

28/9 - 9/10.81
9/11 - 20/11.81

Elektroniikan mittaukset ja laivaelektroniikan komponentit

Kurssin pituus on kaksi täyttä työviikkoa yhteensä 110 tuntia 11 tuntia päivässä.

~~Edellytyksenä osallistumiselle on tutkintasuorituksen suoritettu.~~ Opetus Järvenpään ammatillisessa kurssikeskuksessa, Järvenpään AKK:n alaisuudessa.

Osallistujien määrä rajoitetaan kahteentoista kurssia kohden. Kurssin opetus annetaan kahdella opettajalla, joiden yhteinen tuntimäärä on 165 tuntia.

OPETUSAINHEET JA TUNTIJAKO

Laivaelektroniikan komponentit teoriaa 55 tuntia
Elektroniikan huoltolaboraatiot 55 tuntia
Yhteensä: 110 tuntia

OPETUKSEN TAVOITTEET

- Pehdyttää ns. ~~minimi-mittalaittevarustuksella~~ ~~tutkintasuorituksen käyneen~~ radiosähköttäjän käytännön elektroniikan mittausten menetelmien avulla laivaelektroniikassa yleisesti esiintyvien komponenttien kunnon toteamiseksi.
- Pehdyttää oppilaat itsenäisesti tekemään ja tutkimaan komponenttien peruskytkenät.
- Pehdyttää oppilaat suorittamaan itsenäisesti ns. korttikohdista huolto- ja korjaustehtäviä merenkulkututkasta Selenia TM/CPA 1645X. ~~peräen~~
- ~~Edellytyksenä~~ lisäksi siirtyvän meriradioliikenteen VHF radiopuhelimen viritys.
- Kurssin käynyt pystyy perustellusti esittämään ns. ~~minimi-mittalaittevarustuksen~~ aluksen koko elektroniikkahuoltoa varten.

KURSSIN SISÄLTÖ

MITTALAITTEET

- Yleismittarit: analooginen, digitaalinen.
- Oskilloskooppi: kaistaleveys 10 Mhz, ~~kolme~~ ~~mittapää~~.
- Taajuuslaskin: 200 Mhz
- Tehomittari/Keinokuorma

ELEKTRONIIKAN KOMPONENTIT

- Vastukset
- Kondensaattorit
- Rele
- Diodi
- Zenerdiodi
- Regulaattorit
- Tasasuuntaus ja suodatus sekä jännitteen vakavointi
- Transistori/Fetti
- UJT transistori
- Optokomponentit
- Operaatiovahvistin

MITTAUS- JA SOVELLUTUSKOHEET

- Merenkulkututka Selenia TM/CPA 1645X
- VHF radiopuhelin
- Väritelevisio

Peruslähdekohta on, että jokaisesta opetuspäivästä enintään puolet on teorian osuutta ja loppuosa huoltolaboraatiaita eli johdettua käytännön elektroniikkahuoltoa. Vaatimus on, että jokainen kurssille osallistuja suorittaa itsenäisesti kaikki huoltolaboraatiot.

oppilast.

adiotelegrafister årsmöte

Kassans verksamhetsberättelse för år 1980 genomgicks och godkändes utan anmärkningar. Även kassans bokslut för år 1980 genomgicks och godkändes utan anmärkningar. Mötet beviljade enhälligt styrelsens räkenskaps- och ansvarsfrihet för år 1980.

Kassans medlemsavgift bibehölls oförändrad dvs. 24 mk per år, 2 mk per månad. Arbetslöshetsunderstödet hålls även oförändrat tills statsrådet beslutar om förhöjningar. Även tiden för vilken understöd betalas hölls oför-

ändrar, dvs. 150 dagar per kalenderår och 300 dagar under två på varandra följande kalenderår.

I kassans styrelse invaldes som ordinarie medlemmar: Kalevi Immonen, Bå Långholm, Seppo Sihvonen och Bertel Österlund och som suppleanter: Harry Blomqvist, Guy Ekman, Juhani Tikkanen och Antero Zetterberg.

Som kassans revisorer fortsätter Torsti Virta och Kalevi Greis med Leevi Palvo och Pentti Lipponen som suppleanter.

Onnittelemme

75 VUOTTA

Radioasemanhoitaja *Arvi Ilmari Rajamäki*, synt. 31.8.1906 Helsingissä.

II lk. kansainvälisen radiosähköttäjän tutkinnon hän suoritti 13.4.1933 ja I lk. 29.4.1937. SR:n jäsen 13.3.1946 alkaen. Radiosähköttäjänä 1928—32 tullilaitoissa Merikotka, Suomi ja Tiira sekä 1946, 47, 53, 55 ja 56 kauppalaitoissa Maria, Ulla ja Asturias. Toiminut 1932—39 Merivartiolaistoksessa radioaseman päällikkönä ja viestiupseerina. 1939—44 Ahvenanmaalla viestiupseerina, viestitekniikkona ja toimistoupseerina. 1944—46 Merivartioston viestiupseerina. Kultaseppä 1924—26. Toiminut 1954—69 radiotekniikan opettajana Maarianhaminan radiosähköttäjäkursseilla. 1955 opettajana poliisikursseilla. 1959—69 YLE:n TV-linkkiaseman valvojana. Radiosähköttäjänä Maarianhaminan ilmailuviestiaseamalla 1946—49. Lokakuusta 1949 lukien radioasemanhoitajana Maarianhaminan rannikkoradioasemalla vuoteen 1969 jolloin jäi eläkkeelle. Tutkateknikon kurssi 1962. Vss.joht. kurssi 1964.

70 VUOTTA

Radiosähköttäjä *Väinö Einari Aro*, synt. 5.8.1911 Hattulassa.

II lk. kansainvälisen radiosähköttäjän tutkinnon hän suoritti 31.8.1937 ja I lk. 24.5.1950. SR:n jäsen 1.9.1937 alkaen. Radiosähköttäjänä 1937—51 Snabb, Winha, Wirma, Ivalo, Bjarmia ja Orion. Radiosähköttäjänä Kotka Radiossa 1947 ja 1950—53 sekä Helsinki Radiossa 1953—74. Toiminut puhelinasentajana Hämeenlinnan puhelinyhtiössä 1928—32 ja eri sähkö- ja radioliikkeissä 1934—37. Eläkkeellä.

Radiosähköttäjä *Vilho Erland Hannula*, synt. 7.8.1911 Lapinjärvellä.

II lk. kansainvälisen radiosähköttäjän tutkinnon hän suoritti 31.8.1937. SR:n jäsen 1.9.1937 alkaen. Radiosähköttäjänä 1937 alkaen Charterhague, Margareta, Kontio, Inari, Marita, Marieborg, Berna, Kronoborg, Rundal, Thetis, Constantia, Pomo, Master,

Hansa, Bore VI, Bore V, Aallotar, Bore X, Bore IX, Bore VII ja uudelleen Bore X josta jäi eläkkeelle vuonna 1976. Mukana s/s Inarissa sen karilleajossa Kaskisten edustalla vuonna 1941.

60 VUOTTA

Lennonjohtaja *Heljo Ilmari Heikola*, synt. 18.7.1921 Turussa. II lk. kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 30.3.1950 josta alkaen SR:n jäsen. Radiosähkötäjänä 1955—81 Brita, Hebe, Arkadia ja Svanö. Lennonjohtajana Maarianhaminan ilmailuviestiasemalla. 1957—61 lennonjohtajana Maarianhaminan lentoasemalla ja 1961 alkaen Turun lentoasemalla. Eläkkeellä.

50 VUOTTA

Radiosähkötäjä *Kauko Kustaa Laine*, synt. 18.7.1931 Lappeenranta.

II lk. kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 16.1.1956 ja GC:n 7.6.1977. SR:n jäsen 16.1.1956—27.11.1956, 1.11.1960—29.1.1962 ja uudelleen 27.9.1973 alkaen. Radiosähkötäjänä 1956—75 Kirsti H, Houtskär, Solny, Cardonia, Inha, Baltic, Agneta, Vuosaari ja Presto. 1953—55 värikinnä Puolustuslaitoksessa.

Radiosähkötäjä *Tor-Erik Magnus Höglund*, synt. 28.7.1931 Parainen.

II lk. kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 31.5.1956. SR:n jäsen 25.8.1958 alkaen. Radiosähkötäjänä 1958 alkaen Dora, Nidarholm, Orreholm, Malmvik, Varjakka, Degerö, Styrso, Atlas ja Germundö. Aikaisemmat toimipaikat 1948—54 Arcturus ja 1956 Oy Lars Krogius Ab.

Konttoripäällikkö *Seppo Untamo Suutarla*, synt. 26.8.1931 Turussa.

II lk. kansainvälisen radiosähkötäjän tutkinnon hän suoritti 12.5.1953 ja I lk. 14.6.1955. SR:n jäsen 12.5.1953 alkaen. Radiosähkötäjänä 1953—62 (va) Bore IX, Silja ja Baltic. Radiosähkötäjänä Helsinki Radiossa 3 kk. 1956. 1958—63 osastopäällikkö Keskinäinen Vakuutusyhtiö Sampo ja 1963 alkaen konttoripäällikkö. Oik.tieteen kand. 12.5.1977.

SR:n toimintaa ja tiedotuksia

Liiton hallituksen kokouksia on pidetty maaliskuun 26., huhtikuun 21. ja toukokuun 11. päivinä.

Työehtosopimusneuvottelut

Työehtosopimusneuvottelut SR:n ja SKL:n osalta jatkuivat 23.3. ja 24.3. ja kestivät molempina päivinä puoleen yöhön. Edistymistä tapahtui kaiken aikaa ja vuorokauden juuri vaihduttua 25.3. päästiin sopimukseen. Uutta sopimusta on selostettu jo edellisessä lehdessä joten siitä ei sen enempää. Sen sijaan voi tyydytyksellä todeta, että neuvotteluilmapiri oli parempi kuin aikoihin ja turhilta tunnekuohuilta vältyttiin. Toivottavasti tämä tyyli säilyy jatkossakin.

Uusia radiosähkötäjiä

Kokouksessaan 9.6. hyväksyi hallitus jäseniksi päivämäärällä 26.5. seuraavat Raumalla valmistuneet radiosähkötäjät:

	Jäsen-numero
Nimi	
Caselius, Ari	1549
Haapalinna, Tero	1550
Jalonen, Kari	1551
Jormanainen, Salme	1552
Kajander, Timo	1553
Kellomäki, Jyrki	1554
Koskinen, Kari	1555
Kulki, Jari	1556
Laiho, Jari	1557
Moilanen, Seppo	1558
Salminen, Ilkka	1559
Silvennoinen, Timo	1560
Viljanen, Esa	1561
Wessman, Katja	1562
Tuupainen, Tuija	1563

Uudet palkkataulukot 1.9.1981 alkaen

Aluskoko DWT/IHV	alle 5 palvelusvuotta	5—10 palvelusvuotta	yli 10 palvelusvuotta
alle 4499	3426	3727	3968
4500 — 12999	3541	3835	4087
13000 — 29999	3614	3997	4259
30000 — 79999	3741	4159	4529
80000 — 159999	3956	4376	4745
160000 —	4194	4646	4983

SR:n hallituksen työryhmät

Työvaliokunta: Santala puheenjohtaja, Sihvonen/Zetterberg, Långholm/Marjakangas, Österlund sekä lisäksi yksi laivajäsen tarvittaessa.

TES-työryhmä: Santala puheenjohtaja, Sihvonen/Mattinen, Zetterberg/Immonen, Tikkanen/Railo, Österlund.

VES-työryhmä: Santala puheenjohtaja, Blomqvist/Hæggström, Lappalainen/Uhrman, Rytönen, Långholm, Marjakangas, Österlund.

Tiedotustyöryhmä: Hæggström puheenjohtaja, Sihvonen, Tikkanen, Heino, Santala, Österlund.

Koulutustyöryhmä: Santala puheenjohtaja, Jokinen/Helin, Railo/Tikkanen, Långholm/Hæggström, Sihvonen/Heino, Österlund.

Rauman täydennyskurssi

Rauman täydennyskurssi päättyi 30.5. Seuraavat 10 radiosähkötäjiä, eli kaikki kurssilaiset saivat GC:n.

Aalto Olli, Hankkio Eero, Härkönen Jouko, Kari Matti, Kilpeläinen Arto, Leppänen Hannu, Mustonen Markku, Poutanen Risto, Sihvo Tapio ja Wilén Seppo.

sttk & ftfc

LIITTOKOKOUS

17.—18.10.1981 Helsingissä

Svenskt sammandrag

Förbundets styrelse har sammanträtt den 26 mars, den 21 april samt den 11 maj och den 9 juni.

Kollektivavtalsunderhandlingarna

Kollektivavtalsunderhandlingarna fortsatte för SR:s och maskinförbundets del den 23. 3. och den 24.3. och båda dagarna underhandlade man till halva natten. Framsteg gjordes hela tiden och precis när den 25.3. gjort sitt intåg nådde man samförstånd. Det nya avtalet har i huvuddrag refererats i tidningens förra nummer varför jag inte går närmare in på det i detta sammanhang. Dock kan man med belåtenhet konstatera, att förhandlingsklimatet var bättre än på länge och man undvek onödiga känsloutbrott. Hoppas att denna linje fortsätter även i framtiden så att man slipper att träffas vid Bulevarden.

Nya radiotelegrafister

Vid sitt möte den 9.6. godkände styrelsen till medlemmar från den 26.5. följande från Raumo utdimitterade radiotelegrafister:

Namn	Medlemsnummer
Caselius, Ari	1549
Haapalinna, Tero	1550
Jalonen, Kari	1551
Jormanainen, Salme	1552
Kajander, Timo	1553
Kellomäki, Jyrki	1554
Koskinen, Kari	1555
Kulkki, Jari	1556
Laiho, Jari	1557
Moilanen, Seppo	1558
Salminen, Ilkka	1559
Silvennoinen, Timo	1560
Viljanen, Esa	1561
Wessman, Katja	1562
Tuupainen, Tuija	1563

- Duu... när kommer vi till Stockholm?
- Om en timme.
- E de finsk eller svensk tid?

De nya lönetabellerna från den 1.9.1981

DWT/IHK	under 5 års tjänstgöring	5—10 års tjänstgöring	över 10 års tjänstgöring
under 4499	3426	3727	3968
4500 — 12999	3541	3835	4087
13000 — 29999	3614	3997	4259
30000 — 79999	3741	4159	4529
80000 — 159999	3956	4376	4745
160000 —	4194	4646	4983

Skiftarbetstilläggena stiger till 210 och 320 penni per timme och radioövervakningstillägget till 10 mark per dygn.

Styrelsens arbetsgrupper

Arbetsutskottet: Santala ordförande, Sihvonen/Zetterberg, Långholm/Marjakangas, Österlund samt dessutom en fartygsmedlem vid behov.

Kollektivavtalsarbetsgruppen: Santala ordförande, Sihvonen/Mattinen, Zetterberg/Immonen, Tikkanen/Railo, Österlund.

Tjänstekollektivavtalsarbetsgruppen: Santala ordförande, Blomqvist/Hæggström, Lappalainen/Uhrman, Rytönen, Långholm, Marjakangas, Österlund.

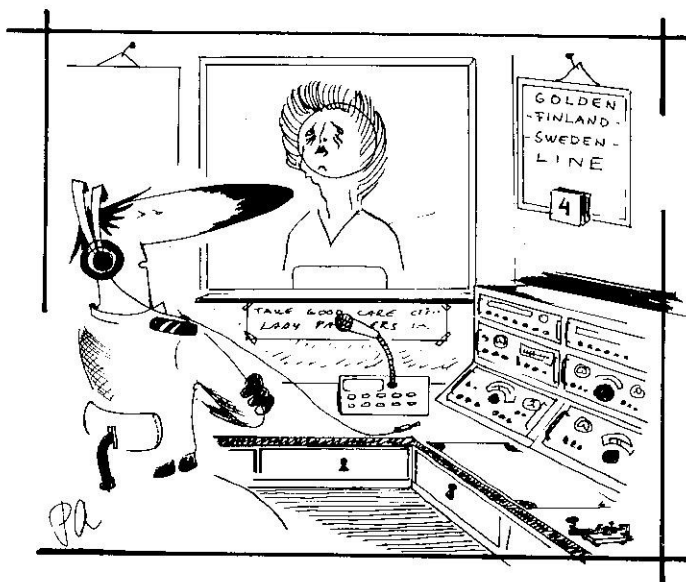
Informationsutskottet: Hæggström ordförande, Sihvonen, Tikkanen, Heino, Santala, Österlund.

Utbildningsarbetsgruppen: Santala ordförande, Jokinen/Heilin, Railo/Tikkanen, Långholm/Hæggström, Sihvonen/Heino, Österlund.

Kompletteringskursen i Raumo

Kursen som började den 2.2. avslutades den 30.5. Följande 10 radiotelegrafister dvs. alla som deltog erhöll allmänt certifikat:

Aalto Olli, Hankkio Eero, Härkönen Jouko, Kari Matti, Kilpeläinen Arto, Leppänen Hannu, Mustonen Markku, Poutanen Risto, Sihvo Tapio och Wilén Seppo.





PERFORATION

Palaan vielä havaintoesimerkein sanoman lävistyksen. Tarkoituksena vain osoittaa, ettei rutiinissa ole kyse virkamiehen pikkusieluisuudesta, kuten eräs opr arveli, vaan kaikella on tarkoitus. Kuvan nauhoissa esitetään yhden sanoman loppu ja toisen alku. Kumpi nauha olisi sinun taidoillasi helpompi toimittaa edelleen kiireessä? Koikeile.

—O—

TEKNIKKAA

Käytännön esimerkki miten tutkitaan onko auton akussa täysi varaus. Avuksi on jos autossa on kello, sähköinen. Jätetään ajovalot päälle ja kellosta katsotaan koska se on pysähtynyt. Ohjekirjan mukaan eräissä D-autossa palaa silloin ajovalot yhteensä 80W, parkit palaa joka nurkassa, yhteensä 20W, kilvenvalot peräti 20 W ja mittarivalaistus 3,4W. Aikanaan RS:ssä selostetun valonvaroitajan kulutus sensijaan voidaan jättää huomioimatta. $I = P/U$ eli 10A. Kun käytännön kokeessa kello pysähtyi 45Ah akulla 3 t 10 min kuluttua, on varaustilaa pidettävä hyvänä.

—O—

MUSIIKKIA

Mieleen juolahti tutkia, onko shiptelexin signaalin paikoilleen virittäminen loogista noin musiikkimiehen kannalta. Ja kyllä sieltä logiikka löytyi. Kun 1500Hz offsetilla viritetään telex paikoilleen, soi 100 Baudin pärinän lisäksi

modulaatiotaajuuksina nuotit f ja g. 1415Hz ja 1585Hz. Intervalli on sekunti. Pienellä tottumuksella korva huomaa, että pieleen viritettäessä ei intervalli olekaan enää oikein.

—O—

TR

Joitakin kolleegeja merellä lieinee ihmetyttänyt nihkeys, jolla on saanut TR-tietoja nimetystä alkusesta. Meillä on määräys, että TR-tietoja saamme käyttää vain liikenteen suuntaukseen, siksi annetut tiedot voivat olla epämääräiset, vallankin jos kysyjän motiivi ei ole selvillä.

—O—

AUTOMAATTITELEX

Pohjoismaissa on automaattitelex ollut Ruotsilla nimeltään Maritex. Uusimmat uutiset kertovat että lähiviikkoina allekirjoitetaan sopimus pohjoismaisesta automaattitelexistä, jossa myös Suomi on osakkaana. Liikennemiehenä ilahduttaa tieto että meille tulee sen täysi virkakäyttöoikeus, vaikka laitteisto ei suinkaan sijaitse meidän kellarissa vaan Ruotsissa.

Suomalaisia laivoja ei Maritexiin juuri ole osallistunut lähinnä kai kalliiden vuokra- ja liikennemaksujen takia. Ja muun kuin varustamon liikenteen osalta Maritex onkin merkinnyt vain hajaannusta.

Sen verran on esimerkkiä on Sen verran on esimerkkiä meiltäkin, että kun varustamon liikenteen piiska puuttuu, ei kotimaan liikenneluetteloiden kuuntelu olekaan entisen veroista. Eipä nykyisin edes SAG lähe-

tä sanomiaan automaattisesti ja myös ruotsalaisen laivan tulisi kuunnella omaa listaansa normaaliin tapaan. Mutta SAG:n mukaan kuuntelee kehnommin jos on Maritex.

—O—

AUTOMAATTITELEX, 2

Käytännön tuloksia sopimuksesta on odotettavissa syksyllä. Toki meille jää tänne manuaalinen telex kuten ennenkin ja ero automaattiseen telexiin on käytännössä lähinnä siinä että meillä painaa starttinappia päivystäjä eikä tietokone. Eli kyllä qso syntyy aivan mainiosti, vaikka laivassa sähköttäjä on vapaa-vahdilla, kunhan vain tieto standbystä on liitautullamme. Scannerivastaanottimella tai ilman.

—O—

AUTOMAATTITELEX, 3

Ei liikenneluetteloiden kuuntelu varmasti jää tarpeettomaksi huolimatta telexin automatiikasta. Ei edelleenkään yhdelle kanavalle mahdu kuin yksi laiva ja jos lähetin/optimibandi on varattuna, ehtii tieto edelleenkin nopeammin useassa tapauksessa listan kautta. Ja liikennepuolelta on automaattipäivystyksen suurista eduista huolimatta muistettava sekin, että automaattisesti kylmästartista otettu laiva vie pari ylimääräistä minuuttia meidän aikaa verrattuna siihen kun laiva tulee itse ilmoittautumaan jonoon.

—O—

SUMMERTIME

Ottaen huomioon että Keimolankin väki on entisiä merimiehiä, tuotti kellon "shiftaus" yllättävän paljon mietiskelyä. Parilliseen tuntiin liittyvä listan anto esimerkiksi on niin juuttunut rutiini, että joskus lista tuli edelleenkin vanhaan malliin ja joskus myöhästyneenä. Ja vaikka luettelossa onkin määrääkislähetykset GMT:ssä, ei OHG2 päivystysaikaan huomattu kiinnittää huomiota, vaikka kellon siirto olikin edeltäkäs tiedossa. Kun kuitenkin sen aukioloajat palvelevat nimenomaan kotimaan tarpeita, ne päätettiin pitää paikallisessa ajassa.

—o—

SUMMERTIME, 2

Vuosikymmenet on Helsinkiradio toiminut muista asemista poiketen paikallisajassa, mistä lienee alkunsa saanut. Eipä kai siitä suurempaa haittaa ole ollut, vuorokauden vaihteessa puhelu on tietenkin sitten kirjattu eri

päiville laivassa ja rannikkoasemalla. Kesäaika toi tämänkin kysymyksen esiin ja kesän päätyttyä on tarkoitus siirtyä käyttämään muun verkon mukaisesti GMT aikaa. Taikka UTC. Uudet digitaaliset kellot entisten lisäksi varmistavat sen ettei toimenpiteestä huolimatta jäädä vahingossa liian kauaksi aikaa töihin.

—o—

COL

On tämä ennenkin sanottu, mutta etenkin heikossa yhteydessä olisi tärkeää antaa nollat tekstissä nollina. Ja aina. Mutta collissa t-kirjaimena, ja mieluiten pidennettynä.

—o—

RECEIVERS

Radiosähkötäjälehti ei taida olla oikea väylä tekniikan suunnitteluun. Niin paljon kuin tämänkin lehden palstoilla on puhuttu esim. pistevastaanottimista, ei niitä ole ilmestynyt radioaseman vakiokoonpanoon, vaikka se ei hintakysymys olisikaan.

Helsinkiradion puhelinvälitys nopeutui tuntuvasti, kun käyttöön saatiin pistevastaanotinpaketit, joilla vapaa kanava löytyy muutamassa sekunnissa. Vastaavasti pitäisin tarpeellisena nykyaikaisen laivan vastaanottimelta kykyä tarkistaa kuuluvuus OFJ:n kaikilta lähettilmiltä yhden avainnusjakson aikana, joka kestää noin 13 sekuntia. Esimerkiksi nykyään tarjolla olevaan Scanti-vastaanottimeen on valintakykimeen ohjelmoitu valmiiksi taajuuudet 500 ja 2182 kHz. Nyt kun taajuuksia käsitellään digitaalisina, olettaisi helpoksi lisätä esimerkiksi 5 ennalta valittavaa taajuutta, joiden valinta kuunteluun kävisi vain valitsijaa kääntämällä. Näin myös laivan pää pystyisi nopeasti vastaamaan onko tarjottu taajuus käyttökelpoinen vai ei.

—o—

TOIVOTUS

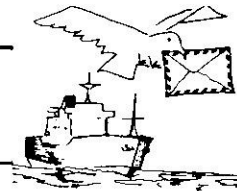
Vakaasti luottaen siihen, että RS on laivalukijan kourassa ennen syksyn lehtiä, toivotan antoisaa kesää.

Esko Aatos

Laivatoimipaikat

Eriksson Erik	— Roslagen	6.4.81	Mantsinen Esko	— Olau Finn	17.4.81
Eriksson Kaarina	— Goelo	15.4.81	Moisala Markku	— Aurora	6.4.81
Forstadius Ilmari	— Kiisla	18.4.81	Munter Seppo	— Viking 5	18.4.81
Grahn Guy	— Hangete	14.4.81	Mäkilä Päivi	— Finnoak	6.4.81
Hautala Kari	— Atalaya	10.4.81	Pitkänen Jouko	— Arona	21.4.81
Havo Pentti	— Outokumpu	21.4.81	Puumalainen Kari	— Sandviken	21.4.81
Huumonen Erkki	— Primero	15.4.81	Rantala Riitta	— Finnocéanis	3.4.81
Hänninen Antero	— Koiteli	20.4.81	Saarenkylä Jouni	— Finntimber	28.4.81
Itkonen Raimo	— Uikku	12.4.81	Salmi Eino	— Nan Fung	14.4.81
Juntunen Alpo	— Tiira	1.4.81	Salminen Tuula	— Malmvik	13.4.81
Karanko Markku	— Ariel	2.4.81	Salonen Raimo	— Andersö	20.4.81
Kivinen Matti	— Someri	6.4.81	Savola Pekka	— jm Sampo	25.3.81
Koivu Matti	— Vinha	7.4.81	Tolonen Juha	— Finnalpino	26.4.81
Korpiluoma Ilkka	— Nestegas	7.4.81	Uotinen Olli	— Rautaruukki	22.4.81
Koskela Mikko	— Borea	27.4.81	Wilenius Clas-Göran	— Wellamo	17.2.81
Kurvinen Erkki	— Arkadia	21.4.81	Väänänen Reino	— Tammo	10.4.81
Lemmetty Hilpas	— Sotka	22.4.81	Ytterström Seppo	— Pallas	22.4.81
Maisila Soili	— Finnkraft	11.4.81	Ängeslevä Mauri	— jm Tarmo	23.3.81

Kirjeenvaihtoa



Toimittaja ei tällä kertaa erottele kirjeenvaihtajia kamara- ja kelluvuuskriteeriä noudattaen, kas kun pelkää vääristynyttä kilpailua ja koska mereltä ovat lomailmassa, niin ettei eksoottinen postileimakaan paljasta alkuperää. Totean kiitollisena materiaalia tulvineen siinä määrin, että jo on lukijakuntaa kehuttava aktiiviseksi. Eipä passaa arkailla lehden teknistymistä — se ei ole mikään pakkopaita, kaikenaiheiset kirjoitukset ovat tervetulleita.

"Eräs Lissu" ihmettelee teknisten vehkeitten herätepulsseja MKH:ssa ja toimittaja toivoo ettei korkeitten virkamiesten allekirjoittama kesäpakina aiheuttaisi mitään avalanche-ilmiötä. Pöimmin MKH:n PM:stä n:o 142 1/81/150: "Koska kurssin osanottajien peruskoulutus ei ole selvillä, merenkulkuhallitus ihmettelee,"... Niin jää toimittajakin ymmälle, koska tietää että MKH:ssa on radiosähkötäjiä palkkalistoilla ja yleensä työnantaja ei palkkaa työntekijää määrättyyn virkaan, mikä edellyttää tiettyä koulutusta, ottamatta selvää täyttääkö virkamies minimivaatimukset!

MKH:N VEIKEILYÄ

Ilmoitus RS n:o 1/81 s 15: "Järvenpään ammatillinen kurssikeskus järjestää Järvenpäässä seuraavat ammattikurssit: tutkanhuoltokurssi I"... "tutkahuoltokurssi II"... Kurssit on tarkoitettu radiosähkötäjille."

Ensimmäisen kerran ainakin meidän alallamme on koulutuksen tavoitteeksi selkeästi ja juikisesti asetettu että kurssin käynyt kykenee paikallistamaan ja korjaamaan vain määrätyn osan vioista, kuten asia käytännössä onkin. Periaate on siis selkeästi se, että sähkötäjä laivalla toimii tässä tapauksessa tutkan, huolto-organisaation täydennyksenä eikä sen korvaajana.

Cross trade satulaajan silmään sattui ja aivan tuoreeltaan MKH:n kannanotto radiosähkötäjien jatkokoulutukseen, joka maistui niin paljon huonolta pakinalta, että varmaankin ison kipparin puumerkki alla oli pelkkää ajattelemattomuutta.

Kuten tunnettua, järjestettiin jms Sisulla MKH:n myönteisen suhtautumisen myötä onnistuneita tutkanhuoltokursseja. Kuten myös tunnettua, on Sisu käyttä-

vissä vain kesä kautena ja perusteellinen koulutus jatkuessaan normaalissa navigaatiokäytössä olevilla tutkilla liian kuluttavaa. Tilanne on tästä muuttunut koulutuspaikan suhteen, kurssit ovat entiset.

Onko MKH:n merenkulkuosastoa ärsyttänyt AKH:n vuokraama tutkamerkki, sama kuin Sisulla. Tietääkseni tarjousten perusteella hankittu tutka on yleisin, mutta ei kai ole niin, ettei yhdellä hankittu oppi pätsisi muilla merkeillä? Vai onko käyttökoulutuksessa kaikki merkit edustettuina? Ei ole ja periaatteen opittuaan käyttäjä kyllä oppii muutkin merkit.

MKH:n valvovaa silmää on ärsyttänyt myös 11 tunnin päivittäinen opetus. Eiköhän merenkulunkin piiristä löydy riittävästi tehotonta näennäiskoulutusta, joiden järjestäjät saavat huomata oppilaittensa huomion kiinnittävän enemmän vapaa-ajan viettoon. Kieliopinnoista on tuttua intensiiviopetus. Kahden viikon tiiviskin opetus yhden asian ympärillä ei ole kohtuuton joskin vaativa opettajan kannalta.

Jos merenkulkuosasto katsoo tehtäväkseen valvoa maahantuo- jien eikä merenkulun etua, voitaisiin sinne kertoa, että radiosähkötäjien tutkanhuollon kokemus ei pääosin ole etenkin suomalaisen huolto-organisaation kilpailija. Jos merenkulkuosasto edustaa merenkulkua, se voisi kysyä kokemuksia niiltä laivanpäälliköiltä, joiden laivassa tutkanhuoltokokemusta saanut sähkötäjä on apuna ollut. Ja kauempaa kuin Tukholman liikenteestä.

Laitteiston maahantuo- jien etu ei suinkaan ole mahdollisimman suurten huoltomaksujen rokottaminen vaan toimivat laitteet ja suoraan asiaan käyvä huolto. Laitteiston käyttöarvo punnitaan maailman satamien sisään- tulo- eikä ulosmenoväylillä. Helikopterio- peratiosta hyötyvät helikopteriyhtiöt eivätkä maahantuo- jat.

Etenkin tankkerit lastaavat ja purkavat lastejaan enenevässä määrin merellä poijuissa kaukana muusta maailmasta. Miten tehokkaan arvellette huolto-organisaation olevan vaikkapa Nigerian poijuilla? Onko se tehokas silloin jos mies saadaan Euroopasta riittävällä varoitusaajalla?

Maista päin yritetään lietsoa erimielisyyttä kansipäälystön ja radiosähkötäjien kesken. Tutkan toimintahäiriön sattuessa toimitaan useimmiten saumattomassa yhteistyössä ilman soraääniä kukin vajavaisten taitojensa mukaisesti. Käyttöhenkilökunnan korjaustoimenpiteet jäävät teknisen peruskoulutuksen puuttuessa vähäisiksi. Vaikka merenkulkuosaston tiedossa ei olekaan radiosähkötäjien peruskoulutus, vaikka sitä julkisestikin on esitelty, ei kurssinkaan käynyt sähkötäjä ala lavalle suinpäin tilaamaan tutkia ja varaosia, vaan kyllä vastuu säilyy siellä missä se on ennenkin ollut. On vain niin, että huoltokokemusta (mutta ei kaikkea huoltoa) suorittanut pystyy kalliit varaosat ja huoltotarpeen määrittelemään ja myös valvomaan kehitysmaitten ns. asian- tuntijoitten antamaa apua, muutoin vaihdellaan kalliita osia turhaan, taikka vaillinaisen huoltotilauksen vuoksi apu jää lyhyessä satama-ajassa saamatta.

Eiköhän puheena ollut kirjelmäkin sentään ole joutunut entisten joukkoon. Onneksi laatijoilleen sitä ei ole esitetty sentään julkisuudessa.

Toivottavasti ei esitetäkään toivoo

"Eräs Lissu"

Peruskoulutukseltaan radio-sähköttäjä **Jussi Tikkanen** jakaa jälleen lisäkoulutuksella hankkimaansa tutkavehkeitten korjaamiskokemusta kiinnostuneille.

Tutkan kuvan katoilua

Laite: Selenia (ex Raytheon) TM/CPA

Vika: Välillä normaali kuva, mutta kun pantiin EBL päälle, niin kuva katosi. Lupulta vain pelkkä keskipiste.

Rekvisiilit, jota eniten tarvittiin

- Skooppi, Telequipment D1016
- Termostaattijuotin muuntajalla, Weller
- Tinaimuri, Facom
- Yleismittari ohmiskooppi-alueella, mittaus pienellä jännitteellä (1,5V), aseman vakiovaruste
- Selenia jatkokortti 700228
- Yleismittariin kunnon kärjet
- Tinaa. Asemalla paksua kuin pikkupojan räkä, mutta tinaa se on sekä.
- Ampeerin ulosvetokoukku tutkan korteille. Indikaattorissa on pidin, jossa ulosvetokoukun pitäisi roikkua. Eipä ollut. Veljesjärjestön keskusliitto-yhteistyö-henkilö toveruus auttoi: toveri konemestari väänsi piirustuksen mukaan ulosvetokoukun jäykästä metallilangasta.
- Olavin Tuonnin varaosapussit, sisältäen lajitelman vastuksia, konkkia, potikoita ym. sekalaisia
- TM/CPA indikaattorin varaosapaketti, täydennyssarja, sisältäen rautaisannoksen puolijohteita

Ilman ylläolevaa rompetta olisi kuva kenties jäänyt tulematta.

Jälki- ja rikkiviisas kertomus mitä tapahtui

Ensin tapahtui kuvan häipyminen. Kuvan laatu, vain keskipiste seikkailemassa pitkin putkea, pani epäilemään totaalista informaation tai triggerin puutetta kuvatoimistolta, eli MTR yksiköltä. MTR-mittaukset: Magnetron pruiskee. Klystron väreilee. Xtallit virtaa läpilaskevat. Videota lähtee IF-lootasta, ja mikä kamalinta, jopa triggerin pulssi MTR alakerasta lattianväliin koaksiaaliin mennä nykyttää. Heräsi kaamea epäily josko se triggeri sinne

pyrkä lattia täytettiin hukkuu. (Siellä on pelkkää tyhjää, melkoisen ummehtunutta, laivan sisäistä ay-ilmaa). PRF-kortin mittaus kuitenkin näytti että kyllä se triggeri perille meni ja siellä sitä maskeerataan ja levitellään eteenpäin yleiseen jakeluun. Skooppi näytti melko karmeata röpelöä (=OK!) mutta uloslähtevä meikattu kaunis triggeri oli nättiä. Kuvaa ei vain ollut, vaikka triggerin amplitudia saatiin nousemaan vaihtamalla uusi Driverin putki.

Vian paikallistaminen

Panin vehkeet stand-byille ja vaihdoin kortteja ristiin. Kuvaa ei vaan minkään vaihdon jälkeen ilmaantunut pysyväksi olotilaksi. Korttien vaihto: Video Amplifier. Resolver Driver. HL-EBL Markers. Unblanking and Main Gate. Ei tulosta. Kuvaa kuului että Unblanking-kortin vaihdon jälkeen oli jonkin aikaa kuvaa, mutta häipyi sitten. Tätä en heti havainnut koska en katsonut riittävän pitkää aikaa. (5 min).

Tämä ilmeni vasta kun palasin pari kertaa totuuden lähteille, eli mikä sitä kuvaa riivaa kun ei kuvaa, ja aina vaan palasin skoopin puikoilla Unblanking and Main Gatekortin testipointteihin. Kyseinen kortti on heti seuraava PRF Count Downista. Jollei Main Gate suostu aukaisemaan "ikkunaa" ei mitään näyäkään.

Lopulta uskoin kortin olevan rikki merkkisen.

Unblanking and Main Gate

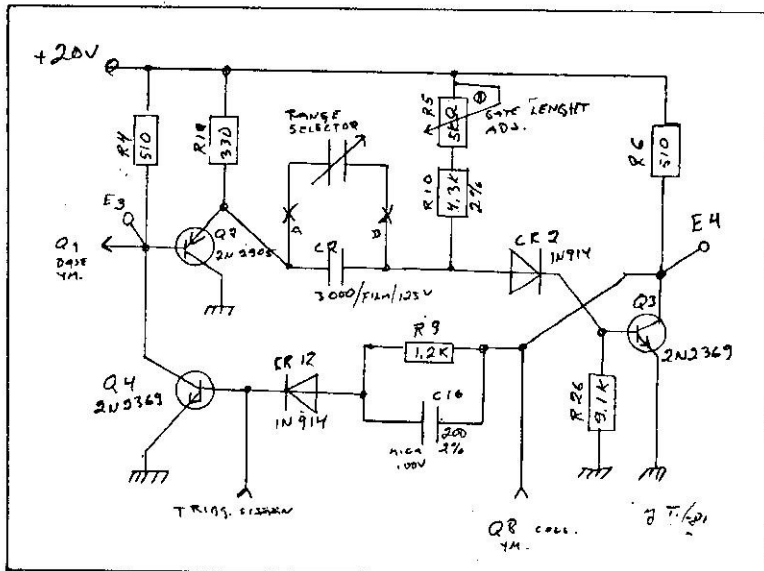
Koska kyseinen piiri on triggerin jälkeen mielestäni tärkeimpiä kortteja koko värkissä, panen tähän suomexi kortin sisäistä analyysiä, jotta itsekkin ymmärtäisin mistä kyse on:

Main Gate generaattori tekee "aukaisu-pulssia", jonka aikana laitteen eri puolilla "sallitaan" tarpeelliset kujeet, jotka ovat: Markers, VRM, EBL markers, Heading line, joita omilta korteiltaan ripotellaan tarkalleen heille kuuluville istumajärjestyksen määräämille paikoille videon, eli varsinaisen kuvan sekaan.

Main Gaten pituus määräytyy käytetystä alueesta, siten että aluevalintakytkin valkkaa Main Gaten muodostavalle multivibratorille erisuuruksia konkkia, jotka määräävät sen aikavakioita, eli Gaten pituutta.

Drawing nr 930220 takasivu kertoo lisäksi että Main Gate, suomexi vaikka pääportti, muodostetaan monostabiililla kiikulla, jonka transistorit Q2-Q3-Q4.

PRF-kortilta tulee positiivinen triggeri CR1 läpi asettaen normaalisti "kiinni" olevan transistorin Q4 johtavaksi. Negatiivinen jännitteen muutos emitteriseuraaja Q2:n ja konkan C2 (3000pF) läpi Q4:n kollektorilla viedään diodi CR2 (1N914) anodille, joka aukeaa ja poistaa kantavirran Q3:lta, ja siis sulkee transistori Q3:sen.



Selenia TM/CPA indikaattorilta Unblanking and Main Gate kortista monostabiili multivibraattorin ympäristöä uudelleen ja vähän toiseen järjestykseen piirrettynä. Ristit C2:sen johdoissa tarkoittaa sitä että siinä mennään kortin ulkopuolelle kortin liuskoissa A ja B.

Konkka C2 rupeaa varautumaan R5 (säätöpotikka kortin etuosassa) ja R10 kautta, kunnes saavutetaan jälleen johtava tila transsille Q3. Tätä toimintanopeutta siis määrää RC aikavakio. Yxinkertaista, eikö?

Edelleen kerrotaan, että konkan C2 rinnalle aluevalinta valitsee erilaisia konkkia. Potikka R5:llä säädetään eli justeerataan kiikun pituus oikeaksi.

Se sanotaan toisaalla 0,5NM alueella skoopista katsoen olevan Test Point E4:ssä 13 mikrosekuntia pitkän. Toisaalla kerrotaan että 6NM:llä se olisi 80 mikrosekuntia pitkä.

Ihan sama kuje kyseessä on. Eripituinen Gate se on eri skaalalla. Katselin ensin kiikun pituuksia eri skaaloilla ja säätelin. Lopulta ajattelin että kuvasta se on paras katsoa. Kurkistin putkelle 48 milen skaalalla. Kuva oli vain jonnekin 24 mileen asti. Ruuvasin R5:stä ja kuva leveni ja leveni kuten Railot perämerellä itätuulella, kunnes se ylitti jo kaikki lupauksetkin.

Liika pituus aiheuttaa 48NM alueella etäisyysrenkaista "jitteerausta", eli jonkinlaista kähmää. Johtuneekohan siitä että pääportti on tavallaan vielä auki edelliselle vuorolle kun jo uutta työvuoroa ryntää sisään, eli toisin sanoen Gate on auki vielä edelliselle sweepille sallien sen piirustella vaikka kuinka pitkälle ja toisaalta on tulossa uutta sweepiä putkelle lävätettäväksi. . . Säädin kuva yksioikoisesti siten että 48NM alueella kuudes etäisyysrenkas reilusti vielä näkyi ja vähän yli.

Kortilla on vielä useita tapahtumia, joista yksi, Q8. switsaa kiikun pois heti kun poikkeutusvirta saavuttaa esi-määrätyn arvon. Tätä piiriä voi tutkailla katsomalla ensin Resolver Driveä ja sieltä Defl. assyä.

Kortin Unblankin puoli on silkkä kauneushoitola. Siellä Main Gatea hissukseen tasaisesti koko ajan lisätään. Tätä lisättyä tasoa johdatellaan suoraan CRT katoille. Se aiheuttaa siellä sen, että kun sweepi täynnänsä kaikenkarvaista väkeä eli väkettä alkaa matkata keskipisteestä kohti kuvaputken reunaa (ja tuhoaan kohti), sen kirkkaus pysyy tasaisena, vaikka tosiasiaa jotta tällainen vaikutelma saadaan, sitä vähän friskataan pitkin matkaa.

Siihen on oma piirinsä, mutta kun siinä ei ollut vikaa, en sitä nyt tähän rustaa.

Rikki-merkkisten osien löytyminen kortilla:

Vika siis oli ja pysyi. Vaihdoin kiikun transistorit. Vika pysyi.

Ajattelin että saa piisata, että olen paikallistanut viallisen kortin. Yritin tilata uuden kortin By Air Mail. Oli friday-ehtoo eikä mikään enää Suomessa toimi. Ja kunnen saanut korttia, piti korjata se. Sanoin ja jatkoin mittauksia. Jossain vaiheessa rupesin jo kaipaamaan Facomin elektroniikka-huoltomiehen laukkuja, hintaa röhkeät yli 4 kilo-FIMmiä. Sisältö olisi sen arvoinen: siellä olisi myös piirikortin pystyssä pitävä teline.

Käytin ruuvipenkkiä vähän väärin ja ruuvasin kortin reunan siihen, ja juotos, ja imut, ja onnistuihan se.

Kas kun ovat pahukset suunnitelleet osan komponenteista läpijuotettavaksi. Eli se ei riitä että trunkun tai osan juottaa auki alapuolelta ja imee tinat huit hittoon eli tinamuriin. Kuvapuolella saattaa (ja onkin) myös juotos ja siihen liittyen eri johdintoimintakin toisaanne piiriä. Siis kahden kerroksen puuhaa. Katala homma. Tarkkana kuin laivardiosähköttäjä homma sujui. Welleri iski jälleen ja havaitsin miten tärkeä on olla juottimelle teline eli reikiä mihin kuuman juottimen panee kädestään kun juotos on onnistunut. . .

Siis transistorit oli mitattu ja käyty läpi. Seuraavaksi mittailin diodeja. Kaikki ok. Sitten konkkia.

Tuli vastaan C2. 3000pF ja tuskin näkyvissä paksun suojalakan alta. Ei puhuttakaan että mittajohdinten kärkeä olisi helpolla lakan läpi saanut. Tutkailu kuvasta paljasti että C2:sen päät ovat myös kortin "nastoissa" A ja B suoraan Calvinistisesti. Ohmiloskooppi paikalle ja viisari sojotti suoraan oikosta. Hieraisu simmulii: yhtäkarvaa koko konkka.

Juotin konkan toisen pään varovasti irti. Oikonen se vaan oli ja pysyi. Ajattelin etäisesti että juu, tommoinen se lyyti on, aina ne vähän vuotaa. Tarkistus osaluettelosta paljasti tilan olevan vakavan. Oikea konkka se on eikä mikään oikkuileva Lyyli.

Salainen ase

Nyt astui kuvaan mukaan kvaaku-laivan salainen ase: Olavin tuonin pussitarjoukset. Ei

löytynyt 3000pF. Kelpuutin paperisen 5000pF. Jännitekestoisuutta oli reilusti.

Kolvi kouraan ja konkka reikiin. Kortti telkkariin ja tulihan se kuva sieltä. Seurasi kuvansäätö, joka selostettu edellä.

Tein laitteen historiaan liitettäväksi raportin hommasta.

Opetuksia

Pyri ensin määrittelemään minne päin laitetta vika jää. Ole kuitenkin koko ajan epäluuloinen terveellä tavalla. Älä välttämättä usko mitä vain. Mittausten sarjan hissukseen levitessä haudo aina välillä asioita. Älä joskus pieneen aikaan tee mitään. Sanovat aivojen rakkuttelevan koko ajan. Nukkuessakin. Vertaa päämies Kekosen ohjeet kiperäpaikoissa: "Nukutaan ensin yö ja katotaan sitten".

Hyvä neuvo.

Lähde mittauksissa helppomasta päästä. Juota jotain irti vasta kun kaikki muut testit on tehty.

Ja jos kortin Test Point ei näytä skoopissa mitään, tai näyttää väärää tietoa, niin yritä selvittää onko kyseessä SYY vai SEURAUS. Eli jos edempänä on vika, joka häivyttää jonkin jatkossa, niin turhaan sitä eheää loppupäätä mittaa. Toisaalta loppupäässä oleva vika voinee aiheuttaa "oikeen" alkupäähän, eli otapa sitten aina selvää mistäkin.

Lopuksi

Kunnollisia työvälineitä olisi oltava skoopin lisäksi. Varaosia saisi olla "kaikenlaisia". Tärkein: Mahdollisimman paljon huoltoon keskittynyttä koulutusta. Ja sitähan on saatu viime aikoina Järvenpäässä. Itsekin yritän mennä syksyllä Järvenpäähän Järkeä Päähän saamaan.

Juhani Tikkanen

Jatkokoulutukseltaan tutkanoiviisi Tuula Salminen ei ole vielä päässyt jakamaan huoltopäiväkirjan lehdistä juttua, mutta päiväkirjansa salaiset sivut selailtuaan kertoo vauhdikkaasti kurssikokemuksistaan.

Tutkakurssilaisen päiväkirjasta

Järvenpää 28/3-81

Viikko kulunut tutkanhuoltokursseilla ja kaikki osallistujat hengissä. Wow!

Kevätaamuna 23/3 startattiin järjestyksessä toinen tutkanhuoltokurssi täällä Järvenpään ammatillisessa kurssikeskuksessa. Syn-typeräisenä paikkakuntalaisena totean, että paikka on mitä parhaiten valittu, 10 p. Toiset 10 p saa itse kurssikeskus, joka on kuin luotu tutkanhuoltokurssin pito-paikaksi. Kokemusta, materiaalia ja mittalaitteita on nurkan takana, sekä myönteistä suhtautumista ammattitaidon kehittämiseen. Taidetaanpa olla tekemisissä ammatimiesten kanssa.

Seuraavat 10 p annetaan tutkal-le. Tutkanhuoltokurssilla on oi-kea tutka, johon saa koskea, jonka sisuksiin saa mennä krop-laamaan, ja jossa asuu kauhea peto, 15 kV jännite. Tutka on täynnä kummallisia erilaisia elu-koita, joita opettelemme mittaa-maan. Nii'in, ihan on tutka saatu kurseja varten; siinä sitä on monelle ihmettä kerrakseen. Olisi varmaan paljon kevyempää opet-taa tutkanhuoltoa taululla liidun kanssa, nyt opettajat joutuvat asioita selittäessään samalla näyttämään ne tutkasta. Vaikut-taa siltä, että opettajien on osatta-va aivan itse tehdä nämä työt, mitä meille opettavat, joten opettajille reilut 10+.

Tällä kurssilla meitä on 2 naisenpuolta ja 8 miehenpuolta. Osallistuspäätökseni syntyi vä-littömästi asiasta kuultuani. Lai-valla mietin pitkään, kuinka ker-toisin asian päällikölle. Lomalle-lähtöpäivänä ilmoitin meneväni tutkanhuoltokurssille (turvalli-suussyistä käytävässä pyörtymi-sen varalta). Ei hän pyörtynyt, ainakaan heti, saas nähdä takai-sinmennessäni. Pestaumiehelle kerroin: "Älä nyt pyörri, mutta..." Hän totesi tyynesti: "Sellaisille kurssille kaikkien kipinöitten pi-täisi mennä!" Se taisinkin olla minä, joka olin ennakkoluuloinen. Vuodesta toiseen olen luullut, että vika on minulla korvien välissä, kun en pysty laitteiden vikoja paikallistamaan ja korjaamaan. Edes Rauman jatkokurssin jäl-keen en pystynyt vioille tekemään mitään; tällä viikolla olen alkanut epäillä, että vika on todellakin korvien välissä, mutta ei minulla.

Huollonopetuksessa ym:ssa opettajan kun pitää pystyä tutka korjaamaan muuallakin kuin pa-perilla.

Kurssin tarkoituksena on saada väki valmennettua siten, että ylei-simmät viat löytyvät. Huoltomie-hiä pitäisi pystyä valvomaan, jotta tutkaan ei suotta vaihdettaisi kalliita osia (mikä kuuluu olevan melko yleistä). Kurssin jälkeen pitäisi pystyä paikallistamaan ja korjaamaan n. 60—70 % vioista. Mitähän se loppu pitää sisällään?

Mutta, mutta. Järki ja opettajat sanovat, ettei paljain käsin paik-al-listeta eikä korjata mitään. Pitää olla työkaluja, mittalaitteita ja

varaosia. Laivani työkalut sovel-tuvat lähinnä lämpöpattereiden ja viemäreiden korjaukseen, yleis-mittarilla saa hät'hätää sulakkeen mitattua. Silti esitän toivomuksen, että huoltomies tilataan vasta sitten, kun olen avannut luukut ja katsonut, josko jotakin silmiinpi-stävää on vialla. Tällä kurssilla kun on pääasia, ettei pelkää. Esim. ei pelkää ottaa ruuvimeisse-liä käteen ja avata päällikantta TX/RX:ssa. Harmillista, ettei tut-kalle voi tehdä mitään kannet kiinni. On pakko avata luukut ja katsoa, mitä kone on syönyt. — Ja siellä sisällä se 15 kV peto asuu.



Mittalaitteita on. Järvenpään työvoimatoimiston johtaja Harri Evola ja AAK:n rehtori Pauli Lallo. (EH)



Tuula Salminen & Co tutkan lumolissa. (EH)

Kurssilla on aamupäivä teoriaa ja loput 10 t käytännön harjoittelua. Päivät ovat vähintään 11 tuntiset, joten kurssiin tulee tietty aivopesumenetelmän tuntu, josta olen aikaisemmin saanut hyviä kokemuksia. Mekaanisissa töissä on kädestä-pitäen-menetelmä. Mittauksissa on ensin lohko- ja kytkinkaavojen tarkastelu, sitten pisteiden etsiminen laitteesta ja mittaaminen. Sähkötapaturmissa arvelen käytettävän suusta-suuhun-menetelmää. Ja uskokaa tai älkää, minäkin olen vaihtanut magnetronin 3 cm tutkaan. Murphyn-lain mukaan ruuvit menivät väärin päin, joten niiden kiristäminen laitteessa oli hankalaa. Yleisesti ottaen ruuvien irroittaminen ei ole kovin vaikeaa, kiinni saaminen on. Tarvittaisinkin "liimanäppiä".

Vaikkeinta 1. viikolla oli katolle meno antenninpyörytysaparaattia tutkimaan. Tai ei se meno, mutta se tulo. Vähältä piti, ettei tämä täti jäänyt katto-Kassiseksi. No, siitäkin selvitettiin, ja mukava tuuri, ettei rakennus ollut 8-kerroksinen. — Opettavaisinta tällä viikolla oli tutkan korjaus, siinä kun ei kursseille tullessamme ollut sweeppiä pitkällä pulssilla. Opettajahan sen korjasi, ja kumma kyllä, tämäkin vika kuuluu sarjaan "selittämättömät ilmiöt". Monien mittausten ja teorioiden jälkeen hän kopautti meisselinpäällä relettä, ja sweep syntyi. Opetus oli, ettei vian tarvitse välttämättä kuulua kursseilla opittaviin 70 %:iin.

Järvenpää 4/4-81

Kurssi ohi ja kurssilaisia hengissä. WOW wow!

Mitä olen oppinut tällä kurssilla? Olenko nyt jonkinlainen tutkantuntija? Pystynkö nyt löytämään vian, jonka aiheuttaa pieni viallinen komponentti vaikkapa triggerissä? — Tämä kurssi lupasi opettaa n. 70 % vioista, eli yleisimmät viat. Pienten yksityiskohtaisten vikojen etsimiseen on tarkoitettu seuraava, eli aivan toinen kurssi. Siispä, pieniä yksityiskohtaisia vikoja tuskin kykenen vielä paikallistamaan, mutta moneen muuhun kyllä pystyn. Pystyn vaihtamaan tutkan kuluvat osat, seuraamaan niiden käyttöikää, valvomaan huoltomiehiä turhilta osien vaihdoilta, harkitsemaan varaosien tilaamisen ajankohdan. Pystyn virittämään klystronin, kalibroimaan, suunnastamaan jne.

Tämän kaiken osaan nimenomaan Selenia-tutkatyypillä, joka on laivoissa yleisin.¹⁾ Decca-tutkasta en tiedä mitään, mutta perusasiat-han ovat suunnilleen samat. — Mutta vartokaas, kun saan laivan, missä on Selenia!

Tämä oppilaitos on perustettu nimenomaan työllisyyskoulutuk-

seen ja asenne on sen mukainen. Tajutaan, että ihmisiä on koulutettava jatkuvasti niin, että he oman alansa kehityksestä huolimatta kykenevät säilyttämään työpaikkansa. Tekniikan jättimäinen eteenpäinmeno ymmärretään, ja se, ettei asioita voi oppia opettelematta. Tämä yksinkertai-



Tutkanhuoltokurssi II Järvenpään AKK:ssa, päiväkirjanote alkusivuilta. (EH)

Kurssin tärkein opetus oli, että minäkin opin. Ja jos minä opin, opit Sinäkin. Opin ensimmäisenä 3 päivänä enemmän kuin Raumalla 4 kuukaudessa. Olenkin ihmetellyt, mitä kummaa teen tiedoilla liipaisuista ja pulsseista, ellen pysty edes tutkan kuluvia osia vaihtamaan. Kyllä käytännön ammattia on opetettava käytännössä. Esim. tässä kurssikeskuksessa sähköasentaja kiipeää hallissa olevaan tolppaan rigaamaan johtoja, ei edes oleteta, että kiipeilyn piirtäminen taululle riittäisi. Aika ovelaa, vai mitä? — Vihdoin on meille tarjolla opetusta, josta todella oppii. Tällaista normaalia asiaa meikäläinen pitää aivan ihmeenä, sattuneesta syystä. Tulkaa hyvät ihmiset näille kursseille, tullette yllättymään. Ja tästä koulutuksesta on hyötyä maapuolellakin, asiasta kuulette lähemmin kursseilla. Pitkät opiskelupäivät takaavat, että jotain oppia jää jokaisen aivoihin. — Ja salaisuutena kerron, että yölläkin oli sweeppi silmissä ja virityspotikat mielessä.

nen perusidea on tuiki tuntematon merenkulun alalla. Mistähän johtuisi? — Missä on kartoitusta seuraaviksi vuosiksi laivaelektronikan kehityksestä ja siitä, kuka sitä huoltaa? Vai luullaanko tosiaan, että se pelaa itsellään ja pyhällä hengellä? Pitäisikö olla ihan hiljaa siitä, että teleksiinkin tulee vikoja? Olisipa sitten soma yllätys kuljetuspuolen henkilöille, kun ei QSO kuljekaakaan. Siinä vaiheessa olisi mukavaa, jos edes sähköttäjän hytissä asustaisi joku, joka ymmärtää laivaelektronikan päälle. Ja mitä järkeä olisi kouluttaa alusta alkaen joku uusi ammattimies, kun sähköttäjistä voidaan lyhyellä koulutuksella tehdä elektroniikkaakin ymmärtäviä ihmisiä? Ja koska tämä koulutus täällä on käyttökelpoista maapuolellakin, yhteiskunnan meihin sijoittamat varat eivät mene hukkaan.

Viisaus alkaa tosiasioiden tunnistamisesta. — Työnantajapuoli on saatettu aivan **syystä** vastustamaan sähköttäjien ammatissapysymistä. Tottakai työehto-, koulutus-, ym. sopimukset ovat tärkeitä, mutta **TÄRKEINTÄ** on se, että meillä on jotakin tarjottavaa työnantajalle palkan vastineeksi. Koulutus ei saa olla itsetarkoitus, vaan siitä on tultava käytännön tulok-

¹⁾ Selenia Raytheonin tutkia 177 kpl/99 suomalaisessa aluksessa, maailmanlaajuinen kalustomäärä noin 10 000 kpl. toim. huom.

sia eli työnantajan on saatava meistä täysi hyöty. Tuntuu siltä, että asian tärkeyttä ei tajuta edes omissa piireissämme, vaan vitkuttellaan ja vetkutellaan tekosyiden kanssa. Nyt on korkea aika ottaa itse itseämme niskasta kiinni. Tehdään itsemme tarpeellisiksi ja hintamme väärteiksi. Ihan piruttaankin.

Luonnollisesti ei tällaisilla lyhyillä ammattikursseilla tehdä mestareita (eikä mastereita), mutta jostakin on aloitettava. Tarkoitushan onkin, että jokainen pyrkii omatoimisesti kehittämään ammattitaitoaan. Työpaikoista tulee tulevaisuudessa olemaan kilpailua, joten työnantaja voi valita työntekijänsä tiheällä seulalla. Siinä vaiheessa olisi mukava esittää itsestään joitakin positiivisia puolia. Joten, lepsuilun on loputtava.

Oma tarinansa on tämän koulutuksen tausta. Siitä kertokoon koulutusryhmämme, jota saamme kiittää siitä, että jos kuolemme, niin ainakin saappaat jalassa. Keitä sitten saamme kiittää siitä, että sähköttäjien tekniikan ja elektroniikan käytännön taito on puutteellinen, retuperällä? Kuinka voidaan vuodesta toiseen sallia, että valtion ylläpitämästä oppilaitoksesta koulutetaan työelämään ammatillisesti rampoja ihmisiä? Miksi ei ole tehty mitään, vaikka kaikki meistä tietävät totuuden? Ja eikö PLH:n olisi korkein aika uudistaa tutkinto-vaatimuksensa myös käytännön taitojen mittaamiseksi? — Nämä kysymykset on selvitettävä lähikuukausien kuluessa, ellei, on meidän lyötävä viisaat päämme yhteen ja tehtävä ratkaisevia muutoksia yhdessä ja toisessa asiassa.

Kurssimme henki oli loistava. Viihdyin todella ja vaikutti siltä, että muutkin viihtyivät. Sekin selvisi, että mikäli meidät kipinät saada poistettua laivoista, on minulla varma tulevaisuus maailikkosaarnaajana. Kiitos teille, jotka jaksoitte saarnojani kuunnella, aivan on ikäväni kurssitovereita ja opettajia. — Kaikille meneville ja tuleville kurssilaisille parhainta menestystä työelämässä, ja erityisterveiset vierustovereilleni. By!

Tuula Salminen

Masa — luotettava kirjeenvaihtajamme — on kärsinyt sydänahdistusta. Kyllä rannikkoasema kestää kritiikkiä, kokemuksestani voin paljastaa että se jopa yrittää parantaa tapojaan jos raskaasti nuhdellaan.

Jospa kaikki lukisivat RS:nsä ulkoa ja heti panisivat mietteensä paperille! Näinhän tämä lehti ping-pong toimii! Liitolla on koulutustyöryhmä, mikä pontevasti kamppailee milloin minkäkin Prontosauruksen parissa. Pilanssimme palanssoinee. Otsikkosi 1990 vastaukseksi? löydät toisaalla mikä on MKH vuonna 2000.



SYDÄMEN PURKUA

Helsinkiradio/Sel call

Se koira jne..., kyllä se nyt kuitenkin on niin, että paljon porua ja vähän villoja koko sel call homma. Silloin kun sitä kaikkein eniten kaipaisi elikkä päiväsai-kaan jolloin varustamo asioitansa ilmoittelee niin eipä laite pirahda. Mutta illan tullen alkaapi lauleleen. Periaatteena on hoitaa liikenne AINA, niin merellä kuin satamassakin, koska enää eivät nykyiset lähettimet häiritse siinä määrin paikkakuntalaisia kuin ennen. Mutta, jossakin välissä se järkikulta voitaisiin ottaa kauniiseen käteen, koska onhan sen joka sel callin lähettää tiedettävä minkälaatuisesta liikenteestä on kyse, silloin kun näppäilee lisäinformaationumeron koneeseen. Orderit yms. tulkoot sitten mihin vuorokauden aikaan tahansa, mutta jos on kyse 6 sanaisesta joulusähkeestä, niin eikö ole aika typerää herättää kaveria, kysyn vaan.

Toisekseen sain kerran kuulla laivamme ollessa Kemissä viikonloppuna ja olinpä vääntänyt sel call värkin OFF-asentoon hiukan lepoa saadakseni, Vaasaradion kautta sitten maanantaina, että jo on kumma kipinä laivassa kun ei vastaa, vaikka sitä kuinka kutsutaan. Valitettavasti minua ei ole kuin yksi joka niitä hommia hoitaa, teitä siellä Hesassa on useampia paineleen erinäköisiä

nappuloita. Ja TR siellä kortistos-
sa olisi myöskin pitänyt olla. Annan sen aina.

Sepä siitä, muistan tuonnoisilta vuosilta erään kipparin huokauksen kun lopulta useamman tunnin kutsuskelun ja kiroilun jälkeen OFJ suostui vastaamaan ja sain sanoman läpi: "kyllä se on sillä lailla, että suomalaiset kun ne ei osaa käyttää kuin yhtä radioasemaa, meni sitten syteen tai saaveen!" Sen jälkeen opin. Mutta tunnetustihan olemme sisään lämpiävää porukkaa, muut ei mitään osaa, vain me sen teemme.

Vaan kukas kissan hännän nostaa jos ei kissa itse. Pääseehän sitä niinkin omista komplekseistaan eroon.

Telex-liikenne: se on jäykkää, siitä ei pääse yli ei ympäri, ensin on tilattava yhteys puheella tai sähkötyksellä ja ehkenpä joutuu oottelemaan puhelun tai CW-liikenteen loppumista joskus kauankin. Nykyisin yleensä kauan.

Mutta PLH:lla ei liene varaa asennella laitteita jotka mahdollistaisivat suoran kutsumisen. Esim. eikö voisi kutsua BRC=FEC:llä ja ilmoittasi että olen kytiksellä sinnepäin, pse kutsu ARQ:lla kun saat lähettimen. Ehken pienellä yhteistyöhalulla sitä voisi harkita. Vai mitä?

Vuosi 1990

Ts. lähtölaskenta on sitten IMCO:n suosiollisella päätöksellä alkanut. Henkilökohtaisesti en jaksa uskoa sellaiseen mahdollisuuteen, että joku radiosähköttäjä niminen toimi säilyisi aluksilla. Jauhettakoon sitten koulutuksesta mitä tahansa. Aivan varmasti pystytään kehittämään laite/laitteita, jotka toimivat myös meriolosuhteissa, ilman, että tarvittaisiin pestata kallis mies niitä päältäpäin synnäilemään. Huolot/korjaukset tehdään sitten satamissa.

Kuten Seppo kirjoituksessaan mainitsee: Itse kukin, koulutus-tarpeensa tunnustaen, on hakeuduttava tarjolla oleviin elektroniikka- ja tietokonealan tarjolla oleviin koulutustilaisuuksiin. Itse kukin hmm... T.s. ei ole olemassa mitään takeita, ainakaan liiton taholta, että joku tai jonkinkaltainen koulutus suunnitelma olisi tehty tai tekeillä, radio-electronic officer nimiselle miehelle tulevaisuudessa. Siis ei tiedetä mitä tehtäisiin. Miten tulevaisuuteen

on varauduttu? 9 vuotta on lyhyt aika. Nyt on tehtävä jotain tai sitten ei.

Vielä noista paperitöistäkin. Minä en ymmärrä tätä meikäläisten kantaa, paperityöt lisääntyvät vain vuosi vuodelta. SE on yksi automatisoinnin sivutuote, se on tunnustettava, eikä sokeasti jankkava, että aika paperitöitten kanssa on ohi. Se ei sitä ole, eikä tule olemaan. Mutta sen työn voi tulevaisuudessa joku hoitaa halvemmalla. Aina tulee olemaan, joku jonka papereiden kanssa painiskelee, se on varmaa. On eri asia, missä se työ suoritetaan ja kuka sen tekee.

Jäsenmaksut

On tullut ilmi, että jossain on

taas ryhmä, joka haluaa muuttaa nykyisen systeemin. Eli saada jäsenmaksut perityksi bruttopalkasta, prosentti vain ei ole selvillä. Muistan sen kokouksen jossa jäsenmaksut riideltiin kaikille samaksi, ja kirjava käytäntö loppui. Ja rahaa takuulla liiton kassassa on. Jos perusteluna uudelle synon. Jos perusteluna uudelle systeemille on se, että halutaan kontrolloida jokaisen maksavan jäsenmaksunsa, lienee aika sanoa että jäsenet ovat saaneet epäluottamuslauseen.

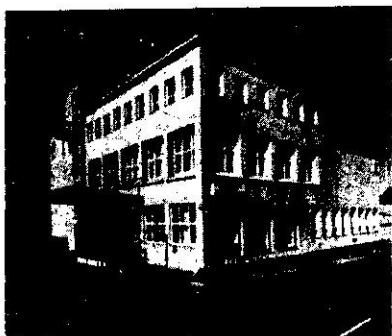
Maksakaa jäsenmaksunne, jos niin ette ole tehneet. Henkilökohtaisesti olen sitä mieltä, että tämä nykyinen 2,5 % peruspalkasta on ihan ok, maksammehan me kipi-nät jo tällä hetkellä suurimmat jäsenmaksut laivassa, vaikei

meillä suurinta palkkaa olekaan. Enkä usko, että bruttopalkasta periminen sitä jäsenmaksua pienentää.

Tutki tunnossasi ja äänestä kun aika on, laita valtakirjasi luottamallesi henkilölle.

Toivoisin kipinöivää keskustelua IMCO:n päätöksestä ja uudeleen kouluttamisesta syntyvän tämän lehden palstoilla ja jos jollain on ehdotuksia, niin varmaan se auttaisi liiton päättäviä henkilöitä tekemään suunnitelmiaan tulevaisuutta varten ja myös ilmoittelemaan kentälle. Vai mitä?

terv. MASA



**SÄHKÖ JA ELEKTRONIIKAN
ERIKOISLIIKE**
toimitalomme Rautatienkatu 4, Kotka

Sähkö-, radio- ja tutkalaitteiden, sekä automaatio- ja instrumentointilaitteiden asennusta ja huoltoa aluksissa.

DECCA-LAITTEIDEN HUOLTO LAITE JA VARAOSAMYYNTI SÄHKÖTARVIKEMYynti

Kotkan Sähköpaja Oy

48101 KOTKA 10 PL 82
RAUTATIENKATU 4 - PUH. 12417, 12418, joht. 15155
klo 17 jälk. 14827, 14875, 88939

Meripelastus ja tapaus Prinsendam

GTS Finnjetillä pidettiin viime marraskuussa meripelastussymposium. Siellä vilisi asiantuntijoita, jotka asioita pohdittuaan kokosivat ne kertomukseen, mikä luovutettiin sisäministeri Eino Uusitalolle.

Mielipiteistä ja suosituksista olennaisimmat tietysti koskivat johtamista, valmiutta, koulutusta ja rahoitusta. Meriliitto ry:n tiivistelmästä ilmenee valmiudesta

mm: johtamisvalmiuden parantamiseksi tulisi johtamisaikkojen olla jatkuvasti riittävästi miehittyjä ja viestitysjärjestelmien vastata johtopaikkojen valmiutta ja toimintakykyä.

Koulutuksellista valmiutta tulisi parantaa laatimalla kiireellisesti meripelatusopas koulutusohjelman perustaksi ja menetelmien yhtenäistämiseksi, jolloin johdon ja viestityshenkilöstön koulutuk-

seen olisi kiinnitettävä erityistä huomiota.

Se kotimaan tavoitteista.

Alaskan rannikolla sattui 4/10-80 keskellä yötä, kohua herättänyt mittava merionnettomuus, missä valveutunut kipinä, sähkötyös 500 kHz:lla, hätäaluksen miehistö ja US Coast Guard kunnostautuivat. Lainaan AMVER 1/81 lehdestä jutun, olkoon vaikka kieliharjoituksena.

The Sinking of the Prinsendam

By CWO Richard D. Brucker

17th Coast Guard District AMVER Officer
XXX XXX DE PUTA BT POSITION 57-38 DEGREES NORTH AND 140-45 DEGREES WEST. FIRE, FIRE IN THE ENGINE ROOM. FLOODING ENGINE ROOM WITH CARBON DIOXIDE. CONDITIONS UNKNOWN. PASSENGERS 320 CREW 190.

That message, transmitted on MF at 040100U October 1980, and the SOS that followed 20 minutes later began one of the most successful rescues in recent maritime history.

The M/V PRINSENDAM, a 427-foot passenger liner of the Holland-America Lines, was put into service in 1973 by the Holland-America Lines. She was the newest vessel of the fleet, was valued at close to \$50 million and boasted a swimming pool, a restaurant, three bars, a cinema, a shopping center, air conditioning, wall-to-wall carpeting, two-channel music and all the luxury associated with passenger liners. On a cruise from Vancouver to the Orient and Indonesia via Alaska, the PRINSENDAM was about 120 miles west of Glacier Bay in the Gulf of Alaska when disaster struck.

Within minutes, search and rescue forces in Alaska mobilized. The U.S. Coast Guard cutter BOUTWELL was ordered to get underway; a search for her crewmen in Juneau on shore leave was begun by law enforcement officials and volunteer firefighters. BOUTWELL was underway at 25 knots within 90 minutes. The cutter WOODRUSH, a 180-foot buoy tender homeported in Sitka, recalled her crew and was underway a short time later. The cutter MELLON, en route to Alaska for a fisheries patrol, was ordered to "proceed at best possible speed."

Coast Guard Air Station Sitka launched two helicopters; Coast Guard Air Station Kodiak also launched two helicopters and two C-130 fixed wing aircraft; RCC Victoria (British Columbia) provided two helicopters and three fixed-wing aircraft; and Elmendorf AFB (Anchorage) launched a helicopter and a fixed-wing refueler. Also sent to a staging area in Yakutat, Alaska, was an Air Force flight surgeon, seven Canadian paramedics, one nurse, six emergency medical technicians, two U.S. Public Health Service doctors, three USCG hospital corpsmen, one Canadian doctor, more than 400 pounds of medical supplies, five USAF pararescuemen and hundreds of pounds of additional equipment and supplies. All the material and personnel were on scene within about eight hours of the original distress call.

While all personnel, supplies and rescue craft were being prepared and sent to the scene, AMVER was queried for a Surface Picture of all participants within 300 miles. Simultaneously, the S/S WILLIAMSBURG/WGOA and the M/V GREATLAND were contacting the PRINSENDAM to offer assistance. The vessels agreed that because the WILLIAMSBURG was closer and would provide a better working platform for rescue work, the 1095-foot tanker would proceed to the scene. Laden with Alaskan crude oil and drawing 65 feet, the WILLIAMSBURG overtook to the scene at 17 knots, arriving in less than seven hours.

As the fire spread on the PRINSENDAM, electrical power, water pressure and most firefighting capabilities were lost, and the problem became critical. By 040512U all power was lost. The fire had reached the dining room area; the crew and passengers commenced abandoning PRINSENDAM into lifeboats and rafts.

As they abandoned the cruise liner in six lifeboats, one motor launch, and four life rafts, the passengers and crew were in various stages of dress. Within moments, the tiny flotilla was launched into 5-10-foot seas, 10-knot winds and deteriorating weather conditions. Not one injury or casualty was reported. No lifeboats or rafts were lost in the lowering process, although one motor launch and several life rafts failed to clear the rigging on the PRINSENDAM and were lost.

A 50-man firefighting crew was left on board the PRINSENDAM to continue fighting the fire with equipment lowered by a Coast Guard helicopter. The firefighting crew, including a Coast Guard officer placed on board the burning vessel to assist the efforts, was to remain on board the PRINSENDAM until the arrival of the BOUTWELL.

Because of bad weather, it was impossible to transfer the passengers and crew from the lifeboats of the PRINSENDAM to the deck of the WILLIAMSBURG. Helicopters began the laborious job of hoisting each evacuee from the rafts and boats and transporting them to the WILLIAMSBURG. Each time a helicopter needed to refuel, it took a load of survivors with it on the 120-mile flight to Yakutat. Those flown to Yakutat were later transferred to Sitka. Several helicopters shuttled 8-12 persons at a time to the WILLIAMSBURG in an effort to complete the mission before dark.

Shortly after noon, the S/S SOHIO INTREPID/KACK and the S/S PORTLAND/WNDF arrived on scene to see if they could assist. Still in the area at 040457U, the SOHIO INTREPID prevented a disaster by providing an emergency landing platform for a USAF search helicopter.

The BOUTWELL arrived on scene just in time to evacuate the 50-man firefighting crew on board the PRINSENDAM. The fire was out of control and a lack of firefighting equipment forced the team to abandon the vessel. By 040415U, all personnel were removed from the PRINSENDAM.

Only one lifeboat of survivors remained to be transferred to the WILLIAMSBURG. This transfer was completed by 040600U and the WILLIAMSBURG returned to Valdez to disembark her load of survivors. The SOHIO INTREPID and PORTLAND were released by BOUTWELL, while BOUTWELL stood by the PRINSENDAM awaiting further orders, accounting for resources used throughout the mission and compiling a manifest of survivors on board.

At 042315W Elmendorf Air Force Base put out a call in an effort to locate two pararescuemen who were lowered into a lifeboat six hours earlier. The rescue center in Juneau requested all vessels and aircraft to query survivors on board in an effort to account for the two missing persons. Because of conflicting stories and negative responses, a search was started. At 050213U the SOHIO INTREPID revealed a clue: "Pararescuemen were left in lifeboat approximately two miles West of tanker WILLIAMSBURG at approximately 042250Z STOP. These men left with 20 survivors from PRINSENDAM STOP. Also, these two men were equipped with PRC 90 radio and Mark 13 flares STOP. This all information we have." Based on that message, it was theorized that during the statement of the emergency landing on board the SOHIO INTREPID the lifeboat had been forgotten.

The BOUTWELL, aided by a C-130 with "Night Sun" illumination equipment, searched for the missing lifeboat. Search conditions were marginal; the seas had increased to 35 feet and there were winds of 25-35 knots with scattered showers as the remnants of typhoon Veron swept through the area.

At 050501U, after searching for four hours, the BOUTWELL located the missing lifeboat in position 57-47N 141-18W with the two pararescuemen and 18 survivors from the PRINSENDAM. A few were in excellent condition, considering the circumstances, and were taken on board the BOUTWELL as rapidly as possible. After a thorough check hampered by language problems, three different master manifests (Customs, PRINSENDAM and Holland-America Lines), and the sheer numbers of people on board the vessels in close quarters, it was determined that all persons had been accounted for and the rescue had been completed without loss of life or injury. A total of 519 persons had been rescued.

After the rescue the PRINSENDAM continued to burn, defying all attempts at salvage. A tow line was attached to her bow by the Canadian seagull tug COMMODORE STRAITS, with plans to tow the vessel to Portland. With fires continuing to rage below decks, portholes awash and PRINSENDAM taking water over the main deck starboard side every third or fourth roll, the vessel's fate was in grave doubt. By 1730U, October 10, the PRINSENDAM was rolling from 20 degrees port to 35 degrees starboard taking on water through her broken portholes. Her stability was rapidly deteriorating.

On October 11 the cruise liner was listing 40-45 degrees to starboard. At 0830U the PRINSENDAM rolled a third and sank within three minutes in 1,475 fathoms of water at 55-52.8N 130-26.6W, thus ending one of the largest and most successful maritime rescues in modern times.

AMVER Bulletin/January 1981

Jouruako?

Seppo Sihvonen toi Kansainvälisestä radiosähkötäjäkonferensista (Lontoo 14—15/1-81) mm. seuraavia terveisiä: Prinsendam tuho. Hätäkuutsu satelliitin kautta yritettiin antaa 0058 Gmt (3/10?). Jostain syystä satelliittihätäkuutsu ei mennyt perille. Vasta aamulla klo 0922 saatiin "priority message" läpi satelliitin kautta. Tätä ennen aluksen päällikkö oli yöllä antanut määräyksen käyttää 500 kHz hälytystä. Ko. hätäkuutsun oli yöllä USA:n Coast Guard asema kuullut 1400 mpk:n päässä San Franciscossa. Hätätapausten oli 95 mpk:n päästä kuullut myös supertankkeri Williamsburgh. 2181 ei ollut kuulunut. EPIRB ei ollut liioin toiminut.

Tapausten yhteydessä oli myös COMSAR GENERAL'in liikenetarkastaja muniut. Kun Marisatin kautta oli vihdoin saatu telex-hätäkuutsu läpi, oli liikennetarkastaja tekstin luettuaan unohtanut jutun ja vasta 20 minuutin kuluttua saanut ahaa-elämyksen ja käsittänyt mistä todella on kysymys. USA:n hallitus oli määrännyt tämän satelliittitapausten johdosta 6 viikon salassapitovelvollisuuden asian vaatimien tutkimusten takia.

Prinsendam liikenteen yhteydessä oli esiintynyt jopa sellaisia vaikeuksia, ettei tarvittavia tix-numeroita meinannut löytyä, jolla hälytys olisi voitu suunnata. Myöhemmin jättitankkeri Williamsburghin sähkötäjä antoi kuulla itsestään:

To whom it may concern

My name is Jim Pfister. I have written this account hoping that it will be of value in view of my participation in the radio side of the rescue of more than 500 survivors of the cruise ship **S/S Prinsendam**. I was the first Radio Officer aboard the **T/T Williamsburgh**, and this statement is based on the entries in my radio log. We were one of the first vessels to respond to the **S/S Prinsendam's** radiotelegraph auto alarm signals and the subsequent SOS. The **T/T Williamsburgh** later acted as the vessel in control of the distress situation, since it was the first vessel to arrive on the distress scene capable of rendering rescue assistance.

The **T/T Williamsburgh** is a U.S. flag tanker of 103,812 gross tons, 1095 feet long that normally carries petroleum products from the Alaska slope to continental U.S. ports.

During the **S/S Prinsendam's** distress radiotelegraph communications for rescue operations, I was assisted by my assistant Radio Officer, Mr. Dave Ring. Throughout the entire distress period, the Communications Department aboard the **S/S Prinsendam** was under the control of Radio Officer Jack Van Der Zee, of Beek, Holland.

We left San Francisco on September 25, 1980 to load at Valdez, Alaska. We stood regular 8 hour watches, on 500 kHz. Well before the distress, I had heard the passenger liner **S/S Prinsendam** PJTA on 500 kHz, cruising up the coast enroute to Alaska. When entering the Gulf of Alaska I knew where the **S/S Prinsendam** was, having heard her on 500 kHz, just as I knew where the **S/S Vineland** was, and where the **S/S Mardi Gras** and other ships were, from having heard them on 500 kHz.

I had worked at San Francisco Coast Radio Station KFS for several years. A ship's Radio officer knows the ships that are around his vessel and available for direct communications or relaying when necessary. There seems to be a sixth sense for a Radio Officer to know his area and what ships are around him. You just keep this kind of information in your head.

We were southbound after having loaded at Valdez Alaska on

the morning of October 3, 1980, when, at about 0920 GMT, the radiotelegraph auto alarm rang. At first I just heard the long dashes of the radiotelegraph auto alarm, signal. While receiving them, I called my assistant and told him: "Get in here quick, we have a real distress emergency." He was in the Radio Room in about five seconds.

Right after receiving the radiotelegraph auto alarm, the SOS was heard: SOS DE PJTA PASSENGER SHIP S/S PRINSENDAM POSITION 57.38 NORTH 140.25 WEST FIRE IN ENGINE ROOM ENGINE ROOM FLOODED WITH CARBON DIOXIDE 320 PASSENGERS CREW 190 MASTER.

I had called the Bridge, while we were still receiving the auto alarm signals, and asked them to stand by. After we got the radiotelegraph SOS distress message, I called the Bridge and called the Captain, and told them: "I just picked up an SOS from a passenger ship and it's real close."

The Captain said "OK, I'll be right down."

When he came into the Radio Room, I gave him their position, and told him "The Bridge is preparing our position right now and should be calling down with our position." He then asked whether I had receipted for the SOS. I told him I had. He asked whether they had requested our assistance, and I said, "No. I just acknowledged receipt of their distress message and gave them our call sign." At that point they called down from the Bridge with our position. I appeared that we were very close. Then we received some positions from other ships that had heard the distress. At least 40 or 50 ships checked in immediately. They just continued to check in. It was coming in fast by then.

After the beginning of the distress, the **S/S Prinsendam** told us that the cables leading to the main transmitter had burned and they had to go to the emergency, battery operated 500 kHz transmitter. When the **S/S Prinsendam** was on emergency power, 500 kHz communications continued right on, with no problems at all because they were still putting out a good signal, even though

they were on the emergency battery powered transmitter.

At the time their main transmitter burned out, the **S/S Prinsendam** went on reserve power and sent out another auto alarm. On the **T/T Williamsburgh** we sent out a repeat of the SOS, twice.

Although the **S/S Prinsendam** was in constant radio contact with us on 500 kHz, they were in communication on 500 kHz with coastal stations; NOJ Kodiak came through on 500 kHz loud and clear. When we heard the first SOS, the **S/S Prinsendam** was about 90 miles from us. We all had a chance to see how the 500 kHz radiotelegraph system worked; throughout the entire distress, it worked with exemplary effectiveness. The distress traffic was heard on the 500 kHz at San Francisco NMC, approximately 1400 miles away. From the time we received the radiotelegraph auto alarm on 500 kHz until we actually arrived at the burning passenger ship **S/S Prinsendam**, about six hours later, we were never out of contact with her on 500 kHz radiotelegraph.

At about 0600 local ships time, we had the **S/S Prinsendam** on radar range. At about that time we were finally within VHF range. They had one battery-powered VHF walkie-talkie, since their AC-powered bridge VHF radio was inoperative due to burned out power lines.

After notifying us that they were abandoning ship, their 2182 fell silent, but their 500 kHz radiotelegraph equipment was still sending distress traffic for about another hour. So many passengers had been gotten off; in 3 lifeboats; 4 lifeboats away; 5 lifeboats away; and so on. They told us they had lost a lifeboat and 2 life rafts and so they were going to have to overload a raft or two. After all the passengers and the crew had gotten off, the Radio Officers abandoned ship too. Then, a rescued Radio Officer was brought aboard our ship and came right up into our Radio Room and introduced himself: "I am a Radio Officer from the **S/S Prinsendam**."

The **S/S Prinsendam** never did send a Mayday distress call by voice on 2182 kHz. They didn't need to because ships all over the North Pacific responded to their radiotelegraph distress call on 500 kHz. By 3:00 AM, we had counted at least 40 responding

(Japanese, Russian etc.), in a two hundred mile range of the stricken passenger ship. Although the **S/S Prinsendam** did not send a voice Mayday distress call on 2182 kHz, we sent one from the **T/T Williamsburgh**. The only response we got back was from a 65 foot fishing boat, the **Pacific Harvest**. They told us they could not get to the **S/S Prinsendam** until about 2 PM in the afternoon, because they could only make 10 knots in the rough seas.

Helicopters landed on the **T/T Williamsburgh** to discharge some rescued passengers. Others were rescued from lifeboats and life rafts directly to our ship in rough seas. Our Captain estimates we took 100—175 aboard over the side. Our vessel was first on the scene and was the control vessel of the situation. We dismissed vessels not required because of distance; some were over 900 miles away. One ship that responded and with which we communicated by radiotelegraph on 500 kHz was more than 2800 miles away.

It wasn't necessary for us to relay from the **S/S Prinsendam** to Coast stations; the **S/S Prinsendam** communicated by radiotelegraph on 500 kHz directly with NOJ, Kodiak without difficulty.

The **S/S Prinsendam** Radio Officer knew we were closest because of our signal strength, and told his Captain that the **T/T Williamsburgh** was the closest.

During the distress, the discipline on 500 kHz was superb. The only signals we could hear on 500 kHz were from New Zealand, Japan, Taiwan (these were enormous distances) and they were barely above the noise. We were able to immediately quiet ships that came on 500 kHz without knowing of the distress. Then, for two hours there wasn't a single transmission that didn't have anything to do with the distress, as ships and coast stations became aware of the distress situation.

Because of the language differences of the ships of different nationalities involved in the distress traffic, international radiotelegraph "Q" signals were used so everyone knew what was taking place.

After an hour, we asked them to come up to 2182 kHz for voice communications, the **S/S Prinsendam's** reply was "Not now." We asked again, about a half hour

or 45 minutes later, and they repeated, "**Deck Officers too busy, can't come up.**" When we asked a third or fourth time, they finally did come up to 2182 kHz, about 3 or 4 hours into the distress.

No Mayday was sent on 2182 kHz by the **S/S Prinsendam**. **S/S Prinsendam** bridge personnel were busy with the fire and emergency distress situation. They didn't want to go up to 2182 kHz because they were too busy and the Master of both ships were satisfied with the effectiveness of the distress communications of radiotelegraph on 500 kHz.

From conversation with the **S/S Prinsendam** Radio Officer, I learned that satellite communications were used by the **S/S Prinsendam**, to get in touch with its home office, but the satellite terminal lost power when the main power went, about 2 hours into the distress. After the main power went, 500 kHz radiotelegraph communications continued, uninterrupted, through the entire distress, on the emergency transmitter, using emergency power.

This account is being given for whatever use it may serve in considering how to make the lives of passengers and seafarers safer.

Apua, susi-syndrooma

Jokainen meistä tuntee 2182 kHz:n hälytysmerkin. Sitä kuulee

valitettavasti yhä useammin — myös hiljaisuusajkana — ilman sitä seuraavaa hätäsanomaa. Nämä sokkolähetykset johtunevat testeistä, joita ei ajeta keinokuorumaan.

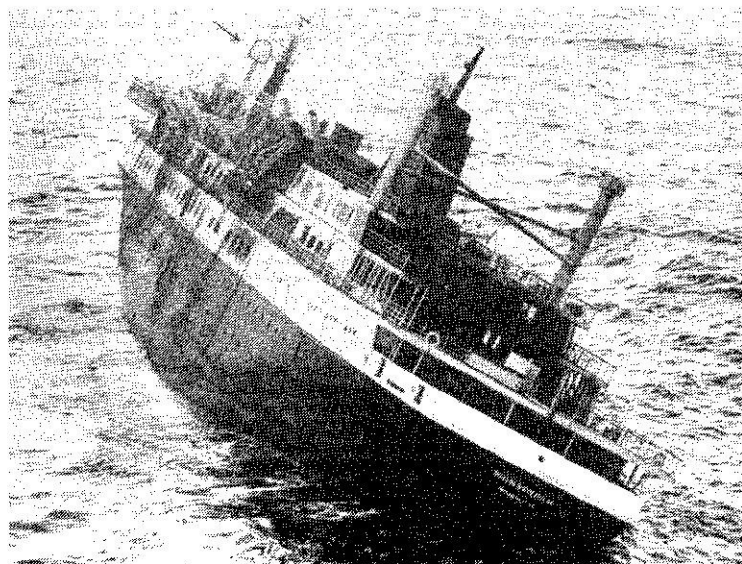
Satellittisysteemin yleistyttyä ovat operaattorit joutuneet jonotamaan vuoroaan ja siinä joutilaina ollessaan kenties painanut kokeilumielessä — tuskin kukaan tahallisesti — punaista nappia mikä tietää "Distress Priority Request" -liikennetarvetta eli välittömästi kanavan vapauttamista. No helppoahan sillä tavalla on liikenteensyöttö, mutta voisiko teoreettisesti ajaella useammankin temperamenttisen operaattorin samanaikaisesti toimivan näin kurittomasti?

Joskus ei auta punaisen napin painaminenkaan. Jo löytyy esimerkiksi 4½ vuorokauden yhtämittaisesta väärästä hätäetuisuusliikenteestä by satelliit! Sieltä ei siis irronnut mitään viestitystietä.

Prinsendamin tapausta värittää vielä Kanadan satelliittistävällinen merenkulkupolitiikka. Mainitun maan aluksissa, joissa on Marisatpääte ei tarvita cw:tä eikä kipinää, MF/HF radiopuhelin hätävarana riittää. Älä ole merihädässä tällaisen aluksen lähettyvillä, ei se sinun tilaasi koskaan havaitse, jos olet horisontin alla ja morse ainoa viestitysmahdollisuutesi.

Tulkoon uusi teknologia, mutta olkoon hyvä tavara!

EH



Prinsendamin viimeinen matka. Huomaa satelliitin antennikupu (U S Coast Guard)

Alkoholismi

Vapaavahdissa n:o 3/81 ja Masan jutussa on palautetta RS 1/80 selostetulle työpaikka-alkoholismi reportaasille. Kansalaisjärjestöjen Raittiustoiminnan Keskusliiton (KRK) vuosikokouksessa Alkon ylilääkäri K A Vartia "todisti alkoholismiin pikemminkin tavaksi kuin sairaudeksi" (KRK:n tiedote). Oli mikä oli — ihmisen alkoholi saattaa muuttaa pedoksi.

Olen Masa, alkoholisti: näillä sanoilla alkaa puheenvuoroni ryhmäni kokouksessa. Kuinka tähän toteamukseen on päätytty? Sitä sopii kysyä, eikä syyt ole vieläkään selvenneet itselleni näiden kuivien vuosien aikana. Jotain ehkä on löytynyt, mutta ydinkysymys on auki ja tulee olemaan. Siihen eivät ole lääkärit eikä psykiatritkaan pystyneet antamaan selitystä, vaan ovat kerta toisensa jälkeen joutuneet antautumaan tuntemattoman edessä. Siksi minua ihmetyttää tässä lehdessä viime kesäinen artikkeli, jossa sanottiin, että alkoholismi ei ole sairaus, vaan vapaa-ajan viete. En kyllä antaisi sen lääkärin edes laittaa laastaria sormeeni, sillä niin asiantuntematonta lausuntoa ei useastikaan kuule lääkärin suusta. Onko se vapaa-ajan viete jos olen kaunainen, mustasukkainen ja yleensä epäkypsä luonteeltani. Onko se vapaa-ajan viete etten kyennyt kohtaamaan arkipäivää selvänä vaan että minun täytyi juoda selvittääkseni arkipäivän pulmatilanteista. Onko se vapaa-ajan viete, että se minä, joka kirjoitetaan isolla kirjaimella haluaa työntää itsensä esiin oloissani humalassa. Minä olen paras. Onko tuttua?, humalaisen suusta kuultuna.

Ehken vapaa-ajan vieton toimetttömyys lisää alttiutta juoda saadakseen ajan kulumaan. Mutta missään tapauksessa se ei ole itse perussy. Syyt ovat syvemällä ja yleensä ne ovat alkoholistin tunne-elämässä. Niissä piireissä (alkoholistit itse) jotka ovat ammattilaisia näissä asioissa tä-

Työnteko ja päätöksenteko ovat krapulapäivänä tuskan takana.



Tunne vastuusi

AIKO

mä on myönnetty ja lähdetty henkisen elämän korjaamisesta liikkeelle. Ja varmasti tällä organisaatioilla on kanttia näyttää työssä tulos, joka kestää vertailun.

Palatakseni tuohon viime kesäiseen artikkeliin, olen kyllä samaa mieltä kirjoittajan kanssa siitä, että ennalta ehkäisy on huumeongelman e-pilleri.

Mutta se joka on jo alkanut kehittyä alkoholistiksi kulkee katkeran tiensä päähän, vaikka kuinka ehkäistäisiin.

Siispä, eikö olisi parasta aloittaa omista lapsistamme, kertoa heille, ei pakottaa, ei syöttää, vain kertoa, mitä vaaroja viina tai muut huumeet voivat aiheuttaa. Heistä meillä on vastuu, lapset eivät itse kykene tekemään johtopäätöksiään ellei heille kerrota tai elleivät he itse koe sitä, monestikin katkerasti alkoholisti-isän tai -äidin ollessa kyseessä.

Perheessä, jossa alkoholi-ongelmia ei ole, sivuutetaan aihe varmasti olankohautuksella; ei meidän lapsi sellaista kasvatusta tarvitse. Mutta entäs sitten jos toisin käy?

Henkilökohtaisesti nostan hattua nykyajan nuorisolle siitä, että suurin osa heistä on tajunnut asian vakavuuden. Siitä on todistuksena erilaiset kampanjat nuorison keskuudessa. Kuten esim. SAVUTON SUKUPOLVI ja diskojen ilmoitukset, HUUMEETON ILTA, ovelta kontrolli. He ovat tajunneet, ettei viina vie oikeaan. Tietysti nuorisossakin on oma ryhmänsä joka ryypää ja räyhää, ja juuri se ryhmä on se joka näkyy. Valitettavasti. Ja siitähän saamme aiheen yleistää: voi, voi kun ne ryypää,....käsi sydämelle, emmekö mekin sitä tehneet? Itse join kymmenkunta vuotta, ennenkuin joku herätti minut toteamaan, että olen alkoholisti ja sai minut tunnustamaan sen itselleni. Tuos-

ta hetkestä lähtien, kun sen itselleni tunnustin, en ole tarvinnut juoda. Uskon, että tie toipumiseen alkaa juuri noista sanoista: olen alkoholisti. Monesti kyllä kannissani sitä itselleni toivotin, mutta ilman todellista ajatusta. T.s. en ollut vielä pohjaani löytänyt.

Toivon totisesti, että sen olen nyt tehnyt ja ettei minun tarvitsisi enää juoda.

Laivassa selvänä oleminen ei joskus ole helppoa, joskus saa kuulla joltakin, jolla ilmeisesti itsellään on pahoja pulmia viinan kanssa, että mikähän sinäkin luulet olevasi? Minä tiedän mikä minä olen: olen juoppo, mutta tietävätkö he itse mitä he ovat?

Tällainen on kyllä peräti harvinaista, rehellisesti sanoen ainutkertaista, yleensä merimies suhtautuu toveriinsa, jolla on alkoholipulmia erittäin kiitettävästi. Ryhmässäni olen kuullut maissa töissä olevien paljon enemmän kertovan y.m. laatuista tapauksista.

Minua on AA auttanut, ensin selviämisessä, sen jälkeen hiljaisessa arkielämässä paluussa. Olen sieltä saanut kaiken tuen mitä ikinä olen tarvinnut, eikä minun tarvitse taistella selvänä olemisen vuoksi tänään, sillä en ole yksin ja minun ei tarvitse tehdä mitään raittiuslupausta tästä eteenkänpäin, riittää kun olen päivän kerrallaan selvänä.

AA on toveriseura, jossa keskustelemalla jaetaan kokemuksia ja yritetään täten auttaa toisia pysymään selvänä.

Olet tervetullut, koska tahansa jolloin vilpittömästi haluat lopettaa juomisen. Muuta sinulta ei vaadita, ja nimettömänä pysyt koko ajan mitä AA:ssa mukana olet. Sinulta ei peritä mitään maksuja AA:hän liittymisestä.

terv. MASA-alkoholisti

Meiltä & muualta

Kesälomat

Anne Schmidt 17/6—19/7
Heikki Santala 1/7—31/7
Bertel Österlund 20/7—23/8

Mappi Ö

Onneksi olkoon uudet ammattisisaret ja -veljet. Tervetuloa joukkoomme. Kronikkanne ei ole mappi Ö:ssä vaan RS:n:o 4 mapissa. Samasta mapista ammennan Masalle ja muille palautetta Navtex'in tiimoilta. Sieltä poliisien kevätpäivänseisäusilmiökin saa selityksensä. Olen näet muuttopuuhissa ja se hengästyttää niin, että RS:n toimittaminen hieman jää sisarpuoleksi. Uusi osoite löytyy sivulta 3.

Pari oikaisua

Kiitos Juhani Niinistölle YLE:n teleksistä. Se kiikkui ilmoitustaululla operaattorien luettavaksi, mutta tietävästi mereltä ei tullut kyselyä virheellisten GMT-aikojen johdosta.

Masa oikaisee Finnarctis juttuani. "Great Lakes liikenne ei vaadi kipparipuhelinta, vaan Kanadan ja USA:n arktiset vedet." Ompi noteerattu.

Vanha erinomaise raari Rauma

kouluajoiltani tuttu, hymyili kevätaurinkoisena liiton edustajille, kun kävivät antamassa rautaisannoksen ay-tietoa valmistuville GC-sähköttäjille.

Tuli siinä ohella esitettyä tiivistelmänä koulutusohjelmamme vaikuttajahenkilöille, joille kiitos viimeisestä. Julkaisen mainitun PM:n. Sen johdosta kävimme myös epävirallista keskustelua oppilaitoksen opettajien kanssa.

SR:n koulutustavoitteita

Taustaa

Radiosähköttäjän tehtävät aluksilla sekä hänen koulutuksensa perustuvat kansainvälisiin

sopimuksiin ja määräyksiin sekä käytännön työelämän vaatimuksiin.

Radiosähköttäjän toimenkuva on vuosien mittaan muuttunut ja on edelleen nopeasti muuttumassa tekniseen suuntaan; hänen on kyettävä turvallisuuspalvelun ohella huoltamaan ja korjaamaan aluksen radio- ja elektroniset navigointi- ja muut turvallisuuslaitteet aluksen ollessa merellä.

Radiosähköttäjiliitto katsoo, ettei tähänastinen kaksivuotinen peruskoulutus ole antanut radiosähköttäjille riittäviä valmiuksia tehtäviensä hoitamiseen, varsinkin kun pakollinen määräysten mukainen laivaharjoittelu on maassamme järjestämättä, samoin välttämätön jatkokoulutus.

Liitto on tehnyt opetusviranomaisille ja muille intressipiireille esityksiä radiosähköttäjäkoulutuksen ajanmukaistamiseksi. Uudistusten toteuttaminen ei kuitenkaan ole edennyt siinä tahdissa kuin liiton mielestä voidaan kohtuudella vaatia. Päinvastoin on ollut havaittavissa järjestelmällistä pitkittämistä.

Vuoden 1980 syksyllä kahdesta vuodesta kahteen ja puoleen vuoteen pidennetyn radiosähköttäjäkoulutuksen opetusohjelman sisältö ei täysin vastaa liiton vaatimuksia; opetusohjelmaan lisättiin uusia pakollisia opetusaineita, kun liiton mielestä koko opetusajan pidennys olisi tullut käyttää entisten aineiden opetuksen tehostamiseen ja erityisesti



Rauman kaupunginjohtaja Uljas Mäkelä (vas.) ja kaupunginsihteeri Teuvo Halmevirta tutustumassa SR:n koulutusohjelmaan. (Juhani Tikkanen)



Esa Viljanen kohottaa Anne Paloselle kuppinsa. (JT)

teknisten aineiden kohdalla.

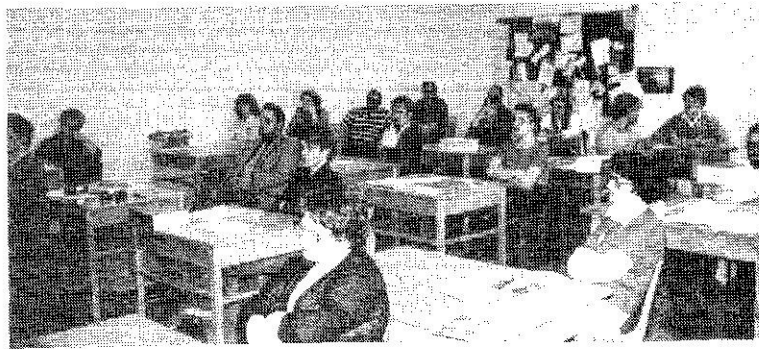
Liitto on esittänyt opetusviranomaisille lukuisia kertoja asian-
tuntijatoimikunnan tai työryhmän
asettamista selvittämään radio-
sähköttäjien koulutuskysymyksiä.
Vastausta ei ole toistaiseksi
saatu.

Liiton esitykset

1. keskiasteen koulunuudistuksen yhteydessä radiosähköttäjien nykyistä lähtötasoa ei lasketa vaan pääsyaatimukseksi erikoistumisjaksolle asetetaan suoritettu elektroniikka-asentajan tutkinto. Erikoistumisjakson pituus tulee olla vähintään kolme vuotta.
2. täydennys- ja jatkokoulutusta varten laaditaan ja toimeenpannaan teknistä kehitystä vastaava pysyvä opetusohjelma.
3. kansainvälisten määräysten mukainen pakollinen harjoittelu pätevyystentin suorittamisen jälkeen tulee toteuttaa myös Suomessa ensi tilassa.
4. nykyiseen koulutukseen tulee asettaa pääsyaatimukseksi virallisesti ylioppilastutkinto tai vastaavat tiedot, jota ne käytännössä ovat olleet jo vuosien ajan. Etusija tulee asettaa teknillisen peruskoulutuksen omaaville. Nykyiseen opetusohjelmaan tulee samalla tehdä tarvittavat muutokset. Tämä uudistus tulisi toteuttaa jo tulevana syksynä oppilaita valittaessa ja opetusta aloitettaessa.



Tyytyväisiä opettajia. Timo Kiiski teen ystävänä ja Esko Heino PR-teleksin Raumalle raahanneena ja käyttöopetusta antaneena hymyilevät onnistuneen päivän päätyttyä. (JT)



Salmelle ja kumppaneille ay-puffia. Jyrki mietti hankalia kysymyksiä. (JT)

Rannikkoasemat — julkaisu

Yleisen liikenteen rannikkoasemat Suomessa, PTH:n kesäkuun julkaisu tuotti eräälle laivalle pettymystä: kokeili kuunnella Sondbyn kanavaa 1 vhf:llä, mutta havaitsi mykäksi. OHG:n kanavat 1 & 5 "kommer kun hinner".

Työsuojelukampanja

Laivatyöturvallisuuslautakunta, ahtausalan työturvallisuusvaliokunta sekä autoliikenteen turvallisuustyön työalatoimikunta järjestävät yhdessä Työturvallisuuskeskuksen ja Tapaturmavakuutuslaitoksen liiton kanssa työsuo-
jelukampanjan syksyn 1981 ja kevään 1982 aikana. Aiheena vaarallisten aineiden siirto ja kuljetus.

Kampanjan tavoite

- tiedottaa vaarallisia aineita koskevista säännöksistä
- antaa tietoa vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvistä merkintäjärjestelmistä
- antaa toimintaohjeita vaarallisten aineiden siirrosta ja kuljetuksista
- antaa toimintaohjeita mahdollisen onnettomuuden sattuessa

Kampanja alkaa 14.9.1981 Turussa ja päättyy 15.3.1982 Kotkassa. Työpaikkojen edustajat tervehdille kumpaankin tilaisuuteen.

Mepa-asiaa

Perheviikko Karjaalla 27.—31.7., jossa KTV:n kurssikeskuksessa lapsillemme tarjotaan ohjattua toimintaa ja puolestamme virkistymme, liikumme ja olemme yhdessä. Tiedot saat soittamalla 15/7 mennessä 90-177322.

Kotkan merimieslaulufestivaalit

Lomaohjelmaasi sisällyttä otsoikoitu festivaali, 31.7.—2.8., se on osa Kotkan meripäivien ohjelmitoa. Ja kun kerran olet paikan päällä, poikkea muissakin kulttuurieriennoissa:

MERENKULKIJAIN HARRASTUSNÄYTTELY

Kotkan Seurakuntakeskuksessa (Keskuskatu 14, II krs) 30.7.—9.8.1981, päivin klo 10—18. Vapaa pääsy. MEPA.

Pappisvaihdot

Paavo Rasimus merimiespappiksi Italiaan

Pastori Paavo Rasimus (32) aloittaa merimiespappina Savonassa 1.9. alkaen edellisen merimiespastorin Seppo Leveelähen palatessa kotimaahan. Pastori Rasimus on aiemmin toiminut merimiespappina Lontoossa ja viimeksi Suomen Merimieslähetysseuran vt. pääsihteerinä.

Rotterdamin merimiespappi vaihtuu

Suomen Merimieslähetyksseuran johtokunta on valinnut pastori Ilkka Pärssisen seuraajaksi Rotterdamiin pastori *Jorma Kökön* (27) Helsingistä. Pastori Kökö on aiemmin toiminut seurakuntatyössä Malmilla. Uuden tehtävänsä hän aloittaa 1.9.

Merimieseläkekassa 25-vuotias

Maanantaina, kesäkuun 1. päivänä on kulunut 25 vuotta merimieseläkelain voimaan tulosta. Mainittu laki, joka on ensimmäinen yksityisoikeudellisia työnsuhteita koskeva työeläkelaki maassamme, annettiin tammikuun 26 päivänä 1956 ja sillä perustettiin Merimieseläkekassa hoitamaan po. vakuutustoimintaa.

Aluksi merimieseläkelaki takasi merimiehelle vanhuus- ja työkyvyttömyyseläkkeen. Vuonna 1961 lakiin sisällytettiin perhe-eläke ja vuonna 1964 hautaussavustus sekä vuonna 1980 työttömyyseläke. Sen lisäksi lakia on täydennetty vuosina 1966, 1970, 1975, 1980 ja 1981 parantamalla eläkkeen saamisen ehtoja ja eläkkeen määrään vaikuttavia perusteita.

Eläkekassan toiminnan rahoittamiseen osallistuvat merimiehet itse ja heidän työnantajinaan toimivat varustajat suorittamalla eläkekassalle saman suuruisen vakuutusmaksun. Lisäksi valtio osallistuu eläkekassan kustannuksiin suorittamalla nykyisin kolmanneksen maksetuista eläkeistä.

Merenkulkijain ja varustajien suorittama vakuutusmaksu oli aluksi 4 % palkasta. Vuonna 1975 maksu nousi 5 %:iin ja 1976 6 %:iin. Tällä hetkellä mainittu maksu, jonka sosiaali- ja terveysministeriö vahvistaa, on 1.1.1981—31.12.1983 vahvistettu 7 %:ksi. Vuonna 1980 merenkulkijain maksamaa vakuutusmaksua keriyti 80,6 miljoonaa markkaa ja varustajien maksamaa maksua myös 80,6 miljoonaa markkaa valtion osuuden ollessa n. 27,0 miljoonaa markkaa.

Vuoden 1980 lopussa Merimieseläkekassa maksoi vanhuuseläkettä 1 926:lle henkilölle, työvyttömyyseläkettä 1 178:lle, työttömyyseläkettä 38:lle sekä perhe-eläkettä 1 061:lle henkilölle. Yhteensä maksettiin vuonna 1980 eläkeitä 81,3 miljoonaa markkaa.

Varansa eläkekassa on sijoittanut antamalla niitä toisaalla velaksi laivanvarustajille merenkulun kehittämistä palveleviin taroituksiin, lähinnä aluskannan uusimiseen sekä toisaalta merenkulkijain asuntorakennustoimintaan. Varustamoluottojen määrä oli vuoden 1980 lopussa vajaat 280 miljoonaa markkaa. Samana ajankohtana eläkekassa omisti 1 149 vuokrahuoneistoa, jotka sijaitsevat Helsingissä, Turussa, Maarianhaminassa, Kotkassa, Haminassa, Espoossa, Kauniiaisissa, Raisiossa, Naantalissa ja Kaarinassa. Lisäksi eläkekassa on osallistunut Rauman ja Kotkan merenkulkuopiston oppilasasuntoloiden rahoittamiseen.

On helppo ennustaa vuotta 2000

MKH:n sisäisestä tiedotteesta *Kiviristeilijä* 7/81 lainaan *Jan-Erik Janssonin* 60-vuotispäivän haastattelusta:

— Olen ollut havaitsevinani, että tutkaillet mielessäsi tulevaisuuteen. Millainen on merenkulkuhallitus vuonna 2000? (radiosähköttäjät, luotsipalvelu, väylät, merenmittaus)

— Radiosähköttäjistä olen sitä mieltä, että he vuoden 2000 jälkeen ovat häipyneet laivoista ja kansipuuseerit ovat ottaneet heidän tehtävänsä pienenä sivutyönä. Kaikki tulee olemaan erittäin automatisoitua ja helppohitoista koko radio- ja satelliittialalla. Myöskin IMCO tulee muuttamaan sääntönsä, koska tämä on turvalisest mahdollista.

Sovinismikoulutus

Johan on *Juhani Helminen* ottanut holhottavakseen SKL:n ja SR:n jätkien tapakasvatusta. Suomen Merenkulussa n:o 4/81 on opettaja-kasvattajan etusormi ojennuksessa (vesilasissako tuulen mittausta varten?) jakaessaan palkkahistorian moraalioppia.

Eivät nälkäiset sähköttäjät hetkeäkään epäile etteikö SPL:n jäsenet kykenisi valvomaan etujaan, mutta heidän myöntämänsä piilevä laiskuus "huolimatta siitä, että se tietäisi lisää työtä ja vastuuta" huolestuttaa meitä opilaita.

Onko todella status-Helmisen mielestä se yhdentekevää "hienosäädelläkö" jokunen perämies ja kipinä/laivayksikkö pois? Silloin vasta se kohtalotoverin nälkä kasvaisi!

No toimivaa MYTE'ähän jokainen maltillinen ay-aktiivi toispuolisista uhraustoivein mielellään näkisi, enkä voi olla toivomatta että jokainen jo arvostusta saavuttanut (kengitetty tai paljasjalkainen) lähettäisi menettämänsä lounaan hinnan vaikkapa SPR:n katastrofirahastolle.

Merenkulkualan koulutuskeskus

Kurssit syksyllä 1981

2. Johtamistaidon kurssi

aika: 1.9.—23.10. Opetuskieli: suomi ja ruotsi. Kurssimaksu 1.100 mk. Sisältö: * Muuttuva ala — muuttuva johtaminen * Johtaminen ja henkilösuhteet * Yhteistoiminta ja neuvottelutaito * Työtyytyväisyys — työterveys * Organisaatiomuutos.

Viimeinen ilmoittautumispäivä: 21.9.

3. Merenkulkualan työ- ja sosiaalilainsäädäntö

Aika: 16.—20.11. Opetuskieli: suomi. Kurssimaksu: 1.200 mk. Sisältö: * Työehtosopimusjärjestelmä. Merenkulkualan erityis-säädökset. Aluksen miehistys * Merenkulkijan työehtosopimus. Työsuhteen päättymisen. Laivatoimikunta * Vuosilomalaki. Työaikalaki. TES ja työaikalaki * YT-laki. Työturvallisuus — työterveys. Sairasajan palkka ja muu toimeentuloturva * Eläkekysymykset ja merimieseläkkeeseen liittyvät erityisongelmat. MEPA-toiminta. Viimeinen ilmoittautumispäivä: 19.10.

Kurssit pidetään Turun ruotsinkielisen merenkulkuoppilaitoksen tiloissa. Kullekin kurssille otetaan enintään 25 osanottajaa ilmoittautumismäärästä. Kurssimaksuun sisältyy opetus, kurssimateriaali ja kahvit.

Kurssin osanottajille on varattu rajoitettu määrä hotellihuoneita Keskushotellista, osoite: Yliopistonkatu 12 a, puh. (921) 337 333. Sitovat huonevaraukset on tehtävä suoraan hotellin ao. kurssin ilmoittautumisaajan päättymiseen mennessä.

Ilmoittautuminen joko puhelimitse tai kirjeitse koulutuskeskuksen kansliaan, josta saa myös lisätietoja ja tarkempia kurssikohdaisia ohjelmia. Osoite: Malminkatu 5, 20100 TURKU 10, puh. (921) 308 380.

Kuva-arvoituksen vastaus: Lavastettu hätätilanne. Apita poistumassa radiohyttistä kattoluukun kautta (jakamaan matkustajille huopia) (SS)

ONKO TIETOA

Kevään 1981 tulopoliittiseen kokonaisratkaisuun sisältyy sopimus yrityksen sisäisestä tiedotustoiminnasta. Keskusjärjestöjen allekirjoittamaan sopimukseen ovat yhtyneet myös kaikki merenkulkualan työmarkkinajärjestöt.

Sujuva tiedonkulku on yhteistoiminnan tärkeä lähtökohta. Tiedon on kuljettava yhtä hyvin laivan sisällä kuin laivan ja varustamon välillä. Avoin tiedottaminen luo turvallisuutta, parantaa työilmapiiriä ja lisää viihtyisyyttä.

Yrityksen sisäistä tiedottamista koskevan sopimuksen mukaan työnantajan on tiedotettava jo suunnitteluvaiheessa henkilökunnan asemaan vaikuttavista muutoksista. Työnantajan on selvitettävä työntekijöilleen yrityksen taloudellinen tilanne sekä tuotannon, työllisyyden ja kannattavuuden kehitysnäkymät.

Työntekijöiden on puolestaan saatettava esimiestensä tietoon yhteistoiminnan kannalta merkitykselliset asiat.

Tiedottamiskeinoja ovat kokoukset, tiedotustilaisuudet, tiedotteet, henkilöstölehdet ja ilmoitustaulut. Yritystä vahingoittavia liike- ja ammattisalaisuuksia koskee salassapitovelvollisuus.

Tiedottaminen ja tiedonkulku on järjestettävä usein varustamo- ja jopa aluskohtaisesti. Jokaisella työpaikalla onkin paneuduttava tiedottamistehtävään ja mietittävä erikseen minkälaituisia tiedottamiseen liittyviä ongelmia esintyy ja miten ne voitaisiin yhteisesti ratkaista.

Tiedotussopimuksen mukaisesti on merenkulkualalle perustettu tiedotustyöryhmä, jonka tehtävänä on sisäisen tiedotustoiminnan kehittäminen. Työryhmässä ovat edustettuina Konepääliittoliitto, Laivanpääliittoliitto, Radiosähköttäjäliitto, Merimies-Unioni, Suomen Varustamoyhdistys ja Ålands Redarförening.

Merialan tiedotustyöryhmä