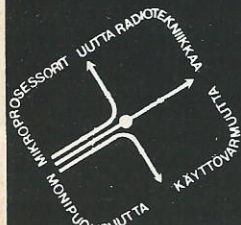


RS

RADIOSÄHKÖTTÄJÄ

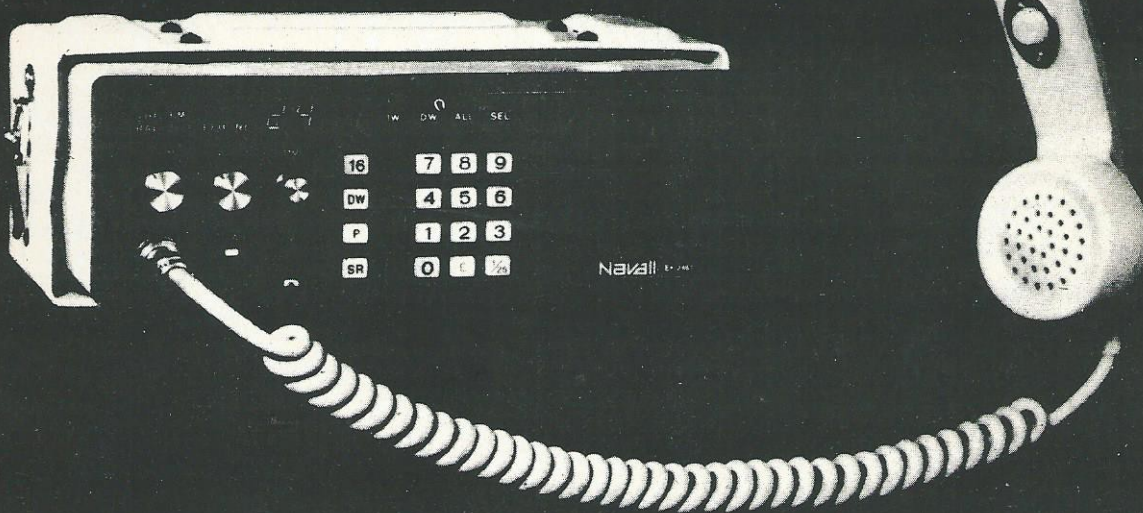
- Portishead radio
- Tutkan käyttötarkastus
- Keimolan kuulumiset
- Kirjeenvaihtoa

Nyt mikroprosessori VHF



Navall

Suosittu Navalecin uusi, mikroprosessoriperustainen meri-VHF. Uudet kanavanvalinnan painonapit, kanavan 16 pikavalinta ja ohitus. Lisävarusteena yksityiskanavat ja Saimaan kanavan radioliikenteen erikoisvalmius. Jännitemuuttaja ja kutsuvastaanotin.



Maahantuoja, huolto, markkinointi

Visi - radio Oy

Keskuskatu 14, 48100 KOTKA 10 Puh. 952-16310

KAIKKIEN
LAIVARADIOLAITTEIDEN
TÄYDELLINEN HUOLTO

Nyt myös täys-dublex!

LOKAKUU

4—5 • 1981

SISÄLTÖ — INNEHÅLL

Valtio ja lainkunnioitus	3
Respekterar staten lagen?	3
Puheenjohtajan palsta	5
Ordförandens spalt	7
Portishead radio	8
Helicopter evacuation	11
Navtex	14
Merenkulkututkien käyttökatsastukset alkaneet	16
Matkustajien evakuoontiharjoitus m/s Finlandialla	20
Keimolan kuulumisia	23
Laivatelex Helsinkiradiosta nähtynä	26
Meripelastusharjoitus 1981	27
Pohjoismainen radiosähköttäjäkonferenssi 1981	30
Nordisk radiotelegrafistkonferens 1981	31
Kirjeenvaihtoa	33
Uudet GC-kipinät	37
SR:n toimintaa ja tiedotuksia	39
Svenskt sammandrag	39
Onnittelemme	41
Laivatoimipaikat	42
Meiltä ja muualta	43

Suomen Radiosähköttäjä- liitto r.y.

Sepänkatu 13 A 1,
00150 Helsinki 15

Postiosoite:

PL 104, 00151 Helsinki 15.

Puhelin:

90-635320
Toiminnanjohtaja suoraan
90-669868
Järjestösihteeri suoraan
90-637959

Postisilrtotili:

Jäsenmaksut 7590-9
Kukkamaksut 427543-3

Toiminnanjohtaja:

Heikki Santala
puh. kot. 90-5050066

Puheenjohtaja:

Heikki Santala

Varapuheenjohtaja:

Seppo Sihvonen

Hallituksen jäsenet:

Laivat: Kalevi Immonen, Timo
Kropsu, Juhani Tikkanen, An-
tero Zetterberg
Rannikkoradioasemat:
Harry Blomqvist
Jäänmurtajat: Bo Långholm
Poliisiradioasemat: Jorma Artte
Pienryhmät/Muut toimet:
Pentti Marjakangas

Hallituksen varajäsenet:

Laivat: Hilpas Lemmetty, Pek-
ka Mattinen, Kaarlo I Railo,
Heikki Riippa
Rannikkoradioasemat: Ebba
Hæggström
Jäänmurtajat: Osmo Kupela
Poliisiradioasemat: Pertti Kei-
nänen
Pienryhmät/Muut Toimet:
Markku Kettunen

Radio- sähköttäjä

ISSN 0355-5496

Kansainvälisten radiosähköttäjien äänenkannattaja

"Radiolennätin"	1930—31
"Radio OH"	1932—49
"Radiosähköttäjä"	1950—

Julkaisija: Suomen Radiosähkötäjäliitto r.y. Helsinki



Päätoimittaja:

Heikki Santala
PI 104.
00151 Helsinki 15
puh. 90-635320

Ilmoitukset 1981:

Toimittaja Ebba Hæggström
Latvatie 2 D
02710 Espoo 71
puh. 90-597679
Mediatiedot saatavissa
Suomen
Radiosähköttäjäliitosta
ja toimittajalta.

Ilmestyy 20. helmi-, huhti- ja kesäkuuta, 30. elo- ja lokakuuta sekä 10. joulukuuta. Ilmoitusten ja lehteen tarkoitettujen aineistojen oltava toimituksen käytettävissä 4 viikkoa ennen kunkin numeron ilmestymistä.

**Tilaushinta 40 mk vuodelta
Irttonumero 5 mk.**

Offsetpiste Ky

RS

RADIOSÄHKÖTTÄJÄ
4—5/1981 32. vuosikerta

Valtio ja lainkunnioitus

Radiosähköttäjäliitto on yli vuoden ajan hakenut oikeutta virkaehtosopimuskiistassaan Suomen valtiota vastaan. Liitto on kaksi kertaa voittanut jutun työtuomioistuimessa mutta siitä huolimatta valtiovarainministeriön virkamiehet kieltäytyvät toteuttamasta viime vuoden toukokuussa valtakunnansovittelijan sovintoehdotuksen hyväksymisellä tekemäänsä sopimusta virkaehtosopimuksena. Ministeriö on antanut osasta sovinnon ehtoja yksipuoliset päätöksensä vastoin työtuomioistuimen tuomiota ja liiton kantaa.

Virkaehtosopimuslain mukaan valtiovarainministeriön olisi pitänyt sovinnon synnyttyä saattaa sopimus valtioneuvoston hyväksyttäväksi, jolloin se olisi tullut voimaan virkaehtosopimuksena. Lain selvästä säännöstä ja työtuomioistuimen päätöksestä huolimatta näin ei kuitenkaan ole tapahtunut.

Toisessa päätöksessään työtuomioistuin ei tuominnut valtiovarainministeriötä tahallisuudesta sen takia, ettei voimassaolevaa virkaehtosopimusta ollut olemassa sen vuoksi, ettei ministeriö ollut vienyt sovintoa valtioneuvoston hyväksyttäväksi. Se taas, ettei ministeriö ollut vienyt sopimusta valtioneuvostoon oli työtuomioistuimen mielestä johtunut valtiovarainministeriön "virheellisestä käsityksestä", ettei sovintoa voitaisi hyväksyä virkaehtosopimuslain mukaiseksi sopimukseksi!!

Monen tavallisen kansalaisen usko laillisuuteen alkaa varmaan jo asian tässä vaiheessa rakoilla: on syntynyt valtiota sitova sopimus, valtiovarainministeriön kuitenkin kieltäytyessä edes esittelemästä asiaa valtioneuvostolle, syyllistymättä silti tekemänsä sopimuksen rikkomiseen!

Respekterar staten lagen?

Radiotelegrafistförbundet har i över ett års tid krävt rättvisa i sin tjänstekollektivavtalstvist mot finska staten. Två gånger har förbundet vunnit målet i arbetsdomstolen, men trots detta vägrar finansministeriets tjänstemän att såsom ett tjänstekollektivavtal verkställa det medlingsförslag riksförlikningsmannen gav i fjol i maj. Ministeriet har gått emot domslutet och förbundets ståndpunkt genom att för en del av förlikningsvillkoren utfärda sina ensidiga påbud.

Enligt lagen om tjänstekollektivavtal borde finansministeriet efter det förlikning uppnåtts ha framlagt avtalet till statsrådet för godkännande, varvid det skulle ha trätt i kraft såsom ett tjänstekollektivavtal. Trots ett entydigt lagstadgande och ett dito arbetsdomstolsutslag har man negligerat ovanbeskrivna förfarande.

Arbetsdomstolen dömd inte finansministeriet för medvetet tjänstekollektivavtalsbrott i sitt andra utslag, eftersom ett ikraftvarande tjänstekollektivavtal inte fanns enär ministeriet inte framlagt ett sådant avtal till statsrådets godkännande. Att ministeriet inte framlagt avtalet till statsrådet berodde enligt arbetsdomstolen på finansministeriets "missuppfattning": Att avtalet inte skulle kunna godkännas som ett avtal enligt tjänstekollektivlagen!!

Senast i det här skedet börjar mången vanlig medborgares tro på laglighet vackla: Ett avtal som binder staten har uppstått, men finansministeriet — då det vägrar ens att framlägga ärendet till statsrådet — går fritt från att ha brutit mot det avtal ministeriet i själva verket har ingått.

Työtuomioistuimen toisen tuomion jälkeen liitto on jälleen käynyt neuvotteluja valtiovarainministeriön kanssa. Ministeriön virkamiehet pysyvät edelleen kielteisessä kannassaan. Liitto on käynyt vetoamassa suoraan valtiovarainministeriin, jotta ministeriö noudattaisi asiassa lakia ja työtuomioistuimen päätöksiä. Toistaiseksi tuloksetta. Tuntuu siltä, ettei asia selviä työtuomioistuimen tuomioilla, eikä liiton vetoomuksilla. Liitto on pakotettu jatkamaan oikeuden hakemistaan.

Valtiovarainministeriön virkamiesten virkavelvollisuuksiin kuuluu virkaehtosopimusasiointen valmistelu ja niiden esittely valtioneuvostolle. Kun radiosähkötäjien sopimuksen kohdalla ei enää ole kysymys "virheellisestä käsityksestä", eikä mistään muustakaan epäselvästä asiasta, niin on ministeriön virkamiesten kieläytyminen hoitamasta asiaa tulkittava virkavelvollisuuksista kieläytymiseksi. Lainsäännöksistämme löytyy pykälät myös tällaisten tapausten varalle.

Valtion viranomaisen piittaamaton ja ylimielinen suhtautuminen lakia ja oikeuden päätöksiä kohtaan on hämmästyttävä. Kysymys ei nyt enää olekaan siitä kumpi osapuoli on oikeassa ja kumpi väärässä. Nyt on kysymys siitä, että laillisuutta ja oikeutta noudatetaan myös valtion taholla. Ellei valtion lainkunnioitus palaudu tämän jutun yhteydessä niin ei siitä ole mitään takeita myöskään tulevaisuudessa.

Radiosähkötäjäliitto on alusta pitäen ollut tässä jutussa oikeassa. Liitolla ei ole mitään syytä luopua kannastaan vastaisuudessaan. Toivomme vain, että mahdollisimman pian voisimme toteuttaa sopimuksen toteutetuksi sovitulla tavalla.

Efter delgivandet av arbetsdomstolens andra utslag har förbundet åter förhandlat med finansministeriet. Tjänstemännen på finansministeriet framhårdar i sin negativa hållning. Förbundet har åberopat finansministern direkt med en förhoppning om att ministeriet skall följa lagen och arbetsdomstolens utslag. Tillsvidare utan resultat. Det förefaller som om ärendet inte skulle lösas vare sig med arbetsdomstolens beslut eller med förbundets åskanden. Förbundet är tvunget att fortsätta att söka sin laga rätt.

Till tjänstemännens på finansministeriet tjänsteåligganden hör att bereda tjänstekollektivavtalsärenden och att föredraga dessa inför statsrådet. Då det inte mera kan vara fråga om en "missuppfattning" när det gäller radiotelegrafisterna, och inte om några andra oklarheter, bör ministeriet tjänstemännens vägran att sköta ärendet tolkas som en vägran att sköta tjänsteåligganden. I vår lagstiftning finns också paragrafer för slika fall.

Det är häpnadsväckande hur statens myndigheter förhåller sig likgiltigt och överlägset till lagen och domstolens utslag. Nu gäller inte frågan mera vilkendera parten har rätt eller fel. Nu är det en fråga om att lag och rätt skall följas också på statligt håll. Ifall inte statens laglydighet kan uppnås i dethär rättsfallet finns det väl heller inga garantier i framtiden för detta.

Radiotelegrafistförbundet har från första början haft rätt i det här fallet. Förbundet har heller ingen orsak att avstå från sin linje i framtiden. Vi önskar blott, att vi snarast möjligt skulle kunna konstatera att avtalet har förverkligats på överenskommet sätt.

Heikki Santala

STANDARD ELECTRIC PUHELINTEOLLISUUS OY

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

Puh. 90 - 56 561

Telex 124580 ITT SF

PL 53

00381 Hki 38



Marine

Merimieseläkekassa



Sjömanspensionskassan

UUDENMAANKATU 16 A - 00120 HELSINKI 12 - PUH. 65 84 33
NYLANDSGATAN 16 A - 00120 HELSINGFORS 12 - TEL. 65 84 33



Mutkikas valtio

Radiosähköttäjaliitto on joutunut kovaan kädenvääntöön virkaehtosopimuksestaan valtiovarainministeriön kanssa. Liittohan on jo pariin otteeseen perinyt asiassa voiton työtuomioistuimessa. Tämäkään ei näytä ministeriölle vielä riittävän; työtuomioistui-
men päätöksillä ei ole vaikutusta virkamiesten menettelyyn. Oikeutta joudutaankin aivan ilmeisesti käymään tästä johtuen raastuvassa ja hovi-oikeudessa. Luulisi myös oikeuskansleria vähitellen kiinnostavan virkamiesten temppuilut.

Työtuomioistuimella on kaksi kertaa todennut, että yli vuoden takainen sopimus sitoo valtiota ja se on saatettava voimaan virkaehtosopimusvaikutuksien, eikä ministeriön yksipuolisilla päätöksillä. Voimaan saattaminen tapahtuu siten, että valtiovarainministeriö vie sopimuksen valtioneuvoston hyväksyttäväksi ja sen jälkeen lähettää virastoille ja laitoksille toimeenpantavaksi.

Kun näin aivan ilmeisesti ei tule tapahtumaan — ainakaan näillä näkymillä — niin ei siitä voida tulla muuhun tulokseen kuin, että ministeriön virkamiehet eivät hoida heille kuuluvia virkatehtäviä. Kun se tapahtuu vielä täysin tietoisesti niin on silloin kysymys tahallisuudesta menettelystä.

Syy ministeriön menettelyyn on luultavasti siinä, että se pyrkii mustasukkaisesti varjelemaan nykyistä keskitettyä virkaehtosopimusjärjestelmää. Ministeriön niskan puhaltua tulisesti kolme ns. pääsopijajärjestöä, joiden kanssa ministeriö on ns. pääsopimuksessa sopinut, ettei neuvottele eikä tee sopimuksia muiden järjestöjen kanssa. Tällainen jälkipeluri on kuitenkin täysin turhaa sillä neuvottelut sähköttäjien sopimuksista on käyty ja sopimus syntynyt. Ei tehtyä saa tekemättömäksi. Kaiken lisäksi työtuomioistuin on sanonut asiassa jo sanansa.

Miksi sopimus on liitolle sitten niin tärkeä? Siihen on parikin painavaa syytä. Ensiksikin liitto ei voi hyväksyä sitä, että kaksipuolisen sopimuksen sijasta ministeriö voisikin toteuttaa osan sovinnon ehdoista mielensä mukaan yksipuolisilla päätöksillä. Tällaisen yksipuolisen päätöksen ministeriö voi halutessaan muuttaa tai jopa kokonaan peruuttaa, mikä ei tietenkään käy päinsä sopimuk-

sen kanssa. Yksipuolisen päätöksen kohdalla ei liitolla ole myöskään käytettävissään sopimuksen kaltaista valvonta- ja tarvittaessa oikeudenkäyntimahdollisuutta. Yksipuolinen päätös on liiton kannalta aivan oleellisesti kaksipuolista sopimusta heikompi. Näin toteaa myös työtuomioistuin päätöksessään.

Toinen tärkeä syy on se, että se mitä ker-
ran on sovittelussa sovittu pitää myöskin käytännössä. Muuten ei sovittelujärjestelmä voi toimia. Mitä merkitystä sovittelulla olisi jos toinen osapuoli voisi jäljestäpäin muuttella sopimusta mielensä mukaan? Tuomioistuimen päätöksen mukaan sopimus sitoo sellaisenaan valtiota.

Valtiovarainministeriön tempoilu ei suinkaan ole rajoittunut mainittuun jupakkaan. Samanlaista huitomista on ollut ennenkin; esimerkiksi jäänmurtajien päällystön toimirahakorotusten kohdalla muutama vuosi sitten. Liitto yhdessä Konepäällystöliiton kanssa joutui hakemaan päätöksen työtuomioistuimesta, ennenkuin sopimuksen mukaiset korotukset saatiin maksuun. Viime kevään menettelyssä oli niin ikään omituisia piirteitä.

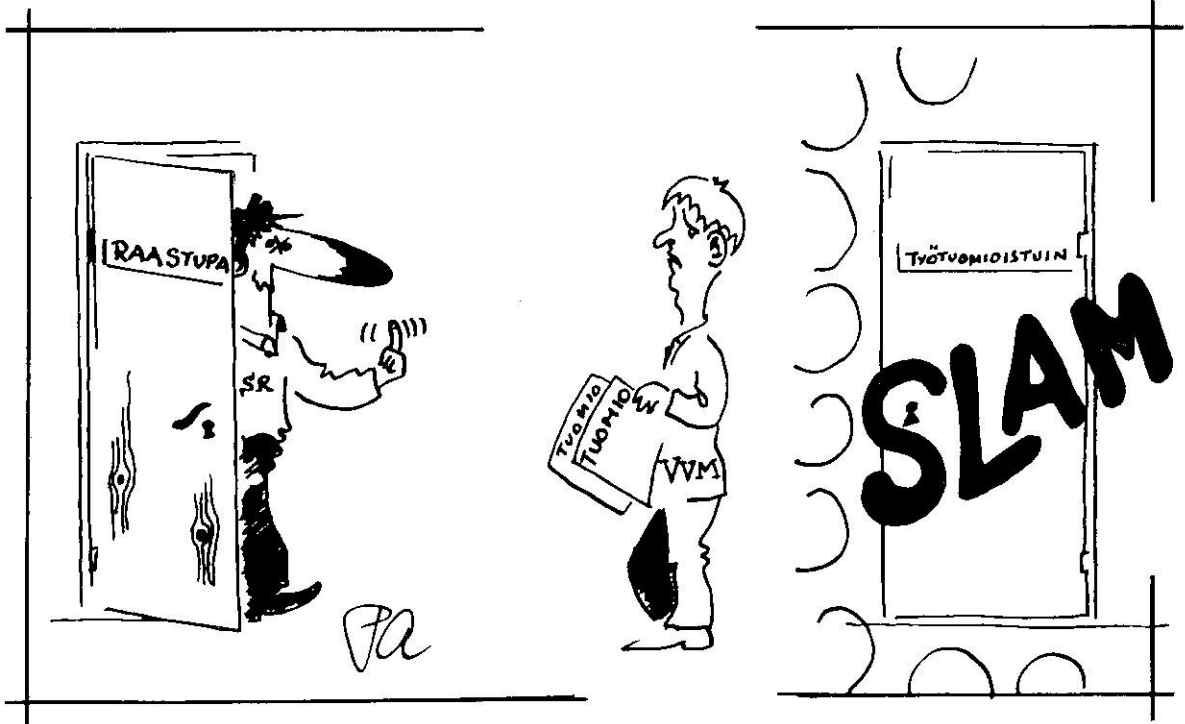
Merenkululaitoksen aluksia koskeva virkaehtosopimus eli ns. meri-ves on viime kevääseen saakka neuvoteltu siten, että on odotettu siihen asti kunnes ulkomaanliikennettä koskevasta työehtosopimuksesta on päästy ratkaisuun ja sen jälkeen vasta sovittu vastaavista muutoksista ja muista ehdoista meri-ves:iin. Jäänmurtajien toimirahaa on käytetty ns. järjestelyeränä ulkomaanliikenteen ja jäänmurtajapalkkojen välillä siten, että jos tes-palkat ovat kohonneet yleisiä virkapalkkakorotuksia enemmän niin toimirahoja on korotettu vastaavasti. Muuten toimirahoja on korotettu ulkomaanliikenteen markkamääräisten lisien korotusten mukaan.

Viime keväänä valtiovarainministeriö teki meri-ves:n kuitenkin SAK:n, TVK-V:n ja AKAVA:n (joista kahdella jälkimmäisellä ei ole asian kanssa mitään tekemistä) kanssa vaikka radiosähköttäjien ja konepäällystön ulkomaanliikenteen sopimus oli vielä auki. Kaiken huipuksi toimirahoja ei korotettu lainkaan vaikka ne merkitsevät lähes kol-

mannesta peruspalkoista. Jättämällä näin suuri osa palkasta korottamatta jää Pekkasratkaisun mukainen sopimus jäänmurtajien osalta samalla toteutumatta. Pisteeksi i:n päälle VvM keksi meri-vesi:iin vielä sähköttäjiä ja konepäälystystä varten rankaisupykälän siitä, että elleivät nämä kiltisti suostu tähän Pekkasratkaisun alittavaan sopimukseen ilman toimirahakorotuksia, niin heiltä evätään muutkin korotukset vaikka niistä oltiin-

kin yhtä mieltä. Tämä painostustemppu, samoinkuin työsulkuvihjaukset eivät kuitenkaan murtajien sähköttäjiä eikä konepäälystystä hätkähdyttäneet vaan sopimukset päätettiin jättää kesän kynnyksellä tekemättä ja palata asiaan tuonnempana.

Liitto on keväällä jättänyt valtiovarainministeriölle ves-esityksensä. Niiden pohjalta liiton jäsenet on mahdollista saada sopimusten piiriin. Ennen tai myöhemmin.



Ylimääräisen (V 17 pl)

RADIOSÄHKÖTTÄJÄN TOIMEN

viransijaisuus (toistaiseksi)

Helsingin poliisilaitoksessa, poliisin keskusradioasemalla haettavana. Helsingin poliisimestarille osoitetut kirjalliset hakemukset, joihin liitettävä virka- ym. todistukset, mm. todistus II lk:n kansainvälisen radiosähköttäjäutukinnon suorittamisesta, jätettävä 20.11.81 mennessä ennen virka-ajan päättymistä. Konekirjoitustaito katsotaan eduksi. Hakemukset lähetettävä os. Helsingin poliisilaitos, hallinto-osaston kirjaaja, Kasarminkatu 25 A, 5 kerros, 00130 Helsinki 13.

INVECKLADE TURER

Radiotelegrafistförbundet har råkat i en hård kamp med finansministeriet om sitt tjänstekollektivavtal. Förbundet har ju redan ett par gånger vunnit en seger i saken i arbetsdomstolen. Inte ens detta tycks vara tillräckligt för ministeriet; arbetsdomstolens beslut tycks inte inverka på tjänstemännens handlande. Av denna orsak verkar det sannolikt att saken kommer att avgöras i rådstugan och hovrätten. Man skulle tro att tjänstemännens konstigheter så småningom också skulle börja intressera justitiekanslern.

Arbetsdomstolen har två gånger konstaterat, att det över ett år gamla avtalet är bindande för staten och att det bör verkställas med tjänstekollektivavtalsverkan och inte med ministeriets ensidiga beslut. Verkställandet sker så, att finansministeriet för avtalet till statsrådet för godkännande varefter ministeriet sänder det till ämbetsverk och inrättningar för verkställande.

Eftersom så alldeles tydligt inte kommer att ske — såsom det nu ser ut — så kan man inte komma till annat resultat än att ministeriets tjänstemän inte utför dem tillhörande ämbetsuppgifter. När det dessutom sker helt medvetet så är det fråga om avsiktligt uppsåt.

Orsaken till ministeriets förfarande är antagligen den, att ministeriet svartsjukt försöker skydda det nuvarande centraliserade tjänstekollektivavtalssystemet. I ministeriets nacke flåsar dessutom de tre sk. huvudavtalsparterna, med vilka ministeriet i det sk. huvudavtalet har kommit överens om att inte underhandla eller göra avtal med några andra förbund. Ett dylikt efterspel är dock helt onödigt för underhandlingarna om telegrafisternas avtal är förda och avtalet har blivit till. Gjort kan inte göras ogjort. Till yttermera visso har arbetsdomstolen sagt sitt i saken.

Varför är avtalet så viktigt för vårt förbund? Till detta finns två orsaker. För det första kan förbundet inte godkänna det, att i stället för ett ömsesidigt avtal så skulle ministeriet kunna verkställa en del av medlingens villkor medelst egna ensidiga beslut. Ett dylikt ensidigt beslut kan ministeriet när det så önskar ändra eller helt annullera, vilket givetvis inte går för sig med ett avtal. I fråga om ett ensidigt beslut har förbundet inte heller till sitt förfogande till ett avtal hörande övervaknings- och processmöjligheter. Ett ensidigt beslut är ur förbundets synpunkt betydligt sämre än ett ömsesidigt avtal. Detta konstaterar även arbetsdomstolen i sitt utlåtande.

En annan viktig orsak är den, att det som en gång har överenskommits om i medlingen också håller i praktiken. Annars kan inte medlingssystemet fungera. Vilken betydelse har medlingen om den andra parten efteråt helt enligt eget förgottfinnande kan ändra på avtalet. Enligt arbetsdomstolen binder avtalet som sådant staten.

Finansministeriets konstigheter har ingalunda begränsats bara till nämnda affär. Ett likadant förfarande har förekommit förr; tex. när det gällde förhöjningen av isbrytarbefälets kampanjpengar för något år sedan. Förbundet måste tillsammans med maskinbefälsförbundet söka ett beslut i saken från arbetsdomstolen innan de avtalsenliga förhöjningarna utbetalades. Även förra vårens förfaringsätt hade underliga drag.

Tjänstekollektivavtalet för sjöfartsverkets fartyg har ända till förra våren kommit till sålunda, att man har väntat tills utrikessjöfartens avtal är klara och först därefter har man kommit överens om motsvarande förhöjningar och andra villkor för tjänstekollektivavtalet. Isbrytarnas kampanjpeng har använts som en sorts regleringsmån mellan utrikessjöfartens och isbrytarnas löner sålunda, att om utrikessjöfartens löner har höjts mera än de allmänna tjänstemannalönerna så har kampanjpengarna höjts i motsvarande grad. Annars har kampanjpengarna höjts lika mycket som tilläggen i mark inom utrikessjöfarten.

Förra våren gjorde finansministeriet upp om isbrytaravtalet med FFC, TOC-T och AKAVA (av vilka de två sistnämnda ingenting har med saken att göra) fastän radiotelegrafisternas och maskinbefälets avtal för utrikessjöfarten ännu var öppna. Till råga på allt så höjdes inte kampanjpengarna alls, fastän de utgör nästan en tredjedel av grundlönen. Genom att inte höja en så här stor del av lönerna så verkställs inte Pekkanenavtalet för isbrytarnas del. Som pricken på i:et uppfann finansministeriet ännu en straffparagraf för radiotelegrafisterna och maskinbefälet enligt vilken dessa blir utan vissa redan överenskomna förhöjningar om de inte snällt godkänner den underskridning av Pekkanenavtalet som vägran att förhöja kampanjpengarna betyder. Denna påtryckningskonst liksom antydningarna om lockout skrämda emellertid inte isbrytarnas radiotelegrafister och maskinbefäl, utan dessa beslöt att låta bli att godkänna avtalen inför sommaren och därigenom flytta avgörandet till en senare tidpunkt.

Förbundet lämnade på våren åt finansministeriet sina ändringsförslag till tjänstekollektivavtalet. På basen av dom är det möjligt att få förbundets medlemmar inom avtalens ram. Förr eller senare.

(Bö)

PORTISHEAD RADIO

Portishead radio, eräs Euroopan ja ehkä maailman vilkkaimista rannikkoradioasemista sijaitsee Englannin länsirannikolla, Irlannin meren rannalla, 25 mailia Bristolista, muutama maili Avonmouthista, Highbridgen kylässä.

Vierailin Portishead radiossa 6.5.1981 australialaisten kollegojeni Chris McGrane' ja Stan Davies'n kanssa. Oppaanamme toimi Englantilaisen veljesjärjestöme REOU:n National organizer Peter Curwell.

Portishead radio toimii vielä vanhoissa toimitiloissa, mutta uusi ajanmukainen radioasemarakennus on jo noussut vanhan kylkeen ja asennustyöt ovat täydessä käynnissä. Muutto uuteen rakennukseen uusien laitteiden ääreen tapahtuu asteittain vuoden 1982 loppuun mennessä. Ensimmäisinä muuttavat MF/HF-radiopuhelujen välityspisteet.



Portisheadradion "julkisivu". (SS)

Portishead radio on erittäin vilkas, ja tätä kuvaa hyvin, että ilta-aikaan, jolloin liikennetiheys on suurimmillaan laivan r/o voi saada kutsuunsa vastauksen hyvinkin, mutta QRY tämän jälkeen on tuolla 25 kieppeillä.

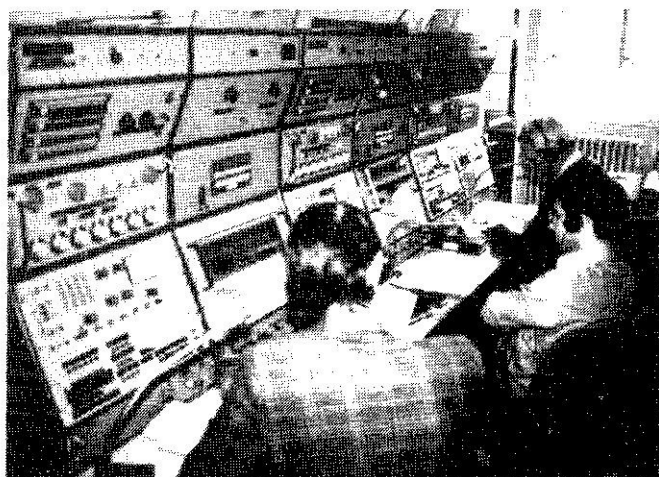
Portishead radion nykyiset tilat jakautuvat tällä hetkellä siten, että vanhan tyylikkään kaksikerroksisen tiilirakennuksen kylkeen on aikaa myöten rakennettu kolme lisäsiipeä.

Yhdessä siivessä on vastaanotettavan sähkö/sanomaliikenteen radiosähkötäjien toimipisteet jonne kutsun vastaanottaneen GKB-kutsusarjan "search point" operaattorit ohjaavat traffic controllerin avustuksella laivat jonoon. Radiosähkötäjät istuvat rinnakkain vastaanottimiensa ja mikroprosessoriprinttereidensä ääressä ja keskellä kulkee liuku-

hihna jota myöten vastaanotetut sanomat vielä tällä hetkellä joudutaan ohjaamaan telex-huoneeseen.

Toisessa siivessä on lähtevän sanomaliikenteen operaattorit parijonossa istumassa. Portishead radion radiosähkötäjä joka on lähettänyt sanoman alukselle voi luonnollisesti myös samassa pisteessä vastaanottaa sanoman laivalta, mutta tällöin tämä opr pyytää laivaa kuitenkin kuuntelemaan toista eri kutsumerkkisarjan lähetintä samalla bandilla. Lähetimen valinta tapahtuu operaattorin vieressä hyvin käsillä olevasta kytkin- ja indikaattoripaneelistä. Indikaattorit osoittavat mitkä ko bandin eri lähettimistä ja taajuuksista on kulloinkin vapaina. Portisheadin kanssa työskennellessä onkin hyvä olla "Nomenclatuuri" kutsumerkki- ja taajuustaulukko valmiina esillä, että pystyy siirtymispynnön jälkeen sujuvasti ja nopeasti vaihtamaan RX:ään uuden luukun kuuntelua varten. OPR portisheadissä voi siis tapauksittain olla eri suuntaisessakin liikenteessä sama, mutta kutsu muuttuu kuunneltavan lähetimen ja taajuuden myötä toiseksi.

HF-työskentelyyn on asemalla koko ajan, vahtiajoista riippumatta, käytettävissä kaikkiaan 60 lähetintä. HF-bandeja ja Nomenclatuurissa ilmoitettuja kutsukanaavia kuuntelee jatkuvasti 5 ns "Search Pointtia" GKB-kutsusarjoilla.



Nykyinen Hf-puhelujen välityspiste Portisheadradiossa. (SS)

Asemarakennuksen keskimäisessä lisäsiivessä on maalinjoilta asemalle ja päinvastoin kulkevat telexlinjat ja telexkirjoittimet. Tässä osassa rakennusta sijaitsee myös 9 radiotelexin toimipistettä.

Maista laivoille päin osoitettua liikennettä otetaan vastaan kymmenellä tähän tarkoitukseen varatulla telexkirjoittimella, ja asemalta/laivoilta maihinpäin eri osoitekoneisiin hoitaa liikennettä 11 tähän tarkoitukseen varattua telexlaitetta. Näiden lisäksi on omat suorat linjat ja kirjoittimet aseman ja amiraliteetin sekä aseman ja Englannin meteon välistä liikennettä varten.

Eräällä maailman mahtavimmista laivanvarustajista, Niar-choksella on oma telexkirjoitin ja suora telexlinja Portisheadradiosta Ateenaan ja päinvastoin. Tätä konetta ja linjaa ei käytetä mihinkään muuhun kuin em varustajan laivojen liikenteeseen. Tästä hän tietysti joutuu maksamaan kiinteän vuotuisen maksun sekä liikenteessä käytetyn ajan minuuttimaksut.

Liikenne Portishead radiossa on niin tiivistä, että operaattorit istuvat vahdissa kukin 2 tuntia kerrallaan TX, RX tai TLX pisteessä jonka jälkeen tauko ja työskentelypisteen vaihto. Operaattorit hoitavat siis myös telexliikennettä kukin vuorollaan, ja kaikki ovat radiosähkötäjäkoulutuksen saaneita lukuunottamatta muutamaa lähettiä ja maista tulevien sano-

mien otsikon kirjoittajia.

Kaikkia edellä mainittuja kolmea siipeä yhdistää huone jossa istuvat HF-traffic controller, TFC-listan kirjoittaja aseman supervisorit jne.

Vielä esimerkki Portishead radion liikennemääräistä, jota kuvaa se, että TFC-listaa kirjoittamassa istuu päätoimisesti kussakin vahdissa koko ajan yksi mies. Uloslähtevät sähkeet ja telexit ovat aakkosjärjestyksessä omissa aakkos- ja numerolokeroissaan kaksikerroksisissa karusellissa jota pyörittäen, sähkeistä ja telexeistä kutsumerkkejä noukkien listan kirjoittaja pyörittää karusellia kutsumerkistä ja aakkosesta toiseen. Liukuhihnaa pitkin tulee nimittäin telex-huoneesta TFC-karuselliin koko ajan uutta "tavaraa." Täältä sähkeet ja telexit toimitetaan laivan vuoroon tulles-

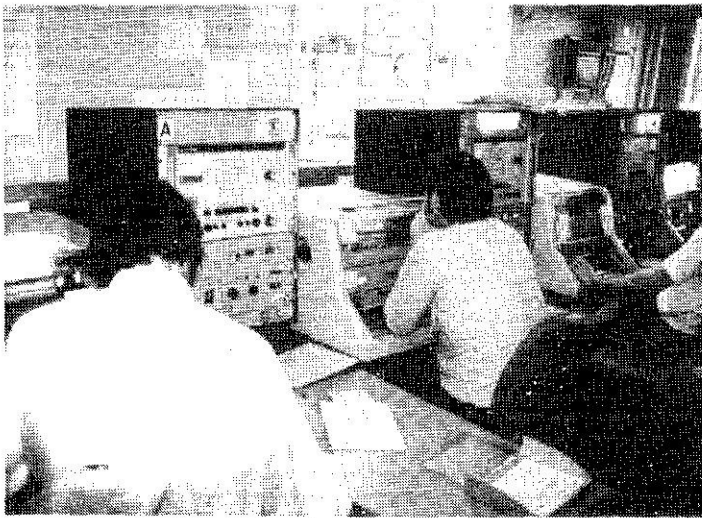
sa lähettien ja liukuhihnan avulla edelleen eri työskentelypisteisiin. Tämä toiminta yksinkertaistuu huomattavasti kun liikenteen hoito siirtyy uusiin toimitiloihin. Tällöin operaattorit tulevat saamaan sähkeet eteensä napin painalluksella omaan printteriinsä. Nämä ovat jo nyt olleet noin vuoden verran koekäytössä ja kokemukset ovat olleet positiivisia.

Portishead radion TFC-lista ei oikeastaan koskaan voi olla aivan ajan tasalla. Listan pituus on ajassa pyöreästi keskimäärin 45 minuuttia ja tuona aikana ehtii asemalle, vuorokauden ajasta riippuen, virrata jo kymmeniä uusia sanomia. Portisheadin kanssa useammin työskennelleet kollegat ovat tämän varmasti joskus havainneet verratessaan vastaanottamiensa sanomien aikoja ja

kuuntelemaiaan tfc-listoja.

Sähkeitä välitetään vuorokaudessa kaikkiaan 1800 — 2000. Asemaa esitelleen Mr E. Gill'in mukaan ei sähkösanomaliikenteen puolella enää päästä kasvattamaan liikennelukuja ottaen huomioon aseman toimipisteiden ja henkilökunnan lukumäärä sekä käytävissä olevat taajuudet. Aseman siirtyessä uusiin tiloihin tullaan radiotelex-puolella lisäämään kapasiteettia huomattavasti ja tällä sektorilla tulee yleismaailmallisestikin ottaen olemaan laivojen ja rannikkoasemien välisen liikenteen todellinen kasvu. Tällä hetkellä Portisheadradiolla on kuukausittain keskimäärin 50000 laskutettavaa radiotelexminuuttia.

Kuten jo edellä mainitsin asemalla on jatkuvasti käytössä 60 lähetintä HF-työskentelyyn vahtiajoista riippumatta. Lähettimet sijaitsevat n. 20 mailin päässä Rugby'n, Liefeld'in ja Ongar'in kylissä. Morsesähkötukseen varattuja työskentelypisteitä on 44 kpl. Radiopuhelujen välityspisteitä on Portishead'issä vain 4 kpl ja saman aseman alaisena lisäksi 6 kpl Somertonin kylässä. Radiopuhelujen välityspisteitä lisätään aseman siirtyessä uusiin toimitiloihin. Kuukausittain Portishead radion välityksellä puhutaan keskimäärin 83000 laskutettavaa minuuttia.



Portishead'in radiotelex. Etualalla (A) GKE4 8344,5 Marconin Selector Spector vastaanotin Racal MA 1072. (SS)



Portishead radion henkilökunta

Yhtä aikaa työvuorossa olevien radiosähkötäjien lukumäärä vaihtelee 23 minimistä 93 maksimiin. Asemalla vieraillessani oli sen pysäköintipaikkakin kuin suomalaisella supermarketilla. Autoja oli, sillä jokainen kulkee omilla kulkuneuvoillaan eikä aseman läheisyyteen ole mitään julkista kulkuneuvoa tarjolla.

Radiosähkötäjät on jaettu liikennehuippujen mukaan tarkoituksenmukaisiin työvuoroihin. Kaikkien aseman palkkalistoilla olevien radiosähkötäjien lukumäärä yltää 250:een. Uutta asemaa varten kehitetyt järjestelmät tulevat vähentämään henkilökunnan lukumäärää.

Radioaseman kalusto

Radioaseman kalustosta mainittakoon, että vastaanottimet ovat kaikki Racaleja, käyttöönottovuodesta riippuen hieman eri tyyppiä. Telex over radio laitteena käytetään Marconin Spectro'ia jonka yhteydessä on 4 k-tavun muisti ja Racal-vastaanotin.

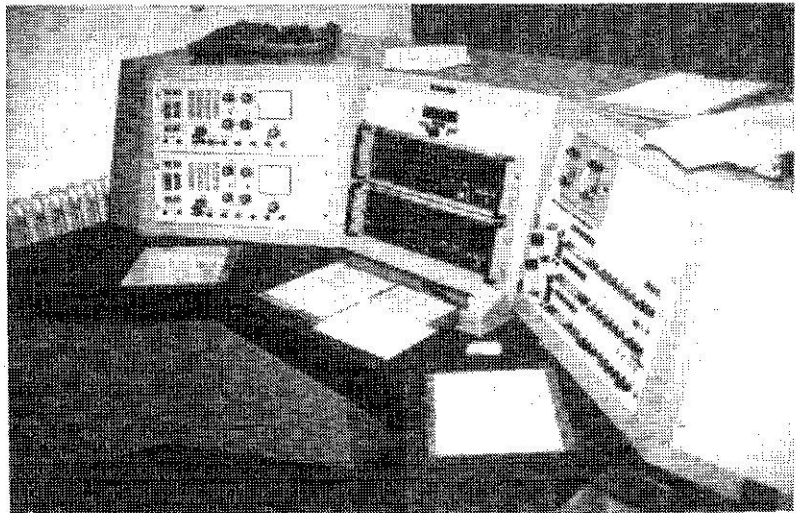
MA1072. Uudella asemalla kaikki vastaanottimet tulevat olemaan LCD-näytöllä varustettuja RA-CAL MA1075 vastaanottimia. Tällä hetkellä jo on morsepisteissä käytössä TREND PRINTER 8000 joka on muistilla ja mikroprosessorilla varustettu yhdistetty kirjoituskone ja printti. Muistikapasiteetti riittää keskimäärin 30:een 25 sanan sanoman taltioimiseen, (8 kilobittiä). Muistia tarvitaan esimerkiksi linjavikojen sattuessa. Muistista voidaan laivan kutsumerkin ja sanoman numeron mukaan tarvittaessa kutsua sanoma uudelleen esiin. Sanoman edelleen toimitusta varten on Printterin ROM:iin ohjelmoitu maapuolta varten tarpeelliset otsikot jne. Nykyisellään Trend printterillä kirjoitettua sanomaa ei vielä saada suoraan valtakunnan telexverkkoon, mutta tulevaisuudessa aseman uuden tietojenkäsittelyjärjestelmän valmistuttua voidaan tästä kirjoittimesta siirtää sanoma napin painalluksella muistista eteenpäin Brittish Post Office'n tietokoneen muistiin ja printille, josta se vastaanottajasta riippuen toimitetaan eri muodoin perille.

Toivon, että edellä olevasta olisi lukijoille muodostunut jonkinlainen kuva Portisheadradiosta. Kankeasta "kynästä" johtuen paljon jää vielä kertomatta ja monta mukavaa yksityiskohtaa mainitsematta. Portisheadradion henkilökunta toivottaa mielellään tervetulleeksi kaikki jotka haluavat tutustua henkilökohtaisesti tähän asemaan. Aseman osoite on:
 Portishead Radio
 Highbridge
 Somerset TA9 3JY
 Puhelin: Burnham-on-Sea (0278) 783291

Seppo Sihvonen 1122.



Portisheadradion telexhuone. Vasemmalla 35 vuotta asemalla työskennellyt Mr. E. Gill. Keskellä ja oikealla Chris McGrane ja Stan Davies, Professional Radio and Electronics Institute Australia. Molemmat ovat mukana kehittämässä Australian Electronics Officer koulutusta. (SS)



Portisheadradion uuden osan Hf-puhelujen välitykseen tarkoitettu työskentelykonsoli. Hf-puheluja varten uudelle asemalle tulee kaikkiaan 12 uutta työskentelypistettä. (SS)



Radiosähköttäjä Tim Norris "lähtevän" telexin vieressä 2 tunnin vuorossa. (SS)

HELICOPTER EVACUATION

Pari vuotta sitten nimimerkki "Masa" kirjoitti RS:ssä kokemuksestaan Amerikan Coast Guardin helikopteripelastuksen käytöstä. Tällöin oli syntynyt kaikenlaista sotkua mm. yhteyksien ylläpidossa ja "Masa" antoi heikon arvosanan Coast Guardin toiminnasta hänen kuvailemassaan tapauksessa.

Itselläni on kuitenkin myönteisempi kokemus ja on ehkä syytä kertoa siitä tarkemmin, koska kaikki onnistui vähintäänkin tyydyttävästi.

Tapahtui siis, että eräänä maaliskuun maanantaiaamuna vähän kymmenen jälkeen kirvesmies ja matruusi olivat keulapaikalla jonkin tehtävän suorittamista varten. Alus oli matkalla St.Croix'istä New Yorkiin ja sää oli melko kaunis. Kuitenkin yllättäen suuri aalto löi yli pakan. Matruusi ehti huomata sen olevan tulossa ja suojautua, mutta Timppa ei sitä huomannut sillä seurauksella, että joutui pakalle vyöryvän vesimassan paiskelemaksi. Brygällä tapahtunut havaittiin ja lähetettiin miehiä kantamaan alhaalla täkillä makaava kirvesmies ahteriin.

Vammat osoittautuivat vakaviksi. Syvä haava kaulan seudussa, joka vuoti runsaasti ja oli vahingoittanut kaulan sisäisiä elimiä, mm. kurkunpäättä, sekä katkenneita kylkiluita. Myöhemmin sairaalassa todettiin vielä kallonmurtuma.

Nyt oli selvä, että tapausta ei pystytty laivassa hoitamaan ja päällikkö päättikin välittömästi pyytää Coast Guardilta helikopteriapua. Laivan sijainti oli tällöin n. 140 mailia Cape Henreystä itään ja matkaa New Yorkiin vuorokauden verran.

Ehkä alitajuisesti muistaen "Masan" kokemukset sähkötisyhteyksistä Coast Guardin kanssa ryhdyin välittömästi kutsuamaan Portsmouthin Coast Guardia, NMN, 8 MHz:n puhetaajuudella. Parin turhan kutsun jälkeen vastasikin New Orleans, NMG. Kuuluvuus 8 MHz:llä Mexican lahdelle oli kuitenkin melko heikko ja pyysinkin heitä siirtymään 12 MHz:lle. Tämän operaation jälkeen kuuluvuus oli erinomainen koko yhteyden ajan ja NMG hoiti koko jutun alusta loppuun, vaikka NMN olisikin ollut lähempänä. Ilmoitin heille sattuneesta onnetto-



Potilaan sijoittaminen nostokoriin

muudesta ja helikopterin tarpeestamme, sekä pyysin odottamaan, että päällikkö itse pääsisi puhumaan heidän kanssaan. Lyhyen keskustelun jälkeen CG pyysi meitä kääntämään aluksen suoraan kohti Cape Henryä ja päällikön mentyä toimeenpanemaan tätä suunnan muutosta jatkoin yhteyden pitämistä itse.

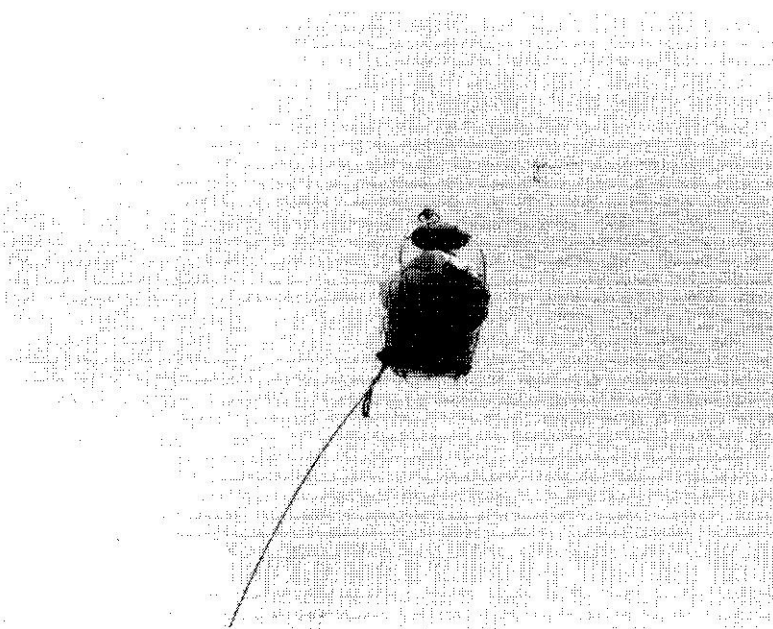
Nyt seurasi kysymysten tulva, joihin kaikkiin ei vastausta suoralta kädeltä ollut saatavissa. On nimittäin niin, että helikopteria ei lähetetä pelkän laivasta tulleen pyynnön perusteella, vaan Coast Guard päättää itse saamiensa tietojen perusteella, onko helikopterin käyttö tarpeellista. Nämä tiedot ovat oheisessa "Medico Check-Off List"issä ja ne kysytään kaikki ennen kuin päätös tehdään. Onkin syytä jo ennen yhteyden ottamista kerätä mahdollisimman suuri osa tiedoista valmiiksi, jotta ei turhaan kuluisi aikaa niiden etsimiseen yhteyden kestäessä. Samat tiedot tarvitaan, jos käytetään Radio Medical sähkökettä.



Lähestyminen



Vaijereitten armoilla

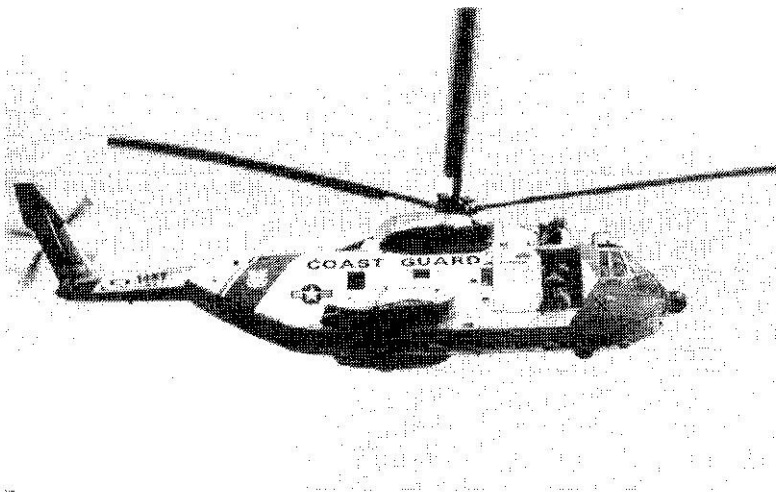


Tällä kertaa tähän "kuulusteluun" kului aikaa n. 40 minuuttia, jonka jälkeen ilmoitettiin helikopterin olevan matkalla laivalle. Tätä ennen oli myös selvitetty se, että helikopteri ei voi laskeutua aluksen kannelle sopivan tilan puuttuessa, mutta oli mahdollista nostaa potilas korissa helikopteriin.

Noin tunnin kestäneen ensimmäisen yhteyden jälkeen NMG pyysi olemaan taajuudella stand by, eikä näyttänyt huolivan muuta liikennettä samalle jaksolle. Pian tämän jälkeen siirryttiin puolen tunnin väliajoin tapahtuvaan yhteydenottoon, siten että NMG kutsui aina edellisen yhteyden aikana ilmoittamaansa aikaan. Erään tällaisen määräaikaisen yhteyden aikana CG antoi päälliköille ohjeet, kuinka nosto-operaation aikana menetellään. Tähän on apua, jos laivalla on tallessa AMVER-Bulletinin numero, jossa asiaa esitellään, koska kaveri tuntui lukevan aivan samaa tekstiä sanasta sanaan. Jokainen määräaikainen yhteys alkoi aina kysymyksellä potilaan pulssista, verenpaineesta ja verenvuodon määrästä, joten nämä oli hyvä olla valmiina. Myös potilaan verityyppejä kysyttiin, mutta sitä ei valitettavasti ollut tiedossa.



Pientä ohjailua



Perillä kopterissa. Kuvasarja 14.4.81 Kurt Stählen kuvaama.

MEDICO CHECK-OFF LIST

Date _____

VESSEL INFORMATION

Name _____ Call sign _____ Nationality _____

Position _____ Course/Speed _____

Port departed _____ Destination _____

Eta _____ Route _____

Type _____ Length _____ Cargo _____

Owner: name/address _____

Agent: name/ address _____

Owner telephone/telex _____ Agent telephone/telex _____

Doctor on board: Yes _____ No _____ Standard medical chest on board: Yes _____ No _____

PATIENT INFORMATION

Name _____ Age _____ Sex _____ Nationality _____

Shipboard status _____ Symptoms of illness _____

Temp _____ Pulse _____ Respiration _____ Blood press _____

Ambulatory _____ Nonambulatory _____ Conscious _____

Unconscious _____ Medication given _____

Previous medical history _____

Allergies or drug sensitivity _____

GENERAL INFORMATION

Weather: wind direction/speed .. Seas direction/height _____

Barometer _____ Rising/falling _____

Comms W/Vessel: initial contact frequency _____

Comms guard frequency _____ Time next comms sked _____

Small boat capability _____

Helo ops capability (if required) _____

Other pertinent information _____

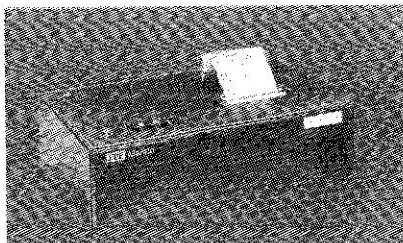
Loppuosa radioliikenteestä sujuikin jo rutiinilla. Ensin ilmaantui lähistölle CG:n lentokone, joka otti yhteyttä VHF:llä ja noin tunti tämän jälkeen itse helikopteri. NGM pyysi ilmoittamaan näiden molempien saapumisesta ja muutenkin pitämään ajan tasalla operaation sujumisesta. VHF yhteydet hoidettiin brygältä.

Noin kolmen tunnin kuluttua ensimmäisestä yhteydenotosta potilas oli jo matkalla kopterissa sairaalaan, mikä minun mielestäni on melko hyvä saavutus etäisyydet huomioon ottaen. Suomen pojat eivät siinä ajassa olisi ehtineet vielä Utista edes Turkuun asti.

Radioliikenteestä yleensä voisi sanoa sen aluksi vaikuttaneen jopa liiankin verkkaiselta, mutta toisaalta vastapuolen rauhallisuus tarttui pian itseinkin ja asiat selvitettiin varmasti ja ilman väärinkäsityksiä. Jokaisessa vuoronvaihdoissa käytettiin täydellistä kutsumerkkiä ja "over"-sanaa. Puhe- ja taajuudet ovat kaikille Atlantin puolen CG-asemille samat ja ne selviävät AMVER-bulletinista. Pacificin puolella on muistaakseni omat taajuudet. Jos laivassasi on tallella vanhat AMVER-Bulletinit, kannattaa niistä ehdottomasti etsiä ja tallettaa erikseen "Helicopter Evacuation" ja "Medical Help at Sea" numerot. Nämä ovat ilmestyneet joskus 1978.

New Yorkiin saavuttuamme kuulumme, että Timppa oli sairaalassa kriittisessä tilassa ja sairaalassa olosta muodostuikin lähes kuukauden mittainen.

Kurt Stähle

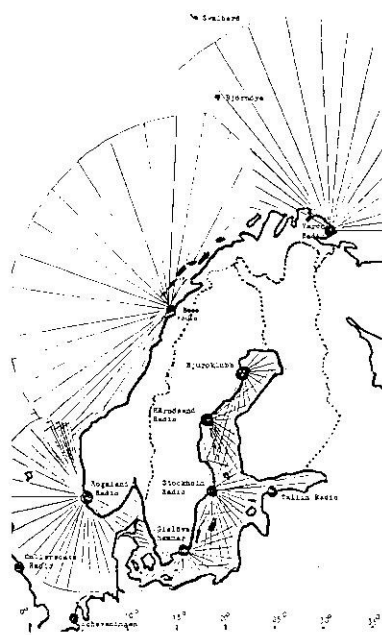


Nimimerkki "Masa" luutteli RS2/81 tuntemansa 518 kHz:lla vastaanotettavia nx/wx/ice-koe-lähetyksiä kolleegoilleen tiedoksi. Palautetta tuli kirjeeseen; PLL:n DI *Juhani Sovala* antoi julkaistavaksi Meriradiopäivillä pitämänsä esitelmän, Karl E Nordin lähetti Maarianhaminasta kuvamateriaalia kirjoittimesta kertoen saamistaan hyvistä kokemuksista vielä koeasteella toimivasta järjestelmästä ja puhelinhaastattelu 24/9 paljasti Itämeren alueella koevuoden kohta loppuvan.

Norrköpingissa 6–7 lokakuuta pidettävässä kokouksessa tullaan arvioimaan nyt päättyvä vuodenmittainen kokeilu. FM *Claes Biström* Ilmatieteen laitokselta kertoi sieltä lähetettävän säännöllisesti Suomenlahden tuulivaroitukset Härnösandradioon kun taas Ruotsi yksin huolehtii Pohjanlahden alueen varoituksista. Sääsektorilla yhteistyö Neuvostoliiton kanssa on vielä kehitteillä osittain siksi, että sieltä on toivottu myös navtexvaroituksia lähetettäväksi venäjänkielellä rannan englanninkielisten kanssa. Kokeilut ovat kuitenkin osoittautuneet niin menestykselliseksi, että tarkoitus on saattaa navtex-liikenne jatkuvaksi, kertoi Biström. MKH:sta aktuaari *Antti Pohjola*, joka hoitaa varoitusten koordinoimista, kertoi ettei hänellä ole ollut mahdollisuuksia seurata 518 kHz lähetyksiä koko kokeiluvuotena, koska laitehankintaan tarvittava määräraha pyyhittiin pois! Kahdesta anotusta vastaanotimesta yksi laite hänen tietämättään sijoitettiin jäänmurtajaan.

Varoituksia Pohjola on toimittanut vain Tallinnaan Tukholman jäätyä pois systeemistä runsas vuosi sitten. Edelleen hän valittiin ettei ole voinut seurata jäätiedotuksia uudella systeemillä, mutta kertoi että MKH:n liikennetoimisto entiseen tapaan välittää jääkarttoja.

Norrköpingin kokoukseen osallistuvat kaikki Itämeren maat ja Englanti lähettää sinne huomioitsijan. Navtex-systeemi päätetään Pohjolan ennustuksen mukaan pysyväksi. Hänen mielestään mitään suomalaista yhteistyöelintä ei kannata kehittää (MKH ja Meteo) ja hän myös painotti ettei systeemi kaipaa suomalaista asemaa.



Meriradiopäivä 20.1.1981

Nykyisissä rannikkoradioasemien merenkulkuvaroituslähetyksissä on oleellinen haitta, että niitä voidaan vastaanottaa ainoastaan kuuntelemalla rannikkoradioasemien lähetyksiä kiinteinä aikoina. Kuten tunnettu, merenkulkuvaroitukset lähetetään nykyisin sekä radiopuhelimella että

radiosähkötyksellä, mutta viime vuosina on tiedotusten ja lähetyksen määrä kasvanut niin suureksi, että alusten on vaikea pysyä ajan tasalla voimassa olevien varoitusten suhteen. Merenkululla lienee sen vuoksi tarve saada parempi ja yksinkertaisempi järjestelmä merenkulkuvaroitusten lähettämiseksi.

Ottamalla aluksella käyttöön tarkoitusta varten erityisesti kehitetty vastaanotin ja käyttämällä toisenlaista lähetystapaa rannikolta on mahdollista vastaanottaa varoitukset valmiiksi kirjoitetussa muodossa. Vastaanottimen edellytetään olevan toiminnassa vuorokauden ympäri ja myös sata-massa ollessa, ja se kirjoittaa automaattisesti paperille varoitukset, jotka lähetetään rannikkoradioasemilta.

Nimityksellä NAVTEX tarkoitetaan järjestelmää merenkulkuvaroitusten ja säävaroitusten lähettämiseksi aluksille siten, että ne voidaan vastaanottaa automaattisesti kirjallisessa muodossa.

Pohjoismaiset telehallinnot ovat viime vuosina suorittaneet NAVTEX-koelähetyksiä yhteistyössä Belgian, Saksan Demokraattisen Tasavallan, Saksan Liittotasavallan, Ranskan, Hollannin, Neuvostoliiton ja Ison Britannian kanssa. Käynnissä olevat koelähetykset on koordinoitu näiden maiden kanssa, ja NAVTEX kattaa tällä hetkellä Pohjanmeren (mukaan luettuna Englannin kanaali), osia Biskajan lahdesta, Itämeren, osia Norjan merestä, Jäämerestä ja Barentsin merestä. Pohjoismaiden telehallinnot katsovat, että NAVTEX on tehokas väline merenkulku- ja säävaroitusten toimittamiseksi suoraan aluksiin kirjallisessa muodossa. Telehallintojen mielestä järjestelmä merenkulun turvallisuudessa.

Edellyttäen, että voidaan saavuttaa yksimielisyys telehallintojen ja kunkin maan niiden vastuullisten viranomaisien välillä, jotka koordinoivat ja luokittelevat merenkulkuvaroitukset pohjoismais-

The PNW System

The Format

The technical format of the transmitted information is according to CCIR Doc. 8/411-E

phasing signals ≥ 10 s	ZCZC	B ₁ B ₂ B ₃ B ₄	carriage return + Line feed	message	NNNN	00...0 ≥ 2 s
---------------------------	------	---	--------------------------------	---------	------	-----------------

In which

ZCZC defines the end of the phasing period

B₁ is a character identifying the transmitter coverage area

B₂ is a unique character for each type of message as follows:

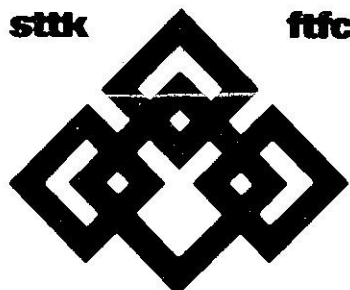
- A navigational warning
- B gale warning
- C ice report
- D search and rescue information
- E weather forecast
- F-Z reserve indications to be defined later

B₃B₄ is a two-character serial number for each B₂ starting with 01.

Decoder Organization

B ₃ B ₄ = 00	The message will always be printed. The preamble B ₁ B ₂ B ₃ B ₄ is not stored when B ₃ B ₄ = 00.
B ₃ B ₄ not 00	The preamble B ₁ B ₂ B ₃ B ₄ will be stored in the memory at the end of the message, provided that the error content has been low enough.
Preamble stored	The memory capacity is 32 preambles, with first-in first-out. When a new preamble is stored the message is terminated aNNNN. Such a message will not be printed again.
Preamble not stored	The received message contains too many errors to be considered satisfactory. The print out is terminated aNNN. Such a message will be printed again.
Print-out stopped	Too many errors on one line will stop the printer.
Editing	The decoder edits the message to match the width of the paper. Thus ordinary telex line width can be used on transmission.
Clear memory	Unplug from the mains supply for about 10 seconds to clear the preambles from the memory.

sa, telehallinnot ovat halukkaita tekemään NAVTEX-järjestelmän pysyväiseksi. Aluksi voidaan NAVTEX-järjestelmää pitää nykyisten, radiopuhelinta ja radiosähkötystä hyväksi käyttävien merenkulkuvaroitusten lähetyksjärjestelmien täydennyksenä. Kun järjestelmä saavuttaa riittävän kattavuuden, voidaan radiopuhelin- ja radiosähkötysjärjestelmien lähetyksiä asteittain vähentää.



NAVTEX

Transmission hours on 518 kHz:

060201

Centre Jundip Station: Time GMT:

North Sea	B ₁							
Cullercoate R	G	0048	0448	0848(wx)	1648	2048(wx)		
Erest le Conquet R		0118	0518	0918	1318	1718	2118	
Hogeland R	L	0148	0548	0948(wx)	1348	1748	2148(wx)	
Ostende R	T	0248	0648		1248	1848	2248	
De Heveningen R	F	0348	0748	1148	1548	1948	2348	
Belts								
Gullin R (Operational Apr.)	U	0050	0450	0850(wx)	1250	1650	2050(wx)	
Stockholm R	J	0330	0730(wx)	1130(ice)	1530	1930(wx)	2330(ice)	
Harnosand R	H	0000(ice)	0400	0800(wx)	1200(ice)	1600	2000(wx)	
Northern Norway - S								
Vardø R	L	0200	0500	0818	1100(wx)	1400	1700	2018
					1800	2100	2300(wx)	

Note: Warnings issued between the scheduled transmission hours are transmitted immediately upon receipt or as soon as 518 is disengaged.

Merenkulkututkien käyttökatsastukset alkaneet

Merenkulkututkien vuosittaiset käyttökatsastukset perustuvat SOLAKSEN 1974 ensimmäisen luvun 7. ja 9. sääntöihin.

Ote Solaksen 1974 1. luvun 7. säännöstä

"The periodical survey shall include an inspection of structure, . . . electrical installation, radio installation, radiotelegraph installations in motor lifeboats, portable radio apparatus for survival craft, life-saving appliances, fire protection, fire detection and extinguishing appliances, **RADAR**, echo-sounding device, gyrocompass, pilot ladders, mechanical pilot hoists and other equipment, **is in satisfactory condition and fit for the service for which it is intended, and that it complies with the requirements of the present convention, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof BY THE ADMINISTRATION**"

Edellä oleva ote on 7. säännöstä joka koskee matkustaja-alusten tarkastuksia. 9. säännössä jossa määritellään lastialuksen radioaseman ja tutkalaitteiden katsastus, viitataan juuri yllä olevaan tekstiin.

Ohjeet suomalaisten alusten tutkalaitteiden vuosittaisesta käyttötarkastuksesta on laatinut merenkulkuhallitus, ja katsastukset suorittaa merenkulkuhallituksen tähän tehtävään nimeämät virkamiehet. Joissakin satamissa tämä katsastustehtävä on mm. pestausmiehen sivutoimena.

Radiosähkötäjien on vastaisuudessa otettava määräaikaisten tutkan käyttökatsastukset huomioon suunnitellessaan aluksen radioaseman katsastuksen tilaamista. Tutkan käyttötarkastus on suoritettava ennen radioaseman katsastusta, sillä tutkan katsastuksesta menee pöytäkirja merenkulkuhallitukseen joka myöntää lastialuksen radioturvallisuuskirjan vasta kun molemmat katsastuspöytäkirjat, tutkan katsastuspöytäkirja ja radioaseman katsastuspöytäkirja, on MKH:ssa vastaanotettu ja tutkittu.

Edellä oleva varoitukseksi siksi, että pitkille kansainvälisille matkoille lähteville laivoille ei tulisi mitään viivytystä radioturvalli-

suuskirjan saamisessa.

Siis ennen seuraavaa radioasemanne katsastusta: varmistukaa, että aluksenne merenkulkututkat ovat moitteettomassa kunnossa, tilatkaa tutkan käyttötarkastus ja tämän jälkeen suorituttakaa radioaseman katsastus.

Aluksissa joissa on useampi kuin yksi tutka, on yhden yleisimmin käytetyn tutkan katsastus pakollinen. Muidenkin katsastus voidaan suorittaa lisämaksusta. Ensimmäisen pakollisen katsastuksen maksu on mk 200,— ja kunkin samassa aluksessa olevan tutkan, tämän jälkeen 100,— per tutka.

Maahantuotavat tutkalaitteet tullaan vastaisuudessa tyyppikatsastamaan PLL:n toimesta, mutta kuten edellä olevasta ilmenee, vuosittaiset käyttötarkastukset ovat MKH:n vastuulla.

Merenkulkuhallitus on laatinut yksityiskohtaiset ohjeet katsastuksia suorittaville virkamiehilleen. Ohessa MKH:n laatimat ohjeet. MKH:n toimistopäällikkö H. Valkosen mukaan nämä ovat tällä hetkellä maailmassa ehkä ainoita laatuaan ja MKH odottaa palautetta merenkulkijoilta oheisten katsastussäännösten täydentämiseksi ja mahdollisten virheiden korjaamiseksi.

MERENKULKUHALITUKSEN OHJEET MERENKULKUTUTKAN KÄYTTÖTARKASTUKSELLE.

Katsastus suoritetaan vuosittain aluksille, jotka ovat kooltaan 500 brt tai sitä suurempia ja kansainvälisessä liikenteessä olevalle matkustaja-alukselle koosta riippumatta.

Katsastuskohteet:

1. Näyttölaite
2. lähetin/vastaanotin
3. antenni
4. varusteet
5. toimintatarkastus

Laitteisto tulee olla siten asennettu, että asianmukainen tuuletus on mahdollista ja että laitteet päästään huoltamaan helposti ja turvallisesti.

Katsastus tulee suorittaa aluksen kansipäällystöön kuuluvan henkilön läsnäollessa, joka on vastuussa tutkan käsittelystä katsastuksen aikana.

1. NÄYTTÖLAITE

Kuvaputken kunto

— keskipisteen täysin palaneen osan läpimitta saa olla korkeintaan

5 mm läpimitaltaan 16" kuvaputkella

4 mm läpimitaltaan 12" kuvaputkella

3 mm läpimitaltaan 10" kuvaputkella

2 mm läpimitaltaan 7" kuvaputkella

Kuvan luotettavuutta häiritseviä palaneita kohtia ei saa olla muualliakaan kuvaputkella (vrt. true motion tutkat.)

Kirkkaussäätö (brilliance); pystyttävä saamaan riittävä kirkkaus ilman, että säädin on ääriasennossaan.

NÄYTTÖLAITTEEN SÄÄTIMIEN TARKISTUS

Säätimien toiminta on oltava selvästi merkitty säätimien viereen.

SUUNTAVIIIVAIMEN JA KEHÄN TARKISTUS.

- Mekaanisessa viivaimessa ei saa olla löysää liikettä.
- Viivain on saatava kiertymään 360° 10 sek:ssa.
- Viivaimen keskipiste on oltava keskitetty kuvaputken keskikohtaan.
- Kuvaputki ja suojalasit on oltava puhtaat ja vapaat häiritsevista naarmuista.
- Asteikon on oltava sopivasti valaistu.

ELEKTRONINEN SUUNTIMAVIIVAIN.

Jos laitteessa on elektroninen suuntimaviivain (EBL) on sen oltava selvästi erottuva keulasuuntaviivasta (headingline).

VALAISTUS

Laitteen paneelivalaistus mukaan lukien asteikkovalaistuksen on oltava säädettävä siten, ettei valaistuksen taso ole häiritsevää. Kaikkien lamppujen on oltava toimintakuntoisia.

KEULAVIIIVA

Oman aluksen keulasuunta on oltava merkitty elektronisella viivalla, jonka paksuus ei saa ylittää 0,5° kuvan reunasta mitattuna.

tarkistettava, että tutkan keulasuuntaviiva on samansuuntainen aluksen keskilinjän kanssa.

Keulaviiva on voitava kytkeä pois päältä itsepalautuvan kytkimen avulla.

HYRRÄSTÄBILOINTI

Jos tutka on varustettu hyrrätabiloinnilla, tulee tarkistaa, että suuntaviiva seuraa hyrräkompassin näyttöä.

ETÄISYYSRENKAAT

Laitteessa on oltava kiinteät etäisyysrenkaat, jotka haluttaessa voi kytkeä pois.

TURVAKATKAISIN

Näyttölaitteen turvakatkaisimen toiminta on tarkistettava ja samalla tarkistettava, että näyttölaitteen sisusta on puhdas.

VIRITYS (tuning)

- Laitteistossa on oltava osoitin viritystä varten.
- Kun viritysosoitin näyttää maksimia, ei säätönuppi saa olla kummassakaan ääriasennossa.

VAHVISTUS (Gain)

Vahvistusta on voitava säätää siten, että tyydyttävä määrä taustakohinaa saadaan kuvaputkelle. Jos laitteisto on varustettu häiriönpoistopiirillä tulee tämän olla poiskytkettynä testin aikana.

KÄYNNISTYSTARKISTUS

Kun laite käynnistetään on sen oltava täysin toimintakelpoinen 4 minuutin sisällä käynnistämisestä. Kun laite kytketään näytölle valmiustilasta (stand by) on kuvan tultava kuvaputkelle 15 sek. sisällä.

NÄYTTÖALUEIDEN TARKISTUS

Tarkistettava, että tutka toimii normaalisti kaikilla käytettävissä olevilla näyttöalueilla.

2. LÄHETIN VASTAANOTIN

Lähetin/vastaanotin (MTR-unit) on oltava puhdas ja asianmukaisesti suojattu. Oven tai suojakannen yhteydessä oleva turvakatkaisin on oltava toimintakunnossa.

3. ANTENNI

Katvealueet

Laitteen käyttäjien on oltava tietoisia mahdollisista katvealueista, jotka johtuvat mastoista, aluksen savupiipusta jne.

Katvealueita tulee välttää myös muissa sektoreissa eikä niiden suuruus missään tapauksessa saa ylittää 15°.

Antennin huolto

Antennin ympärillä on oltava turvallinen ja suojattu tila, mistä se voidaan huoltaa.

Varoituskilpi

Antennille johtavalla kulkutiellä on oltava näkyvällä paikaikalla varoituskilpi "VAROITUS. KAUKO-KÄYNNISTYS" tai vastaava.

4. MUUT VARUSTEET

Katselusuojus

Katselusuojus on oltava toimintakunnossa ja se on voitava asentaa tutkan kuvaputkelle siten, että katselua häiritsevää valoa ei esiinny.

Varaosat.

Valmistajan laiteelle määrittelemä varaosaerä on oltava täydellisenä aluksella.

Varoituskilpi

Varusteisiin on kuuluttava erillinen varoituskilpi, joka voidaan sijoittaa tutkan käynnistyskytkimen läheisyyteen näkyvälle paikalle ilmoittamaan milloin tutkan käynnistäminen turvallisuussyistä on kielletty.

Ohjekirjat

Tutkan käyttöohje on oltava aluksella. Tutkan huolto-ohje on oltava aluksella.

5. TOIMINTATARKISTUS

Toimintatarkistus suoritetaan vähintään yhdellä lähialueella (1 - 3 mpk) yhdellä keskimatka-alueella (8—16 mpk) ja yhdellä pitkämatka-alueella (16-64 mpk)

SUUNTIMATARKKUUS

Suuntimatarkkuuden on oltava vähintään $\pm 1^\circ$. Tämä tarkastetaan vertaamalla tukasta saatua suuntimaa optiseen tosisuuntimaan.

ETÄISYYDEN MITTAUS.

Kiinteiden tai liikuteltavien mittarenkaiden virhe ei saa olla suurempi kuin 1,5% kulloinkin käytössä olevan mitta-alueen maksimietäisyydestä tai korkeintaan 70 m. Tällöin käytetään sitä arvoa, joka on suurempi.

Jos laitteessa on liikuteltava mittarengas on sen pidettävä yhtä kiinteiden renkaiden kanssa.

AALTOVÄLKEVAIMENNUS (anticlutter)

Aaltovälkevaimennuksen on toimittava tyydyttävästi. Kun aaltovälke on täysitehoisesti päällä tulee vaikutusalueen säteen olla vähintään 4 mpk.

SADEVAIMENNUS (anticlutter rain)

Sadevaimennus on tarkistettava pitkänmatkan alueella ja sen on toimittava tyydyttävästi.

TUTKAN YLEISEN TOIMINTAKUNNON TARKISTUS

Valitaan tunnetut kohteet eri mitta-alueilta, jolloin kohteiden on näyttävä selvästi normaaliolosuhteissa. Käytettävä vähintään kahta kohdemaalia, toinen alueelta 1 - 3 mpk, ja toinen alueelta 8 - 16 mpk.

KUNNONTARKKAILULAITE

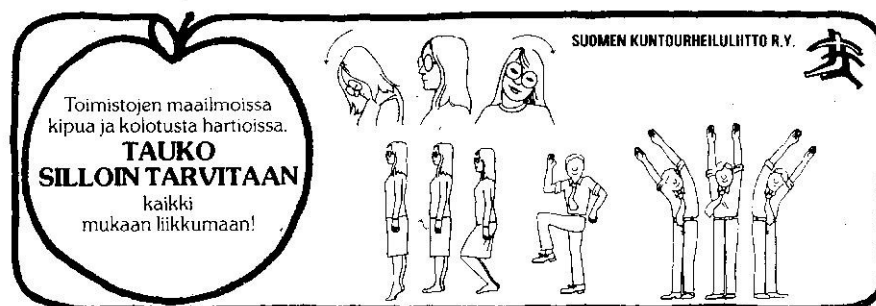
Mikäli tutka on varustettu kunnontarkkailulaitteella (performance monitor) tulee sen toiminta tarkistaa. Mikäli kyseessä on tosiliiketutka (true motion) tulee keskipisteen liikkeen vastata laitteeseen käsin syötettyä nopeutta.

Tutkan käyttökuntoa tullaan siis tästä lähtien merenkulkuviiranomaisten osalta jatkuvasti valvomaan, ja vaatimukset tutkan käyttökunnosta ja tutkan muista ominaisuuksista tulevat vastaisuudessa entisestäänkin tiukemmaksi. Onhan tämä laite jonka varaan aluksen turvallinen navigointi huonoissa näkyvyysolosuhteissa perustuu. Koulutusvi-

iranomaisten olisikin syytä miettiä aluksella olevan elektronisen peruskoulutuksen järjestämistä vastaamaan nykyhetken ja tulevaisuudessa asetettuja vaatimuksia. Tutkan huoltokurssit ovat olleet erittäin hyödyllisiä, mutta esim. radiosähköttäjien peruskoulutukseen tulisi ottaa riittävän pitkä yksinomaan tutkatekniikkaan perustuva kurssi, jonka teorian ja

käytännön työkokeet hyväksyttävästi suorittanut saisi erillisen tutkatodistuksen, kuten eräissä läntisissä merenkulkumaissa. Tutkakoulutus olisi luonnollisesti järjestettävissä peruskoulutuksesta erilläänkin, ja maaperällä jossa olisi saatavana maahantuo-jaliikkeiden asiantuntemus asiaa tukemaan.

Seppo Sihvonen 1122



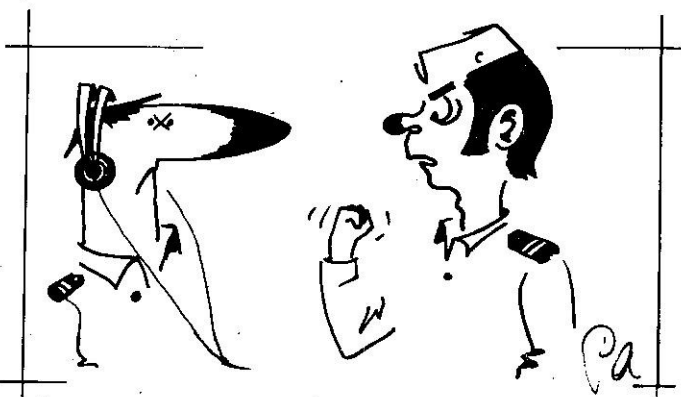


MERENKULUKUHALITUS
SJÖFARTSSTYRELSEN

MERENKULUKUTUKAN KÄYTTÖKÄSÄSTUS
FUNKTIONS BESIKTNING AV NAVIGATIONSRADAR

Jäänmurtajatieloa

Aluksen nimi/ Fartygets namn		Tunnuskirjaimet/ Igenkänningsbokstäver	
Kotipaikka/ Hemort		BRT	
Tutkan merkki/ Radarns märke	Malli/ Modell	Kuvaputken läpimitta/ Bildrörets diameter	
Näyttölaite/Indikatorenheten		Antenni/Antenne	
Kuvaputken kunto/ Bildrörets skick	☐	Katvealueet/Blinda sektoreina	☐
Säätöjen tarkastus/ Granskning av kontrollerna	☐	Antennin huoltotila/ Serviceutrymme för antennen	☐
Suuntaavaimen ja kehän tarkastus/ Kontroll av bäringslinjen och gradcirkeln	☐	Varoituskilpi/ Varningsskylt	☐
Valaistus/Belysning	☐	Muut varusteet/Övrig utrustning	
Keula- ja Stävarkeeringlinje	☐	Katselusuojus/Ljushuv	☐
Hyrrästabilointi/ Gyrostabilisering	☐	Varaosat/Reservdelar	☐
Etäisyyssienkaat/ Avstånderingarna	☐	Varoituskilpi (irrellinen) Varningsskylt (lös)	☐
Turvakatkaisin/ Säkerhetsavbrytare	☐	Ohjekirja/Handbok	☐
Sisustan puhtaus/ Innanmätes renhet	☐	Käyttötunnit: mittari Brukstidmar: mätare	☐
Viritys/Avstämning	☐	kirja bok	☐
Vahvistus/Förstärkning	☐	Toimintatarkistus/ Kontroll av radarns funktion	1-3 8-16 16-24
Käynnistystarkistus (aika) Radarns påkopplings (tid)	☐	Suuntimatakkuus/ Bäringsnoggrannhet	☐ ☐ ☐
Näyttöalueet/Mätområdena	☐	Etäisyyden mittaust/ Avståndsmätning	☐ ☐ ☐
Lähetin/Vastaanotin Sändare/Mottagare		Aaltoväikevaimennus/ Dämpning av sjöekon	☐ ☐ ☐
Puhtaus/Renhet	☐	Sadevaimennus/ Dämpning av regnekon	☐ ☐ ☐
Oven/Suojakannen Turvakatkaisin/ Dörrens/Skyddslöckets säkerhetsbrytare	☐	Yleinen toimintakunto/ Allmän funktionsduglighet	☐ ☐ ☐
		Kunnontarkkailulaite/ Funktionsmonitor	☐ ☐ ☐
		Tosiliiketutkan kp liike/ Centerpunktens rörelse i sann bildpresentation	☐ ☐ ☐
Huomautuksia/Anmärkningar			
Todistus on voimassa Certifikatet gäller intill den 19.....			
Paikka/ Ort	Päiväys/ Datum	19.....	
Tutkankatsastaja/ Radarbesiktningsman i	piirissa distrikt		
		Katsastuspalkkio/ Besiktningsarvode	mk



- HELVETIN KIPINÄ! EI KOSKAAN TEE MITÄÄN!
NYTKIN TULI MEILLE HUONO TYÖEHTOJOPIMUS.
- JOSPA TEIKIN JOIKU JOTAIN...
- MITÄ! TÄIÄ ASEMASSA! EI OLE ENNENKÄÄN TAR-
VINNUT. TEILLE SE KUULUU...

Memo suomalaisten jäänmurta-
jien radiopäivystyksestä:

Jäänmurtaja avustustehtävissä:
Jäänmurtaja avustustehtävissä:
Ympäri vuorokautinen päivys-
tys (H 24) seuraavilla jaksoluuvilla:
500 kHz (A2H) Kutsujaksoluku
sähkötyksellä
2182 kHz (A3H) Kutsujaksoluku
radiopuhelimella
2336 kHz (A3J) Suomalaiset aluk-
set
2418 kHz (A3J) Jäänmurtajat
keskenään, luotsiasemat
VHF kan. 16 (F 3) Kutsukanava
VHF-alueella
Rajoitettu päivystys (H J) jaksolu-
vulla:
4143,6 kHz (A3J) Laiva-asemien
liikenne radiopuhelimella (H J =
auriongon noususta auriongon las-
kuun).

Jäänmurtaja satamassa toimi-
kauden aikana:
Merivahti päällä: Periaatteessa
kuten yllä.

Merivahti poikki: Päivystys lä-
hinnä luotsi- ja satamapalvelua
varten klo 0800—1600 VHF kan.
16 sekä rajoitetusti 2336, 2418 ja
4143,6 kHz jäänmurtajien keski-
näistä liikennettä varten.

Ylläolevien jaksoluukujen lisäksi
H 24 päivystys lähimmän rannik-
koradioaseman työskentelyjak-
soluvulla. Tämä varmistaa sen,
että maista tuleviin kutsuihin
vastataan välittömästi.

Toivomuksia:

Että suomalaiseen satamaan
matkalla oleva alus ilmoittaisi
ETA Ristna/Utö/Svenska Björn/
Understen jo Ölands Södra Grun-
din kohdalla. Ulkomaalaiset aluk-
set voivat käyttää 500, 2182 tai
4143,6 kHz, suomalaiset edellä-
mainittujen lisäksi 2336 kHz. Jää-
tiedoituksessa tulisi olla selvä
maininta siitä, mikä jäänmurtaja
avustaa milläkin alueella. Ellei
saapuvalla aluksella ole tietoa
tämästä, voi alus myös kutsua "Any
Finnish Icebreaker" OHMZ. Täl-
löin vastaa se jäänmurtaja, joka
kuulee alusta parhaiten ja välittää
tiedon ao. alueen jäänmurtajalle
sekä ilmoittaa mahdolliset kulku-
ohjeet.

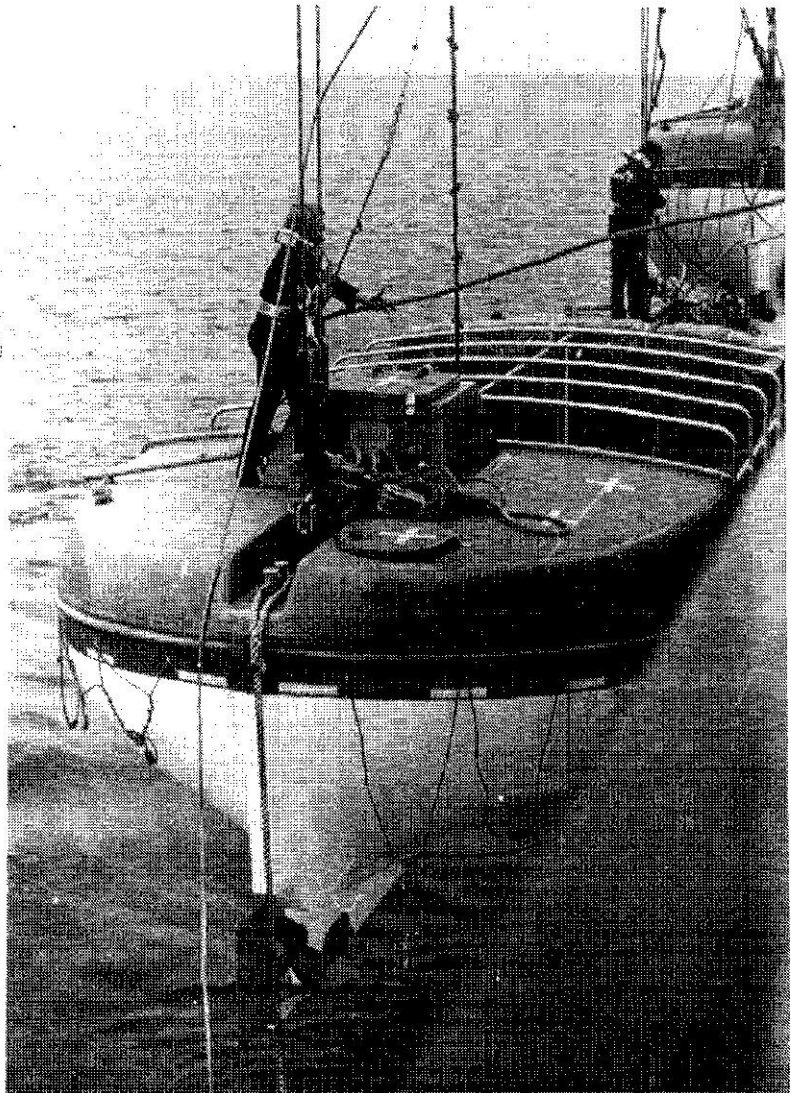
Huom! Kaikki jäänmurtajat ei-
vät jatkuvasti pysty päivystämään
4143,6 kHz koska riittävä määrä
vastaanottimia ei ole käytössä.

Matkustajien evakuointiharjoitus m/s Finlandialla

Matkustaja-aluksella on pidettävä meripelastusharjoitukset kerran viikossa. Ne sijoitetaan yleensä satama-ajoksi, eikä lyhyillä kansainvälisillä matkoilla, kuten Helsinki-Tukholma, matkustajien tarvitse osallistua niihin. M/s Finlandialla 24.8.81 merellä pidetty matkustajien evakuointiharjoitus oli siis poikkeus eikä sääntö, ja sitä seuraamaan olikin kutsuttu merenkulkualan lehtien edustajia. Harjoituksen järjestivät Effoa, Silja Line ja Suomen Merenkukuhallitus. Tarkoituksena oli tarkistaa aluksen evakuointijärjestelmä, kuten matkustajille etukäteen jaetussa tiedotteessa kerrottiin. Osallistuminen oli vapaaehtoista, ja matkustajille luvattiin esitellä varsinaisen harjoituksen jälkeen pelastuslautan laukaisu ja käyttö.

Finlandia lähti Helsingin Eteläsatamasta klo 18, ja itse harjoitus alkoi suunnitelmien mukaisesti klo 19 pelastusvenehälytyksellä eli vaimeahkolla summeriäänellä- ja kovaääniskuulutuksilla. Kansaa lappoi kansille veneiden ja lauttojen luo harmaaseen, hämärtymisaikaisessa olevaan tihkusateiseen iltailmaan. Pelastusliivejä löytyi kansilta selkeillä merkinnöillä varustetuista laatikoista. Lasten pelastusliivit olivat erillisissä laatikoissa. Melkoinen osa ulos saapuneista matkustajista puki liivit myös ylleen, joskin toisilla nauhat jäivät sitomatta tai löysiksi.

Itse seurasin 8. kannen pelastusasema numero 7 tapahtumia. Sen vene laskettiin reippaasti alas -noin 7-8 minuutissa- ja nostettiin yhtä reippaasti ylös. Matkustajia ei velvoitettu menemään veneeseen epäilemättä monien helpotukseksi. Laivan henkilökunta hallitsi hyvin tehtävänsä: venettä ei ilmeisesti laskettu vesille ensi kertaa. — Maritim Oy:n edustajien suorittama pelastuslautan laukaisu samalla 8. kannella sujui sekin yhtä ripeästi. Tavallisesti lauttoja ei voida harjoituksissa laukaista, koska niitä ei ole varattu ylimääräisiä. Niinpä Maritimin näytös oli varmasti tevetullut sekä matkustajille että laivan omalle väelle. Lauttaan olisi mahtunut 20 ihmistä, mutta sen vetoisuutta eivät - ehkä kehotusten puutteessa - matkustajat uskaltaneet ko-



Tämä Finlandian pelastusvene, johon mahtuu 150 ihmistä, laskettiin nopsasti veteen ja nostettiin yhtä reippaasti. (MP)

keilemaan. Lopuksi lautta keikautettiin ylösalaisin. Lautasta koko ajan kuulunut vihellys ihmetytti monia, mutta ammattikasvatushallituksesta mukana ollut Kari Lehtosalo selvitti sen tulevan kaasutäyteen lautan ylipaineventtiileistä ja kuuluvan asiaan.

Harjoitus kesti lautanlaukaisuihin n. puoli tuntia ja sujui nopeasti ja rutinoitusti. Sen jälkeen järjestäjät ja lehdistö koontuivat koko joukolle varsin ahtaaseen konferenssihuoneeseen jälkipuintia varten, joka jäi

valitettavan lyhyeksi. Finlandialla oli nimittäin kiire eteenpäin ja Tukholmaan haluamattomilla puolestaan taaksepäin eli varamaan paikat mkh:n pieneen paluveneeseen, jonka tuli viedä osanottajia takaisin Helsinkiin. Järjestäjät olivat nimittäin unohtaneet laskea Maritimin miehet mukaan paluuvahvuuteen. Näillähän tosin oli lautta, kuten eräs läsnäolijoista ytimekkäästi totesi: onneksi heidän ei kuitenkaan

tarvinnut siihen turvautua, eikä kenellekään tullut pakkomatkaa Tukholmaan, sillä ihmeesti veneeseen sentään mahtui väkeä.

Matkustajien kiinnostus vähäistä

Mkh:n toimistopäällikkö Heikki Valkonen totesi jälkeinpäin harjoituksen sujuneen suunnitelmien mukaan, mutta oli pettynyt matkustajien vähäiseen osallistumiseen. Laivan yhdeksästä sadasta matkustajasta arvioitiin nimittäin olleen mukana harjoituksessa hieman yli toistasataa. Määrä tuntuu kovin pieneltä, kun kyse on sentään matkustajien omasta hengestä ja turvallisuudesta, huomautti Valkonen. — Tähän matkustajien vähäiseen kiinnostukseen vaikutti varmasti osaltaan se, että laivan tavanomaiset palvelut, kuten diskot, ravintolat ym. toimivat normaalisti koko ajan.

keula-perä-suunnan merkintä käytävissä ja ikkunatomissa hyteissä olisi ehkä paikallaan, ettei tarvitsisi haikailla karttaa ja kompassia.

Hyttien ovissa on kaavakuva laivan pelastusasemista, niiden numerot ja sijaintipisteet eri kansilla sekä pelastusliivien pukemispaste. Viimeksi mainittu kuvallinen esitys on kuitenkin hieman epäselvä, ja kun liivilaatikot ovat kansilla, ei ovesta kiinteästi kyllöttävästä kyltistä ole sikälikään hyötyä. Pelastusohjeen keskellä olevasta suuresta numerosta puuttuu lisäksi merkintä siitä, mitä se tarkoittaa. Vaatii pientä aivotyötä, ennenkuin selviää, että kyse on asianomaisen hytin pelastusaseman numerosta, ellei systeemi muilta laivamatkoilta ole ennestään tuttu. Lyhintä tietä tai yleensäkin mitään tietä tälle tai muille pelastusasemille ei myöskään ole merkitty.

hätä- ja varauuskäyntien lukittuina pitämisen tarkoituksenmukaisuutta sietää harkita, sillä sata-massakin tai lähellä sitä voi sattua tulipalo tai törmäys, jolloin henkilökunta ei ehkä ehdi tulla avaamaan ovia tarpeeksi nopeasti.

Hälytysääni vaimea

Finlandian pelastusvenehälytyksen ääni oli niin vaimea ja kiltti summeriääni, ettei sitä juuri hälytykseksi voinut uskoa. Se jäisi varmasti huomaamatta esim. suihkussa olevalta markustajalta, iloiselta kannipääporukalta tai kiukkukohtauksen saaneen lapsen äidiltä, samoin diskossa tai ravintolassa viihtyviltä orkesterin jytäessä täysillä. Kuulutukset sen sijaan olivat suhteellisen voimakkaita, mutta yleisen mökän vallitessa ei niistäkään saa selvää varsinkaan tois- tai puolikielinen matkustaja. Tehoa pitäisikin saada lisää hälytyksiin ja kuulutuksiin, mielellään säädettävää siten, että ensin voi antaa keskivoimakkaan esivaroituksen ja sitten pitää saada kunnon hönkä päälle tarpeen mukaan.

Nämä epäkohdat on varmasti jo aiemmin tiedostettu laivalla ja varustamossa, ja parannusta lieenee odotettavissa ainakin hälytyksen voimakkuuteen.

Radioyhteydet toimivat...

Usein on meripelastusharjoitusten eräs heikko kohta ollut radio- ym. yhteyksien kitulaisuus. Tällä kertaa yhteydet toimivat: Finlandian vuorossa ollut kipinä Rolf Lindqvist jatkoi nimittäin rutiinityötään eli matkustajien puhelujen ja sähköiden välittämistä, sillä laivan kaikkien palvelujen oli päätetty antaa toimia normaalisti harjoituksen ajan. Erään yksittäiskommentin mukaan radiosähkötäjän ei tarvinnut osallistua harjoitukseen, koska hänen tuli upota laivan mukana tai ainakin jäädä viimeiseksi laivalle — tämä oli ilmeisesti ns. huuli. — Mkh:n Heikki Valkonen ei ollut etukäteen ollut tietoinen siitä, olisiko sähkötäjä mukana vai ei. Hänen mielestään radiosähkötäjän osallistuminen olisi ollut aiheellista.

Radioyhteydet laivan eri osien välillä harjoituksen aikana toimivat hyvin ainakin mkh:n osalta, sillä sen edustajilla oli mukana omat radiopuhelimet.

Harjoituksen aikana tarkkailtiin mm. matkustajien poistumisnopeutta hyteistä ym. tiloista ja todettiin, että 5-9 minuutissa oli moni osasto tyhjä. Sen sijaan matkustajien saapumista omalle



Maritim Oy:n miehet laukaisivat kannella pelastuslautan, joka on tarkoitettu 20 ihmiselle. Takana pelastusliivilaatikoita. (MP)

Kartta ja kompassi tarpeen

Tavallisen matkustajan kannalta Finlandia - kuten suuret hotellit yleensä — on sikäli harmillinen, että paikkoja ei ensikertalainen tahdo löytää millään, ei varsinkaan uloskäyntejä kansille ja pelastusasemille, portaakkoihin sijoitetuista laivan kaavakuvista huolimatta. Kapeissa, pitkissä käytävissä on sitä paitsi vaikea arvioida, onko menossa fööriin vai ahteriin päin vai kenties poikittaissuuntaan. Jonkinlainen

Mielestäni hyttien ovien ja muiden paikkojen vastaavat ohjeet tulisikin uusia selvemmiksi ja merkitä vaikkapa punaisella lyhin tie lautan tai veneen luokse. Lisäksi ohjeen tulisi olla irrotettavissa, jotta sen voisi ottaa mukaansa; todellisessa hätätilanteessa kun tупpaavat unohtumaan niin reitit kuin numerotkin. Tosin ahtaat käytävät pakottanevat tositalanteessa menemään sinne, mihin ihmisvirta vie. Mutta juuri siksi tulisikin edes lauman kellokkaalla olla oikea reitti selvillä. — Myös

pelastusasemalleen tai mahdollista eksymistä laivassa ei voitu kontrolloida. Se vaatisi eri tavoin suunnitellun harjoituksen, mutta olisi varmasti aiheellinen asia tutkia. Varsinkin tulipalossa ja/tai paniikin vallitessa matkustajien eksyminen laivan sokkeloihin on todennäköistä.

Meriturvallisuutta pidetään tärkeänä

Mm. tällaisten harjoitusten järjestäminen järkevissä rajoissa osoittavat, että suhtautuminen meriturvallisuuteen on muuttunut parempaan päin verrattuna esim. 1960-lukuun, jolloin matkustajalus saatettiin ottaa niin täyteen ihmisiä, ettei kaikille riittänyt edes vaivaista kokoonpantavaa kansi-tuolia, vaan osan piti seiso-maan väsyttyään istua tavaroineen portailla ja lattioilla. (Olisiko silloin löytynyt jokaiselle pelastusliivi??) Kun Finlandian pelastusharjoituksissa oli mukana Efoan ja Silja Linen johtajatasojen miehiä, varsinaisen meripäälyllystön ja mkh:n edustajien lisäksi, viittaa se siihen, että meriturvallisuutta pidetään siellä tärkeänä ja pyritään varautumaan merionnettomuuksiin sekä estämään niitä ennalta. Harjoitus ei liioin ollut ilmainen: jo pelkkien ylimääräisten polttoainekulujen mainittiin olevan n. 10000—15000 markkaa.



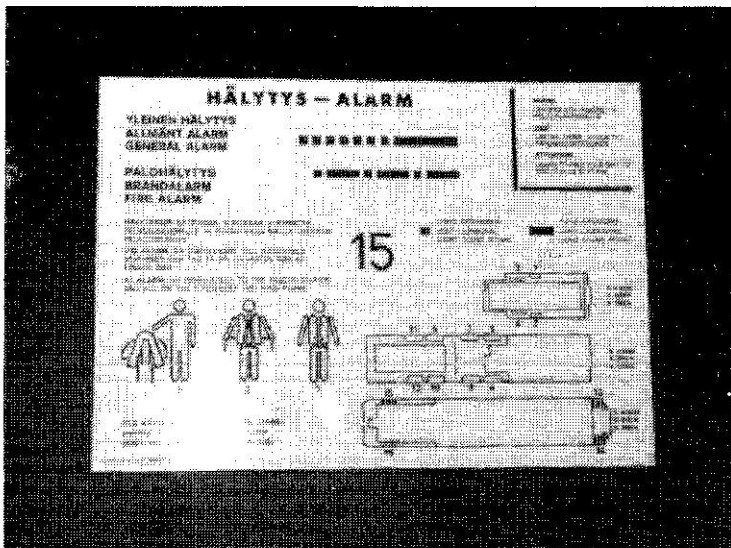
Heikki Valkonen (vas.) merenkulkuhallituksesta selvittelemässä ensivaikutelmiaan harjoituksen päätyttyä merenkulkualan lehtien edustalle. Mkh:n miehillä oli omat radiopuhelimet mukana. (MP)

Matkustaja avainasemassa

Yksittäistä matkustajaa ei aniharvoin kohdalle osuva pelastusharjoitus juuri viisastuta, ellei hän edes ota siihen osaa. Järkevintä olisi matkustajan oma-aloitteisesti tutkia jo matkan alussa ravintoloiden ja tuliaispullomyymälän sijainnin ohessa myös reitit pelastusveneille ja -lautoille sekä pelastusliivien sijainti ja kiinnitystapa. Silloin ehtisi laivan henkilökunta tositilanteessa auttaa lapsia, vanhuksia, liikuntavammaisia ja pikkulasten kanssa matkustavia, jotka eivät ennalta pysty tutustumaan pelastautumisteihin normaalioloissakaan. Kaikkia 2000 matkustajaa ei Finlandian 164 hengen henkilökunta nimittäin pysty auttamaan.

Miten sitten matkustajat saataisiin kiinnostumaan omasta turvallisuudestaan? Tällaisia harjoituksia on varmasti syytä järjestää jatkossakin, ja matkustajien osuutta niihin lisätä mahdollisuuksien mukaan. Keppinä voisivat lisäksi toimia huomiota herättävät kehotuskyltit näkyvillä paikoilla, porkkanana vaikkapa suunnistuskilpailut, joissa rasteina ovat pelastusasemat...

MP



Hyttien ovissa on hälytysohje. Pelastusliivien pukemiskuva ei ole niitä selvimpiä. Pääsyteitä pelastusasemille ei ole merkitty. Numeron merkitys on pääteltävä kuvasta. (MP)



weather for sipping 1700 gmt
warning: no spirits available
until morning in taxfree
shop forecast visibility good
at first, later foggy

KEIMOLAN KUULUMISIA

Apu uudistuu

Helsinki-radion laivoille tarjoama apu viestin välityksessä on uudistunut telexin ARQ päivystyksellä, mutta siitä tietävästi kertoo Eikka itse. Alussa tietysti systeemi hioutuu, suurin haittahan meillä on lähetinten yhteiskäyttö moneen tarkoitukseen. Oma ensi havaintoni on, että enemmänkin voitaisiin sanomia systeemin kautta lähettää ja että oppi sanomien lävistyksistä alkaa olla mennyt kiitettävästi perille. Oma toivomus on koko ajan ollut myös selkeän lähiliikenteen vaihtoehdon mukaanottaminen, ts 2 MHz. Tämä myös toteutuu, vaikka hakijaan kytkettynä aiheuttaakin omia ongelmia.

Apu uudistuu, 2

OHG yypeilee nyt 2182/500 alarmeillaan sekä automaattisesti käynnistyvällä kasettidekillään. Samalla SP:n ajan arvostus on teknisin ratkaisuin saatu paremmaksi.

Sondbyn pistevastaanottimet on uusittu ja tuloksena suurempi valikoima taajuuksia, mm kaikki CW-upit 500 kHz alueella. Käyttömukavuutta on erityisesti parantanut 10 ja 20 dB vaimennusmahdollisuus vastaanottimien suurtaajuusvahvistuksessa. Entisissä säätöä ei ollut tuloksena liiallisen herkkyyden aiheuttamaa purinaa sekä ilmastohäiriöiden aikana tason rajua vaihtelua. Kiitos.

Puhelunvälitys

Puheluja on ilo välittää, kun homma käy. Välillä se kuitenkin menee räpeltämiseksi ja käytännöstä tulee mieleen lähinnä seuraavat hankaluudet.

- Hidas puhelun kytkentä laivan verkossa.
- Edellinen yhdistyneenä kiertovonkunaan kytkennän aikana.
- Kierto puhelun aikana.
- Riittämätön taso.
- Rutinat ja duplexvaikeudet.

Puhelunvälitys, 2

Crossband puhelut alkavat olla harvinaisia poikkeuksia, mutta muuten kehitys ei aina ole ollut välttämättä eteenpäin. On puhelunvälitysyksiköitä, joissa alanumero soi alle viiden sekunnin kytkentään ryhtymisestä ja kytkentä vaatii vain yhden nupin käännön. Jonka voi tehdä jo ennen alanumeron vastausta. (Vanhassa kunnan Enskerissä, vaikka). On myös laivoja joissa parhaalla tahdollakaan ei samaa voi tehdä juuri alle puolen minuutin, joissa kytkentä vaatii monivaiheisen tempusarjan (en viitsi nimetä). Samassa yhteydessä rannikkoaseman laitteissa jo välitysasennossa oleva puhelu joutuu "roikkumaan ilmaan" aiheuttaen valtavan kierron.

Puhelunvälitys, 3

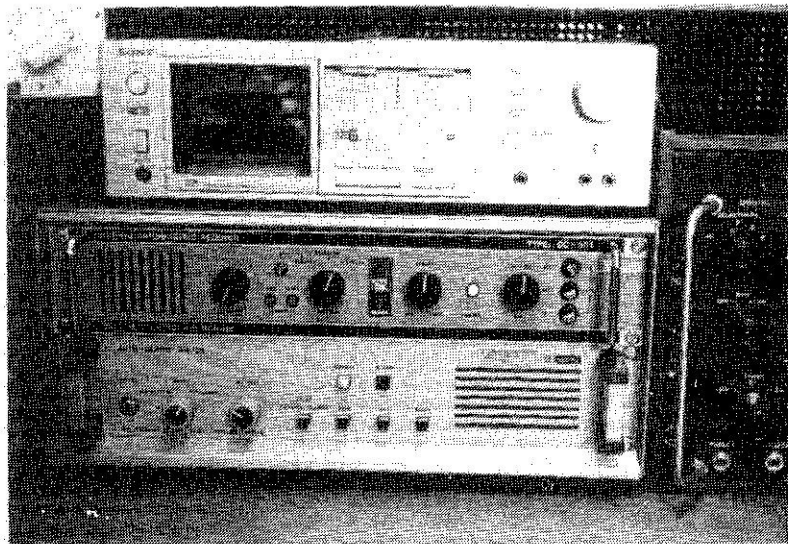
Laivassa on se järjestelmä mikä siellä on, joten lähinnä uusia asennettaessa olisi oltava tarkkana, ettei hyväksy mitä systeemiä tahansa. Mutta jos puhelut välityslaitteen takia jatkuvasti kiertävät taikka ovat voimakkuustasoltaan heikot, homma on kyllä hoidettava kuntoon jälkikäteenkin. Periaatteena on oltava, että puhelu moduloi lähettimen täyteen määrään ja kiertämättä. On-

nistuu kyllä. Eikä saa silti ylimoduloida. Lähettimen ohjekirjaa opiskelemalla pääsee viikossa selvytyteen, saadaanko puhelun aikana kilowatti peppiä vai ei.

Osa puheluista rutisee. Sen tulisi kertoa kipinälle, että on aika tarkistaa antennit perinpohjin. Antennissa ei saa olla ainoatakaan löysää liitosta tai sakkelia, eikä katkenneita säikeitä antennivaijerissa. Eikä tutkimusta tule tehdä silmämäärin vaan kiitettävä myös sinne piiskan juurelle asia varmistamaan. Eikä riitä, että lähetinantennit tutkitaan, vaan myös vastaanottoantennit liitännäboksineen ja maadotuksineen. Kaapelitukan puuttuessa voi kaapeleiden kuntoa arvioida hyvällä ohmimittarilla, niin että myös kaapelin vaippa on vailla korroosiovaurioita.

Eikä riitä tämäkään, vaan myös lähetinantennin ympäristö on tutkittava, ettei siellä ole irtonaista roinaa, joihin lähettimen voimakas kenttä indusoi jännitteitä. Privaattiantenneihin on syytä suhtautua kriittisesti, etenkin jos ne sijaitsevat siellä lähistöllä. Ainakin niiden tulisi olla kunnolla eristettyjä ja vailla liitoksia.

Jos tarkistuksessa havaitsit uusimisen tarvetta, vältä liitoksia antennivaijerissa, jos se suinkin



OHG:n "stereot". Sonyn kaksikanava dekki TC-K5511 kytketty automaattisesti nauhoittamaan kun alarmi käy joko 2182:lla tai 500:lla, tallentaen mahdollisen hätäliikenteen eetteristä ja paikallisphonesta. (EH)

on mahdollista. Älä hyväksy ohut-säikeistä antennivaijeria, se voi syöpyä jo puolessa vuodessa kelvottomaksi. Sen säikeet katkeilevat nopeasti vaikeissa meri-olosuhteissa. Käytä reippaasti ylimitotettuja eristimiä, mielellään sileätä tankoa joka ei kerää nokea ja suolaa.

Puhelunvälitys, 4

Vertaa saatko yhtä hyviä puheluja kuin naapurilaiva samalta alueelta ja tee tarvittavat johtopäätökset. Jos vastaanottimesi vaatii joka kerran virityksen antamista rannikkoasemalta, tee kii-reesti perusteltu hankinta-aloite uudesta vastaanottimesta. Ja hoi-da vastaanottimesi kalibrointi niin että taajuudet tulevat paikoilleen miettimättä.

Käytä myös kriittistä silmää radioaseman sisällä, vrt aiempaa juttua RS:n palstoilla, joissa RF luikerteli sisään paneeliin käsipuhelimen johdosta.

Näistä toimista kiitän etukäteen paitsi meidän, myös "next in turn" laivan puolesta.

Valvontaa VHF

Rannikkoradioasema valvoo liikennekuria alueellaan, tarvittaessa huomautuksin ja raportein. Käytännössä Keimolan korvessa voi valvoa vain kanavan 16 ja omien duplexkanavien liikennettä, koska minkäänlaista tarkkailu-vastaanotinta ei ole VHF:llä. Eräillä muilla asemilla kyllä.

Enemmän kuin liikennekurin valvontaa haittaa puute kuitenkin turvallisuusliikenteen seurantaa. Etenkin erilaisissa epävarmuustilanteissa, joissa kyllä kanavalla 16 kuulee, että jotain on tekeillä, mutta kun hyvän kurin ansiosta liikenne siirtyy työskentelytaasille, ei pysy tilanteen tasalla. Niinkin, että hädän ollessa jo tosiasia siirrytään sivulle kun osapuolten ajan tasalla pysymiseksi liikenne olisi käytävä kanavalla 16. Samoin erilaisten meripelastusharjoitusten seuraaminen on täysin mahdotonta, vaikka rutiinin seuranta olisi rannikkoaseman sähköttäjälle tuiki tarpeen.

Palkannimistö

Toistuvasti erilaisissa "red rocks" tapauksissa ja vastaavissa on ollut haittana paikanmäärityksen laatu. Eli että paikka josta suunta ilmoitetaan, on useimmille outo ja edellyttää tutkimista kartalta. Olisiko ajateltavissa, että merenkulkuoppilaitoksissa valittaisiin Suomen rannikolta tietty

määrä, mahdollisimman suppea, pisteitä, joista paikat ensisijaisesti määritettäisiin. Nimistö painettaisiin rannikon mukaiseen järjestykseen ja jaettaisiin opiksi ao kuoluissa, rannikkoasemilla ja rannikkovartiostoilla. Paitsi turvallisuusliikenteessä olisi liikenteen ohjauksessakin vaikkapa kanavalla 16 parempi vastaus lähellä isoa majakkaa kuin pientä luotoa. Meillähän nuo meren saarien nimet eivät ole päivystäjille samalla lailla tuttuja kuin vaikka naapuriasemillamme.

Kuka hengittää?

Kun meilläkin on OHG:n käytössä MF:n lisäksi kaksi VHF kanavaa, tulee entistä useammin tilanne, että alus kuullaan, mutta sille ei ehditä vastata. Kutsuvalle olisi kuitenkin hyväksi tieto, että se on aseman kuuluvuusalueella ja että sen lähetin toimii normaalisti. Ongelma on varmaan hankalampi esimerkiksi naapurimme Hangon alueella, joissa valintamahdollisuuksia on useita, samallakin alueella.

Ehdotan, että kun rannikkoaseman kohinasalpa aukeaa kantoaallon vaikutuksesta, se automaattisesti käynnistää lähetimen esimerkiksi sekunnin ajaksi antaen samalla äänimerkin. Tällä välttäisimme turhan kanavalla toiselle hyppelyn ja antaisimme etenkin kokemattomalle käyttäjälle turvallisuuden tunnetta. Emme kuitenkaan tulkitseisi sitä kutsun rekisteröimiseksi, koska käytäntö on ainakin meillä osoittanut, että suuri osa pelkän kantoaallon aiheuttamista valomerkkihälyksistä on virheellisiä, mm kanavien keskinäisistä häiriöistä johtuvia.

Vastaavatyypisiä ratkaisuja meilläkin varmasti on harkittu, miksi ei toteutettu, en tiedä. Maailmalla on systeemejä monenlaisia, esimerkkinä vaikkapa Capetown Radio, joka selvällä engelskalla antaa aseman identifioinnin vastauksena kutsun, niin että operaattoria odotellessa tietää rannan olevan riittävän lähellä. Eihän kanavalle kantoaallor tarvitse silti makaamaan jäädä.

Liikenteen ohjaus

Palautan saamani pallon takaisin Masalle ja muille ja yhden pääosin Masan mielipiteisiin. Samalla käytän tilaisuutta hyväkseni ja totean että ei ARQ päivystys ole ainoa asia, jossa olemme ainakin viisi vuotta myöhässä. Kun itse sen start-ARQ napin takana tuli kuudetta vuotta istuttua, osaa kyllä aavistella, mikä voisi olla se

minuuttien määrä, 46 mk 20 p, joka kuluneina vuosina on menetetty niin kotimaista kuin ulkomaistakin liikennettä köyhän miehen poliitiikan ansiosta. Vain yhdenkin taajuusparin ARQ valmius, vaikkapa ilman suoraa edelleenkytkentämahdollisuuttakin olisi varmasti tuonut melkoisen summan lisää laskutukseen. Meillä kotimaisiltakin lienee mainitusta syystä mennyt minuutti poikineen kalliimmalla taksalla PCH:n, GKE:n tai vaikkapa FFI:n tilastoihin. Ulkolaisiakin varmaan olisi ollut tyrkyllä, muuta tuskin käyttävät kiertotietä OFJ:n kautta jos naapurimaahan pääsee suoraan.

Mutta ei se ollut otsikon asia, vaan liikenteen ohjaus. Niin vain on, että meiltä puuttuu liikenteen ohjaus järjestelmän. Ei ole siis virkapallia, jolta systemaattisesti vastaanotettaisiin maista tuleva liikenne, liitettäisiin siihen TR-kortiston tieto, tutkittaisiin laivan laitteet luetteloista, annettaisiin selektiivikutsut tarveharkintaa käyttäen. Ei ole peruutusta lukuunottamatta viivästyneen liikenteen seurantaa tekevää rutiinia. Päivystäjän liikenneluettelosta ei käy ilmi onko msg orderi vai ei (taikka qtc toivomus vaiko kiireellinen yhteyspyyntö), eikä esimerkiksi tietoa että laivan liikennealue poikkeaa totutusta. Taikka ulkomaisen aluksen radiovarustusta. En väitä, etteikö näitä muun työn salliessa tutkittaisi, mutta systeemi ja laitteet puuttuvat. Eräs naapurimaa mainostaa kalleilla ilmoituksilla laitteitaan ja automaattejaan, vaikka ei kerrokaan, miksi verraten suuri prosentti ei mene läpi automaattisella teleksillä vuorokauden kuluessa. Tieto, joka eniten kiinnostaisi. Meillä päivystäjä nuolee kieli karheana liimanauhaa listalle miettien ehkä että kun isät, niin pojatkin.

Mutta Masa, meillä on OFJ:n hakija tositehokas useimpiin muihin verrattuna niin että tuskin enää usein tarvitsee tuntikausia kutsua niinkuin ennen. Joten ollaan vaan oman aseman käyttäjiä syteen ja saveen.

Propagation

Laitoksemme julkaisee kuu-kausittain kenttävoimakkuusennusteita. Laivoille niistä ei ole suoraa hyötyä, koska laivoille niitä ei lähetetä. Käytännössä laivasähköttäjälle muodostuu laivan liikkeessa pikkuhiljaa kuva keliön aukioloista vahtiin osuvien tuntien aikana.