

416

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 18 grudnia 1965 r.

w sprawie prowadzenia poszukiwań i akcji ratowniczej cywilnych statków powietrznych.

Na podstawie art. 50 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 31 maja 1962 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1.

Przepisy ogólne.

§ 1. 1. Poszukiwania i akcję ratowniczą, w razie zagrożenia lub wypadku cywilnego statku powietrznego albo zagrożenia bezpieczeństwa lub przymusowego lądowania takiego statku poza lotniskiem, prowadzą na obszarze Polski oraz na Morzu Bałtyckim wojskowe organy, wyznaczone przez Ministra Obrony Narodowej.

2. Cywilne organy ruchu lotniczego, terenowe organy administracji państwowej, jednostki służby zdrowia i ochrony przeciwpożarowej oraz jednostki gospodarki społecznej obowiązane są współdziałać z wojskowymi organami w zakresie przeprowadzanych przez te organy poszukiwań i akcji ratowniczej cywilnych statków powietrznych, a w szczególności udzielać im pomocy przez oddanie na niezbędny okres czasu posiadanych sił i środków ratowniczych.

3. W poszukiwaniach i akcji ratowniczej na Morzu Bałtyckim, przedsiębiorstwo państwowe Polskie Ratownictwo Okrętowe w Gdyni współpracuje bezpośrednio z wojskowymi organami ratownictwa lotniczego na zasadach określonych w odrębnych porozumieniach.

4. Prowadzenie poszukiwań i akcji ratowniczej cywilnych statków powietrznych na Morzu Bałtyckim nie może naruszać w tym zakresie umów międzynarodowych, których Polska jest stroną.

§ 2. Poszukiwania i akcja ratownicza cywilnych statków powietrznych obejmują przede wszystkim poszukiwania i udzielanie pierwszej pomocy poszkodowanym w zakresie zależnym od okoliczności oraz zabezpieczenie sprzętu lotniczego, dokumentów i ładunku statku powietrznego do czasu przybycia na miejsce wypadku przedstawicieli eksploatującego statek powietrzny.

§ 3. 1. Wzywaniem właściwych organów wojskowych do wszczęcia poszukiwań i akcji ratowniczej w wypadkach określonych w § 1 ust. 1 należy do:

- 1) wojskowych organów ruchu lotniczego — w stosunku do wszystkich statków powietrznych,
- 2) cywilnych organów ruchu lotniczego — w stosunku do wszystkich statków powietrznych wykonujących loty w przestrzeniach powietrznych kontrolowanych oraz w stosunku do znanych tym organom cywilnych statków powietrznych wykonujących loty poza tymi przestrzeniami w polskim rejonie informacji powietrznej,
- 3) zarządzającego lotniskiem — w stosunku do wszystkich statków powietrznych wykonujących loty w rejonie r dorowanym lotniska oraz znanych mu cywilnych statków powietrznych wykonujących loty w polskim rejonie informacji powietrznej, z wyjątkiem przestrzeni powietrznych kontrolowanych,

4) organów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz zarządzającego lotniskiem, jak również organów Milicji Obywatelskiej i innych organów administracji państwowej oraz do eksploatującego statek powietrzny — w razie odebrania od jakiegokolwiek statku powietrznego wezwania o pomoc lub otrzymania z innych źródeł wiadomości, że statkowi takiemu zagraża niebezpieczeństwo lub że uległ on wypadkowi.

2. Wezwanie powinno w miarę możliwości zawierać dane dotyczące sytuacji cywilnego statku powietrznego, a w szczególności określać:

- 1) znak rozpoznawczy i typ cywilnego statku powietrznego,
- 2) pozycję cywilnego statku powietrznego,
- 3) czas określenia pozycji,
- 4) rodzaj niebezpieczeństwa grożącego cywilnemu statkowi powietrznemu,
- 5) kierunek lotu,
- 6) zamiar dowódcy statku powietrznego co do dalszego postępowania,
- 7) liczbę pasażerów i załogę,
- 8) rodzaj żądanej pomocy.

3. Wezwanie zgłaszają:

- 1) cywilne organy ruchu lotniczego i zarządzający lotniskiem, używając przede wszystkim środków bezpośredniej łączności istniejącej między cywilnymi a wojskowymi organami ruchu lotniczego,
- 2) organy określone w ust. 1 pkt 4, używając najbardziej dogodnych środków łączności służbowej albo sieci telefonicznej użytku publicznego przy użyciu hasła „Ratunek”.

4. W razie powstania okoliczności uzasadniających odwołanie wezwania stosuje się odpowiednio przepisy ust. 1—3.

§ 4. 1. Organ wojskowy współdziała, w miarę możliwości technicznych, w poszukiwaniach i w akcji ratowniczej polskiego lub obcego cywilnego statku powietrznego wykonywanych przez państwa sąsiadujące z Polską, jeżeli zajdzie potrzeba włączenia się do takich działań.

2. Wzięcie udziału w działaniach określonych w ust. 1 następuje na wezwanie właściwego organu prowadzącego poszukiwania i akcję ratowniczą państwa sąsiadującego z Polską lub z własnej inicjatywy organu wojskowego po uzgodnieniu współdziałania z tym organem zainteresowanego państwa.

3. Utrzymanie łączności pomiędzy organami wojskowymi a właściwymi organami państw sąsiadujących z Polską (ust. 2) przy wspólnym przeprowadzaniu poszukiwań i akcji ratowniczej statków powietrznych odbywa się za pośrednictwem Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie (ACC-Warszawa).

§ 5. 1. Organ wojskowy informuje Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie o rozpoczęciu, przebiegu, przerwaniu lub zakończeniu poszukiwań i akcji ratowniczej każdego cywilnego statku powietrznego, a w ciągu 14 dni po zakończeniu tych działań przekazują mu sprawozdanie, zawierające w szczególności dane określone w ust. 3 pkt 1, 4, 5 i 6.

2. Na podstawie danych otrzymanych od wojskowego organu Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie prowadzi ewidencję poszukiwań i akcji ratowniczych cywilnych statków powietrznych.

3. Ewidencją należy objąć:

- 1) znak rejestracyjny i typ cywilnego statku powietrznego,
- 2) nazwę (nazwisko i imię) oraz siedzibę (adres) właściciela (eksploatującego) cywilnego statku powietrznego,
- 3) zadanie wykonywanego lotu,
- 4) datę, miejsce i czas trwania poszukiwań i akcji ratowniczej,
- 5) wyniki poszukiwań i akcji ratowniczej z podaniem orientacyjnie wielkości strat w ludziach, sprzęcie lotniczym, ładunku i spowodowanych szkód na ziemi,
- 6) rodzaj i ilość użytych środków ratowniczych.

Rozdział 2.

Tryb postępowania przy poszukiwaniach i akcji ratowniczej.

§ 6. 1. Za zagrożenie bezpieczeństwa cywilnego statku powietrznego w locie uważa się sytuację, w której okoliczności wskazują, że statkowi powietrznemu i osobom znajdującym się na jego pokładzie może zagrazić lub zagraża niebezpieczeństwo i może być mu potrzebna pomoc. Stopień zagrożenia określają następujące fazy zagrożenia:

- 1) faza niepewności, oznaczająca sytuację, w której powstały okoliczności pozwalające przypuszczać, że cywilnemu statkowi powietrznemu może zagrażać niebezpieczeństwo,
- 2) faza alarmu, oznaczająca sytuację, w której istnieje uzasadniona obawa co do bezpieczeństwa cywilnego statku powietrznego i osób znajdujących się na jego pokładzie,
- 3) faza niebezpieczeństwa, oznaczająca sytuację, w której istnieje pewność, że cywilnemu statkowi powietrznemu i osobom znajdującym się na jego pokładzie zagraża nieuniknione niebezpieczeństwo lub że istnieje sytuacja wymagająca natychmiastowej pomocy.

2. Organy wojskowe lub cywilne organy ruchu lotniczego po otrzymaniu zawiadomienia o zagrożeniu bezpieczeństwa cywilnego statku powietrznego ustalają przede wszystkim stopień zagrożenia i postępują tak, jak tego wymaga dana faza zagrożenia.

§ 7. 1. Podczas trwania fazy niepewności organy wojskowe i cywilne organy ruchu lotniczego ściśle ze sobą współpracują w celu szybkiego dokonania oceny wpływających wiadomości.

2. Z chwilą nastąpienia fazy alarmu organ wojskowy stawia w stan gotowości wojskowy sprzęt ratownictwa lotniczego, powiadamiając o tym Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie.

3. Z chwilą nastąpienia fazy niebezpieczeństwa organ wojskowy wszczyna poszukiwania i akcję ratowniczą po uprzednim, możliwie jak najbardziej dokładnym, ustaleniu pozycji statku powietrznego potrzebującego pomocy, powiadamiając o wszczęciu działań Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie.

4. W wypadku określonym w ust. 3 Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie obowiązane jest zawiadomić:

- 1) eksploatującego cywilny statek powietrzny, znajdujący się w niebezpieczeństwie, o stopniu zagrożenia i informować go bieżąco o przebiegu działań,
- 2) centra koordynacji ratownictwa lotniczego państw sąsiadujących z Polską, których pomoc może być potrzebna lub które mogą być zainteresowane w przebiegu działań,

3) centralny organ ruchu lotniczego państwa, do którego rejestru jest wpisany zagrożony cywilny statek powietrzny,

4) polski organ państwowy powołany do badania wypadków cywilnych statków powietrznych.

5. Jeżeli pozycja cywilnego statku powietrznego znajdującego się w fazie niebezpieczeństwa nie jest znana, należy postępować w sposób następujący:

- 1) jeżeli istnieje pewność, że zagrożony cywilny statek powietrzny znajduje się w polskiej przestrzeni powietrznej, Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie żąda od organów wojskowych niezwłocznego wszczęcia poszukiwań i akcji ratowniczej,
- 2) jeżeli istnieje pewność, że zagrożony cywilny statek powietrzny znajduje się lub może wkrótce znaleźć się w przestrzeni powietrznej państwa sąsiadującego z Polską, Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie żąda wszczęcia poszukiwań i akcji ratowniczej (pkt 1), a ponadto powiadamia organ służby ruchu lotniczego państwa sąsiadującego z Polską zainteresowanego tymi działaniami w celu podjęcia odpowiednich poszukiwań i akcji ratowniczej i uzgadnia z nim, która ze stron obejmie koordynowanie tych działań, z tym że Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie obejmuje koordynację działań w porozumieniu z właściwym organem wojskowym, jeżeli cywilny statek powietrzny:

a) po ostatnio nadanym meldunku pozycyjnym znajdował się na jego obszarze,

b) zdażał do jego obszaru, a ostatnio podana pozycja wypadła w pobliżu granicy dwóch obszarów poszukiwań i akcji ratowniczej.

6. Jeżeli prowadzenie poszukiwań i akcji ratowniczej wymaga współdziałania centrów koordynacji ratownictwa lotniczego państw sąsiadujących z Polską, koordynacja tych działań należy do Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie, jeżeli:

1) działania odbywają się w granicach polskiego rejonu informacji powietrznej,

2) polska służba ratownictwa lotniczego pierwsza podjęła działania, a akcja ma się odbywać w obszarze, w którym nie działa żadne centrum koordynacji ratownictwa lotniczego państw sąsiadujących z Polską albo w którym oprócz polskiego działają centra koordynacji innych państw sąsiadujących z Polską.

7. Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie, koordynując poszukiwania i akcję ratowniczą, powinno informować o wszelkich okolicznościach zagrożenia i dalszym rozwoju sytuacji centra koordynacji ratownictwa lotniczego związane z planowaną trasą lotu zagrożonego cywilnego statku powietrznego, których obszary leżą w promieniu działania tego statku powietrznego, obliczonym na podstawie jego ostatniej znanej pozycji.

8. Organy wojskowe, kierujące poszukiwaniami i akcją ratowniczą, powinny przekazywać Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie informacje o prowadzonych działaniach w celu przekazania tych informacji zagrożonemu cywilnemu statkowi powietrznemu. Jeżeli działania prowadzone są poza granicami polskiego rejonu informacji powietrznej, informacje te Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie powinno przekazać organom ruchu lotniczego, właściwym dla rejonu informacji powietrznej, w którym wykonuje lot zagrożony cywilny statek powietrzny, dla którego została ogłoszona faza niebezpieczeństwa.

§ 8. 1. Jeżeli podczas trwania fazy niepewności lub fazy alarmu Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie zostało powiadomione, że zagrożenie ustało, powinno

pointformować o tym wszystkie organy i centra koordynacji ratownictwa lotniczego państw obcych, które uprzednio były powiadomione lub zaalarmowane o powstaniu zagrożenia.

2. Jeżeli podczas trwania fazy niebezpieczeństwa Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie zostało powiadomione, że zagrożenie ustało, powinno pointformować o tym centra koordynacji ratownictwa lotniczego państw obcych, które uprzednio powiadomiło lub zaalarmowało o powstaniu fazy niebezpieczeństwa.

3. Jeżeli działania podjęte wspólnie z centrami koordynacji ratownictwa lotniczego państw obcych powinny być zakończone, Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie powiadamia o tym zainteresowane centra koordynacji ratownictwa lotniczego tych państw.

Rozdział 3.

Tryb postępowania dowódców cywilnych statków powietrznych.

§ 9. 1. Gdy cywilny statek powietrzny znajduje się w sytuacji niebezpiecznej, powodującej konieczność lądowania (wodowania), dowódca statku obowiązany jest natychmiast zawiadomić o tym, w sposób i na częstotliwościach ustalonych w przepisach w sprawie łączności lotnictwa cywilnego, radiostację kontroli ruchu lotniczego, z którą w danej chwili utrzymuje łączność; równocześnie z nadaniem zawiadomienia załoga cywilnego statku powietrzego powinna strzelać, w krótkich odstępach czasu, rakietę czerwonego koloru (gwiazdziste lub na spadochronach) dla zwrócenia uwagi statków znajdujących się w pobliżu.

2. Dowódca cywilnego statku powietrzego, który przejął drogą radiową sygnał o niebezpieczeństwie lub zawiadomienie o zagrożeniu, powinien:

- 1) nanieść na mapę pozycję statku powietrzego, będącego w niebezpieczeństwie, jeżeli została ona podana, i przekazać ją niezwłocznie organowi ruchu lotniczego, z którym utrzymuje łączność.
- 2) dokonać, jeżeli to możliwe, określenia kierunku na stację wzywającą pomocy.
- 3) skierować swój lot, jeżeli uzna to za możliwe, ku pozycji podanej w sygnale o niebezpieczeństwie lub w zawiadomieniu o zagrożeniu.
- 4) zawiadomić organ ruchu lotniczego, z którym utrzymuje łączność, o podjętych czynnościach (pkt 2 i 3) i oczekiwać instrukcji.

3. Dowódca cywilnego statku powietrzego, który zobaczył statek powietrzny znajdujący się w niebezpieczeństwie, powinien:

- 1) obserwować ten statek dopóty, dopóki jest to konieczne lub dopóki może utrzymać się w jego pobliżu,
- 2) dołożyć wszelkich starań, aby dokładnie ustalić pozycję statku, jeżeli nie jest ona znana,
- 3) podać organowi ruchu lotniczego, z którym utrzymuje łączność, informacje dotyczące:
 - a) pozycji zagrożonego statku, wyrażonej we współrzędnych geograficznych albo przez odległość i kierunek geograficzny od wyraźnego punktu terenowego,
 - b) czasu (GMT) dokonania obserwacji,
 - c) typu zagrożonego statku, jego znaków rozpoznawczych oraz stanu, w jakim się znajduje,
 - d) liczby zaobserwowanych rozbitków,
 - e) liczby rozbitków pływających na wodzie,
 - f) przypuszczalnego stanu fizycznego rozbitków,

4) działać według instrukcji otrzymanych od organu ruchu lotniczego.

4. Dowódca cywilnego statku powietrzego, który pierwszy przybył na miejsce wypadku, chociażby nie mógł nawiązać łączności z organem ruchu lotniczego, powinien objąć kierownictwo nad działaniem innych cywilnych statków powietrznych, które przybyły na miejsce wypadku, do czasu, kiedy na podstawie porozumienia przekaze to kierownictwo dowódcy cywilnego statku powietrzego, który będzie mógł zapewnić łączność w danych okolicznościach.

Rozdział 4.

Środki alarmowania i działania.

§ 10. 1. Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa — Okęcie powinno posiadać bezpośrednią łączność telefoniczną z wojskowym organem, odpowiedzialnym za uruchomienie systemu ratownictwa lotniczego.

2. Organ ruchu lotniczego działający na lotnisku kontrolowanym alarmuje wojskowy organ, odpowiedzialny za uruchomienie systemu ratownictwa lotniczego, za pośrednictwem Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie.

3. Kierownicy lotów działający na lotniskach nadzorowanych alarmują wojskowy organ, odpowiedzialny za uruchomienie systemu ratownictwa lotniczego, za pośrednictwem właściwego strefowego lub rejonowego ośrodka koordynacji ruchu lotniczego.

§ 11. Statek powietrzny, przystosowany do poszukiwań i akcji ratowniczej, powinien posiadać środki do nadawania i odbierania sygnałów na częstotliwościach radiowych niebezpieczeństwa oraz na innych częstotliwościach ustalonych przez właściwy organ wojskowy w uzgodnieniu z Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego Warszawa-Okęcie.

§ 12. 1. Pojemniki i paczki, zawierające zaopatrzenie przeznaczone do zrzucania dla rozbitków, powinny posiadać oprócz oznaczenia ich zawartości napisem lub symbolem drukowanym również oznaczenia ich zawartości — w kształcie pasów według następującego kodu:

- 1) pas czerwony — środki lecznicze i pierwszej pomocy,
- 2) pas niebieski — żywność i woda,
- 3) pas żółty — koce i odzież ochronna,
- 4) pas czarny — różne, jak np. piecyki, siekiery, kompasy, naczynia kuchenne.

2. Jeżeli pojemnik lub paczka zawiera różne przedmioty wymienione w ust. 1, na pojemniku lub w paczce umieszcza się wszystkie oznaczenia kodu odpowiadające ich zawartości.

3. Pojemniki i paczki powinny zawierać instrukcje, dotyczące sposobu użycia zaopatrzenia określonego w ust. 1, wydrukowane co najmniej w języku polskim, rosyjskim i angielskim.

§ 13. 1. Jeżeli dowódca poszukującego statku powietrzego uzna za konieczne skierowanie statku morskiego (rzecznego) na miejsce, w którym znajduje się w niebezpieczeństwie statek powietrzny, powinien tego dokonać przez nadawanie dokładnych instrukcji drogą radiową lub przez zrzucenie meldunku.

2. Jeżeli przekazanie instrukcji w sposób ustalony w ust. 1 nie jest możliwe, dowódca poszukującego statku powietrzego kieruje statek morski (rzeczny) na miejsce, w którym znajduje się zagrożony statek powietrzny, za pomocą wykonywania kolejno następujących manewrów:

- 1) co najmniej jednego okrążenia statku morskiego (rzecznego),

2) przecięcia kursu statku morskiego (rzecznego) blisko przed dziobem, na małej wysokości z równoczesnym zwiększaniem i zmniejszaniem obrotów silników lub skoku śmigieł,

3) skierowania lotu w kierunku, w którym statek morski (rzeczny) powinien podążać.

3. Jeżeli poszukujący statek powietrzny wykonuje przełot za rufą statku morskiego (rzecznego) w poprzek jego kursu na małej wysokości, z równoczesnym zwiększaniem i zmniejszaniem obrotów silników lub skoku śmigieł, oznacza to, że pomoc ze strony statku morskiego (rzecznego), którego te sygnały dotyczą, nie jest już potrzebna.

4. W sygnalizacji morskiej obowiązują:

- 1) dla potwierdzenia odebrania sygnałów (instrukcji):
 - a) podniesienie flagi kodowej (pionowe pasy białe i czerwone) do szczytu,
 - b) nadawanie znakami kodu Morse'a serii liter „T” przy pomocy lampy sygnałowej,
 - c) zmiana kursu,
- 2) dla wskazania niemożności zastosowania się do sygnałów (instrukcji):
 - a) podniesienie flagi kodowej „N” (biało-niebieska szachownica),
 - b) nadawanie znakami kodu Morse'a serii liter „N”.

§ 14. 1. Kod sygnałów wzrokowych „ziemia — powietrze” dla użytku rozbitków ustala załącznik nr 1 do niniejszego zarządzenia.

2. Przy korzystaniu z kodu należy w miarę możliwości:

- 1) układać znaki przy pomocy dostępnych na miejscu środków, jak np. paski tkaniny, materiał spadochronów, kawałki drewna, kamienie itp., wydeptywać znaki na ziemi lub malować je na ziemi olejami; wysokość znaku nie powinna być zasadniczo mniejsza od 2,5 m,
- 2) układać znaki dokładnie w sposób wskazany w kodzie w celu uniknięcia mylenia ich z innymi sygnałami,
- 3) używać materiałów o kolorze jak najbardziej kontrastującym z podłożem.

3. Oprócz stosowania kodu należy w miarę możliwości zwrócić uwagę różnymi innymi sposobami, jak np. nadawaniem przez radio, rakietami, dymem, światłem odbitym.

4. Kod sygnałów wzrokowych „ziemia — powietrze” dla użytku naziemnych jednostek prowadzących poszukiwania i akcję ratowniczą ustala załącznik nr 2 do niniejszego zarządzenia.

§ 15. Sygnały „powietrze — ziemia” są następujące:

- 1) jeżeli statek powietrzny ma przekazać informacje rozbitkom lub naziemnym jednostkom prowadzącym poszukiwania i akcję ratowniczą, a łączność radiowa nie jest możliwa — zrzucenie z pokładu statku meldunku lub urządzenia radiowego, które umożliwiłyby nawiązanie łączności,
- 2) jeżeli wyłożony na ziemi sygnał (§ 14) został przez statek powietrzny zrozumiany — zrzucenie rozbitkom lub naziemnym jednostkom prowadzącym poszukiwania i akcję ratowniczą meldunku o tym, a jeżeli to jest niemożliwe, poprzeczne kilkakrotne przechylenie statku powietrznego,
- 3) jeżeli wyłożony na ziemi sygnał nie został przez statek powietrzny zrozumiany — zrzucenie rozbitkom lub naziemnym jednostkom prowadzącym poszukiwania i akcję ratowniczą meldunku; jeżeli zrzucenie meldunku jest niemożliwe — niewykonanie poprzecznych przechyleń statku powietrznego (pkt 2) oznacza, że sygnał nie został zrozumiany.

Rozdział 5.

Przepisy końcowe.

§ 16. Traci moc zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 sierpnia 1958 r. w sprawie instrukcji alarmowej ratownictwa powietrzno-morskiego dla cywilnych statków powietrznych wykonujących loty nad Morzem Bałtyckim (Monitor Polski Nr 67, poz. 394).

§ 17. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1966 r.

Minister Komunikacji: *P. Lewiński*

Załącznik nr 1 do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 18 grudnia 1965 r. (poz. 416).

KOD SYGNAŁÓW WZROKOWYCH „ZIEMIA—POWIETRZE” DLA UŻYTKU ROZBITKÓW

Lp.	Znaczenie sygnałów	Sygnal kodowy
1	Potrzebny lekarz — poważnie ranni	I
2	Potrzebne lekarstwa	II
3	Nie możemy się poruszać	X
4	Potrzebna żywność i woda	F
5	Potrzebna broń i amunicja	V
6	Potrzebne mapy i amunicja	□

Lp.	Znaczenie sygnałów	Sygnal kodowy
7	Potrzebna lampa sygnalizacyjna, bateria i radio	I
8	Wskażcie kierunek, w którym mamy się poruszać	K
9	Udaję się w tym kierunku	↑
10	Będę próbował startować	▷
11	Statek powietrzny poważnie uszkodzony	□
12	Prawdopodobnie można bezpiecznie tutaj lądować	△
13	Potrzebne paliwo i olej	L
14	Wszystko w porządku	LL
15	Nie	N
16	Tak	Y
17	Nie zrozumiano	JL
18	Potrzebny mechanik	W

Załącznik nr 2 do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 18 grudnia 1965 r. (poz. 416).

KOD SYGNAŁÓW WZROKOWYCH „ZIEMIA—POWIETRZE” DLA UŻYTIKU NAZIEMNYCH JEDNOSTEK PROWADZĄCYCH POSZUKIWANIA I AKCJĘ RATOWNICZĄ

Lp.	Znaczenie sygnału	Sygnal kodowy
1	Działanie zakończone	LLL
2	Znaleźliśmy wszystkie osoby	LL
3	Znaleźliśmy tylko niektóre osoby	++
4	Nie możemy dalej kontynuować działania	XX
5	Podzieliliśmy się na dwie grupy. Udajemy się we wskazanym kierunku	↘
6	Otrzymaliśmy informacje, że statek powietrzny jest w tym kierunku	→→
7	Nic nie znaleziono. Poszukujemy dalej	NN