the issue of journey logbooks should be made, accompanied by the prescribed fee, to the secretary, Civil Air Board, General Post Office, Pretoria. Such books will be issued only in respect of individual aircraft. The first page of each book will be completed by the Postal Department before issue.

33. Aircraft logbooks, engine logbooks, and pilots' logbooks shall, respectively, be, in all essentials, in the form of the following authorized patterns, viz., the Aircraft Logbook (C.A. Form 15, fee 8s.), the Engine Logbook (C.A. Form 16, fee 7s.), and the Pilot's Logbook (C.A. Form 18, fee 4s.). These logbooks are obtainable from the Secretary, Civil Air Board, General Post Office, Pretoria.

34. Entries in journey logbooks, except those on the first page, and any visas by the aeronautical or customs authorities, shall be made and signed by the pilot or navigator in the case of the left-hand pages, and by the pilot in the case of the right-hand pages.

35. Journey logbooks shall be kept so as to furnish all the information and particulars for which they provide, and the Instructions for Use set out therein shall be complied with. Provided, however, that—

- (i) the sections of the logbook headed "Navigation" need not be fully entered up except where a navigator is carried on the aircraft; in all cases, however, sufficient details shall be entered in the column headed "Geographical route" to enable the route followed by the aircraft to be clearly identified; and
- (ii) when an aircraft is engaged in a number of flights upon the same day on all of which the aircraft returns to the point of departure after a flight of less than thirty minutes, entries in respect of the whole of such flights may, notwithstanding paragraph 6 of the Instructions for Use, be included on a single page of the journey logbook. In that event the actual number of flights so included shall be shown together with the total duration of the flights, the total time the engines have been run on the ground, and the total number of passengers carried. Entries should be made on the right-hand page of columns 1-6, 10, 13, 19 (which should show the total duration of the flights), 22 (if necessary); 23 (in which column should be shown the number of the flights), 24, and 25.

36. Entries in aircraft and engine logbooks, other than the original entries—

- (a) in the case of a certificate under paragraph 26, shall be made and signed in accordance with that paragraph;
- (b) in other cases shall be made and signed by a licensed ground engineer, except that, as regards matters which could not have come to the notice of a licensed ground engineer, the entries shall be made and signed by the pilot.

37. Aircraft logbooks, engine logbooks, and pilots' logbooks shall be kept so as to furnish all the information and particulars provided for in the authorized patterns referred to in paragraph 33, and the Instructions for Use set out in such authorized patterns shall be complied with, subject to these directions.

The term "repairs" in the authorized patterns shall be deemed to include all overhauls, replacements, repairs, and work of a like nature.

38. Entries in the journey logbooks and the pilot's logbook shall be made at latest within twenty-four hours after the events to which they relate, and the relevant particulars in the journey logbook shall be entered in the aircraft or engine logbook at latest within twenty-four hours after the return of the aircraft to its station.

SECTION VIII.—LICENSING OF PERSONNEL.

39. With reference to article 7 (1) (iii) of the regulations and Schedule V thereto, applications for the grant or validation of licences under that schedule should be made to the Secretary, Civil Air Board, General Post Office, Pretoria, by whom particulars of the requirements for obtaining a licence and application forms will be supplied on demand.

MEDICAL REQUIREMENTS.

(1) Private Pilot's Licence.

40. Any person applying for the grant of a pilot's licence to fly flying-machines other than flying-machines carrying passengers or goods for hire or reward (i.e. a "Private Pilot's Licence," as referred to in paragraph 54 hereof) will be required to undergo

* NOTE.—This section (Wireless Apparatus) will probably be amended in the near future.

AFDELING VI.—DRAADLOSE APPARAAT.

30. Met betrekking tot artikel 11 (1) van die regulasies, moet elke Unie-lugvaartuig, in die Unie geregistreer, en wat in staat is om tien of meer passasiers, met inbegrip van die bemanning, te vervoer, voorsien wees van 'n draadlose telegraaf- of telefoon-toestel, bestaande uit 'n tiepe, wat deur die Posmeestergeneraal goedgekeur is, wanneer sodanige lugvaartuig passasiers of goedere teen huur of betaling vervoer op 'n reis van meer as 100 myl sonder om neer te daal, of op 'n lugreis oorsee wat verder as 10 myl van die kus strek.

31. In hierdie afdeling van hierdie voorskrifte het die uitdrukking "in staat is om tien of meer persone, met inbegrip van die bemanning, te vervoer" betrekking op die getal persone vir wie gewone sitplekke in die lugvaartuig verskaf is, en soos in die lugwaardigheidsertifikaat vermeld is.

By die uitdrukking "draadlose telegraafapparaat" word verstaan 'n apparaat deur middel waarvan draadlose kommunikasie tot stand gebring word deur middel van "Morse-seine."

By die uitdrukking "draadlose telefoonapparaat" word verstaan 'n apparaat deur middel waarvan draadlose kommunikasie tot stand gebring word deur middel van gesproke woorde.

AFDELING VII.—VERSLAGBOEKE.

32. Met betrekking tot Bylae III van die regulasies, moet applikasies vir die uitreiking van verslagboek gemaak word aan die Sekretaris, Siviele Lugraad, Hoofposkantoor, Pretoria. Die voorgeskrewe fooi moet terselfdertyd opgestuur word. Sodanige boeke sal alleen ten opsigte van individuele lugvaartuie uitgereik word. Die eerste bladsy van elke boek sal deur die Posdepartement ingevul word, voordat die boek uitgegee word.

33. Die lugvaartverslagboek, die motor- en die skippersverslagboek moet, respektiewelik in alle hoofopsigte voldoen aan die vorm van die volgende geoutoriseerde modelle, nl. die lugvaartverslagboek (C.A. Vorm 15, prys 8s.), die motorverslagboek (C.A. Vorm 16, prys 7s.) en die skippersverslagboek (C.A. Vorm 18, prys 4s.). Hierdie verslagboeke is verkrygbaar van die Sekretaris, Siviele Lugraad, Hoofposkantoor, Pretoria.

34. Aantekeninge in reisverslagboek, behalwe die op die eerste bladsy, en enige visa's deur die Lugvaart- of Doeanegoutoriteite uitgereik, moet, in die geval van bladsye aan die linkerkant, deur die skipper of stuurman uitgemaak en onderteken word, en deur die stuurman in die geval van bladsye aan die regterkant.

35. Reisverslagboeke moet op sodanige wyse gehou word dat al die informasie en besonderhede, waarvoor voorsiening daarin gemaak word, verskaf word, en die aanwysings insake die gebruik, wat daarin voorkom moet gevolg word. Mits, egter, dat—

- (i) dit onnodig is om die afdelings van die reisverslagboek, onder die hoof "Lugvaart" ten volle in te vul, behalwe in gevalle waar 'n stuurman met die lugvaartuig vervoer word. In die kolom, onder die hoof "Geografiese Roete" egter, moet in alle gevalle voldoende besonderhede aangegeven word om daaruit duidelik die roete te bepaal, wat deur die lugvaartuig gevolg is; en
- (ii) wanneer 'n lugvaartuig 'n aantal lugreise op dieselfde dag onderneem in verband waarmee dit elke keer na 'n reis van minder as dertig minute terugkeer, kan die aantekeninge ten opsigte van alle sodanige lugreise op een enkele bladsy van die reisverslagboek aangegeven word, onverskillig van wat in paragraaf 6 van die aanwysings vervat is. In so'n geval moet die werklike getal lugreise so ingesluit, aangewys word, tesame met die totale duur van die lugreise, die gehele tyd wat die motors op die grond gebruik is, asook die totale aantal passasiers wat vervoer is. Aantekeninge moet op die regterkantse bladsy in kolomme 1-6, 10, 13, 19 gemaak word (wat die totale duur van die lugreise moet aantoon), 22 (indien nodig), 23 (in watter kolom die getal reise aangegee moet word), 24 en 25.

36. Aantekeninge in lugvaartuig- en motorverslagboek behalwe die oorspronklike aantekeninge, moet—

- (a) in die geval van 'n sertifikaat kragtens paragraaf 26 uitgereik, ooreenkomstig daardie paragraaf uitgemaak en onderteken word;
- (b) in ander gevalle uitgemaak en onderteken word deur 'n gelisensieerde grondingenieur, behalwe dat, wat sake betref wat nie onder die aandag van die gelisensieerde grondingenieur kon gekom het nie, die aantekeninge deur die skipper gemaak, en onderteken moet word.

37. Lugvaartuig-, motor- en skippersverslagboek moet op sodanige wyse gehou word dat alle informasie en besonderhede, waarvoor in paragraaf 33 voorsiening gemaak is, verskaf word in die geoutoriseerde vorms in daardie paragraaf vermeld; en die aanwysings op sodanige vorms uiteengesit moet, ooreenkomstig hierdie voorskrifte, nagekom word.

Die term "reparasies" van die geoutoriseerde modelle sal beskou word as insluitende alle nasien, vervangings, reparasies en werk van 'n dergelyke aard.

38. Aantekeninge in die reis- en skippersverslagboek moet minstens binne 24 uur na die gebeurde, waarop dit betrekking het, gemaak word, en die betrokke besonderhede in die reisverslagboek moet, minstens 24 uur na die terugkeer van die lugvaartuig na sy stasie, in die lugvaartuig- of motorverslagboek gemaak word.

AFDELING VIII.—LISENSIES VAN PERSONEEL.

39. Met betrekking tot artikel 7 (1) (iii) van die regulasies en Bylae V daarvan, moet applikasies vir die toekenning of geldigmaking van lisensies, ingevolge daardie bylae, gerig word aan die Sekretaris, Siviele Lugraad, Hoofposkantoor, Pretoria, by wie besonderhede van die vereistes in verband met die uitreiking van 'n lisensie en applikasievorms op aanvraag, verkrygbaar is.

MEDIESE VEREISTES.

(1) Private Skipperlisensie.

40. 'n Ieder wat aansoek doen vir die uitreiking van 'n skipperslisensie vir die gebruik van vliegtuie, ander as vliegtuie, wat passasiers of goedere vir huur of teen betaling vervoer (d.w.s. 'n "Private Skipperlisensie" soos in paragraaf 54

Noor.—Hierdie afdeling (Draadlose Apparaat) sal waarskynlik binnekort verander word.

a medical examination by a duly qualified medical practitioner, who may be the applicant's usual medical attendant. Such examination shall be conducted in accordance with C.A. Form 19, and the original and duplicate copies of that form, completed as required, shall be forwarded by the medical examiner to the Director of Medical Services, Civil Aviation Branch, Union Buildings, Pretoria. Application for copies of this form should be made to the Secretary, Civil Air Board, General Post Office, Pretoria.

41. This medical examination will be based upon the following requirements of mental and physical fitness:—

- (a) Good family and personal history, with particular reference to nervous stability, as to which information shall be given in a statement made and signed by the applicant and satisfactory to the medical examiner.
- (b) The applicant must not be under seventeen years of age.
- (c) General Surgical Examination. The applicant must neither suffer from any wound or injury, nor have undergone any operation, nor possess any abnormality, congenital or acquired, which might interfere with the safe handling of aircraft under ordinary conditions.
- (d) General Medical Examination. The applicant must not suffer from any disease or disability which renders him liable suddenly to become incompetent in the management of aircraft. He must possess heart, lungs, and nervous system in a state to withstand the effects of altitude. He must be free from kidney disease, and must not present any clinical sign of syphilis, nor have any cardiac lesion.
- (e) Eye Examination. The applicant must possess a degree of visual acuity equal to 6/9 for both eyes, with correction by glasses if necessary, the visual acuity being measured by means of a powerful illumination not shining directly into the eyes of the examinee. Ocular poise, the field of vision of each eye, and colour perception must be normal.
- (f) Ear Examination. The middle ear must be healthy. The applicant must possess an auditory acuity not less than that corresponding with the perception of the whispered voice at one metre. The vestibular mechanism must be intact and not hypersensitive. It must be equal on both sides.
- (g) Nose, Throat, and Mouth Examination. The applicant must possess free tubal air entry on both sides.

Provided, however, that a person who does not satisfy the above requirements may, at the discretion of the Postmaster-General, be accepted as eligible for the issue of a licence, so far as medical requirements are concerned, if he held a pilot's licence prior to the 28th June, 1925, and is not found to have any defect which might interfere with the safe handling of aircraft under ordinary conditions.

(II) Pilot's Licence for Passenger or Goods Aircraft and Navigator's Licence.

42. In the following paragraphs 43 to 52 the word "licence" means a pilot's licence to fly aircraft carrying passengers or goods for hire or reward or a licence to navigate aircraft.

43. A person applying for the grant of a licence will be required to undergo medical examination as follows:—

- (a) A preliminary examination conducted either by a duly qualified medical practitioner, who may be the applicant's usual medical attendant, or by specially qualified medical officers in conjunction with the special examination referred to in (b) below.
- (b) A special examination conducted by specially qualified medical officers appointed by or acting under the authority of the Director of Medical Services.

44. *Preliminary Examination.*—This examination will be based on the following requirements:—

The applicant must be of the male sex, must have the complete use of his four limbs, must not be completely deprived of the use of either eye, and must be free from any active or latent, acute or chronic, medical or surgical, disability or infection. He must be free from any injury or wound which would entail any degree of functional incapacity which might interfere with the safe handling of aircraft at any altitude, even in the case of prolonged or difficult flight. He must be completely free from hernia, must not suffer from any detectable sensory lesion, and must be free from a history of morbid mental or nervous trouble.

Except where the examination is conducted by specially qualified medical officers, it shall be conducted in accordance with C.A. Form 20, and the original and duplicate copies of that form, completed as required, shall be forwarded by the medical examiner to the Director of Medical Services, Civil Aviation Branch, Union Buildings, Pretoria. Application for copies of this form should be made to the Secretary, Civil Air Board, General Post Office, Pretoria.

45. *Special Examination.*—This examination will be based on the following requirements of mental and physical fitness:—

- (a) The applicant will be questioned concerning his family and personal history.
 - (b) *Examination of the Nervous System.*—The examination of the nervous system of the applicant shall comprise a full inquiry into family and personal history. The information obtained shall be given in a statement made and signed by the applicant and accompanied, if possible, by a certificate in regard especially to losses of consciousness, fits, and convulsions of all kinds, from the applicant's ordinary medical adviser or a responsible person who has known him for a long time. This statement and this certificate must be deemed satisfactory by the examining medical officer.
- The applicant must not present any mental or trophic impairment, pathological tremor, or presumptive evidence of latent epilepsy. Motility, sensibility, tendinous, cutaneous and pupillary reflexes, co-ordination of movements and cerebellar functions, must be normal. An exception may be made for local peripheral trouble due to accidental section of a nerve branch.

hiervan vermeld is) moet 'n mediese ondersoek ondergaan deur 'n behoorlik gekwalifiseerde mediese dokter, wat die gewone huisdokter van die applikant kan wees. Sodanige ondersoek moet ooreenkomstig die vereistes van C.A. Form 19 gemaak word, die oorspronklike en duplikaat kopieë waarvan, behoorlik ingevul, opgestuur moet word aan die mediese beamppte vir die Direkteur van Lugdienste, Siviele Lugvaart-afdeling, Unie-gebou, Pretoria. Applikasies vir kopieë van die vorm moet gemaak word aan die Sekretaris, Siviele Lugraad, Hoofposkantoor, Pretoria.

41. Hierdie mediese ondersoek sal gebaseer wees op die volgende vereistes van verstandelike en liggaamlike bekwaamheid:—

- (a) Goeie famielie en persoonlike antesedente, veral met betrekking tot die bestendigheid van die senuwees, ten opsigte waarvan die kandidaat alle informasie sal verskaf op 'n verklaring deur hom onderteken, en wat ook tot bevrediging van die mediese dokter sal wees.
 - (b) Die applikant mag nie jonger as sewentien jaar wees nie.
 - (c) Algemene Heelkundige Ondersoek: Die applikant moet nie aan enige wond of letsel lydende wees nie, geen operasie ondergaan het nie, nog mag daar by hom 'n aangebore of verworwe mismaaktheid aanwesig wees nie, wat miskien die veilige hantering van 'n lugvaartuig onder gewone omstandighede kan affekteer.
 - (d) Algemene Mediese Ondersoek: Die applikant moet nie lydende wees nie aan enige siekte of kwaal wat hom plotseling onbekwaam kan maak vir die beheer van sy lugvaartuig. Sy hart, longe en senugestel moet teen effekte van die lughoogtes bestand kan wees.
- Hy moet nie lydende wees aan nierkwaal nie, moet geen kleniese tekens van siefiliis openbaar nie, nog mag daar enige kneusing aan sy hart wees nie.
- (e) Oogondersoek: Die applikant moet 'n mate van optiese skerphheid besit gelyk aan 6/9 vir albei oë, met die hulp van brille indien nodig. Die oogkrag moet getoets word deur middel van 'n sterk lig, wat nie direk in die oë van die geëksamineerde val nie. Spierbalans, gesigsveld van elke oog en die kleurwaarnemingsvermoë moet normaal wees.
 - (f) Oorondersoek: Die middeloor moet gesond wees. Die gehoor van die applikant moet sodanig wees dat dit ooreenkom met die normale waarneming van 'n fluisterende stem op 'n afstand van een meter. Die ingangsinrigting moet gesond en nie oorgevoelig wees nie, en beide kante moet korrespondeer.
 - (g) Neus-, Keel- en Mondondersoek: Die applikant moet vrye pylugtoegang aan beide kante hê.

Mits, egter, dat waar iemand die bostaande vereistes nie nakom nie, hy, volgens diskresie van die Posmeestergeneraal as geskik beskou kan word vir die uitreiking van 'n lisensie, wat die mediese vereistes betref, indien hy voor 28 Junie 1925 in besit van 'n skipperslisensie was, en aan geen gebrek ly, wat die veilige hantering van 'n lugvaartuig onder gewone omstandighede sal affekteer nie.

(II) Skipperlisensie vir Passasiers- of Goedere-Lugvaartuig-en Stuurmanslisensie.

42. In die volgende paragrawe Nos. 43 tot 52, beteken die woord "lisensie" 'n skipperslisensie vir die vervoer per lugvaartuig van passasiers of goedere vir huur of teen betaling, of 'n lisensie om 'n lugvaartuig te bestuur.

43. 'n Ieder wat aansoek doen vir 'n lisensie moet die volgende mediese ondersoek ondergaan:—

- (a) 'n Voorlopige mediese ondersoek deur 'n bevoegde mediese dokter, wat die gewone dokter van die applikant kan wees, of deur bevoegde mediese dokters tesame met die spesiale mediese ondersoek wat in (b) hieronder vermeld is.
- (b) 'n Spesiale mediese ondersoek deur spesiaal bevoegde mediese beamptes wat aangestel is deur, of wat optree onder magtiging van die Direkteur van Mediese Dienste.

44. *Voorlopige Ondersoek.*—Hierdie ondersoek sal op die volgende vereistes gebaseer wees:—

Die applikant moet van die manlike geslag wees; moet die volle gebruik van sy arms en bene hê, moet nie heeltemal die gebruik van een van sy oë verloor het nie, en moet van enige aktiewe of latente, akute of kroniese mediese of heelkundige ongeskiktheid of besmetting, vry wees. Ook moet hy geen besering of wond hê nie, wat sodanige funksionele onbekwaamheid kan veroorsaak, dat die veilige hantering van lugvaartuie op enige hoogte daardeur geaffekteer sou word, selfs in die geval van langdurige en moeilike lugreise. Hy moet hoege-naamde geen breuk hê nie, moet nie aan enige bemerkbare beskadiging van die sintuie ly nie, en moet vroeër nie aan senu- of geesteskrankheid gely het nie.

Behalwe in die geval waar die ondersoek deur spesiaal gekwalifiseerde mediese beamptes onderneem word, dit gedoen sal word ooreenkomstig C.A. Form 20, en die oorspronklike en duplikaat kopieë van daardie vorm, behoorlik ingevul deur die mediese beamppte aan die Direkteur van Mediese Dienste, Siviele Lugvaart-afdeling, Unie-gebou, Pretoria, gestuur moet word. Applikasies vir kopieë van hierdie vorm moet gemaak word aan die Sekretaris, Siviele Lugraad, Hoofposkantoor, Pretoria.

45. *Spesiale Ondersoek.*—Hierdie ondersoek sal op die volgende vereistes gebaseer wees ten opsigte van geestes- en liggaamsvermoë:—

- (a) Vrae sal aan die applikant gestel word insake sy famielie en persoonlike antesedente.
 - (b) *Ondersoek van die Senugestel.*—Die ondersoek van die senugestel van die applikant sal bestaan uit 'n grondige navraag insake sy famielie en persoonlike antesedente. Sodanige informasie moet verskaf word deur middel van 'n verklaring wat deur die applikant gemaak en onderteken is, en vergesel, indien moontlik, deur 'n sertifikaat, wat spesiale betrekking het op verlies van bewussyn, allerlei stuipen en trekkings, en wat uitgereik is deur die gewone geneesheer van die applikant of 'n verantwoordelike persoon wat lang met hom bekend is. Hierdie verklaring en sertifikaat moet deur die ondersoekende mediese beamppte as voldoende beskou word.
- Die applikant moet nie tekens van 'n belemmering van geestes- of voedselassimilasie-vermoë, patologiese bewings, of vermoedelike bewyse van latente vallende siekte openbaar nie. Die saamtrekkingsvermoë, gevoeligheid, beweging van spiere, vel en oë, koördinasie van bewegings en die funksies van die harsings moet normaal wees. Uitsondering kan gemaak word vir lokale ongesteldhede wat aan 'n aksidentele skeuring van 'n senuvertakking toe te skrywe is.

Fractures of the cranium involving the internal table of the cranial box, even without apparent impairment, will entail temporary unfitness during a period of two years from the date of the fracture.

Any presumed nervous syphilis will entail rejection, unless the non-existence of such an impairment is proved by an examination of the blood and an examination of the cerebrospinal fluid, made with the consent of the applicant.

- (c) Pilots of aircraft carrying passengers or goods for hire, or reward and navigators may not enter upon their duties before 19 or after 45 years of age.
- (d) *General Surgical Examination.*—The applicant must neither suffer from any wound or injury, nor have undergone any operation, nor possess any abnormality, congenital or acquired, which might interfere with the safe handling of aircraft at any altitude, even in the case of prolonged or difficult flight.
- (e) *General Medical Examination.*—The applicant must not suffer from any disease or disability which renders him liable suddenly to become incompetent in the management of aircraft.

He must not have any signs of aneurism of the large arterial trunks, nor have any cardiac lesion, even if well compensated; the heart must be normal, with normal function, and only respiratory arrhythmia, increase of pulse rate from excitement or exercise and a general slow pulse not associated with auriculo-ventricular dissociation will be allowed.

The applicant must not suffer from any acute disability of the lungs; nor possess any cicatricial lesion of the lungs, and must be free from tuberculosis capable of being diagnosed by the usual clinical methods, from tracheo-bronchial disease of the glands and from pulmonary emphysema, even if slight. In addition, each examination shall include a radiology record in doubtful clinical cases.

The applicant must not present any signs of organic disease of the kidneys; these latter must be insensitive to palpitation and of normal size. Renal ptosis will entail rejection. The urine must not contain any pathological element. Affections of the urinary passages and of the genital organs, even blennorrhoea, may entail temporary or definitive unfitness.

The applicant must not present any clinical signs of syphilis.

- (f) *Eye Examination.*—The applicant must possess a degree of visual acuity compatible with the efficient performance of his duties. Pilots and navigators must possess visual acuity equal to 100 per cent. for each eye taken separately and without correction by glasses, the visual acuity being measured by means of a powerful illumination not shining directly into the eyes of the examinee. Binocular vision, ocular poise, the field of vision of each eye and colour perception must be normal.
- (g) *Ear Examination.*—The middle ear must be healthy. The applicant must possess an auditory acuity not less than that corresponding with the normal perception of the tuning forks C (1) 64 vibrations per second, C (3) 256 vibrations per second, and C (7) 4,096 vibrations per second, the forks being held perpendicularly to the ground one centimetre from the auditory tube. The vestibular mechanism must be intact and not hypersensitive; it must be equal on both sides.
- (h) *Nose, Throat, and Mouth Examination.*—The applicant must possess free nasal and tubal air entry on both sides and must not suffer from serious, acute, or chronic affections of the buccal cavity or upper respiratory tract.

46. A person applying for the renewal of a licence will be required to undergo a medical examination conducted by specially qualified medical officers appointed by or acting under the authority of the Director of Medical Services, which examination will be based on the requirements set out in paragraph 45.

47. An applicant who satisfies the medical requirements will receive a medical certificate of acceptance, which must be produced before the licence can be granted or renewed.

48. In order to ensure the maintenance of efficiency, every holder of a licence shall be re-examined periodically as follows, viz.: in the case of a pilot, each time he completes 250 hours' flying, provided that not more than six months shall elapse between two successive examinations, and, in the case of a navigator, at least every six months.

49. In case of illness or accident, the holder of a licence shall be re-examined and pronounced fit before resuming air duties.

50. The date and result of each re-examination, whether for the purpose of renewal of the licence or in consequence of illness or accident, will be recorded on the licence.

51. A person who was qualified before the 1st January, 1919, as a pilot or navigator, and who was on the 1st July, 1922, employed as a pilot or navigator by a public air transport company may, at the discretion of the Postmaster-General, continue to be licensed so long as his physical capacities as ascertained at his last medical examination are maintained, unless there is detected a pathological defect capable of causing a sudden accident.

52. Applications for official medical examination should be made to the secretary, Civil Air Board, General Post Office, Pretoria.

PROOFS OF COMPETENCY.

53. With reference to paragraphs 3, 4, 5, and 6, of Schedule V to the Regulations, the proofs of competency required in the case of a person applying for a licence as pilot shall (subject as herein-after provided) consist of his having passed to the satisfaction of the Postmaster-General the respective tests and examinations specified in paragraphs 54 to 58 below, and the proofs of competency required in the case of a person applying for a licence as navigator shall be as specified in paragraph 61 below.

'n Skedelbreuk, waardeur die binneste tafel van die skedel geaffekteer word, selfs sonder blykbare beskadiging, sal as oorsaak van 'n tydelike ongeskiktheid gedurende 'n tydperk van twee jaar van die datum van die ongeval, beskou word.

Enige vermoeding van die aanwesigheid van sieffilis sal as 'n oorsaak van verwerping beskou word, tensy die afwesigheid van sodanige siekte bewys word deur middel van 'n ondersoek van die bloed en harsingruggraatvloeistof, wat met toestemming van die applikant gemaak sal word.

- (c) Skippers van lugvaartuie wat passasiers of goedere vir huur of teen betaling, asook stuurmanne, vervoer, mag nie onder die ouderdom van 19 jaar, of bo 45 jaar oud wees nie.
- (d) *Algemene Heelkundige Onderzoek.*—Die applikant moet nie aan enige wond of letsel lydende wees nie, geen operasie ondergaan het nie, geen abnormaliteit hê nie, ditsy oorgeërf of self opgedoen, en wat die veilige hantering van 'n lugvaartuig op enige hoogte en, selfs in die geval van voortdurende of moeilike lugreise, kan affekteer nie.
- (e) *Algemene Mediese Onderzoek.*—Die applikant moet nie aan enige siekte of gebrek ly nie waardeur hy skielik vir die beheer van 'n lugvaartuig onbekwaam gemaak kan word.

Daar moet geen tekens van opswellings van die grootare wees nie, nog mag daar enige kneusing aan die hart wees nie, selfs met goeie kompensasie van 'n ander orgaan; die hart en sy funksies moet normaal wees, en slegs 'n onreëlmatige asemhaling, sneller polsslag, weens oppgewondenheid of oefening, asook 'n langsame polsslag wat nie aan 'n gebrekkige werking van die hartorgane toe te skrywe is nie, sal toegelaat word.

Die applikant moet nie aan enige akute longkwaal of 'n besering van die longvliese ly nie, en moet vry wees van tuberkulose wat deur middel van 'n gewone kieniese diagnose bepaal kan word; ook aan geen longpykwale in verband met die kliere of van 'n opswelling van die longe nie, selfs in 'n ligte graad. Benewens, moet by elke ondersoek van twyfelagtige kieniese gevalle ook 'n radioskooprekord verskaf word.

Daar moet geen tekens van organiese nierkwaal by die applikant aanwesig wees nie en die niere moet ongevoelig vir palpitaties, en moet van normale grootte wees. 'n Los nier sal oorsaak wees vir die verwerping van 'n applikant. Daar moet geen patologiese elemente in die uriene aanwesig wees nie. Aandoenings van die uriene-kanale, geslagsdele, selfs blennorrhoea kan oorsaak wees van 'n verklaring van tydelike of algehele ongeskiktheid.

Daar moet geen kieniese tekens van sieffilis by die applikant aanwesig wees nie.

- (f) *Oogondersoek.*—Die applikant moet 'n mate van optiese skerpheid besit voldoende vir die doeltreffende verrigting van sy pligte. Skippers en stuurmanne moet 'n 100 persent oogkragtoets vir elke oog kan deurstaan sonder die hulp van 'n bril en terwyl die oogkrag getoets word deur middel van 'n sterk lig, wat nie direk in die oë van die geëksamineerde val nie. Gesig deur 'n verkyker, spierbalans, gesigsveld van elke oog en die kleurwaarnemingsvermoë moet normaal wees.
- (g) *Oorondersoek.*—Die middelloor moet gesond wees. Die gehoor van die applikant moet sodanig wees dat dit ooreenkom met die normale waarneming van die stemvurke C (1) 64 trillings per sekonde, C (3) 256 trillings per sekonde en C (7) 4,096 trillings per sekonde en terwyl die stemvurke loodreg na die aarde gehou word op 'n afstand van 1 sentimeter van die gehoorpyl. Die ingangsinrigting moet gesond en nie oor gevoelig wees nie, en albei kante moet korrespondeer.
- (h) *Neus-, Keel- en Mondondersoek.*—Die applikant moet vrye neus en pylugtoegang aan beide kante hê en moet nie lydende wees aan ernstige, skerp of kroniese aandoenings van die wangholte en van die boonste ademhalingskanaal nie.

46. 'n Persoon, wat aansoek doen vir die hernuwing van 'n lisensie, moet 'n mediese ondersoek ondergaan, wat gemaak sal word deur spesiaal bevoegde mediese beamptes wat deur die Direkteur van Lugdienste aangestel is of onder sy magtiging optree. Die ondersoek sal gebaseer wees op die vereistes wat in paragraaf 45 uiteengesit is.

47. Aan 'n applikant, wat die mediese vereistes nakom, sal 'n mediese sertifikaat van goedkeuring uitgereik word, wat oorhandig moet word voordat die lisensie uitgereik of hernu kan word.

48. Ten einde die doeltreffendheid van die diens te verseker, sal die houder van elke lisensie van tyd tot tyd weer ondersoek word, n.l., in die geval van 'n skipper, elke keer na afloop van 'n lugreis van 250 uur, mits nie meer as ses maande tussen die agtereenvolgende ondersoeke verloop nie, en in die geval van 'n stuurman, tenminste elke ses maande.

49. In die geval van siekte of ongeval, moet die houder van 'n lisensie weer ondersoek, en gesond verklaar word, voordat hy 'n lugreis kan onderneem.

50. Die datum en uitslag van elke herondersoek, ditsy vir die doel van 'n hernuwing van die lisensie, of as gevolg van siekte of ongeval, moet op die lisensie aangeteken word.

51. 'n Persoon wat voor 1 Januarie 1919 as skipper of stuurman gekwalifiseer het, en wat op 1 Julie 1922 as skipper of stuurman deur 'n publieke lugtransportmaatskappy in diens geneem is, kan, met goedkeuring van die Posmeestergeneraal, 'n verdere lisensie verkry, solank as sy liggaamlike bekwaamheid, soos by sy laaste mediese ondersoek geblyk het, onveranderd bly, tensy daar blyke is van 'n patologiese gebrek, wat 'n plotselinge ongeluk kan veroorsaak.

52. Aanvrae vir 'n offisiële mediese ondersoek moet by die Sekretaris vir Siviele Lugraad, Hoofposkantoor, Pretoria, gedaan word.

BEWYSE VAN BEKWAAMHEID.

53. Met betrekking tot paragrafe 3, 4, 5 en 6 van Bylae V van die Regulasies moet die bewys van bekwaamheid, vereis in die geval van iemand, wat aanvraag doen vir 'n lisensie as skipper (onderworpe aan die bepalinge hierna vermeld) bestaan uit die aflegging na genoeë van die Posmeestergeneraal, van die respektiewe toetse en eksamens in paragrafe 54 tot 58 hieronder gespesifiseer; en die bewyse van bekwaamheid, vereis in die geval van iemand, wat aanvraag doen vir 'n lisensie as stuurman, sal wees soos in paragraaf 61 hieronder vermeld.

PILOTS OF FLYING-MACHINES.

54. A.—*Private Pilot's Licence*.—There shall be two grades of licences for private pilots, i.e. Grade I and Grade II licence.

(1) *Grade I Licence*.

An applicant for the issue of a private pilot's licence who undergoes the practical flying tests at an aerodrome in the coastal area which is less than 2,000 feet above sea level, shall be granted a Grade I Licence.

(a) Any person holding a Grade I Licence shall not fly outside the coastal area, or land at an aerodrome 2,000 feet or over above sealevel, until such person has completed 50 hours flying as pilot in sole charge of a flying-machine.

(b) A person holding a Grade I Licence is entitled to make application for a Grade II Licence on completion of 50 hours solo flying at the coast, which will permit the applicant to fly anywhere in the Union including South West Africa.

(c) If an applicant has had flying experience exceeding 100 hours solo flying, a Grade II Licence may be granted to such applicant at the discretion of the examiner.

(2) *Grade II Licence*.

An applicant for the issue of a private pilot's licence who undergoes the practical flying tests at an aerodrome not lower than 4,000 feet above sea-level, shall be granted a Grade II Licence.

(3) *Practical Tests*.

In each test the candidate must be alone in the flying-machine.

(a) The tests and examination for a pilot's licence to fly flying-machines other than flying-machines carrying passengers or goods for hire or reward shall be as follows:—

(b) *Test for Altitude and Gliding Flight*.—A flight without landing, during which the pilot shall attain a minimum altitude of 6,500 feet above the point of departure. The descent shall finish with a glide, the engine being cut off at 4,500 feet above the landing ground. The landing shall be made without restarting the engine and within 150 yards or less of a point fixed beforehand by the official examiners of the test.

(c) *Tests of Skill*.—A flight without landing around two posts (or buoys) situated 500 yards apart, making a series of five figure-of-eight turns, each turn reaching one of the two posts (or buoys). This flight shall be made at an altitude of not more than 600 feet above the ground (or water) without touching the ground (or water). The landing shall be effected by:—

(i) Finally shutting off the engine at latest when the aircraft touches the ground (or water).

(ii) Finally stopping the flying-machine within a distance of 50 yards from a point fixed by the candidate before starting.

(4) *Technical Examination*.

(a) Knowledge of rules as to lights and signals, general rules for air traffic, and special rules for air traffic on and in the vicinity of aerodromes.

(b) A practical knowledge of international air legislation.

Provided that, for the purpose of the grant of such licences—

(a) Persons who are qualified as South African Air Force or Royal Air Force Pilots may be exempted from the above practical tests,

(b) a Royal Aero Club Certificate if issued on or after the 1st February, 1920, may be accepted in lieu of the passing of the above tests and examination.

B.—*Pilot's Licence for Passenger or Goods Flying-Machines*.—The tests and examination for a pilot's licence to fly flying-machines carrying passengers or goods for hire or reward shall be as follows:—

(1) *Practical Tests*.

The practical flying tests shall be carried out at an aerodrome not lower than 4,000 feet above sea-level. In each test the candidate must be alone in the flying-machine.

(a) *Tests for altitude and Gliding Flight*.—A flight without landing during which the pilot shall remain for at least an hour at a minimum altitude of 6,500 feet above the point of departure. The descent shall finish with a glide, the engine being cut off at 4,500 feet above the landing ground. The landing shall be made without re-starting the engine and within 150 yards or less of a point fixed beforehand by the official examiners of the test.

(b) *Tests of Skill*.—The tests of skill are the same as those required for a private pilot's licence. Candidates already in possession of the latter licence are not required to pass these tests again.

(c) *Test of Endurance*.—A cross-country or oversea flight of at least 200 miles, after which the final landing shall be made at the point of departure.

This flight shall be made in the same aircraft within eight hours. It shall include two obligatory landings, on inland aerodromes, during which the machine must come to rest, which shall not be at the point of departure, but at points which shall be fixed beforehand by the examiners.

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

(d) *Night Flight*.—A thirty minutes' flight made between two hours after sunset and two hours before sunrise at a height of at least 1,500 feet.

(2) *Technical Examination*.

After satisfactory practical tests have been passed, candidates will submit themselves when summoned to examination on:—

(a) *Flying-Machines*.—Theoretical knowledge of the laws of the resistance of the air especially as concerns its effects on wings and tail planes, rudders, elevators, and airscrews; functions of the different parts of the machine and of their controls.

SKIPPERS VAN VLEGTOE.

54. A.—*Private Skipperslisensie*.—Daar sal twee grade van lisensies vir private skippers wees, n.l. Graad I en Graad II.

(1) *Graad I Lisensie*.

'n Applikant vir die uitreiking van 'n private skipperslisensie, wat die praktiese vliegtoets ondergaan by 'n vliegbaan naby die kus en minder as 2,000 vt. bo die seespieël, sal 'n Graad I Lisensie ontvang.

(a) 'n Ieder, wat in besit is van 'n Graad I Lisensie, sal nie buite die kusstreek vlieg of op 'n vliegbaan, 2,000 of meer vt. bo die seespieël geleë, land nie, totdat sodanige persoon 50 uur *alleen* as skipper van 'n vliegtuig gevlieg het.

(b) 'n Persoon, wat in besit is van 'n Graad I Lisensie kan vir 'n Graad II Lisensie applikasie maak nadat hy 50 uur *alleen* in 'n vliegtuig langs die kus gevlieg het, waarna hy in enige gedeelte van die Unie, met insluiting van Suidwesafrika, sal kan vlieg.

(c) Indien 'n applikant reeds meer as 100 uur *alleen* in 'n vliegtuig gevlieg het, kan 'n Graad II Lisensie, na goeddunke van die eksaminator, aan hom uitgereik word.

(2) *Graad II Lisensie*.

'n Applikant vir die uitreiking van 'n private skipperslisensie, wat die praktiese toetse op 'n vliegbaan, nie laer as 4,000 vt. bo die seespieël nie ondergaan, sal 'n Graad II Lisensie ontvang.

(3) *Praktiese Toetse*.

In elke toets moet die kandidaat *alleen* in die vliegtuig wees.

(a) Die toetse en eksamen vir 'n skipperslisensie om vliegtuie te vlieg, ander as vliegtuie wat passasiers of goedere vir huur of teen betaling vervoer, sal as volg wees:—

(b) *Hoogte en Glyvlugtoetse*.—'n Vlugh sonder neer te daal, gedurende welke die kandidaat 'n minimum hoogte van 6,500 vt. bo die plek van vertrek moet bereik. Die neerdaling moet glydend eindig en die motor moet op 'n hoogte van 4,500 vt. bo die neerdalingssterrein afgesluit word. Die neerdaling moet gemaak word sonder om die motor weer in werking te sit en binne 150 tree of minder van die punt deur die offisiële eksaminatore vasgestel.

(c) *Bedreuenheidstoetse*.—'n Lugreis, sonder om neer te daal, om twee pale (of bakens) 500 tree van mekaar geleë, met 'n serie van vyf draaie in die vorm van 'n syfer ag, en elke draai moet een van die twee pale (of bakens) bereik. Hierdie lugreis moet op 'n hoogte van meestens 600 vt. bo die grond (of water) uitgevoer word, sonder om die grond (of water) te raak. Die neerdaling moet op die volgende wyse gedoen word:—

(i) Deur die motor finaal af te sluit wanneer die lugvaartuig die grond (of water) raak.

(ii) Die lugvaartuig finaal tot stilstand te bring binne 'n afstand van 50 tree van 'n punt wat deur die kandidaat voor sy vertrek vasgestel is.

(4) *Tegniese Eksamen*.

(a) Kennis van die reëls betreffende ligte en seine, algemene reëls vir lugverkeer, en spesiale reëls vir lugverkeer op en in die nabyheid van vliegbane.

(b) Praktiese kennis van Internasionale Lugwetgewing.

Mits vir die doeleindes van die uitreiking van sodanige lisensies:—

(a) Persone, wat gekwalifiseerde skippers van die Suidafrikaanse of Koninklike Lugmag is, van die bovermelde praktiese toetse vrygestel kan word.

(b) 'n Sertifikaat van die Koninklike Aeroklub in plaas van die aflê van bovermelde toetse en eksamen aangeneem kan word, mits dit na 1 Februarie 1920 uitgereik is.

B.—*Skipperlisensie vir Passasiers- of Goedere-vliegtuie*.—Die toetse en eksamen vir 'n skipperslisensie, om vliegtuie met passasiers of goedere vir huur of teen betaling te vervoer, is as volg:—

(1) *Praktiese Toetse*.

Die praktiese vliegtoetse moet uitgevoer word by 'n vliegbaan wat minstens 4,000 vt. bo die seespieël is. Met elke toets moet die kandidaat *alleen* in die vliegtuig wees.

(a) *Hoogte- en Glyvlugtoetse*.—'n Vlugh maak sonder neer te daal, gedurende welke die skipper minstens 'n uur op 'n minimum hoogtepunt van 6,500 voet bo die plek van vertrek moet bly. Die neerdaling moet glydend eindig; die motor moet op 'n hoogtepunt van 4,500 voet bo die neerdalingssterrein afgesluit word. Die neerdaling moet gemaak word sonder om die motor weer in werking te sit en binne 150 tree of minder van 'n punt deur die offisiële eksaminatore vasgestel.

(b) *Bedreuenheidstoetse*.—Die bedreuenheidstoetse is dieselfde as dié wat vir 'n private skipperslisensie vereis word. Kandidate wat alreeds in besit van die laasgenoemde lisensie is, behoeft hierdie toetse nie weer af te lê nie.

(c) *Volhoudingsvermoëtoets*.—'n Vlugh van minstens 200 myl dwars oor die land of see, waarna die laaste neerdaling by die plek van vertrek moet plaasvind.

Hierdie vlugh moet in dieselfde lugvaartuig binne ag uur geskied. Dit sluit in twee verpligte neerdalings, op binnelandse vliegbane, gedurende welke tyd die vliegtuig tot stilstand moet kom, wat nie op die plek van vertrek moet geskied nie, maar op plekke wat deur die eksaminatore tevore vasgestel is.

By sy vertrek word die kandidaat met sy koers bekendgemaak en van die nodige kaart voorsien. Die eksaminatore oordeel of die koers behoorlik nagevolg is.

(d) *Nagvlugh*.—'n Vlugh maak van dertig minute tussen twee ure na sonsonder- en twee ure voor sonsopgang, op 'n hoogte van minstens 1,500 voet.

(2) *Tegniese Eksamen*.

Na in die praktiese toetse geslaag te hê, moet kandidate hulleself, wanneer vereis, onderwerp aan 'n eksamen in verband met:—

(a) *Vliegtuie*.—Teoretiese kennis van die wette van lugweerstand, veral wat betref die uitwerking daarvan op vlerke en stertplane, roers, elevators en lugsproewe, funksies van die verskillende dele van die vliegtuig en van hul kontrole.

Assembling of flying-machines, propellers, undercarriages, rudders, elevators, and their controls.

Practical tests on rigging.

- (b) *Engines*.—General knowledge of internal combustion engines, and their various functions, valve gear, carburation, ignition, exhaust.

Characteristics of aero engines and a general knowledge of their construction, adjustment, and assembling.

Causes of the faulty running of engines. Fuel and oils. Description of the details of the aero engines used. Adjustments, lubrication, upkeep, disassembling, and assembling of the principal parts; causes of breakdown. Use of throttle and other controls.

Practical tests in running repairs.

- (c) Knowledge of instruments prescribed for flying-machines.

- (d) Map reading, use of compass, location of position, and elementary meteorology.

Knowledge of rules as to lights and signals, general rules for air traffic, and special rules for air traffic on and in the vicinity of aerodromes.

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

Provided that, for the purpose of the grant of such licences, persons who are qualified as South African Air Force or Royal Air Force Pilots may be exempted from the above tests and examination, except as regards the subjects of the examination, specified in (d).

55. The practical tests specified in paragraph 54 shall be carried out within a maximum period of one month.

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

The official reports will give full details of the flights, especially of the landings. The candidates shall furnish, before each test, proof of identity, which the examiners have the right to demand.

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

FLYING EXPERIENCE, ETC.

56. As regards *Private Pilots' Licences* for flying-machines:—

- (a) An applicant for the issue of a licence will be required to produce satisfactory evidence that he has carried out not less than three hours' solo-flying during the twelve months preceding the date of the application. The evidence normally required for this purpose will consist of the production of a Pilot's Logbook recording such flying, or of a certificate issued by a responsible authority or person approved for the purpose by the Postmaster-General.

- (b) An applicant for the renewal of a licence will be required to produce in respect of the preceding twelve months the same evidence as is mentioned in sub-paragraph (a), or in default thereof to carry out satisfactorily the following practical flying tests under the observation of some person approved for the purpose by the Postmaster-General.

- (i) To execute three figure-of-eight turns, and
(ii) to carry out three landings, finally stopping the aircraft on each occasion within a distance of 50 yards from a point fixed by the applicant before starting.

57. As regards *pilots' licences for passenger or goods flying-machines*:—

- (a) The maximum period for which an applicant for the issue or renewal of a licence may not have flown, but yet may be considered to have recent reasonable flying experience is six months.

- (b) An applicant for the issue of a licence will be required to produce proof that he has carried out at least 35 hours' flying as pilot in sole charge of a flying-machine.

- (c) A licence will be granted only for such types of flying-machines as the applicant can produce evidence of his ability to fly. A licence may, however, be extended to cover further types on production of evidence of the holder's ability to fly those types.

- (d) An applicant for the renewal of a licence will be required to produce proof of recent reasonable flying experience on the class of flying-machines for which the renewal is required, or, failing such proof, to undergo practical tests.

58. With reference to proviso (b) to article 7 (1) of the regulations, and proviso (b) to article 8 (1) thereof, a flying-machine may be flown by a person not holding a pilot's licence for flying-machines for the purpose of becoming eligible for the issue of such a licence, provided that the following conditions are complied with:—

- (i) The flight must start from, take place within three miles of, and finish at, a licensed aerodrome, a South African Air Force aerodrome, or an aerodrome under the control of the Postmaster-General.
(ii) Before the flight is commenced, notice that it is being undertaken for the purpose stated above must be given to the person in charge of the aerodrome from which the flight starts.
(iii) No passengers may be carried.

PILOTS OF BALLOONS.

59. The tests and examination for a pilot's licence to fly balloons shall be as follows:—

(1) *Practical Tests*.

The candidate must have completed the following certified ascents:

- (i) By day: 3 ascents under instruction.
1 ascent in control under supervision.
1 ascent alone in the balloon.
(ii) By night: 1 ascent alone in the balloon.

Each ascent shall be of at least two hours' duration.

Die inbou van vliegtuie, skroewe, onderstelle, roers, elevators en hul kontrole.

Praktiese toetse in verband met takelwerk.

- (b) *Motors*.—Algemene kennis omtrent motors met inwendige verbranding, en hul verskillende funksies, klep-dryfwerk, ysoring van motors, ontbranding, uitlaat.

Kentekens van aeromotors, en 'n algemene kennis van hul konstruksie, verstelbaarheid en inbou.

Oorsake van gebrekkige werking van motors, brandstof en olie. Beskrywing van besonderhede van aeromotors wat gebruik word. Verstelling, smering, instandhou, afbreek, en inbou van vernaamste dele, oorsake van instorting. Gebruik van afsluiter en ander kontrole.

Praktiese toetse in lopende reparasies.

- (c) Kennis van instrumente wat vir vliegtuie voorgeskrywe is.

- (d) Lees van kaarte, gebruik van kompas, waarneming van posities, en elementêre weerkunde.

Kennis van reëls betreffende ligte en seine, algemene reëls vir die lugverkeer, en spesiale reëls vir die lugverkeer op en in die nabyheid van vliegbane.

Praktiese kennis van die spesiale bepalinge in verband met die internasionale lugwette.

Mits, wat die doeleindes van die uitreiking van sodanige lisensies betref, persone, wat as skippers van die Suidafrikaanse of Koninklike Lugmag gekwalifiseer is, vrygestel kan word van die bogenoemde toetse en eksamen, behalwe van die onderwerpe van die eksamen wat in (d) vermeld is.

55. Die praktiese toetse in paragraaf 54 vermeld sal binne 'n maand uitgevoer word.

Hulle kan in enige orde uitgevoer word en elke toets kan tweemaal probeer word. Dit sal onder toesig van minstens twee bevoegde eksaminatore geskied, wat die offisiële rapporte aan die behoorlike outoriteite moet oorhandig.

Die offisiële rapporte sal volle besonderhede aantoon van die vlugte, veral van die neerdalings. Voor elke toets moet elke kandidaat 'n bewys van identiteit oorhandig, wat die eksaminatore bevoeg is om te vorder.

'n Barograaf moet by alle praktiese toetse gebruik word en die kaart, deur die twee eksaminatore onderteken, moet aan hul rapport geheg word.

VLEGONDERVINDING, ENS.

56. Wat *Private Skipperslisensies* vir vliegtuie betref, moet:—

- (a) 'n Applikant vir die uitreiking van 'n lisensie bevestigende bewys lewer dat hy minstens drie uur alleen gevlieg het gedurende die twaalf maande wat die datum van die applikasie voorafgaan. Die bewys, wat gewoonlik vir hierdie doel gevorder word, bestaan uit die vertoning van 'n skippersreisverslagboek waarin besonderhede van die reis aangeteken is, of uit 'n sertifikaat uitgereik deur 'n bevoegde outoriteit of persoon wat vir daardie doel deur die Posmeestergeneraal goedgekeur is.

- (b) 'n Applikant vir die hernuwing van 'n lisensie dieselfde bewys lewer ten opsigte van die afgelope twaalf maande, as in subparagraaf (a) vermeld is, of hy gebreke daarvan, die volgende vliegtuie toetse op bevestigende wyse uitvoer, en onder toesig van iemand, wat vir daardie doel deur die Posmeestergeneraal goedgekeur is.

- (i) Drie draaie van die syfer ag maak, en
(ii) drie neerdalings maak, en elke keer die vliegtuig eendelik tot stilstand bring binne 'n afstand van 50 tree van 'n punt, wat deur die applikant voor sy vertrek vasgestel is.

57. *Skipperslisensies vir Passasiers- of Goederevliegtuie*:—

- (a) Die maksimum tydperk gedurende welke 'n applikant vir die uitreiking of hernuwing van 'n lisensie, nie gevlieg het nie, en wat tog beskou kan word asof hy resente vliegondervinding gehad het, is ses maande.

- (b) 'n Applikant vir die uitreiking van 'n lisensie sal bewys moet lewer dat hy minstens 35 uur as skipper gevlieg het en dat hy alleen toesig oor die vliegtuig gehad het.

- (c) 'n Lisensie sal slegs uitgereik word vir sodanige tiepes van vliegtuie ten opsigte waarvan die applikant bewys kan lewer dat hy in staat is om dit te vlieg. Voorsiening kan egter in 'n lisensie gemaak word vir die insluiting van verdere tiepes, by die verskaffing van bewys, dat die houer van die lisensie in staat is om met daardie tiepes vliegtuie te vlieg.

- (d) 'n Applikant vir die hernuwing van 'n lisensie moet bewys lewer van resente redelike vliegondervinding op die klas vliegtuig, ten opsigte waarvan 'n hernuwing verlang word, en by gebreke van sodanige bewys, moet die praktiese toetse afgele word.

58. Met betrekking tot bepaling (b) van artikel 7 (1) van die regulasies en bepaling (b) tot artikel 8 (1) daarvan, kan 'n vliegtuig gevlieg word deur 'n persoon wat nie in besit van 'n skipperslisensie is nie, vir die doel om bevoeg te word vir die uitreiking van sodanige lisensie, mits die volgende vereistes nagekom word:—

- (i) Die vlug moet 'n aanvang neem van, plaasvind binne drie myl, en beëindig word by 'n gelisensieerde vliegbaan, 'n vliegbaan van die Suidafrikaanse Vliegmag of 'n vliegbaan onder toesig van die Posmeestergeneraal.
(ii) Voordat 'n lugreis onderneem word moet kennisgewing van die doel van die reis gegee word aan die persoon wat toesig het oor die vliegbaan vanwaar die reis 'n aanvang moet neem.
(iii) Geen passasiers mag vervoer word nie.

SKIPPERS VAN BALLONNE.

59. Die toetse en ondersoek in verband met die uitreiking van skippers-lisensies om ballon te vlieg is as volg:—

(1) *Praktiese Toetse*.

Die kandidate moet die volgende gesertifiseerde opstygings doen:

- (i) Gedurende die dag:
3 Stygings volgens instruksies.
1 Styging onder beheer en volgens instruksies.
1 Styging alleen in 'n ballon.
(ii) Gedurende die nag:
1 Styging alleen in 'n ballon.

Elke styging moet van 'n duur van minstens twee uur wees.

(2) *Technical Examination.*

- (a) Elementary aerostatics and meteorology.
- (b) General knowledge of a balloon and its accessories; inflation; rigging; management of an ascent; instruments; precautions against cold and high altitudes.
- (c) Map-reading and use of compass. Knowledge of rules as to lights and signals, and general rules for air traffic. Special rules for air traffic on and in the vicinity of aerodromes.
- (d) Practical knowledge of international air legislation.

Provided that, for the purpose of the grant of such licences—

- (i) persons who are qualified as Royal Air Force Kite Balloon Officers may be exempted from the above tests and examination except as regards the examination subjects specified in (c) and (d);
- (ii) a certificate issued by anybody approved by the Postmaster-General for the purpose may be accepted in lieu of the passing of the above examination if the Postmaster-General is satisfied that the qualifications required for the issue of such certificate were at least equivalent to the passing of each examination.

AIRSHIP PILOTS.

60. (1) There shall be three classes of airship pilots' licences:—
The holder of a third class licence is qualified to command any airship of less capacity than 200,000 cubic feet.
The holder of a second class licence is qualified to command any airship of less capacity than 700,000 cubic feet.
The holder of a first class licence is qualified to command any airship.

(2) A candidate for an airship pilot's licence must have fulfilled the conditions required for a pilot's licence to fly balloons.

(3) *Third Class Licence.*—The tests and examination for a third class licence shall be as follows:—

(i) *Practical Tests.*

- (a) Twenty certified flights (three of which shall be by night) in an airship, each flight being of at least one hour's duration. On at least four of these flights the candidate must have handled the airship himself under the supervision of the commanding officer of the airship, including ascent and landing, during the whole flight if the duration thereof does not exceed four hours, and during at least four hours if the flight is of longer duration.
- (b) One flight on a predetermined course of at least 70 miles, terminating with a night landing, and made with a duly authorized inspector on board.

(ii) *Technical Examination.*

- (a) Aerostatics and meteorology.
- (b) Physical and chemical properties of light gases and of materials used in the construction of airships.
- (c) General theory of airships.
- (d) Dynamic properties of moving bodies in air.
- (e) Elementary knowledge of internal combustion engines.
- (f) Elementary navigation; use of the compass; location of position.
- (g) Inflation, stowage, rigging, handling, controls, and instruments.
- (h) Knowledge of rules as to lights and signals, rules of the air, and rules for air traffic on and in the vicinity of aerodromes.
- (i) Practical knowledge of international air legislation.

Provided that persons who are qualified as Royal Air Force Airship Pilots may be exempted from the tests and examination for a third class licence except as regards the examination subjects specified in (h) and (i).

(4) *Second Class Licence.*—The tests and examination for a second class licence shall be as follows:—

- (i) *Practical Tests.*—To be eligible for a second class licence a candidate must be holder of a third class licence and have at least four months' service as a third class pilot on an airship, and also have completed at least ten flights as third class pilot in an airship of capacity above 200,000 cubic feet, on which he has handled the airship himself, including ascent and landing, under the supervision of the commanding officer of the airship, during the whole flight if the duration thereof does not exceed four hours, and during at least four hours if the flight is of longer duration.

(ii) *Technical Examination.*—Advanced knowledge of the subjects required for a third class licence.

(5) *First Class Licence.*—The tests and examination for the first class licence shall be as follows:—

- (i) *Practical Tests.*—To be eligible for a first class licence a candidate must be holder of a second class licence, have at least two months' service as a second class pilot on an airship, and also have completed at least five flights as second class pilot of an airship of greater capacity than 700,000 cubic feet, on which he has handled the airship himself, including ascent and landing, under the supervision of the commanding officer of the airship, during the whole flight if the duration thereof does not exceed four hours, and during at least four hours if the flight is of longer duration. Each flight must be at least of one hour's duration with a minimum of 15 hours for the five flights.

(ii) *Technical Examination.*—As stated above for a second class licence.

Provided that persons who are qualified as Royal Air Force Airship Pilots and have commanded airships of greater capacity than 200,000 cubic feet, may be exempted from the tests and examination for a first class licence except as regards the examination subjects specified in (h) and (i) of paragraph 60 (3) (ii).

(2) *Tegniese eksamen.*

- (a) Elementêre lugweegkuns en weerkunde.
- (b) Algemene kennis van 'n lugballon en sy toebehore, opblaas, takeling, bestuur van 'n styging, instrumente, voorsorgsmaatreëls teen koue en groot hoogtes.
- (c) Die lees van kaarte en gebruik van die kompas. Kennis van die reëls betreffende ligte en seine en die algemene reëls in verband met lugverkeer. Spesiale reëls betreffende lugverkeer op en in die nabyheid van vliegbane.
- (d) Praktiese kennis van die internasionale lugvaartregulasies. Mits, vir die doel van die uitreiking van sodanige lisensies—
(i) persone wat as vlieër-ballon offisiërs van die Koninklike Lugmag gekwalifiseer is, vrygestel kan word van die bogenoemde toetse en eksamens, behalwe die eksamenonderwerpe wat in (c) en (d) vermeld is;
(ii) 'n sertifikaat uitgereik deur enige liggaam wat vir daardie doel deur die Posmeestergeneraal goedgekeur is, kan in plaas van die affê van die bovermelde eksamen aangeneem word, indien die Posmeestergeneraal daarvan oortuig is, dat die vereiste kwalifikasies vir die uitreiking van die sertifikaat minstens gelykstaande met so'n eksamen is.

SKIPPERS VAN LUGSKEPE.

60. (1) Daar is drie soorte van lisensies vir skippers van lugskepe:—

- Die houër van 'n derde-klas lisensie is bevoeg om op te tree as bevelhebber oor 'n lugskip met 'n kapasiteit van minder as 200,000 kubieke voet.
- Die houër van 'n tweede-klas lisensie is bevoeg om op te tree as bevelhebber oor 'n lugskip met 'n kapasiteit van minder as 700,000 kubieke voet.
- Die houër van 'n eerste-klas lisensie is bevoeg om as bevelhebber oor enige lugskip op te tree.

(2) 'n Kandidaat vir 'n lisensie vir 'n skipper van 'n lugskip moet die vereistes van 'n skipperslisensie om ballonne te vlieg, nagekom het.

(3) *Derde-klas Lisensie.*—Die toetse en eksamens vir 'n derde-klas lisensie is as volg:—

(i) *Praktiese Toetse.*

- (a) Twintig gesertifiseerde lugreise in 'n lugskip (drie waarvan gedurende die nag moet wees). Elke lugreis moet minstens 'n uur aanhou. Op minstens vier sodanige lugreise moet die kandidaat self die lugskip, onder toesig van die bevelvoerende beampte, bestier, benewens opstyging en landing gedurende die gehele reis, mits die lugreis nie langer as vier uur aanhou nie, en gedurende minstens vier uur as dit langer duur.
- (b) Een lugreis langs 'n vasgestelde roete van minstens 70 myl, eindigende met 'n neerdaling gedurende die nag, en met 'n behoorlik gemagtigde inspekteur aan boord.

(ii) *Tegniese Eksamen.*

- (a) Lugweegkuns en weerkunde.
- (b) Fiesiese en gemiese eienskappe van ligte gasse, en van die materiale wat vir die bou van lugskepe gebruik word.
- (c) Algemene teorie insake lugskepe.
- (d) Dinamiese eienskappe van hemelse liggame.
- (e) Elementêre kennis van motors met inwendige verbranding.
- (f) Elementêre lugvaart, gebruik van kompas, vasstelling van posisie.
- (g) Opblaas, oplaai, takeling, hantering, kontrole en instrumente.
- (h) Kennis van die reëls betreffende ligte en seine, reëls insake die lugverkeer en reëls omtrent lugverkeer op en in die nabyheid van vliegbane.
- (i) Praktiese kennis van internasionale lugvaartwette.

Mits persone, wat as skippers van die Koninklike Lugmag gekwalifiseer is, vrygestel kan word van die toetse en eksamens vir 'n derde-klas lisensie, behalwe die eksamenonderwerpe wat in (h) en (i) gespesifiseer is.

(4) *Tweede-klas Lisensie.*—Die toetse en eksamens vir 'n tweede-klas lisensie is as volg:—

- (i) *Praktiese Toetse.*—Om vir 'n tweede-klas lisensie bevoeg te wees moet 'n kandidaat die houër van 'n derde-klas lisensie wees, en moet hy minstens vier maande diens gedoen het as derde-klas skipper van 'n lugskip; ook moet hy minstens tien lugreise afgelê het as derde-klas skipper in 'n lugskip, met 'n kapasiteit van meer as 200,000 kubieke voet, wat hy self bestuur het, benewens die opstyging en neerdaling, onder toesig van die bevelvoerende beampte van die lugskip, en gedurende die gehele lugreis, mits dat dit nie langer as vier uur was nie, en gedurende minstens vier uur as dit langer geduur het.

(ii) *Tegniese Eksamen.*—Meer uitgebreide kennis van die onderwerpe wat vir 'n derde-klas sertifikaat nodig is.

(5) *Eerste-klas Lisensie.*—Die toetse en eksamens vir 'n eerste-klas lisensie is as volg:—

- (i) *Praktiese Toetse.*—Om vir 'n eerste-klas lisensie bevoeg te wees, moet 'n kandidaat die houër van 'n tweede-klas lisensie wees, minstens twee maande diens gehad het as tweede-klas skipper op 'n lugskip, asook minstens vyf lugreise gemaak het as tweede-klas skipper van 'n lugskip met 'n groter kapasiteit as 700,000 kubieke voet, by watter geleentheid hy die lugskip alleen bestuur het, benewens die opstyging, en neerdaling onder toesig van die bevelvoerende beampte van die lugskip gedurende die gehele lugreis, mits dit nie langer as vier uur geneem het nie, en gedurende minstens vier uur as dit langer geduur het. Elke lugreis moet minstens 'n uur aanhou, met 'n minimum van 15 uur vir die vyf lugreise.
- (ii) *Tegniese Eksamen.*—Soas bovermeld vir 'n tweede-klas lisensie.

Mits persone, wat as skippers van lugskepe van die Koninklike Lugmag gekwalifiseer het, en die bestuur gehad het van lugskepe met 'n groter kapasiteit as 200,000 kubieke voet, vrygestel kan word van die toetse en eksamens vir 'n eerste-klas lisensie, behalwe die eksamenonderwerpe wat in (h) en (i) van paragraaf 60 (3) (ii) vermeld is.

NAVIGATORS.

61. (1) There shall be two classes of licences to navigate aircraft.

(2) A candidate for a second class licence to navigate aircraft will be required to produce proofs of competency in the practice and theory of the subjects specified in Schedule A below. He will also be required to produce satisfactory proof of having had at least two years' air experience, during which at least 300 hours must have been spent in the air.

(3) A candidate for a first class licence to navigate aircraft will be required to produce proofs of competency in the practice and theory of the subjects specified in Schedule A and B below. He will also be required to produce satisfactory proof of having had at least four years' air experience during which at least 600 hours must have been spent in the air, not less than 100 hours of this being experience of navigation in the air and not less than 15 hours being air experience in night-flying.

(4) In this paragraph the expression "air experience" means experience as an operative member of the crew of an aircraft.

SCHEDULE A.

- (i) Form of the earth, its divisions and their notation.
- (ii) Maps and charts, how to read and use them; properties of different projections.
- (iii) Earth's magnetism; compasses, their construction, use, and adjustment.
- (iv) Flight by dead reckoning, with the use of instruments for the measurement and calculation of the elements of the triangle of velocities.
- (v) Navigation by radiogoniometric bearings; methods of fixing the position of an aircraft, with the application of the necessary corrections.
- (vi) International air legislation; regulations for the prevention of collision at sea; publications for the assistance of navigators.
- (vii) Meteorology; knowledge of meteorological elements and observations; arrangements for the issue of meteorological reports for aviation; principles of forecasting; construction and interpretation of synoptic charts; climatology.

SCHEDULE B.

- (i) Form of the earth; mathematical calculation of the various elements, i.e. "the sailings," to obtain course and distance.
- (ii) Maps and charts; principles of construction of the common forms of projection.
- (iii) Tides; elementary theory and prediction by the aid of tables.
- (iv) Astronomical navigation; various methods of fixing the position of an aircraft, with the use and care of tables, diagrams, and instruments for the solution of this problem; knowledge of the mathematics involved.
- (v) Meteorology; more advanced knowledge of the subjects detailed under Schedule A.

SECTION IX.—LICENSED AERODROMES.

62. With reference to Article 13 of the regulations, applications for aerodrome licences should be made to the Secretary, Civil Air Board, General Post Office, Pretoria, by whom application forms will be supplied on demand.

63. Licensed aerodromes are divided into two main categories:—

- (a) Aerodromes licensed for use only by the licensee and by individuals specifically authorized by him.
- (b) Aerodromes licensed for public use.

64. Aerodromes are licensed either for all types of aircraft or for certain specified types.

65. Adequate first aid appliances must be kept at all licensed aerodromes.

SECTION X.—GENERAL.

66. In these directions "Postmaster-General" includes, in relation to any purpose of these directions, any person authorized by the Postmaster-General for that purpose.

67. These directions may be cited as the Air Navigation Directions, 1927 (A.N.D. 2).

68. These directions shall come into operation on the 1st August, 1927.

STUURMANNE.

61. (1) Daar is twee soorte lisensies vir stuurmanne van lugvaartuie.

(2) 'n Kandidaat vir 'n tweede-klas lisensie vir die bestuur van 'n lugvaartuig moet bewys lewer van bevoegdheid in die praktyk en teorie van die onderwerpe, wat in die Bylae A hieronder vermeld is. Ook moet hy bevredigende bewys lewer, dat hy minstens twee jaar lugondervinding gehad het, gedurende welke tyd hy minstens 300 uur in die lug deurgebring het.

(3) 'n Kandidaat vir 'n eerste-klas sertifikaat vir die bestuur van 'n lugvaartuig moet bewys lewer van bevoegdheid in die praktyk en teorie van die onderwerpe wat in Bylae A en B hieronder vermeld is. Ook moet hy bevredigende bewys lewer dat hy minstens vier jaar lugondervinding gehad het, gedurende welke tyd hy minstens 600 uur in die lug deurgebring het, waarvan 100 uur met lugvaartreise deurgebring is, en minstens 15 uur ondervinding op nagreise.

(4) In hierdie paragraaf beteken die uitdrukking "lugondervinding" sodanige ondervinding as werkende lid van die bemanning van 'n lugvaartuig.

BYLAE A.

- (i) Vorm van die aarde; afdelings daarvan en aantekeninge van sodanige afdelings.
- (ii) Kaarte—hoe om dit te lees en daarvan gebruik te maak; eienskappe van verskillende projeksies.
- (iii) Aantrekkingskrag van die aarde; kompas, die vervaardiging, gebruik en verstelbaarheid daarvan.
- (iv) Vlug per gegiste bestek, met gebruik van die instrumente vir die afmeting en berekening van die elemente van die driehoek van snelhede.
- (v) Lugvaart deur radiogoniometrie waarnemings; metodes om die posisie van 'n lugvaartuig vas te stel, met toepassing van die nodige verbeterings.
- (vi) Internasionale lugwetgewing; regulasies vir die voorkoming van botsings op see, publikasies vir die hulp van stuurmanne.
- (vii) Weerkunde; kennis van meteorologiese elemente en waarnemings, skikings vir die uitgee van meteorologiese rapporte vir die lugvaart; grondbeginsels van weer-voorspellings; vervaardiging en uitlegging van sinoptiese kaarte; klimaatkunde.

BYLAE B.

- (i) Vorm van die aarde, matematiese berekening van die verskillende elemente, b.v. die "sailings" vir die bepaling van koers en afstand.
- (ii) Kaarte: grondbeginsels van die bou van gewone vorms van projeksie.
- (iii) Eb en vloed, elementêre teorie en voorspelling deur middel van tabelle.
- (iv) Astronomiese lugvaart; verskillende metodes om die posisie van 'n lugvaartuig vas te stel, met die hulp en inagneming van tabelle, tekenings en instrumente vir die oplossing van hierdie probleem, kennis van matematiek ingesluit.
- (v) Weerkunde; meer gevorderde kennis van die vakke, in Bylae A aangegee.

AFDELING IX.—GELISENSIEERDE VLEGBANE.

62. Met betrekking tot artikel 13 van die regulasies, moet applikasies vir vliegbaanlisensies gerig word aan die Sekretaris, Siviele Lugraad, Hoofposkantoor, Pretoria, by wie applikasievorms, op aanvraag verkrygbaar is.

63. Gelisensieerde vliegbane is in twee hoofkategorieë verdeel:

- (a) Vliegbane gelisensieer slegs vir gebruik van die lisensiehouer en van spesiaal deur hom gemagtigde persone.
- (b) Vliegbane gelisensieer vir openbare gebruik.

64. Vliegbane is gelisensieer óf vir alle soorte lugvaartuie óf vir sekere vasgestelde tipes.

65. Voldoende eerste hulpmiddels moet in alle gelisensieerde vliegbane aanwesig wees.

AFDELING X.—ALGEMEEN.

66. In hierdie voorskrifte beteken "Posmeestergeneraal," met betrekking tot die doel van hierdie voorskrifte, tewens enige persoon deur die Posmeestergeneraal vir daardie doel gemagtig.

67. Hierdie voorskrifte kan aangehaal word as die Lugvaartvoorskrifte, 1927 (L.V. 2).

68. Hierdie voorskrifte tree in werking op 1 Augustus 1927.