



Radiohallinto



Vehoniemellä oli auton luovutustilaisuus ja tietenkin valokuvan oton paikka. Kuvassa Vehoniemen Automuseon johtaja Aki Suutarinen, radiotarkkailukeskuksen päällikkö Petteri Jokela, kirjoituksen laatija Tuure Ikäheimonen ja tietenkin jutun pääesine autovanhus AFA - 13.

AFA - 13 museoon

AFA - 13. – Tosiaan, vanhanmallinen, mustalla pohjalla ja valkoisilla kirjaimilla ja numeroilla varustettu rekisteri. Siinä se on. Iäkkään Ford Transitin nokalla valkoisessa puskurissa kiinni oleva rekisterikilpi. Muutoin auto on harmaa, murikka-mainen, paripyöräversio ja korotetulla korilla varustettu auto. Nykyisin autovanhus. Jo eläkkeellä, museoissä oleva kulkuneuvo. Ja nyt, kuinkas muuten, tietenkin matkalla vanhainkotiin, eläkepäivien viettoon.

Tämä tapahtui kuluvan vuoden helmikuun ensimmäisenä päivänä. Siis auton luovutus Vehoniemen Automuseoon. Aamulla kahdeksan jälkeen lähdimme Petteri Jokelan kanssa Ruoholahdesta kohti Pälkänettä, jossa automuseo sijaitsee. Keli oli kuiva ja aurinkoinen. Aamukahvilla poikettiin Keimolan huoltoasemalla. Siellä auto myös tankattiin, viimeistä kertaa Telehallintokeskuksen laskuun. Matka jatkui ongelmitta tarkkailuauton vetäessä kahden auton letkaa kohti Pälkänettä. Petteri ajoi saattoautoa, minä autovanhusta. Vauhtia pidettiin noin 80 km/t, eikä yhtään enempää.

Huimempi vauhti olisi nostanut metelin museoauton sisällä kohtuuttomaksi, nytkään ei radion kuuntelu enää onnistunut. Olimme Petterin kanssa varautuneet radiopuhelimen mahdollisten ongelmien yllättäessä. Niitä kuitenkin matkalla välttyttiin.

Olisi varmaan syytä tässä vaiheessa kertoa hieman auton kunniakkaasta menneisyydestä.

Auton erikoisuuksia

AFA - 13, Ford Transit 130 - DAN - VAN / 3000. Posti- ja Lennätinlaitoksen Helsingin Autovarikon numeron T-70139 auto oli saanut valmistusvuoden perusteella. Numeroa ei kuitenkaan maalattu oviin niin kuin se tehtiin muihin vastaaviin lennätinlaitoksen autoihin. Numero kertoi hankintavuoden olleen 1970 ja järjestysnumeron 139. Radiotarkkailukeskuksessa, jonka käyttöön auto osoitettiin, auto ristittiin Kakkos-autoksi, lyhemmin vain Kakkoseksi. Auto ja sen "sisarauto", T-70138, Ykkös-auto tai lyhemmin vain Ykkönen, rakennettiin Posti- ja Lennätinlaitoksen Helsingin autovarikolla.

Vanhoista papereista käy ilmi,

että autojen suunnittelussa on ollut mukana edesmennyt Telehallintokeskuksen radiohallinnon johtaja **Jorma Karjalainen**, silloisen PLH:n radiolaboratorion tekkariharjoittelija. Autojen useissa sähkö- ja rakennekuissa on suunnittelijana ollut J.K. "Sisarautosta", T - 70138, Ykkösestä, varustettiin häiriönselvitysauto ja Kakkosesta suuntimoauto.

Autoon asennettiin HF-suuntimo

Suuntimoauto varustettiin putki-käyttöisellä HF-suuntimolla, jonka taajuusalue oli kahdella vaihtoyksikköetupäällä varustettuna 10 kHz – 30 MHz. Antennina suuntimolla oli auton katolle sijoitettu neljän ristikkäisen ferriittisauvan muodostama kokonaisuus. Antenni oli suojattu radomilla ja pressulla.

Auton varustelu

Vastaanottimia oli yksi tai kaksi, tilanteen mukaan. Niistä toisen taajuusalue oli sama kuin suuntimon. Lisäksi autossa oli aseteltavissa oleva taajuusstandardi. Aikana jolloin ei vielä ollut yleisiä matkaviestinverkkoja, ei edes ARP-verkkoa,



HF-suuntimo.

yhteyksiä varten oli hankittu HF-tukiasema ja kaksi ajoneuvoasemaa. Ajoneuvoasemalla pidettiin yhteyttä autosta tukikohtaan, toiseen autoon tai myöhemmin valmistuneeseen Jokioisten tarkkailuasemaan. Autossa oli käytettävissä myös LA-puhelin.

Auto oli varustettu kaksin akkujärjestelmin, toinen ajoneuvoa varten ja toinen mittalaitteita varten. Mittalaitteakusto syötti mittalaitteita joko suoraan tai vaihtosuuntaajan kautta normaalilla 220 V vaihtosähköllä. Vaihtosuuntaaja oli sveitsiläistä laatutyötä, tarkoitettu panssarivaununkäyttöön, kuten mainoksessa kerrottiin, ja painoi kuin synti – ynnä vei sähköä enemmän kuin pienen kylän puimakoneet yhteensä. Eipä siis ihme, että mittalaitteakuston varaus ei riittänyt kovin pitkään vaihtosähkön tuottoon, vaikka sen kapasiteetti oli huimat 110 Ah. Tämän takia auto oli varustettu vielä polttomoottorikäyttöisellä generaattorilla, ”agregaatilla”, jolla voitiin ladata akkuja tai käyttää suoraan siitä saatavaa vaihtovirtaa. Auton omalla laturilla voitiin myös ladata akkuja auton moottorin ollessa käynnissä.

Tarvittavia antenneja, niin HF-käyttöön kuin LA:n kuunteluun ja muuhun mahdolliseen käyttöön, oli käytettävissä tilanteen mukaan. Sen aikaisen tekniikan suomissa puitteisista autosta voidaan sanoa: hyvin varustettu liikkuva kuuntelu- ja suuntimoyksikkö.

Katsastus vain Tampereella

Auton katsastaminen oli myös alkuun ongelmallista: se onnistui vain Tampereella. Helsingin katsastusasema ei jostakin syystä voinut hyväksyä autoa erikoisajoneuvoksi.

Suuntimolaitteen kalibrointi

Auton suuntimolaitteet kalibroitiin kerran vuodessa, silloin kun auto oli vielä uusi. Tämä tapahtui Jokioisen tarkkailuasemalla tarkoitusta varten tehdyllä lavetilla. Lavetti oli vahvoista lankuista tehty, pyörillä varustettu ja ihmisvoimalla pyöriteltävissä oleva versio.

Kalibrointia varten auto ajettiin lavetille. Läheiselle pellolle pystytettiin tilapäinen radioasema, joka lähetti kantoaaltoa. Auton suuntimolla suunnittiin aseman sijainti ja verrattiin sitä kartan ja auton suunnan avulla saatuun suuntaan. Auton suuntaa muutettiin 10 astetta ja suunnittiin uudelleen. Näin käytiin läpi koko ympyrä. Samanlainen mittaus suoritettiin usealla eri taajuudella.

Auto mukana piraattijahdeissa

Kakkosen käyttö oli osittain samanlaista kuin sen ”sisarauton” Ykkösen. Sitä käytettiin myös häiriöiden selvittelyyn, kun tarvittiin kahta autoa samanaikaisesti. Auton suuntimoa käytettiin myös HF-alu-

een radiohäiriöiden selvittämiseen ja suuntimiseen. Varsinaisen tehtävänä auto suoritti piraattirintamalla olleen suuntimona metsästettäessä merirosvoradioasemia – tai ainakin me, auton silloiset käyttäjät, tahdomme asian näin muistaa.

Salaisia papereita

Tähän auton käyttöön piraattiasemien suuntimisessa liittyy vielä eräs aikanaan hyvin salaisena pidetty seikka. Autolle oli silloinen autorekisterikeskus myöntänyt kaksoisrekisteriotteella vaihtoehtoiset rekisterikilvet, kahdeksan paria, eri lääneihin. Aikoinaan PLH:n radio-osaston päälliköt olivat päätyneet tähän ratkaisuun auton alkuperän häivyttämiseksi suuntimistilanteissa. Olihan näitä autoja Suomessa vain yksi, eikä piraattien tarvinnut sitä välttämättä tietää.

Rekisterikilvet vaihdettiin piilossa

Piraattiyrittäjien keskuudessa yritettiin saada näyttämään siltä, että autoja oli useita, ja että ne lähtivät liikenteeseen milloin Helsingistä, milloin Turusta tai Tampereelta jne. Tämä puolestaan johti siihen tilanteeseen, että Helsingistä lähtiesämme, joka oli auton ainoa oikea sijoituspaikka, Kehä 3:n ylityksen jälkeen oli ruvettava katselemaan sopivaa sivutietä, josta auton voisi ajaa johonkin pusikkoon rekisterikilpien vaihtoa varten. Tässä oli oltava varovainen, sillä rekisterikilpien oli oltava yhtäläisesti kuraiset kuin auton muukin keula tai perä.

Päälliköt laskivat, että jos piraatteilla on jonkinlainen varmistus Helsingin ulosmenoteillä, niin se on oltava Kehä 3:lla tai sen sisäpuolella. Edellisestä johtuen auton helsinkiläisyys häviää rekisterikilpien



Autolla oli eri lääneihin kahdeksan paria vaihtoehtoisia rekisterikilpiä, joilla pystyttiin häivyttämään auton alkuperä.

vaihdon myötä, kun se tehdään ohjeiden mukaan oikeassa paikassa, Kehä 3:n ulkopuolella.

Jälkeenpäin on käynyt ilmi, että vain joillakin poliisin yksiköillä ja radiotarkkailukeskuksella on ollut käytössä edellä kuvattuja vaihtokilpiä ajoneuvoja ja niistä on pidetty erillistä käsikortistoa autorekisterikeskuksessa. Nykyään tämä ei Ajoneuvohallintokeskuksen (entinen autorekisterikeskus) mukaan enää ole mahdollista.

Piraattiasemien metsästystä: Pieni selostus tyypillisestä piraattikeikasta joskus 70 - 80 -lukujen vaihteessa eteläisessä Suomessa

Alkavalla viikolla, ennen tulevaa keikkaa, radiotarkkailukeskuksessa käytiin läpi edellisen viikonlopun piraattikeikan tulokset. Arvioitiin tuleeko piraatti tai piraatit ääneen seuraavana viikonloppuna ja kuka

olisi halukas uhraamaan vapaa-aikansa keikalle.

Kiivaimpana piraattiaikana ei ollut ongelmaa päättää, mahtaisivatko piraatit olla äänessä: niitä oli bandilla joka viikonloppu useita, parhaimpana jopa kymmenkunta kappaletta kaksituntisen kuuntelujakson aikana.

Halukkaista osallistujista ei tavallisesti ollut pulaa, vaikka vakio taistelupari, Ikäheimonen & Salmio, tavallisimmin reissuun lähti. Siihen aikaan vielä intoa riitti uhrata viikonloput toinen toisensa perään piraattikeikalle, ehkei vähiten houkuttimena ollut silloinen kohtalainen rahallinen viikonlopun työn korvaus.

Kuuntelupaikan valinta, paremmin kuuntelukunnan valinta, tuotti joskus päänvaivaa. "Viimeksi oltiin tuolla ja piraatti oli todennäköisesti tuolla. Tällä paikkakunnalla ei olla oltu vielä koskaan, mutta siitä suunnasta ei suuntimahavaintojakaan vielä ole, joten mennään... tuonne."

Jos ei oltu varmoja mahdollisesta kuuntelupaikasta, tehtiin usein valinta "hatusta vetäen", tosin pyrittiin sulkemaan pois epätodennäköiset paikat.

Salattu koodikieli liiankin hyvin salattua

Yksipäiväiselle keikalle lähdettiin ajoissa lauantaiamuna Helsin-



Rekisterikilpien vaihto piraattiasemametsästystä varten. Kuva vuodelta 1979

gistä varustautuneena asianomaisin kartoin, kompassin, viranomaisten puhelinnumeroin ja koodikielisin puhelinnumeroin yhteydenpitoa varten Jokioisiin (silloin, kun Jokioisten tarkkailuaseman suuntimo oli jo toimintakunnossa).

Tämä koodikieli oli joskus niin hyvin salattua, ettemme me saaneet siitä tositilanteesta selvää, vaikka oli koodiavain nenän edessä paperilla.

Monesti Jokioisten antama viesti oli sellainen, ettei se olisi kuitenkaan meitä auttanut, joten kuittasimme viestin ja jatkoimme työtämme kertomatta, ettei ymmärretty koodin sanomaa täysin.

Kehä 3:n ylitys tapahtui päytillessä risteysalueen lähistöllä olevia ajoneuvoja ja niissä mahdollisesti olevia LA-antenneja. LA-antenni oli ainoa vakavasti otettava vihje mahdollisista tarkkailijoista. Matka-järjestyksessä seuraava toimenpide oli rekisterikilpien vaihto. Suosituin vaihdokas oli TPC-98.

Kuuntelupaikka valittiin huolella

Matkan kestäessä pari kolme tuntia poikkesimme kahville johonkin hyväksi havaittuun halpaan kahvipaikkaan. Ajettaessa taukopaikan pihalle vilkaisu ympärille, jottei meitä kenties siellä tunnistettaisi; ainahan voi paikallisilla olla urkki-joita matkan varrella.

Varsinaisen kuuntelupaikan valinta tehtiin mahdollisuuksien mukaan etukäteissuunnitelman pohjalta. Kuitenkin paikalliset olosuhteet määräsivät lopullisen fyysisen paikan valinnan. Auto tuli sijoittaa piiloon, keula tulosuuntaan. Mahdollisimman lähelle suurempaa tietä, jotta tilanteen niin vaatiessa voisimme helposti irtaantua ajoon. Autoa ei saisi kuitenkaan nähdä tällaiselle tielle, mihinkään kohtaan. Pitävä metsätien pohja oli aika hyvä ratkaisu. Maastokohdan tuli olla HF-kuunteluun sopiva. Antennin sijoitusta varten oli oltava puita sopivasti

auton lähellä. Asutusta ei saanut olla lähistöllä, jottei uteliaita ilmaantuisi pilaamaan kuuntelutapahtuman rauhaa.

Kuunteluaseman antennin virittäminen

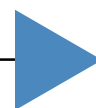
Sopivan paikan autolle löydyttyä viriteltiin kuunteluasema toimintavalmiiksi. Ensinnä vedettiin lanka-antenni paikoilleen. Tämä tapahtui varustamalla lanka-antennin toinen vapaa pää peukalonmittaisella lyijypainolla ja sinkoamalla paino perässä seuraavine lankoineen sopivalla korkeudella olevan puunoksan yli. Sinkoaminen tapahtui joko painoa heittämällä tai ampumalla se tarkoitusta varten tehdyillä ritsoilla.

Usein kuitenkin sattui, että menetimme painon kun lanka tarttui oksaan ja kiepahti vauhdilla muuttaman kierroksen sen ympäri. Jos paino ei riuhautunut irti langasta äkkipysähdyksen johdosta, se irtosi viimeistään silloin, kun lankaa kiskottiin alas puusta aseman purkuvaiheessa. Monasti haaskeltiin painoa maastosta, jos langan ensiviritelmä ei ollut onnistunut.

Nyt kun langan toinen pää oli saatu riittävän etäälle ja korkealle, kytkettiin langan toinen pää auton kyljessä olevan liittimen kautta vastaanottimelle. Antenni oli valmis. Varmistettiin vielä, että auto oli lähtövalmis "häätätilanteen" varalta. Lanka tulitaisiin kiskaisemaan irti autosta ja jättämään sijoilleensa lähdeäessä pikaisesti liikkeelle.



Lanka-antennin asentamista oksistoon. Auto on ajettu keula tulosuuntaan mahdollisen äkkilähdön varalta.





Lanka-antennin toinen pää kytkettiin vastaanottimelle auton kyljessä olevan liittimen kautta. Antenni oli valmis käyttöön. Kuva vuodelta 1979.

Piraattiasemat varmimmin taajuus- della 6225...6244 kHz

Sisätöiden valmistelu alkoi ottamalla esille kaikki matkalle varattu materiaali: kartat, kompassi, suuntalevy ja kuunteluraporttikaavakkeet, täyttämättömät ja edellisiltä viikonlopuilta jo täytetyt.

Kartasta varmistettiin, missä tarkasti katsoen oltiin. Kompassilla selvitetiin auton tarkka suunta. Suuntalevyä hyväksi käyttäen arvioitiin, mistä suunnasta lähetys saattaisi tulla, jos olimme arvanneet osapuilemme oikean piraattiaseman lähetyspaikan.

Vastaanotin viritettiin todennäköiselle lähetystaajuudelle ja testattiin vastaanottojärjestelmän toimivuus silloisen neuvostoliittolaisen pohjoisen majakan signaalilla 6244 kHz. Majakka lähetti uuta (U).

Testattiin suuntimon toiminta ja kokeiltiin saataisiinko suuntaa majakalle tai Porin lyhytaaltoasemalle 6120 kHz. Asetettiin auton suunta suuntimon suuntakehille,

jotta suuntimatilanteessa oli mahdollisuus saada suuntimolta heti oikea suunta.

Katsottiin ARP-puhelimelle oikea kutsukanava, jos sellainen jo paikkakunnalla oli käytettävissä.

Kaiken tultua tarkistetuksi asetettiin vastaanotin akkukäytölle, mikäli mahdollista, ja halutulle taajuudelle, joka oli varmimmin välillä 6225...6244 kHz. 6233 kHz oli hyvä arvaus määrättyjä piraattiasemia ajatellen. Muutamia senaikaisia piraattiasemia olivat mm. Radio Bristol, Radio Sylvania, Radio Boston, Radio Meteor ja Radio Sound of Finland, vain muutamia kotimaisia asemia mainitakseni.

Vastaanotin laitettiin joko kuuntelemaan kohinaa tai beat-toimintoon. Beat-toiminnossa vastaanotimen saadessa signaalia alkaa vastaanotin vinkumaan beat- ja vastaanotetun kantoaallon taajuuden välisellä korvin kuultavalla erotajuudella. Tämä tapahtuu, kun piraattiasema laittaa laitteidensa tehot päälle ja alkaa viritellä lopullista lähetintaajuutta kohdalleen.

Sitten vain odotellaan. Tavallisimmin kello oli tähän aikaan lauantaina tai sunnuntaina puolen yhdenoista maissa aamupäivällä.

Ensimmäiset asemat aloittivat lähetyksensä

Yleensä oli aikaa ja myös järkevää tutustua hieman ympäristöön sekä syödä eväät, ennen kuin mahdollisesti alkoi jotain tapahtua.

Kello yhteentoista piti kaiken olla valmista, sillä kokemuksen mukaan silloin ensimmäiset asemat tulivat ääneen eli aloittivat lähetyksensä. Mainitusta ajankohdasta muutama tunti eteenpäin oli parasta lähetysaikaa, koska Kauko-Idän kaupalliset asemat eivät vielä häirinneet vastaanottoa.

Luettiin Tekniikan Maailmaa tai otettiin pienet tirsat koko ajan alitajuisesti seuraten vastaanottimen käyttäytymistä.

Kohina katosi - alkoi tapahtua

Sitten tapahtui! Tavallisimmin vastaanotin hiljeni, kohina katosi kun kantoaalto kytkettiin jossakin päälle. Jos paikka oli lähellä, oli hiljentyminen totaalista ja vastaanottimen kentänvoimakkuusmittari näytti suuria lukemia.

Jos asema ei ollut lähitienoilla, kantoaalto oli kohinansekaista ja mittari tuskin näytti mitään. Mikäli vastaanotin oli beatillä, alkoi voimakas vinkuna herättäen varmasti tirsan ottajat. Vinkunan voimakkuus kertoi heti aseman suhteellisen etäisyyden.

Mikäli me autossa emme kuulleet mitään, saattoi ARP-puhelin havahduttaa meidät. Jokioinen ilmoitti soittopyynnöstä määrättyltä henkilöltä, määrättyyn numeroon.

Tämä piti sisällään Jokioisten kuuleman aseman taajuuden, voimakkuuden ja suunnan, jonka asema oli sille suuntimolla saanut. Jos itse emme kyseistä asemaa riittävän hyvin kuulleet, emme tehneet asialle mitään. Odottelu jatkui. Pidimme havainnoista pöytäkirjaa raportointikaavakkeella.

Suuntimo päälle ja liikkeelle

Mikäli kuunteluhavaintomme olivat riittävän voimakkaita kytkettiin suuntimo päälle ja haettiin asemalle suunta. Suuntimon näyttämän mukaan päätettiin, lähdettiinkö liikkeelle vai ei. Jos suuntimon näyttämää tulkittiin siten, että olimme aseman lähikentässä, oli lähtö välitön. Toimin yleensä tällaisessa tilanteessa kuljettajana, Salmio toimi suuntimon käyttäjänä.

Ennen lähtöä otettiin suunta kartalle ja katsottiin minkälaisen lähiseutujen yli suunta osoittaisi. Samoin lanka-antenni kiskaistiin irti ja vastaanotin kytkettiin piiska-antenniin. Lanka-antenni tultaisiin myöhemmin hakemaan.

Suuntimon säädettävä paikallisoskillaattorin signaali korvattiin auton varusteisiin kuuluvan taajuusstandardin signaalilla, koska suuntimon oskillaattori ryömi hieman ajon aikana ja suuntimo olisi voinut kadottaa oikean aseman. Tehtiin sen hetkisten tietojen mukaan päätös kumpaan suuntaan lähdetään. Pikkutieltä isommalle tullessa on aina kaksi suuntaa valittavana, oikea ja väärä. Joskus tehtiin vääriä päätöksiä ja ajettiin useita kilometrejä väärään suuntaan, pois päin lähettävältä asemalta, ennen kuin virhe havaittiin ja muutettiin päätöstä. Tämä oli joskus kohtalokasta, sillä asema saattoi olla äänessä vain noin puoli tun-

tia ja jokainen minuutti siitä oli tärkeää käyttää lähestyksen asemaa suuntien.

Pysähdys ja taajuuden tarkistus

Varsinainen ajo tapahtui minun huudelllessani auton perälle matkan edistymisestä: “Risteys suoraan ja oikealle, kumpaa mennään? Taloja vasemmalla, miltä näyttää? Kymmenen minuuttia kulunut! Epäilyttävä auto tuli vastaan! Kartan mukaan tällaista risteystä ei pitäisi olla! Vieläkö on äänessä?”

Väliin oli pysäytettävä auto äkkijarrutuksella, syöksyttävä kompassin kanssa ulos, otettava hätäisesti auton suunta ja hypättävä rattiin ja taas menoksi. Tällä välin suuntija tarkisti lähetävän aseman taajuuden ja teki mahdolliset korjaukset standardin taajuuteen. Auton suunta merkittiin tunnettuun tienkohtaan kartalle sen hetkisen suuntimon suunnan kanssa. Tällä tiedolla varmistettiin oikea suunta ja tätä tietoa tultaisiin tarvitsemaan mahdollisessa jatkoselvittelyssä.

Tilannetta tarkkailtiin etu- ja takapenkiltä

Auton perältä kuului vastauksia ja tilanteen vaihteluun kuuluvia kommentteja: “Edestä! Oikealta! Pyörii! Edestä, takaa! Nyt edestä nelosella! Kasvaa! Kasvaa! Kääntyy oikealle! Nyt pyörähti!”

Tällöin yleensä oltiin jo ajamassa kohteen ohi. Kommentit tarkoittivat suuntimon kuvaputkella indikaattorina olevan ellipsin koon kasvua ja pyörintää suunnan näyttäjänä auton suuntaan nähden. Jos kentänvoimakkuuden kasvu suuntimolla oli nopeaa, ja suunnan pyörähtäminen

rivakkaa, oli asema kohtalaisen lähellä tietä. Molemmat yritimme kurkkia ohjaamon ikkunoista, olisi-ko mahdollinen kohde maastossa (talo) tunnistettavissa.

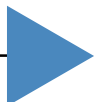
Joskus kommentit kyselyyn, “kumpaan suuntaan”, olivat tällaisia: “Oikealle! Ei kun vasemm..., OIKEALLE! Kasvaa! Tulee edestä, takaa, edestä... sivulta... takaa... heikkenee... takaa... TAKAA! Ei ole täällä päinkään, ollaan väärässä suunnassa... Nyt lopetti!” Eikä tullut enää ääneen sinä päivänä. Se oli sillä selvä.

Sisälle ja poliisit paikalle

Sikäli kuin olimme lähtötilanteessa lähikentässä, valitsimme oikean suunnan ja ajoaikaa riitti, saatoimme päästä piraattiaseman luo vielä sen lähettäessä ohjelmaa. Tämä tiesi yleensä varmaa aseman kiinnijäämistä. Lähikenttä tarkoitti tässä suuntimon saamaa ja tulkitsemää pyörimätöntä kentänvoimakkuutta, joka oli suuntimolla saatavissa vielä noin kymmenen kilometrin päässä lähettimestä.

Ajoaikaa yleensä oli vähintään puoli tuntia, joten yksi väärä suunnanvalinta oli vielä mahdollista salliä, kunhan se havaittiin ajoissa.

Kun suuntimon mukaan oltiin päästy perille, jätettiin auto tavallisesti johonkin näkösuojaan ja jalkauduttiin paikantamaan asema. Maa-seudulla tämä oli yleensä helppoa, mutta kaupungeissa (HF-piraattiasemia oli myös kaupungeissa) tuli joskus vaikeuksia, sillä suuntimo ei aina pystynyt osoittamaan kohdetta talon tarkkuudella. Asema tunnistettiin tavallisimmin antennin perusteella. Jotta asema kuuluisi edes johonkin, oli antenni viritettävä ulkotiloihin väljään paikkaan,



josta sen myös helposti havaitsi. Havainnon saatuamme ei muuta kuin sisälle. Jos osuimme oikeaan paikkaan ja näyttö oli selvä, toinen kävi autosta soittamassa poliisit paikalle. Piraattijahdin huipentuma oli näin takana päin. Pakolliset kuviot poliisilaitoksella veivät aikansa. Kävimme keräämässä antennilangan päivyystyspaikalta pois ja ajoimme kotiin.

Piraatteja metsästettiin pyhinäkin

Joskus ei oikeaa paikkaa löydetty ensi yrittämällä tai oltiin niin epävarmoja, ettei uskallettu riskeerata omaa paljastumistamme. Toivottiin, ettei meitä oltu havaittu ja yritettiin seuraavana viikonloppuna tai jopa seuraavana päivänä (jos se oli sunnuntai) uudelleen. Usein vedimme vesiperän. Asema ei ollut siellä päinäkään, mitä me ajattelimme.

Oli myös viikonloppuja, jolloin yhtään asemaa ei ollut äänessä. Kerran taas kymmenkunta asemaa kusoili (keskusteli) keskenään noin tunnin ajan, mutta me emme olleet yhdenkään niiden lähellä. Joskus juhlapyhinä, jouluna, pääsiäisenä tai juhannuksena, määrätty piraattiasema piti lähetystään päällä kuusikin tuntia, arvaten viranomaisten olevan pyhien vietossa. – Kuitenkaan... viranomaisista ei aina aivan varmasti voi tietää..... Tasan 20 pääsiäistä sitten, pitkänäperjantaina 4.4.1980, jäi "Swine Radio" kiinni Tampereen seudulla. Tästä kertovasta raportointikaavakkeesta löytyy puumerkit TI ja MS (Tuure Ikäheimonen ja Matti Salmio).

Muunlaista toimintaa

Seitsemänkymmentäluvun loppupuoli ja kahdeksankymmentäluvun alkupuoli oli Suomessa vilkasta

valtiovierailujen aikaa. Oli ETYKIT ja ELISABETIT. Urkin luona lappasi jos jonkinlaista päämiestä ja pienempää ulkomaan kihoa ihonväriin tai poliittiseen sitoutumiseen katsomatta. Tämä tiesi silloiselle Radiotarkkailukeskuksen väelle myös pontevampaa tarkkailutoimintaa.

Radiotarkkailukeskus suoritti vierailujen aikaan työtään kiinteissä mittauspisteissä, mutta myös autoilla oltiin liikkeellä. Tarkkailu keskittyi kartoittamaan etupäässä viranomaisille ja valtiovieraille varattujen radiokanavien häiriöttömyyttä ja tilanteen niin vaatiessa etsimään, selvittämään ja mahdollisesti poistamaan häiriöiden aiheuttajan. Koska ulkomaiset vieraat yleensä tulivat Suomeen lentäen, lentoasemalla seurattiin lennonjohdon käyttämien radiotaajuuksien häiriöttömyyttä.

Satelliitti-järjestelmiä ja terroristeja

Satelliittiyhteydet tekivät tuloaan. Joillakin tärkeimmillä valtuuskunnilla oli mukanaan satelliittijärjestelmiä, joilla pidettiin yhteyttä kotimaahan. Radiotarkkailukeskuksella ei näiden järjestelmien varalle siihen aikaan ollut mitään kättä pidempää, joten seurasimme näitä touhuja vain sivusta. Taajuustiedot kotimaisista käyttäjistä meillä oli, joten niiden avulla mahdolliset yhteentörmäykset vierailijoiden käyttämien järjestelmien kanssa voitiin ennalta torjua.

Terroristien iskun pelko oli tuohon aikaan enemmän kuin totta. Niinpä meillä oli ohjeet seurata yleisintä radioviestintävälinettä, LA-puhelinta. Se oli helposti saatavilla, halpa ja nopea lyhyen matkan viestiväline. Oli hyvin oletettavaa, että jos



Takavarikoitua piraattiasemakalustoa 20 vuoden takaa.



Ilmailuliikenteen häiriön metsästystä Joensuun lentoasemalla talvella 1987.

mahdolliset terroristit olisivat liikkeellä, he käyttäisivät LA:ta yhteysvälineenä. Autoistamme Kakkonen sopi mainiosti LA:n kuunteluun, olihan siinä kaksi vastaanotinta ja suuntimo oikealle taajuusalueelle.

Kakkosella liikkeellä oleva pari (auton miehitykseen kuului yleensä kaksi henkilöä) kuunteli kaikkia mahdollisia LA-kanavia. Kotimainen liikenne ei tavallisesti kiinnostanut, mikäli viestin sisältö ei viitanut mihinkään epätavalliseen. Ulkomainen liikenne, varsinkin lähi-idän kieliin viittaava, oli seuraamisen arvoista. Pelättiinhan joidenkin arabiterroristien iskuja, kuten tapahtui Münchenissä 1972.

Mittausauton ja miehistön mahdollisimman helpon liikkumisen turvasi henkilökohtainen, kaulassa roikkuva kulkulupa ja auton tuulilasissa oleva auton numeroitu kulkulupa. Kulkulupa on talletettu kultaisena muistona noista ajoista piirongin ylimpään lukolliseen laatikkoon.

LA:n käyttöä valvottiin

Seitsemänkymmentäluvulla, silloin kun vielä LA-radioliikenteellä oli rajoituksia, seurattiin rajoitusten noudattamista. Rajoituksena oli, että tukiaseman kanssa sai liikennöidä vain tämän tukiaseman vastapuoli, ajoneuvoasema tai käsipuhelin. Tukiasemien välinen liikenne oli ehdottomasti kiellettyä.

Kakkosella tehtiin monena viikonloppuna LA-kuuntelukeikkoja. Kuunneltiin kaikkia LA-kanavia ja suunnittiin niitä tarvittaessa. Tavallisimmat määräysten rikkojat olivat humalaisia häirikköjä, jotka melskasivat LA-kanavilla välittämättä lainkaan muusta radioliikenteestä. Tukiasemat keskustelivat keskenään. Joskus yhteysetäisyydet olivat sitä luokkaa, että epäilyt ylitehoista olivat aiheellisia. Jotkut häiriköt seurasivat liikennettä ja tulivat samalle kanavalle vain häiritsemään, painelemaan tangenttia. Ylikanavia käytettiin, siellä voitiin rauhassa liiken-

nöidä ilman ruuhkaa. Tosi suurilla ylitehoilla yritettiin yhteyksiä ulkomaille, esimerkiksi Italiaan.

Eräässä tehdyssä ratsiassa LA-asemalle luvanhaltija kielsi koskaan yrittäneensä yhteyttä ulkomaille. Yleensä emme uskoneet annettuja selityksiä. Varsinkaan, tässä mainitussa tapauksessa, kun aseman seinällä komeili italialainen vastauskortti asemalle identifioidusta yhteydenpidosta ja isokokoisella Euroopan kartalla oli sinisiä nuppineuloja eri puolilla Suomea ja punaisia nuppineuloja nippuna Italian kohdalla.

Kakkosen viimeiset tehtävät

Viimeisimpiä tehtäviä, joita Kakkosella suoritettiin, oli muistini mukaan vuonna 1998 radioamatööri-taajuuden häiriön metsästys Helsingissä. Hissit, raitiotien ajojohto ja yleinen liikenne aiheuttivat kaikki häiriöitä, eikä varsinaista yhtä syytä saatu yksilöityä.

1999 keväällä kokeilin vielä mittausakkujen latauksen jälkeen suuntimon toimintaa ja totesin vaihtosuuntaajan kestävänsä ensiyrityksellä päällä kolme sekuntia, toisella ja useimmilla yrityksillä ei hetkeäkään. Arvelin mittausakkujen olevan ”valmiita” ja totesin auton olevan ”luovutuskunnossa”. Aiemmin oli jo sovittu auton luovuttamisesta johonkin museoon. Tähän asti olin pitänyt auton ajokunnossa pari kertaa kuukaudessa ajettulla parinkymmenen kilometrin verryttelylenkillä. Olin katsastuttanut sen ajallaan ja Radiotarkkailukeskus oli maksanut ajoneuvoveron vielä vuodelta 2000. Ennen auton kirjallista luovutusta Vehoniemen Automuseoon oli sen omistajana ollut Telehallintokeskus.

Automuseon osuus

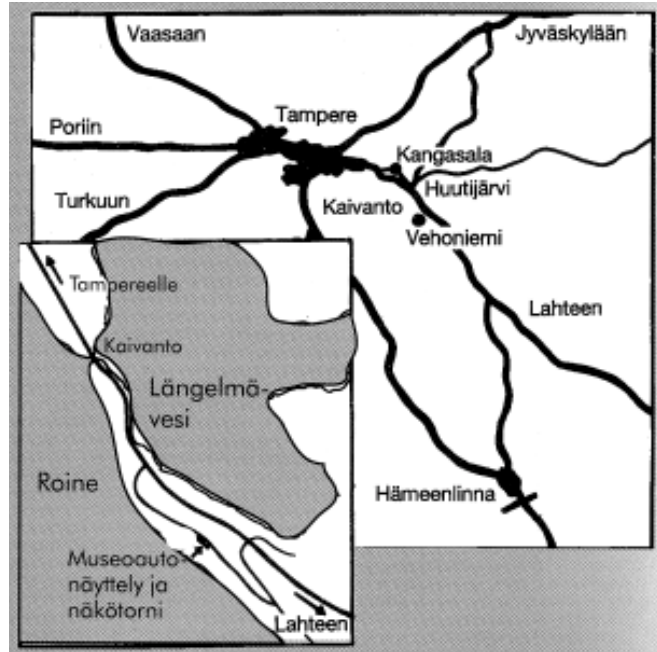
Vehoniemen Automuseo on luvannut pitää autoa esillä vaihtuvissa näyttelyissään (ei suinkaan jatkuvasti) varustettuna kaikilla sillä rekvisiitalla, joka kuului aikoinaan auton varustukseen. Siihen kuuluu mm. kaikki vaihtorekisterikilvet, alkupe-
räinen kaksoisrekisteriote (Ajoneu-

vohallintokeskuksen lupa pitää vaihtorekisterikilvet näyttelytarkoituksessa), isokokoiset toimivat ritsat, antennilankoja, karttoja sekä suuntalevy ja erilaista konttoritarviketta. Automuseo tulee saamaan myös kopion tästä kirjallisesta esityksestä.

Vehoniemen Automuseo sijaitsee Pälkäneellä, ennen Kaivannon

kanavaa, Lahti –Tampere kantatien varressa, Lahdesta päin tultaessa vasemmalla puolen korkealla harjulla. Kantatiellä on opastusviitta.

*Pääsiäisenä 2000 vanhoja muistellussa
Tuure Ikäheimonen*



Auton mukana museoon luovutettiin kaikki autoon kuuluva varustus, mm. isokokoiset ritsat sekä antennilangat.