

7.11.43.

**ÕHUVAAATLUSPOSTI**  
(ÕVP)  
**KOHUSED**

S 20461.

EESTI POLITSEIVALITSUSE IV PEAOSEKONNA VÄLJAANNE

TALLINN, 1943



# ÕHUVAAATLUSPOSTI

(ÕVP)

## KOHUSED

EESTI POLITSEIVALITSUSE IV PEASAKONNA VÄLJAANNE

TALLINN, 1943

Sf. 16157

Riigiraamatukogu

No. 10461

0



## SISUKORD:

	Lk.
I. Õhuvaatlusposti ülesanded ja tegevus . . . . .	5
II. Õhuvaatluse teostamine ja side:	
1. Lennuki avastamine ja tüübi määramine . . . . .	7
2. Lennu suuna määramine . . . . .	9
3. Lennu kõrguse määramine . . . . .	10
4. Sidepidamine . . . . .	11
5. Õhuvaatlusteate koostamine ja edasiandmine	11
Lisad: Nr. 1 — Andmed lennukite kohta õhuvaatluse teostamiseks . . . . .	13
Nr. 2 — Juhtnöörid telefoni käsitamiseks ÕVP-s . . . . .	17
Nr. 3 — Õhuvaatlusteateleht . . . . .	19



## I. Õhuvaatlusposti (ÕVP) ülesanded ja tegevus.

1. ÕVP ülesandeks on:

- a) toimetada õhuruumi katkestamatut vaatlemist ja kuulamist nii päeval kui öösi, eesmärgiga, avastada õhuvaenlane ja teatada sellest kindlaksmääratud kohtadesse;
- b) jälgida vastase langevarjurite allalaskmist ja
- c) registreerida tähelepanud valgustussignaale.

Vastase langevarjurite allalaskmisel teatada sellest viibimata ettenähtud ülemaile ja alarmeerida kohapealne Omakaitse rühm või kompani.

2. ÕVP alaline meeskond koosneb 4-st isikust, kellest üks on postivanem. ÕVP-s toimkonnas on korraga 2 isikut — vaatleja ja tema abi. Viimase puudumisel vaatleja täidab ka abi kohuseid.

Kui õhuvaatlusposti ülesanded on pandud mõne muu alalise vahiposti peale, siis võib ÕVP koosseis ka väiksem või suurem olla.

3. ÕVP meeskonna kohuseks on täita hoolsasti, täpselt, kiiresti ja tähelepanelikult temale käesolevas juhendis ettenähtud ülesandeid ja kasutada kokkuhoidlikult ÕVP varustust.

Ülesannete edukas täitmine nõuab ÕVP meeskonnalt töötamisel valju distsipliini. ÕVP meeskond peab meeles pidama, et õhuvaenlasest õigete teadete kiire kogumine ja ajaviitmatu edasiandmine on õhukaitse teostamiseks väga tähtis.

4. ÕVP töö edukus oleneb postivanema oskusest juhtida meeskonna tegevust ja pidada vajalikku distsipliini. ÕVP-vanema kohuseks on:

- hoolitseda, et postimeeskond võtaks osa kõigist postikoosseisule korraldatavaist praktilistest harjutustest;
- valvata posti korraliku töötamise järgi ja hoolitseda, et meeskond täidaks kohusetruult oma ülesandeid;
- korraldada tööjaotust posti meeskonna vahel, abistades ise meeskonda teadete edasiandmisel;
- hoolitseda posti varustuse ja sidevahendite korrasoleku, otstarbeka käsitlemise ja õigeaegse parandamise ning uuendamise eest;
- koostada tähtjalisi teatiseid ja hoolitseda, et nõutud andmed saadetakse edasi ettenähtud aegadel ja korras;
- võtta tarvitusele abinõud posti lähedusse maandunud vaenlase lennuki meeskonna kinnipidamiseks ja edasitoimetamiseks vastavate organite korraldusse;
- astuda aktiivselt võitlusse vastase langevarjuritega ning alarmeerida tarbekorral Omakaitse ja politsei üksused.

5. ÕVP vaateleja kohuseks on:

- toimkonda astumisel kontrollida varustuse (telefoni, ajanäitaja, teatelehe jne.) olemasolu ja korrasolekut ning hoolitseda, et nad oleksid kasutamiseks käepärast;
- toimkonnas olles asuda kogu aeg kindlaksmääratud kohal, toimetada õhuruumi vaatlemist ja lennukite müra kuulamist;
- lennukite ilmunisel määrata kindlaks nende ilmumise aeg, koht, arv, kuuluvus, lennusuund, kõrgus ja tegevus;



— teatada viibimata postivanemale lennukite maandumisest, signaliseerimisest, tulistamisest, pommitamisest, visktheadete ja langevarjurite allalaskmisest postirajoonis.

6. ÕVP vaatleja abi peamine ülesanne on teadete edasiandmine.

Tema kohuseks on:

- enne postile asumist kontrollida kellaaega;
- viibida vaatleja juures ja abistada teda õhuruumi vaatlemisel ja lennukite avastamisel;
- pärast lennukite kuuluvuse kindlaksmääramist koostada vaatlejalt saadud andmeil õhuvaatlusteade, rutata telefoni juurde ja anda teade edasi ÕVK-le või määratud kohta.

Arvestades õhuvaatluse väsitavust on vajalik, et vaatleja ja abi vahetaksid omavahel kohuseid.

7. ÕVP varustuse hulka kuuluvad:

- ajanäitaja;
- binokkel (muretsetakse võimaluse korral);
- kaart posti ümbruskonnast (möödus 1:50 000 või 1:25 000);
- ilmakaarte näitaja;
- lennuki kõrguse määramise vahend;
- õhuvaatlusposti kohused;
- juhtnöörid töötamiseks postil ja sideskeem ühes väljakutse korraga;
- toimkondlaste kohuste tabel;
- kirjutusabinõud.

Nimetatud varustus muretsetakse maleva staabi korraldusel. Ajanäitaja ja pliiatsi puudumisel ÕVP-s postimeeskond muretseb need ise.

## II. Õhuvaatluse teostamine ja side.

### 1. Lennuki avastamine ja tüübi määramine.

8. Lennuki avastamine toimub kuulamise ja vaatluse abil. Lennuki müra on kuulda keskmistes tingimustes kuni 12 km.



Kuuldes lennukite müra, vaatleja on kohustatud neid üles otsima. Lennukite leidmisel vaatleja on kohustatud määrama nende kuuluvuse, arvu, liigi või tüübi, asukoha, lennusuuna, kõrguse ja tegevuse. Täpsamat vaatlemist võimaldab binokkel.

Suurelt kauguselt on võimatu määrata lennukite kuuluvust riiklikkude tunnusmärkide järgi, seepärast vaatleja on kohustatud pöörama tähelepanu lennuki iseloomustavaile tunnuseile, arvule, lennusuunale jne., mis võimaldavad järeldada, kas õhus on oma või vastase lennukid.

Vaatlejad peavad hästi tundma oma lennukite iseloomustavaid tunnuseid.

9. Lennuk õhus võib olla vaatleja suhtes järgmistes asendites:
  - otseasendis, lennates vaatleja poole või eemaldudes temast;
  - külgasendis, möödudes vaatlejast paremalt või vasakult;
  - ülalasisendis, lennates vaatleja pea kohal.
10. Otse läheneva või eemalduva lennuki tüübi määramiseks vaatleja peab panema tähele:
  - kandepindade arvu (ühepinnaline, kahepinnaline);
  - mootorite arvu ja asetust (ühemootoriline, kahe-  
mootoriline, neljamootoriline jne.);
11. Kõrvalt mööduva lennuki tüübi määramiseks vaatleja peab panema tähele:
  - kandepindade arvu;
  - mootorite asetust.
12. Peakohast mööduva lennuki tüübi määramiseks vaatleja peab panema tähele:
  - mootorite arvu ja asetust;
  - pommide olemasolu lennuki all (kui näeb).
13. Lennuki tüübi määramisel vaatlejal ei tule piirduda ainult lisas nr. 1 toodud iseloomustavate tunnuste selgitamisega, vaid ta peab panema tähele ka muid vaadeldava lennuki iseärasusi.

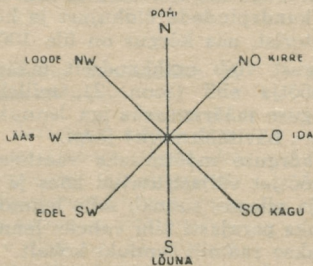
14. Vaadeldud lennuki iseloomustavaid tunnuseid vaatleja ei kirjuta õhuvaatlus-teatelehte, nende põhjal ta määrab vaid kuuluvuse ja tüübi. Kui vaatleja ei suuda määrata lennuki tüüpi, teatab ta lennuki mõned iseloomustavad tunnused, näiteks: „ühepinna-line“, „kahemootoriga“, „kolmeistmeline“ jne.

## 2. Lennusuuna määramine.

15. Õhuvaatlusteates näidatakse lennukisuund selleks, et ÕVK-s saaks otsustada, kuhu õhuvaenlane suundub või millist punkti ähvardab kallaletung. Kui ÕVP-de teadetes lennusuund on näidatud õieti, siis ÕVK võib määrata õhuvaenlase tõenäoliku lennusuuna ja isegi eesmärgi.

Tegevuse varjamiseks õhuvaenlane ei lähene sihtkohale alati rindelt, vaid sageli külgedelt või tagant. Seepärast ÕVK-d peavad hoolega jälgima ÕVP-delt saadud lennusuunda ja teatama vastavatele asutistele õhuvaenlase lähenemisest.

16. Lennusuund määratakse kaheksa ilmakaare järgi, kasutades ilmakaartenäitajat (joon. 1).



Joon. 1.

Ilmakaartenäitaja seatakse üles vaatlusposti juurde orienteeritult ilmakaarte järgi. Peale selle

orienteerumiseks valitakse iga ilmakaare suunas hästi nähtavad esemed.

Lennusuunda on kergem määrata, kui lennuk läheneb otse vaatlejale või eemaldub temast. Kui lennuk möödub vaatlejast nurga all ja suurel kaugusel, siis vaatleja peab endale ette kujutama lennusuunda ja määrama selle ilmakaartenäitaja või kohalikkude esemete järgi.

Lennusuuna määramine ilmakaarte järgi toimub silmavaatlusega, kasutades ilmakaartenäitajale asetatud pöörlevat lennukimudelit, mis seatakse rööpsiks õhus viibiva lennukiga sarnanevasse suunda (joon. 1). Mudeli suund näitab lennusuunda.

### 3. Lennukõrguse määramine.

17. Lennukõrgust vaatleja määrab silmaga, arvestades järgmist:

- kui lennuki riiklikud tunnusmärgid on näha palja silmaga, siis kõrgus ei ületa 600 m; kui samad tunnusmärgid on näha binokliga, siis kõrgus ei ületa 1200 m;
- kui binokliga alt vaadates ei saa eraldada kalde-tüüre kandepindade üldkujust ja kõrgustüüri stabilisaatorist, siis kõrgus on üle 1000 m.

18. Lennukõrgust võib umbkaudselt määrata ka raamkaugusemõõtja abil (joon. 2), millel on vastavad pilud kauguse määramiseks iga lennukiliigi (pommitus-, luure-, hävituslennuk) järgi.

Lennukõrguse mõõtmiseks vaatleja hoiab raamkaugusemõõtjat väljasirutatud käes ja vaadates kaugusemõõtja pilusse, suunab selle lennukile nii, et lennuk mahuks parajasti pilu vahele: lennukõrgus meetrites loetakse raamilt lennuki kohalt. Kui mõõtmine sündis lennuki kandepindade järgi, siis vaadata raami vasakul äärel märgitud arvu, kui aga lennuki kere pikkuse järgi, siis arvu raami paremal äärel.

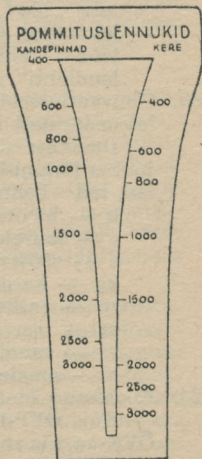
Raamkaugusemõõtja kasutamisel tuleb pidada silmas järgmist:



- lennukõrgust saab mõõta täpselt ainult sel juhul, kui lennuk asub vaateleja peakohas või möödub sellest lähedalt, muudel juhtudel saadakse kõrguse asemel kaugus lennukini;
- kaugusemõõtjat peab hoidma alati 60 cm kaugusel silmast, selleks on soovitatav kinnitada kaugusemõõtja vastava pikkusega nööri otsa.

#### 4. Sidepidamine.

19. Õhuvaatlusteadete ja korralduste edasiandmiseks kasutatakse postiametkonna, raudtee- ja sõjaväe telefoniliine ja muid sidevahendeid.
20. Õhuvaatlusteadete edasiandmiseks kasutatakse peamiselt telefoni, sest selle käsitsemine on lihtis. Iga ÕVP telefoni juures peavad olema telefoni kasutamise juhtnöörid ja kõne- de registreerimise kaustik.
- Õhuvaatlusteenistusse kuuluvad isikud peavad teadma telefoni käsitsemise reegleid (lisa nr. 2).



Joon. 2.

5. Õhuvaatlusteate koostamine ja edasiandmine.
21. Lennuki ilmumisel asuda üheaegselt vaatlusega kohe ka õhuvaatlusteate koostamisele. Selle hõlbustamiseks ja kiirendamiseks kasutada õhuvaatlusteatelehte (lisa nr. 3), mis on ühtlasi postipäevaraamatuks.
22. Õhuvaatlusteade peab olema lühike ja selge. Andmed, mis ÕVP kirjutab teatelehele ja annab edasi ÕVK-le, on järgmised:
- ÕVP nr. (1. lahter);

- lennukist teatamise kellaaeg märgitakse nelja numbriga, näiteks. 0838 (hommikul kell 8.38), või 1945 (öhtul kell 7.45); aeg peab olema kooskõlas järgmise lahtriga, s. o. näitama seda momenti, millal määrati lennuki asukoht (2. lahter);
- lennukite arv, liik ja kuuluvus, näiteks „3 pommitajat vaenlase“ ehk lühendatult „3 p. v“; kui on kindlaks tehtud lennuki tüüp, siis märgitakse ka see, näiteks: „3 p TBI“ (4. lahter);
- lennusuund märgitakse ilmakaarte järgi, kust ja kuhu lennuk lendas, näiteks „kagust loode“ või „idast läände“ (5. lahter);
- lennu kõrgus märgitakse 100 m täpsusega, näiteks „700“ või „1500“ (6. lahter);
- lennukite tegevus antud rajoonis, näiteks „ülend“, „pommitas N küla“, „viskteade“, „heitis lendlehti“ jne.

23. Õhuvaatlusteate koostamisel kasutada ainult kindlaksmääratud leppemärke ja lühendusi.

Ilmakaar näidata p. 16 kohaselt, tarvitades sealjuures järgmisi lühendusi: põh, kir, ida, kag, lõu, ede, län, lod. Lennukid märkida järgmiselt:

- h — hävitaja;
- l — luurelennuk;
- s — sööstvõitluslennuk;
- kg — kergepommitaja;
- rp — raskepommitaja;
- m — mere- ehk veelennuk;
- w — vaenlane ja
- o — omalennuk.

24. Koostatud õhuvaatlusteade anda edasi viibimata.

Kui ÕVP-l ei ole erijuhtmelist telefonisidet ÕVK-ga, siis anda edasi ÕVP-teated, mis sisaldavad vastase lennukite aktiivset tegevust, kiirkõnedena, teised teated aga harilike kõnedena kindlaksmääratud ajal.

Lisad: Nr. 1. Andmed lennukite kohta õhuvaatlusteostamiseks.

Nr. 2. Juhtnöörid telefoni käsitlemiseks ÕVP-s.

Nr. 3. Õhuvaatlusteateleht.



## Andmed lennukite kohta õhuvaatluse teostamiseks.

### I. Lennukite liigitus ja iseloomustus.

1. Sõjalennukid jaotatakse nende otstarbe kohaselt järgmistesse põhiliikidesse:
  - hävituslennukid,
  - luurelennukid,
  - sööstvõitluslennukid,
  - pommituslennukid.

Igasse liiki kuuluvad lennukid on ehituselt mitut tüüpi, omades erineva väliskuju ja lennutehnilised omadused. Viimased on aga lähedased ühte ja samasse liiki kuuluvail lennukeil.

2. Hävituslennuki ülesandeks on vastase lennukite hävitamine õhuvõitluses ja oma pommituslennukite kaitsmine vastase hävitajate eest. Hävituslennukid on tavaliselt ühepinnalised ja üheistmelised. Hävituslennuki relvad võimaldavad tulistamist ainult lennusuunas. Kiiruse ja manöövri võime suurendamise eesmärgil hävituslennuk on tavaliselt kõige väiksem teistest lennukitest, mis on üheks tähtsamaks tunnuseks tema äratundmiseks õhus.

Luurelennukite ülesandeks on luure teostamine. Luurelennukid jagunevad lähis- ja kaugeluuirelennukiteks. Luurelennukid täidavad ka teisi lennukite ülesandeid, näit. lahinguvälja vaatluse, sidepidamise, pommitamise jne. ülesandeid. Luurelennukid on tavaliselt ühemootorilised, kuid kaugelennukid selle vastu kahemootorilised. Relvastatud on luurelennukid kuulipilduja, suurtükkide ja pommidega. Meeskonna koosseis 2—5. Mõõtudelt on luurelennukid suuremad kui hävituslennukid.

Sööstvõitluslennukeid kasutatakse tähtsate maapealsete märkide pommitamiseks peamiselt sööst-lennul lahingtegevuse piirkonnas või lähemas

tagalas. Relvastiseks on kuulipildujad ja pommid. Meeskonna koosseis 1—2.

Pommituslennukid jagunevad kerge- ja raske-pommituslennukiteks. Peale selle võivad esineda veel lähis- ja kaugepommituslennukite tüübid. Kergepommituslennuk sarnaneb üldiselt luurelennukile. Rasked pommitajad on varustatud 2-e või 4-a mootoriga ja on oma mõõtudel suurimad kõikidest teistest tüüpidest.

2. Veelennukite jaotus liikidesse on samane nagu maalennuvälgi. Veelennukid jagunevad ujukatega varustatud lennukiteks ja lennupaatideks, s. o. lennukiteks, mille kere omab paadi kuju ja täidab ujuka aset. Ujukaid on lennukil harilikult 2.

Veelennuki väliskuju iseloomustab harilikult tema liiki: luure- ja pommituslennukid on tavaliselt ujukatel, kuna raskepommituslennukid on tavaliselt mittemootorilised lennupaadid.

Veepommituslennukid kannavad tavaliselt peale pommide ka torpeedosid.

#### Keskmsed andmed lennukite kohta.

Andmed	Hävituslennuk	Luurelennuk	Sööstvõitlennuk	Kergepommitajad	Raskepommitajad
Mootorite arv meeskond	1—2 1—2	1—2 2—4	1 2	1—2 2—4	2—4 4—6
Maksimaalne kiirus km/t.	4—600	350—500	3—400	350—500	300—400
Keskmine kiirus km/t.	400	450	350	400	300
Relvastisklp-de arv	2—4	4—6	2—3	2—4	4—6
Pomme (kg)	100—200	200—600	250—500	500; 1000	1500 jne.

## II. Lennukite kuuluvus ja tüübi tunnused.

4. Lennuki kuuluvus määratakse riiklike tunnusmärkide ja lennuki konstruktiivsete iseärasuste järgi.

Kõik sõjalennukid kannavad oma riigi tunnusmärke, mis harilikult on värvitud lennuki kandepindadele, kerale ja sabale. Tunnusmärgid on nähtavad keskpärastes vaatlustingimustes palja silmaga kuni 600 m ja binokliga kuni 1200 m kõrguseni. Kõrgustel üle 1200 m on raske eraldada lennuki tunnusmärke.

5. Sõjalennukite tunnusmärgid on toodud vastavates tabelites.

Saksa sõjaväelennukite tunnusteks on: lahtiste otsadega mustad ristid kerel ja kandepindadel ning haakrist pöördetüüril. Peale selle on kandepindade otsad värvitud helekollasteks.

Soome sõjalennukitel on kandepindadel, kerel ja pöördetüüril sinine haakrist, mis asetatud täisnurkselt.

Nõukogude vene sõjalennukid kannavad kerel ja kandepindadel punast viisnurka.

Inglise sõjalennukitel on kerel ja kandepindadel sinise-valge-punased sõõrid (lugedes värvide järjekorda väljaspoolt sissepoole) ja pöördetüüril samad värvid lipu kujul.

6. Era- ja reisilennukid neid tunnusmärke ei kanna. Nende tunnused märgitakse tähtede ja numbrite kombinatsiooniga lennuki kerel ja kandepindadel.

Sanitaarlennukid märgitakse punase ristiga.

7. Suurematel kõrgustel, kus lennuki tunnusmärke näha ei ole, tema kuuluvus määratakse väliskuju ja konstruktiivsete iseärasuste järele. Väliskuju võimaldab määrata lennuki põhiliiki, s. o. kas ta on pommitus-, luure- või hävituslennuk, kuid väliskuju järele ei saa alati määrata lennukitüüpi ja riiklikku kuuluvust. Seepärast vaatleja peab alati uurima lennuki iseloomustavaid tunnuseid.



8. Vaadelduna taeva foonil, lennuk projekteerub siluetina, mille kuju oleneb lennuki asendist vaatleja suhtes. Igas asendis lennuki siluetis eralduvad iseloomustavad jooned, mis on peamisteks tunnusteks lennuki liigi ja tüübi määramisel ja mida õhuvaatlejad peavad teadma.
9. Kandepindade arvu järgi lennukid jagunevad ühe- ja kahepinnalisteks.
10. Mootoreid sõjalennukid omavad ühe või rohkem, kusjuures rohkem kui ühe mootoriga on varustatud tavaliselt pommituslennukid. Mootorid võivad asetseda lennuki ninas (ühemootoriga lennuk), kandepindadel — ees või taga.

Kahemootorilistel lennukitel ulatub juhirus kandepindade ette ja sarnaneb oma kujult alt vaadatud mootori kujule.

11. Ujukatega veelennukitel on samad tunnused kui samatüübilistel maalennukitel, kuid telliku asemel on neil tavaliselt kaks ujukat. Lennupaadid erinevad muudest lennukitüüpidest järgmisega:
  - puudub tellik;
  - alumine kandepind asub lennuki kere peal;
  - paadi tagumine osa on suunatud ülespoole;
  - alumiste kandepindade all on väikesed ujukad.

## Juhtnöörid telefoni käsitlemiseks ÕVP-s.

1. Telefon ÕVP-s on määratud õhuvaatlusteadete ja korralduste edasiandmiseks, vastuvõtmiseks ja kellaaja kontrollimiseks.
2. ÕVS-i, ÕVK-i või mõne teise abonendi väljakutsumist toimetatakse:
  - induktoraparaatidel — vända järsu, lühida pööramisega, tõstmata üles kõnetoru vinnalt või kahvlilt; õhuvaatlusteate edasiandmiseks kutsuda välja keskjaam rea üksteisele järgnevate lühikeste signaalidega; pärast väljakutsesignaali andmist tõsta kõnetoru kõrva juurde;
  - keskpatarei-aparaatidel — kõnetoru ülestõstmisega vinnalt või kahvlilt;
  - automaataparaatidel — vastavalt üldjuhatastele telefonivõrgu telefoniseadete kasutajaile.
3. Keskjaama teate peale: „Valmis!“ väljakutset mitte korrata, vaid oodata vastust tellitud abonendilt.
4. Keskjaama väljakutse peale võtta kõnetoru vinnalt või kahvlilt ja öelda oma ametlik nimetus: „Õhuvaatluspost nr. ...“ ÕVP meeskond telefonikõnedes ei tohi nimetada posti asukohta.
5. Keskjaama kontrollimise peale: „Räägite veel?“ tuleb vastata: „Räägime!“, kui kõne veel edasi kestab.
6. Kui on saadud ühendus ÕVK-ga või nõutud abonentiga, tuleb õhuvaatlusteate edasiandmiseks anda üle teate sisu õhuvaatlusteatelehe lahtrite järjekorras. Andmed dikteerida lühidalt, täiendades neid tarbekorral seletustega või korrates tähestiku abil.



Tähtede selgitamiseks tarvitada järgmisi sõnu:

A — Alma	L — Linda	V — Valli
B — Betti	M — Manni	X — iks
C — Cäcilie	N — Nelli	Y — üpsilon
D — Dora	O — Olli	Z — zett
E — Eva	P — Paula	Ä — äike
F — Friida	Q — Kulla	Õ — Öie
G — Greete	R — Roosi	Ö — ööpik
H — Hilda	S — Salme	Ü — Ülo
I — Ingel	T — Tiiu	Ž — Ženni
J — Juuli	U — Ulli	Š — šokolad
K — Klaara		

7. Kõnetorusse kõnelda normaalse hääletugevusega, hääldades sõnu selgesti. Tarbekorral võib häält veidi kõvendada, kuid liig vali kõnelemine muudab kõne arusaamatuks.

Hea kuuldavuse saamiseks rääkida otse kõnetorusse (mikrofoni), hoides seda käes püstloodis.

8. Kõne lõpul asetada kõnetoru vinnale või kahvlile ja anda lõpusignaal ehk ärakell, keerates selleks järsku, väikeste vaheaegadega 3—4 korda induktori vânta.

Keskpatarei- ja automaataparaatidel ühendus lahutub kõnetoru asetamisega vinnale või kahvlile.

9. Kõnelejail registreerida kõik kaugekõned ÕVP ja ÖVK telefoni juures olevas kõnede registreerimise kaustikus, märkides, kes, millal ja kuhu kõneles ja mitu minutit kõne kestis. Kaustikusse märgitud andmed kõneleja kinnitab oma allkirjaga.

(..... posti nimetus)

(kuupäev)

## Õhuvaatlusteateleht (vorm)

OVP nr.	Lennukist teatamise kellaeg	Koht, kus lennuk viibis teatamise ajal	Lennukite arv, liik ja kuuluvus	Lennu-sund	Lennukör-gus m	Lennuki tegevus vaatlus-piir-konnas	Teate vas-tuvtimise kellaeg	Teade edasi antud	Märkused tegevuse kohta	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Märkused: 1) ÖVP-s täidetakse lahtrid 1—7 ja 11, ÖVK-s täidetakse kõik lahtrid.

2) Iga rida teatelehes on üks telegramm.

(alkkiri)

..... postivanem.

**Lühendid:** Lennukid: h — hävitaja, l — luurelennuk, s — sööstvõitluslennuk, kp — kergepommitaja, k — koostöölennuk, m — mere-  
ehk veelennuk, w — vaenlase lennuk, o — oma lennuk.  
**Ilmakaared:** põh — põhi, kir — kirde, ida — ida, kag — kagu, lõu — lõuna, ede — edela, län — lääne, lod — loode.

Riigiraamatukogu  
№ 510461







S10461