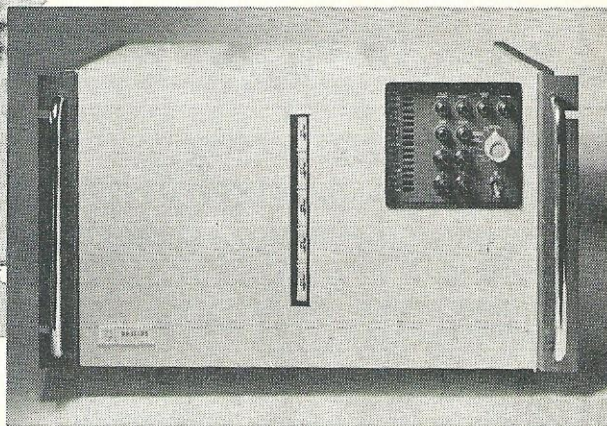


Radio-

MERPELASTUSASIAA

S Ä H K Ö T T Ä J Ä

Vallankumous laivojen tietoliikenteessä:



Philips Simplex TOR radiotelex.

Philipsin virhesuojattu Simplex TOR radiotelex välittää selväkielisen telex-sanoman virheettömästi – vieläpä ilman sala-kuuntelun mahdollisuutta. Simplex TOR havaitsee häiriöiden vääristämät merkit ja korjaa ne automaattisesti oikeiksi. Sitä esim. pitkät numerosarjat ja luettelot tulevat täysin virheettöminä perille.

Simplex TOR on myös nopea ja edullinen tapa välittää tietoa. Se on 3...4 kertaa nopeampi ja 4...5 kertaa edullisempi kuin Morse-sähkötys. Ja mitä suuremmaksi lähetettävien sanomien lukumäärä kasvaa ja mitä pitempiä ne ovat, sitä edullisemmaksi Simplex TOR tulee. Kuvassa on Sally-varustamon mt. "Bon-

ny" – ensimmäinen suomalainen laiva, johon on asennettu Philipsin Simplex TOR.

Lisätietoja Simplex TORista saatte Philipsiltä, Kaivokatu 8, 00100 Helsinki 10, puh. 17 271.



Ammattielektroniikka
Tietoliikenne

PHILIPS

Visi-Radio Oy

Kotka, Keskuskatu 14, puh. 16 310
Työajan jälkeen puh. 23 078

Suomen suurimman vientisataman
ainoa tutka- ja radioerikoishuolto



OM -
tule
tuttava-
kauppaan.

City-Radio

CITY CENTER, Kaivok. 8, puh. 662 211
VIISKULMA, Fredrikink. 19, puh. 656 466

MARINE ELECTRONICS SERVICE

Amplidan - Arma-Brown - Brown -
Dansk Radio - Furuno - Kelvin Hughes -
Magnavox - Ramac - Salt - Skanti -

Startrading

Osakeyhtiö - Aktiebolag

Pohjoisranta 4 Norra Kajen
Pob 179, SF-00171 Helsinki 17, Finland
☎ 90 - 171 644 Telex 12-1489



Myymme ja asennamme
laivaradiolaitteita, tutkia,
laivapuhelimia ja hälytys-
järjestelmiä.

OY HEDENGREN AB

Lauttasaarentie 50, 00200 Helsinki 20
Puh. 670 211. Telex 12 1110 hedoy sf

STANDARD ELECTRIC PUHELINTEOLLISUUS OY

myy, asentaa ja huoltaa laivojen radio-,
navigaatio- ja kommunikaatiolaitteita.

Asennus ja huolto: 739 100
Myynti: Puh. 550 181

Telex
12 580 ITT SF
PL 53
00381 Hki 38



Tutka- ja laivaradiolaitteita
sekä huoltoa

TV-RADIO HELLA

Kalliokatu 3 - Rauma 10

☎ 938 - 12 662, 938 - 17 662 —
aft.off. hour ☎ 12 662

Shipradio and radarservice

Tutka- ja laivaradiohuolto
Raumalla

Tele-Rauma Oy

26100 RAUMA 10 ISOKATU 8
☎ 938 - 13 375

Vaasan satama — Vasa hamn

VASKILUOTO — VASKLOT

Sat.toimisto hamnkontoret ● OFF 961-12 162
Kiinnitys/vesi ● förtöjn./vatten -12 502
Luotsiasema ● lotsstationen -12 496
Sat.hinaaja & pelastusalus OFF -13 049
Hamnbogserb & bärningar AO -212 180
Palokunta ● brandkåren — hälytys/
alarm Öljyntorjunta/oljebekämpning -005
Pestaukset ● mönstringar -12 162
Valtion jäänmurtaajat -13 764
Statens isbrytare tai/eller -11 743

Radio- sähkötäjä

ISSN 0355-5496

Kansainvälisten
radiosähkötäjien
äänenkannattaja

6 - 1976

27. vuosikerta

"Radiolennätin" 1930—31
"Radio OH" 1932—49
"Radio-
sähkötäjä" 1950—

Julkaisija: Suomen
Radiosähkötäjäliitto r.y.,
Helsinki



Päätoimittaja:
Erkki Heikkinen

Tässä numerossa mm:

Puheenjohtajan palsta ..	5
Amver	6
Operaatio Yrjö	14
Sananlaskuja	20
Työttömyyden varjo	23
Säaviestitoiminta	26
Keimolan kuulumisia	32
SR:n toimintaa	37
SR:s verksamhet	40
Postilaatikko	43

TYÖTTÖMYYSKOULUTUKSESTA TYÖLLISYYSKOULUTUKSEEN

Radiosähkötäjiä on viime vuosina koulutettu ennätysmääriä. Ei ole riittänyt tupaten täynnä olleet normaaliluokat Raumalla ja Maarianhaminassa, kaiken lisäksi on pitänyt perustaa jopa rinnakkaisluokkia. Opistoissa on parhaillaankin lähes 90 oppilasta. Kuitenkin laivapaikkoja on kaikkiaan vain noin 170 kpl. Oppilasmäärien ja työpaikkojen välillä on siis mitä räikein epäsuhte. Varsinkin kun tiedetään, että eläkkeelle siirtyy vuosittain vain yksi tai kaksi laivaradiosähkötäjiä. Koulutus johtaa erittäin suurella todennäköisyydellä suoraan työttömyysjonoihin, olkoonpa taloudelliset suhdanteet mitkä hyvänsä.

Kaikkein murheellisinta asiassa on se, ettei radiosähkötäjän tutkinnolla ole mitään rinnastusta maapuolen radioalan tutkintoihin. Näin hänellä ei ole mahdollisuutta saada koulutustaan vastaavaa työtä myöskään maista. Edessä on auttamatta alan vaihto tai opiskelun aloittaminen alusta. Molemmat ovat erittäin huonoja vaihtoehtoja.

Liikakoulutus johtuu varustamoiden vaatimuksesta ja selitteistä, ettei radiosähkötäjiä tahdo muutamana kesäviikkona löytää tarpeellista määrää tuuraajiksi, ja että ammatista poistuminen on niin runsasta.

Varmasti ammatista poistuminen on runsasta. Ja sitä runsaampaa se on mitä enemmän koulutetaan. Ei radiosähkötäjäkään elä pelkällä tutkinnon suorittamisella, hänkin tarvitsee työpaikan. Mitä taas muutaman kesäviikon tuuraamiseen tulee, niin siihen kyllä kokonaisuuden kannalta löytyy moninverroin halvempia ratkaisuja kuin kouluttaa joka vuosi kymmenmäärin uusia radiosähkötäjiä. Sitäpaitsi väitetty pula on suuresti liioiteltu. Vai miten on selitettävissä työttömyys myös kesäkuukausina?

Suomen Radiosähkötäjäliitto vaatii tehokkaita toimenpiteitä tilanteen palauttamiseksi normaaliksi. Kausityöttömyyttä voidaan lähivuosina oleellisesti vähentää siten, että varustamot lähettävät aiemman lyhyemmän koulutuksen saaneita radiosähkötäjiään täydennyskoulutukseen. Tekninen kehitys on ollut räjähdysmäistä myöskin radioalalla. Entisillä opeilla ei enää pärjätä. Todistuksena tästä on se, että laivaradiosähkötäjiä on hakeutunut neljän kuukauden täydennyskursseille omalla kustannuksellaan. Ja hyöty koituu kaiken lisäksi varustamolle, ei radiosähkötäjälle! Radio- ja navigointilaitteiden huolto- ja korjaus on siirtynyt entistä enemmän merellä suoritettavaksi, satamassaoloaika on supistunut supistumistaan.

Täystyöllisyys on tulevaisuudessa turvattava oppilasmääriä rajoittamalla. Koulutus on myös nopeasti saatettava ajan tasalle. Jos 75 % oppilaista tulee tentissä hylätyiksi, eivät asiat voi olla kohdallaan. Koulutusaika on riittämätön, samoin ei opetuksen sisältö vastaa nykyajan vaatimuksia. Koulutuksen on tähdättävä työllisyyteen.

Vuorottelujärjestelmää on laajennettava ja toteutettava talviloima. Keinotekoinen tuntirajoitus vastikevapaan antamissäännöksistä on poistettava. Samoin ylityöt tulee halukkaille antaa vapaana.

Radiosähkötäjäliiton äskenen liittokokous velvoitti hallituksen ryhtymään asiassa tarvittaviin toimenpiteisiin. Tarvittavat toimenpiteet riippuvat taas paljolti toisesta osapuolesta.

Heikki Santala

VIIME HETKEN UUTISET

UUSI MERIMIESLAKI

Esitys uudeksi merimieslaiksi on niin pitkällä, että vain parista asiasta ollaan enää eri mieltä. Yhteisymmärrykseen ei olla päästy esim. odotusajan palkasta.

Näillä näkymillä lakiesitys annetaan eduskunnalle ensi kevään aikana. Jos kaikki menee hyvin, tulee laki voimaan vielä ensi vuoden puolella.

MEK-MAKSU 6 %

Merenkulkijain ja varustamojen merimieseläkevakuutusmaksu nousee vuoden 1977 alusta lukien 6 %:iin. Merenkulkijain itsensä suorittama vakuutusmaksu on otettu vähentävänä tekijänä huomioon merimiesverotaulukoissa.

Vakuutusmaksun korotus johtuu merimieseläkelainsäädäntöön vuosien mittaan tehdyistä etujen parannuksista sekä palkkaindeksin vuosittain tapahtuneesta tuntuva noususta, jonka mukaan eläkkeiden ja haudausavustusten määrää on korotettu.

Palkkaindeksin ja samalla myös eläkkeiden nousu on viiden viimeisen vuoden aikana ollut seuraava: 1.1.73 10,9 %, 1.1.74 14,9 %, 1.1.75 21,6 %, 1.1.76 20,6 % ja 1.1.77 13,4 %.

MERIMIESELÄKELÄISILLE KERHOHUONEISTO

Merimieseläkekassa on luovuttanut Helsingin seudun merimieseläkeläiset ry:lle huoneiston käyttöön Halsuantie 5 - 7:ssä.

Järjestö aikoo käyttää huoneistoa erilaisten harrastuspiiriensä kokoontumispaikkana sekä yhdistyksen kokoustilana. Helsingin seudun merimieseläkeläiset on rekisteröity vuoden 1976 alussa ja yhdistyksen tarkoituksena on kerätä merimieseläkeläisiä mukaan harrastustoimintaan. Yhdistys ei pyri olemaan painostusjärjestö ja sanoutuu irti kaikesta puoluepolitiikasta. Yhdistys näkee tehtävänsä pelkästään merimieseläkeläisten viihtyvyyden parantamisen.

SEURAAVA RS-LEHTI

Helmikuun Radiosähköttäjä ilmestyy 20.2.1977 ja aineisto on oltava päätoimittajalla 23.1. mennessä. Numeron teemana ovat antennit. Muusta sisällöstä mainittakoon mm:

- Merielektronikan tulevaisuus
- Mariehamn Radio 30 år.

Pari tähän numeroon tarkoitettua postilaatikkojuttua saapui niin myöhään, että ne jouduttiin siirtämään seuraavaan numeroon.

KEVÄTKOKOUS

SR:n kevätkokous pidetään lauantaina 16.4.1977 TVK:n talolla Helsingissä. Esillä sääntöjen määräämät asiat ja keskusliittokysymys.



PUHEENJOHTAJAN PALSTA

KATSAUS

Taakse jäänyt vuosi on ollut jälleen työtä ja toimintaa täynnä. Kuitenkin tuntuu siltä, että työstä ei ole juuri saatu lyhennettyä, pikemminkin päinvastoin. Tosin monet esilläolleet asiat ovat olleet todella työläitä ja aikaavieviä, eikä jarrumiehiäkään ole puuttunut.

TES

Alkuvuodesta käydyssä tes-ottelussa jäi avoimeksi monta kysymystä. Yksi näistä on pätevyyttä 14 vuoden taulukossa. Lakon jatkumisen vaihtoehtona ja kompromissinä liitto hyväksyi ratkaisun täksi ylimenovuodeksi. Seuraavaan sopimukseen saavutettu etu tullaan luonnollisesti palauttamaan takaisin.

Koulutus

Tuleva koulutus uudistus on ollut esillä jatkuvasti ja on edelleenkin. Kehitystä asiassa on tapahtunut mutta ei niin paljon, jotta suunnitelma voitaisiin hyväksyä. Radiosähkötäjien osalta koulutus uudistus olisi sitäpaitsi toteutettava ensitilassa, eikä vasta peruskoulupohjalle laskeutumisen yhteydessä.

Työkalut ja mittauslaitteet

Eräs asia, jossa liitto on suoranaisesti ajanut varustamojen asiaa on alusten radioasemien työkalujen ja mittalaitteiden saattaminen ajan tasalle ja välttämätöntä tarvetta vastaaviksi. Varustamoyhdistykset ovat tässäkin asiassa hällinneet kehityksen jarrutuksen erinomaisen hyvin. Kirves nyt sattuikin vain omaan nilkkaan. Estetään tekemästä työtä, josta jokatapauksessa on maksettava palkka. Lisäksi työ on teetettävä samassa ulkopuolisilla. Kallista vai mitä?

Mukavuuslippuhysteria

Varustamoiden mukavuuslippuhysteria on luku sinänsä. Asian vierestä puhuminen ei ole riittänyt, on esiintynyt tahallista suuren yleisön harhaanjohtamista. Mukavuuslippualusta on rinnastettu suomalaisen firman ulkomaiseen tytäryhtiöön. Rinnastus on täysin väärä ja tahallisen harhaanjohtava. Esimerkiksi Kanadaan rakennetun puunjalostustehtaan katolla tuskin liehuu Panaman lippu. Kun tässä yhteydessä puhutaan suomalaisen know-how:n viennistä niin mukavuuslipun kohdalla on taas kysymys kansallisen pääoman hukkaamisesta ja suomalaisten työpaikkojen hävittämisestä. Näillä asioilla on ero kuin yöllä ja päivällä. Vai miksi mukavuuslippuvarustamoja ei perusteta esimerkiksi Kanadaan kuten puunjalostustehtaita?

Meriradiosotku

Liitto on kiinnittänyt huomiota meripelastusorganisaation viestijärjestelmän sotkuisuuteen ja räikeisiin puutteellisuuksiin. Parlamentaarinen liikennekomitea kehoittikin ao. viranomaisia selvittämään asian ja ryhtymään tarvittaviin toimenpiteisiin epäkohtien poistamiseksi. Mitään näkyvää ei kuitenkaan ole tapahtunut. Odote taanko ensin Lapuan kaltaista katastrofia?

Meripelastusta koskeva sisäasiainministeriön vuoden 1974 kesällä voimaantullut uusi ohje on laadittu sotilaallisella täsmällisyydellä. Käskyvalta- ja alistussuhteet on tarkoin määritelty ja ovat ilmeisesti olleet pääasia. Käytännössä pääasia on kuitenkin se, että hädässäolevan avunpyyntö tulee kuulluksi ja että apu saadaan paikalle viivytysittä. Tähän tarvitaan luonnollisesti kaikissa olosuhteissa toimiva ja valveilla oleva radioverkko. Ensiarvoisen tärkeää on niinkään se, että autettava ja auttaja saavat suoran yhteyden ja voivat keskustella keskenään.

Merihätätapauksessa pelastusoperaation johtokeskukseksi on määrätty merivartioston meripelastuskeskus. Radioliikenteen osalta se tarkoittaa sitä, että merivartioston keskusradioaseman pitäisi hallita koko vallitseva radioliikenne, jotta sen kautta pystyttäisiin operaatiota johtamaan. Käytännössä tässä kohtaa on suuri aukko. Ensinnäkin merivartioston yhteydet rakentuvat sen sisäisiin verkkoihin ja ohi kansainvälisten yhteyksien. Toiseksi merivartioston radioasemilla sen paremmin kuin sen aluksissakaan ei ole kansainvälisen koulutuksen saaneita radiosähkötäjiä, jotka pystyisivät kansainvälisillä taajuuksilla liikennöimään. Tästä taas seuraa, etteivät hädässä oleva ja auttaja saa suoraa yhteyttä keskenään. Liikenteen pitää kiertää rannikkoradioasemalle, täältä puhelimitse merivartioston keskusradioasemalle, täältä edelleen merivartioalukselle ja päinvastoin! Näinkin onnellinen tilanne on ainoastaan silloin kun hädässäoleva alus on rannikkoradion kuuluvuuden piirissä. — Sotku on mitä melkoisin.

VES

Myöhennetyt kuoppakorotukset tulevat jakoon vuoden alussa. SR:n vaatimukset tulisi noteerata ilman, että tarvitsee mennä mittailmaan jään paksuutta.

Lopuksi toivotan kaikille Hyvää Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta!

AMVER

Lähteet: AMVER 1 esite, AMVER Bulletin 5/6: 76, K. A. Ward, Lieutenant (jg), U.S. Coast Guard, Chief, Maritime Relations Section: kirje RS-lehdelle.

AMVER (Automated Mutual-assistance Vessel Rescue system) on pelastustoimien helpottamiseksi kehitetty alusten raportointi- ja paikallistamisjärjestelmä, joka nykyisellään kattaa lähes kaikki maailman meret. AMVER on ollut tuttu asia monelle "suolaisen veden seilorille", mutta on paljon radiosähköttäjiäkin, jotka eivät tiedä asiasta juuri mitään.

Lukijoiden toivomuksesta kirjoitimme USA:n rannikkovartiostoon, joka systeemiä vetää, ja tämä artikkeli on laadittu saadun aineiston pohjalta.

Ajankohtaiseksi AMVERin tekee sen, että Norjassa on kauppalaivojen 1. 9. 1976 jälkeen pakollisesti raportoitava kulkunsa AMVERille vähänkin pitempien merimatkojen osalta. Rogaland Radio välittää AMVER-sanomia. Göteborg Radio puolestaan alkoi välittää AMVER-sanomia 1. 6. 1976 alkaen.

AMVERin tarkoitus

Useita tuhansia kauppa-aluksia purjehtii päivittäin maailman merillä. Aluksen joutuessa merihätään, on apua useasti nopeimmin saatavissa toiselta läheisyydessä olevalta alukselta. AMVERin tarkoituksena on koordinoita mahdollisimman tehokkaasti ne auttamismahdollisuudet, joita hätäpaikan lähellä olevat muut alukset voivat tarjota. AMVER tarjoaa informaatiota, joka auttaa päättämään, mikä on tehokkain ja nopein tapa auttaa, nopeuttaa päätöksiä miten avustus on suoritettava ja aiheuttaa mahdollisimman vähän tai ei lainkaan vaivaa niille aluksille jotka eivät positionsa puolesta sovellu auttamiseen.

On tärkeää hätässä oleville sekä auttajille, että tämänlaatuinen informaatio on heti hätätapauksen ilmetessä pelastuskoordinaattorien käytössä, jotta pelastuspotentiaali voidaan käyttää hyväksi mahdollisimman tehokkaasti ja ilman pienintäkään viivytystä. Radioyhteyksien saaminen on joskus vaikeaa, vaikka autoalarmeja käytettäisiin, ja sekä laivojen että pelastushenkilökunnan aikaa kuluu hukkaan pyrittäessä saamaan selville eri alusten mahdollisuuksia ja suunnitelmia onnettomuuspaikan läheisyydessä. Vaikka radioliikenne täytyy pitää mahdollisimman lyhyenä hätätilanteen aikana, suurin osa hätätapauksista vaatii välitöntä päätöksentekoa ja toimintaa. AMVER-tietokoneen informaatio on apuna tässä tilanteessa ja nopeuttaa avun järjestämisessä sitä tarvitseville.



AMVERiin osallistuminen

Alus tulee automaattisesti osalliseksi AMVERiin lähetettyään purjehdussuunnitelma-sanoman (tyyppi 1) satamasta lähdettyään tai mahdollisimman pian sen jälkeen. AMVERiin osallistuva alus ei ole sen enempää velvollinen antamaan apuaan hätätilanteessa kuin sellainenkaan alus, joka ei osallistu. Aluksen koolla ei ole mitään merkitystä AMVERiin mukaan pääsyssä, lähinnä osallistuminen määräytyy aluksen viestiyhteyksien laadusta ja aluksen reitistä.

Kauppa-aluksen SAR-mahdollisuudet

(SAR = Search and Rescue). Sen informaation lisäksi, mikä lasketaan aluksen purjehdussuunnitelman ja positionraporttien perusteella, varastoidaan AMVER-keskuksessa muutamia perustietoja aluksesta. Nämä tiedot kertovat siitä, mitä mahdollisuuksia aluksella on osallistua etsintä- ja pelastustoimintaan: aluksen nimi, kutsumerkki, rekisteröintipa-

CALL	LOCATION	BANDS GUARDED DAY	NIGHT	WORKING FREQUENCY
NORTHEASTERN NORTH ATLANTIC				
NETHERLANDS				
PCH	Scheveningen	454 kHz		462 kHz
		500 kHz	500 kHz	
		2030 kHz	2030 kHz	
		2182 kHz	2182 kHz	
		2500 kHz		2824 kHz
		8242.8 kHz		4409.4 kHz
		12375.5 kHz		8776.8 kHz
		16505.5 kHz		13154.5 kHz
		22045.5 kHz		17300.5 kHz
		4 MHz		22671.0 kHz
		8 MHz	8 MHz	4250 kHz
				6404 kHz
				8562 kHz
				8622 kHz
		12 MHz	12 MHz	8654.4 kHz
				12768 kHz
				12799.5 kHz
				12853.5 kHz
				12966 kHz
		16 MHz		17007.2 kHz
				17103.2 kHz
				17237.6 kHz
		22 MHz		22039 kHz
				22575 kHz
NORWAY				
LGR	Alesund	500 kHz	500 kHz	487 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	
		2442 kHz	2442 kHz	1722 kHz
LGN	Bergen	500 kHz	500 kHz	416 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	
		2463 kHz	2463 kHz	1743 kHz
LGP	Bodø	500 kHz	500 kHz	487 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	
		2139 kHz	2139 kHz	1719 kHz
LGS	Farsund	500 kHz	500 kHz	476 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	
		2470 kHz	2470 kHz	1750 kHz
LGL	Florø	2182 kHz	2182 kHz	
		2132 kHz	2132 kHz	2649 kHz
LGI	Hammerfest	500 kHz	500 kHz	438 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	
		2442 kHz	2442 kHz	1722 kHz
LGH	Harstad	500 kHz	500 kHz	516 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	
		2456 kHz	2456 kHz	1736 kHz
LFO	Ørlandet	2182 kHz	2182 kHz	
		2118 kHz	2118 kHz	2635 kHz
LGD	Sørøvik	500 kHz	500 kHz	441 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	
		2576 kHz	2576 kHz	1757 kHz
LQQ	Rogaland	500 kHz	500 kHz	516 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	
		2449 kHz	2449 kHz	1729 kHz
LFW		4 MHz		4325 kHz
		4185 kHz		
LGU		6 MHz		6432 kHz
		6277.5 kHz		6467 kHz
LFN		8 MHz		8527.5 kHz
LGB		8370 kHz	8370 kHz	8574 kHz
LEB				8678 kHz
LCU		12 MHz	12 MHz	12727.5 kHz
LFJ		12555 kHz	12555 kHz	12876 kHz
LEI				12961.5 kHz
LFT		16 MHz	16 MHz	16952.4 kHz
LGX		16740 kHz		17074.4 kHz
LGC				17165.5 kHz
LFP		22 MHz		22425 kHz
LFC		22242 kHz		22473 kHz
LGT	Rogaland Tjønne	500 kHz	500 kHz	438 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	
		2456 kHz	2456 kHz	1736 kHz

Remember that all AMVER traffic should now be addressed to the AMVER radio station receiving the message. For example: "AMVER ROME."

NOTES TO ATLANTIC AMVER COMMUNICATIONS CHART:

- 1) Messages forwarded via any Atlantic Canadian station should be addressed to AMVER HALIFAX to ensure that no charge is applied in delivery.
- 2) First week in July through end of October only.
- 3) Guarded between 2000 GMT and 0300 GMT only.
- 4) Guarded between 1430 GMT and 2300 GMT only.

+) Bands guarded when listed on call slip only.

** Working frequency to be arranged after initial call 2182 MHz.

CALL	LOCATION	BANDS GUARDED DAY	NIGHT	WORKING FREQUENCY
NORWAY (Cont.)				
LGE	Tromsø	500 kHz	500 kHz	444 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	
		2470 kHz	2470 kHz	1750 kHz
LGV	Vardø	500 kHz	500 kHz	522 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	
		2449 kHz	2449 kHz	1729 kHz
OCEAN STATION SHIPS				
C7C	52°-45'N 35°-30'W	2182 kHz	2182 kHz	**
C7L	57°-00'N 20°-00'W	2182 kHz	2182 kHz	**
C7H	66°-00'N 02°-00'E	2182 kHz	2182 kHz	**
C7R	47°-00'N 17°-00'W	2182 kHz	2182 kHz	**
NORTHWESTERN NORTH ATLANTIC				
CANADA¹				
VFF ²	Probinsher, NWT	500 kHz	500 kHz	430 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2582 kHz
		4195 kHz	4195 kHz	4236.5 kHz
		6292.5 kHz	6292.5 kHz	6493 kHz
		8390 kHz	8390 kHz	8712 kHz
		12565 kHz	12565 kHz	13089.5 kHz
VCK	St. Anthony, Nfld.	500 kHz	500 kHz	446 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2582 kHz
VCP	St. Lawrence	2182 kHz	2182 kHz	2582 kHz
VCG	Fox River, P.Q.	500 kHz	500 kHz	434 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2582 kHz
VCK	Grindstone, N.I.	500 kHz	500 kHz	440 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2582 kHz
VCS	Halifax, N.S.	500 kHz	500 kHz	484 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2582 kHz
		4 MHz ³	4 MHz ³	4285 kHz
		6 MHz ³	6 MHz ³	6491.5 kHz
		8 MHz ³	8 MHz ³	8709 kHz
		12 MHz ³	12 MHz ³	12874 kHz
VCO	Sydney, N.S.	500 kHz	500 kHz	16948.5 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2582 kHz
VAN ²	Killineek, N.W.T.	500 kHz	500 kHz	484 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2582 kHz
VAR	St. John, N.B.	2182 kHz	2182 kHz	2582 kHz
VON	St. John's, Nfld.	500 kHz	500 kHz	478 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2582 kHz
VCK	Sept Isles, P.Q.	500 kHz	500 kHz	420 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2582 kHz
VAU	Yarmouth, N.S.	500 kHz	500 kHz	489 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2582 kHz
VCO	Comfort Cove, Nfld.	500 kHz	500 kHz	430 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2582 kHz
VOJ	Stephenville, Nfld.	500 kHz	500 kHz	416 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2182 kHz
EAST CENTRAL ATLANTIC				
SPAIN				
EAC	Cadiz	500 kHz	500 kHz	484 kHz
		4 MHz ³	4 MHz ³	4275.5 kHz
		6 MHz ³	6 MHz ³	6505.5 kHz
		8 MHz ³	8 MHz ³	8726 kHz
		12 MHz ³	12 MHz ³	13056 kHz
		16 MHz ³	16 MHz ³	17175.2 kHz
		22 MHz ³	22 MHz ³	22384 kHz
EAF	Vigo	500 kHz	500 kHz	484 kHz
		6 MHz ³	6 MHz ³	6498.5 kHz
		8 MHz ³	8 MHz ³	8473 kHz
		12 MHz ³	12 MHz ³	13092 kHz
		16 MHz ³	16 MHz ³	17286.8 kHz
ENT	Santa Cruz de Tenerife	500 kHz	500 kHz	418 kHz
		6 MHz ⁴	6 MHz ⁴	472 kHz
		8 MHz ⁴	8 MHz ⁴	6498.5 kHz
		12 MHz ⁴	12 MHz ⁴	8473 kHz
		16 MHz ⁴	16 MHz ⁴	13092 kHz
				6942.8 kHz
WEST CENTRAL ATLANTIC				
UNITED STATES				
NMA	Miami, Fla.	500 kHz	500 kHz	440 kHz
NMF	Boston, Mass.	500 kHz	500 kHz	472 kHz
		8 MHz	8 MHz	8459 kHz
		12 MHz	12 MHz	12934.5 kHz
NMG	New Orleans, La.	500 kHz	500 kHz	428 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2670 kHz
NMN	Portsmouth, Va.	500 kHz	500 kHz	466 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2670 kHz
		8 MHz	8 MHz	8465 kHz
		12 MHz	12 MHz	12718 kHz
		16 MHz	16 MHz	16976.0 kHz

lio, omistaja tai varustaja, takilan tyyppi, käyttövoima, bruttorekisteritoninimäärä, pituus, normaali kulkunopeus, radiopäivystysajat, radiotaajuudet, radiopuhelin, tutka, onko normaalisti lääkäriä laivalla. Alukset voivat avustaa AMVER-keskusta pitämällä nämä tiedot ajan tasalla lähettämällä täydellisen raportin sähköitse, kirjeitse tai täyttämällä AMVER-kaavakkeen, joita saa AMVER-keskuksesta, ja lähettämällä näihin perustietoihin mahdollisesti tulevista muutoksista

korjaussanomien. Muutokset voidaan helposti sisällyttää tavalliseen AMVER-sanomaan huomautuksen muodossa.

Kaksi kärpää yhdellä iskulla

Vaikkakaan aluksen ei tarvitse olla matkalla USAan tai USAsta voidakseen osallistua AMVERiin, on AMVER-sanoman lähettämisestä ylimääräistä hyötyä niille aluksille joiden määräsatama sijaitsee USAssa. AMVERiin

CALL	LOCATION	BANDS GUARDED		WORKING FREQUENCY
		DAY	NIGHT	
UNITED STATES (Cont.)				
C7H ⁷	38°-00'N 071°-00'W	500 kHz 2182 kHz	500 kHz 2182 kHz	466 kHz 2670 kHz
<u>SOUTHEASTERN ATLANTIC</u>				
SOUTH AFRICA				
ZS32	Commens Cape		4 MHz ₈ 5 MHz ₉ 6 MHz	4283 kHz 6386.5 kHz 8566 kHz
ZS33				12249 kHz
ZS34		8 MHz ₁₀ 12 MHz ₁₁ 16 MHz		12819 kHz 17132 kHz
ZS35				
ZS36				
<u>SOUTHEASTERN ATLANTIC/CARIBBEAN</u>				
UNITED STATES				
RMR	San Juan, P.R.	500 kHz 2182 kHz 8 MHz 12 MHz 16 MHz	500 kHz 2182 kHz 8 MHz 12 MHz	466 kHz 430 kHz 2670 kHz 8471 kHz 17002.4 kHz
NBA	Balboa	500 kHz 8 MHz 12 MHz 16 MHz	500 kHz 4 MHz 8 MHz 12 MHz	470 kHz 4352 kHz 8614 kHz 12883 kHz
				17136.8 kHz
ARGENTINA				
LPD4	Pacheco	500 kHz 2182 kHz	500 kHz 2182 kHz	444.5 kHz
LPL				
LPD68			4 MHz	4268 kHz
LPD36		8 MHz	8 MHz	8646 kHz
LPD88			12 MHz	12988.5 kHz
LPD46		16 MHz	16 MHz	17045.6 kHz
LPD91		22 MHz		22419 kHz

NOTES TO ATLANTIC AMVER COMMUNICATIONS CHART:

- 7) C7H normally manned from 30 July to 31 March only.
- 8) 2000 - 0400 GMT.
- 9) 1500 - 0600 GMT.
- 10) 0400 - 2000 GMT.
- 11) 0500 - 1800 GMT.
- a) On request and in order to answer ships using Medium Frequency.
- b) Available when necessary.
- c) Winter night service.
- d) Replaces the 12750 kHz frequency when this is used for other services, and on request.
- e) Continuous. When used for other services it is replaced by 8635 or 12745 kHz.
- f) Continuous during the summer season, daytime during the winter.

CALL	LOCATION	VOICE FREQUENCIES SHIP TRANSMIT	VOICE FREQUENCIES SHORE TRANSMIT
EFFECTIVE 1 AUGUST 1976			
NMF	Boston, Mass.	6206.6	6523.2
NMR	Portsmouth, Va. (Guards 6.8, 12 Mhz 1200-0200 GMT) (Guards 4.6, 8 Mhz 0200-1200 GMT)	4096.2	4394.8
		6208.6	6523.2
		8226.2	8762.2
		12366.4	13145.4
NMG	New Orleans, La. (Guards 6.8, 12 Mhz 1200-0200 GMT) (Guards 4.6, 8 Mhz 0200-1200 GMT)	4096.2	4394.8
		6208.6	6523.2
		8228.2	8762.2
		12366.4	13145.4

NOTES TO THE VOICE FREQUENCY COMMUNICATIONS CHART:

GENERAL NOTE: Suppressed carrier frequencies are 1.5 kHz below the listed assigned frequencies. All stations maintain 24 hour frequency guard unless otherwise noted.

osallistuminen ja siihen kuuluvat sanomat sisältävät kaiken sen tiedon, joka USAn liittovaltiolaki (United States Code of Federal Regulations, 33/124.10) vaatii lähetettäväksi ennen USAan saapumista. Ko. säännös edellyttää tietyin poikkeuksin jokaisen amerikkalaisen ja vierasmaalaisen aluksen päällikön tai agentin lähetettävän tiedon aluksen saapumisesta USAn satamaan 24 tuntia ennen saapumista. AMVER-sanomaan täytyy merkitä ensimmäinen varsinainen satama sellaisessakin ta-

CALL	LOCATION	BANDS GUARDED		WORKING FREQUENCY
		DAY	NIGHT	
BERMUDA				
ZBM	St. George	500 kHz 2182 kHz 156.0 MHz	500 kHz 2182 kHz 156.8 MHz	476 kHz 2582 kHz 156.5 MHz 156.6 MHz
OTHER ATLANTIC				
IRM	Rome, Italy	4 MHz 6 MHz 8 MHz 12 MHz 16 MHz 22 MHz	4 MHz 6 MHz 8 MHz 12 MHz 16 MHz 22 MHz	4342 kHz ^a 4350 kHz ^b 6365 kHz ^c 6420 kHz ^d 8685 kHz ^e 12760 kHz ^f 12748 kHz ^g 17105 kHz ^h 22525 kHz ^b
Göthenburg, Sweden				
SAG2		4 MHz	4 MHz	4262 kHz
SAG3		6 MHz	6 MHz	6372.5 kHz
SAG4		8 MHz	8 MHz	8498 kHz
SAG5		12 MHz	12 MHz	12880.5 kHz
SAG6		16 MHz	16 MHz	12755.5 kHz
SAG7		22 MHz	22 MHz	17079.4 kHz
SAG8		25 MHz	22 MHz	22413 kHz
SAG25		25 MHz	25 MHz	25461 kHz

pauksessa, että sama väylä johtaa useampaan eri satamaan. AMVER-keskus välittää nämä tiedot edelleen asianomaiselle rannikkovartioston virkailijalle.

AMVER radioasemaverkko

AMVER-systeemiä avustaa laaja radioasemaverkko, joka tarjoaa kaksi tietä sanomien välitykseen: rannikkoradioasemat ja Ocean Station -alukset. Radiokelit, aluksen paikka ja rannikkoaseman liikenneuuhka yleensä vaikuttavat siihen mitä asemaa käytetään. Jotta varmistettaisiin, ettei mitään maksuja sanomista peritä, tulee sanomat lähettää oheisessa luettelossa mainittujen asemien kautta. Asemat, jotka jatkuvasti vastaanottavat AMVER-sanomia ilman rannikko-, laiva- tai lankamaksuja, luettelaa aina uusimmassa "AMVER Bulletinissa". Luettelossa mainitaan myös kyseisen aseman kutsumerkki, sijainti, taajuudet ja aukioloajat. Vaikka AMVER-sanomia voidaan lähettää muidenkin radioasemien kautta, ei Rannikkovartiosto voi korvata niiden kautta lähettämisestä aiheutuneita maksuja.

AMVER-sanoman osoite

Kaikki AMVER-sanomat tulisi osoittaa sille radioasemalle, jonka kautta sanoma lähetetään, "AMVER (aseman nimi)". Esimerkiksi "AMVER SCHEVENINGEN", AMVER SAN FRANCISCO" tai "AMVER GÖTEBORG". Poikkeuksen muodostavat minkä tahansa kanadalaisen aseman kautta lähetettävät sanomat, jotka on osoitettava joko AMVER HALIFAX tai AMVER VANCOUVER.

Sanomatyytit ja -muoto

Mitä tahansa alusta, kansallisuudesta riippumatta, rohkaistaan liittymään AMVER-verkkoon, mikäli se tekee yli 24 tuntia kestäviä matkoja, jotka eivät ole rannikkoliikennettä. Oheisena esimerkkejä AMVER-sanomista. Sanoma voidaan lähettää mihin tahan-

CALL	LOCATION	BANDS GUARDED		WORKING FREQUENCY
		DAY	NIGHT	
<u>NORTHEAST PACIFIC</u>				
CANADA ¹				
VAJ	Prince Rupert, B.C.	500 kHz	500 kHz	420 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	1630 kHz
VAG	Bull Harbor, B.C.	500 kHz	500 kHz	484 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	1630 kHz
VAE	Tolfino, B.C.	500 kHz	500 kHz	478 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	1630 kHz
VAK	Victoria, B.C.	500 kHz	500 kHz	430 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	1630 kHz
VAI	Vancouver, B.C.	500 kHz	500 kHz	420 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	1630 kHz
		4 MHz	4 MHz	4235 kHz
		6 MHz	6 MHz	6351.5 kHz
		8 MHz	8 MHz	8722 kHz
		12 MHz	12 MHz	12876 kHz
		16 MHz	16 MHz	17175.2 kHz
C7P	OCEAN STATION SHIP 50°-00'N 145°-00'W	500 kHz	500 kHz	480 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	1630 kHz
UNITED STATES				
NMQ	Long Beach, Calif.	500 kHz	500 kHz	472 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2670 kHz
NMC	San Francisco, Calif.	500 kHz	500 kHz	420 kHz
		1182 kHz	1182 kHz	2670 kHz
		8 MHz	8 MHz	8574 kHz
		12 MHz	12 MHz	12743 kHz
		16 MHz	16 MHz	16889.9 kHz
NMW	Astoria, Oregon	500 kHz	500 kHz	448 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2670 kHz
NMJ	Ketchikan, Alaska	500 kHz	500 kHz	416 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2670 kHz
NOJ	Kodiak, Alaska	500 kHz	500 kHz	470 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2670 kHz
NOX	Adak, Alaska	500 kHz	500 kHz	450 kHz
		8 MHz	8 MHz	8465 kHz
<u>NORTHWEST PACIFIC</u>				
JAPAN				
NOT	Yokosuka	500 kHz	500 kHz	450 kHz
JNX	Kushiro	500 kHz	500 kHz	444 kHz
JNW	Shiogama	500 kHz	500 kHz	464 kHz
JGC	Yokohama	500 kHz	500 kHz	444 kHz
JNT	Nagoya	500 kHz	500 kHz	464 kHz
JGD	Kobe	500 kHz	500 kHz	472 kHz
JNR	Moji	500 kHz	500 kHz	444 kHz
JNJ	Nagoshima	500 kHz	500 kHz	478 kHz
JNB	Okinawa	500 kHz	500 kHz	472 kHz
<u>CENTRAL PACIFIC</u>				
UNITED STATES				
NMO	Honolulu, Hawaii	500 kHz	500 kHz	440 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2670 kHz
		8 MHz	8 MHz	8650 kHz
		12 MHz	12 MHz	12889.5 kHz
		16 MHz	16 MHz	16909.7 kHz
<u>SOUTHWEST PACIFIC</u>				
AUSTRALIA				
VIS ²	Sydney	500 kHz	500 kHz	440 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	476 kHz
		4136.3 kHz	4136.3 kHz	2201 kHz
		6204 kHz	6204 kHz	4428.7 kHz
		6204 kHz	6204 kHz	6204 kHz
NOTES TO PACIFIC AMVER COMMUNICATIONS CHART:				
1) Messages forwarded via any Pacific Canadian station should be addressed to AMVER VANCOUVER to ensure no charge applied in delivery				
2) Continuous watch is also kept on the HF special spot frequencies 6279.75, 8373, 12559.5, 16746 and 22262.5 kHz with calls being answered by appropriate working frequency.				
3) Watch 1100-2100 GMT.				
4) Watch 0800-2200 GMT.				
5) Watch 2200-0600 GMT.				
6) Watch 0540-55 and 0940-55 GMT.				
7) Watch 0040-55 and 2140-55 GMT.				
8) Watch 1800-0800 GMT; other times upon request.				
*) Available upon request.				
x) Watch 0000-1400 GMT.				
z) Watch 2100-1100 GMT.				

CALL	LOCATION	BANDS GUARDED		WORKING FREQUENCY
		DAY	NIGHT	
sydney (continued)				
VIS53 ⁴			4182 kHz	4245 kHz
			4186.6 kHz	4245 kHz
VIS3			6273 kHz	6464 kHz
			6279.9 kHz	6464 kHz
VIS26		8364 kHz	8364 kHz	8521 kHz
		8373.2 kHz	8373.2 kHz	8521 kHz
VIS5		12546 kHz	12546 kHz	12952.5 kHz
		12559.8 kHz	12559.8 kHz	12952.5 kHz
VIS6 ⁷		16727.2 kHz	16727.2 kHz	17161.3 kHz
		16728.8 kHz	16728.8 kHz	17161.3 kHz
		16746.4 kHz	16746.4 kHz	17161.3 kHz
VIS42 ⁵		22232 kHz	22232 kHz	22474 kHz
		22234 kHz	22234 kHz	22474 kHz
		22244 kHz	22244 kHz	22474 kHz
VIP	Perth	500 kHz	500 kHz	484 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2201 kHz
		4136.3 kHz	4136.3 kHz	4428.7 kHz
		6204 kHz	6204 kHz	6204 kHz
VIP3 ^X		8364 kHz	8364 kHz	8597 kHz
		8372.4 kHz	8372.4 kHz	8597 kHz
VIP4 ^X		12546 kHz	12546 kHz	12994 kHz
		12558.6 kHz	12558.6 kHz	12994 kHz
VIP6 ^X		22232 kHz	22232 kHz	22566 kHz
		22234 kHz	22234 kHz	22566 kHz
		22246 kHz	22246 kHz	22566 kHz
NEW ZEALAND				
ZLD	Auckland	500 kHz	500 kHz	487.5 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2207 kHz
		4136.3 kHz ⁶	4136.3 kHz	4136.3 kHz
ZLB	Awarua	2182 kHz	2182 kHz	2423 kHz
ZLB2 ^A		4 MHz	4 MHz	4277 kHz
ZLB3 ^A		6 MHz	6 MHz	6393.5 kHz
ZLB4 ^A		8 MHz	8 MHz	8504 kHz
ZLB5		12 MHz	12 MHz	12740 kHz
ZLB6		16 MHz	16 MHz	17170.4 kHz
ZLB7		22 MHz	22 MHz	22533 kHz
ZLW	Wellington	500 kHz	500 kHz	417.5 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2153 kHz
ZLC	Chatham Islands	2182 kHz	2182 kHz	2104 kHz
FIJI				
3DP	Suva	500 kHz	500 kHz	518 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2111 kHz
		6204 kHz	6204 kHz ⁶	6204 kHz
		12 MHz ⁷	8 MHz	8690 kHz
				12700 kHz ⁷
FRENCH POLYNESIA				
FJA	Mahina, Tahiti	500 kHz	500 kHz	432 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2630 kHz
		8230 kHz	8230 kHz	8764 kHz
SAMOA				
KUQ	Pago Pago	500 kHz	500 kHz	450 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2845 kHz
		5475 kHz	5475 kHz	5475 kHz
		6 MHz	6 MHz	6361 kHz
		8 MHz	8 MHz	8585 kHz
		12 MHz	12 MHz	12871.5 kHz
MARIANA ISLANDS				
NRV	Guam	500 kHz	500 kHz	466 kHz
		2182 kHz	2182 kHz	2670 kHz
PHILIPPINES				
DZG	Las Pias	500 kHz	500 kHz	483 kHz
		6 MHz	6 MHz	6441 kHz
		8 MHz	8 MHz	8588 kHz
		12 MHz	12 MHz	12882 kHz
		16 MHz	16 MHz	17176 kHz
		22 MHz	22 MHz	22566 kHz

nomaksi, ja sitä voidaan myös luonnehtia "liikehdintäraportiksi" tai purjehdussuunnitelmaksiksi. Ykköstyyppin sanoma voidaan lähettää juuri ennen salamasta lähtöä, sen aikana tai välittömästi sen jälkeen, niin pian kuin tarpeellinen yhteys saadaan aikaan.

Sanomatyyppi 2. — Tämä sanoma on tarkoitettu positioraportiksi ja sisältää paikan lisäksi päiväyksen ja kelloajan. Se voi myös sisältää ylimääräisiä lisäyksiä ja huomautuksia. Kokemus on osoittanut, että silloin tällöin lähetetty positioraportti takaa parhaiten tietokoneen ennusteen tarkkuuden pitkillä matkoilla. Näitä positioraportteja ei ole tarpeellista lähettää mitenkään määrätystä

CALL	LOCATION	BANDS GUARDED		WORKING FREQUENCY
		DAY	NIGHT	
<u>SOUTHEAST PACIFIC</u>				
	CANAL ZONE			
NBA	Balboa	500 kHz	500 kHz	470 kHz
			4 MHz	4352 kHz
		8 MHz	8 MHz	8614 kHz
		12 MHz	12 MHz	12882 kHz
		16 MHz		17136.8 kHz
	ECUADOR			
HCG ⁹	Guayaquil	500 kHz	500 kHz	469 kHz
		2182 kHz		2182 kHz
		8 MHz	8 MHz	8476 kHz
		12 MHz	12 MHz	12711 kHz
		16 MHz	16 MHz	16948 kHz

NOTES TO PACIFIC AMVER COMMUNICATIONS CHART:			
9) 1220-2320 radio telephone working frequencies: 4386 kHz, 6210.4 kHz, 8281.2 kHz			
CALL	LOCATION	VOICE FREQUENCIES SHIP TRANSMIT	VOICE FREQUENCIES SHORE TRANSMIT
NMC	San Francisco, Cal.	4096.2 kHz 6208.6 kHz 8228.2 kHz 12366.4 kHz ¹ 16496.4 kHz ¹	4394.8 kHz 6523.2 kHz 8762.2 kHz 13145.4 kHz ¹ 17291.4 kHz ¹
NOJ NMO	Kodiak, Alaska Honolulu, Hawaii	6208.6 kHz 6208.6 kHz 8228.2 kHz 12366.4 kHz ¹ 16496.4 kHz ¹	6523.2 kHz 4394.8 kHz 6523.2 kHz 13145.4 kHz ¹ 17291.4 kHz ¹
NRV	Guam	(Day) 12366.4 kHz (Night) 6208.6 kHz	13145.4 kHz 6523.2 kHz
NOTES TO THE VOICE FREQUENCY COMMUNICATIONS CHART:			
GENERAL NOTE: Suppressed carrier frequencies are 1.4 kHz below the listed assigned frequencies. All stations maintain 24 Hour frequency guard unless otherwise noted.			
1) Available upon request.			

paikoista tai määrättyinä aikoina, mutta toivotaan että sellainen lähetetään noin 15 askeen matkan välein (pituutta tai leveyttä, riippuen siitä mihin suuntaan alus kulkee). Positiot otetaan automaattisesti sääraporttisanomista, mikäli alus osallistuu kansainväliseen säähavainto-ohjelmaan, ja välitetään AMVERille.

Sanomatyyppi D — Tämä on poikkeamraportti, ja sisältää vain sen tiedon, mikä croaa aikaisemmin lähetetystä. Se lähetetään silloin kun positio poikkeaa enemmän kuin 25 mailia siitä, mikä se olisi ollut aikaisempien raporttien perusteella laskettuna. Se voi osoittaa reitin, kurssin, nopeuden tai määrän muutoksen tai sisältää mitä tahansa asiaankuuluvia huomautuksia.

Sanomatyyppi 3 — Tämä on saapumisraportti joka lähetetään sataman suulla määräsäatamassa. Osat 6, 7, 8 ja 9 voidaan haluttaessa jättää pois. Huomautuksia voidaan lisätä. Jos yhteydensaantivaikkeuksien takia sanoma 3 jää lähettämättä, tietokone lopettaa plottauksen automaattisesti silloin kun laskettu matka-aika on kulunut umpeen. Kuitenkin sanoma 3:a tarvitaan plottauksen tarkkuuden lisäämiseen ja se toivotaan erityisesti saavuttaessa USAlaisen sataman sisääntuloväylälle.

Vain ylläluetellut 4 sanomamallia tarvitsee

lähettää mainitussa muodossa. Muut sanomat koskien aluksen osallistumista AMVERiin, kuten etsintä- ja pelastusvarusteita koskevat tiedot, voidaan lähettää vapaamuotoisina AMVER-radioasemaverkon kautta.

Lisätietoa

Enemmän tietoa AMVER-systeemistä voi saada kirjoittamalla osoitteella Commandant, U.S. Coast Guard, Washington, D.C. 20590, tai kirjoittamalla tai käymällä osoitteessa Commander, Atlantic Area, U.S. Coast Guard, Governors Island, New York, N.Y. 10004. Kaikki joilla on jotain tekemistä merenkulun turvallisuuden kanssa, ovat tervetulleita käymään AMVER keskuksessa, Building 110, Governors Island. Mieluiten otetaan vieraita vastaan arkipäivinä klo 09 ja 16 välisenä aikana. Puhelinnumero on 212-264-4966, telexnumero 12-6831 ja TWX osoite 212-571-0593.

AMVER-systeemi koordinoituaan Tyynenmeren alueella osoitteessa Commander, Pacific Area, U.S. Coast Guard, U.S. Appraisers Bldg., 630 Sansome St., San Francisco, Calif. 94126.

Historia

Vaikka AMVER nykyisin onkin maailmanlaajuinen elektroninen laivojen paikan määrittämissysteemi etsintä- ja pelastuspalvelua varten, oli sen alku vaatimaton käsinlaskettava "plottaussysteemi" joka oli rajoitettu USA:n rannikkovartioston Atlantin pelastuspalvelun käyttöön. Tässä systeemissä alukset lähettivät positioreportteja tietyn alueen sisäpuolella ollessaan, jotta niiden paikka tiedettäisiin mahdollisessa hätätapauksessa. Kun pelastuskeskuksen koordinaattori tiesi jonkun aluksen olevan hädässä, voi hän ottaa yhteyden "plottauskeskukseen" ja saada selville mitkä alukset olivat hädässä oljaa lähinnä ja ohjata ne hädänalaisen luo. Täten apua voitiin tarjota jopa ennen kuin varsinaiset pelastus- ja etsintäyksiköt saatiin liikkeelle.

Kun liikenteessä olevien alusten määrä lisääntyi, osoittautui tämä käsipelillä hoidettava työläs systeemi hankalaksi, ja johti IBM RAMAC 305 tietokoneen hankkimiseen vuonna 1958. Kun "plottaus" täten automatisoitiin, tuli 1960 mahdolliseksi laajentaa aluetta, jonka sisällä aluksien paikkaa seurattiin, itään longitudiin 15 W saakka. Systeemi oli vieläkin rajoitettu Pohjois-Atlantiin.

Koska AMVERin antama todellinen apu USA:n meripelastusorganisaatiolle oli osoittanut tehokkaaksi, laajennettiin AMVERia (siihen aikaan lyhennys muodostui sanoista Atlantic Merchant Vessel Report System) vuonna 1963 nollameridiaaniin ja vuonna 1964 itään päin Pohjanmerelle, Välimerelle ja Etelä-Atlantille. AMVER oli alkanut USA:n rannikkovartioston lisäsysteminä, mutta oli osoittanut ansionsa rannikkovartioston henkilöstön lisäksi myös kauppa-alusten päälliköille, jotka oivalsivat automaattisen paikan määrittämissysteemin tarjoaman lisän meriturvallisuuteen. Itse asiassa juuri ulkopuolisten pyynnöt aiheuttivat systeemin laajentamisen

BREAKDOWN OF TEXT OF AMVER MESSAGES

1 NAME	2 CALL SIGN	3 REPORT TYPE	4 POSITION	5 DATE-TIME	6 SAILING ROUTE	7 SPEED	8 DESTINATION	9 ETA
Name of vessel.	Radio call.	J, D, 2, (See p. 2.)	Latitude and longitude to nearest tenth degree (name of point may be used where convenient, i.e. Ambrose).	Date-Time GMT of posi- tion. (Use 6 digits, i.e. 041800 where first 2 are day of month and last 4 are GMT hours and minutes.)	Latitude and longitude to nearest 0.1 degree of each turn point along intended track. Use "RL" for rhumb line, or "GC" for great circle before each point to show method of sailing. When track is to be coastal, state "coastal" for that part of route.	To nearest 0.1 knot.	Next port of call.	Estimated time of arrival at desti- nation. Use GMT date and time.

SAMPLE MESSAGES

<i>Imperial St. Lawrence</i>	HOOX	1	43.5N 70.1W	281100	RL 41.6N 69.7W RL via Windward Passage RL.	15.7	Colon.	030900
<i>Parthia.</i>	GSWQ	1	51.0N 10.3W	092300	GC 42.0N 50.0W RL 40.5N 69.5W RL.	16.5	New York.	151100
<i>Argentina.</i>	WMDU	1	Ambrose	061300	GC Equator at 37.0W	23.0	Rio de Janeiro.	160100
<i>Sagami Maru.</i>	JJGF	1	40.5N 73.3W	301300	Coastal RL.	17.1	Overfalls.	301800
<i>SS William T. Steele.</i>	WSUD	1	Cape Henry	282118	Coastal RL.	14.5	Galveston Houston	021500
<i>J.L. Luckenbach.</i>	KAEO	D	31.0N 78.0W	261500	.....	9.0	In heavy seas. .	.....
<i>Groote Beer.</i>	PELA	2	39.1N 67.0W	061400	.....	15.4	.....	.....
<i>Godafoss.</i>	TFMA	2	42.4N 67.3W	232300	.....	.....	.....	.....
<i>Alcoa Pilgrim. .</i>	KKVZ	3	QTP South Pass	092300	.....	.....	.....	.....

AMVER SURFACE PICTURE

AMVER will provide Rescue Centers of all nations with SURFACE PICTURES (SURPICs) to help resolve emergencies, listing vessel positions electronically predicted by dead reckoning within a specified area and including the capabilities of those vessels. A sample follows.

AMVER PREDICTED 281900 Z POSIT COURSE SPEED AND CPA OF SHIPS
RADIUS SURPIC LAT. 21.5 N LONG. 068.7W for 080 MI

NAME	CALL	POSITION	COURSE	SPEED	SAR	DESTINATION	ETA
<i>Messiniaki Paradis</i> CPA will pass within 19 MI 281900Z	SZWS	21.5N 068.8W	C347	15.0K	H8 RDTVXZS	NYK	01
<i>Parula</i> CPA 076 DEG. 035 MI. 282000Z	GBVH	21.8N 068.1W	C166	105K	H8 R TVXZ	CURACO	31
<i>Eso Puerto Rico</i> CPA 166 DEG. 063 MI. 281900Z	HPMO	20.5N 068.4W	C168	17.5K	H8 R TVXZ	ARUBA	30
<i>Four Lakes</i> CPA 146 DEG. 073 MI. 281900Z	KVUP	20.5N 068.0W	C162	14.0K	H8 R T XZ	MAREAS	29
<i>Baron Dunmore</i> CPA 250 DEG. 020 MI. 290000Z	GYUZ	20.2N 068.6W	C340	15.0K		BALTO	01

NAME: Contractions used for names of more than 20 letters.

SAR: H—radio watch schedule (I.T.U.), R—surface search radar, D—doctor aboard, T—radio telephone, V—VHF, X—medium frequency, Z—high frequency, S—single sideband.

CPA LINE: Provides the point at which each vessel will be closest to the center of the SURPIC area, normally the location of the distressed vessel, assuming a stationary distress scene. The bearing from the distress in degrees (True) and the distance and date and time CPA will occur are included.

seillaisille merialueille, jotka eivät varsinaisesti ole USA:n vastuualueita.

Vuoden 1964 loppupuolella siihen asti käytetty elektrooninen kalusto osoittautui vanhentuneeksi ja epäkäytännölliseksi. Tietokoneteknologia oli kehittynyt niin pitkälle, että uusi ja tehokkaampi systeemi voitiin hankkia. Uusi tietokone, IBM 1401, saatiin vuonna 1965, ja samalla aluetta laajennettiin käsittämään sekä pohjoinen että eteläinen Tyyni valtameri. Nykyinen uusi tietokone, Control Data Corporation malli 3300, on ohjelmoitu tallentamaan tiedot mistä tahansa yli 24 tuntia

kestävästä merimatkasta 83 astetta pohjoista ja 83 astetta eteläistä välillä, edellyttäen että alus pystyy lähettämään tarpeelliset tiedot, jotta paikan määrittäminen on tarpeeksi tarkka. Tietokoneen tulostus, SURPIC (SURFACE PICTURE) joka luetteloi hätäpaikan läheisyydessä olevat alukset, on saatavissa mihin tahansa pelastuskeskukseen merenkulun turvallisuustarkoituksessa. Kuten oheisesta Surpic-esimerkistä nähdään, tulostaa tietokone jokaiseen SURPICin yhteydessä myös tietokoneeseen tallennetut lisätiedot aluksis-

→



ta. Se kertoo, miten alukseen saadaan parhaiten yhteys, onko aluksella lääkäri jne. Viime vuonna tarvittiin SURPICia 1500 kertaa, joka on todisteena sen käytökelvosta.

Tämän asteettaisen kehityksen tapahtuessa on ollut tarpeellista pitää luetteloa rannikkoasemista, jotka ovat halukkaita yhteistyöhön, välittämään AMVER-liikennettä laivoilta maksuttomasti. Tällä hetkellä näitä asemia on 84 kappaletta, mukaan lukien Ocean Station -asemat. Lisää toivotaan mukaan. On selvää, että jos laiva saa helposti yhteyden AMVER-asemaan, se myös useammin antaa tiedot itsestään ja reitistään eli osallistuu AMVER-systeemiin. Jokaisessa "AMVER Bulletin" -lehdessä (ilmestyy joka toinen kuukausi) julkaistaan ajan tasalla oleva lista radioasemista ja aikatauluista.

AMVER käyttöohjeet painetaan 13 kielellä ja lähetetään aluksille, jotka ovat kiinnostuneita osanotosta. AMVER on avoinna kaikille aluksille vapaaehtoisella pohjalla kansallisuuteen katsomatta ja mitään maksua ei peritä laivoilta eikä varustamoilta. Tietokone seuraa yleensä noin 2000—2200 aluksen matkaa kerralla. Nämä edustavat 60 eri kansallisuutta. Lukumäärä on kohoamassa jatkuvasti sitä mukaan kun tieto AMVERista leviää ja lisää rannikkoasemia liittyy mukaan välittämään AMVER-sanomia.

AMVER tarjoaa nopean ja tehokkaan tavan saada apua hätätilanteessa siten, ettei muita lähellä olevia laivoja turhaan hälytetä paikalle (kuten yleisessä hätäkutsutapaukses-



KIVOJA KASSEJA EDULLISESTI

MUSTA NAHKAPALAKASSI

Materiaalina kotimainen nappanahka.

Sisällä silkki vuori ja yksi tasku.

Koko: n. 32x25x12 cm.

VENDITOHINTA 54,—

postiennakolla
rahtivapaasti

REILU MARKIISIKASSI

Farkkuisen matkakassin

materiaali on ryhdikästä,

kotimaista markiisika-

gasta. Kaksi tilavaa

sivutaskua.

Koko: 50x40x18 cm.

VENDITOHINTA

45,— postienna-

kolla, rahti-

vapaasti.

MIKÄLI TILAAT

MOLEMMAT KASSIT

SAAT NE VIELÄKIN

EDULLISEMMIN ELI

YHTEISHINTAAN

89,—.



**TILAA HETI SOITTAMALLA VENDITON
MYNTIIN P. 90-13002.**

sa) kuin ne jotka ovat kaikkein lähimpänä. AMVER takaa laivoille nopeaa apua myös silloin kun laiva on vaikeuksissa eikä pysty saamaan radioyhteyksiä, pelkkä hälytys riittää, jolloin AMVER tietää aluksen paikan ja voi lähettää apua. Tämä on niiden seitsemän upseerin, yhden siviilin ja kolmenkymmenen värvätyn tärkeänä tehtävänä, jotka työskentelevät AMVER-keskuksessa.

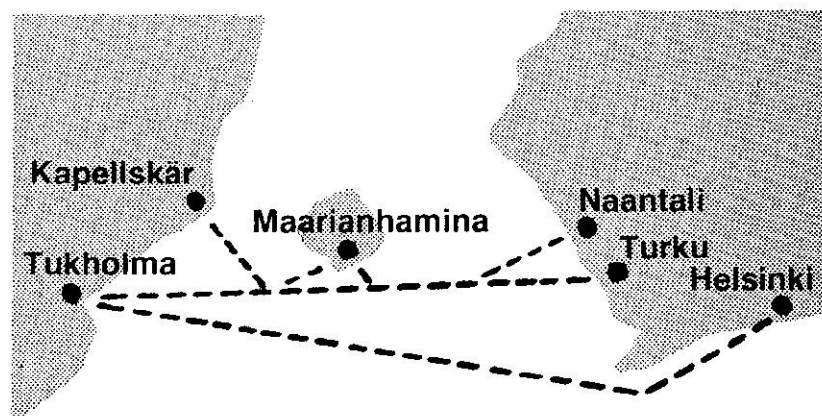
Suomalaisetkin apuna

Suomalaiset alukset ovat olleet AMVERin kautta sekä apua saamassa että sitä antamassa. Viimeisimpiä tapauksia oli 13—14. kesäkuuta sattunut tilanne, jossa m/s Trolleholm hinasi merihädässä olleen huvijahti Freelanden Bermudalle. Trolleholmin radiosähkötäjä Jouko Nuutinen kuittasi hätäsanoman hetken kuultuaan, ja Coast Guardin lentokone ohjasi Trolleholmin hädässä olevan luo. Trolleholm oli koko operaation ajan jatkuvassa yhteydessä sekä hädässä olevaan alukseen (jolla oli 20 henkeä) että pelastuslentokoneeseen.

Helmikuun Radiosähkötäjänsä tar-
koitettu aineisto oltava päätoimit-
tajalla 23. 1. 1977.

Lähtekää joukolla ja ryhmälennuksella

**Naantali-Kapellskär
Turku-Tukholma
Helsinki-Tukholma**



VIKINGLINJA

Edullisin meritie Ruotsiin

eli pelastuslauttakokemuksia Suomenlahdelta

Oletko koskaan miettinyt miltä tuntuu jättää turvallinen laiva ja hypätä kumiseen pelastuslauttaan pimeällä, myrskyävällä merellä?

Helsingin merenkulkuoppilaitoksen ja Tehopelastusryhmä ry:n järjestämässä kokeilussa hankittiin näitä kokemuksia vapaaehtoisten voimin. 15 miestä ja yksi nainen ovat nyt kokemusta rikkaampia. Lehtemme toimittaja on eräs heistä.

Miksi koe?

Suomessa ei ole vastaavaa koetta ennen järjestetty. Ulkomaista kokeista on kovin vähän tietoa saatavilla. Sitäkään ei suomalaisten viranomaisten taholta ainakaan vapaaehtoisesti heru. Merenkulkuhallitus piti tätäkin koetta turhana riskinottamisena.

Kuitenkin laivoissa on pelastuslautoja. Ja merimiehistä lähes 100 % valitsisi todellisessa hätätilanteessa mieluummin lautan kuin pelastusveneen.

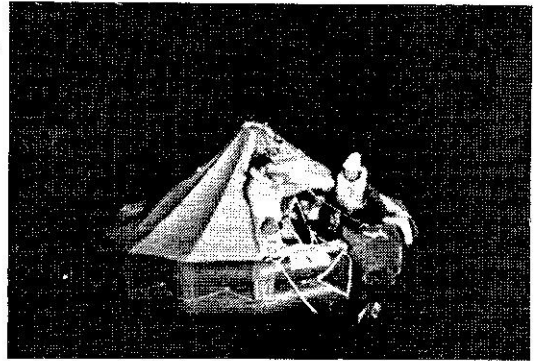
Merikapteeni Kari Lehtosalo Helsingin merenkulkuoppilaitoksesta tekee oppikirjaa näistä asioista. Häinkin valittaa aineistopulaa. Lehtemme edellisen numeron pääkirjoituksessa kirjoitettiin meripelastuksen kanssa puuhailevien eri organisaatioiden olemattomasta yhteistyöstä. Tilaisuus oli äärimmäisen arvokas omakohtaisten kokemusten hankkimiseen pelastuslautasta ja koko meripelastussysteemistä.

Omakohtaiset kokemukset laualta saatiin. Kuva koko pelastusorganisaatiosta on edelleenkin hämärän peitossa.

Lautalle

Perjantain vastainen yö 5. marraskuuta, kello on puoli neljän paikkeilla. Olemme matkustaneet vartioalus Valppaan kyydissä reiposti toista tuntia kaakkoon Helsingistä. Aailokorkeus 2,5–3 metriä, tiikkusade vihmoa Valppaan kannella seisojien päälle. Valpas keinoon niin paljon että on pidettävä jostain kiinni. Irroitin köyden pidikkeistä keltaisesta pelastusveneradiosta samaan aikaan kun lautta sihisten paisuu Valppaan peräkannella täyteen mittaansa. Radiot sisään lautan oviaukosta ja sitten lautta mereen nosturin nokassa.

Seuraavaksi roikun Valppaan reelingin ulkopuolella. Lautta pomppii sinne tänne alapuolellani aallokossa. Silloin tällöin sen oviaukko viivähtää hetken parin metrin päässä alapuolellani. "Nyt!" kuuluu komento. Hypään ja mätäkähden lautan vellovalle lattialle. Kierin syrjään ja teen tilaa muille. Pahin on ohi. Niin luulin.



Kuva: Pertti Rönkkö/MEPA.

Tilanne

Kokeessa muodostivat radioryhmän liikennetarkastaja Aarne Keisteri Helsingin radiosta ja allekirjoittanut. Keisterillä oli mukana Pihlin radio-osastolta lainattu suurehkoon kameralaukkuun pakattu VHF-puhelin ja allekirjoittaneen piti kokeilla Finnlinesiltä lainaksi saatua Skanti Marinetta pelastusveneradiota. Tarkoitus oli yrittää yhteydenpitoa 500 kHz:llä ja 2182 kHz:llä Helsingin radioon. VHF-laitteella oli tarkoitus pitää jatkuvaa yhteyttä Valppaaseen ja suorittaa harjoitushälytys Helsingin radion kautta.

Hankaluuksia

Yhteys VHF:llä Valppaaseen saatiin kanavalla 6. Tässä vaiheessa alkoi porukka kuitenkin tulla huonovointiseksi. Meritautisista pidettiin tilastoa. 11 meistä oksenteli laualta ollessaan, siis vain 5 pystyi pitämään ateriansa sisällään ja niistäkin viidestä vain pari oli todella toimintakuntoisia. 41 minuuttia laualloa riitti saamaan yhdeksän henkilöä "yrjötilastoon" ja kaikkia ei edes tarkkaan pystytty huomioimaan. Tästä tämäkin artikkeli sai nimensä.

Keisteri oli tilaston alkupäässä. Allekirjoittanut ehti sentään hiukan yrittää yhteydenpitoa ennenkuin meritauti vei lautan oviaukolle. Ja kun tauti kerran pääsi niskan päälle, ei sen jälkeen juuri mitään enää pystynyt tekemään. Roikuin oviaukolla muiden välissä ja oksensin kerran toisensa jälkeen. Ja kuuden vuoden kauppalaivauran aikana en koskaan ole kokenut varsinaista merikipua!

VHF:llä ei saatu yhteyttä Helsingin radioon useista kutsuista huolimatta. Matkaa lienee ollut noin 15 mpk. Harmajan luotsiasema, joka sijaitsi paljon lähempänä, ei myöskään kuullut kutsujamme. Lopuksi Valpas suoritti harjoitushälytyksen puolestamme. Ja sitten katkesi yhteys siihenkin. Juuri ennen yhtey-

Lähtötilanne, kiinnitysköyttä irroitetaan. (Kuva: Pertti Rönkkö/ME-PA).



den katkeamista ehdimme vielä vaihtaa muuttaman sanan merivartioston avustamassa olleen rautaveneen kanssa. Vempeleellä kuului kyllä mutta yhteyttä ei saatu enää kokeen aikana. Jälkitutkimuksissa todettiin, että VHF-laitteen ladattava paristo oli niin heikossa kunnossa, ettei se pitänyt tehoa sisällään. Lisäksi laite oli sen verran suurikokoinen, että sitä jouduttiin pitämään kantolaukussaan lautan pohjalla, ja suurimman osan ajasta sen antenni oli aaltojen välisessä laaksossa, antennin korkeus lautan pohjasta oli vain puolisen metriä.

"Rukousmylly"

Pelastusveneradiolla operointi kumilautalla on tempu, jota ei mielellään tee. Ensinnäkin sitä ei saa mihinkään kiinni, lautalla ei ole mitään tuhoja tai muuta sellaista. Aparaatissa on muutama hihna, joilla se on tarkoitettu sitoa omiin jalkoihin (?) kiinni, mutta niistäkään ei ollut mitään apua. Niinpä laite makasi allekirjoittaneen jalkojen päällä, olin lautan pohjalla ulkoseinää vasten istuvassa asennossa, ja Holger Pitkänen Tehopelastusryhmästä veivaili nujastelevaa myllyä.

Lautan katossa olisi pitänyt olla reikä teleskooppiantennia varten (siellä oli mutta emme löytäneet sitä). Jouduimme työntämään antennikepin noin 45 asteen kulmassa ulos lautan toisesta oviaukosta. Maa johto sensijaan oli helppo heittää mereen (pitäisikö sanoa merijohto?).

Kutsuimme Valppaan kutsulla OGO (sieltähän me olimme haaksirikkoutuneet) tavalliseen tapaan OHC:tä ja pyysimme vastauksen 500:lla, koska laitteella ei pysty kuuntelemaan muita pitkäaaltoaajuuksia. Ei vastausta. Uusi kutsu. Laite näytti menevän mukavasti vireeseen oman mittarinsa mukaan. Vaan ei vastausta. Välillä huutelimme 2182:lla. Ei vastausta, mutta Valpas kuuli meidät vajaan puolen mpk:n päässä. Uudet

kutsut 500:lla. Ilman tuloksia. Tässä vaiheessa loppui into. Ja samalla loppui allekirjoittaneen vatsahermojen hallinta. Ovelle ja nopeasti, kokeilu oli siltä kertaa ohi. Puolisen tuntia lautalla oli kulunut, ehkä ei sitäkään.

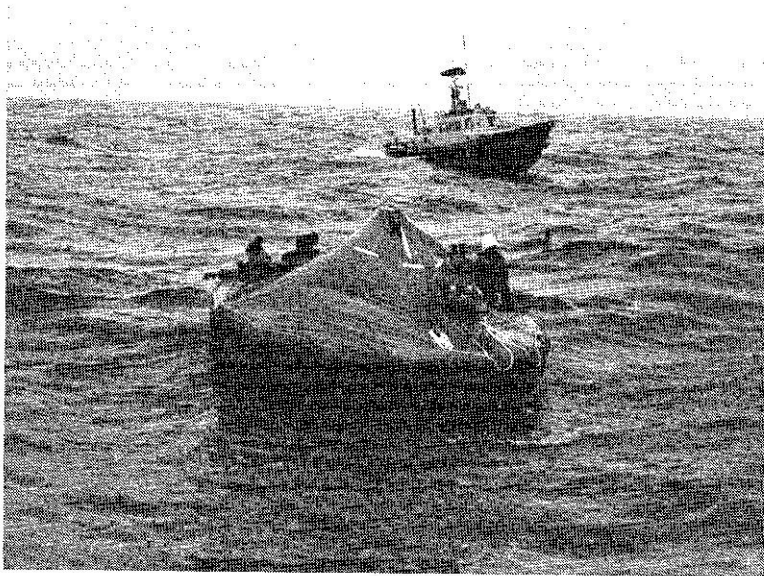
Havaintoja

Lautan katolla on sekä ulko- että sisäpuolella himmeä valo, joka toimii merivesiparistolla. Sisäpuolinen valo oli niin heikko, ettei sillä ollut muuta kuin lähinnä moraalinen merkitys. Radioiden käytöstä ei olisi tullut mitään ilman mukaan varattuja ylimääräisiä taskulamppuja.

Lautta oli tarkoitettu 25 hengelle, meitä oli vain 16 ja silti niin ahdasta, että kampi-aparaatin käyttö oli vaikeaa. Ja se oli vaikeaa myös lautan vellovan pohjan takia, hypimme 2–3 metriä ylös alas holtittomasti, eikä radiota saanut kiinni mihinkään. Muuta kuin teleskooppi-sauva-antennia ei voinut käyttää. Leija-antennia ei ollut mukana, ja tuskinpa sen olisi pystynyt niissä olosuhteissa kokoamaan puhumattakaan siitä että olisi saanut sen ilmaan. Kaasupallon olisi tuuli painanut meren pintaan.

Veivattavan radion kuunteluherkkyys oli hyvä. 500:lla kuului kaukanakin olevia rannikkoasemia. Toisaalta keli yöaikaan sekä 500:lla että 2182:lla on sellainen, että hyvinkin kaukana olevat muut aseman kuuluvat voimakkaasti ja peittävät tehokkaasti alleen laitteen varsin pienitehoisen signaalin. Myös tiedetään, että tuosta läheltä eivät paremmillakaan laitteilla varustetut alukset joskus yöaikaan tahdo onnistua yhteyksissään.

Lautta näkyi tutkassa 0,4 mpk:n päähän, mutta sitä ei olisi pystytty löytämään tutkalalla, ellei etukäteen olisi tiedetty sen olinpaikkaa. Lautan kattovalo näkyi 0,3 mpk:n päähän. Vihellyspilli kuului 0,1–0,2 mpk:n päähän sivutuulella. Lautan heijastusnauha nä-



"Pelastus" on lähellä. Taustalla merivartioston rautavene. Kuvan otti Pertti Rönkkö/MEPA vartioalus Valppaalta aamunkoitteessa.

kyi 0,4 mpk:n päähän. Lautta ajalehti ajoankkurin kanssa 1,3 solmun nopeudella.

Pelastus

Paikalle piti saapua kaksi helikopteria ja Meripelastusseuran alus Nokkala meitä etsimään. Mutta...

Rajavartioston kevyt helikopteri oli edellisenä päivänä joutunut etsimään jotain kalastajaa, ja tiesimme jo lautalle mennessämme, että se oli käyttänyt lentotuntinsa loppuun eikä pääsisi tulemaan. Armeijan raskaan kopterin lentoajaksi Utista oli etukäteen laskettu 2 tuntia. Aamun valjetessa valkeni lautalla oksenteleville sekin, ettei helikopteria tulisi lainkaan. Satoi jäätävää tihkua ja helikopteri pelkäsi roottoriensa jäätyvän, eikä noussut ilmaan. Lopulta kuultiin myös Nokkalan jääneen pois kuvioista. Meitä ei siis varsinaisesti etsinyt kukaan, koska Merivartioston vene ja Valpas tiesivät missä olimme, hehän meidät sinne olivat tuoneetkin, ja rautavene pyöri jatkuvasti ympärillämme mahdollisen tosihädän varalta.

Tuuli oli hiukan noussut ja rautavene kallisteli nousseessa ristiaallokossa lähes 50 astetta kummallekin puolelle. Ei käynyt kateeksi senkään miehistöä, suorastaan ihmetteli, ettei vene kaatunut sellaisessa aallokossa. Se kuitenkin otti lautan hinaukseensa, tarkoitus oli hinata lautta tyynempään paikkaan, josta se olisi voitu nosturilla nostaa taas Valppaan kannelle.

Hinaus oli kaikkea muuta kuin miellyttävää. Olimme luopuneet ajoankkurista ja lautta pyörähteli oikealle ja vasemmalle hinausköyden nykäysten tahdissa. Lopuksi hinausköysi onneksi (!) katkesi. Valpas esitti todellisen merimiestäidon näytteen, ajoi vierellemme, laski koukun, joka onnistuttiin sujautamaan lautan kattolenkkiin, ja nosti lautan ihmisineen päivineen kannelle.

Pahoinvointi loppui heti kun päästiin Valppaan kannelle kalpein kasvoin ja horjuvin jaloin "normaalin" rullauksen pariin.

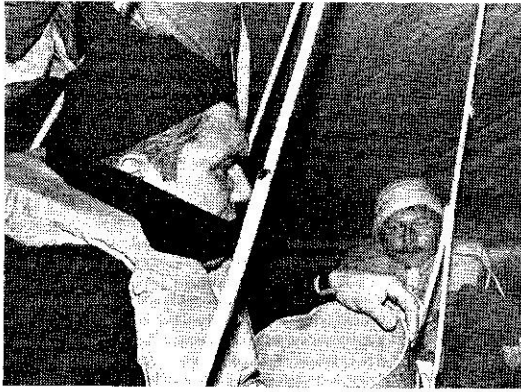
Mitä opimme tästä

Ennen lautalle menoa otamme mukaan "rukousmyllyn" (kuten pelastusveneradiota on kuultu nimitettävän) lisäksi laivan kaikki kannettavat VHF-puhelimet. Toivottavasti niissä on kanava 16. Jos ei ole, pyydämme niihin uudet kiteet ennen merihätään joutumistamme. Seisoaltaan lautalla käsiradiopuhelimeen puhuttaessa on antenni huomattavasti korkeammalla kuin meillä kokeessamme oli. Melkein jokainen Itä- ja Pohjanmerellä oleva alus kuuntelee nykyisin jatkuvasti kanavaa 16. Jonkun on ennen pitkää pakko kuulla meidän kutsumme.

Pelastusveneradiosta saattaa olla paljonkin hyötyä vähemmän vilkkaasti liikennöidyillä ja tyynemmillä alueilla, varsinkin jos olemme veneessä, johon voi asentaa pitemmän lanka-antennin keulasta maston kautta perään.

Lisäksi otamme lautalle lähtiessämme mukaan mahdollisimman tehokkaan käsivalaisimen ja siihen muutaman varapariston.

Lautalle meno ei isosta laivasta onnistu meidän tyyliimme. Lauttahan yleensä heiteään yli puurin kiinnitysnaarun ollessa sidottuna laivan reelinkiin ja pakkaus aukeaa sitten itsestään meressä. Meidän tulisi hypätä ensin mereen pelastusliivit päällä ja kiivetä sieltä sitten lautalle parhaan kykymme mukaan. Me kuitenkin emme hyppää muutamaa metriä korkeammalta mereen pelastusliivien kanssa ellemmme halua katkaista niskamme. Veteentulovauhtimme on viisi metriä korkealta hypätessämme 36 km/t ja 20 metriä korkealta hypätessämme 70 km/t. Korkkiliivi survaisee meitä leukaan veden pintaan saapuessamme ja työntää päitämme takakenoon.



Laskeudumme siis mahdollisimman lähelle veden pintaa esim. nuoratikkaita myöten ja toivomme, ettei laivan heilunta murskaa meitä laivan kylkeen ennen veteen pääsyämme. Miten lapset ja vanhukset onnistuvat tässä operaatiossa, siitä ei ole tietoa.

Paras systeemi olisi voida lastata pelastuslautta jo aluksen kannella. Siihenhän perustuvat esim. norjalaisten kehittämät eri malliset pelastuskapselit.

Lämpiminä pysymme, mikäli meillä on vil-lavaatetus ja mikäli lautalla on lämpöpusseja, jotka eivät kuulu lautan vakiovarustukseen. Ja mikäli meillä on oksennuspusseja, jottei meidän tarvitse tuuletuksen takia pitää lautan ovia auki. Tässäkin kokeessa lautan sisälämpötila kohosi nopeasti 11 asteeseen, kun ovia oli hetken pidetty suljettuina, ennenkuin oviaukkoja tarvittiin muuhun tarkoitukseen. Mainittakoon, että ulkomailla nuo oksennuspussit kuuluvat lautan vakiovarusteisiin.

Ja sitten vain toivomme, että tuuli puhalttaa meidät jonkun pursiscuran laituriin ellei joku löydä meitä sitä ennen...

Oli siitä pelastusveneradiosta muuten hyötyäkin: kannessa oleva vaahtomuovi oli hyvä istuma-alusta kylmällä lautan pohjalla.

Ehdotuksia

Jokaisen lautalle joutuvan tulisi osata käyttää kaikkia kyseeseen tulevia radioita. Tositilanteessa ei tiedä kuka on siinä kunnossa että pystyy toimimaan. Pelastusveneradiion käytön opettamista koko laivaväelle ei voida liiaksi korostaa.

Merenkulkijat täytyy kouluttaa tietämään etukäteen pelastuslautalla olemisessa tarvittavat taidot. Esim. kasettitelevisioon sopii tällainen opetusohjelma mainiosti. Kokeita lautoilla tulee jatkaa, nyt jäi monta asiaa vielä selvittämättä.

Mikäli virallisilla instansseilla, esim. Merenkulkuhallituksella, on jotain ulkomaisten tutkimusten tuloksia näistä asioista, tulee ne julkistaa kaikkien asianomaisten tietoon. Merenkulkijoille lautalla ei juuri ole hyötyä siitä, että jotkut tutkimustulokset pölyttyvät vi-rastojen mapeissa.

Käsiradiopuhelimia VHF-alueelle, varustet-

tuna esim. kanavilla 16, 8 ja 6, tulee kehittää edelleen ja niitä tulisi olla jokaisessa aluksessa helposti lautalle saatavissa. Litium-paristo lienee kova sana tällä alueella.

SSB-käsiradiopuhelin 2182:lle saattaisi toimia hienosti, jos 2182 onnistuttaisiin rauhoittamaan pelkästään hätä- ja turvallisuusliikenteelle, ja kutsuminen suoritettaisiin jollain muulla taajuudella. Sellaisia suunnitelmiahan IMCO:nkin piirissä on esitetty.

Paikkaa ilmaisevat radiopoijut tulee saada käyttöön. Nythän vasta riidellään niiden käyttötaajuuksista.

500 kHz on varsin käyttökelpoinen taajuus ja sähkötys on äärimmäisen tehokas viestintämuoto, mutta antenni täytyisi ehdottomasti saada monta kertaa pitemmäksi kuin teleskooppi on. Leija- ja kaasupalloantenneja tulisi kokeilla ja kehittää. Kampikäyttöön tulisi turvautua vasta sitten kun paristot on käytetty loppuun. Nythän paristoja ei ole lainkaan.

Harjoituksissa tulisi radioamatöörien tarjoama kalusto ja pelastuspalveluorganisaatio voida käyttää hyödyksi. Yleensäkin yhteistyö eri virallisten ja epävirallisten organisaatioiden välillä on olematonta tai sitten tieto ei kertakaikkiaan kulje sinne missä sitä tarvitaan.

Suomessa voitaisiin aluksi tutkia pelastusveneradiion kuuluvuutta esim. purjeveneeltä muutaman viikon aikana eri puolilta Suomen rannikkoa erilaisilla antenneilla. Koe olisi helppo järjestää, koska esim. Marinetaan voi kytkeä akun, jolloin sitä ei koko aikaa tarvitse veivata. Kesällä luulisi vapaaehtoisia löytyvän. Allekirjoittanut tietää ainakin yhden...

Yhteistyötä ja erityisesti harjoituksia on li-sättävä. Kaikkien meripelastukseen osallistuvien suoritustason henkilöidenkin tietoja on parannettava ja pidettävä ajan tasalla. Kenenkään ei luulisi hyötyvän harjoitusten ja tutkimusten tuloksien salailusta.

Suomalaisillakin rannikkoasemilla tulisi pystyä järjestämään hätätaajuuksien päivystys niin, että päivystäjien huomiota ei kiinnitetä mihinkään muuhun kuin 500/2182/16 kuunteluun. Turvallisuuspäivystys tulee hoi-

→

ETELÄ-SUOMEN LAIVA OY

Hitsaajankatu 12
00810 HELSINKI 81
☎ 90 - 782 655

HACKLIN-YHTIÖT

PORI — Mäntyluoto

HELSINGIN LAIVATYÖ OY

Elontie 49 D
00660 Helsinki 66
☎ 557 861 - 557 801, ilt. 747 657

**Suorittaa laivojen puhdistus-,
korjaus- ja maalaustöitä**

**Vuokraa auto —
ehdit enemmän.**



Metallitalo, 688 055 ja 737 260
Lentokenttä, 821 201
Muualla maassa kaikki VW-
piirimyyjät.

Varaukset: 688 055 / 14

interRent?
autovuokraamo

taa erillisenä muun liikenteen välityksestä. Tässä olisi paljon opittavaa ulkomailta.

Erilaisten pelastustehtävissä toimivien yksiköiden välinen suora yhteysmahdollisuus on luotava ja selvitettävä kaikille mukana oleville, mukaan lukien pelastuksessa käytettävät helikopterit ja lentokoneet.

Nykyisen systeemin mukaan toimii pelastuksen johdossa merivartiolaitoksen keskusradioasema. Rannikkoasemat vain välittävät tietoja keskusradioasemille. Merivartiioradio pystyy kuuntelemaan vain kanavaa 16 ja 2182 kHz:iä. Esim. neuvostoliittolaisen aluksen ollessa hädässä ainoa yhteinen kieli on kuitenkin sähkötyös. Viestitys on turhan hidasta ja hankalaa, mikäli rannikkoasema joutuu sen välittämään. Muilla rannikkoradioasemilla kuin Helsingissä on öisin vain yksi henkilö työssä. Miten hänen oletetaan toisella kädellä sähköttävän hädässä olevalle alukselle ja toisella pitelevän puhelinta jolla pitää keskusradioaseman ajan tasalla?

Merivartioston asemille tulisi saada sähkötyslaitteet ja kansainvälisen koulutuksen saanut henkilökunta. Tai jos se ei käy, on pelastuksen johto siirrettävä sinne missä viestiyhteydet jo nyt ovat, eli rannikkoradioasemille, jälleen muiden maiden mallin mukaan. Samoin merivartiolaitoksen aluksiin on saatava kansainvälisen koulutuksen saanut radio-sähköttäjää. Ainakin Valppaassa on täydellinen moderni radioasema, joten kalusto on jo nyt valmiina, käyttäjä vain puuttuu.

IMCO:lle raportoidut tapaukset

IMCO:n radioalakomitean saamien raporttien mukaan vuosilta 1973—1975 on pelastusveneradiota käytetty tositilanteessa viisi kertaa. (Raportteja tuli vain muutamista tapauksista).

Yhdessä tapauksessa saatiin laivan kannella yhteys 8364 kHz:illä kahden ja puolen päivän yrittämisen jälkeen.

Yhdessä tapauksessa pyöritettiin myllyä pelastuslautalla taukoamatta kaikilla kolmella taajuudella (500/2182/8364) 45 tuntia, eikä tultu kuulluksi. Lähin rannikkoasema oli 230 mpk:n päässä.

Kolmessa tapauksessa yritettiin ainoastaan 2182:lla. Yhden tapauksista kuuli neljä laivaa, yksi lähetys kuultiin heikosti sen jälkeen kun pelastusvene oli saatu näköetäisyydelle ja yhtä ei kuultu lainkaan. Tuossa parhaassa tapauksessa aikaa kului 40 minuuttia kutsutuksen aloittamisesta.

Eräessä lautalta suoritettussa kutsumistapauksessa olivat tulokset jääneet olemattomiksi, koska teleskooppiantenni oli katkennut lautan liikehännän vuoksi. Ja yhdessä tapauksessa radio oli heitetty mereen, josta sitä ei enää pimeässä löydetty.

Sattuu sitä munauksia muillekin, ja vielä tositilanteessa. Jotta noilta munauksilta voitaisiin välttyä, on kokeita mahdollisimman luonnonmukaisissa olosuhteissa ehdottomasti jatkettava. □

Uusi, nerokas 55-kanavainen

Sailor

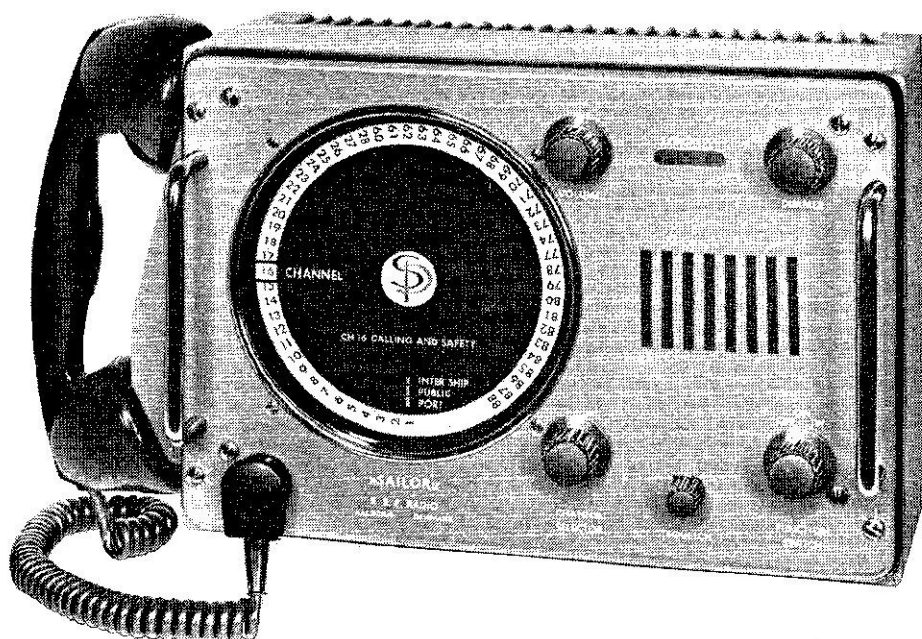
RT 144 VHF-radiopuhelin

Digitaalisen syntetisaattorin avulla vakiona kaikki 55 kanavaa vain yhtä kädettä käyttäen.

Mikropiiritekniikan ansiosta entistä luotettavampi.

Teho 25 W.

Veroton hinta 3.622,—



OY HEDENGREN AB

TELEOSASTO - LAUTTASAARENTIE 50 - 00200 HKI 20 - PUH. 670 211

Sanaluvun sanoman otsikossa ilmoittamisen tärkein merkitys on varmistaa, että sanoma kokonaisuudessaan on vastaanotettu. Kun se myöhemmin on tullut myös sanoman hinnoitteluperustaksi, on se antanut, ja tulee varmaan vastaisuudessaakin antamaan aiheen yhteen jos toiseenkin kansainväliseen konferenssiin. Vaikka säännöt pyritään tekemään hyvinkin yksityiskohtaisiksi ja kaikki mahdollisuudet huomioonottavaksi, jää silti aina varaa tulkinnoille. Niin näissä sananlaskujutuissakin. Todettakoon heti alkuun, ettei tässä esittämäni ole mikään virallinen kanta. Kun lennätinohjesääntö ja siirtyvän meriliikenteen käsikirja aikanaan ilmestyvät suomenkielisinä laitoksina, tai Plh:n taholta muuten tulee määräyksiä ja tulkintoja sanaluvun laskemisesta, on selvää, että niitä noudatetaan.

Kuka määrää

Lennätinohjesääntö toteaa, että lähtötoimipaikan, siis myös laivan laskema ja ilmoittama sanaluku on määräävä. Samaan hengen vetoon sanotaan, että kauttakulkutoimipaikan, usein rannikkoaseman, tai osoitetoimipaikan antamat huomautukset on tutkittava ja mikäli ne ovat aiheellisia, sanaluku muutettava. Käytännössä tämä tarkoittaa lähinnä sitä, että rannikkoaseman tulkintaan maksullisten sanojen lukumäärästä on paras uskoa, ainakin ulkomaisten rannikkoasemien osalta, näiden kotimaisten kanssa asiasta voi aina neuvotella.

Ryhmän pituus

Määräykset selvä- ja salakielestä ovat jokseenkin ennallaan, suurimpana poikkeuksena on salakielisanomissa sallittavan sanan pituus, nyt se saa olla 20 merkkiä, aikaisemman 5 asemesta. Tuota samaa 20 merkin sääntöä yritettiin myös selväkielisanomien ns. sekaryhmiin, ts. merkeistä, numeroista ja kirjaimista muodostettuihin sanoihin, mutta se osoittautui käytännössä hankalaksi ja siitä on luovuttu.

Varsinaiseen asiaan

Sanalukuun ei lasketa sanoman otsikkoa. Siihen otsikkoonhan kuuluvat mm. maksuttomat virkahuomautukset, kuten toim. 2/12, kauttakulkutie, esim. via Western ja mahdollinen merkintä käytetystä codesta, mikäli sellainen vaaditaan.

Sanat, ryhmät ja ilmaisut, jotka lasketaan yhdeksi sanaksi riippumatta niiden sisältämien merkkien lukumäärästä:

1. a. maksullinen virkamerkintä

- b. maksetuissa virkailmoituksissa alkuperäisen sähkösanoman numero eroitettuna kauttaviivalla päivämäärästä
- c. jokainen erillinen kirjain, merkki tai numero
- d. jokainen erillinen merkki, joka lähetetään lähettäjän nimenomaisesta pyynnöstä.

Osoitteessa lasketaan yhdeksi sanaksi:

2. a. osoitelennätintoimipaikan tai maa-aseman nimi kirjoitettuna niin kuin se on virallisten luetteloiden ensimmäisessä sarakkeessa ja täydennettynä kaikilla mainitussa sarakkeessa olevilla merkinnöillä.
- b. osoitelennätintoimipaikan tai maa-aseman nimi täydennettynä joko maata tai aluetta tai näitä molempia koskevalla ilmoituksella taikka jollakin muulla ilmoituksella, kun tätä nimeä ei vielä ole julkaistu virallisissa luetteloissa.
- c. liikkuvan osoiteaseman nimi kirjoitettuna niin kuin se on asianomaisessa luettelossa.
- d. liikkuvan osoiteaseman nimi täydennettynä tarvittaessa aseman kutsumerkillä tai jollakin muulla ilmoituksella, kun tätä nimeä ei ole asianomaisessa luettelossa.
- e. osoitelennätintoimipaikan nimi täydennettynä merkinnöillä, joiden tarkoitus on erottaa se muista paikkakunnan toimipaikoista. Tämä merkintä erotetaan osoitelennätintoimipaikan nimestä kauttaviivalla. Esim. Helsinki/10.
- f. osoitelennätintoimipaikan nimi ja siitä edeltävä tai sen jäljessä oleva postinnumero, jonka lähettäjä on antanut. Virkailija pistää postinumeron sulkumerkkien sisään. Esim. (00100)Helsinki, London(EC2).
- g. osoitepaikkakunnan maantieteellinen tai hallinnollinen nimi siinä tapauksessa, ettei paikkakunnalla ole lennätintoimipaikkaa.

Ellei 1. a ja 2. a—e ja 2. g mainittuja ja yhdeksi sanaksi laskettavia merkintöjä ole kirjoitettu yhteen, tekee sen virkailija ja jos on mahdollisuus osoitetoimipaikan nimen vääristymiseen, käytetään eri osia erottamaan kauttaviivaa. Koko merkintä lasketaan yhdeksi sanaksi. Esim. Rauma/Turun- ja Porinlääni/Finland = yksi sana.

Sanat, ryhmät ja ilmaisut, jotka lasketaan niin moneksi sanaksi, montako kertaa ne sisältävät 15 kirjainta, sekä ylijäämää yhdeksi sanaksi:

3. a. jokainen sana, joka on jonkin salli-

tun kielen sanakirjassa sekä jokainen muu yleisessä käytössä oleva näiden kielten sana, edellyttäen, ettei se ole tällaisten sanojen yhdistelmä eikä supistelmä eikä ole kyseisen kielen sääntöjen vastainen.

- b. sähkeosoite
- c. heittomerkin, yhdysviivan tai kauttaviivan erottamat tai yhdistämät sanat, mikäli ne ovat tässä muodossa ko. kielen sanakirjassa. Mikäli lähettäjä ei toisin halua, yhdistetään sanan eri osat poistamalla heittomerkki, yhdysviiva tai kauttamerkki. Jos sanat eivät ole sanakirjassa mainitunmuotoisina yhtenä sanana taikka eivät ole kielessä yleisessä käytössä ja lähettäjä haluaa kyseisten merkkien lähettämisen, sanaluku lasketaan kohdan 4 a mukaisesti.
- d. poikkeuksellisesti lasketaan 15 kirjaimen säännön mukaan seuraavat ilmaisut, jos ne on kirjoitettu yhteen: samalle henkilölle kuuluvat sukunimet; täydellisesti tai lyhennettynä kirjoitetut, paikkojen, torien, kanavien, jokien tai muiden julkisten paikkojen nimet; laivojen nimet, lentokoneiden ja junien ja muut vastaavat nimitykset; kirjaimin kirjoitetut kokonais-, murto-, kymmenys- tai sekaluvut; kirjaimin kirjoitetut luvut, joissa numerot on ilmoitettu erikseen tai ryhminä, esim. yksinol-lakaksineljä tai neljätoistakaksikymmentä; kirjaimin kirjoitetut prosentti- ja promilleluvut ja kertolaskua ja mittoja ilmaisevat luvut, esim. kaksikertaakolme, viisiprosenttia; sellaiset yhdyssanat, jotka ovat läh- tömaassa yleisessä käytössä; tekstis- sä ja allekirjoituksessa, lennätintoi- mipaikkojen ja maa- ja liikkuvien asemien nimet, kaupunkien, maiden ja alueiden nimet (kohdat 2. a—g). Jos virkailija huomaa, ettei lähettäjä ole yhdistänyt nimien ja sanontojen eri osia, on tästä mahdollisuudesta mainittava lähettäjälle.
- e. muut osoitteen, tekstin tai allekirjoituksen sanat on laskettava erillisik- si sanoiksi.

Sanat, ryhmät ja ilmaisut, jotka lasketaan niin moneksi sanaksi, montako kertaa ne sisältyvät 5 merkkiä, sekä ylijäämä yhdeksi sanaksi:

- 4. a. kirjaimista, numeroista, merkeistä ja näiden yhdistelmistä muodostetut ryhmät.
- b. jos kuitenkin yhdys- tai ajatusviivaa käytetään yhdistämään kokonaisluku murtolukuun taikka prosentti- tai promillemerkkiin, ei tätä viivaa lasketa merkiksi, vaikka lähettäjä olisi sen kirjoittanutkin. Samaten ei kauttaviivaa lasketa merkiksi silloin, kun se on numeroryh-

mässä tai kirjain- ja numeroryh- mässä, joka muodostaa osoitteen asunnonnumeron.

- c. sanat ja ilmaisut, jotka eivät täytä kohtien 1—3 ehtoja.
- d. kaksi merkkiä, jotka muodostavat sulkumerkin, sekä lainausmerkit, sulkiessaan sisäänsä ryhmän tai ryh- miä, lasketaan kumpikin merkki erikseen samalla tavoin kuin muut- kin merkit ja noudatetaan sanojen laskemisessa 5 merkin sääntöä. Esim. (mahdollisesti) = 3 maksullista sa- naa.

Muistisääntö

Edelläolevasta saa helposti yleistävän muis- tisäännön: selväkielisissä sanoissa noudatetaan 15 kirjaimen sääntöä, jos sanaan välit- tömästi liittyy joku merkki tai numero, nou- datetaan 5 merkin sääntöä. Samoin 5 merkin sääntö, jos sanoja kirjoitetaan yhteen vas- toin kielen käytäntöä. Tällaisia usein esiin- tyviä sanoja on esim. pilot station, fuel oil, metric tons, local time, loading port, varmintä on kirjoittaa ne kahtena sanana.

Tulkintajuttuja

Hiukan ihmetyttää Ruotsin ottama kanta lyhennetyistä sanoista. He noudattavat entis- tä käytäntöä, eli sana lasketaan niin moneksi kirjaimeksi kuin se olisi täydellisesti kirjoi- tettu. Kun kuitenkin "virheellisesti" yh- teenkirjoitetuissa sanoissa noudatetaan 5 merkin sääntöä, voisi sitä mielestäni kohdan 3 a mukaan (... edellyttäen, ettei sana ole tällaisten sanojen yhdistelmä eikä supistel- ma ...) noudattaa myös lyhennetyissä sanois- sa.

Toinen tulkintajuttu tulee postinumeron käytöstä. Sehän on tarkoitettu postin lajit- telun nopeuttamiseksi, mutta kun sitä yhä enemmän työnnetään myös sähköisiin, on sii- hen otettu kantaa. Mikäli postinnumero on sanoman osoitteessa osoitelenätintoi- mipaikan nimen yhteydessä kuten kohta 2 f toteaa, on asia selvä. Entä jos tuo postinnumero on jos-akin muussa yhteydessä? Lennätinosasto on ottanut kantaa seuraavasti: "Jos osoite sisäl- tää lennätintoi- mipaikan lisäksi postinumerol- la varustetun postipaikan nimen, lasketaan ne eri sanoiksi, esim. Svampbacken 7570 Malmö (125)." Entä tekstissä? Kohdassa 3 d maini- taan tekstissä ja allekirjoituksessa noudatet- tavan 15 kirjaimen sääntöä mm. lennätintoi- mipaikkojen nimissä ja viitataan kohtiin 2 a—g. Näin ollen voitaisi 15 kirjaimen sään- töä noudattaa tekstissä ja allekirjoituksessa niissä tapauksissa, joissa postinnumero on len- nätintoi- mipaikan nimen yhteydessä, mutta jos se on postipaikan nimen yhteydessä, laske- taan se eri sanaksi.

Osoitteen tulee sisältää lennätintoi- mipaikan nimen. Kohta 2 g antaa kuitenkin mahdolli- suuden sähkeen lähettämiseen, vaikka paik- kakunnalla ei ole lennätintoi- mipaikkaa tai lähettäjä ei sitä tiedä. Ensinnä on huomattava

→

Esimerkkejä	Merkkien lukumäärä	Maksuillisten sanojen lukumäärä	
		Osoitteessa	Tekstissä ja allekirjoituksessa
RP20.50 (virkamerkintä)	7	1	
TLX12406	8	1	2
30/A/50 (talon numero)		1	2
New York		1	2
Newyork		1	1
yksituhat kaksisataa viisitoista			3
yksituhatkaksisataaviisitoista	30		2
yksikaksiyksiviisi	18		2
pitkänsillanr	13	1	1
pitkänsillanranta	17	2	2
anycase	7		2
ryc	3		1
retel	5		1
25 ^o /o (lähetetään 25-0/0)	5		1
mk300	5		1
22hr30	6		2
1230gmt	7		2
1230z	5		1
15x6	4		1
15+6	4		1
15/11/1976	10		2
AC(HNCA)2CH2	12		3
may/august	10		2
juni/august	11		3
Hamburg—Rotterdam—Antwerpen	27		6
Hamburg — Rotterdam — Antwerpen			5
pääliikkö/konepääliikkö	23		5
pääliikkö / konepääliikkö			3
"Polar-Express"	15		3
" Polar - Express "			5
(20 kappaletta toimitetaan 1.9.)			4
{ 20 kappaletta toimitetaan 1.9. }			6
a)			1
(.)			1

tava, että näissä tapauksissa sähke otetaan lähetettäväksi lähettäjän vastuulla, usein tuon lähimmän lennätintuomipaikan, ainakin Suomen ollessa kyseessä, saa selville lähettäjältä. Ellei saa, silloin tuosta postinumerosta olisi todellista hyötyäkin sanoman suuntauksessa. Kun kohta 2 g ei kuitenkaan mainitse mitään postinumeron käytöstä tässä yhteydessä ja ottaen huomioon tuon mainitsemani lennätinosaston tulkinnan, on varmintä kirjoittaa postinumero ja paikkakunnan nimi erikseen. Jos ne kirjoitetaan yhteen, noudatettaneen tässä tapauksessa 5 merkin sääntöä.

Laivan nimen pitäisi osoitteessa olla siinä muodossa kuin se on a.o. kansainvälisessä luettelossa. Vaikka laivan nimi luettelossa esiintyykin ilman kutsumerkkiä, on kutsumerkistä niin ilmeinen hyöty sanoman edelleen toimittamisessa, että sen liittämistä nimen jälkeen pidetään toivottavana, ja yhdistelmä lasketaan yhdeksi sanaksi. Jos tällainen esiintyy tekstissä, siis esim. Kippo/OHFF tulkitaisiin sen kohdan 3 d mukaan laskettavaksi 15 kirjaimen mukaan. Ruotsi on otta-

nut eri kannan; "laivan nimeen joko ilman tai kauttaviivalla liitetty kutsumerkki tekstissä ja allekirjoituksessa lasketaan 5 merkin säännön mukaan".

Selvien sanavälien merkitystä on syytä painottaa, ja usein on edullista erotella sanat irti välimerkeistä. Esim. pääliikkö / konepääliikkö = 3 sanaa, mutta pääliikkö/konepääliikkö = 5/1 sanaa.

Jäihän edelläolevaan useitakin "avoinna" olevia tulkintoja, palataan niihin sitten, kun saadaan ennakkotapauksia.

Lähteet:

Plh:n ulkomaan- ja lennätinosastojen kierto-
kirjeet

Manual for use by the maritime mobile &
maritime mobile satellite services (ITU 1976)

Handbook for radio operators (1975)

Ruotsin kuninkaallisen telelaitoksen ohjeet
toimipaikoilleen.

Työttömyyden varjo syyskokouksen yllä

Erkki Heikkinen

SR:n 13. 11. pidetyn syyskokouksen viitisenkymmentä osanottajaa kuulivat synkkää tilastoa radiosähköttäjien heikosta työllisyystilanteesta. Tapahtunut ylikoulutus ja vanhojen alusten myynnit ovat johtaneet tilanteeseen, jossa työttömyysprosentti on noussut ennätyslukemiin. Tilanne on tullut liitollekin lähes täytenä yllätyksenä.

Puheenjohtaja Heikki Santala käsitteli avauspuheessaan etupäässä juuri työllisyystilannetta:

"Laivaradiosähköttäjien työttömyys on kuuluvana syksynä nopeasti huonontunut ja noussut sellaisiin ennätyslukemiin, joita ei aiemmin ole koettu. Työttömien määrä tällä hetkellä on noin 16,5 % kun se tähän saakka pahimmillaankin on pysytellyt alle 10 %:ssa. Kausityöttömyyttähän talviaikoina on esiintynyt kautta aikojen.

Sytä näihin huippulukemiin on varmaan useitakin. Yksi tieteenkin on vallitseva lama. Tämä ei kuitenkaan käsittääkseni ole pääsyy, vaan suurin vika on siinä, että radiosähköttäjia on koulutettu liian paljon. Ja pahin on vielä edessä, sillä Rauman Merenkulkuopistossahan on tällä hetkellä jopa rinnakkaisluokka eli yhteensä yli 40 oppilasta. Kun nämä ensi keväänä valmistuvat tulee työttömyys ensi syksynä olemaan ilman erikoistoimenpiteitä ainakin 30 %. Tätä on jo pidettävä katastrofaalisena lukuna, jotakin on vihdoinkin tehtävä. Koska liikakoulutus on tapahtunut työnantajapuolen vaatimuksesta on selvää, että heidän tulee kantaa myöskin vastuu. Asiaan on saatava korjaus sekä lyhyellä että pitemmällä tähtäimellä.

Kun radiosähköttäjäkoulutus vuonna 1972 uudistettiin radioalalla tapahtuneen erittäin voimakkaan teknisen kehittymisen johdosta, niin silloin olisi luonnollisesti pitänyt saada



Vasemmalta: Koivisto, Karjalainen, Santala.



Kokouksen puh.joht. Kajanus.

tehokas täydennyskoulutus käyntiin niiden kohdalla, jotka ovat aiemmin saaneet lyhyemmän koulutuksen. Täydennyskoulutushan aloitettiin Radiosähköttäjiliiton aloitteesta ja vaatimuksesta vuonna 1975. Kuitenkaan vielä tähän päivään mennessä varustamot eivät ole lähettäneet kurssille ainuttakaan radiosähköttäjää. Tämä on käsittämätöntä ja suorastaan edesvastuutonta, kun tunnetaan se valtava teknillinen muutos mikä alusten radioasemilla on tapahtunut. Valtiötyönantaja on sensijaan ymmärtänyt ammattitaidon ajan tasalla pitämisen merkityksen ja sen hyödyn mikä siitä nimenomaan työnantajalle koituu. Valtio maksaa kurssille lähettämilleen radiosähköttäjille täyden palkan ja päivärahan. Kun vielä muistetaan, että täydennyskurssi suunniteltiin nimenomaan laivaradiosähköttäjien koulutustarpeita varten, niin on heitä nyt jo viimeistään ryhdyttävä lähettämään kurssille. Tämä täydennyskurssi, joka kestää suunnilleen 4 kuukautta, vähentäisi oleellisesti työttömyyttä. Kurssi voidaan Ammattikasvatushallituksen edustajan mukaan nykyisen syyskurssin lisäksi järjestää myöskin keväällä. Koulutettavia tulisi riittämään muutamaksi vuodeksi eteenpäin, joten työttömyys voitaisiin lyhyellä tähtäimellä hoitaa näinkin helposti.

Pitemmällä tähtäimellä asia olisi hoidettava siten, että oppilaitoksiin otettavien uusien radiosähköttäjäoppilaiden määrä rajoitetaan todellista tarvetta vastaavaksi. Toinen seikka, joka nyt olisi aika toteuttaa, on koulutustajan pidentäminen, kuten liitto on jo pit-



Ahtiainen — Nuutinen — Salminen — Söderlund — Ahola — Pekonen — Hänninen.

kään vaatinut. Vuonna 1972 toimeenpantu uudistus merkitsi huomattavaa parannusta aikaisempaan koulutukseen verrattuna, valitettavasti se tuli kuitenkin aivan liian myöhään. Jos yli puolet oppilaista reputtaa lopputentissä niin jotain on silloin vialla. Oppilasaineksessa ei kuitenkaan liene vika, sillä noin 70 % oppilaista on ylioppilaita, tekniikkoja, alan ammattikoulun käyneitä, jne. Koulutusaika olisikin ensitilassa pidennettävä nykyisestä kahdesta vuodesta kolmeen vuoteen. Tämä seikka yhdessä oppilasmäärän oikeamman mitoituksen kanssa takaisi työllisyyden myöskin pitemmällä tähtäimellä.

Nykyisessä koulutuksessa on vikaa sen pituuden lisäksi myöskin sen sisällössä. Tutkinnollahan ei ole mitään rinnastusta maapuolen radioalan tutkintoihin. Tämä taas merkitsee sitä, että kun radiosähköttäjä, esimerkiksi ylioppilaspohjainen, on suorittanut kaksivuotisen radiosähköttäjäopiston, ei hänellä ole mitään mahdollisuuksia saada ammattiaan vastaavaa työtä maista. Koko kaksivuotinen opiskelu on mennyt lähes hukkaan, hänen on aloitettava opiskelu jollakin toisella alalla taas alusta tai mentävä sitten hanttihommiin, mikäli niitäkään sattuu saamaan. Radiosähköttäjäliiton vaatimus koulutuksen uudistamisesta siten, että se vastaisi alan muita ammattitutkintoja, jolloin siirtyminen alalta toiselle olisi ilman pohjassakäyntiä mahdollista, tulee koulutuksen pidentämisen yhteydessä myöskin toteuttaa. Nykyinen koulutus on työttömyyskoulutusta, olisi aika siirtyä työllisyyskoulutukseen.

Radiosähköttäjäliitto on pitkään vaatinut korjausta edellämainittuihin epäkohtiin. Näyttää siltä, että puhumisen ja neuvottelu on ollut turhaa, tosin pientä näpertelyä on ollut havaittavissa. Tilanne ei voi enää jatkua tällaisenaan, liitto on pakotettu ryhtymään toimenpiteisiin. Vastuun tästä kantavat muut tahot."

Budjetti

Santalan avauspuheen jälkeen todettiin kokous päätösvaltaiseksi. Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Harri Kajanus ja sihteeriksi Bertel Österlund. Pöytäkirjan tarkistajiksi valittiin Ilkka Toivanen ja Erkki Heikkinen, ääntenlaskijoiksi Maj-Britt Pekonen ja Martti Immonen.

Työjärjestyksen hyväksymisen jälkeen käytiin läpi hallituksen esitys liiton tulo- ja menoarvioksi. Keskustelun jälkeen esitys hyväksyttiin sellaisenaan, samalla hyväksyttiin jäsenmaksujen perimisohteet, jotka on julkaistu tässä numerossa SR:n toimintaa ja tiedotuksia -palstalla.

Sääntömuutos

Muutaman kokousteknisen piruetin ja keskustelun jälkeen hyväksyttiin esitys liiton sääntöjen muuttamiseksi siten, että muissa toimissa olevilla sekä pienryhmien edustajilla on mahdollisuus saada oma yhteinen edustajansa liiton hallitukseen. Edellisen sääntömuutoksen yhteydessähän tämä mahdollisuus poistettiin muissa toimissa olevilta. Muutoksen jälkeen sääntöjen 20. ja 24. § kuuluvat seuraavasti (lihavoiduissa kohdissa on tapahtunut muutoksia):

20 § Hallitukseen kuuluu puheenjohtaja, jota kutsutaan liiton puheenjohtajaksi, varapuheenjohtaja sekä vähintään viisi (5) varsinaista jäsentä ja yhtä monta varajäsentä. Puheenjohtajaa ja varapuheenjohtajaa lukuunottamatta varsinaiset ja varajäsenet valitaan liiton eri jäsenryhmistä ryhmän jäsenten lukumäärän perusteella. Varajäsenet ovat ryhmäkohtaisia.

Jäsenryhmän jäsenlukuna pidetään liiton virallisen jäsentilaston mukaista äänioikeutettujen jäsenten lukumäärää vaalivuoden tammikuun 1 päivänä.

Eri jäsenryhmiä muodostavat laivojen, jäänmurtajien, rannikkoradioasemien, poliisihallinnon sekä muissa varsinaisissa radiosähköttäjä ammateissa toimivat radiosähköttäjäjä. Edellä tarkoitettuihin jäsenryhmiin kuulumattomat varsinaiset jäsenet ovat yksittäisiä jäseniä.

Eri jäsenryhmistä valitaan hallituksen jäsenet seuraavasti:

- a) ryhmä 10—75 jäsentä: 1 varsinainen jäsen, 1 varajäsen
- b) ryhmä 76—150 jäsentä: 2 varsinaista jäsentä, 2 varajäsentä
- c) ryhmä 151—225 jäsentä: 3 varsinaista jäsentä, 3 varajäsentä
- d) ryhmä 226— jäsentä: 4 varsinaista