

KULKULAITOSTEN JA YLEISTEN TÖIDEN
MINISTERIÖ

ILMAILUTOIMISTO

Ilmailuviestijaosto

Helsinki

maalisk. 18 p:nä 1948.

N:o I.v./50.

Viite: -

Asia: Pöytäkirja.

Ilmailuviestijaosto lähettää oheisena tutustumista varten pöytäkirjan, joka on pidetty ilmailuviestijaoston järjestämässä neuvottelutilaisuudessa viime kuluneen joulukuun 8-9 päivinä Helsingissä

1 liite.

Ilmailuviestitarkastaja:


K. Blomqvist.

19/3/48 269
Suomen Radiosähköttäjaliitto r.y.,

Helsinki.

Kapteeninkatu 24 C.

Bqt/AP

Pöytäkirja Ilmailuviestijaoston järjestämästä neuvottelutilaisuudesta, joka pidettiin posti- ja lennätinhallituksen radiokonttorissa Helsingissä joulukuun 8-9 p:nä 1947. Läsnä neuvottelutilaisuudessa olivat ilmailuviestitoiminnan päällikkö, yli-insinööri E. Heino, ilmailuviestitarkastaja K. Blomqvist sekä ilmailuviestiasemien hoitajat V. Pihlava, O. Tuomi, O. Kauko, A. Suomi, N. Dolk, A. Mäkelä, A. Tuppurainen, O. Aalto ja O. Äärimaa.

1 §.

Yli-ins. E. Heino lausui osanottajat tervetulleiksi ja avasi neuvottelutilaisuuden luoden samalla katsauksen ilmailuviestilaitteiden kehitykseen sodan alkamisesta lähtien; vertaillen tällöin amerikkalaisten ja eurooppalaisten menetelmien käyttömahdollisuuksia vastaisuudessa sekä esitti mielenkiintoisia yksityiskohtia omassa maassamme toteutettavista parannuksista ilmailuviestitoiminnan alalla pysytellen niiden määrärahojen puitteissa, jotka em. tarkoitukseen on varattu. Tällöin saimme kuulla mm., että langallisten yhteyksien parantamiseksi tullaan lähiaikoina perustamaan muutamia uusia kaukokirjoitinkeskuksia (kaukokirjoitin-alakeskuksia), ensisijaisena tulevat tällöin kysymykseen Turku ja Vaasa. Turkuun tulee järjestettäväksi lävistinkone ja kaukokirjoitinyhteydet Poriin ja Maarianhaminaan. Turkuun tulee lisäksi - amerikkalaisten toivomuksesta - rakennettavaksi samanlainen sisäänlentomajakka kuin Malmilla parhaillaan rakenteilla oleva. Lähetinlaitteita, radiomajakoita ja asemarakennuksia on rakenteilla, joista osa on jo valmiina osan ollessa vielä suunnitteluasteella. Suurin vaikeus on suorien lankayhteyksien saamisessa, koska linjarakennuspuoli voi luovuttaa uusia linjapareja hyvin vähän tai ei juuri ollenkaan tulevan kahden vuoden aikana. Mutta mikäli uusia valmistuu, on lentoliikenteen tarpeet otettu huomioon.

2 §.

Neuvottelukokouksen puheenjohtajaksi valittiin ilmailuviestitarkastaja K. Blomqvist ja sihteeriksi O. Äärimaa.

3 §.

Ilmailuviestitarkastaja K. Blomqvist alusti kysymyksen lennonvarmennusalueiden viestiyhteyksistä. Tällöin todettiin, että on pikaisesti pyrittävä parantamaan nykyisiä langallisia ja radioyhteyksiä. Samalla kävi ilmi, ettei nykyinen lennonvarmennusaluejako joka kohdassaan ole onnistunut, koska nn. Kuopio kuuluu Vaasan lennonvarmennusalueeseen ja kuitenkin sillä ei ole mitään suoraa langallista yhteyttä Vaasaan. Kuopio joutuu lähettämään kaikki sanomansa lankateitse Vaasaan Helsingin kautta. Turun erottamista omaksi alueekseen olisi myös harkittava. Porissa todettiin sikäläisen lennonjohdon lähettävän QBI- ja QGO-sanomansa sotilasverkon kautta ja tästä johtuu, että sanomat myöhästyvät luvattoman paljon ja esim. lentoaseman oma suuntimo ei tiedä oman kentän QBI-tilanteesta.

Koska lankayhteyksien lisääminen tällä hetkellä ei ole mahdollista, oli kokous sitä mieltä, että radioyhteyksien parantamiseksi olisi saatava seuraavat radiolähettimet:

Turkuun:	sähkötyslähetin,	lyhytaalto
Poriin:	sähkötyslähetin,	lyhytaalto
Maarianhaminaan:	sähkötyslähetin,	lyhytaalto

Edellisten lisäksi olisi saatava:

Poriin:	puhelähetin
Tampereelle:	puhelähetin
Maarianhaminaan:	puhelähetin.

4 §.

Ilmailuviestitarkastaja K. Blomqvist esitteli suunnitelman sääviestityksen uudesta järjestelystä. Sen mukaan sääviestitys tulisi kokonaan omaan verkkoonsa samaan tapaan kuin Ruotsissa on jo osittain toteutettu. Suunnitelman toteuttamista haittaa kuten jo aikaisemmin on selvinnyt lankayhteyksien vähyys.

Kokous oli yksimielinen siitä, että lennonvarmennuksen kannalta em. toimenpide olisi mitä toivottavin.

5 §.

Keskusteltiin ns. lentosuunnitelmasanoman tarpeellisuudesta ja tarkoituksenmukaisuudesta. Oltiin yksimielisiä siitä, että lentosuunnitelmasanoma on tarpeellinen ja välttämätönkin

pitkillä reiteillä, mutta kotimaan reiteillä sen tarkoituksenmukaisuus on kyseenalainen. Viimemainitun perusteeksi seuraava:

- 1) koneet ajavat määrättyä reittiä ennakolta määrätyn aikataulun mukaisesti.
- 2) ICAO:n määräysten mukaisesti pitäisi PLN-sanoma lähettää niin hyvissä ajoin ennen koneen lähtöä, että siihen ehdittäisiin saada hyväksyminen myöskin vielä ennen koneen lähtöä.
- 3) Käytännössä kuitenkin on PLN-sanoma päässyt lähtemään vasta koneen lähdön aikoihin.
- 4) PLN pitkänä sanomana viivästyttää varsinaisten lähtösanomien viestitystä. Lisäksi sisältää suurelta osaltaan tunnettuja asioita, joiden viestitys ei ollenkaan olisi tarpeellista.

Edelläolevan johdosta kokous ehdottaa, että PLN-sanomat joko poistettaisiin tai lyhennettäisiin kotimaisessa liikenteessä. Lisäksi PLN-sanomakaavakkeet ovat epämukavia viestityksessä ja poikkeavat kooltaan muista sanomista.

6 §.

Kokous oli yhtä mieltä siitä, että jokaisella lentoasemalla tulee olla

- 1) lennonjohto
- 2) säähenkilökunta
- 3) viestihenkilökunta.

Olisi toisin sanoen päästävä siihen, ettei mitään näistä hoidettaisi sivutoimena. Samoin oltiin yksimielisiä siitä, että kaikkien toimihenkilöiden on oltava paikalla koko lentoaseman aukioloajan. - Viestihenkilöstön velvollisuutena ei ole lähteä hakemaan virkailijoita, jotka eivät ole paikalla. Jos jonkun virkailijan poissaolon takia koneelle ei voida toimittaa jotakin koneen pyytämää tietoa, ilmoitetaan tästä koneelle ja tehdään merkintä päiväkirjaan. Mikäli koneen ohjaaja pyytää sähköttäjältä tämän arviointia saa hän tehdä sen harkintansa mukaan, kuitenkin sillä varauksella, että hän on mahdollisesta vastuusta vapaa.

7 §.

Päätettiin, että kullakin lentoasemalla ilmailuviestiaseman hoitajat laativat lentoestekartan ja merkitsevät suunnitelmalaitteen kehään (astekehään) pahimmat lentoesteet selvästi näkyvällä tavalla ilmailuviestiaseman tarvetta varten, jot-

ta tarpeen vaatiessa voitaisiin lentokoneille ilmoittaa mahdollisista esteistä lentosuunnassa.

8 §.

Päätettiin, että eri lentoasemien kaukokirjoitinväyryydet komennetaan Helsingin Ilmailuviestikeskukseen oppiin vähintään 2 - 4 viikon ajaksi. Turun Ilmailuviestiaseman hoitajan pyynnöstä Turku tulee saamaan yhden viestittäjän lisää.

9 §.

Sen johdosta, että Aeron käyttämissä sähkösanomakäytöissä ei ole varattu minkäänlaista tilaa asemalla tehtäviä merkintöjä varten, päädyttiin siihen, että ilmailuviestiasemat toimittavat Aerolle samoja kaavakkeita kuin nykyisin annetaan meteon ja lennonjohdon käyttöön, samalla päästään yhdenmukaiseen sähkösanomakokoon.

10 §.

Ilmailuviestitarkastaja K. Blomqvist muistutti ICAO:n määräysten mukaisesta paikkatilaussähkeiden aikarajasta ja velvoitti ilmailuviestiasemien hoitajia huolehtimaan siitä, etteivät aseman virkailijat ota vastaan paikkatilaussähkeitä, joissa aika ylittää 72 tuntia.

11 §.

Ilmailuviestitarkastaja K. Blomqvist selvitti ns. "Torniradioyhteyttä": torniradioyhteys on tarkoitettu vain lähi-aluetta varten (n. 30 km säteellä), ei siis kenttien väliseen yhteydenpitoon. Torniradioyhteys ei vapauta lentokoneen sähköttäjää jatkuvasta kuunteluvalmiudesta. Torniradiota eivät sivulliset saa käyttää. Ilmailuviestiasemat eivät käytä puhejaksoja eivätkä myöskään kuuntele niitä.

12 §.

Yksityispuhelut valtion puhelimista. Ilmailuviestitarkastaja selvitteli mainittua kysymystä ja mainitsi, että lentoasemien päälliköt velvoitetaan huolehtimaan siitä, ettei valtion puhelimia käytetä yksityispuheluihin.

13 §.

Asemien aukioloaika. Ilmailuviestitarkastaja selvitti ilmailuviestijaoston kantaa asiassa ja mainitsi, ettei Ilmailuviestiasemaa saa sulkea ennen määräaikaa, vaikka päivän kuluessa ei olisi ollut yhtään lentoa. Lentojen jatkuessa aukioloajan yli on asema pidettävä auki niin kauan kuin liikenne ja lentoturvallisuus vaativat. Määräysten mukaan on asema pidettävä auki muinakin aikoina, mutta tulee ennakoilmoituksen lennosta olla annettu vähintään 10 tuntia ennen mainittua lentoa. Asema avataan myöskin **vaikka** siitä ei olisi tehty erillistä ennakoilmoitusta, mutta on tässä tapauksessa tehtävä ilmoitus ilmailuviestitarkastajalle toimenpiteitä varten. Ilmoitusten ylimääräisistä lennoista on tultava ilmailuviestiaseman hoitajalle lennonjohdon taholta.

14 §.

Kokous oli yksimielinen siitä, että kaikille ilmailuviestiasemille olisi hankittava tarpeelliset sanakirjat.

15 §.

Kenen tehtäväksi jää ulkolaiselle koneelle annettavaksi tarkoitetun suomenkielisen sanoman tai viestin kääntäminen. Katsotaanko se viestihenkilöstön velvollisuudeksi. Kuka on vastuussa mahdollisesta käännösvirheestä. Mainitut kysymykset esitti Vaasan ilmailuviestiaseman hoitaja O. Tuomi. Kokous ei tehnyt kysymyksessä ratkaisua, vaan ehdotti, että asia esitettäisiin joko Ilmailutoimiston tai sellaisen kokouksen ratkaistavaksi, jossa olisivat läsnä myös meteon ja lennonjohdon edustajat.

16 §.

Ilmailuviestitarkastaja palautti mieliin annetut määräykset lentoliikenteessä sattuneiden häiriöiden selvittämiseksi, joissa mm. mainitaan, että lennonvarmennuspäällikkö on kiireellisissä tapauksissa oikeutettu pyytämään ja saamaan otteen ilmailuviestiaseman liikennepäiväkirjasta. Vaikka tällainen ote olisi jo lähetetty, on siitä toimitettava

uudet otteet kahtena kappaleena ilmailuviestijaostolle, joka lähettää otteista toisen omalla lausunnollaan varustettuna edelleen ilmailutoimistolle. Mainituista määräyksistä keskusteltaessa kävi ilmi, etteivät lennonjohtajat pidä minkäänlaista kirjaa antamistaan määräyksistä ja torniradioyhteyksistään. Selvitystä vaativissa tapauksissa lennonjohtajat turvautuvat ilmailuviestiaseman päiväkirjaan ja laativat sen avulla muistivaraisten kertomuksen omasta toiminnastaan. Kokous ehdottaa, että mainittu epäkohta saatettaisiin ilmailutoimiston tietoon mahdollisia toimenpiteitä varten.

17 §.

Ilmailuviestitarkastaja ilmoitti, että 1.1.-48 alkaen on kaikkien ilmailuviestiasemien järjestettävä kuuntelu kansainvälisellä hätäjaksolla 6210 kj/s. Mikäli asemalla ei ole tarkoitukseen sopivaa vastaanotinta, on sellainen tilattava ilmailuviestijaostolta. Ne asemat, joilla ei ole mainitulla jaksolla omaa lähetintä, vastaavat normaalisella työjaksollaan.

18 §.

1.1.-48 alkaen tullaan posti- ja lennätinhallituksen kiertokirjeet lähettämään kaikille ilmailuviestiasemille. Toimenpide katsottiin tarpeelliseksi, koska erillään olevat asemat voivat niiden perusteella itse ratkaista monta asiaa, jotka muuten aiheuttaisivat turhia puhelinsoittoja ja kirjeenvaihtoa.

19 §.

Ilmailuviestitarkastaja ilmoitti, että ilmailuviestiasemien eri lähetinten jaksolukumittaukset, jotka Leppävaaran radioaseman aukioloajan muuttumisen johdosta jouduttiin keskeyttämään, on aloitettava uudelleen ja siten, että Helsingin lennonvarmennusalueen asemat suorittavat mittauksensa Leppävaaran radioaseman avulla ja pohjoisempana olevat asemat Vaasan ilmailuviestiaseman avulla. Mittaukset on suoritettava kerran viikossa.

20 §.

Keskusteltu lennonvarmennuslaitteiden tarkistuksesta. Suuntimislaitteet on nykyisin jokaisella siviili-ilmailun käy-

tössä olevalla lentokentällä. Samoin Bake-laitteita on jo usealla kentällä. Suuntimislaitteet on määrääjain tarkistettava tarkistuslentojen avulla, sama koskee Bakea. Nykyinen käytäntö Ilmavoimien koneiden suorittaessa tarkistukset on menettämässä merkityksensä sen johdosta, että mittauksia ei ole aina saatu juuri silloin, kun niitä olisi tarvittu, ja tulokset ovat käyneet epäluotettaviksi ilmeisesti sen johdosta, että tarkistushenkilökunta on vaihtunut.

Edelläolevan johdosta kokous oli yksimielinen siitä, että olisi mitä tärkeintä saada siviililentoasemien lennonvarmennus - radiolaitteitten tarkistuslentoja varten oma mitauslentokone, varustettuna kaikilla niillä radiolaitteilla, joita liikennelentokoneetkin käyttävät. Ja mittauksen suorittajiksi olisi aina saatava samat henkilöt.

21 §.

Jokaisella suuntimisasemalla otettava tarkistussuuntima kerran päivässä, mieluummin aamuisin muitten laitteitten joka-aamuisen tarkistuksen yhteydessä.

22 §.

Kokous oli yksimielinen siitä, että asemille olisi koetettava hankkia äänen taltioimislaitteet vaikeissa tilanteissa käytettäväksi. Samoin olisi äänentaltioimislaitteita saatava lennonjohtoihin puheliikenteen taltioimista varten.

23 §.

Keskusteltiin siitä, miten paljon suuntimia koneen on saatava esim. minuutissa. Tällöin todettiin, että muutamilla lentokonesähköttäjillä on taipumus kiihdyttää liikennettä tarpeettomasti ja esitettiin, että lentokoneiden olisi otettava suuntimia harkitusti ja niin, että myös moottori- ja paikkailmoitukset voitaisiin antaa oikealla hetkellä.

24 §.

Niillä lentoasemilla, joilla on erillinen puhelin-keskus, ovat nämä samoinkuin niitä hoitavat puhelinvälittäjät ilmailuviestiaseman hoitajan alaisia ja tulee puhelinvälittäjien toimittaa vuoroluettelonsa ilmailuviestiaseman hoi-

tajan hyväksyttäväksi.

25 §.

Keskusteltiin lentokoneiden lähettämistä yksityissähkösanomista (Annettiin mm. yksityiskohtaiset ohjeet sanomien kirjanpidosta ja tilittämisestä).

Kokous oli kuitenkin yksimielinen siitä, että yksityissähkösanomien lähettäminen koneista - valtiosähkösanomia lukuunottamatta - olisi kokonaan kiellettävä, koska niiden vastaanottaminen esim. vilkkaan lennonvarmistusliikenteen aikana on mahdotonta ja toisekseen muiden koneiden lennonvarmennuspalvelu joutuu niiden vastaanottamisen aikana vaarantetuksi. Lisäksi niiden edelleenlähettäminen useassa tapauksessa pakostakin viivästyy.

26 §.

Keskusteltaessa palkkauskysymyksestä todettiin yksimielisesti, että ilmailuviestiaseman henkilökunnan toiminnalle ei ole annettu sitä tunnustusta, joka sille kuuluu.

27 §.

Ulkomaisen liikenteen takia kokous oli yksimielinen, että virkapukuasia olisi mahdollisimman pian saatava ratkaisuun.

28 §.

Keskusteltaessa tilaston teosta, kävi ilmi, että eri ilmailuviestiasemat laskevat eri tavalla lentokoneille annetut ja lentokoneesta vastaanotetut turvallisuusviestit. Yhdenmukaisuuden vuoksi sovittiin seuraavasta menettelystä:

- a) lentokoneille annetuiksi TK-sanomiksi merkitään
 - 1) jokaista arr:ia kohden 2 sanomaa = 10 sanaa
 - 2) jokaista QAF:iä kohden 2 sanomaa = 10 sanaa.
- b) lentokoneista vastaanotetuiksi TK-sanomiksi
 - 1) jokaista arr:ia kohden 2 sanomaa = 20 sanaa
 - 2) jokaista QAF:iä kohden 2 sanomaa = 20 sanaa.

-29 §.

Yhteinen toivomus kokouksen osanottajilla oli se, että virkailjoille järjestettäisiin kunnolliset asunnot - ei parakkirakennuksia. Se samalla vähentäisi kuljetuksia ja lisäisi virkailijoiden viihtyisyyttä.

30 §.

Kokous katsottiin päättyneeksi 9.12.-47 klo 1600.

Helsingissä, joulukuun 9 päivänä 1947

O. Äärimaa.
Sihteeri.

K. Blomqvist.
Kokouksen puheenjohtaja.