



ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ Ι

ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΛΥΜΠΕΡΗ
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Κ. ΤΑΜΠΑΚΑΚΗ

Γ' ΕΚΔΟΣΗ



S O S

ΑΘΗΝΑ 2016

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ



ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



Α' ΕΚΔΟΣΗ 2008

Β' ΕΚΔΟΣΗ 2009

Γ' ΕΚΔΟΣΗ 2016

ISBN: (SET) 978-960-337-149-6

978-960-337-142-7

Copyright © 2016 Ίδρυμα Ευγενίδου

Απαγορεύεται η ολική ή μερική ανατύπωση του βιβλίου και των εικόνων με κάθε μέσο καθώς και η διασκευή, η προσαρμογή, η μετατροπή και η κυκλοφορία του (Άρθρο 3 του ν. 2121/1993).

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Το 1952 ο Ευγένιος Ευγενίδης (1882-1954) όρισε με τη διαθήκη του τη σύσταση του Ιδρύματος Ευγενίδου, του οποίου ως μοναδικό σκοπό έταξε «νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἐκπαίδευσιν νέων ἑλληνικῆς ὑπηκοότητος ἐν τῷ ἐπιστημονικῷ καὶ τεχνικῷ πεδίῳ». Ο ιδρυτής και χορηγός του Ιδρύματος Ευγενίδου ορθά προέβλεψε ότι αναγκαίο παράγοντα για την πρόοδο της Ελλάδος αποτελεί η άρτια κατάρτιση των Ελλήνων τεχνιτών κατὰ τα πρότυπα της επαγγελματικής εκπαίδευσεως άλλων ευρωπαϊκών χωρών.

Την 23η Φεβρουαρίου του 1956 εγκρίθηκε η σύσταση του κοινωφελούς Ιδρύματος Ευγενίδου, την διαχείριση του οποίου κατὰ την ρητή επιθυμία του ιδρυτή του ανέλαβε η αδελφή του Μαριάνθη Σίμου (1895-1981). Τότε ξεκίνησε η υλοποίηση του σκοπού του Ιδρύματος και η εκπλήρωση μιας από τις βασικότερες ανάγκες του εθνικού μας βίου από την Μαριάνθη Σίμου και τους επιστημονικούς συνεργάτες της.

Το έργο της Μαριάνθης Σίμου συνέχισε από το 1981 ο πολύτιμος συνεργάτης και διάδοχος του Ευγενίου Ευγενίδη, Νικόλαος Βερνίκος-Ευγενίδης (1920-2000). Από το 2000 συνεχιστές του έργου του Ιδρύματος Ευγενίδου έχει αναλάβει ο Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης.

Μία από τις πρώτες δραστηριότητες του Ιδρύματος Ευγενίδου, ευθύς μετά την ίδρυσή του, υπήρξε η συγγραφή και έκδοση κατάλληλων διδακτικών εγχειριδίων για τους μαθητές των τεχνικών σχολών, καθώς διαπιστώθηκε ότι αποτελεί πρωταρχική ανάγκη ο εφοδιασμός των μαθητών με σειρές από βιβλία, τα οποία θα έθεται ορθά θεμέλια για την παιδεία τους και θα αποτελούσαν συγχρόνως πολύτιμη βιβλιοθήκη για κάθε τεχνικό. Καρπός αυτής της δραστηριότητας είναι η Βιβλιοθήκη του Τεχνίτη (1957-1975), η οποία αριθμεί 32 τίτλους, η Βιβλιοθήκη του Τεχνικού (1962-1975), που περιλαμβάνει 50 τίτλους, η Τεχνική Βιβλιοθήκη (1969-1980) με 11 τίτλους και η Βιβλιοθήκη του Τεχνικού Βοηθού Χημικού (1971-1973) με 3 τίτλους. Επί πλέον, από το 1977 μέχρι σήμερα έχουν εκδοθεί 171 τίτλοι για τους μαθητές των Τεχνικών και Επαγγελματικών Λυκείων και 16 για τους μαθητές των Σχολών Μέσης Τεχνικής και Επαγγελματικής εκπαίδευσεως.

Έξχωριστή σειρά βιβλίων του Ιδρύματος Ευγενίδου αποτελεί η Βιβλιοθήκη του Ναυτικού (1967 έως σήμερα), η οποία είναι το αποτέλεσμα της συνεργασίας του Ιδρύματος Ευγενίδου με την Διεύθυνση Εκπαίδευσεως Ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας. Η συγγραφή και έκδοση των εκπαιδευτικών εγχειριδίων για τους σπουδαστές των ναυτικών σχολών ανειτέθη στο Ίδρυμα Ευγενίδου με την υπ' αριθμ. 61288/5031/8.8.1966 απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, οπότε και λειπούργησε η αρμόδια Επιτροπή Εκδόσεων, η οποία είχε συσταθεί ήδη από το 1958. Η συνεργασία Ιδρύματος Ευγενίδου και Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ανανεώθηκε με την υπ. αριθμ. Μ2111.1/2/99 υπουργική απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την Μ3611.2/05/05/16-12-2005, με την οποία το ΥΕΝ ανέθεσε στο Ίδρυμα Ευγενίδου την συγγραφή διδακτικών εγχειριδίων για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Στην Βιβλιοθήκη του Ναυτικού περιλαμβάνονται συνολικά 118 τίτλοι μέχρι σήμερα: 27 τίτλοι για τις Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (1967-1979), 42 τίτλοι για τις Ανώτατες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (1981-2001), 34 τίτλοι για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, 9 εγχειρίδια κατευθυνόμενης εκπαίδευσεως επί πλοίου και 15 μεταφράσεις ναυτικών εγχειριδίων.

Όλα τα βιβλία της Βιβλιοθήκης του Ναυτικού, εκτός του ότι έχουν συγγραφεί σύμφωνα με τα αναλυτικά προγράμματα διδασκαλίας των σχολών και ανταποκρίνονται στις ανάγκες των σπουδαστών, είναι γενικότερα χρήσιμα για όλους τους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, που ασκούν το επάγγελμα ή εξελίσσονται στην ιεραρχία. Επί πλέον οι συγγραφείς και η Επιτροπή Εκδόσεων

καταβάλλουν κάθε προσπάθεια ώστε τα βιβλία να είναι επιστημονικώς άρτια αλλά και προσαρμοσμένα στις ανάγκες και στις δυνατότητες των σπουδαστών.

Την περίοδο 2012-2013 το ΥΝΑ με το υπ' αριθμ. Μ3616/01/2012/26-09-2012 έγγραφο ανέθεσε στην Επιτροπή Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου την σύσταση ειδική ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων για την επικαιροποίηση των αναλυτικών προγραμμάτων σπουδών για τις ΑΕΝ, τα ΚΕΣΕΝ και τα ειδικά σχολεία Πλοιάρχων και Μηχανικών, εφαρμόζοντας τις νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης και πιστοποίησης ναυτικών της Διεθνούς Συμβάσεως STCW '78 (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers – Manila amendments 2010). Με βάση τα νέα αναλυτικά προγράμματα για τις ΑΕΝ, τα οποία εφαρμόστηκαν για πρώτη φορά την χρονιά 2013-2014, ξεκίνησε από το 2014 και η επικαιροποίηση των υφισταμένων διδακτικών εγχειριδίων, προκειμένου αυτά να είναι συμβατά με τις νέες διεθνείς απαιτήσεις.

Με την προσφορά των εκδόσεών του στους καθηγητές, στους σπουδαστές των ΑΕΝ και σε όλους τους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, το Ίδρυμα Ευγενίδου συνεχίζει να συμβάλλει στην τεχνική εκπαίδευση της Ελλάδος, υλοποιώντας επί 60 και πλέον χρόνια το όραμα του ιδρυτή του, αείμνηστου ευεργέτη Ευγενίου Ευγενίδου.

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Εμμανουήλ Δρns, Ομ. Καθηγητής ΕΜΠ, Πρόεδρος.

Αχιλλέας Ματσόγγος, Αντιναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.).

Βενετία Καλλιπολίτου, Αντιπλοίαρχος Λ.Σ. Δ/ντρια Ναυτ. Εκπαιδ. Υπ. Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Σύμβουλος επί των εκδόσεων του Ιδρύματος **Κων. Αγγ. Μανάφns**, Ομ. Καθηγ. Φιλοσοφικής Σχολής Πανεπιστημίου Αθηνών.

Γραμματέας της Επιτροπής, **Ελευθερία Τελειώνη**.

Διατελέσαντα μέλη της Επιτροπής

Γ. Κακριδής (1955-1959) Καθηγητής ΕΜΠ, Α. Καλογεράς (1957-1970) Καθηγητής ΕΜΠ, Α. Παππάς (1955-1983) καθηγητής ΕΜΠ, Χ. Καβουνίδης (1955-1984) Μπκ. Ηλ. ΕΜΠ, Μ. Αγγελόπουλος (1970-2003) ομ. καθηγητής ΕΜΠ, Σπ. Γουλιέλμος (1958) Αντ/ρχος, Ξ. Αντωνιάδης (1959-1966) Αντ/ρχος, Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Π. Γ. Τοακίρης (1967-1969) Πλοίαρχος, Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ελλ. Σίδερns (1967-1969) Υποναύαρχος, Π. Φονσιέρns (1969-1971) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Αλ. Μοσχονάς (1971-1972) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ι. Χρυσανθακόπουλος (1972-1974) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Αθων. Σωτηρόπουλος (1974-1977) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Γ. Σπαρτωίτης (1977) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., προσωρινός Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Θ. Πουλάκης (1977-1979) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Π. Λυκούδης (1979-1981) Πλοίαρχος Λ. Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Αναστ. Δημαράκης (1981-1982) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Τοαντίλας (1982-1984) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Α. Σιαυρόπουλος ομ. καθηγητής Πειραιώς (2003-2008) Ε. Τζαβέλας (1984-1986) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Γ. Γρηγοράκος (1986-1988) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Α. Μπαρκασιός (1988-1989) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Παπαναστασίου (1989) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Γ. Λάμπρου (1989-1992) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Κοκορέσιος (1992-1993) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Μαρκάκης (1993-1994) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ι. Ζουμπούλης (1994-1995) Πλοίαρχος Λ.Σ., Φ. Ψαρράς (1995-1996) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Γ. Καλαρώνης (1996-1998) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Θ. Ρενιζεπέρns (1998-2000) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ι. Στεφανάκης (2000-2001) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Μαρίνος (2001) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Π. Εξαρχόπουλος (2001-2003) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Μπριλάκης (2003-2004) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ν. Θεμέλαρος (2003-2004) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Π. Κουβέλης (2004-2005) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Δ. Βασιλάκης (2005-2008) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Π. Πετρόπουλος (2008-2009) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Α. Ματσόγγος (2009-2011) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ι. Σέργης (2011-2012) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ι. Τζαβάρας, (2004-2013) Αντιναύαρχος Λ.Σ. (Ε.Α.), Ι. Τεγόπουλος (1988-2013) ομ. καθηγητής ΕΜΠ, Α. Θεοφανόπουλος (2012-2014) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ..

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ Ι

ΛΥΜΠΕΡΗ Μ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ

Πλοιάρχου Α' Ε.Ν.
Ραδιοτηλεγραφική Α' Ε.Ν.
ΡΕΟ Β' Ε.Ν.

ΤΑΜΠΑΚΑΚΗ Κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ

Πτυχ. Ναυπλιακών Σπουδών
Παν/μίου Πειραιά
Ραδιοτηλεγραφική Α' Ε.Ν.
ΡΕΟ Β' Ε.Ν.

Γ' ΕΚΔΟΣΗ

ΑΘΗΝΑ
2016



ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΣΥΓΓΡΑΦΕΩΝ Β' ΕΚΔΟΣΕΩΣ

Το παρόν εγχειρίδιο έχει γραφεί σύμφωνα με το αναλυτικό πρόγραμμα διδασκαλίας του μαθήματος που διδάσκεται στο δεύτερο εξάμηνο των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ).

Αποτελείται από τρία Κεφάλαια.

Το Πρώτο Κεφάλαιο διαπραγματεύεται το πρακτικό μέρος του μαθήματος και αναφέρεται συνοπτικά στην ύλη που ακολουθεί στο Δεύτερο Κεφάλαιο. Έτσι ο σπουδαστής θα έχει ενημερωθεί και κατανοήσει θέματα που για πρώτη ίσως φορά ακούει και θα μπορεί ευκολότερα να αντιληφθεί την εκτενέστερη ύλη που ακολουθεί.

Το Δεύτερο Κεφάλαιο συνιάχθηκε με βάση το Διεθνή Κώδικα Σημάτων (ΔΚΣ) του ΙΜΟ και της ελληνικής εκδόσεώς του από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ). Περιλαμβάνει όλα τα κεφάλαια του ΔΚΣ, αποσπάσματα του Γενικού Μέρους, αποσπάσματα του Ιατρικού Μέρους και τα Παραρτήματά του.

Το Τρίτο Κεφάλαιο περιέχει κυρίως την περιγραφή ενός εκ των συμβατικών μέσων επικοινωνίας, το Very High Frequency (VHF). Η συσκευή VHF πρέπει να χρησιμοποιείται από πιστοποιημένο ή άλλο προσωπικό του πλοίου, σύμφωνα με τις οδηγίες του ΙΜΟ όπως αυτές περιγράφονται στο πρώτο Παράρτημα. Περιλαμβάνει επίσης το ραδιοεξοπλισμό VHF/DSC (Digital Selective Calling), καθώς και περιγραφή και λειτουργία του συστήματος αυτού που αποτελεί μέρος του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (Global Maritime Distress and Safety System-GMDSS).

Στο τέλος παραιθθενται επτά Παραρτήματα, για περαιτέρω ενημέρωση του σπουδαστή, σχετικά με τα θέματα που αναφέρθηκαν. Ενελπιστώντας ότι θα εκτιμηθεί η προσπάθειά μας είμαστε πάντα ανοικτοί σε υποδείξεις και παρατηρήσεις.

Η Β' έκδοση του εγχειριδίου αυτού είναι αποτέλεσμα των συνεχών εξελίξεων που λαμβάνουν χώρα στις επικοινωνίες, καθώς και των σχολίων και παρατηρήσεων των διδασκόντων καθηγητών των Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού του ΥΝΑΝΠ και άλλων εκπαιδευτικών του κλάδου, τους οποίους θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε για τις εύστοχες υποδείξεις τους.

Κλείνοντας θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε το Εκδοτικό Τμήμα του Ιδρύματος Ευγενίδου για την πολύτιμη βοήθεια και συμβολή του στη συγγραφή του παρόντος εγχειριδίου.

Οι συγγραφείς

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΣΥΓΓΡΑΦΕΩΝ Γ' ΕΚΔΟΣΕΩΣ

Το παρόν εγχειρίδιο έχει συγγραφεί έτσι, ώστε να καλύψει το νέο αναλυτικό πρόγραμμα διδασκαλίας (βάσει του ΦΕΚ 2303, τεύχος δεύτερο, 16-9-2013) του μαθήματος Ναυτικές Επικοινωνίες Ι, που διδάσκεται στο δεύτερο εξάμηνο των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) ειδικότητας πλοιάρχων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ). Παράλληλα φιλοδοξεί να αποτελέσει ένα χρήσιμο βοήθημα για τον επαγγελματία ναυτίλο και κάθε ενδιαφερόμενο.

Αποτελείται από τρία κεφάλαια:

Το **Πρώτο Κεφάλαιο** περιγράφει το πρακτικό μέρος του μαθήματος και αναφέρεται συνοπτικά στην ύλη που ακολουθεί στο Δεύτερο Κεφάλαιο.

Το **Δεύτερο Κεφάλαιο** αναπαράγει τον Διεθνή Κώδικα Σημάτων (ΔΚΣ) του ΙΜΟ και την ελληνική του έκδοση. Το κεφάλαιο αυτό περιέχει ακόμη όλα τα κεφάλαια του ΔΚΣ, αποσπάσματα του Γενικού Μέρους, αποσπάσματα του Ιαιρικού Μέρους, καθώς και τα Παραρτήματά του.

Το **Τρίτο Κεφάλαιο** περιγράφει τα συμβατικά μέσα επικοινωνίας, δηλαδή: 1) τον ραδιοεξοπλισμό της θαλάσσιας περιοχής Α1 του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) ή αλλιώς τη ραδιοεγκατάσταση VHF/DSC (Very High Frequency), 2) τον ραδιοεξοπλισμό της θαλάσσιας περιοχής Α2 του GMDSS που περιλαμβάνει το (1) και τη ραδιοεγκατάσταση MF/DSC (Medium Frequency), 3) τον ραδιοεξοπλισμό της θαλάσσιας περιοχής Α3 του GMDSS ο οποίος περιλαμβάνει τα (1), (2) καθώς και τη ραδιοεγκατάσταση HF/DSC (High Frequency). Οι συσκευές αυτές λειτουργούν με την τεχνική της ψηφιακής επιλογικής κλήσεως και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του επίγειου τομέα του GMDSS.

Στο τέλος παρατίθενται εννέα παραρτήματα για περαιτέρω ενημέρωση του αναγνώστη, σχετικά με τα θέματα που αναφέρθηκαν. Ευελπιστώντας ότι θα εκτιμηθεί η προσπάθειά μας είμαστε πάντα ανοικτοί σε υποδείξεις και παρατηρήσεις. Σημειώνουμε επίσης ότι τα κείμενα του παρόντος εγχειριδίου που είναι τυπωμένα με στοιχεία μικρότερου μεγέθους δεν αποτελούν εξειαστία ύλη, αλλά παρατίθενται για την πληρέστερη ενημέρωση των σπουδαστών σε θέματα ναυτικών επικοινωνιών.

Η παρούσα Γ' έκδοση του εγχειριδίου αυτού είναι αποτέλεσμα των συνεχών εξελίξεων που λαμβάνουν χώρα στις επικοινωνίες, καθώς και των σχολίων και παρατηρήσεων των διδασκόντων των ΑΕΝ, και άλλων εκπαιδευτικών του κλάδου. Θεωρούμε υποχρέωσή μας να τους ευχαριστήσουμε για τις εύστοχες υποδείξεις τους.

Τέλος θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε το Εκδοτικό Τμήμα του Ιδρύματος Ευγενίδου για την πολύτιμη συμβολή του στη συγγραφή και της παρούσας Γ' εκδόσεως του εγχειριδίου Επικοινωνίες Ι.

Οι συγγραφείς

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Κεφάλαιο Πρώτο **Σήματα με κώδικα Μορς**

1.1	Ιστορικό.....	1
1.2	Εκμάθηση των Μορσικών συμβόλων αλφαβήτου και αριθμών.....	2
1.3	Εκπομπή και λήψη αναλαμπών με ταχύτητα τουλάχιστον 15 χαρακτήρων το λεπτό.	5
1.4	Τα μέρη από τα οποία αποτελείται ένα σήμα με αναλαμπές.	5
1.5	Διαδικασία αποστολής ενός μηνύματος προς ένα άγνωστο πλοίο σε ανοικτή ή κωδικοποιημένη γλώσσα.	6
1.6	Σωστή χρήση του σήματος διαγραφής στην εκπομπή ή λήψη.	6
1.7	Σωστή χρήση του σήματος επαναλήψεως (RPT).....	6
1.8	Σωστή χρήση των σημάτων επαναλήψεως AA, AB, WA, WB και BN.	6
1.9	Σημασία της χρήσεως του σήματος αναμονής AS.....	6
1.10	Σήματα γενικής κλήσεως, απαντήσεως, τέλους μεταβιβάσεως.....	8
1.11	Σημασία και χρήση των σημάτων διαδικασίας C, N ή NO, RQ	8
1.12	Σημασία και χρήση των σημάτων YU, YV, YZ.	8
1.13	Πώς πρέπει να γίνεται η ηχητική σήμανση.....	8
1.14	Έννοια σημάτων ενός γράμματος και περιπτώσεις μεταβιβάσεως αυτών με ηχητική σήμανση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ΔΚΑΣ/ΔΚΣ.	8
1.15	Επίδειξη εκπομπής και λήψεως Μορσικής σημάνσεως με σημαίες χεριού ή βραχιόνων.....	8
1.16	Χειρισμός και αναγνώριση του σήματος κινδύνου (SOS) με αναλαμπές.....	9

Κεφάλαιο Δεύτερο **Διεθνής Κώδικας Σημάτων**

2.1	Σκοπός του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων.	10
2.2	Ορισμοί του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων.	11
2.3	Μέθοδοι σημάνσεως.	12
2.4	Γενικές οδηγίες μεταβιβάσεως σημάνσεως.....	12
2.4.1	Αποστολέας και παραλήπτης σήματος.	12
2.4.2	Αναγνώριση πλοίων και αεροσκαφών.....	12
2.4.3	Χρήση των διακριτικών σημμάτων.....	13
2.4.4	Ονόματα πλοίων και τοποθεσιών.....	13
2.4.5	Πώς σημαίνονται οι αριθμοί.....	13
2.4.6	Αζμούθ ή Διόπτευση.	13
2.4.7	Πορεία.....	13
2.4.8	Ημερομηνία.....	14
2.4.9	Πλάτος.....	14
2.4.10	Μήκος.	14
2.4.11	Απόσταση.....	14
2.4.12	Ταχύτητα.	14
2.4.13	Χρόνος (Ώρα).	14
2.4.14	Ώρα προελεύσεως.....	15
2.4.15	Επικοινωνία με τοπικούς Κώδικες σημάτων.	15
2.5	Σήμανση με έγχρωμα σημεία (σημαίες).	15
2.5.1	Κατά γενικό κανόνα μόνο μία έπαρση θα υψώνεται κάθε φορά.	15
2.5.2	Πώς γίνεται η κλήση.....	15

2.5.3 Πώς γίνεται η αντισήμανση.....	15
2.5.4 Πώς τελειώνει ένα σήμα.....	15
2.5.5 Ενέργειες σε περίπτωση μη κατανόησης των σημάτων.....	15
2.5.6 Η χρήση των επαναληπτικών σημάτων.....	16
2.5.7 Πώς γίνεται ο συλλαβισμός.....	17
2.5.8 Χρήση του διακριτικού επισείοντα του ΔΚΣ.....	17
2.6 Σήμανση με αναλαμπές.....	17
2.7 Ηχητική σήμανση.....	20
2.8 Ραδιοτηλεφωνία.....	20
2.8.1 Μέθοδος κλήσεως.....	20
2.8.2 Τρόπος απαντήσεως στις κλήσεις.....	20
2.8.3 Κλήση όλων των σταθμών στην παραπλεύουσα περιοχή.....	21
2.9 Μορσική σήμανση με σημαίες χεριού ή βραχιόνων.....	21
2.10 Μορσικά σύμβολα, φωνητικοί πίνακες και σήματα διαδικασίας.....	24
2.10.1 Μορσικά σύμβολα.....	24
2.10.2 Φωνητικοί πίνακες.....	24
2.10.3 Σήματα διαδικασίας.....	26
2.11 Πίνακας σημάτων διασώσεως.....	28
2.12 Σήματα με ένα γράμμα.....	35
2.13 Σήματα με ένα γράμμα που συμπληρώνονται με αριθμούς.....	36
2.14 Σήματα με ένα γράμμα μεταξύ παγοθραυστικού και πλοίων που αυτό βοηθάει.....	37
2.15 Σήματα μετεωρολογικών φαινομένων – καιρού.....	38
2.16 Ιατρικές (υγειονομικές) μεταφορές κατά τη διάρκεια ενόπλων συγκρούσεων και μόνιμη αναγνώριση του σκάφους διασώσεως.....	38
2.16.1 Σχήμα, χρώμα και θέση των εμβλημάτων για ιατρικές μεταφορές.....	38
2.16.2 Φωτισμός.....	39
2.16.3 Εξοπλισμός προσωπικού.....	39
2.16.4 Αναλάμπων μπλε φως για ιατρικές μεταφορές.....	39
2.16.5 Αναμεταδότες ραντάρ.....	39
2.16.6 Υποβρύχια ακουστικά σήματα.....	39
2.16.7 Σκάφη διασώσεως μεταφερόμενα από πλοία ιατρικών μεταφορών.....	40
2.16.8 Αναλάμπων μπλε φως για ιατρικό αεροσκάφος.....	40
2.17 Έγχρωμα Αλφαβητικά σημεία.....	40
2.18 Διάφοροι τύποι σημάτων στον ΔΚΣ.....	40
2.19 Κωδικοποίηση – Αποκωδικοποίηση μηνυμάτων με χρήση του Γενικού και Ιατρικού μέρους του ΔΚΣ και συμπληρωμάτων του Γενικού Κώδικα.....	44
2.20 Έννοια των Συμπληρωμάτων (Συμπληρωματικά σήματα).....	55
2.21 Περιεχόμενο των Πινάκων Συμπληρωμάτων (Συμπληρωματικών Σημάτων).....	57
2.22 Χειρισμός και αναγνώριση των σημάτων κινδύνου των ΔΚΣ.....	57

Κεφάλαιο Τρίτο **Συμβατικά Μέσα Επικοινωνίας**

3.1 Γενικά.....	61
3.2 Συναγερμοί κινδύνου επείγοντος και ασφάλειας.....	70
3.2.1 Άμεση κλήση συναγερμού κινδύνου.....	70
3.2.2 Κίνδυνος.....	70
3.2.3 Επείγον.....	74
3.2.4 Ασφάλεια.....	75
3.3 Δημόσια ανταπόκριση.....	76
3.4 Παραρτήματα.....	77
Ευρετήριο.....	99
Πίνακας συντομογραφιών.....	101



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – Σήματα με Κώδικα Μορς

1.1 Ιστορικό.

Η ανάγκη του ανθρώπου για επικοινωνία χάνεται στα βάθη των χιλιετιών, χωρίς να γνωρίζουμε ακριβώς την εποχή της αφετηρίας της. Γνωρίζουμε όμως περιπτώσεις που αναφέρουν ο Όμηρος, ο Ηρόδοτος, ο Θουκυδίδης, ο Πausanias κ.ά. και μας φθάνουν μέχρι το 2000 π.Χ.. Το 1084 π.Χ. ο Αγαμέμνων μετέδωσε την πώση της Τροίας (Ιλιον) στη σύζυγό του Κλυταιμνήστρα, η οποία βρισκόταν 800 km μακριά, με ένα σύστημα οπτικής επικοινωνίας, τις λεγόμενες **φρυκτωρίες**, δηλαδή αναμεταβίβαση σημάτων με φωτιά από βουνό σε βουνό.

Άλλες γνωστές μέθοδοι επικοινωνίας ήταν οι **ημεροδρόμοι**, οι **έφιπποι αγγελιαφόροι**, τα **ταχυδρομικά περιστέρια** και οι **βυζαντινές καμινοβίγλες** (1200 μ.Χ.).

Στη θάλασσα, ο μύθος του Θησέα που ξέχασε να αλλάξει τα μαύρα πανιά του πλοίου του σε άσπρα κατά την επιστροφή του από την Κρήτη, με αποτέλεσμα την αυτοκτονία του πατέρα του Αιγαία, αποτελεί ίσως την πιο παλιά προσπάθεια επικοινωνίας των ανθρώπων από τη θάλασσα προς την ξηρά.

Ιστορικά αποδεικνύεται ότι τα πλοία άρχισαν να χρησιμοποιούν έναν κώδικα, τον **σηματοφορικό κώδικα**, περίπου από το 2000 π.Χ.. Ο κώδικας αυτός ήταν ένα σύστημα τηλεπικοινωνίας που βασιζόταν σε δύο μικρές σημαίες. Ο χειριστής, ανάλογα με τη θέση που τις κρατούσε σε σχέση με το σώμα του μπορούσε να μεταδώσει όποιο μήνυμα ήθελε, αφού οι σημαίες και οι θέσεις τους ισοδυναμούσαν με τα διάφορα γράμματα του αλφαβήτου.

Από τα εκατοντάδες παραδείγματα επικοινωνιών μεγάλων αποστάσεων κατά τη διαδρομή της εξελίξεώς τους αξίζει να αναφερθούμε στις ακόλουθες δύο περιπτώσεις που αφορούν στα πλοία: **Πρώτον** μία μικρή λευκή σημαία υψωμένη στον ιστό του σκάφους

αποτελούσε είδηση προς όλους ότι το σκάφος βρίσκεται σε κίνδυνο και ζητάει άμεση βοήθεια. **Δεύτερον** η έπαρση κίτρινης σημαίας σήμαινε ότι το σκάφος και οι επιβαίνοντες βρίσκονται σε καραντίνα, από κάποια σοβαρή αρρώστια.

Η σήμανση αυτή εξακολουθεί να υφίσταται μέχρι σήμερα και όλα τα πλοία που καταφθάνουν για πρώτη φορά στο λιμάνι μιας χώρας, υψώνουν στο υψηλότερο σημείο του ιστού τους το γράμμα του αγγλικού αλφαβήτου Q, που συμβολίζεται με μία κίτρινη τετράγωνη σημαία και σημαίνει ότι το πλοίο είναι σε καραντίνα μέχρι οι υγειονομικές αρχές της χώρας να επιτρέψουν την **ελευθεροκοινωνία**¹ με την ξηρά, οπότε υποστέλλεται και η σημαία.

Με την ανάπτυξη της ναυτιλίας τον 19^ο αιώνα, τα ναυτιλιακά κράτη Αγγλία, Ολλανδία, Γαλλία, Πορτογαλία, Ισπανία άρχισαν να αναπτύσσουν και να χρησιμοποιούν διάφορους κώδικες επικοινωνίας των πλοίων τους με μικρές σημαίες.

Η ανακάλυψη του τηλεγράφου το 1837, η παρουσίαση του συστήματος Μορς από τον **Samuel Morse** (σχ. 1.1), πατέρα της **ηλεκτρικής τηλεγραφίας**, η δημόσια εκμετάλλευση της οποίας άρχισε το 1844



Σχ. 1.1
Ο Samuel Morse
(1791-1872).

¹ Ελευθεροκοινωνία ονομάζουμε την ελεύθερη διακίνηση ανθρώπων και αγαθών μεταξύ πλοίου-ξηράς και αντιστρόφως.

με τα εγκαίνια της γραμμής Washington-Baltimore, αλλά και η σταδιακή διάδοσή του σε ολόκληρο τον κόσμο αποτέλεσαν την απαρχή της ραγδαίας εξέλιξης της τεχνολογίας των επικοινωνιών.

Στη χώρα μας εγκαινιάσθηκε η λειτουργία του πρώτου τηλεγράφου μεταξύ Αθήνας-Πειραιά το 1859. Λίγους μήνες πριν τους πρώτους Ολυμπιακούς αγώνες το 1895, στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού της πρωτεύουσας συνδέονται τα δύο πρώτα τηλεφωνικά κέντρα, της Αθήνας και του Πειραιά με 60 και 30 συνδρομητές αντίστοιχα. Η γραμμή μεταξύ των κέντρων αυτών ήταν υπεραστική. Το 1921 δημιουργήθηκε και λειτούργησε ο πρώτος ραδιοτηλεγραφικός σταθμός εμπορικής ανταποκρίσεως (παράκτιος) στη Βάρη Αττικής, ο οποίος το 1925 μεταφέρθηκε στον Βοτανικό. Το 1931 δημιουργήθηκε νέος παράκτιος στάθμος στη Γλυφάδα με κέντρο εκπομπής στη Βάρη. Το 1957 ιδρύθηκε η υπηρεσία TELEX. Το 1965 άρχισε η αυτοματοποίηση των τηλεφώνων, ενώ το 1968 κατασκευάστηκε το πρώτο μεγάλο έργο προς το εξωτερικό και εγκαταστάθηκε το υποβρύχιο καλώδιο Ελλάδας-Ιταλίας. Το 1970 λειτούργησε η πρώτη κεραία του κέντρου δορυφορικών επικοινωνιών **Θερμοπύλαι**, η έκπη σε όλη την Ευρώπη. Από το 1974 και μέχρι σήμερα η υποδομή και η τεχνολογία συμβαδίζουν, έχοντας ως αποτέλεσμα όλα αυτά που βιώνουμε και απολαμβάνουμε γύρω μας (δορυφορικά, Internet, κινητά, Data κ.λπ.).

Τα τελευταία 30 χρόνια η ραγδαία εξέλιξη της τεχνολογίας στις επικοινωνίες είναι εντυπωσιακή και πράγματι όσοι δεν είναι γνώστες του αντικειμένου είτε αδυνατούν να την παρακολουθήσουν είτε τη δέχονται ως κάτι φυσιολογικό.

Οι παλαιότεροι όμως είναι αυτοί όπου συγκρίνοντας τα προηγούμενα χρόνια με τα τελευταία είκοσι αντιλαμβάνονται την τεράστια αλλαγή που μεσολάβησε.

1.2 Εκμάθηση των Μορσικών συμβόλων αλφαβήτου και αριθμών.

Η επικοινωνία με τα πλοία έως και το 2000 σε πολλές χώρες πραγματοποιούνταν με τον τηλεγράφο και το Μορσικό Κώδικα παρόλο που από το 1985 είχαν αρχίσει να εγκαθίστανται σιγά-σιγά στα πλοία δορυφορικά συστήματα. Το κόστος αγοράς, αλλά και εκμεταλλεύσεως ήταν πολύ ακριβό, γι' αυτό και η εγκατάστασή τους πραγματοποιήθηκε με αργούς ρυθμούς. Σήμερα ο ανταγωνισμός των υπηρεσιών είναι πολύ μεγάλος, αφού οι τιμές αγοράς, αλλά και η χρήση τους είναι προσιτές σε όλους.

Όπως προαναφέραμε, ο Μορσικός Κώδικας έως και το 1980 ήταν ο μοναδικός τρόπος επικοινωνίας για όλα τα πλοία και μάλιστα σε ορισμένες χώρες εξακολούθησε να υφίσταται έως το 2000. Όλη η εμπορική επικοινωνία, η υπηρεσιακή ανταπόκριση των πλοίων, καθώς επίσης τα μετεωρολογικά δελτία, οι πληροφορίες στους ναυτιλλόμενους, τα μηνύματα κινδύνου, επείγοντος και ασφάλειας παρέχονταν από τους παράκτιους σταθμούς και τα πλοία με τον Μορσικό Κώδικα.

Στα πλοία υπηρετούσε το ειδικά καταρτισμένο υπεύθυνο και έμπειρο άτομο, που έκανε αυτήν την εργασία. Το άτομο αυτό ήταν ο **Ραδιοτηλεγραφητής** ή **Ασυρματιστής**.

Η τεχνολογία όμως έθεσε εκτός πλοίων τηλεγράφο και τηλεγραφητή.

Παρόλ' αυτά τα Μορσικά σύμβολα εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται σε αρκετούς τρόπους επικοινωνίας μεταξύ πλοίων ή πλοίων και ξηράς και εάν στο παρελθόν ο ναυτίλος Αξιοματικός του πλοίου είχε τη βοήθεια του ασυρματιστή, ώστε να αντεπεξέρχεται στα καθήκοντά του, σήμερα που είναι μόνος του και δεν περιμένει να τον βοηθήσει κάποιος πρέπει να γνωρίζει πολύ καλά τον Μορσικό Κώδικα.

Ο Μορσικός Κώδικας αποτελείται από τα λεγόμενα Μορσικά σύμβολα.

Τα Μορσικά σύμβολα αποτελούνται από **τελείες**, (βραχείες) (•) και **παύλες**, (μακρές) (–), οι οποίες σημαίνουν μόνες ή σε συνδυασμό μεταξύ τους.

Ονομάζεται κώδικας επειδή με έναν άλλο ιδιαίτερο τρόπο (κωδικοποιημένα) εκφράζονται γράμματα και αριθμοί, που όλοι γνωρίζουμε.

Ο Μορσικός Κώδικας χρησιμοποιείται παγκοσμίως για την επικοινωνία των πλοίων σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Σημάτων – ΔΚΣ (International Code of Signals).

Ο τρόπος που χειρίζονται τα σύμβολα του Μορσικού Κώδικα είναι ο εξής:

α) Η **τελεία** (βραχεία) (•) λαμβάνεται ως **μονάδα** (μονάδα χρονικής διάρκειας).

β) Η **παύλα** (μακρά) (–) είναι ίση με **τρεις μονάδες** (τρεις μονάδες χρονικής διάρκειας).

γ) Το χρονικό διάστημα ανάμεσα στις τελείες και τις παύλες ενός συμβόλου είναι **ίσο** με **μία μονάδα** (παράδ. 1).

Παράδειγμα 1.



μία μονάδα

νει ότι ακολουθούν ομάδες του ΔΚΣ. Μ' αυτόν τον τρόπο αντιλαμβάνεται και το άλλο πλοίο αμέσως τον τρόπο επικοινωνίας και δεν αιφνιδιάζεται ακούγοντας ασυνάρτητους (ξεκάρφωτους) κώδικες από το ραδιο-ηλέφωνο, χωρίς να γνωρίζει σε τι αναφέρονται.

στ) Με **ηλεκτροβόα** ή **φορητό μικρό μεγάφωνο** ή διά **ζώσας φωνής**⁴ ακολουθείται η ίδια διαδικασία όπως στη ραδιοηλεκτρονία.

ζ) Επικοινωνία με **ραδιοηλεκτρογραφία**. Η επικοινωνία αυτή τείνει να εκλείψει, εφόσον οι ηλεγρά-

φοι και οι ραδιοηλεγραφητές έφυγαν από τα πλοία. Παρόλ' αυτά, εάν υπάρχει ασύρματος στο πλοίο και με οποιονδήποτε τρόπο μπορεί κάποιος να χειρίσει Μορσικούς Κώδικες, δύναται να επικοινωνήσει σε ανοικτή γλώσσα ή με κώδικες με το άλλο πλοίο, εφόσον φυσικά γνωρίζει ότι και το άλλο πλοίο έχει την ίδια δυνατότητα. Ο σπουδαστής πρέπει να εκπαιδευτεί, ώστε να γνωρίζει τα Μορσικά σύμβολα του αλφαβήτου και των αριθμών (Πίνακες 1.2.1, 1.2.2 και 1.2.3).

Πίνακας 1.2.1
Διεθνής Μορσικός Κώδικας.

<i>Γράμμα</i>	<i>Κώδικας Μορς</i>	<i>Αριθμός</i>	<i>Κώδικας Μορς</i>
A	• -	1	• - - - -
B	- • • •	2	• • - - -
C	- • - •	3	• • • - -
D	- • •	4	• • • • -
E	•	5	• • • • •
F	• • - •	6	- • • • •
G	- - •	7	- - • • •
H	• • • •	8	- - - • •
I	• •	9	- - - - •
J	• - - -	0	- - - - -
K	- • -	Σημεία στίξεως*	Κώδικας Μορς
L	• - • •	Τελεία	• - • - • -
M	- -	Κόμμα	- - • • - -
N	- •	Άνω-κάτω τελεία	- - - • • •
O	- - -	Ερωτηματικό	• • - - • •
P	• - - •	Απόστροφος	• - - - - •
Q	- - • -	Παύλα	- • • • • -
R	• - •	Ίσον	- • • • -
S	• • •	Άνοιγμα παρενθέσεως	- • - - •
T	-	Κλείσιμο παρενθέσεως	- • - - • -
U	• • -	Εισαγωγικά	• • - • • - •
V	• • • -		
W	• - -		
X	- • • -		
Y	- • - -		
Z	- - • •		

* Τα σημεία στίξεως χειρίζονται ως ένα γράμμα.

(συνεχίζεται)

⁴ Ζώσα φωνή είναι η φωνή που ακούμε απ' ευθείας από αυτόν που φωνάζει χωρίς να μεσολαβεί τεχνικό μέσο.

Γράμμα	Κώδικας Μορς	Έννοιες	Κώδικας Μορς
AA	• - • -	Από (DE)	- • • •
AB	• - - • • •	Προβείτε (K)	- • -
WA	• - - • -	(AS)	• - • • •
WB	• - - - • • •	Κατανοητό ($\overline{VE}$)	• • • - •
BN	- • • • - •	Ελήφθη (R)	• - •
RPT	• - • • - - • -	Τέλος μηνύματος ($\overline{AR}$)	• - • - •
		Τέλος εκπομπής ($\overline{VA}$)	• • • - • -
		Ξεχωρίζει διαφορετικά τμήματα της ίδιας εκπομπής ($\overline{BT}$)	- • • • -

Πίνακας 1.2.2
Σήματα διαδικασίας.

Γράμμα	Κώδικας Μορς	Γράμμα	Κώδικας Μορς
C	- • - •	$\overline{AR}$	• - • - •
N	- •	$\overline{AS}$	• - • • •
NO	- • - - -	$\overline{AAA}$	• - • - • -
RQ	• - • - - • -		

Πίνακας 1.2.3
Το Μορσικό Ελληνικό Αλφάβητο.

Γράμμα	Κώδικας Μορς	Γράμμα	Κώδικας Μορς	Γράμμα	Κώδικας Μορς
A	• -	I	• •	P	• - •
B	- • • •	K	- • -	Σ	• • •
Γ	- - •	Λ	• - - • •	T	-
Δ	- • •	M	- -	Υ	- • - -
E	•	N	- •	Φ	• • - •
Z	- - • •	Ξ	- • • -	X	- - - -
H	• • • •	O	- - -	Ψ	- - • -
Θ	- • - •	Π	• - - •	Ω	• - -

1.3 Εκπομπή και λήψη αναλαμπών με ταχύτητα τουλάχιστον 15 χαρακτήρων το λεπτό.

Ο σπουδαστής πρέπει να εκπαιδευτεί, ώστε να εκπέμπει και να λαμβάνει σήματα με αναλαμπές με ταχύτητα 15 χαρακτήρων το λεπτό. Την ικανότητα αυτή οι σπουδαστές αποκτούν σε κατάλληλο εργαστήριο με τον ανάλογο εξοπλισμό.

1.4 Τα μέρη από τα οποία αποτελείται ένα σήμα με αναλαμπές.

Ο σπουδαστής οφείλει να γνωρίζει τόσο τις σωστές διαδικασίες αποστολής ενός μηνύματος με αναλαμπές όσο και τα μέρη που το αποτελούν. Αυτά είναι:

- 1) Η **κλήση**, δηλαδή το Διεθνές Διακριτικό

Σήμα (ΔΔΣ)⁵ του πλοίου που καλείται. Εάν αυτό είναι άγνωστο, τότε η κλήση γίνεται με το σήμα γενικής κλήσεως προς άγνωστο σταθμό $\overline{AA} \overline{AA} \overline{AA}$.

2) Η **ταυτότητα**. Αυτός που καλεί, δηλαδή κάνει την κλήση, δίνει την ταυτότητά του, δηλαδή το ΔΔΣ του πλοίου του, αφού προηγουμένως βάλει τη λέξη **DE**, που σημαίνει **ΑΠΟ**, δηλαδή από ποιο πλοίο προέρχεται η κλήση (παράδ. 5).

Παράδειγμα 5.

SZLM DE SXMH που σημαίνει ότι: «Το πλοίο SZLM καλείται ΑΠΟ το πλοίο SXMH» ή πιο απλά «SZLM ΑΠΟ SXMH». [Τα κεφαλαία γράμματα είναι τα ΔΔΣ, οι ταυτότητες των πλοίων που επικοινωνούν και μάλιστα δεικνύουν και την εθνικότητα των πλοίων (τα συγκεκριμένα διακριτικά είναι ελληνικά)].

3) Το **κείμενο**. Το κείμενο αφορά σε όλα όσα θέλει να πει το πλοίο που καλεί άλλο πλοίο.

4) Το **τέλος**. Το τέλος της μεταβιβάσεως δίνεται με το $\overline{AR}$, που σημαίνει ότι τελείωσε η μεταβίβαση του κειμένου ή του σήματος. Ο χειριστής που λαμβάνει πρέπει να απαντήσει με το γράμμα R.

Σημείωση: Όσοι κώδικες του Μορσικού αλφαβήτου φέρουν από πάνω την ενωπική παύλα (μπάρα) χειρίζονται ως ένα γράμμα και όχι ξεχωριστά (Πίνακας 1.4).

1.5 Διαδικασία αποστολής ενός μηνύματος προς ένα άγνωστο πλοίο σε ανοικτή ή κωδικοποιημένη γλώσσα.

Όταν το πλοίο που θέλει να καλέσει ένα άλλο πλοίο δεν γνωρίζει το ΔΔΣ, δηλαδή την ταυτότητά του, τον καλεί με το σήμα $\overline{AA} \overline{AA} \overline{AA}$, που σημαίνει κλήση άγνωστου σταθμού. Κάθε $\overline{AA}$ χειρίζεται ως ένα γράμμα (παράγρ. 1.10, σελ. 8).

1.6 Σωστή χρήση του σήματος διαγραφής στην εκπομπή ή λήψη.

Όταν ο χειριστής θέλει να διαγράψει ένα γράμμα ή μία λέξη, χειρίζει την ομάδα αυτή (EEEEEE) κ.λπ. ως ένα γράμμα.

1.7 Σωστή χρήση του σήματος επαναλήψεως (RPT).

Το σήμα επαναλήψεως (RPT) που προέρχεται

από τη λέξη Repeat (επαναλαμβάνω ή επανάλαβε), χρησιμοποιείται για να δηλώσει επανάληψη απ' αυτόν που χειρίζεται ή αίτηση επαναλήψεως απ' αυτόν που λαμβάνει. Υποστηρίζει επίσης τα σήματα επαναλήψεως που περιγράφονται στην επόμενη παράγραφο.

1.8 Σωστή χρήση των σημάτων επαναλήψεως $\overline{AA}$, $\overline{AB}$, $\overline{WA}$, $\overline{WB}$ και $\overline{BN}$.

Τα σήματα επαναλήψεως είναι τα ακόλουθα:

$\overline{AA}$ = All After, που σημαίνει: Όλα μετά...

$\overline{AB}$ = All Before, που σημαίνει: Όλα πριν...

$\overline{WA}$ = Word After, που σημαίνει: Λέξη μετά...

$\overline{WB}$ = Word Before, που σημαίνει: Λέξη πριν...

$\overline{BN}$ = (All) Between, που σημαίνει: Όλα μεταξύ

Στα σήματα επαναλήψεως προηγείται πάντοτε το σήμα RPT. Εάν προτίθεται να χρησιμοποιήσει έναν από τους κώδικες αυτούς αυτός που χειρίζεται το κείμενο και για κάποιο λόγο αμφιβάλλει εάν το κείμενο εστάλη σωστά, μετά τη λέξη πλοίο θα χρησιμοποιήσει το σήμα $\overline{AA}$ ως ακολούθως:

RPT $\overline{AA}$ πλοίο ... (Επαναλαμβάνω όλα μετά τη λέξη πλοίο ...) (Πίνακας 1.4).

Εάν αυτός που λαμβάνει το σήμα για κάποιο λόγο δεν το έλαβε, μετά τη λέξη πλοίο θα χειρίσει ως ακολούθως:

RPT $\overline{AA}$ πλοίο ... (Επαναλάβετε όλα μετά τη λέξη πλοίο...).

Η ίδια διαδικασία επαναλαμβάνεται για τους κώδικες $\overline{AB}$, $\overline{WA}$, $\overline{WB}$, $\overline{BN}$ (Πίνακας 1.4).

1.9 Σημασία της χρήσεως του σήματος αναμονής $\overline{AS}$.

Η σημασία της χρήσεως του σήματος αναμονής ισχύει και για τους δύο χειριστές, γι' αυτόν που χειρίζεται και γι' αυτόν που λαμβάνει. Έτσι, αν μετά από μία απρόβλεπτη δυσκολία ή λόγω ανωτέρας βίας ίσως απαιτηθεί να διακόψουν προσωρινά τη μεταξύ τους επικοινωνία, αυτό θα συμβεί όταν ο ενδιαφερόμενος χειρίσει το σήμα $\overline{AS}$ (ως ένα γράμμα). Εάν αυτό γίνει στο τέλος της μεταβιβάσεως, σημαίνει ότι: «Δεν τελείωσα τη μεταβίβαση Ανάμενε» (Πίνακας 1.4).

⁵ Το Διεθνές Διακριτικό Σήμα του σκάφους είναι ένα και μοναδικό και αναφέρεται και ως ταυτότητά του.

Πίνακας 1.4
Σήματα για χρήση, όπου είναι κατάλληλα, για όλους τους τρόπους μεταδόσεως.

Σήμα	Έννοια/Σημασία
AA • – • –	«Όλα μετά ...» (χρησιμοποιούμενο μετά το επαναληπτικό σήμα (RPT) σημαίνει: «Επαναλάβετε όλα μετά ...»).
AB • – – • • •	«Όλα πριν ...» (χρησιμοποιούμενο μετά το επαναληπτικό σήμα (RPT) σημαίνει: «Επαναλάβετε όλα πριν ...»).
$\overline{AR}$ • – • – •	Τέλος σήματος ή μεταβιβάσεως.
$\overline{AS}$ • – • • •	Σήμα αναμονής ή περιόδου.
BN – • • • – •	«Όλα μεταξύ ... και ...» (χρησιμοποιούμενο μετά το επαναληπτικό σήμα (RPT) σημαίνει: «Επαναλάβετε όλα μεταξύ ... και ...»).
C – • – •	Καταφατικό – ΝΑΙ ή «Η έννοια της προηγούμενης ομάδας πρέπει να αναγνωστεί σαν κατάφαση».
CS – • – • • • •	«Ποιο είναι το όνομα ή το διακριτικό σήμα του πλοίου σας (ή του σταθμού σας);».
DE – • • •	«Από ...» (χρησιμοποιείται αναφερόμενο πριν από το όνομα ή το διακριτικό σήμα σταθμού που καλεί).
K – • –	«Επιθυμώ να επικοινωνήσω μαζί σας» ή «Πρόσκληση για μεταβίβαση».
NO – • – – –	Αρνητικό – ΟΧΙ ή «Η έννοια του προηγούμενου σήματος πρέπει να αναγνωστεί σαν άρνηση». Όταν χρησιμοποιείται σε μεταδόσεις με ζώσα φωνή η προφορά του θα είναι NO.
OK – – – – • –	Γνωστοποίηση ορθής επαναλήψεως ή «Είναι ορθό».
RQ • – • – – • –	Ερωτηματικό ή «Η έννοια της προηγούμενης ομάδας πρέπει να αναγνωστεί σαν ερώτηση».
R • – •	Έχει ληφθεί ή «Έλαβα το τελευταίο σας σήμα».
RPT • – • • – – • –	Επαναληπτικό σήμα «Επαναλαμβάνω» ή «Επαναλάβετε ότι μεταβιβάσατε» ή «Επαναλάβετε ότι λάβατε».
WA • – – • –	«Η λέξη ή η ομάδα μετά ...» (χρησιμοποιούμενο μετά το επαναληπτικό σήμα (RPT) σημαίνει: «Επαναλάβετε τη λέξη ή την ομάδα μετά ...»).
WB • – – – • • •	«Η λέξη ή η ομάδα πριν ...» (χρησιμοποιούμενο μετά το επαναληπτικό σήμα (RPT) σημαίνει: «Επαναλάβετε τη λέξη ή την ομάδα πριν ...»).

1.10 Σήματα γενικής κλήσεως, απαντήσεως, τέλους μεταβιβάσεως.

Τα σήματα γενικής κλήσεως, απαντήσεως, τέλους μεταβιβάσεως είναι τα:

$\overline{AA} \overline{AA} \overline{AA}, \overline{TTTT}, \overline{AAA}, \overline{AR}, T, CQ$

και χρησιμοποιούνται ως έχουν στη διαδικασία ανταποκρίσεως.

1.11 Σημασία και χρήση των σημάτων διαδικασίας C, N ή NO, RQ.

Τα σήματα διαδικασίας είναι τα εξής: C, N ή NO και RQ και δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν με σήματα ενός γράμματος. Αναλυτικότερα:

Το σήμα **C** σημαίνει *Κατάφαση* – ΝΑΙ.

Το σήμα **N** σημαίνει *Αρνηση* – ΟΧΙ – ή απαντάει αρνητικά σε μια ερώτηση και χρησιμοποιείται περισσότερο με αναλαμπές ή ηχητικά.

Το σήμα **NO** σημαίνει επίσης ΟΧΙ και περισσότερο χρησιμοποιείται φωνητικά ή ραδιοτηλεφωνικά.

Το σήμα **RQ** είναι ένας κώδικας που ρωτάει ή καθιστά έναν άλλον κώδικα ερώτηση. Π.χ. ο κώδικας **CW** σημαίνει: «*Η λέμβος ή η σχεδία είναι πάνω στο πλοίο*». Ο ίδιος κώδικας όταν χειρισθεί: **CW RQ** σημαίνει: «*Είναι πάνω στο πλοίο η λέμβος ή η σχεδία*».

Το σήμα **RQ** ακολουθεί, δηλαδή τίθεται πάντοτε μετά τον βασικό κώδικα, ώστε να τον μετατρέψει σε ερώτηση (Πίνακας 1.4).

Στα σήματα διαδικασίας περιλαμβάνονται και τα σήματα **CS** και **CQ**, τα οποία αναφέρονται αναλυτικότερα στις σελίδες 26 και 27.

1.12 Σημασία και χρήση των σημάτων YU, YV, YZ.

Η επικοινωνία μεταξύ δύο πλοίων, είτε γίνεται με αναλαμπές είτε με άλλον τρόπο, μπορεί να πραγματοποιείται σε ανοικτή γλώσσα. Εάν πρακτικά αυτό είναι δύσκολο εξαιτίας της γλώσσας είναι πιο εύκολο να χρησιμοποιηθούν κώδικες του ΔΚΣ. Όταν προτιθέμεθα να χρησιμοποιήσουμε κώδικες, πρέπει πρώτα να το δηλώσουμε στον συνομιλητή μας, προκειμένου να μπορέσει να αντιληφθεί τι θέλουμε να πούμε και ότι χρησιμοποιούμε κώδικες του ΔΚΣ.

Αυτό επιτυγχάνεται εφόσον χειρίσουμε το σήμα **YU**, που σημαίνει ότι: «*Θα επικοινωνήσω μαζί σας με κώδικες του ΔΚΣ*». Για τοπωνύμια ή ονόματα κ.λπ. επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί ανοικτή γλώσσα ανάμεσα στους κώδικες παρά την ύπαρξη του YU.



YU: Θα επικοινωνήσω με τον σταθμό σας με κώδικες του ΔΚΣ.

Το σήμα **YV** σημαίνει ότι: «*Οι ομάδες που ακολουθούν προέρχονται από τον ΔΚΣ*» (ομάδες ή κώδικες) και απαιτούν συνδυασμό γραμμάτων ή και αριθμών, που συνδυάζουν προτάσεις, έννοιες οι οποίες είναι χρήσιμες για την επικοινωνία των πλοίων.



YV: Οι ομάδες που ακολουθούν προέρχονται από τον ΔΚΣ.

Το σήμα **YZ** σημαίνει ότι: «*Οι λέξεις που ακολουθούν σημαίνονται σε ανοικτή γλώσσα*». Είναι κατανυγμένο ότι μπορούν να εξυπηρετήσουν όλους τους τρόπους επικοινωνίας και βρίσκονται στον ΔΚΣ.



YZ: Οι λέξεις που ακολουθούν σημαίνονται σε ανοικτή γλώσσα.

1.13 Πώς πρέπει να γίνεται η ηχητική σήμανση.

Η χρήση των ηχητικών σημάτων πρέπει να είναι αυστηρά προσαρμοσμένη στον ΔΚΣ και να γίνεται μόνον **όπου** και **όταν** απαιτείται. Τυχόν σύγχυση από ανεξέλεκτη χρήση μπορεί να έχει τραγικά αποτελέσματα.

1.14 Έννοια σημάτων ενός γράμματος και περιπτώσεις μεταβιβάσεως αυτών με ηχητική σήμανση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ΔΚΑΣ/ΔΚΣ.

Τα σήματα ενός γράμματος είναι 25 και αναφέρονται στο Δεύτερο Κεφάλαιο (παράγρ. 2.12, σελ. 35). Θα αναφέρομε εδώ μόνο τέσσερα, αυτά που χρησιμοποιούνται καθημερινά πολλές φορές μεταξύ πλοίων (Πίν. 1.14).

1.15 Επίδειξη εκπομπής και λήψεως Μορσικής σημάνεσως με σημαίες χεριού ή βραχιόνων.

Όταν ένα πλοίο επιθυμεί να επικοινωνήσει με ένα άλλο πλοίο με σημαίες χεριού ή βραχιόνων, πρέπει να το δηλώσει στο άλλο πλοίο, ούτως ώστε να γίνει απολύτως αντιληπτός ο τρόπος που θα επικοινωνήσουν. Αυτό επιτυγχάνεται όταν το πλοίο που

Πίνακας 1.14

*E •	που σημαίνει: «Αλλάζω την πορεία μου προς τα δεξιά (στρίβω δεξιά)».
*I • •	που σημαίνει: «Αλλάζω την πορεία μου προς τα αριστερά (στρίβω αριστερά)».
*S • • •	που σημαίνει: «Οι μηχανές μου αναποδίζουν (κάνω ανάποδα)».
M — —	που σημαίνει: «Το πλοίο μου σταμάτησε και δεν κινείται».

Σημειώσεις

Για τα γράμματα που σημειώνονται με **αστερίσκο**, εφόσον γίνονται ηχητικά, θα χρησιμοποιούνται μόνο σύμφωνα με τις απαιτήσεις των ΔΚΑΣ του 1972, βλ. και Σημειώσεις 1 και 2 σελ. 35 και 1 και 2 σελ. 38.

επιθυμεί να κάνει την κλήση με Μορσική σήμανση βραχιόνων ή χειρός δείξει στο άλλο πλοίο με όποιον τρόπο μπορεί τον κώδικα (**KI**). Εάν δεν γίνει κατανοητό, μπορεί να επιλέξει την κλασική περίπτωση κλήσεως αγνώστου σταθμού **AA AA AA**.

Όταν το άλλο πλοίο-αποδέκτης της κλήσεως συμφωνεί ότι μπορεί να επικοινωνήσει και αυτόν τον τρόπο, πρέπει να δώσει μία θετική απάντηση ή διαφορετικά θα πρέπει με όποιον τρόπο επικοινωνίας μπορεί, να απαντήσει με τον κώδικα **YSI**, που σημαίνει ότι αδυνατεί να επικοινωνήσει μ' αυτόν τον τρόπο. Εάν η επικοινωνία αποκατασταθεί, ο καλών και ο λαμβάνων κατά τη διάρκεια της ανταποκρίσεως θα χρησιμοποιούν τα σήματα **AA AA AA** και το γράμμα (**T**), που σημαίνει ότι ελήφθη όπως γίνεται και με τις αναλαμπές.

1.16 Χειρισμός και αναγνώριση του σήματος κινδύνου (**SOS**) με αναλαμπές.

Το σήμα κινδύνου **SOS** με αναλαμπές χειρίζεται αργά και σταθερά, προκειμένου να γίνει κατανοητό από όλους, ως ένα γράμμα **SOS**, γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο απεικονίζεται πάντοτε με μία ενωτική παύλα από επάνω.

⋮ S ⋮ — — — ⋮ O ⋮ — — — ⋮ S ⋮

Παραδοσιακά αναφέρεται ότι το **SOS** σημαίνει **Save Our Souls** (Σώστε τις Ψυχές μας).

Σημείωση: Στο Παράρτημα 9, σελ. 103, ο σπουδαστής θα βρει έγχρωμες σημαίες που αποτελούν μέρος της πρακτικής εξασκήσεως. Η κάθε σημαία στην πίσω όψη της έχει το γράμμα του Διεθνούς Αλφαβήτου, το οποίο αντιστοιχεί σ' αυτήν την ονομασία του γράμματος ή του αριθμού σύμφωνα με το Διεθνές Φωνητικό Αλφάβητο, τη Μορσική απεικόνιση του γράμματος και την έννοια του γράμματος διαν είναι μεμονωμένα επηρμένο στον ιστό του πλοίου.

Αυτό θα βοηθήσει τον σπουδαστή στην εκμάθηση των σημαιών σύμφωνα με το αναλυτικό πρόγραμμα, αρκεί να κόψει τις σημαίες όπως δεικνύεται και να τις χρησιμοποιήσει ως εργαλείο εκπαίδευσής και αυτοδιδασκαλίας. Έτσι θα επιταχύνει τον χρόνο εκπαίδευσής όλων των ανωτέρω, δηλαδή αναγνώριση σημαιών, Διεθνές Φωνητικό Αλφάβητο, Μορσικός Κώδικας και έννοιες σημαιών. Για λόγους τεχνικούς το Παράρτημα αυτό τοποθετήθηκε στο τέλος του βιβλίου.



Ο Samuel Morse στέλνει το τελευταίο σήμα του.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – Διεθνής Κώδικας Σημάτων

2.1 Σκοπός του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων.

Ο πρώτος Διεθνής Κώδικας Σημάτων (ΔΚΣ) σχεδιάστηκε το 1855 στην Αγγλία και μετά από διάφορες τροποποιήσεις, εκδόθηκε το 1965. Έκτοτε ακολούθησε η β' έκδοση το 1985, η γ' το 1987 και η τελευταία το 2005 υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization – IMO).

Οι σημαίες που χρησιμοποιούνται σήμερα για την επικοινωνία μεταξύ των πλοίων ή με την ξηρά έχουν διαστάσεις από 0,5 m × 0,5 m έως 1,2 m × 1,2 m ανάλογα με το πλοίο και τα ιστία του. Οι σημαίες αυτές χρησιμοποιούνται για πολύ κοντινές αποστάσεις, μέχρι και 3,5 ναυτικά μίλια, ενώ με τη χρήση κυαλίων η απόσταση αυξάνει ακόμα περισσότερο.

Σήμερα η εξέλιξη της τεχνολογίας της επικοινωνίας έχει ξεπεράσει κάθε προηγούμενη φαντασία και κανείς δεν μπορεί να προβλέψει μέχρι πού μπορεί να φθάσει.

Ο σκοπός του ΔΚΣ είναι να παρέχει τρόπους και μέσα επικοινωνίας σε περιστάσεις, οι οποίες σχετίζονται ουσιαστικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και των προσώπων, ειδικά όταν παρουσιάζονται γλωσσικές δυσχέρειες ή δυσχέρειες επικοινωνίας.

Στην τροποποίηση του 1965 του ΔΚΣ, έχει ληφθεί υπόψη ότι, όταν δεν υπάρχουν γλωσσικές δυσχέρειες, η ευρεία εφαρμογή της ραδιοτηλεφωνίας – VHF μπορεί να προσφέρει απλό και αποτελεσματικό μέσο επικοινωνίας σε ανοικτή γλώσσα.

Τα σήματα που χρησιμοποιούνται στον ΔΚΣ αποτελούνται από:

1) **Σήματα με ένα γράμμα** που κατανέμονται (διατίθενται) για την απόδοση εννοιών, που είναι πολύ επείγουσες, σημαντικές ή πολύ συνηθισμένες.

2) **Σήματα με δύο γράμματα** για το **Γενικό Μέρος** του ΔΚΣ, και

3) **σήματα με τρία γράμματα** που αρχίζουν από το γράμμα M για το **Ιατρικό Μέρος** του.

Ο ΔΚΣ ακολουθεί τη βασική αρχή ότι κάθε σήμα πρέπει να έχει μία πλήρη έννοια. Σε ορισμένες περιπτώσεις, και όπου είναι απαραίτητο, χρησιμοποιούνται συμπληρωματικά σήματα για συμπλήρωση των διαθεσίμων ομάδων. Με τη χρήση των συμπληρωματικών σημάτων αυξάνεται ο αριθμός των διαθεσίμων ομάδων και παρέχεται η δυνατότητα να καλυφθούν περισσότερες πιθανές απαιτήσεις (βλ. παραδ. 1 έως 4).

Παραδείγματα.

1. Τα συμπληρωματικά σήματα εκφράζουν παραλλαγές στην έννοια του βασικού σήματος.

Το βασικό σήμα του ΔΚΣ είναι:

CP που σημαίνει: «*Κατευθύνομαι (ή πλοίο που αναφέρεται) προς βοήθειά σας*».

Το συμπληρωματικό σήμα του ΔΚΣ είναι:

CP1 που σημαίνει: «*Αεροσκάφος έρευνας και διασώσεως έρχεται προς βοήθειά σας*».

2. Ερωτήσεις που αφορούν στο ίδιο βασικό θέμα ή βασικό σήμα.

Το βασικό σήμα του ΔΚΣ είναι:

DY που σημαίνει: «*Πλοίο (όνομα ή διακριτικό αναγνωρίσεως) βυθίστηκε σε πλάτος ... μήκος ...*».

Το συμπληρωματικό σήμα του ΔΚΣ είναι:

DY4 που σημαίνει: «*Ποιο είναι το βάθος του νερού εκεί που βυθίστηκε το πλοίο;*».

3. Απαντήσεις σε μία ερώτηση ή αίτημα που έγινε με το βασικό σήμα.

Το βασικό σήμα του ΔΚΣ είναι:

HX που σημαίνει: «*Πάθατε καμιά ζημιά στη σύγκρουση;*».

Το συμπληρωματικό σήμα του ΔΚΣ απαντάει:

HX1 που σημαίνει: «*Έπαθα σοβαρή ζημιά πάνω από την ίσαλο*».

4. Συμπληρωματικές, ειδικές λεπτομερείς πληροφορίες.

Το βασικό σήμα του ΔΚΣ είναι:

IN που σημαίνει: «Ζητώ δύτη».

Το συμπληρωματικό σήμα του ΔΚΣ διευκρινίζει:

IN1 που σημαίνει: «Ζητώ δύτη για να απελευθερώσει την έλικα».

Συμπληρωματικά σήματα που εμφανίζονται στο κείμενο πάνω από μία φορά, έχουν ταξινομηθεί σε τρεις πίνακες κατά ομάδες. Οι πίνακες αυτοί πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο όταν και όπου ειδικά καθορίζεται αυτό στο κείμενο των σημμάτων.

Το κείμενο μέσα σε παρένθεση μπορεί να φανερώνει:

1) Μία εναλλαγή, π.χ.: «... (ή σωστικό σκάφος)...».

2) Πληροφορίες που μπορούν να μεταδοθούν αν αιτηθεί ή εφόσον είναι διαθέσιμες, για παράδειγμα «... (το στίγμα να σημειωθεί αν είναι απαραίτητο)».

3) Μία επεξήγηση του κειμένου.

Το υλικό, δηλαδή οι κώδικες, έχει ταξινομηθεί σύμφωνα με το θέμα και τη σημασία του. Για διευκόλυνση της κωδικοποίησης σημμάτων, που λόγω της έννοιάς τους έχουν καταχωρισθεί σε περισσότερα του ενός σημεία στον ΔΚΣ, αναφέρονται στη δεξιά στήλη οι ομάδες αυτών των γραμμάτων που παραπέμπουν στο σημείο όπου το σήμα έχει καταχωρισθεί αρχικά.

2.2 Ορισμοί του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων.

Για τους σκοπούς του ΔΚΣ οι όροι που ακολουθούν έχουν τις παρακάτω καθοριζόμενες σημασίες:

1) **Ορατή σήμανση** είναι οποιαδήποτε μέθοδος επικοινωνίας, που η μετάδοσή της μπορεί να γίνει ορατή.

2) **Ηχητική σήμανση** είναι οποιαδήποτε μέθοδος μεταβίβασης Μουσικών σημμάτων μέσω σειρήνας, σφυρίχτρας, κέρατος ομίχλης, κουδουνιού ή άλλης ηχητικής συσκευής.

3) **Αποστολέας** είναι η Αρχή που δίνει εντολή να σταλεί το σήμα.

4) **Διακριτικό σήμα** ή **Διακριτικό κλήσεως** είναι η ομάδα γραμμάτων και αριθμών που παρα-

χωρήθηκε σε κάθε σταθμό από την Αρχή του.

5) **Σταθμός** σημαίνει πλοίο, αεροπλάνο, σωστική συσκευή ή κάθε μέρος με το οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί επικοινωνία με οποιοδήποτε μέσο.

6) **Σταθμός προελεύσεως** είναι ο σταθμός, στον οποίο ο αποστολέας παραδίδει σήμα για μετάδοση ανεξάρτητα από τη μέθοδο επικοινωνίας που θα χρησιμοποιηθεί.

7) **Εκπέμπων σταθμός** είναι ο σταθμός από τον οποίο το σήμα πραγματικά μεταβιβάζεται.

8) **Αποδέκτης** είναι η Αρχή προς την οποία απευθύνεται ένα σήμα.

9) **Σταθμός αποδέκτη** είναι ο σταθμός στον οποίο τελικά λαμβάνεται απ' τον αποδέκτη το σήμα.

10) **Λαμβάνων σταθμός** είναι ο σταθμός μέσω του οποίου ένα σήμα πραγματικά λαμβάνεται.

11) **Διαδικασία** είναι οι κανόνες που έχουν καθορισθεί για τον τρόπο της σημάνεως (επικοινωνίας).

12) **Σήμα διαδικασίας** είναι το σήμα που τίθεται μαζί με τις άλλες ομάδες για να διευκολύνει στον τρόπο σημάνεως (σελ. 26-27).

13) **Ωρα προελεύσεως** είναι η ώρα που δόθηκε η εντολή, ώστε να μεταβιβασθεί το σήμα.

14) **Ομάδα** σημαίνει περισσότερα από ένα συνεχή γράμματα ή αριθμοί ή γράμματα και αριθμοί που συνθέτουν μαζί ένα σήμα.

15) **Μία αριθμητική ομάδα** αποτελείται από ένα ή περισσότερα αριθμητικά σημεία.

16) **Μία έπαρση** αποτελείται από μία ή περισσότερες ομάδες σημαιών που υψώνονται στο ίδιο σηματοδύοινο¹ (παντιερόδύοινο) επί του ιστού.

Μία έπαρση ή ένα σήμα λέγεται ότι είναι **μεσί-σσιο** όταν υψώνεται στο μέσο περίπου της ολικής διαδρομής του σηματοδύοινου, από τη βάση του ιστού έως το ράουλο που γυρίζει και το οποίο βρίσκεται ψηλά στον ιστό (άλμπουρο).

Μία έπαρση ή ένα σήμα λέγεται ότι είναι **τελεί-ως επηρμένο** (σε πλήρη έπαρση) όταν η έπαρση σχεδόν αγγίζει το ανώτατο σημείο που φθάνει το σηματοδύοινο, δηλαδή στο ράουλο που γυρίζει.

17) **Προσθήκη** ονομάζεται ένα κομμάτι σηματοδύοινου μήκους 2 m περίπου και το οποίο χρησιμοποιούμε όταν θέλουμε να διαχωρίσουμε μία ομάδα εγχρώμων σημείων (σημαιών) από μία άλλη.

¹ Σηματοδύοινο: Σχοινί για σημαίες (σήματα).

2.3 Μέθοδοι σημάτων.

Οι μέθοδοι σημάτων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν σήμερα (2016)² είναι:

1) Σήμανση με έγχρωμα σημεία (σημαίες).

Μία σειρά εγχρωμών σημείων αποτελείται από είκοσι έξι αλφαβητικά έγχρωμα σημεία, δέκα αριθμητικούς επισείοντες, τρία επαναληπτικά τρίγωνα και τον διακριτικό επισείοντα του κώδικα (αντισήμου). (Λεπτομερείς οδηγίες για τη σήμανση μέσω εγχρωμών σημείων βλ. σελ. 40).

2) Σήμανση με αναλαμπές και ηχητική.

Στη σήμανση με αναλαμπές και στην ηχητική σήμανση, ενώ θα ακολουθούνται γενικά οι οδηγίες που δίνονται στην υποπαράγραφο 1.2.1, είναι προτιμότερο να σημαίνει κάποιος τις τελείες με μικρότερη διάρκεια από την αναλογία τους με τις παύλες, γιατί τότε καθιστά πιο ευκρινή τη διάκριση μεταξύ των στοιχείων. Η κανονική ταχύτητα σημάτων με αναλαμπές πρέπει να θεωρείται τα σαράντα γράμματα ανά λεπτό. (Λεπτομερείς οδηγίες για τη σήμανση με αναλαμπές και την ηχητική σήμανση βλ. παραγρ. 2.6 και 2.7).

3) Σήμανση με το στόμα μέσω τηλεβόα ή μεγαφωνικής συσκευής.

Οποδήποτε είναι δυνατό πρέπει να χρησιμοποιείται ανοικτή γλώσσα, αλλά όπου υπάρχουν γλωσσικές δυσχερείες μπορούν να μεταδίδονται ομάδες από τον ΔΚΣ με τη χρήση των Διεθνών Πινάκων εκφώνησης γραμμάτων και αριθμών (σελ. 24).

4) Ραδιοτηλεφωνία.

Όποτε χρησιμοποιείται για τη μετάδοση σημάτων η ραδιοτηλεφωνία, οι χειριστές πρέπει να συμμορφώνονται με τους ισχύοντες Ραδιοκανονισμούς της Διεθνούς Ενώσεως Τηλεπικοινωνιών (βλ. Κεφ. 3).

5) Σήμανση με σημαίες χεριού ή βραχίονες χρησιμοποιώντας τα Μορσικά σύμβολα.

Η σήμανση αυτή χρησιμοποιείται λιγότερο απ' όλους τους άλλους τρόπους επικοινωνίας. Όταν όμως απαιτηθεί, μπορεί να δώσει λύσεις σε εξαιρετικά δυσμενείς καταστάσεις.

2.4 Γενικές οδηγίες μεταβίβασης σημάτων.

Όλα τα πλοία και όλα τα αεροσκάφη έχουν ένα

Διεθνές Διακριτικό Σήμα (ΔΔΣ) (που τα διακρίνει), είναι μοναδικό παγκοσμίως και λειτουργεί σαν ταυτότητα. Τα διακριτικά κάθε χώρας έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με διεθνείς αποφάσεις και κανονισμούς.

Τα ΔΔΣ στα πλοία τα διαθέτει το ΥΝΑΝΠ. Τα πλοία είναι υποχρεωμένα να έχουν ειδικά βιβλία (καταλόγους), που περιλαμβάνουν τα διακριτικά των πλοίων όλου του κόσμου. Τα βιβλία αυτά εκδίδει η **Διεθνής Ένωση Τηλεπικοινωνιών** (International Telecommunication Union-ITU) και είναι τα εξής:

- 1) List of Call Signs and Numerical Identities.
- 2) List of Ship Stations.

Πλοία με το ίδιο όνομα μπορεί να βρεθούν πάρα πολλά, με το ίδιο διακριτικό όμως κανένα. Τα διακριτικά χρησιμεύουν για να επικοινωνήσουμε με άλλο πλοίο με όλους τους τρόπους επικοινωνίας.

2.4.1 Αποστολέας και παραλήπτης σήματος.

Αποστολέας ενός σήματος ονομάζεται αυτός που συντάσσει και στέλνει ένα σήμα, ενώ **παραλήπτης** αυτός για τον οποίο συντάχθηκε και στον οποίο απευθύνεται το σήμα. Είναι αυτός που πρέπει να το παραλάβει. Όλα τα σήματα υπηρεσιακού περιεχομένου μεταξύ πλοίων προέρχονται από τον πλοίαρχο του πλοίου-αποστολέα προς τον πλοίαρχο του πλοίου-παραλήπτη, εκτός αν καθορίζεται διαφορετικά (π.χ. από ειδική συμφωνία μεταξύ των δύο πλοίων).

2.4.2 Αναγνώριση πλοίων και αεροσκαφών.

Τα ΔΔΣ πλοίων και αεροσκαφών δίνονται σε διεθνές επίπεδο διαφορετικά για κάθε χώρα. Επομένως το διακριτικό σήμα μπορεί να δείχνει την εθνικότητα του πλοίου ή του αεροσκάφους. Πιο αναλυτικά:

1) Τα ΔΔΣ των ελληνικών πλοίων αποτελούνται από τέσσερα γράμματα, π.χ. SXVL ή τρία γράμματα και έναν αριθμό J4NH. Στα μικρότερα πλοία, όπως μικρά επιβατηγά και motorships έχουν δοθεί διακριτικά με δύο γράμματα και τέσσερις αριθμούς, π.χ. SV2368, αποκλεισμένων των αριθμών 0 και 1.

2) Τα ΔΔΣ των αεροσκαφών αποτελούνται από πέντε γράμματα, π.χ. SZANH ή από αριθμούς και γράμματα πάντα πέντε τον αριθμό, π.χ. 5BZNK.

3) Από κάθε χώρα μπορεί να εκδίδεται ένας πίνακας, που δείχνει τις χορηγήσεις τέτοιων διακριτικών σημάτων ως συμπλήρωμα του ΔΚΣ.

² Παλαιότερα χρησιμοποιούνταν και η μέθοδος της ραδιοτηλεγραφίας, η οποία όμως έχει καταργηθεί στα πλοία.

2.4.3 Χρήση των διακριτικών σημάτων.

Τα ΔΔΣ μπορούν να χρησιμοποιηθούν για δύο σκοπούς: **πρώτον** για να μιλήσει κάποιος με έναν σταθμό ή για να τον καλέσει και **δεύτερον** για να μιλήσει κάποιος αναφερόμενος σ' έναν σταθμό ή για να τον υποδείξει (παράδ. 5).

Παράδειγμα 5.

ΥΡ LABC που σημαίνει: «*Επιθυμώ να επικοινωνήσω με το πλοίο LABC μέσω...* (Πίνακας Συμπληρωματικών Σημάτων I, σελ. 57)».

ΗΥ 1 LABC που σημαίνει: «*Το πλοίο LABC με το οποίο συγκρούστηκα ανέλαβε εκ νέου το ταξίδι του*».

2.4.4 Ονόματα πλοίων και τοποθεσιών.

Τα ονόματα των πλοίων και των τοποθεσιών θα μεταδίδονται γράμμα προς γράμμα ή θα εκφωνούνται όπως προφέρονται (παράδ. 6).

Παράδειγμα 6.

RV GIBRALTAR που σημαίνει: «*Πλεύσατε στο Γιβραλτάρ*».

2.4.5 Πώς σημαίνονται οι αριθμοί.

1) Οι αριθμοί σημαίνονται ως εξής:

α) Με **έγχρωμα σημεία**: Με τους αριθμητικούς επισείοντες του ΔΚΣ.

β) Με **αναλαμπές** ή με **πληκτική σήμανση**, συνήθως με τα αριθμητικά του Μορσικού Κώδικα. Μπορούν επίσης να συλλαβίζονται όπως προφέρονται.

γ) Με **ραδιοτηλεφωνία** ή με **ηλεκτροβόα**: Με τις λέξεις του ΔΚΣ του Πίνακα εκφωνήσεως αριθμών (σελ. 26-27).

2) Αριθμοί που αποτελούν μέρος από τη βασική έννοια ενός σήματος θα μεταβιβάζονται μαζί με τη βασική ομάδα (παράδ. 7).

Παράδειγμα 7.

DI 20 που σημαίνει: «*Ζητώ λέμβους για 20 πρόσωπα*».

FJ 2 που σημαίνει: «*Το στίγμα του αιυχήματος (ή σωστικού σκάφους) σημειώνεται με σηματοδότη³*».

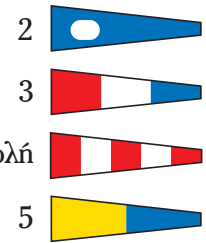
3) Η υποδιαστολή μεταξύ αριθμών μπορεί να σημειωθεί ως εξής:

α) **Σήμανση με έγχρωμα σημεία**. Εκθέτομε τον διακριτικό επισείοντα του κώδικα εκεί όπου επι-

θυμούμε να βάλομε το σημείο της υποδιαστολής (παράδ. 8).

Παράδειγμα 8.

Ο αριθμός 23,5
απεικονίζεται
με τα έγχρωμα
σημεία ως εξής:



Υποδιαστολή

β) **Με αναλαμπές** ή με **πληκτική σήμανση** χρησιμοποιούμε «το σήμα της υποδιαστολής» AAA, που συμβολίζεται ως: • — • — • —

γ) **Με φωνή**: Χρησιμοποιώντας τη λέξη «decimal» σύμφωνα με τον τρόπο που σημειώνεται στον Πίνακα εκφωνήσεως αριθμών.

4) Όπου στο κείμενο είναι δυνατή η σήμανση των βαθών σε πόδια ή σε μέτρα, οι αριθμοί που εκφράζουν το βάθος για να υποδείξουν τα πόδια θα ακολουθούνται από το F και προκειμένου να υποδείξουν τα μέτρα θα ακολουθούνται από το M (παράδ. 9).

Παράδειγμα 9.

Βάθος 20 πόδια θα σημειωθεί 20 **F** (F, δηλ. Feet).

Βάθος 20 μέτρα θα σημειωθεί 20 **M** (M, δηλ. Meters).

2.4.6 Αζιμούθ ή Διόπτρευση.

Το αζιμούθ ή η διόπτρευση εκφράζεται με τρεις αριθμούς, οι οποίοι υποδηλώνουν μοίρες από 000 έως 359, και μετριοούνται κατά τη φορά των δεικτών του ρολογιού. Αν υπάρχει περίπτωση συγχύσεως, θα μπαίνει μπροστά από τους αριθμούς το γράμμα A. Οι διοπτρεύσεις είναι πάντα αληθείς, εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά στο κείμενο (παράδ. 10).

Παράδειγμα 10.

LW 005 που σημαίνει: «*Λαμβάνω την εκπομπή σας από διόπτρευση 005°*».

LT A120 T1540 που σημαίνει: «*Η διόπτρεσή σας από μένα είναι 120° σε (τοπική ώρα) 1540*».

2.4.7 Πορεία.

Η πορεία εκφράζεται με τρεις αριθμούς που δηλώνουν μοίρες από 000 έως 359 και μετριοούνται κατά

³ Σηματοδότη, τσαματοδότη ή σημαντήρας: Κατασκευή που επιπλέει και η οποία χρησιμοποιείται στη ναυτιλία για να οριοθετήσει ή να δείξει κατεύθυνση.

τη φορά των δεικτών του ρολογιού. Σε περίπτωση συγχύσεως θα μπαίνει μπροστά από τους αριθμούς το γράμμα C. Αυτές (οι πορείες) είναι πάντα αληθείς, εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά στο κείμενο (παράδ. 11).

Παράδειγμα 11.

MD 025 που σημαίνει: «*Η πορεία μου είναι 025°*».

GR C240 S18 που σημαίνει: «*Το πλοίο που έρχεται για διάσωσή σας ακολουθεί πορεία 240°, ταχύτητα 18 κόμβους*».

2.4.8 Ημερομηνία.

Οι ημερομηνίες σημαίνονται με δύο, τέσσερις ή έξι αριθμούς μπροστά στους οποίους θα προηγείται το γράμμα D. Οι δύο πρώτοι αριθμοί δείχνουν την ημέρα του μήνα. Όταν χρησιμοποιούνται μόνοι, αναφέρονται στον παρόντα μήνα (παράδ. 12).

Παράδειγμα 12.

D15 που μεταδίδεται την 15η ή οποιαδήποτε μέρα του Απριλίου σημαίνει: «*15 Απριλίου*».

Οι δύο αριθμοί που ακολουθούν, δείχνουν τον μήνα του χρόνου.

D1504 που σημαίνει: «*15 Απριλίου*».

Όπου χρειάζεται, μπορεί να δείχνεται το έτος με δύο επιπλέον αριθμούς.

D181008 που σημαίνει: «*18 Οκτωβρίου 2008*».

2.4.9 Πλάτος.

Το πλάτος εκφράζεται με τέσσερις αριθμούς που μπροστά τους προηγείται το γράμμα L. Οι δύο πρώτοι αριθμοί δηλώνουν τις μοίρες και οι δύο τελευταίοι τα πρώτα λεπτά. Αν χρειάζεται, ακολουθούν τα γράμματα N (Βόρειο) ή S (Νότιο). Για απλούστευση όμως μπορούν να μην χρησιμοποιηθούν όταν δεν υπάρχει κίνδυνος συγχύσεως (παράδ. 13).

Παράδειγμα 13.

L3740S που σημαίνει: «*Πλάτος 37° 40' Νότιο*».

2.4.10 Μήκος.

Το μήκος εκφράζεται με τέσσερις ή, αν απαιτείται, με πέντε αριθμούς, πριν από τους οποίους σημειώνεται το γράμμα G. Οι δύο πρώτοι (ή τρεις) αριθμοί δηλώνουν τις μοίρες και οι δύο τελευταίοι τα πρώτα λεπτά. Για μήκη πέρα των 99°, δεν προκαλείται κανονικά σύγχυση αν παραλειφθεί ο αριθμός που δείχνει τις εκατοντάδες. Όμως πρέπει να χρησιμοποιούνται και οι πέντε αριθμοί, όπου αυτό είναι αναγκαίο, για αποφυγή συγχύσεως. Εφόσον απαιτείται, ακολου-

θούν τα γράμματα E (Ανατολικό) ή W (Δυτικό), διαφορετικά μπορούν να παραλειφθούν όπως και στην περίπτωση του πλάτους (παράδ. 14).

Παράδειγμα 14.

G13925E που σημαίνει: «*Μήκος 139° 25' Ανατολικό*».

Εφόσον απαιτείται στίγμα για συμπλήρωση της έννοιας κάποιου σήματος, αυτό θα σημαίνεται ως:

CH L2537N G4015W που σημαίνει: «*Σημεινόμενο πλοίο αναφέρεται ότι ζητά βοήθεια σε πλάτος 25° 37' Βόρειο, μήκος 040° 15' Δυτικό*».

2.4.11 Απόσταση.

Αριθμοί πριν από τους οποίους σημειώνεται το γράμμα R φανερώνουν την απόσταση σε ναυτικά μίλια (παράδ. 15).

Παράδειγμα 15.

OV A080 R10 που σημαίνει: «*Νάρκη(-ες) πιτσιεύεται ότι είναι προς διόπτευση 080° από μένα, σε απόσταση 10 ναυτικά μίλια*».

Εφόσον δεν υπάρχει περίπτωση συγχύσεως, μπορεί το γράμμα R να παραλειφθεί.

2.4.12 Ταχύτητα.

Η ταχύτητα σημαίνεται με αριθμούς πριν από τους οποίους σημειώνεται:

1) Το γράμμα S για δήλωση ταχύτητας σε κόμβους ή

2) το γράμμα V για δήλωση ταχύτητας σε χιλιόμετρα ανά ώρα (παράδ. 16).

Παράδειγμα 16.

BQ S300 που σημαίνει: «*Η ταχύτητα του αεροσκάφους μου σε σχέση με την επιφάνεια της γης είναι 300 κόμβοι*».

BQ V300 που σημαίνει: «*Η ταχύτητα του αεροσκάφους μου σε σχέση με την επιφάνεια της γης είναι 300 χιλιόμετρα ανά ώρα*».

2.4.13 Χρόνος (Ώρα).

Ο χρόνος εκφράζεται με τέσσερις αριθμούς, από τους οποίους οι δύο πρώτοι θα δηλώνουν την ώρα (από 00 = μεσάνυχτα έως 23 = 11 μ.μ.) και οι δύο τελευταίοι τα πρώτα λεπτά (από 00 έως 59). Μπροστά από τους αριθμούς τίθεται:

1) Το γράμμα T που συμβολίζει την Τοπική Ώρα ή

2) το γράμμα Z που συμβολίζει τον Συντονισμένο Παγκόσμιο Χρόνο (UTC) (παράδ. 17).

Παράδειγμα 17.

BH T1045 L2015N G3840W C125 που σημαίνει: «Παρατήρησα ένα αεροσκάφος σε τοπική ώρα 1045, πλάτος 20°15' Β, μήκος 038°40' Δ ιπτάμενο με πορεία 125°».

RX Z0830 που σημαίνει: «Πλεύσατε την 0830 UTC».

2.4.14 Ώρα προελεύσεως.

Η ώρα προελεύσεως μπορεί να προστίθεται στο τέλος του κειμένου. Πρέπει να δίνεται στο πλησιέστερο λεπτό και να εκφράζεται με τέσσερεις αριθμούς. Η ώρα αυτή εκτός του ότι δείχνει την ώρα που συντάχθηκε το σήμα, χρησιμεύει επίσης και ως εύχρηστος αριθμός αναγνώρισεως (αναφοράς του σήματος).

2.4.15 Επικοινωνία με τοπικούς Κώδικες σημάτων.

Εφόσον ένα πλοίο ή σταθμός ξηράς επιθυμεί να μεταδώσει σήμα μέσω τοπικού Κώδικα, θα προηγείται του σήματος, εφόσον απαιτείται, το σήμα **YV 1**, που σημαίνει: «Οι ομάδες που ακολουθούν είναι από τον τοπικό Κώδικα», για αποφυγή παρανοήσεως.

2.5 Σήμανση με έγχρωμα σημεία (σημείες).

Όπως έχει αναφερθεί και στην παράγραφο 2.3(1) (σελ. 12), ένας από τους τρόπους επικοινωνίας πραγματοποιείται με την έπαρση εγχρώμων σημαιών στον ιστό του πλοίου. Ο τρόπος διεξαγωγής αυτής της επικοινωνίας αναλύεται ευθύς αμέσως.

2.5.1 Κατά γενικό κανόνα μόνο μία έπαρση θα υψώνεται κάθε φορά.

Κάθε έπαρση ή ομάδα επάρσεων θα παραμένει υψωμένη μέχρι λήψεως απαντήσεως από τον σταθμό που λαμβάνει (βλ. παράγρ. 2.5.3). Όταν στο ίδιο σηματοδότη (παντιερόσχοιο) δείχνονται περισσότερες από μία ομάδες, πρέπει αυτές να διαχωρίζονται με προσθήκη. Ο σταθμός που σημαίνει θα πρέπει να υψώνει πάντοτε το σήμα στο καλύτερο δυνατό σημείο, ώστε να είναι ορατό από τον σταθμό που λαμβάνει. Δηλαδή σε μία θέση που τα έγχρωμα σημεία θα ανεμίζουν ελεύθερα και θα είναι ορατά χωρίς να παρεμποδίζονται από τις τοιμινιέρες⁴ ή άλλες υπερκατασκευές.

2.5.2 Πώς γίνεται η κλήση.

Το διακριτικό κλήσεως του σταθμού (ή των σταθμών) προς τον οποίο (ή προς τους οποίους) απευθυνόμαστε θα υψώνεται μαζί με το σήμα (βλ. παράγρ. 2.4.3, σελ. 13).

Εφόσον δεν υψώνεται διακριτικό κλήσεως, εννοείται ότι το σήμα θα απευθύνεται σε όλους τους σταθμούς που βρίσκονται σε απόσταση ορατής σημάτων. Εάν δεν είναι δυνατός ο προσδιορισμός του διακριτικού σήματος του σταθμού προς τον οποίο απευθύνεται η σήμανση, θα υψώνεται πρώτα η ομάδα **VF**, που σημαίνει: «Υψώστε το διακριτικό σας σήμα» ή **CS**, που σημαίνει: «Ποιο είναι το όνομα ή το διακριτικό σήμα του πλοίου σας (ή του σταθμού σας);». Κατά τον ίδιο χρόνο ο σταθμός θα υψώνει το δικό του διακριτικό σήμα. Μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί η ομάδα **YQ**, που σημαίνει: «Επιθυμώ να επικοινωνήσω με ... (Πίνακας Συμπληρωματικών Σημάτων Ι, σελ. 57) με το πλοίο που βρίσκεται προς διόπτευση ... από μένα».

2.5.3 Πώς γίνεται η αντισήμανση.

Όλοι οι σταθμοί, στους οποίους απευθύνονται σήματα ή που αναφέρονται σε σήματα, θα υψώνουν τον διακριτικό επισείοντα του ΔΚΣ μεσίστια, αμέσως μόλις αντιλαμβάνονται κάθε έπαρση και θα υψώνουν αυτόν τελείως (δηλ. σε πλήρη έπαρση) αμέσως μόλις κατανοήσουν την έπαρση. Ο επισείων θα κατεβαίνει μεσίστια αμέσως μόλις η έπαρση υποσταλεί από τον σταθμό που σημαίνει, και θα υψώνεται και πάλι αμέσως μόλις κατανοηθεί η επόμενη έπαρση.

2.5.4 Πώς τελειώνει ένα σήμα.

Για να δείξει ο σταθμός που σημαίνει το τέλος του σήματος, υψώνει αμέσως μετά την τελευταία έπαρση του σήματος μεμονωμένα τον διακριτικό επισείοντα. Ο σταθμός που λαμβάνει θα απαντήσει σ' αυτό όπως έκανε και για τις υπόλοιπες επάρσεις (βλ. παράγρ. 2.5.3).

2.5.5 Ενέργειες σε περίπτωση μη κατανοήσεως των σημάτων.

Εάν ο σταθμός που λαμβάνει δεν μπορεί να διακρίνει καθαρά το σήμα που απευθύνεται σ' αυτόν, θα κρατήσει τον διακριτικό επισείοντα του ΔΚΣ μεσίστια. Εφόσον διακρίνει το σήμα, αλλά δεν εννοεί

⁴ Τοιμινιέρες: Οι εξαγωγές καυσαερίων μηχανών, ηλεκτρομηχανών του πλοίου και άλλων κυρίων και βοηθητικών μηχανημάτων. Παλαιότερα χρησιμοποιούσαν τον όρο «φουγάρα».

τη σημασία του, μπορεί να υψώσει τα παρακάτω σήματα:

ZQ που σημαίνει: «*Το σήμα σας φαίνεται συντεταγμένο λάθος. Ελέγξτε και επαναλάβετε αυτό στο σύνολό του*» ή

ZL που σημαίνει: «*Το σήμα σας έχει ληφθεί αλλά δεν έγινε κατανοητό*».

2.5.6 Η χρήση των επαναληπτικών σημάτων.

Τα πλοία διαθέτουν συνήθως ένα πλήρες **σηματοθέσιο** (σχ. 2.5). Εάν όμως κατά τη διάρκεια της επικοινωνίας με έγχρωμα σημεία και ομάδες απαιτηθεί να χρησιμοποιήσουμε το ίδιο γράμμα ή αριθμό δύο ή τρεις φορές, δεν θα είναι δυνατόν, διότι δεν θα υπάρχουν διπλά ή τριπλά σημεία. Σ' αυτήν την περίπτωση χρησιμοποιούνται τα επαναληπτικά. Αναφέρθηκε ότι την ομάδα των εγχρώμων σημαιών που έχει επαρθεί στον ιστό του πλοίου τη διαβάζουμε **πάντα** από την κορυφή προς τα κάτω. Άρα το πρώτο γράμμα είναι το πρώτο στην κορυφή της επάρσεως και ακολουθούν προς τα κάτω το δεύτερο, το τρίτο κ.ο.κ.. Η χρήση των επαναληπτικών σημάτων καθιστά δυνατή την επανάληψη του ίδιου σημείου του σήματος –είτε έγχρωμου σημείου, είτε αριθμητικού επισείοντα– μία ή περισσότερες φορές στην ίδια ομάδα.

Το **πρώτο επαναληπτικό** επαναλαμβάνει πάντοτε το υψηλότερο ανηρτημένο σημείο του σήματος της κατηγορίας των σημείων όπου αμέσως προηγείται του επαναληπτικού. Το **δεύτερο επαναληπτικό** επαναλαμβάνει πάντοτε το δεύτερο σημείο. Το **τρίτο επαναληπτικό** επαναλαμβάνει πάντοτε το τρίτο



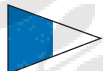
Σχ. 2.5

Το σηματοθέσιο, ξύλινη κατασκευή που βρίσκεται στη γέφυρα του πλοίου, χρησιμοποιείται για να ταξινομούνται τα σημεία (σημαίες) με τέτοιο τρόπο, ώστε να είναι τοποθετημένα ξεχωριστά και άμεσα ορατά.

μετρώντας από πάνω τα σημεία της κατηγορίας του σήματος που αμέσως προηγούνται αυτού. Κανένα επαναληπτικό δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί περισσότερο από μία φορά στην ίδια ομάδα. Όταν ο διακριτικός επισείων του ΔΚΣ χρησιμοποιείται ως υποδιαστολή, δεν θα λαμβάνεται υπόψη στον προσδιορισμό των επαναληπτικών (παράδ. 18).

Παράδειγμα 18.

Το **σήμα L2330** θα σημαίνεται όπως παρακάτω:

Ο αριθμός L2330	Έννοια/σημασία
 Το σημείο L του Διεθνούς Αλφαβήτου	– Τίθεται το σημείο L.
 Αριθμητικός επισείων 2	– Ακολουθεί προς τα κάτω ο αριθμητικός επισείων 2.
 Αριθμητικός επισείων 3	– Ακολουθεί προς τα κάτω ο αριθμητικός επισείων 3.
 Δεύτερο επαναληπτικό	– Ακολουθεί προς τα κάτω το δεύτερο επαναληπτικό, που σημαίνει ότι επαναλαμβάνει το δεύτερο σημείο της ίδιας κατηγορίας που είναι από πάνω του (δηλ. το 3) και τέλος
 Αριθμητικός επισείων 0	– ακολουθεί ο αριθμητικός επισείων 0 (μηδέν).

Το **σήμα VV** σημαίνεται όπως παρακάτω:

Το σήμα VV	Έννοια/σημασία
 Πρώτο επαναληπτικό	– Τίθεται το σημείο V.
 Πρώτο επαναληπτικό	– Ακολουθεί το πρώτο επαναληπτικό, που σημαίνει ότι επαναλαμβάνει το πρώτο σημείο της ομάδας της ίδιας κατηγορίας (δηλ. το V).

Ο αριθμός 1100 θα σημαίνεται με αριθμητικούς επισείοντες όπως παρακάτω:

Ο αριθμός 1100	Έννοια/σημασία
 Αριθμητικός επισείων 1	– Τίθεται πρώτα ο αριθμητικός επισείων 1.
 Πρώτο επαναληπτικό	– Ακολουθεί προς τα κάτω το πρώτο επαναληπτικό, που σημαίνει ότι επαναλαμβάνει το πρώτο σημείο της ομάδας εφόσον είναι της ίδιας κατηγορίας (δηλ. το 1).
 Αριθμητικός επισείων 0	– Τίθεται ο αριθμητικός επισείων 0 (μηδέν).
 Τρίτο επαναληπτικό	– Ακολουθεί το τρίτο επαναληπτικό, που σημαίνει ότι επαναλαμβάνει το τρίτο σημείο της ομάδας εφόσον είναι της ίδιας κατηγορίας [δηλ. το 0 (μηδέν)].

Στην τρίτη περίπτωση του παραδείγματος 18 έχουμε δύο κατηγορίες σημείων (γράμμα και αριθμοί): η μία το σημείο L και η άλλη οι αριθμητικοί επισείοντες 2 και 3. Η διαδικασία της σκέψης σύμφωνα με αυτά που έχουν ειπωθεί είναι: Το σημείο που αμέσως προηγείται του επαναληπτικού είναι στην κατηγορία των αριθμητικών. Άρα το μέτρημα αρχίζει από πάνω προς τα κάτω στην κατηγορία αυτή. Το σημείο L που είναι στην άλλη κατηγορία δεν μετριέται. Ο αριθμητικός επισείων 3 είναι δεύτερος στη σειρά, συνεπώς θα χρησιμοποιηθεί το δεύτερο επαναληπτικό, που θα επαναλαμβάνει τον αριθμητικό επισείοντα 3.

2.5.7 Πώς γίνεται ο συλλαβισμός.

Τα ονόματα που υπάρχουν στο κείμενο κάποιου σήματος θα σημαίνονται ξεχωριστά (ένα προς ένα γράμμα) μέχρι την ολοκλήρωση του ονόματος, με χρησιμοποίηση γι' αυτό των αλφαβητικών σημείων. Εφόσον είναι αναγκαίο, θα χρησιμοποιείται το σήμα **YZ**, που σημαίνει: «Οι λέξεις που ακολουθούν σημαίνονται σε ανοικτή γλώσσα».

2.5.8 Χρήση του διακριτικού επισείοντα του ΔΚΣ.

Όταν ένα πολεμικό πλοίο επιθυμεί να επικοινωνήσει με ένα εμπορικό πλοίο, θα ανυψώσει τον διακριτικό επισείοντα του ΔΚΣ σε εμφανή θέση και θα τον διατηρήσει εκεί ανεμίζοντάς τον καθ' όλη τη διάρκεια της επικοινωνίας.

Ο διακριτικός επισείων του ΔΚΣ χρησιμοποιείται:

- 1) Όταν αντισημαίνει⁵ θετικά ή δείχνει ότι έχει κατανοηθεί μία έπαρση.
- 2) Όταν υψώνεται από πολεμικό πλοίο σημαίνει ότι επιθυμεί να επικοινωνήσει με το εμπορικό πλοίο.
- 3) Ως υποδιαστολή ή κόμμα στις ομάδες.
- 4) Μετά την τελευταία έπαρση, ο διακριτικός επισείων ξεχωριστά δείχνει ότι τελείωσε η διαδικασία αυτή από το πλοίο.

2.6 Σήμανση με αναλαμπές.

Ένα σήμα που μεταδίδεται με αναλαμπές υποδιαιρείται στα εξής μέρη (σχ. 2.6).

1) Την **κλήση** που αποτελείται ή από το σήμα της γενικής κλήσεως ή από το διακριτικό σήμα του σταθμού που καλείται. Η κλήση αντισημαίνεται με το σήμα απαντήσεως (σχ. 2.6).

2) Την **ταυτότητα**. Ο σταθμός (Α) που σημαίνει (χειρίζει⁶), μεταδίδει τη λέξη **DE**, δηλαδή **ΑΠΟ** και στη συνέχεια το ΔΔΣ του ή το όνομά του. Ο σταθμός (Β) που λαμβάνει, επαναλαμβάνει τα στοιχεία που έλαβε (για επιβεβαίωση) και στη συνέχεια σημαίνει το δικό του ΔΔΣ ή όνομα. Ο σταθμός (Α) επαναλαμβάνει (για επιβεβαίωση) το ΔΔΣ ή το όνομα του σταθμού (Β) που έχει λάβει (σχ. 2.6).

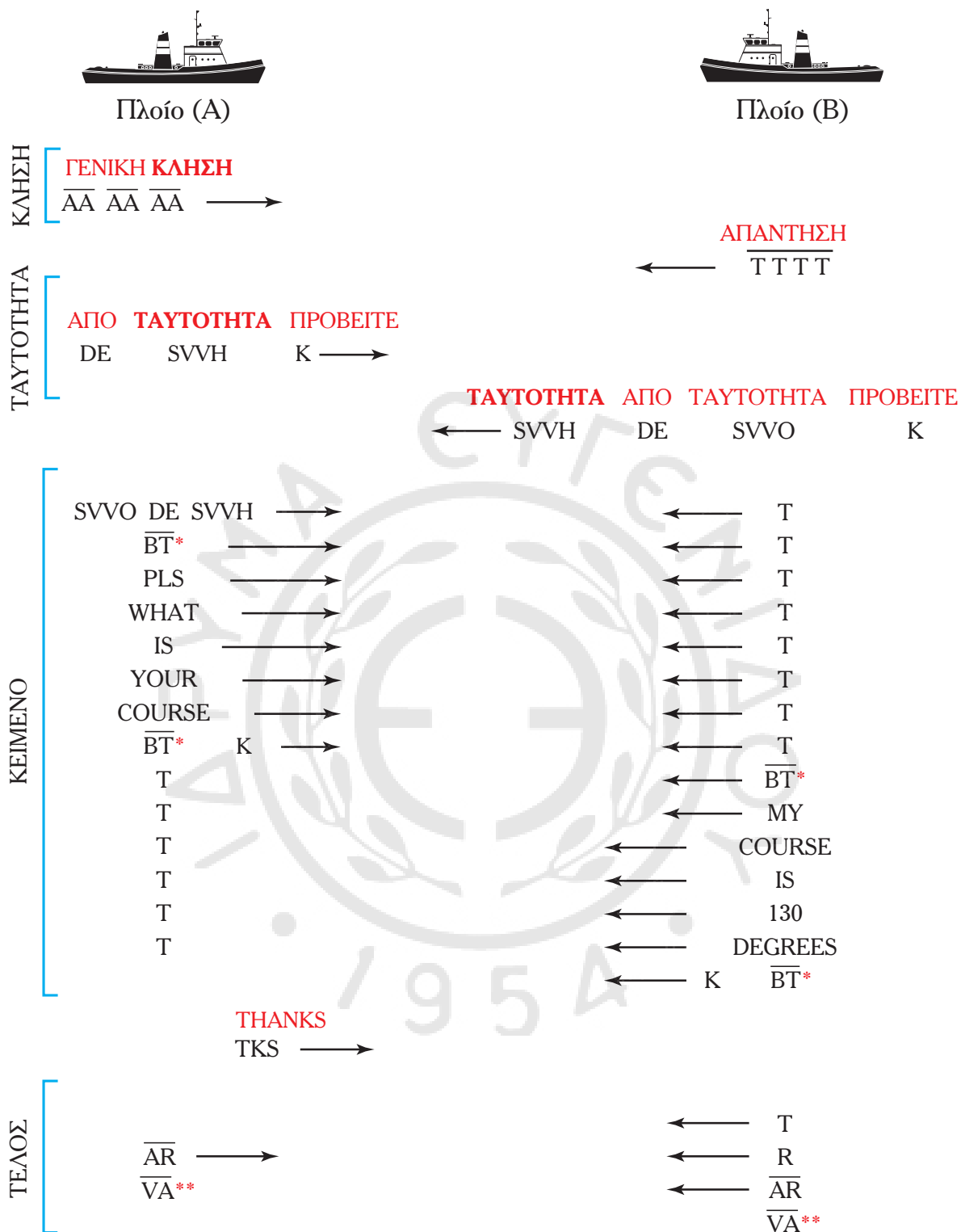
3) Το **κείμενο** αποτελείται από λέξεις σε ανοικτή γλώσσα ή από ομάδες του ΔΚΣ. Όταν χρησιμοποιούνται ομάδες του ΔΚΣ, θα πρέπει να σημαίνουμε πριν απ' αυτές το σήμα YU. Είναι δυνατόν επίσης να περιληφθούν στο κείμενο και λέξεις σε ανοικτή γλώσσα όταν το σήμα περιλαμβάνει ονόματα, τόπους κ.λπ.. Η λήψη κάθε λέξεως ή ομάδας επιβεβαιώνεται με το γράμμα **T** (σχ. 2.6).

4) Το **τέλος**. Αποτελείται από το σήμα $\overline{AR}$ (τέλος μεταβιβάσεως) και ο σταθμός που λαμβάνει αντισημαίνει με το γράμμα **R** (σχ. 2.6).

Εφόσον το σύνολο του κειμένου είναι σε ανοικτή γλώσσα, θα ακολουθείται η ίδια διαδικασία.

⁵ Αντισημαίνω: Απαντώ σε μία σήμανση.

⁶ Χειρίζω: Από το χειριστήριο, π.χ. χειριστής ασυρμάτου.



Οι κώδικες αυτοί στις αναλαμπές είναι προαιρετικοί.

* Ο κώδικας ΒΤ ξεχωρίζει διαφορετικά κομμάτια της ίδιας εκπομπής.

****** Ο κώδικας $\overline{VA}$ σημαίνει τέλος κάθε εκπομπής (πέρασ εργασίας).

$\Sigma_{\mathbf{x}}$. 2.6

Τα μέρη ενός σήματος που μεταδίδεται με αναλαμπές.

Όταν δύο σταθμοί έχουν αποκαταστήσει επικοινωνία και έχουν ήδη ανταλλάξει σήματα, η κλήση και η πιστοποίηση της ταυτότητας μπορούν να παραλείπονται.

Αν και η χρήση των σημάτων διαδικασίας (σελ. 26-27) είναι αυτονόητη, θα ήταν χρήσιμο να αναφερθούν τα παρακάτω:

1) Το **σήμα γενικής κλήσεως** (ή κλήση άγνωστου σταθμού) $\overline{AA} \overline{AA} \overline{AA}$ κ.λπ. μεταδίδεται όταν είναι επιθυμητή η σήμανση προς όλους τους σταθμούς οι οποίοι βρίσκονται σε ακτίνα ορατής σημάσεως ή προς σταθμό άγνωστου ονόματος ή διακριτικού σήματος, με σκοπό να προσελκυσθεί η προσοχή τους.

2) Το **σήμα απαντήσεως** $\overline{TTTT}$ κ.λπ. μεταδίδεται προκειμένου να δοθεί απάντηση σε μία κλήση και συνεχίζεται να μεταδίδεται έως ότου ο σταθμός που σημαίνει να σταματήσει να καλεί. Το κείμενο αρχίζει με το σήμα DE, που ακολουθείται από το όνομα ή το ΔΔΣ του σταθμού που σημαίνει.

3) Το **γράμμα** T χρησιμοποιείται για να δείξει τη λήψη κάθε λέξεως ή ομάδας.

4) Το **σήμα διαγραφής** $\overline{EEEEEE}$ κ.λπ. χρησιμοποιείται προκειμένου να δείξει ότι η τελευταία ομάδα ή λέξη έχει σημειωθεί (χειριστεί) λάθος. Αυτός που λαμβάνει πρέπει να απαντήσει με το ίδιο το σήμα διαγραφής $\overline{EEEEEE}$ (δηλ. ότι έγινε κατανοητό). Όταν ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία, ο σταθμός που σημαίνει (χειρίζεται) θα επαναλάβει την τελευταία λέξη ή ομάδα που είχε σημειωθεί λάθος και στη συνέχεια θα προχωρήσει στη μετάδοση του υπόλοιπου σήματος.

5) Το **σήμα επαναλήψεως** RPT χρησιμοποιείται:

α) Από τον σταθμό που σημαίνει, ώστε να δείξει ότι αυτός πρόκειται να επαναλάβει («Επαναλαμβάνω»). Εφόσον δεν ακολουθηθεί αμέσως μετά το RPT τέτοια επανάληψη, αυτό το σήμα πρέπει να ερμηνευθεί ως αίτηση προς τον σταθμό που λαμβάνει για επανάληψη του σήματος που έχει ληφθεί απ' αυτόν («Επαναλάβετε ότι έχετε λάβει»).

β) Από τον σταθμό που λαμβάνει για να ζητηθεί η επανάληψη του σήματος που μεταδόθηκε («Επαναλάβετε ότι έχετε μεταδώσει»).

γ) Όταν τα ειδικά σήματα επαναλήψεως AA, AB, WA, WB και BN σημαίνονται στις κατάλληλες περιπτώσεις από τον σταθμό που λαμβάνει. Σε κάθε μία απ' αυτές σημαίνονται αμέσως μετά το σήμα επαναλήψεως RPT (παράδ. 19).

δ) Αν ένα σήμα δεν κατανοήθηκε ή δεν έγινε μετά την αποκωδικοποίηση σαφές, τότε **δεν** χρησιμοποιείται το σήμα επαναλήψεως. Σ' αυτήν την πε-

ρίπτωση ο σταθμός που λαμβάνει πρέπει να σημάνει το κατάλληλο σήμα του ΔΚΣ, π.χ. «Το σήμα σας έχει ληφθεί, αλλά δεν έχει κατανοηθεί».

Παράδειγμα 19.

RPT AB KL που σημαίνει: «Επαναλάβετε όλα πριν την ομάδα» KL.

RPT BN «λέμβους» «επιζώντες» που σημαίνει: «Επαναλάβετε όλα μεταξύ των λέξεων λέμβους και επιζώντες».

6) Επανάληψη που έχει ληφθεί ορθά γνωστοποιείται με το **σήμα OK**. Το ίδιο σήμα μπορεί να χρησιμοποιείται και ως καταφατική απάντηση σε ερώτηση («Είναι ακριβές»).

7) Το **σήμα τέλους μεταβιβάσεως** $\overline{AR}$ χρησιμοποιείται σε όλες τις περιπτώσεις προκειμένου να δείξει το τέλος του σήματος ή της μεταβιβάσεως. Ο σταθμός που λαμβάνει, αντισημαίνει (απαντάει) με το σήμα R, που σημαίνει: «Έχει ληφθεί» ή «Έλαβα το τελευταίο σας σήμα».

8) Ο σταθμός που σημαίνει, μεταδίδει το **σήμα** CS (call sign) όταν ζητά να πληροφορηθεί το όνομα ή το διακριτικό σήμα του σταθμού που λαμβάνει.

9) Το **σήμα αναμονής** ή το **σήμα περιόδου** $\overline{AS}$ χρησιμοποιείται όταν:

α) Σημαίνεται μεμονωμένα ή μετά το τέλος ενός σήματος και έχει τη σημασία ότι ο άλλος σταθμός πρέπει να περιμένει και για μία ακόμη επικοινωνία (**σήμα αναμονής**).

β) Παρεμβάλλεται μεταξύ ομάδων και χρησιμεύει για να ξεχωρίζει αυτές (**σήμα περιόδου**) για αποφυγή συγχύσεως.

10) Το **σήμα** C χρησιμοποιείται ώστε να δείχνει μία καταφατική δήλωση ή μία καταφατική απάντηση σε σήμα που εκφράζει ερώτηση. Το **σήμα** RQ χρησιμοποιείται για να δείξει μία ερώτηση. Για να δοθεί αρνητική απάντηση σε σήμα που εκφράζει ερώτηση ή για να εκφραστεί μία αρνητική δήλωση, χρησιμοποιείται για την ορατή ή ηχητική σήμανση το **σήμα** N, στη δε μετάδοση μέσω ραδιοεκπομπής ή με το στόμα, το **σήμα** NO.

11) Όταν τα **σήματα** N ή NO και RQ χρησιμοποιούνται για να μετατρέψουν ένα σήμα που εκφράζει κατάφαση σε αρνητική δήλωση ή σε ερώτηση αντίστοιχα, θα πρέπει αυτά να μεταδίδονται μετά το κύριο σήμα (παράδ. 20).

Παράδειγμα 20.

CY N (ή **NO** όπου απαιτείται) που σημαίνει: «Λέμβος(-οι) δεν έρχεται(-ονται) προς εσάς».

CW RQ που σημαίνει: «*Βρίσκεται στο πλοίο λέμβος ή σχεδία;*».

Τα σήματα διαδικασίας C, N, ή NO και RQ δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με τα σήματα ενός γράμματος.

Οι αναλαμπές μπορούν να σημανθούν με τον ειδικό φορητό προβολέα **Aldis**, που λειτουργεί με συνεχές ρεύμα. Ο χειριστής στοχεύει το πλοίο που θέλει να επικοινωνήσει και χειρίζεται με το Μορσικό αλφάβητο, πατώντας τη σκανδάλη του Aldis. Εφόσον η συσκευή έχει ετοιμασθεί να χρησιμοποιηθεί, η λυχνία παραμένει πάντοτε αναμμένη. Επειδή όμως βρίσκεται μέσα σ' ένα σωληνοειδές λεπτό μεταλλικό περίβλημα, που την καλύπτει πλήρως, δεν φαίνεται από μακριά εάν είναι αναμμένη. Κάθε φορά που ο χειριστής πατάει τη σκανδάλη του Aldis το περίβλημα τραβιέται προς τα πίσω και αποκαλύπτει τη λυχνία, η οποία έχει πολύ έντονη λάμψη και είναι ορατή από πολύ μακριά. Μόλις αφήσει ο χειριστής τη σκανδάλη, το περίβλημα επανέρχεται στη θέση του και η λυχνία παύει να είναι ορατή. Έτσι ο χειριστής δημιουργεί τελείες και παύλες του Μορσικού Κώδικα με αναλαμπές δημιουργώντας ομάδες, λέξεις, προτάσεις. (Ένας άλλος τύπος Aldis, όχι όμως ιδιαίτερα συνηθισμένος στα πλοία, είναι αυτός που η πρόσοψή του καλύπτεται μέσα από το γυαλί, με λεπτά μεταλλικά φύλλα αλουμινίου, τα οποία ανοιγοκλείνουν στον ρυθμό της σκανδάλης). Σε αρκετά πλοία παλαιότερης κατασκευής υπάρχει στην κορυφή του ιστού περίβλεπτος φανός και μέσα στη γέφυρα του πλοίου χειριστήριο σημάτων Μορς, με το οποίο ο Ναυτίλος Αξιωματικός μπορεί να χειρίσει σήματα του Κώδικα Μορς με αναλαμπές.

2.7 Ηχητική σήμανση.

Εξαιτίας της φύσεως της συσκευής που χρησιμοποιείται (σφυρίχτρα, σειρήνα, ηχητικό κέρας κ.λπ.), η ηχητική σήμανση γίνεται αναγκαστικά αργά. Η κακή χρήση της ηχητικής σημάσεως μπορεί από τη φύση της να δημιουργήσει στη θάλασσα σοβαρή σύγχυση. Λόγω αυτού η ηχητική σήμανση σε ομίκλη πρέπει να ελαττώνεται στο ελάχιστο. Εκτός από τα σήματα ενός γράμματος, τα υπόλοιπα σήματα θα χρησιμοποιούνται μόνο σε εξαιρετική ανάγκη και ποτέ σε περιοχές όπου η ναυσιπλοΐα είναι πυκνή. **Τα ηχητικά σήματα λοιπόν θα πρέπει να σημαίνονται αργά και καθαρά.** Αν είναι ανάγκη, μπορούν να επαναλαμβάνονται, αλλά σε ανάλογα μακρά διαστήματα (δηλ. η επανάληψη μπορεί να γί-

νει μετά την παρέλευση λογικού χρονικού διαστήματος), ώστε να εξασφαλίζεται ότι δεν μπορεί να προκληθεί σύγχυση και ότι τα σήματα από ένα γράμμα δεν θα ληφθούν λανθασμένα ως ομάδες από δύο γράμματα.

Υπενθυμίζεται στους πλοιάρχους ότι όταν τα σήματα με ένα γράμμα του ΔΚΣ που σημειώνονται με αστερίσκο (*) (βλ. Πίνακα 2.12) μεταδίδονται ηχητικά, αυτά θα μεταδίδονται μόνο σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Διεθνών Κανονισμών για Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα (ΔΚΑΣ). Τέτοια υπενθύμιση γίνεται επίσης και στα σήματα από ένα γράμμα που προβλέπονται για αποκλειστική χρήση μεταξύ ενός παγοθραυστικού και των πλοίων που βοηθούνται απ' αυτό (βλ. Πίνακα 2.14).

2.8 Ραδιοτηλεφωνία.

Όταν σε περιπτώσεις γλωσσικών δυσχερειών χρησιμοποιείται ο ΔΚΣ, θα λαμβάνονται υπόψη οι αρχές οι οποίες καθορίζονται στους κανονισμούς της Διεθνούς Ενώσεως Τηλεπικοινωνιών που ισχύουν κάθε φορά. Τα γράμματα και οι αριθμοί θα εκφράζονται όπως παρουσιάζονται στους Πίνακες εκφωνήσεως γραμμάτων και αριθμών (Πίνακες 2.10.2 και 2.10.3).

Όταν καλούνται παράκτιοι σταθμοί ή σταθμοί πλοίων, θα χρησιμοποιούνται τα ΔΔΣ τους (ενδεικτικά κλήσεως) ή τα ονόματά τους.

2.8.1 Μέθοδος κλήσεως.

Η μέθοδος κλήσεως στη ραδιοτηλεφωνία αποτελείται από:

1) Το **ενδεικτικό κλήσεως** ή το **όνομα του σταθμού** που καλείται και που θα μεταβιβάζεται μέχρι τρεις φορές σε κάθε κλήση.

2) Την **ομάδα DE** (NTEL-TA EK-O), δηλαδή **ΑΠΟ**.

3) Το **ενδεικτικό κλήσεως** ή το **όνομα του σταθμού** που καλεί και που θα μεταβιβάζεται μέχρι τρεις φορές σε κάθε κλήση.

Τα ονόματα των σταθμών που παρουσιάζουν δυσκολίες στην εκφώνηση θα εκφέρονται επίσης με συλλαβισμό. Μετά την αποκατάσταση της επαφής δεν είναι ανάγκη να μεταβιβάζεται το ενδεικτικό κλήσεως ή το όνομα περισσότερο από μία φορά.

2.8.2 Τρόπος απαντήσεως στις κλήσεις.

Η απάντηση στις κλήσεις αποτελείται από:

1) Το **ενδεικτικό κλήσεως** ή το **όνομα του σταθ-**

μού που καλεί και που θα μεταδίδεται όχι περισσότερες από τρεις φορές.

2) Την **ομάδα DE** (ΝΤΕΛ-ΤΑ ΕΚ-Ο), δηλαδή ΑΠΟ.

3) Το **ενδεικτικό κλήσεως** ή το **όνομα του σταθμού** που καλείται και που μεταδίδεται όχι περισσότερες από τρεις φορές.

2.8.3 Κλήση όλων των σταθμών στην παραπλεύουσα περιοχή.

Για ραδιοτηλεφωνική κλήση όλων των σταθμών στην παραπλεύουσα περιοχή θα πρέπει:

1) Να χρησιμοποιείται η ομάδα CQ (**ΤΣΑΡ-ΛΙ ΚΕ-ΜΠΕΚ**), όχι όμως περισσότερες από τρεις φορές σε κάθε κλήση.

2) Η λέξη INTERKO να παρεμβάλλεται, προκειμένου να δηλώνεται ότι οι ομάδες που ακολουθούν είναι ομάδες του ΔΚΣ. Μπορούν επίσης να περιληφθούν στο κείμενο λέξεις σε ανοικτή γλώσσα, εφόσον το σήμα περιλαμβάνει ονόματα, τόπους κ.λπ.. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνεται, εφόσον είναι αναγκαία, η ομάδα YZ (**ΓΙΑΝΚ-ΚΙ ΖΟΥ-ΛΟΥ**).

3) Αν ο σταθμός που καλείται δεν μπορεί να δεχθεί αμέσως την ανταπόκριση, τότε θα πρέπει να μεταδίδει το σήμα **ΑΣ** (**ΑΛ-ΦΑ ΣΙ-ΕΡ-ΡΑ**), προσθέτοντας τη διάρκεια του χρόνου αναμονής, αν είναι δυνατό.

4) Η λήψη ενός σήματος από το πλοίο που λαμβάνει, πρέπει να γνωστοποιείται (δηλώνεται) με το σήμα R (**ΡΟ-ΜΙ-Ο**).

5) Εφόσον πρέπει να επαναληφθεί η μετάδοση στο σύνολό της, είτε μέρος αυτής, πρέπει να χρησιμοποιείται το σήμα RPT (**ΡΟΜΙΟ ΠΑΡΙΑ ΤΑΝΓΚΟ**), που θα συμπληρώνεται ως απαιτείται με:

AA (**ΑΛ-ΦΑ ΑΛ-ΦΑ**) που σημαίνει:

Όλα μετά τη λέξη ή ομάδα...

AB (**ΑΛ-ΦΑ ΜΠΡΑ-ΒΟ**) που σημαίνει:

Όλα πριν τη λέξη ή ομάδα...

BN (**ΜΠΡΑ-ΒΟ ΝΟ-ΒΕ-ΜΠΕΡ**) που σημαίνει: *Όλα μεταξύ ... και ...*

WA (**ΟΥΙΣ-ΚΙ ΑΛ-ΦΑ**) που σημαίνει:

Τη λέξη ή ομάδα μετά ...

WB (**ΟΥΙΣ-ΚΙ ΜΠΡΑ-ΒΟ**) που σημαίνει:

Τη λέξη ή ομάδα πριν ...

6) Το τέλος της μεταβίβασης να δείχνεται με το σήμα **ΑΡ** (**ΑΛ-ΦΑ ΡΟ-ΜΙ-Ο**).

2.9 Μορσική σήμανση με σημαίες χεριού ή βραχιόνων.

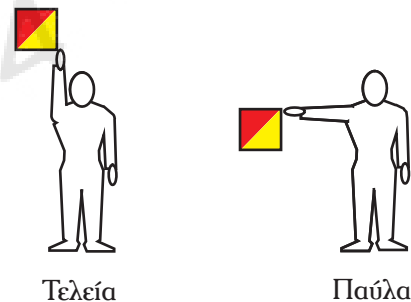
Η μέθοδος σήμανσης με σημαίες χεριού ή βραχίονες χρησιμοποιεί τον Μορσικό Κώδικα. Ανυψωμένα τα χέρια απεικονίζουν την τελεία και σε οριζόντια έκταση τα χέρια απεικονίζουν την παύλα. Ανάμεσα σε κάθε τελεία ή παύλα οι βραχίονες σταυρώνουν κάτω από το στήθος χιαστί. Με γωνία 45° οι βραχίονες προς τα κάτω δεξιά και αριστερά, σχηματίζοντας ανάποδο V, χρησιμοποιούνται για να διαχωρίσουν τα γράμματα (κάθε γράμμα ξεχωριστά), τις ομάδες ή τις λέξεις (Πίνακας 2.9).

Η Μορσική σήμανση με σημαίες χεριού ή βραχιόνων (Πίνακας 2.9) είναι ένας ακόμη τρόπος επικοινωνίας μεταξύ πλοίων ή πλοίων και ξηράς. Γίνεται αντιληπτό ότι ο ΔΚΣ προβλέπει και εξαντλεί όλες τις πιθανές περιπτώσεις και δυσκολίες στις οποίες μπορεί να βρεθεί ένα πλοίο προκειμένου να αποφευχθεί ένα ατύχημα ή να μπορέσει κάποιος να ζητήσει βοήθεια (παράδ. 21).

Παράδειγμα 21.

Σε εξαιρετική περίπτωση, εάν ο χειριστής δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει και τους δύο βραχίονες, τότε μπορεί με έναν βραχίονα στην ανάταση να χειρίζεται (τελεία) και με τον ίδιο βραχίονα στην οριζόντια έκταση (παύλα) (σχ. 2.9α). Η διαδικασία είναι ακριβώς η ίδια όπως και με τους δύο βραχίονες.

Με το ένα χέρι ο χειριστής χρησιμοποιεί το έγχρωμο σημείο Oscar⁷, ώστε να είναι ευδιάκριτος ο

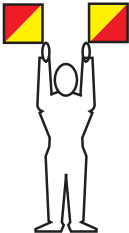
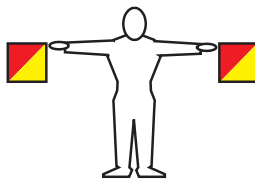
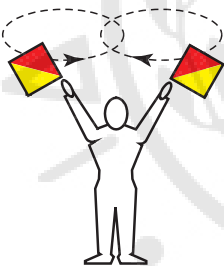


Σχ. 2.9α

Παράδειγμα σήμανσης έγχρωμου σημείου (Oscar) με ένα χέρι.

⁷ Το έγχρωμο σημείο Oscar (O) χρησιμοποιείται παγκοσμίως ως πρώτη επιλογή για επικοινωνία με σημαίες χεριού και αυτό διότι είναι ευδιάκριτο από μεγάλη απόσταση και δεν κουράζει το μάτι. Αυτό φυσικά δεν σημαίνει ότι σε έκτακτη ανάγκη δεν μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε οποιαδήποτε σημαία.

Πίνακας 2.9
Πίνακας Μορσικής σημάνσεως με σημαίες χεριού ή βραχιόνων.

Ύψωση και των δύο σημαιών ή βραχιόνων. 1  Τελεία.	Έκταση δύο σημαιών χεριού ή των βραχιόνων στο ύψος των ώμων. 2  Παύλα.
Οι σημαίες χεριού ή οι βραχιόνες φέρονται μπροστά από το στήθος. 3  Διαχωρισμός τελειών και/ή παυλών.	Οι σημαίες χεριού ή οι βραχιόνες κρατιούνται υπό γωνία 45° μακριά από το σώμα και προς τα κάτω. 4  Διαχωρισμός γραμμάτων, ομάδων ή λέξεων.
5 	Κυκλική κίνηση των σημαιών χεριού ή βραχιόνων πάνω από το κεφάλι. – Διαγραφή σημάτων, αν γίνεται από τον σημαίνοντα σταθμό. – Αίτηση για επανάληψη, αν γίνεται από τον λαμβάνοντα σταθμό.

Σημείωση: Το χρονικό διάστημα μεταξύ τελειών και παυλών και μεταξύ γραμμάτων, ομάδων ή λέξεων πρέπει να είναι τέτοιο που να διευκολύνει τη σωστή λήψη.

χειριστής από μακριά. Τις σημαίες αυτές, που είναι στερεωμένες πάνω σε δύο στρογγυλά ξυλάκια μήκους μισού μέτρου περίπου, μπορεί να τις συναντήσουμε και με τον όρο **παντιερόνια**.

Ένας σταθμός που επιθυμεί να επικοινωνήσει με άλλον με Μορσική σήμανση, κάνοντας χρήση μικρών σημαιών χεριού ή βραχιόνων μπορεί να δηλώσει την επιθυμία του με τη μεταβίβαση του σήματος **K1** προς τον άλλον σταθμό με οποιαδήποτε μέθοδο.

Αντί αυτού μπορεί να σημειωθεί το σημείο κλήσεως **AA AA AA**. Με τη λήψη της κλήσεως ο σταθμός-αποδέκτης θα σημάνει το σημείο απαντήσεως ή εφόσον δεν μπορεί να επικοινωνήσει μ' αυτόν τον

τρόπο, θα απαντήσει με το σήμα **YS1** μέσω οποιασδήποτε μεθόδου.

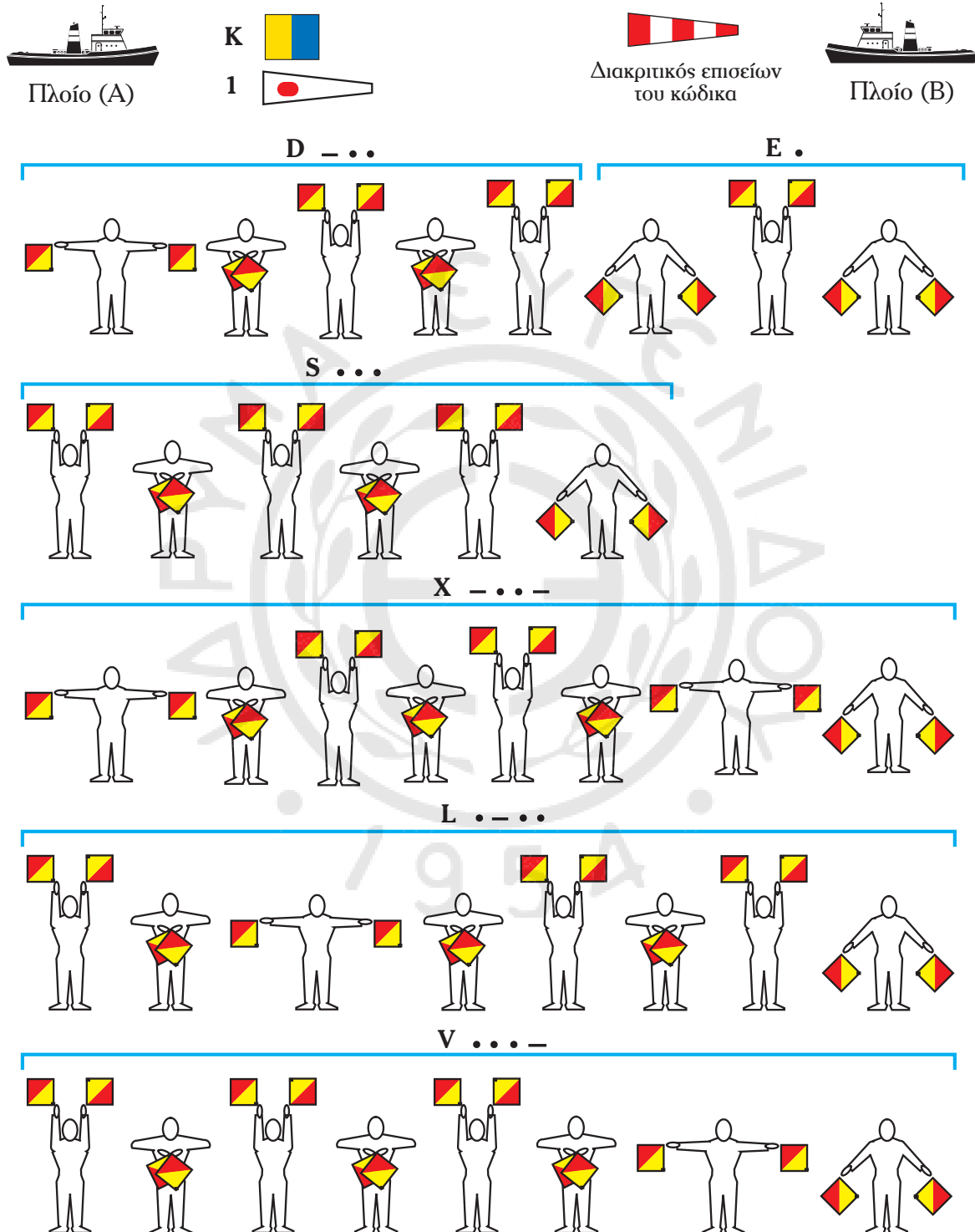
Το σήμα κλήσεως **AA AA AA** και το σήμα **T** θα χρησιμοποιούνται αντίστοιχα από τον εκπέμποντα και τον λαμβάνοντα σταθμό. Κανονικά σ' αυτήν τη μέθοδο πρέπει να χρησιμοποιούνται και οι δύο βραχιόνες, σε περίπτωση όμως που αυτό είναι δύσκολο ή αδύνατο, μπορεί να χρησιμοποιείται ο ένας βραχίονας. Όλα τα σήματα θα τελειώνουν με το σήμα **AR** (τέλος μεταβιβάσεως) (παράδ. 22).

Παράδειγμα 22.

Το πλοίο Α έχει υψωμένη στον ιστό του την

ομάδα K1, που σημαίνει ότι: «Επιθυμώ να επικοινωνήσω μαζί σας με σημαίες χεριού ή βραχίονες». Το πλοίο B απαντάει ότι έγινε κατανοητή η επιθυμία του πλοίου A, συμφωνεί και υψώνει στον ιστό του

τον διακριτικό επισείοντα του Κώδικα. Ο χειριστής του πλοίου A αρχίζει να χειρίζεται με τη γνωστή διαδικασία δίνοντας την ταυτότητά του: DE SXLV... δηλαδή ΑΠΟ SXLV...(σχ. 2.9β).



Σχ. 2.9β

Επικοινωνία δύο πλοίων με σημαίες χεριού χρησιμοποιώντας τον Μορσικό Κώδικα.

2.10 Μορσικά σύμβολα, φωνητικοί πίνακες και σήματα διαδικασίας.

2.10.1 Μορσικά σύμβολα.

Παραθέτομε τα Μορσικά σύμβολα του Διεθνούς Αλφαβήτου καθώς επίσης τα αριθμητικά και τα σήματα διαδικασίας (Πίνακας 2.10.1).

2.10.2 Φωνητικοί πίνακες.

Οι Πίνακες εκφωνήσεως γραμμάτων και αριθμών του Διεθνούς Αλφαβήτου χρησιμοποιούνται για την επικοινωνία διά ζώσης με τηλεβόα, megάφωνο και ραδιοτηλέφωνο (Πίνακες 2.10.2 και 2.10.3).

Πίνακας 2.10.1

Μορσικά σύμβολα Διεθνούς Αλφαβήτου, αριθμών και σημάτων διαδικασίας.

Γράμμα	Κώδικας Μορς	Αριθμός	Κώδικας Μορς
A	• –	1	• – – – –
B	– • • •	2	• • – – –
C	– • – •	3	• • • – –
D	– • •	4	• • • • –
E	•	5	• • • • •
F	• • – •	6	– • • • •
G	– – •	7	– – • • •
H	• • • •	8	– – – • •
I	• •	9	– – – – •
J	• – – –	0	– – – – –
K	– • –	Σήματα διαδικασίας	
L	• – • •	C	– • – •
M	– –	N	– •
N	– •	NO	– • – – –
O	– – –	RQ	• – • – – • –
P	• – – •	AR	• – – •
Q	– – • –	AS	• – • • •
R	• – •	AAA	• – • • • –
S	• • •		
T	–		
U	• • –		
V	• • • –		
W	• – –		
X	– • • –		
Y	– • – –		
Z	– – • •		

Σημείωση: Ορισμένα γράμματα όπως τα ë, ä, ö κ.λπ. παραλείφθηκαν από τον πίνακα αυτών των Μορσικών συμβόλων, διότι δεν πρόκειται να χρησιμοποιηθούν διεθνώς, περιέχονται σε τοπικούς κώδικες και μερικά απ' αυτά μπορούν ν' αντικατασταθούν με συνδυασμό από δύο γράμματα.

Πίνακας 2.10.2
Πίνακας εκφωνήσεως γραμμάτων.

Γράμμα	Λέξη	Οδηγός προφοράς	Ελληνική προφορά
A	Alpha	<u>AL</u> FAH	ΑΛ-ΦΑ
B	Bravo	<u>BRAH</u> VOH	ΜΠΡΑ-ΒΟ
C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE	ΤΣΑΡ-ΛΙ ή ΣΑΡΛΙ
D	Delta	<u>DELL</u> TAH	ΝΤΕΛ-ΤΑ
E	Echo	<u>ECK</u> OH	ΕΚ-Ο
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT	ΦΟΚΣ-ΤΡΟΤ
G	Golf	<u>GOLF</u>	ΓΚΟΛΦ
H	Hotel	HOH <u>TELL</u>	Ο-ΤΕΛ
I	India	<u>IN</u> DEE AH	ΙΝ-ΝΤΙΑ
J	Juliett	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>	ΤΖΟΥ-ΛΙ-ΕΤ
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH	ΚΙ-ΛΟ
L	Lima	<u>LEE</u> MAH	ΛΙ-ΜΑ
M	Mike	<u>MIKE</u>	ΜΑ-ΙΚ
N	November	NO <u>VEM</u> BER	ΝΟ-ΒΕΜ-ΜΠΕΡ
O	Oscar	<u>OSS</u> CAYH	ΟΣ-ΚΑΡ
P	Papa	PAH <u>PAH</u>	ΠΑ-ΠΑ
Q	Quebec	<u>KEY</u> BECK	ΚΕ-ΜΠΕΚ
R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH	ΡΟ-ΜΙ-Ο
S	Sierra	SEE <u>AIR</u> RAH	ΣΙ-ΕΡ-ΡΑ
T	Tango	<u>TANG</u> GO	ΤΑΝ-ΓΚΟ
U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM <u>OO</u> NEE FORM	ΓΙΟΥ-ΝΙ-ΦΟΡΜ ή ΟΥ-ΝΙ-ΦΟΡΜ
V	Victor	<u>VIK</u> TAH	ΒΙΚ-ΤΑΡ
W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY	ΟΥΙΣ-ΚΙ
X	Xray	<u>ECKS</u> RAY	ΕΚΣ-ΡΕΥ
Y	Yankee	<u>YANG</u> KEY	ΓΙΑΝΚ-ΚΙ
Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO	ΖΟΥ-ΛΟΥ

Σημείωση: Οι υπογραμμισμένες και οι συλλαβές με μαύρα στοιχεία προφέρονται εντονότερα.

Πίνακας 2.10.3
Πίνακας εκφωνήσεως αριθμών.

Αριθμός	Λέξη	Οδηγός προφοράς	Ελληνική προφορά
0	nadazero	NAH-DAH-ZAY-ROH	ΝΑ-ΝΤΑ-ΖΕ-ΡΟ
1	unaone	OO-NAH-WUN	ΟΥΝΑ-ΟΥΑΝ
2	bissot wo	BEES-SOH-TOO	ΜΠΙΣ-ΣΟ-ΤΟΥ

(συνεχίζεται)

<i>Αριθμός</i>	<i>Λέξη</i>	<i>Οδηγός προφοράς</i>	<i>Ελληνική προφορά</i>
3	ter rathree	TAY-RAH-TREE	ΤΕ-ΡΑ-ΤΡΙ
4	kartefour	HAR-TAY-FOWER	ΚΑΡ-ΤΕ-ΦΟΟΡ
5	pantafive	PAN-TAH-FIVE	ΠΑΝ-ΤΑ-ΦΑΙΦ
6	soxsix	SOK-SEE-SIX	ΣΟΚ-ΣΙ-ΣΙΞ
7	setteseven	SAY-TAY-SEVEN	ΣΕ-ΤΕ-ΣΕΒΕΝ
8	oktoeight	OK-TOH-AIT	ΟΚ-ΤΟ-ΕΙΤ
9	novenine	NO-VAY-NINER	ΝΟ-ΒΕ-ΝΑ-ΙΝ
Decimal	desimal	DAY-SEE-MAL	ΝΤΕ-ΣΙ-ΜΑΛ
Point	stop	STOP	ΣΤΟΠ
Full stop	Stop	STOP	

Σημείωση: Στον πίνακα εκφωνήσεως αριθμών τονίζεται εντονότερα η λέξη που προσδιορίζει τον ακριβή αριθμό.

2.10.3 Σήματα διαδικασίας.

Σήματα διαδικασίας είναι αυτά που χρησιμοποιούνται με το στόμα (μέσω ραδιοτηλεφώνου ή τηλεβόα, Πίνακας 2.10.4), που χρησιμοποιούνται σε μεταδόσεις με σημεία (σημαίες) και ραδιοτηλεφωνίας

(Πίνακας 2.10.5), σε μετάδοση με αναλαμπές (Πίνακας 2.10.6) και σήματα που χρησιμοποιούνται όπου είναι κατάλληλα, με όλους τους τρόπους μεταδόσεως (Πίνακας 2.10.7).

Πίνακας 2.10.4

Σήματα διαδικασίας που χρησιμοποιούνται με το στόμα (μέσω ραδιοτηλεφώνου ή τηλεβόα).

<i>Σήμα</i>	<i>Προφορά</i>			<i>Έννοια/Σημασία</i>
	<i>Αγγλικά</i>	<i>Γαλλικά</i>	<i>Ελληνικά</i>	
INTERCO	IN-TER-CO	IN-TER-CO	IN-ΤΕΡ-ΚΟ	Ακολουθεί(-ούν) ομάδα(άδες) του Διεθνούς Κώδικα
STOP	STOP	STOP	ΣΤΟΠ	Τελεία
DECIMAL	DAY-SEE-MAL	DE-CI-MAL	NTE-ΣΙ-ΜΑΛ	Υποδιαστολή
CORRECTION	KOR-REK-SHUN	KOR-REK-CHEUNE	ΚΟ-ΡΕΚ-ΣΙΟΝ	Ακυρώσατε την τελευταία μου λέξη ή ομάδα. Ακολουθεί η ορθή λέξη ή ομάδα

Πίνακας 2.10.5

Σήμα διαδικασίας που χρησιμοποιείται σε μεταδόσεις με σημεία (σημαίες) και ραδιοτηλεφωνίας.

<i>Σήμα</i>	<i>Έννοια/Σημασία</i>
CQ	Κλήση άγνωστου σταθμού(-ών) ή γενική κλήση προς όλους τους σταθμούς

Σημείωση: Όταν το σήμα CQ χρησιμοποιείται σε μεταδόσεις με το στόμα πρέπει να προφέρεται σύμφωνα με τον Πίνακα εκφωνήσεως των γραμμάτων (Πίνακας 2.10.2).

Πίνακας 2.10.6**Σήματα διαδικασίας που χρησιμοποιούνται σε μετάδοση με αναλαμπές.**

Σήμα	Έννοια/Σημασία
$\overline{AA} \overline{AA} \overline{AA}$ κ.λπ.	Κλήση άγνωστου σταθμού ή γενική κλήση
$\overline{EEEEEE}$ κ.λπ.	Σήμα διαγραφής
$\overline{AAA}$	Τελεία ή υποδιαστολή
$\overline{TTTT}$ κ.λπ.	Σήμα αντιστημάνσεως
T	Ελήφθη η λέξη ή η ομάδα

Σημείωση: Η παύλα που τίθεται πάνω από τα γράμματα που συνθέτουν το σήμα δηλώνει ότι όσα γράμματα βρίσκονται κάτω από αυτή χειρίζονται ως ένα γράμμα.

Πίνακας 2.10.7**Σήματα διαδικασίας που χρησιμοποιούνται με όλους τους τρόπους μεταδόσεως.**

Σήμα	Έννοια/Σημασία
AA*	«Όλα μειά ...» [χρησιμοποιούμενο μετά το επαναληπτικό σήμα (RRT) σημαίνει: «Επαναλάβετε όλα μειά ...»].
AB	«Όλα πριν ...» [χρησιμοποιούμενο μετά το επαναληπτικό σήμα (RPT) σημαίνει: «Επαναλάβετε όλα πριν ...»].
$\overline{AR}$	Τέλος σήματος ή μεταβιβάσεως.
$\overline{AS}$	Σήμα αναμονής ή περιόδου.
BN	«Όλα μεταξύ ... και ...» [χρησιμοποιούμενο μετά το επαναληπτικό σήμα (RPT) σημαίνει: «Επαναλάβετε όλα μεταξύ ... και ...»].
CS	«Ποιο είναι το όνομα ή το διακριτικό σήμα του πλοίου σας (ή του σταθμού σας);».
DE	«Από ...» (χρησιμοποιείται αναφερόμενο πριν από το όνομα ή το διακριτικό σήμα σταθμού που καλεί).
K	«Επιθυμώ να επικοινωνήσω μαζί σας» ή «Πρόσκληση για μεταβίβαση».
NO	Αρνητικό – ΟΧΙ ή «Η έννοια του προηγούμενου σήματος πρέπει να αναγνωστεί ως αρνητική». Όταν χρησιμοποιείται σε μεταδόσεις με φωνή η προφορά του θα είναι NO.
OK	Γνωστοποίηση ορθής επαναλήψεως ή «Είναι ορθό».
RQ	Ερωτηματικό ή «Η έννοια της προηγούμενης ομάδας πρέπει να αναγνωσθεί ως ερώτηση».
R	Έχει ληφθεί ή «Έλαβα το τελευταίο σας σήμα».
RPT	Επαναληπτικό σήμα «Επαναλαμβάνω» ή «Επαναλάβετε ότι μεταβιβάσατε» ή «Επαναλάβετε ότι λάβατε».
WA	«Η λέξη ή η ομάδα μειά ...» [χρησιμοποιούμενο μετά το επαναληπτικό σήμα (RPT) σημαίνει: «Επαναλάβετε τη λέξη ή την ομάδα μειά ...»].
WB	«Η λέξη ή η ομάδα πριν ...» [χρησιμοποιούμενο μετά το επαναληπτικό σήμα (RPT) σημαίνει: «Επαναλάβετε τη λέξη ή την ομάδα πριν ...»].

*Το σήμα AA, το οποίο δεν έχει την ενωτική παύλα, χειρίζεται κανονικά (δηλ. δύο γράμματα).

Σημειώσεις:

1. Τα σήματα διαδικασίας C, N ή NO και RQ δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε συνδυασμό με τα σήματα από ένα γράμμα.
2. Μέρος σημάτων σχετικών με τις επικοινωνίες παρουσιάζονται στις σελίδες 63-64 του Γενικού Μέρους του ΔΚΣ.
3. Όταν τα εν λόγω σήματα χρησιμοποιούνται σε μεταδόσεις με το σιόμα, τα γράμματα πρέπει να προφέρονται σύμφωνα με τον Πίνακα εκφωνήσεως των γραμμάτων (Πίνακας 2.10.2) με εξαίρεση το σήμα NO που στις μεταδόσεις με το σιόμα θα προφέρεται ως NO.

2.11 Πίνακας σημάτων διασώσεως.

Τα σήματα διασώσεως έχουν εκδοθεί από τον ΙΜΟ και περιγράφουν τις απαιτήσεις σήματων την κρίσιμη στιγμή της διασώσεως. Αυτά είναι:

1) Σήματα για καθοδήγηση μικρών σκαφών που μεταφέρουν ναυαγούς για αποβίβαση στην ξηρά (Πίνακας 2.11.1).

2) Σήματα που χρησιμοποιούνται σε συσχετισμό με τα παράκτια μέσα διασώσεως (Πίνακας 2.11.2).

3) Απαντήσεις από ναυτικές μονάδες διασώσεως

ή σταθμούς διασώσεως προς ένα κινδυνεύον πλοίο ή άτομο που βρίσκεται σε κίνδυνο (Πίνακας 2.11.3).

4) Οπτικά σήματα αέρα – επιφάνειας (Πίνακας 2.11.4).

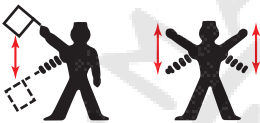
5) Οπτικά σήματα επιφάνειας – αέρα (Πίνακας 2.11.5).

6) Σήματα για επιζώντες (Πίνακας 2.11.6).

7) Επικοινωνία πλοίου – ελικοπτερου (Πίνακας 2.11.7).

Πίνακας 2.11.1

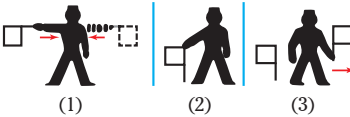
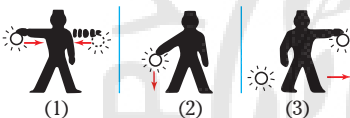
Σήματα για καθοδήγηση μικρών σκαφών που μεταφέρουν ναυαγούς για αποβίβαση στην ξηρά.

	Σήματα με βραχιόνες	Φωτεινά σήματα	Άλλα σήματα	Έννοια/ Σημασία
Σήματα ημέρας	 Κατακόρυφη κίνηση λευκής σημαίας ή βραχιόνων	 ή εκτόξευση σήματος πράσινου αστεριού	— • — ή σηματοδότηση του γράμματος K του Κώδικα με φωτιστική ή ηχητική συσκευή.	Αυτή είναι η καλύτερη θέση για αποβίβαση.
Σήματα νύκτας	 Κατακόρυφη κίνηση λευκού φωτός ή φωτοβόλου πυρσού	 ή εκτόξευση σήματος πράσινου αστεριού	— • — ή σηματοδότηση του γράμματος K του Κώδικα με φωτιστική ή ηχητική συσκευή.	

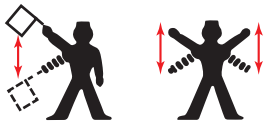
Σημείωση: Προκειμένου να δείχθεί η πορεία που πρέπει να ακολουθηθεί, μπορεί να χρησιμοποιηθεί σταθερό λευκό φως ή φωτοβόλος πυρός, που τοποθετείται σε χαμηλότερο επίπεδο και σε ευθεία γραμμή με τον παρατηρητή.

	Σήματα με βραχιόνες	Φωτεινά σήματα	Άλλα σήματα	Έννοια/ Σημασία
Σήματα ημέρας	 Οριζόντια κίνηση λευκής σημαίας ή των βραχιόνων που εκτείνονται οριζόντια	 ή εκτόξευση σήματος κόκκινου αστεριού	• • • ή σηματοδότηση του γράμματος S του Κώδικα με φωτιστική ή ηχητική συσκευή.	Η αποβίβαση εδώ είναι εξαιρετικά επικίνδυνη.
Σήματα νύκτας	 Οριζόντια κίνηση λευκού φωτός ή φωτοβόλου πυρσού	 ή εκτόξευση σήματος κόκκινου αστεριού	• • • ή σηματοδότηση του γράμματος S του Κώδικα με φωτιστική ή ηχητική συσκευή.	

(συνεχίζεται)

	Σήματα με βραχίονες	Φωτεινά σήματα	Άλλα σήματα	Έννοια/ Σημασία
Σήματα ημέρας	 1. Οριζόντια κίνηση λευκής σημαίας που ακολουθείται από 2. το μπήξιμο λευκής σημαίας στο έδαφος και 3. τη μεταφορά άλλης λευκής σημαίας προς τη διεύθυνση που υποδεικνύεται ή	 1. εκτόξευση κατακόρυφου σήματος κόκκινου αστεριού και 2. ενός σήματος λευκού αστεριού προς τη διεύθυνση της καλύτερης θέσεως αποβιβάσεως ή	σηματοδότηση του γράμματος S (•••) του Κώδικα που ακολουθείται από το γράμμα R (•—•), αν υπάρχει καλύτερη θέση αποβιβάσεως δεξιότερα από την πορεία που ακολουθεί η λέμβος των ναυαγών, ή σηματοδότηση του γράμματος S (•••) του Κώδικα που ακολουθείται από το γράμμα L (•—••), αν υπάρχει καλύτερη θέση αποβιβάσεως αριστερότερα από την πορεία που ακολουθεί η λέμβος των ναυαγών.	Η αποβίβαση εδώ είναι εξαιρετικά επικίνδυνη. Ευνοϊκότερη θέση αποβιβάσεως βρίσκεται στη διεύθυνση που υποδεικνύεται.
Σήματα νύκτας	 1. Οριζόντια κίνηση λευκού φωτός ή φωτοβόλου πυρσού 2. που ακολουθείται από την τοποθέτηση του λευκού φωτός ή του φωτοβόλου πυρσού στο έδαφος και 3. τη μεταφορά άλλου λευκού φωτός ή φωτοβόλου πυρσού προς τη διεύθυνση που υποδεικνύεται ή	 1. εκτόξευση κατακόρυφου σήματος κόκκινου αστεριού και 2. ενός σήματος λευκού αστεριού προς τη διεύθυνση της καλύτερης θέσεως αποβιβάσεως ή	σηματοδότηση του γράμματος S (•••) του Κώδικα, που ακολουθείται από το γράμμα R (•—•), αν υπάρχει καλύτερη θέση αποβιβάσεως δεξιότερα από την πορεία που ακολουθεί η λέμβος των ναυαγών ή σηματοδότηση του γράμματος S (•••) του Κώδικα, που ακολουθείται από το γράμμα L (•—••), αν υπάρχει καλύτερη θέση αποβιβάσεως αριστερότερα από την πορεία που ακολουθεί η λέμβος των ναυαγών.	

Πίνακας 2.11.2
Σήματα που χρησιμοποιούνται
σε συσχετισμό με τα παράκτια μέσα διασώσεως.

	Σήματα με βραχίονες	Φωτεινά σήματα	Άλλα σήματα	Έννοια/ Σημασία
Σήματα ημέρας	 Κατακόρυφη κίνηση λευκής σημαίας ή βραχιόνων	 ή εκτόξευση σήματος πράσινου αστεριού.		Γενικά: Καταφατικό. Ειδικά: Σχοινί ρουκέτας κρατείται. Ένουρος τροχίλος* δέθηκε. Σχοινί δέθηκε. Άνθρωπος βρίσκεται μέσα στη σωσίβια συσκευή – Έλξτε.
Σήματα νύκτας	 Κατακόρυφη κίνηση λευκού φωτός ή φωτοβόλου πυρσού	 ή εκτόξευση σήματος πράσινου αστεριού.		
	Σήματα με βραχίονες	Φωτεινά σήματα	Άλλα σήματα	Έννοια/ Σημασία
Σήματα ημέρας	 Οριζόντια κίνηση λευκής σημαίας ή των βραχιόνων που εκτείνονται οριζόντια	 ή εκτόξευση σήματος κόκκινου αστεριού.		Γενικά: Αρνητικό. Ειδικά: Χαλαρώστε – Σταματήστε την έλξη.
Σήματα νύκτας	 Οριζόντια κίνηση λευκού φωτός ή φωτοβόλου πυρσού	 ή εκτόξευση σήματος κόκκινου αστεριού.		

*Ένουρος τροχίλος (μακαράς). Ξύλινο παλάγκο με διπλό πέρασμα του σχοινοῦ. Χρησιμοποιείται για έλξεις βαρέων αντικειμένων, π.χ. παλάγκα συγκρατήσεως στις σωστικές λέμβους.

Πίνακας 2.11.3

Απαντήσεις από ναυτικές μονάδες διασώσεως ή σταθμούς διασώσεως προς ένα κινδυνεύον πλοίο ή άτομο που βρίσκεται σε κίνδυνο.

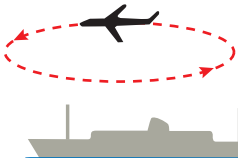
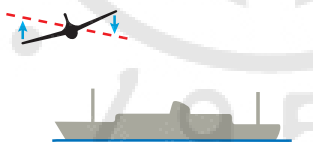
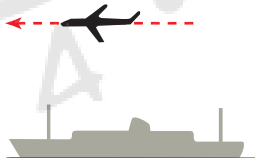
	Σήματα με βραχίονες	Φωτεινά σήματα	Άλλα σήματα	Έννοια/Σημασία
Σήματα ημέρας		 Σήμα πορτοκαλόχρου καπνού	 ή συνδυασμένο φωτεινό και ηχητικό σήμα (βροντή-φως) που αποτελείται από 3 απλά σήματα που εκτοξεύονται κατά διαστήματα ενός λεπτού περίπου.	Σας επισημάνανε ότι θα σας παρασχεθεί βοήθεια όσο το δυνατόν ταχύτερα. (Επανάληψη τέτοιου σήματος θα έχει την ίδια σημασία).
Σήματα νύκτας		 Ρουκέτα λευκού αστεριού, που αποτελείται από 3 απλά σήματα, τα οποία εκτοξεύονται κατά διαστήματα ενός λεπτού περίπου.		

Σημείωση: Σε περίπτωση ανάγκης, τα σήματά της ημέρας μπορεί να εκπέμπονται τη νύκτα και τα σήματα της νύκτας την ημέρα.

– Σήματα που χρησιμοποιούνται από αεροσκάφη έρευνας και διασώσεως προς καθοδήγηση πλοίων για παροχή βοήθειας σε αεροσκάφος, πλοίο ή άτομο που βρίσκεται σε κίνδυνο (σχ. 2.11.4).

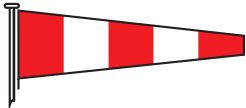
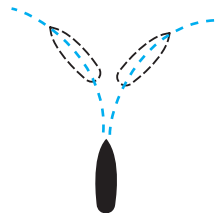
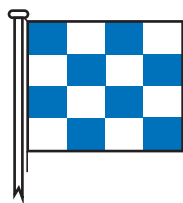
Πίνακας 2.11.4

Οπτικά σήματα αέρα – επιφάνειας.

Χειρισμοί που γίνονται διαδοχικά από ένα αεροσκάφος			Έννοια/Σημασία
 1. Διαγραφή ενός τουλάχιστον κύκλου γύρω από το πλοίο.	 2. Διασταύρωση σε χαμηλό ύψος της προεκτάσεως της πορείας του πλοίου κοντά στην πλήρη με ταλάντευση των περυγίων (βλ. σημείωση).	 3. Πτήση προς την κατεύθυνση που το πλοίο πρέπει να πλεύσει.	Το αεροσκάφος κατευθύνει ένα πλοίο προς αεροσκάφος ή πλοίο που κινδυνεύει. (Επανάληψη τέτοιων σημάτων θα έχει την ίδια σημασία).
4. Διασταύρωση σε χαμηλό ύψος του ίχνους του πλοίου κοντά στην πρύμνη με ταλάντευση των περυγίων του (βλ. σημείωση).			

Σημείωση: Η αύξηση και ελάττωση του θορύβου των κινητήρων ή η μεταβολή του βήματος της έλικας μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί ως μία εναλλακτική λύση της προσελκύσεως της προσοχής, όπως εκείνη του διατοίχισμού των περυγίων. Ωστόσο, αυτός ο τρόπος του ηχητικού σήματος μπορεί να είναι λιγότερο αποτελεσματικός από το οπτικό σήμα της ταλαντεύσεως των περυγίων εξαιτίας του υψηλού θορύβου επάνω στο πλοίο.

– **Σήματα που χρησιμοποιούνται από ένα πλοίο σε ανταπόκριση προς ένα αεροσκάφος που πραγματοποιεί έρευνα και διάσωση.**

Σήματα			Έννοια/Σημασία
 Έπαρση του διακριτικού επισείοντα του Κώδικα ή	 αλλαγή της πορείας προς την αιτηθείσα κατεύθυνση, ή	– χειρισμός του σήματος T του Κώδικα Μορς, με φανό σημάτων.	Γνωστοποιεί λήψη σήματος ή του αεροσκάφους.
 Έπαρση του γράμματος N (NOVEMBER) ή		– • χειρισμός του σήματος N του Κώδικα Μορς με φανό σημάτων.	Δεικνύει ανικανότητα να συμμορφωθεί.

– **Επικοινωνία μεταξύ σκάφους επιφάνειας ή επιζώντων και ενός αεροσκάφους.**

Πίνακας 2.11.5
Οπτικά σήματα επιφάνειας – αέρα.

Χρησιμοποίηση των ακόλουθων οπτικών συμβόλων επιφάνειας-αέρα με την επίδειξη του κατάλληλου συμβόλου επάνω στο κατάστρωμα ή επάνω στο έδαφος.	
Μήνυμα	ICAO/IMO* οπτικά σήματα
– Αίτηση βοήθειας	V
– Αίτηση ιατρικής βοήθειας	X
– ΟΧΙ ή αρνητικό	N
– ΝΑΙ ή καταφατικό	Y
– Προσέγγιση μ' αυτήν τη διεύθυνση	↑

* IAMSAR εγχειρίδιο Volume III - Mobile Facilities (Κινητές Διευκολύνσεις).

– Απάντηση από ένα αεροσκάφος, που παρατηρεί τα παραπάνω σήματα από ένα σκάφος επιφάνειας ή από επιζώντες.

Χειρισμοί					Έννοια/Σημασία
				χρησιμοποίηση κάθε άλλου κατάλληλου σήματος.	Το μήνυμα έγινε κατανοητό.
Ρίψη μηνύματος ή	ταλάντευση των πτερυγών (κατά τη διάρκεια της ημέρας) ή	χειρισμός των φανών προσγειώσεως ή των φανών ναυσιπλοΐας δύο φορές (κατά τη νύκτα) ή	χειρισμός του σήματος T ή R του Κώδικα Μορς με φως ή		
	Πτήση κατευθείαν και οριζόντια χωρίς ταλάντευση των πτερυγών ή		χρησιμοποίηση σήματος RPT του Κώδικα Μορς με φως ή	χρησιμοποίηση κάθε άλλου κατάλληλου σήματος.	Το μήνυμα δεν έγινε κατανοητό (επαναλάβετε).

* Μεγάλης ορατότητας χρωματιστή ταινία.

Πίνακας 2.11.6
Σήματα για επιζώντες.
(Τρόποι που πραγματοποιούνται από αεροσκάφος).

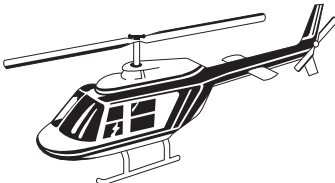
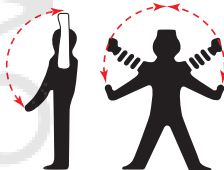
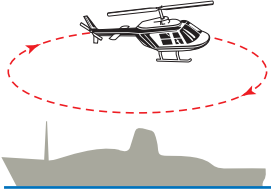
Χειρισμοί		Έννοια/Σημασία
		Το αεροσκάφος επιθυμεί να πληροφορήσει ή να καθοδηγήσει τους επιζώντες.
Ρίψη μηνύματος ή	ρίψη επικοινωνιακού εξοπλισμού κατάλληλου για αποκατάσταση απ' ευθείας επαφής.	

* Μεγάλης ορατότητας χρωματιστή ταινία.

– Σήματα που χρησιμοποιούνται από επιζώντες σε ανταπόκριση ενός μηνύματος που ρίχτηκε από ένα αεροσκάφος.

Χειρισμοί			Έννοια/Σημασία
	Χειρισμός του σήματος T ή R του Κώδικα Μορς με φως ή	χρησιμοποίηση κάθε άλλου κατάλληλου σήματος.	Το μήνυμα που ρίχθηκε είναι κατανοητό από τους επιζώντες.
	Χειρισμός του σήματος RPT του Κώδικα Μορς με φως.		Το μήνυμα που ρίχθηκε δεν είναι κατανοητό από τους επιζώντες.

Πίνακας 2.11.7
Επικοινωνία πλοίου-ελικοπτερου⁸.

Το πλοίο εκπέμπει ένα σήμα ραδιοεντοπισμού στους 410 KHz, που συνήθως χρησιμοποιεί η συσκευή αυτόματου ραδιοεντοπισμού του ελικοπτερου, δηλ. το ραδιογωνιόμετρο ή Automatic Direction Finder (ADF).	
ΑΦΙΞΗ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ	
	
Το ελικόπτερο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με VHF FM με τις συχνότητες πλοίων για επικοινωνία εκπομπής και λήψεως τουλάχιστον στο κανάλι 16 και σε δύο άλλες συχνότητες εργασίας simplex, εκτός και εάν έχει συμφωνηθεί από την αρχή το πλοίο να κάνει και αυτό ακρόαση στο κανάλι 16.	
	ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ Σύμφωνα με τους κανόνες 27 (b) (i) και (ii) του Διεθνούς Κανονισμού για Αποφυγή Συγκρούσεως στη Θάλασσα (1972), η σημαία D του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων πρέπει να ανεμίζει στον ιστό του πλοίου.
ΟΠΤΙΚΑ ΣΗΜΑΤΑ	
1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΝΑΡΞΕΩΣ Η ευθύνη του αξιωματικού του πλοίου, που είναι υπεύθυνος να επικοινωνήσει με το ελικόπτερο, είναι να δείχνει στον πιλότο του ελικοπτερου ότι το πλοίο είναι έτοιμο και το ελικόπτερο μπορεί να προσεγγίσει. Οι βραχίονες επανειλημμένα κινούνται προς τα πάνω και προς τα πίσω νεύοντας εμπρός.	
2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΛΗΞΕΩΣ Δείχνοντας ότι οι διαδικασίες τελειώνουν, οι βραχίονες διασταυρώνονται επανειλημμένα πάνω από το κεφάλι.	
3. ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΠΑΦΗΣ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ Σε ένα τέτοιο γεγονός πρέπει: α) Το ελικόπτερο να διαγράψει έναν κύκλο πάνω από το πλοίο και β) το πλοίο να επικοινωνήσει με τον φορητό προβολέα Aldis όπως παρακάτω: – Σταθερό άσπρο φως (είναι έτοιμο να δεχτεί το ελικόπτερο). – Σειρά συντόμων αναλαμπών (υποδοχή του ελικοπτερου με μία περίοδο καθυστέρησης όχι περισσότερο από 15 λεπτά). – Παρατεταμένες σειρές του γράμματος N (– •) του Κώδικα Μορς (υποδοχή του ελικοπτερου με μία ενδιάμεση καθυστέρηση περισσότερο από 15 λεπτά).	
ΣΗΜΑ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΩΣ	
Ένα κόκκινο φως (φανός) στην περιοχή υποδοχής του ελικοπτερου θα δείξει στον πιλότο του ελικοπτερου ότι οι διαδικασίες προσεγγίσεως πρέπει να σταματήσουν αμέσως.	

⁸ Ο πίνακας αυτός προέρχεται από το «Guide to Helicopter/Ship OPERATION» του I.C.S. και τον παραθέτουμε για επιπλέον πληροφόρηση του σπουδαστή και κάθε ενδιαφερόμενου.

2.12 Σήματα με ένα γράμμα.

Κάθε γράμμα του Διεθνούς Αλφαβήτου έχει μία συγκεκριμένη έννοια. Στην επικοινωνία μεταξύ πλοίων, όταν μία απ' αυτές τις έννοιες καλύπτει την ανά-

γκη που μπορεί να προκύψει μία δεδομένη στιγμή, χρησιμοποιείται το αντίστοιχο γράμμα με **οποιαδήποτε μέθοδο σημάνσεως** (Πίνακας 2.12).

Πίνακας 2.12
Σήματα με ένα γράμμα.

Σήμα	Έννοια/Σημασία
A	Έχω δύτη κάτω (στη θάλασσα). Κρατάτε απόσταση από μένα πλέοντας αργά.
*B	Παραλαμβάνω ή εκφορτώνω ή μεταφέρω επικίνδυνα φορτία.
*C	Ναι (καταφατικό ή η έννοια της προηγούμενης ομάδας πρέπει να αναγνωσθεί ως κατάφαση).
*D	Παραμένετε σε απόσταση από μένα. Χειρίζω με δυσκολία.
*E	Αλλάζω την πορεία μου προς τα δεξιά (στρέφω δεξιά).
F	Το πλοίο μου κατέστη ανίκανο. Επικοινωνήστε μαζί μου.
*G	Ζητώ πλοηγό. Όταν σημαίνεται από αλιευτικά σκάφη που απέχουν λίγο μεταξύ τους σε αλιευτικές περιοχές σημαίνει: « <i>Σύρω δίχτυα</i> ».
*H	Έχω πλοηγό επί του πλοίου.
*I	Αλλάζω την πορεία μου προς τα αριστερά (στρίβω αριστερά).
J	Κρατάτε απόσταση από μένα. Στο πλοίο μου εξερράγη πυρκαγιά και φέρω επικίνδυνο φορτίο ή διαρρέει επικίνδυνο φορτίο.
K	Επιθυμώ να επικοινωνήσω μαζί σας.
L	Κρατήστε αμέσως το πλοίο σας.
M	Το πλοίο μου σταμάτησε και δεν κινείται στο νερό.
N	ΟΧΙ (αρνητικό ή η έννοια της προηγούμενης ομάδας πρέπει να αναγνωσθεί ως άρνηση). Το σήμα αυτό μπορεί νασημανθεί μόνο με την ορατή ή ηχητική σήμανση. Για μεταδόσεις με ζώσα φωνή ή ραδιοεκπομπή το σήμα θα είναι «NO».
O	Άνθρωπος στη θάλασσα.
P	Στο λιμάνι: όλοι πρέπει να επιστρέψουν στο πλοίο γιατί αυτό πρόκειται να αποπλεύσει. Στη θάλασσα: επίσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως ηχητικό σήμα και να σημαίνει: «Ζητώ πλοηγό». Στη θάλασσα: Μπορεί να χρησιμοποιηθεί από αλιευτικά σκάφη για να δηλωθεί ότι: « <i>Τα δίχτυα μου έχουν μπλέξει σε εμπόδιο</i> ».
Q	Η κατάσταση υγιεινής στο πλοίο μου είναι καλή και ζητώ ελευθεροκοινωνία.
*S	Οι μηχανές μου αναποδίζουν.
*T	Κρατάτε απόσταση από μένα. Απασχολούμαι με αλιεία ζεύγους διά γρίπου.
U	Κατευθύνεστε προς κίνδυνο.
V	Ζητώ βοήθεια.
W	Ζητώ ιατρική βοήθεια.
X	Διακόψτε την εκτέλεση εκείνου που σκοπεύετε να κάνετε και προσέχετε τα σήματά μου.
Y	Σύρω την άγκυρά μου.
*Z	Ζητώ ρυμουλκό. Όταν σημαίνεται από αλιευτικά σκάφη που απέχουν λίγο μεταξύ τους σε αλιευτική περιοχή σημαίνει: « <i>Ρίχνω δίχτυα</i> ».

Σημειώσεις

1. Σήματα με τα γράμματα που σημειώνονται με **αστερίσκο**, εφόσον γίνονται ηχητικά, θα χρησιμοποιούνται μόνο σύμφωνα με τις απαιτήσεις των άρθρων 34 και 35 των ΔΚΑΣ του 1972 αποδεχόμενοι ότι τα ηχητικά σήματα G και Z μπορούν να εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται από αλιευτικά πλοία, που αλιεύουν πλοίοι άλλων αλιευτικών.
2. Τα σήματα K και S έχουν ειδικές σημασίες ως σήματα προσγειαλώσεως μικρών λέμβων με πληρώματα ή πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο (βλ. παράγρ. 2.11, σελ. 28).

2.13 Σήματα με ένα γράμμα που συμπληρώνονται με αριθμούς.

Στον Πίνακα 2.13 σημειώνονται ορισμένα σήματα ενός γράμματος του Διεθνούς Αλφαβήτου, που

σε συνδυασμό με αριθμούς δηλώνουν στοιχεία που έχουν σχέση με τη ναυσιπλοΐα.

Τα σήματα αυτά μπορούν να σημαίνονται με **οποιαδήποτε μέθοδο σημάνσεως**.

Πίνακας 2.13
Σήματα ενός γράμματος που συμπληρώνονται με αριθμούς.

Σήμα	Έννοια/Σημασία
A Μαζί με τρία αριθμητικά.	AZIMOYΘ ή ΔΙΟΠΤΕΥΣΗ
C Μαζί με τρία αριθμητικά.	ΠΟΡΕΙΑ
D Μαζί με δύο, τέσσερα ή έξι αριθμητικά.	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
G Μαζί με τέσσερα ή πέντε αριθμητικά.	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΜΗΚΟΣ (τα τελευταία δύο αριθμητικά δηλώνουν πρώτα λεπτά και τα υπόλοιπα μοίρες).
K Μαζί με ένα αριθμητικό.	Επιθυμώ να ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΗΣΩ μέσω... (Πίνακας Συμπληρωματικών Σημάτων I, σελ. 57)
L Μαζί με τέσσερα αριθμητικά.	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΠΛΑΤΟΣ (τα δύο πρώτα αριθμητικά δηλώνουν μοίρες, τα υπόλοιπα πρώτα λεπτά).
R Μαζί με ένα ή περισσότερα αριθμητικά.	ΑΠΟΣΤΑΣΗ σε ναυτικά μίλια.
S Μαζί με ένα ή περισσότερα αριθμητικά.	ΤΑΧΥΤΗΤΑ σε κόμβους.
T Μαζί με τέσσερα αριθμητικά.	ΤΟΠΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ (τα δύο πρώτα αριθμητικά δηλώνουν ώρες, τα δε υπόλοιπα πρώτα λεπτά).
V Μαζί με ένα ή περισσότερα αριθμητικά.	ΤΑΧΥΤΗΤΑ σε χιλιόμετρα ανά ώρα.
Z Μαζί με ένα αριθμητικό.	Χρησιμοποιείται ή απευθύνεται σε σταθμούς ξηράς που βρίσκονται σε οπτική επαφή με το πλοίο. (Το αριθμητικό αυτό πρέπει να έχει εγκριθεί από την αρμόδια τοπική λιμενική αρχή).
Z Μαζί με τέσσερα αριθμητικά.	ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΕΝΟΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΧΡΟΝΟΣ (UTC). (Τα δύο πρώτα αριθμητικά δηλώνουν ώρες, τα δε υπόλοιπα πρώτα λεπτά).
AZIMOYΘ ή ΔΙΟΠΤΕΥΣΗ	A Μαζί με τρία αριθμητικά.
Χρησιμοποιείται ή απευθύνεται σε σταθμούς ξηράς που βρίσκονται σε οπτική επαφή με το πλοίο.	Z Μαζί με ένα αριθμητικό.
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΩ Επιθυμώ να επικοινωνήσω μέσω... (Πίνακας Συμπληρωματικών Σημάτων I, σελ. 60)	K Μαζί με ένα αριθμητικό.
ΠΟΡΕΙΑ	C Μαζί με τρία αριθμητικά.
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	D Μαζί με δύο, τέσσερα ή έξι αριθμητικά.
ΑΠΟΣΤΑΣΗ σε ναυτικά μίλια	R Μαζί με ένα ή περισσότερα αριθμητικά.
ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΠΛΑΤΟΣ (τα δύο πρώτα αριθμητικά δηλώνουν μοίρες, τα υπόλοιπα πρώτα λεπτά).	L Μαζί με τέσσερα αριθμητικά.
ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΜΗΚΟΣ (τα τελευταία δύο αριθμητικά δηλώνουν πρώτα λεπτά, τα υπόλοιπα μοίρες).	G Μαζί με τέσσερα ή πέντε αριθμητικά.

Σήμα	Έννοια/Σημασία
ΤΟΠΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	T Μαζί με τέσσερα αριθμητικά.
ΤΑΧΥΤΗΤΑ σε χιλιόμετρα ανά ώρα.	V Μαζί με ένα ή περισσότερα αριθμητικά.
ΤΑΧΥΤΗΤΑ σε κόμβους.	S Μαζί με ένα ή περισσότερα αριθμητικά.
ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΕΝΟΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΧΡΟΝΟΣ (UTC). (Τα δύο πρώτα αριθμητικά δηλώνουν ώρες, τα υπόλοιπα πρώτα λεπτά).	Z Μαζί με τέσσερα αριθμητικά.

2.14 Σήματα με ένα γράμμα μεταξύ παγοθραυστικού και πλοίων που αυτό βοηθάει.

Τα σήματα ενός γράμματος, εφόσον σημαίνονται μεταξύ παγοθραυστικού και των πλοίων που βοηθούνται, θα έχουν μόνο την έννοια που δίνεται στον Πίνακα 2.14 και θα αναφέρονται μόνο με ηχητικά ή ορατά ή ραδιοηλεκτρονικά σήματα (παράδ. 23).

Παράδειγμα 23.

WM που σημαίνει: «Αρχίζει τώρα η υποστήριξη από παγοθραυστικό. Χρησιμοποιείτε τα ειδικά σήματα, τα σχετικά με την υποστήριξη των παγοθραυστικών, και να προσέχετε συνεχώς για σήματα ηχητικά, ορατά ή ραδιοηλεκτρονικά».

WO που σημαίνει: «Η υποστήριξη από παγοθραυστικό τελείωσε. Πλεύσατε στον προορισμό σας».

Πίνακας 2.14

Πίνακας με ένα γράμμα για παγοθραυστικό και πλοία που αυτό βοηθάει.

Γράμματα ή αριθμοί	Παγοθραυστικό	Βοηθούμενο πλοίο ή πλοία
A • –	Κινήστε πρόσω ⁹ (πλεύσατε κατά μήκος του διαύλου μέσα στον πάγο).	Κινούμαι πρόσω (πλέω κατά μήκος του διαύλου μέσα στον πάγο).
G – – •	Κινούμαι πρόσω. Ακολουθήστε με.	Κινούμαι πρόσω. Σας ακολουθώ.
J • – – –	Μην με ακολουθείτε (πλεύσατε κατά μήκος του διαύλου μέσα στον πάγο).	Δεν θα σας ακολουθήσω (θα πλεύσω κατά μήκος του διαύλου μέσα στον πάγο).
P • – – •	Ελαττώστε ταχύτητα.	Ελαττώνω ταχύτητα.
N – •	Κρατήστε τις μηχανές σας.	Κρατώ τις μηχανές μου.
H • • • •	Αναποδίστε ¹⁰ τις μηχανές σας.	Αναποδίζω τις μηχανές μου.
L • – • •	Κρατήσατε το πλοίο σας αμέσως.	Κρατώ το πλοίο μου.
4 • • • • –	Κράτει. Είμαι αποκλεισμένος από πάγο.	Κράτει. Είμαι αποκλεισμένος από πάγο.
Q – – • –	Ελαττώστε την απόσταση μεταξύ πλοίων.	Ελαττώνω την απόσταση.
B – • • •	Αυξήστε την απόσταση μεταξύ πλοίων.	Αυξάνω την απόσταση.
5 • • • • •	Προσοχή.	Προσοχή.
Υ – • – –	Να είστε έτοιμος να πάρετε (ή να μολάρτε ¹¹) το ρυμούλκιο ¹² (κάβο ρυμουλκήσεως).	Είμαι έτοιμος να πάρω (ή να μολάρω ή να ελευθερώσω) το ρυμούλκιο (κάβο ρυμουλκήσεως).

⁹ Πρόσω: Προχώρηση (πλεύση με την πλώρη).

¹⁰ Αναποδίζω: Κάνω ανάποδα τις μηχανές (πλεύση με την πρύμη).

¹¹ Μολάρω: Αμολάω, ελευθερώνω.

¹² Ρυμούλκιο: Το πλωτό που σύρεται, τραβιέται, ρυμουλκείται από ένα ρυμουλκό σκάφος.

Σημειώσεις.

1. Το σήμα K (— • —), που παράγεται ηχητικά ή με αναλαμπές, μπορεί να χρησιμοποιείται από παγοθραυστικό για να υπενθυμίζει στα πλοία την υποχρέωσή τους να ακροώνται συνέχεια στον ραδιοδέκτη τους.
2. Αν βοηθούνται περισσότερα του ενός πλοία, οι μεταξύ των πλοίων αποστάσεις πρέπει να είναι όσο το δυνατό σταθερές. Παρακολουθείτε την ταχύτητα του πλοίου σας, καθώς και του πλοίου που είναι προς πλώρα σας. Αν η ταχύτητα του πλοίου σας ελαπωθεί, δώσετε στο πλοίο που σας ακολουθεί το σήμα «προσοχή».
3. Η χρήση των σημάτων τούτων δεν απαλλάσσει κανένα πλοίο όπως συμμορφώνεται με τις διατάξεις των ΔΚΑΣ.

4. Σήμα	Παγοθραυστικό	Υποβοηθούμενο πλοίο
• • — • •	Σιαματίστε την κίνησή σας (το σήμα δίδεται/εκπέμπεται μόνο προς ένα πλοίο που κινείται σε πάγους/σε δίαυλο με πάγους μπροστά από παγοθραυστικό και το οποίο προσεγγίζει ή απομακρύνεται από το παγοθραυστικό).	Σιαματώ την κίνησή μου.
Το σήμα αυτό δεν θα πρέπει να δίδεται/εκπέμπεται ραδιοηλεκτρονικά.		

Σήματα ενός γράμματος που μπορούν να χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια παγοθραυστικών εργασιών.

- *E • που σημαίνει: Αλλάζω την πορεία μου προς τα δεξιά (στρέφω δεξιά).
- *I •• που σημαίνει: Αλλάζω την πορεία μου προς τα αριστερά (στρέφω αριστερά).
- *S ••• που σημαίνει: Οι μηχανές μου αναποδίζουν.
- M — — που σημαίνει: Το πλοίο μου σιαματίσσε και δεν κινείται στο νερό.

Σημειώσεις: 1. Για τα γράμματα που σημειώνονται με αστερίσκο, όταν γίνονται ηχητικά, θα χρησιμοποιούνται μόνο σύμφωνα με τις απαιτήσεις των ΔΚΑΣ του 1972. 2. Επιπρόσθετα σήματα για υποστήριξη παγοθραυστικού αναφέρονται στη σελ. 37 και στη σημείωση σελ. 48.

2.15 Σήματα μετεωρολογικών φαινομένων – καιρού.

Καταιγίδα

VJ Καταιγίδα (Δύναμη ανέμου 10 Μποφόρ) αναμένεται από την διεύθυνση που αναφέρεται (Πίνακας συμπληρωματικών σημάτων III, σελ. 57).

VK Βίαιη καταιγίδα (Δύναμη ανέμου 10 Μπο-

φόρ ή και περισσότερο) αναμένεται από τη διεύθυνση που αναφέρεται. (Πίνακας συμπληρωματικών σημάτων III, σελ. 57).

VL Τροπική καταιγίδα (Κυκλώνας, θύελλα, τυφώνας) προσεγγίζει. Πρέπει να λάβετε τα κατάλληλα μέτρα.

VM Το κέντρο της τροπικής καταιγίδας είναι την (σημαινόμενη ώρα) σε πλάτος μήκος σε πορεία ταχύτητα κόμβοι

2.16 Ιατρικές (υγειονομικές) μεταφορές κατά τη διάρκεια ενόπλων συγκρούσεων και μόνιμη αναγνώριση του σκάφους διασώσεως.

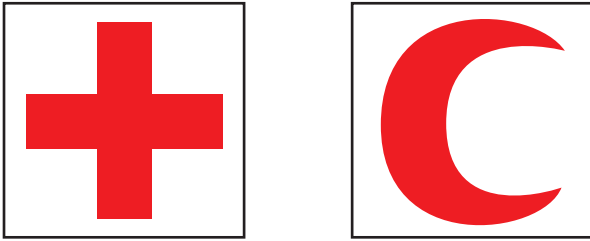
2.16.1 Σχήμα, χρώμα και θέση των εμβλημάτων για ιατρικές μεταφορές.

Τα εμβλήματα του σχήματος 2.16 μπορούν να χρησιμοποιηθούν χωριστά ή μαζί, για να δείξουν ότι ένα πλοίο προστατεύεται ως ιατρικό μεταφορικό μέσο σύμφωνα με τη Σύμβαση της Γενεύης¹³.

Οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν τα εμβλήματα για ιατρικές μεταφορές ως προς το σχήμα, το χρώμα και τη θέση τους, είναι οι εξής:

1) Το έμβλημα που τοποθετείται στις πλευρές του πλοίου, στη μάσκα, στην πρύμη και στο κατάστρωμα θα πρέπει να βάφεται σκούρο κόκκινο σε άσπρο φόντο.

¹³ Σύμφωνα με το Άρθρο 27 της Δεύτερης Συμβάσεως της Γενεύης της 12ης Αυγούστου 1949, αυτό το κεφάλαιο εφαρμόζεται και για τα παράκτια σκάφη διασώσεως.

**Σχ. 2.16**

Εμβλήματα για ιατρικές μεταφορές (ερυθρός σταυρός και ερυθρά ημισέληνος).

2) Το έμβλημα θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν μεγαλύτερο.

3) Στις πλευρές του πλοίου το έμβλημα θα εκτείνεται από την ίσαλο μέχρι την κορυφή του σκάφους του πλοίου.

4) Τα εμβλήματα στη μάσκα του πλοίου και στην πρύμη πρέπει, αν είναι αναγκαίο, να βάφονται πάνω σε ξύλινη κατασκευή, έτσι ώστε να είναι καθαρά ορατά στα άλλα πλοία από την πλώρη ή την πρύμη.

5) Το έμβλημα του καταστρώματος πρέπει να είναι όσο το δυνατό μακριά από τον εξαρτισμό του πλοίου, ώστε να είναι καθαρά ορατό από αεροσκάφος.

6) Για να εξασφαλισθεί η επιθυμητή αντίθεση για ταινία υπεριώθρων ακτίνων ή οργάνων, το κόκκινο έμβλημα πρέπει να βαφεί πάνω σε στρώμα μαύρου χρώματος.

7) Τα εμβλήματα μπορούν επίσης να κατασκευάζονται από υλικά, τα οποία θα τα καθιστούν αναγνωρίσιμα με τεχνικά μέσα εντοπισμού.

2.16.2 Φωτισμός.

Ο φωτισμός θα πρέπει να αναδεικνύει τα εμβλήματα. Για τον λόγο αυτόν θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα εξής:

1) Κατά τη διάρκεια της νύκτας και σε περιορισμένη ορατότητα τα εμβλήματα θα πρέπει να φωταγωγούνται ή να φωτίζονται.

2) Κατά τη διάρκεια της νύκτας και σε περιορισμένη ορατότητα όλα τα φώτα του καταστρώματος και πάνω από τις πλευρές πρέπει να είναι σε πλήρη ενέργεια (αναμμένα), ώστε να δείχνουν ότι το πλοίο ασχολείται με ιατρικές επιχειρήσεις.

2.16.3 Εξοπλισμός προσωπικού.

Κάτω από τις οδηγίες της αρμόδιας αρχής, το ιατρικό και θρησκευτικό προσωπικό που υπηρετεί στο πεδίο της μάχης, θα πρέπει να φορά, όσο αυτό είναι δυνατό, κράνος και ειδικά ενδύματα, τα οποία πρέπει

να φέρουν το ανάλογο διακριτικό έμβλημα.

2.16.4 Αναλάμπων μπλε φως για ιατρικές μεταφορές.

1) Ένα πλοίο που ασχολείται με ιατρικές μεταφορές θα επιδεικνύει ένα ή περισσότερα περίβλεπτα αναλάμποντα μπλε φώτα από χρώμα που περιγράφεται παρακάτω (δ).

2) Η ορατότητα των φώτων θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν μεγαλύτερη και όχι μικρότερη των 3 ναυτικών μιλίων, σύμφωνα με το Παράρτημα 1 των ΔΚΑΣ του 1972.

3) Το φως ή τα φώτα πρέπει να τοποθετούνται όσο το δυνατό υψηλότερα πάνω από το σκάφος και κατά τέτοιο τρόπο, ώστε τουλάχιστον ένα φως να είναι ορατό από κάθε κατεύθυνση.

4) Το συνιστώμενο μπλε χρώμα επιτυγχάνεται με χρήση τριχρωματικού συνδυασμού:

α) Όριο πράσινου $y = 0,065 + 0,805 x$

β) Όριο άσπρου $y = 0,400 - x$

γ) Όριο πορφυρού $x = 0,133 + 0,600 y$

5) Η συχνότητα του αναλάμποντος φωτός θα πρέπει να είναι μεταξύ 60 και 100 αναλαμπών ανά λεπτό.

2.16.5 Αναμεταδότες ραντάρ.

1) Θα ήταν δυνατό τα πλοία που ασχολούνται με ιατρικές μεταφορές, να αναγνωρίζονται από άλλα πλοία που είναι εφοδιασμένα με συσκευή ραντάρ, με σήματα που θα εκπέμπονται από έναν αναμεταδότη ραντάρ τοποθετούμενο πάνω στο πλοίο που εκτελεί τις ιατρικές μεταφορές.

2) Το σήμα από τον αναμεταδότη ραντάρ του πλοίου που ασχολείται με ιατρικές μεταφορές θα αποτελείται από την ομάδα ΥΥΥ, σύμφωνα με το άρθρο 40 των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών, ακολουθούμενο από το ΔΔΣ του πλοίου ή άλλα μέσα αναγνώρισεως.

2.16.6 Υποβρύχια ακουστικά σήματα.

1) Θα ήταν δυνατόν τα πλοία που ασχολούνται με ιατρικές μεταφορές να αναγνωρίζονται από υποβρύχια με κατάλληλα υποβρύχια σήματα που θα εκπέμπονται από τα πλοία αυτά.

2) Το υποβρύχιο σήμα θα αποτελείται από το ΔΔΣ του πλοίου προτασσόμενης της απλής ομάδας ΥΥΥ, η οποία θα εκπέμπεται με Μορς σε μία κατάλληλη ακουστική συχνότητα, π.χ. 5 χιλιοκύκλοι.

2.16.7 Σκάφη διασώσεως μεταφερόμενα από πλοία ιατρικών μεταφορών.

Κάθε σκάφος διασώσεως θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με έναν ιστό στον οποίο θα μπορεί να υψώνεται μία σημαία με κόκκινο σταυρό διαστάσεων 2m x 2m περίπου.

2.16.8 Αναλάμπων μπλε φως για ιατρικό αεροσκάφος.

Το φωτεινό σήμα, αποτελούμενο από ένα αναλάμπων μπλε φως, τοποθετείται για χρήση του ιατρικού αεροσκάφους, ώστε να δηλώνει την ταυτότητά του. Κανένα άλλο αεροσκάφος δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιεί αυτό το σήμα. Η συνιστώμενη συχνότητα αναλαμπής του μπλε φωτός είναι μεταξύ 60 και 100 αναλαμπών ανά λεπτό.

Το ιατρικό αεροσκάφος πρέπει να είναι εφοδιασμένο με τέτοια φώτα, και όσα είναι αναγκαία, ώστε να καθιστούν το φωτεινό σήμα ορατό από όσο το δυνατό περισσότερες διευθύνσεις.

2.17 Έγχρωμα Αλφαβητικά σημεία.

Κάθε γράμμα του Διεθνούς Αλφαβήτου στο ΔΚΣ έχει μία ξεχωριστή, συγκεκριμένη και ολοκληρωμένη έννοια. Τα γράμματα, οι αριθμοί, τα επαναληπτικά σήματα και ο διακριτικός επισείων απεικονίζονται με σημαίες, οι οποίες είναι κατασκευασμένες με έντονα χρώματα και ιδιαίτερα διαφορετική η μία από την άλλη, ώστε να είναι ευδιάκριτες, να γίνονται αντιληπτές και απόλυτα κατανοητές από μεγάλη απόσταση (Πίνακες 2.17.1 και 2.17.2).

2.18 Διάφοροι τύποι σημάτων στον ΔΚΣ.

Για την επικοινωνία των πλοίων με έγχρωμα σημεία ο τρόπος και οι κώδικες που χρησιμοποιούνται είναι οι εξής:

1) **Σήματα με ένα γράμμα.** 26 αλφαβητικά σημεία έχουν το κάθε ένα μία συγκεκριμένη έννοια όπου όταν υψώνεται στον ιστό του πλοίου πρέπει να γίνεται κατανοητή από όλα τα γύρω πλοία ή σταθμούς ξηράς (παράδ. 24).

Παράδειγμα 24.

C		Το γράμμα C σημαίνει: <i>Ναι</i> (καταφατικό ή η έννοια της προηγούμενης ομάδας πρέπει να αναγνωριστεί ως κατάφαση).
---	--	--

Τους συνδυασμούς (τις ομάδες) των 26 αλφαβητικών σημείων σε πάρα πολλές περιπτώσεις του

κώδικα ακολουθούν ένας ή περισσότεροι αριθμητικοί (επισείοντες συνολικά υπάρχουν δέκα) ή ένα από τα τρία επαναληπτικά τρίγωνα, αναλόγως, καθώς επίσης και ο διακριτικός επισείων του κώδικα. Το κάθε ένα από αυτά προσδίδει μια άλλη έννοια του κώδικα.

α) **Σήματα με ένα γράμμα που συμπληρώνεται με αριθμούς** (παράδ. 25).

Παράδειγμα 25.

S		Το σήμα S 16,5 σημαίνει: « <i>Η ταχύτητά μου είναι 16,5 KTS</i> ».
2		Το σημείο S μόνο του σημαίνει: « <i>Οι μηχανές μου αναποδίζουν</i> ».
3		
,		
5		Ο διακριτικός επισείων του κώδικα χρησιμοποιείται ως κώδικα.

β) **Σήματα μεταξύ παγοθραυστικού και πλοίων**, ανάλογα την περίπτωση, τα μηνύματα με ένα γράμμα μπορεί να είναι ορατά, ηχητικά ή μέσω ραδιοτηλεφώνου (παράδ. 26).

Παράδειγμα 26.

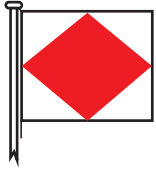
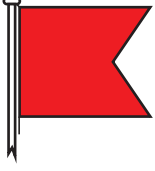
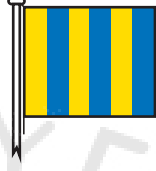
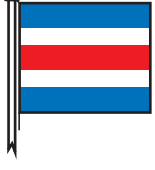
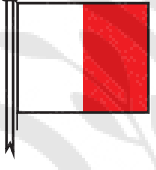
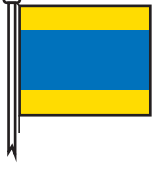
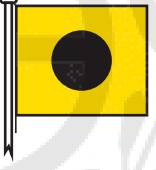
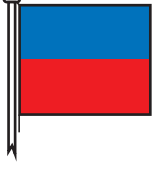
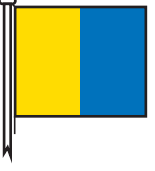
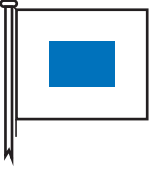
	Παγοθραυστικό	Βοηθούμενο πλοίο ή πλοία
A		Κινήστε πρόσω (πλεύσατε κατά μήκος του διαύλου μέσα στον πάγο).
		Κινούμαι πρόσω (πλέω κατά μήκος του διαύλου μέσα στον πάγο).

2) **Σήματα με δύο γράμματα** του Γενικού Μέρους ή με δύο γράμματα και συμπληρώματα (παράδ. 27).

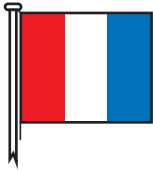
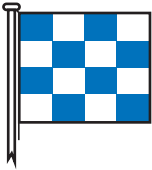
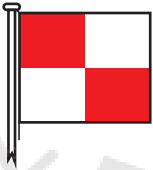
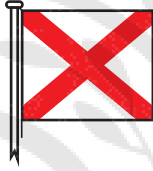
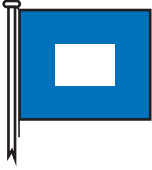
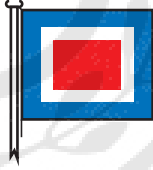
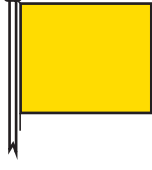
Παράδειγμα 27.

F		Το σήμα FJ με δύο γράμματα σημαίνει: « <i>Το σίγμα του αιυχήματος (ή σωστικού σκάφους) σημειώνεται</i> ».
J		
F		Το σήμα FJ2 σημαίνει: « <i>Το σίγμα του αιυχήματος (ή σωστικού σκάφους) σημειώνεται με σημαντήρα</i> ».
J		
2		

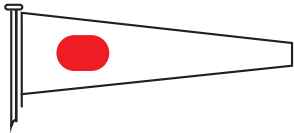
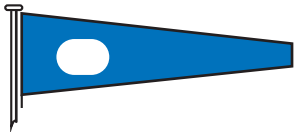
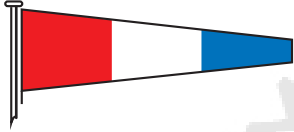
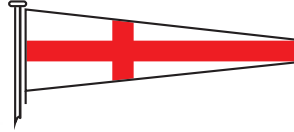
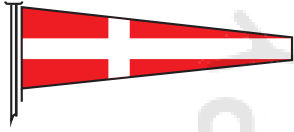
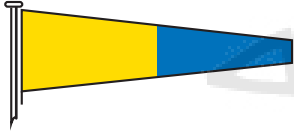
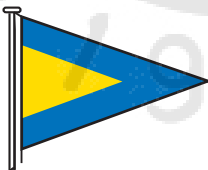
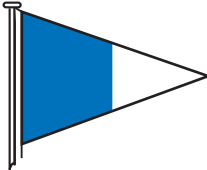
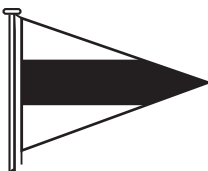
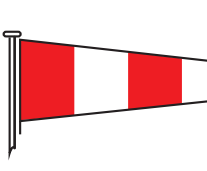
Πίνακας 2.17.1
Η απεικόνιση με σημαίες των εγχρώμων αλφαβητικών σημείων.

A 	A • — Alfa Έχω δύτη κάτω. Κρατάτε απόσταση από μένα πλέοντας αργά.	F 	F • • — • Foxtrot Το πλοίο μου κατέστη ανίκανο. Επικοινωνήστε μαζί μου.
B 	B — • • • Bravo Παραλαμβάνω ή εκφορτώνω ή μεταφέρω επικίνδυνα φορτία.	G 	G — — • Golf Ζητώ πλοηγό. Όταν σημαίνεται από αλιευτικά σκάφη που απέ- χουν λίγο μεταξύ τους σε αλιευτι- κές περιοχές σημαίνει «σύρω δίχτυα».
C 	C — • • — • Charly Ναι (καταφατικό ή η έννοια της προηγούμενης ομάδας πρέπει να αναγνωστεί ως κατάφαση).	H 	H • • • • Hotel Έχω πλοηγό επί του πλοίου.
D 	D — • • Delta Παραμένετε σε απόσταση από μένα. Χειρίζω με δυσκολία.	I 	I • • India Αλλάζω την πορεία μου προς τα αριστερά (στρίβω αριστερά).
E 	E • Echo Αλλάζω την πορεία μου προς τα δεξιά (στρέφω δεξιά).	J 	J • — — — Juliet Κρατάτε απόσταση από μένα. Στο πλοίο μου ξέσπασε πυρκαγιά και φέρω επικίνδυνο φορτίο ή διαρρέει επικίνδυνο φορτίο.
K 	K — • — Kilo Επιθυμώ να επικοινωνήσω μαζί σας.	R 	R • — • Romeo Δεν έχει διατεθεί.
L 	L • — • • Lima Κρατήστε αμέσως το πλοίο σας.	S 	S • • • Siera Οι μηχανές μου αναποδίζουν.

(συνεχίζεται)

 M	M — — Mike Το πλοίο μου σταμάτησε, δεν κινείται στο νερό.	 T	T — Tango Κρατάτε απόσταση από μένα, απασχολούμαι με αλιεία ζεύγους με γρίπο.
 N	N — • November ΟΧΙ (αρνητικό ή η έννοια της προηγούμενης ομάδας πρέπει να αναγνωριστεί ως άρνηση). Μόνο για ορατή ή ηχητική σήμανση. Με ζώσα φωνή ή P/T θα είναι NO.	 U	U • • — Uniform Κατευθύνετε προς κίνδυνο.
 O	O — — — Oscar Άνθρωπος στη θάλασσα.	 V	V • • • — Victor Ζητώ βοήθεια.
 P	P • — — • Papa Στο λιμάνι. Όλοι να επιστρέψουν στο πλοίο αμέσως γιατί θα αναχωρήσει. Στη θάλασσα. Ηχητικά ζητώ «πλοηγό». Στη θάλασσα. Από αλιευτικά δηλώνει ότι τα δίχτυα μου έχουν μπλέξει σε εμπόδιο.	 W	W • — — Whiskey Ζητώ ιατρική βοήθεια.
 Q	Q — — • — Quebec Η κατάσταση υγιεινής στο πλοίο είναι καλή και ζητώ ελευθεροκοινωνία.	 X	X — • • — X-ray Διακόψτε αυτό που σκοπεύετε να κάνετε και προσέχετε τα σήματά μου.
 Y	Y — • — — Yankee Σύρω την άγκυρά μου.	 Z	Z — — • • Zulu Ζητώ ρυμουλκό. Όταν σημαίνεται από αλιευτικά σκάφη που απέχουν λίγο μεταξύ τους σε αλιευτική περιοχή σημαίνει «ρίχνω δίχτυα».

Πίνακας 2.17.2
Η απεικόνιση με σημαίες των αριθμητικών επισειόντων, των
επαναληπτικών σημαιών και του διακριτικού επισείοντος.

Αριθμητικοί επισείοντες			
1 	1 - - - - Unaone	6 - Soxisix	6 
2 	2 . . - - - Bissotwo	7 - - . . . Setteseven	7 
3 	3 . . . - - Terrathree	8 - - - . . Oktoeight	8 
4 	4 - Cartefour	9 - - - - . Novenine	9 
5 	5 Pantafive	0 - - - - - Nadazero	0 
Επαναληπτικά σήματα και Διακριτικός επισείων			
Πρώτο Επαναληπτικό		Δεύτερο Επαναληπτικό	
Τρίτο Επαναληπτικό		Διακριτικός Επισείων του Κώδικα	

3) **Σήματα με τρία γράμματα** που αρχίζουν από Μ του Ιατρικού Μέρους του ΔΚΣ.

Παράδειγμα 28.

M		
F		
E		
M		Το σήμα MFE σημαίνει: «Η αιμορραγία είναι σοβαρή».
F		Υπενθυμίζονται τα σήματα διαδικασίας.
E		C = Ναι, N ή NO = αρνητικό, RQ = ερώτηση.
N		Σήμα διαδικασίας αρνητικό.
M		
R		
P		
4		
		Το σήμα MRP4 σημαίνει: «Θέσατε παγωμένα επιθέματα και να τα ανανεώνετε κάθε 4 ώρες».

2.19 Κωδικοποίηση – Αποκωδικοποίηση μηνυμάτων με χρήση του Γενικού και Ιατρικού μέρους του ΔΚΣ και συμπληρωμάτων του Γενικού Κώδικα.

Στις σελίδες που ακολουθούν, περιλαμβάνονται **ορισμένες** ομάδες γραμμάτων από διάφορα κεφάλαια του Γενικού Μέρους του ΔΚΣ.

Οι ομάδες είναι ενδεικτικές και αφορούν θέματα κινδύνου, επείγοντος, ασφαλείας, ατυχημάτων, ναυσιπλοΐας, χειρισμών μετεωρολογίας, επικοινωνίας, ελευθεροκοινωνίας κ.λπ.. Γίνεται αντιληπτό ότι σκοπός μας δεν είναι να κάνουμε μετάφραση του ΔΚΣ, αλλά να υποδείξουμε τον τρόπο που σημαίνονται. Γι' αυτό δειγματοληπτικά αναφερόμαστε σε ομάδες σημάτων.

Οι ομάδες που αναγράφονται στο δεξί περιθώριο της σελίδας, όπως **NC**, **EZ** κ.λπ. σημαίνουν ότι αντιστοιχούν και με άλλα παρόμοια θέματα που αναφέρονται στον ΔΚΣ. Οι ομάδες γραμμάτων έχουν επιλεγεί, ώστε να συμφωνούν με τις αντίστοιχες ομάδες που περιλαμβάνονται στα παραδείγματα που έχουμε μέχρι τώρα αναφέρει.

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΜΕΡΟΥΣ ΔΚΣ

I. Κίνδυνος – Κατάσταση ανάγκης

.....

Αεροσκάφος – ελικόπτερο

Προσέγγιση-Προσγείωση

AU Είμαι αναγκασμένος να κατέβω κοντά σας (ή στο σημεινόμενο στίγμα).

.....

AY Θα κατέβω στο κατάστρωμά σας (Τηρήσατε πορεία...ταχύτητα...κόμβους..)

AZ Δεν μπορώ να κατέβω, αλλά μπορώ να ανεγκύσω πλήρως.

AZ 1 Δεν μπορώ να κατέβω, αλλά μπορώ να ανεγκύσω τραυματισμένο/ασθενή.

.....

Επικοινωνία

BC Έχω αποκαταστήσει επικοινωνία με το κινδυνεύον αεροσκάφος στους 2182 kHz.

BC 1 Μπορείτε να επικοινωνήσετε με το αεροσκάφος;

.....

Πτήση

BH Παρατήρησα ένα αεροσκάφος τη σημεινόμενη ώρα που σημαίνεται σε πλάτος...μήκος...ιπτάμενο με πορεία....

BH 1 Το αεροσκάφος πετούσε σε μεγάλο ύψος.

BH 2 Το αεροσκάφος πετούσε σε μικρό ύψος.

.....

Ταχύτητα

BQ Η ταχύτητα του αεροσκάφους μου σε σχέση με την επιφάνεια της γης είναι... (κόμβοι ή χλμ. ανά ώρα).

BQ 1 Ποια είναι η ταχύτητα του αεροσκάφους σας σε σχέση με την επιφάνεια της γης;

.....

Ελικόπτερο

BR Ζητώ επείγοντως ελικόπτερο.

BR 1 Ζητώ επείγοντως ελικόπτερο για την περισυλλογή ατόμων.

.....

BT Ελικόπτερο έρχεται προς εσάς τώρα (ή τη σημαϊνόμενη ώρα).

BT 1 Ελικόπτερο έρχεται προς εσάς τώρα (ή τη σημαϊνόμενη ώρα) για την περισυλλογή ατόμων.

.....

BU Ελικόπτερο/λέμβος έρχεται προς εσάς για να παραλάβει τραυματισμένο/ασθενή.

BV Δεν μπορώ να στείλω ελικόπτερο.

.....

Βοήθεια

Αίτηση

Βρίσκομαι σε κίνδυνο και ζητώ άμεση βοήθεια.

NC

CB Ζητώ άμεση βοήθεια.

CB 1 Ζητώ άμεση βοήθεια, έχω επικίνδυνη κλίση.

CB 2 Ζητώ άμεση βοήθεια, έχω βλάβη στον μηχανισμό πηδαλίου.

CB 3 Ζητώ άμεση βοήθεια, έχω σοβαρή ανωμαλία στο πλοίο.

CB 4 Ζητώ άμεση βοήθεια, είμαι προσαραγμένος.

CB 5 Ζητώ άμεση βοήθεια, παρাসύρομαι.

.....

CJ Ζητάτε βοήθεια;

CJ 1 Ζητάτε άμεση βοήθεια;

.....

Κατευθύνομαι προς βοήθεια

CP Κατευθύνομαι (ή πλοίο που αναφέρεται) προς βοήθειά σας.

CP 1 Αεροσκάφος έρευνας και διασώσεως κατευθύνεται προς βοήθειά σας.

***CQ** Κλήση άγνωστου σταθμού(-ών) ή γενική κλήση προς άπαντας τους σταθμούς.

CR Κατευθύνομαι προς βοήθεια του πλοίου/αεροσκάφους που κινδυνεύει σε πλάτος ... μήκος ...

***CS** Ποιο είναι το όνομα ή το διακριτικό σήμα του πλοίου σας (ή του σταθμού σας);

.....

Λέμβοι – σχεδίες

CW Λέμβος/σχεδιά βρίσκεται στο πλοίο.

CW 1 Λέμβος/σχεδιά είναι ασφαλής.

CW 2 Λέμβος/σχεδιά είναι ορατή (εν όψει).

CW 3 Λέμβος/σχεδιά παρασύρεται.

CW 4 Λέμβος/σχεδιά προσάραξε.

.....

CX Λέμβοι δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν.

CX 1 Λέμβοι δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν

λόγω των καιρικών συνθηκών που επικρατούν.

CX 2 Λέμβοι δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν στη δεξιά πλευρά λόγω κλίσεως.

.....

CY Λέμβος(-οι) έρχεται(-ονται) προς εσάς.

CY 1 Λέμβος/σχεδιά κατευθύνεται προς την ακτή.

CY 2 Λέμβος/σχεδιά έχει φθάσει στην ακτή.

CZ Δημιουργήσατε υπήνεμο μέρος για τη λέμβο (-ους), σχεδιά (-ες).

CZ 1 Ρίξτε λάδι για να ηρεμήσετε τη θάλασσα.

.....

Αίτηση

DI Ζητώ λέμβους για ... (αριθμός) ανθρώπων.

DJ Ζητείτε λέμβο;

.....

Αποστολή

DK Αποστέλλετε όλες τις διαθέσιμες λέμβους/σχεδίες.

DK 1 Αποστέλλετε πίσω τη λέμβο μου.

DK 2 Μπορείτε να στείλετε λέμβο;

.....

DL Μπορώ να στείλω μία λέμβο.

DL 1 Αποστέλλω λέμβο.

.....

Ανίκανο – παρասυρόμενο – βυθιζόμενο

Ανίκανο

.....

DT Είδαμε ανίκανο πλοίο σε πλάτος μήκος.... την ώρα που σημειώνεται.

DT 1 Είδα ανίκανο προς πλευση πλοίο σε πλάτος....μήκος....τη σημαϊνόμενη ώρα προφανώς χωρίς ασύρματο.

.....

Παρասυρόμενο

.....

DV Είμαι παρասυρόμενο πλοίο.

DV 1 Είμαι έρμαιο.

.....

Βυθιζόμενο

DX Βυθίζομαι (πλάτος ... μήκος ... αν απαιτείται).

DY Πλοίο (όνομα ή διακριτικό σήμα) βυθίστηκε σε πλάτος ... μήκος ...

DY 1 Είδατε πλοίο να βυθίζεται;

DY 2 Πού βυθίστηκε πλοίο;

DY 3 Έχει επιβεβαιωθεί ότι πλοίο (όνομα ή διακριτικό σήμα) βυθίστηκε;

DY 4 Ποιο είναι το βάθος του νερού εκεί όπου βυθίστηκε το πλοίο;

* Σήμα διαδικασίας που χρησιμοποιείται πριν από το όνομα ή το διακριτικό σήμα του καλούντος σταθμού (σελ. 26).

Κίνδυνος

Πλοίο/Αεροσκάφος σε κίνδυνο

Βρίσκομαι σε κίνδυνο και ζητώ άμεση βοήθεια.

NC

DZ Πλοίο (ή αεροσκάφος) που σημειώνεται (φαίνεται) ότι βρίσκεται σε κίνδυνο.

DZ 1 Βρίσκεται το πλοίο (ή αεροσκάφος) που σημειώνεται σε κίνδυνο;

DZ 2 Ποιο είναι το όνομα (ή το διακριτικό) του κινδυνεύοντος πλοίου;

EA Είδατε ή ακούσατε περί κινδυνεύοντος πλοίου; (κατά προσέγγιση στίγμα πλάτοςμήκος.... ή διόπτυση....απόσταση...από θέση που σημειώνεται).

EA 1 Έχετε νέα για το πλοίο/αεροσκάφος που έχει αναφερθεί ως αγνοούμενο ή κινδυνεύον στην περιοχή αυτή;

Είμαι (ή σημεινόμενο πλοίο είναι) σε κίνδυνο στο πλάτοςμήκος....

CC

(ή διόπτυση...απόσταση....από σημεινόμενη θέση...) και ζητώ άμεση βοήθεια.

(Πίνακας Συμπληρωματικών Σημάτων II εάν απαιτείται, σελ. 60)

EB Υπάρχει πλοίο (ή αεροσκάφος) σε κίνδυνο στο πλάτος.... μήκος.... (ή διόπτυση απόσταση από εμένα ή Πίνακας Συμπληρωματικών Σημάτων III, σελ. 60).

EC Πλοίο το οποίο υπέστη πυρηνικό ατύχημα βρίσκεται σε κίνδυνο σε πλάτος...μήκος.....

.....

Σήματα κινδύνου

***ED** Τα σήματά κινδύνου σας κατανοήθηκαν.

ED 1 Τα σήματά κινδύνου σας κατανοήθηκαν. Ειδοποιήθηκε ο πλησιέστερος σταθμός διασώσεως.

EF Το SOS/MAYDAY ακυρώθηκε.

EF 1 Ακυρώθηκε το SOS/MAYDAY;

.....

EG Ακούσατε SOS/MAYDAY που δόθηκε τη σημεινόμενη ώρα;

EG 1 Θέλετε να ακροασθείτε τη συχνότητα 2182 kHz για σήματα ραδιοφάρων ενδείξεως θέσεως κινδύνου;

EG 2 Ακρώμαι τη συχνότητα 2182 kHz για σήματα ραδιοφάρων ενδείξεως θέσεως κινδύνου.

EG 3 Έχετε λάβει το σήμα ραδιοφάρου ενδείξεως θέσεως κινδύνου, στη συχνότητα 2182 kHz.

.....

EJ Έλαβα σήμα κινδύνου που μεταδόθηκε από τον ση-

μαινόμενο παράκτιο σταθμό.

EJ 1 Λάβατε σήμα κινδύνου που μεταδόθηκε από τον σημεινόμενο παράκτιο σταθμό;

EK Εθεάθη σήμα κινδύνου σε πλάτος.....μήκος....

EK 1 Εθεάθη ή ακούστηκε έκρηξη (στίγμα, διεύθυνση και ώρα να σημεινθούν).

EK 2 Ακούσατε ή είδατε σήμα κινδύνου από σωστικό σκάφος;

.....

Στίγμα του κινδυνεύοντος

EL Επαναλάβετε το στίγμα κινδύνου.

EL 1 Ποιο είναι το στίγμα του πλοίου που κινδυνεύει;

.....

EM Υπάρχουν άλλα πλοία/αεροσκάφη κοντά στο κινδυνεύον πλοίο/αεροσκάφος;

.....

Επαφή ή εντοπισμός

EN Προσπαθήστε να έλθετε σε επαφή με το κινδυνεύον πλοίο/αεροσκάφος.

EO Αδυνατώ να εντοπίσω το κινδυνεύον πλοίο/αεροσκάφος λόγω μικρής ορατότητας.

.....

EQ Υπολογίζω να είμαι στο στίγμα του κινδυνεύοντος πλοίου/αεροσκάφους τη σημεινόμενη ώρα.

EQ 1 Να σημάνετε υπολογιζόμενη ώρα αφίξεώς σας στο στίγμα του κινδυνεύοντος πλοίου/αεροσκάφους.

.....

Έρευνα και διάσωση

Στίγμα κινδύνου ή ατυχήματος

FF Ελήφθη SOS/MAYDAY από πλοίο (όνομα ή διακριτικό σήμα) (ή αεροσκάφος) σε στίγμα πλάτος.....μήκος.....τη σημεινόμενη ώρα.

.....

FJ Το στίγμα του ατυχήματος (ή σωστικού σκάφους) σημεινώνεται.

FJ 1 Το στίγμα του ατυχήματος (ή σωστικού σκάφους) σημεινώνεται με φλόγα ή καπνογόνο που επιπλέει.

FJ 2 Το στίγμα του ατυχήματος (ή σωστικού σκάφους) σημεινώνεται με σημαντήρα.

FJ 3 Το στίγμα του ατυχήματος (ή σωστικού σκάφους) σημεινώνεται με χρωματισμό της θάλασσας.

FJ 4 Το στίγμα του ατυχήματος (ή σωστικού σκάφους) σημεινώνεται με ραδιοσημαντήρα.

.....

* Η αναφορά γίνεται για σήματα που περιγράφονται από τη Διεθνή Σύμβαση περί Ασφάλειας Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974 (βλ. σελ. 28-34).

FK Έχει σημανθεί η θέση του ατυχήματος (ή σωστικού οκάφους);
.....

Έρευνα

GA Δεν μπορώ να συνεχίσω την έρευνα.

GB Σταματήστε την έρευνα και επιστρέψτε στη βάση ή συνεχίστε το ταξίδι σας.

Αποτελέσματα της Έρευνας

GC Αναφέρατε αποτελέσματα έρευνας.

GC 1 Τα αποτελέσματα της έρευνας είναι αρνητικά. Συνεχίζω να ερευνώ.

GC 2 Ερευνήσα την περιοχή του ατυχήματος, αλλά δεν βρήκα ίχνη ναυαγίου ή επιζώντων.
.....

Διάσωση

GR Το πλοίο που έρχεται για διάσωσή σας (ή για διάσωση του σημανόμενου πλοίου ή αεροσκάφους) ακολουθεί πορεία ... ταχύτητα ... κόμβους ...

GR 1 Σηράνατε την πορεία και ταχύτητα του πλοίου που έρχεται για διάσωσή μου (ή για διάσωση του σημανόμενου πλοίου ή αεροσκάφους).
.....

***GT** Θα επιχειρήσω σύνδεση με ορμιδοβόλο¹⁴ συσκευή.

GT 1 Προσέξτε για το σχοινί που εκτοξεύεται.
.....

Αποτελέσματα της διασώσεως

GZ Όλα τα άτομα διεσώθησαν.

GZ 1 Όλα τα άτομα απωλέσθησαν.
.....

II Ατυχήματα – ζημιές

Σύγκρουση

HX Πάθατε κάποια ζημιά κατά τη σύγκρουση;

HX 1 Έπαθα σοβαρή ζημιά πάνω από την ίσαλο.

HX 2 Έπαθα σοβαρή ζημιά κάτω από την ίσαλο.

HX 3 Έπαθα μικρή ζημιά πάνω από την ίσαλο.

HX 4 Έπαθα μικρή ζημιά κάτω από την ίσαλο.

HY Το πλοίο ... (όνομα ή διακριτικό σήμα) με το οποίο συγκρούστηκα, βυθίστηκε.

HY 1 Το πλοίο (όνομα ή διακριτικό σήμα) με το οποίο συγκρούστηκα, ανέλαβε και πάλι το ταξίδι του.

HY 2 Δεν γνωρίζω τι συνέβη στο πλοίο με το οποίο συγκρούστηκα.

HY 3 Το πλοίο με το οποίο συγκρουστήκατε, ανέλαβε και πάλι το ταξίδι του.
.....

Δύτης – υποβρύχιες εργασίες

IN Ζητώ δύτη.

IN 1 Ζητώ δύτη για να απελευθερώσει τον έλικα.

IN 2 Ζητώ δύτη για να εξετάσει τον πυθμένα.
.....

IN 4 Ζητώ δύτη για να απελευθερώσει την άγκυρά μου.

IO Δεν έχω δύτη.

IP Θα αποσταλεί δύτης το ταχύτερο δυνατόν (ή τη σημανόμενη ώρα).
.....

III Βοηθήματα ναυσιπλοΐας – ναυσιπλοΐα – υδρογραφία

Διοπεύσεις

LT Η διόπτυσή σας από μένα [ή από ... (όνομα ή διακριτικό σήμα)] είναι ... (τη σημανόμενη ώρα).

LU Η διόπτυση του ... (όνομα ή διακριτικό σήμα) από ... (όνομα ή διακριτικό σήμα) είναι... τη σημανόμενη ώρα.

LV Γνωρίσατέ μου υπό ποία διόπτυση με διοπεύετε. Θα ανάψω προβολέα.
.....

LW Λαμβάνω την εκπομπή σας από διόπτυση....

LW 1 Μπορείτε να λάβετε διοπεύσεις από τα ραδιοσήματά μου;

Το στίγμα σας, σύμφωνα με διοπεύσεις που έχουν ληφθεί από

ραδιογωνιομετρικούς σταθμούς που ελέγχω είναι πλάτος ... μήκος... (τη σημανόμενη ώρα).

Μου δίνετε το στίγμα μου σύμφωνα

με τις διοπεύσεις, που

έχουν ληφθεί από ραδιογωνιομετρικούς σταθμούς που ελέγχετε;

Διόπτυση και απόσταση (με το ραντάρ) του σημανόμενου

πλοίου (ή αντικειμένου) είναι διόπτυση... απόσταση... μίλια.

Ποια είναι η διόπτυση και απόσταση (με το ραντάρ)

του σημανόμενου πλοίου (ή αντικειμένου);
.....

* Η αναφορά γίνεται για σήματα που περιγράφονται από τη Διεθνή Σύμβαση περί Ασφάλειας Ανθρώπινος Ζωής στη Θάλασσα του 1974, σε συνδυασμό με την χρήση των συσκευών διασώσεως της ξηράς (βλ. σελ. 28-34).

¹⁴ Ορμιδοβόλος συσκευή: Συσκευή τύπου σωλήνα, η οποία με σκανδάλη πυροδοτεί καψύλιο που εκτινάσσει ρουκέτα με λεπτό μεταξωτό σχοινί, προκειμένου να καλύψει μεγάλη απόσταση και να συνδέσει (επικοινωνήσει) το πλοίο με την ξηρά ή άλλο πλοίο.

Πορεία

MD Η πορεία μου είναι ...

MD 1 Ποια είναι η πορεία σας;

Το στίγμα μου, η πορεία μου και η ταχύτητά μου
τώρα είναι

EV

πλάτος... μήκος... πορεία... κόμβοι...

Ποιο είναι τώρα το στίγμα σας, η πορεία σας και η
ταχύτητά σας;

EV 1

.....

Νάρκες – ναρκαλιεία

.....

OV Νάρκη(-ες) πιστεύεται ότι είναι προς διόπτευση...
από μένα σε απόσταση... μίλια.

OW Υπάρχει ναρκοπέδιο προς την πλώρη σας. Κρατή-
στε το πλοίο σας και περιμένετε για οδηγίες.

OW 1 Υπάρχει ναρκοπέδιο κατά μήκος της ακτής.

Μην πλησιάζετε πολύ κοντά.

OX Η κατά προσέγγιση διόπτευση του ναρκοπεδίου εί-
ναι σε διόπτευση... από μένα.

.....

IV Χειρισμοί

Πλους – εν πλω

Πλους

RV Πλεύσατε (μέχρι τον τόπο, που σημαίνεται εάν είναι
απαραίτητο).

RV 1 Πλεύσατε προς τον προορισμό σας.

RV 2 Πλεύσατε μέσα στο λιμάνι.

RV 3 Πλεύσατε προς τη θάλασσα (πέλαγος).

RW Πλεύσατε προς αγκυροβόλιο στο σημεινόμενο στίγ-
μα (πλάτος... μήκος ...).

RX Πλεύσατε τη σημεινόμενη ώρα.

.....
.....

VI Μετεωρολογία – καιρός

Παγοθραυστικό

.....

WC Το πλοίο μου (ή το αναφερόμενο πλοίο) ενεπλάκη
στους πάγους και χρειάζεται συνδρομή παγοθραυ-
στικού.

WC 1 Απεστάλη παγοθραυστικό προς βοήθειά σας.

WD Δεν διατίθεται παγοθραυστικό.

WD 1 Το παγοθραυστικό δεν μπορεί επί του παρό-
ντος να συνδράμει.

.....

***WM** Αρχίζει τώρα η υποστήριξη από παγοθραυστι-

κό. Χρησιμοποιήστε τα ειδικά σήματα σχετικά
με την υποστήριξη των παγοθραυστικών και να
προσέχετε συνεχώς για ηχητικά, ορατά ή ραδιο-
τηλεφωνικά σήματα.

WN Το παγοθραυστικό διακόπτει εργασία για ... (αριθ-
μός) ώρες ή μέχρι να επικρατήσουν ευνοϊκότερες
συνθήκες.

WO Η υποστήριξη από παγοθραυστικό τελείωσε. Πλεύ-
σατε στον προορισμό σας.

.....

VII Πορειογράφηση πλοίων

YG Εμφανίστε να μην συμμορφώνεστε με το σχέδιο
διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας.

VIII Επικοινωνίες

.....

Επικοινωνία

Επιθυμώ να επικοινωνήσω μαζί σας μέσω ...
(Πίνακας Συμπληρωματικών Σημάτων I, σελ. 57).

K (με έναν αριθμό)

Επιθυμώ να επικοινωνήσω μαζί σας.

K

YO Επιθυμώ να επικοινωνήσω μαζί σας... (Πίνακας
Συμπληρωματικών Σημάτων I).

YP Επιθυμώ να επικοινωνήσω με το πλοίο ή παράκτιο
σταθμό (διακριτικό σήμα) μέσω... (Πίνακας Συ-
μπληρωματικών Σημάτων I).

YQ Επιθυμώ να επικοινωνήσω μέσω... (Πίνακας Συ-
μπληρωματικών Σημάτων I) με πλοίο που βρίσκεται
προς διόπτευση... από μένα.

YR Μπορείτε να επικοινωνήσετε μέσω... (Πίνακας Συ-
μπληρωματικών Σημάτων I);

YS Δεν μπορώ να επικοινωνήσω μέσω... (Πίνακας Συ-
μπληρωματικών Σημάτων I).

YT Δεν μπορώ να αναγνώσω το... (Πίνακας Συμπλη-
ρωματικών Σημάτων I) σήμα σας.

+YU Θα επικοινωνήσω με τον σταθμό σας με τον
ΔΚΣ.

+YV Οι ομάδες που ακολουθούν, είναι από τον ΔΚΣ.

YV 1 Οι ομάδες που ακολουθούν είναι από τον τοπικό
κώδικα.

.....

YX Επιθυμώ να επικοινωνήσω ραδιοτηλεφωνικά στη
συχνότητα που αναφέρεται.

YY Επιθυμώ να επικοινωνήσω ραδιοτηλεφωνικά με το
(VHF) στον αναφερόμενο δίαυλο (κανάλι).

YZ Οι λέξεις που ακολουθούν σημαίνονται σε ανοικτή
γλώσσα.

.....

* Ειδικά σήματα ενός γράμματος μεταξύ παγοθραυστικού και πλοίου (σελ. 37).

+ Η σύντηψη INTERCO μπορεί επίσης να χρησιμοποιείται για να δείξει ότι η ομάδα(-ες) που ακολουθούν είναι από τον
Διεθνή Κώδικα.

Λήψη – εκπομπή

ZL Το σήμα σας ελήφθη αλλά δεν κατανοήθηκε.

Επανάληψη

ZP Το τελευταίο μου σήμα ήταν ανακριβές. Θα το επαναλάβω σωστά.

ZQ Το σήμα σας φαίνεται να έχει συνταχθεί λάθος. Ελέγξτε και επαναλάβετε αυτό στο σύνολό του.

ZR Επαναλάβετε το σήμα που τώρα μεταδίδει σε μένα το πλοίο (ή ο παράκιος σταθμός)... (όνομα ή διακριτικό σήμα).

Ιατρικό Μέρος

1 Γενικές Οδηγίες

1 Οι ιατρικές συμβουλές πρέπει να αιτούνται και να δίνονται σε ανοικτή γλώσσα όπου αυτό είναι δυνατό, αν όμως υπάρχουν γλωσσικές δυσχερείες πρέπει να χρησιμοποιείται ο ΔΚΣ.

2 Ακόμα και όταν χρησιμοποιείται ανοικτή γλώσσα, πρέπει να ακολουθούνται το κείμενο και οι οδηγίες του ΔΚΣ όσο γίνεται περισσότερο.

3 Υπενθυμίζονται τα σήματα διαδικασίας C, N ή NO και RQ που μπαίνουν μετά το κύριο σήμα, μετατρέπουν την έννοιά του σε καταφατική, αρνητική ή ερωτηματική αντίστοιχα (βλ. παράγρ. 1.11 σελ. 8).

Παράδειγμα.

MFE N που σημαίνει ότι: «*Η αιμορραγία δεν είναι σοβαρή*».

MFE RQ που σημαίνει ότι: «*Η αιμορραγία είναι σοβαρή*».

2 Οδηγίες προς Πλοίαρχους

Υπόδειγμα περιγραφής περιπτώσεων

1 Ο πλοίαρχος πρέπει να προβεί σε προσεκτική εξέταση του ασθενούς και να προσπαθήσει στο μέτρο του δυνατού να συγκεντρώσει πληροφορίες για τα επόμενα σημεία:

- .1** Περιγραφή του ασθενούς (Κεφ. 2).
- .2** Προηγούμενη κατάσταση υγείας (Κεφ. 3).
- .3** Εντόπιση συμπτωμάτων, ασθενειών ή τραυματικών (Κεφ. 4).
- .4** Γενικά συμπτώματα (Κεφ. 5).
- .5** Ιδιαίτερα συμπτώματα (Κεφ. 6).
- .6** Διάγνωση¹⁵ (Κεφ. 9).

2 Αυτές οι πληροφορίες πρέπει να κωδικοποιούνται

επιλέγοντας τις κατάλληλες ομάδες από τα αντίστοιχα κεφάλαια αυτού του μέρους. Οι αποδέκτες του μηνύματος θα υποβοηθηθούν αν οι πληροφορίες μεταδοθούν με την τάξη που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο 1.

3 Το Κεφάλαιο 1 του Διεθνούς Ιατρικού Οδηγού για πλοία περιέχει σήματα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανεξάρτητα, δηλαδή με ή χωρίς την περιγραφή της περιπτώσεως.

4 Αφού ληφθεί η ιατρική συμβουλή και εφαρμοσθούν οι σχετικές οδηγίες, ο πλοίαρχος μπορεί να μεταδώσει πληροφορίες για την εξέλιξη χρησιμοποιώντας σήματα του Κεφαλαίου 7.

3 Οδηγίες προς Ιατρούς

1 Πρόσθετες πληροφορίες μπορούν να ζητηθούν χρησιμοποιώντας το Κεφάλαιο 8.

Παράδειγμα

MQB που σημαίνει ότι: «*Δεν μπορώ να αντιληφθώ το μήνυμά σας, παρακαλώ χρησιμοποιήστε το υπόδειγμα περιγραφής περιπτώσεως*».

2 Για την διάγνωση πρέπει να χρησιμοποιείται το Κεφάλαιο 9.

Παράδειγμα

MQE 26 που σημαίνει ότι: «*Πιθανή διάγνωσίς μου είναι κνούιπς*».

3 Οι συνταγές πρέπει να περιορίζονται στα πλαίσια του «Καταλόγου Φαρμάκων» που παρατίθεται στον Πίνακα M3 του Κώδικα.

4 Για ειδική θεραπεία πρέπει να χρησιμοποιούνται τα μηνύματα από το Κεφάλαιο 10.

Παράδειγμα

MRP 4 που σημαίνει ότι: «*Θέοιτε παγωμένα επιθέματα και ανανεώνετε τα κάθε 4 ώρες*».

5 Όταν διατάσσεται χορήγηση φαρμάκου (Κεφ. 11) πρέπει να χρησιμοποιούνται τρία μηνύματα ως εξής:

.1 Το πρώτο (Κεφ. 11.1 και Πίνακας M3) για να προσδιορίσει αυτό το φάρμακο.

Παράδειγμα

MTD 32 που σημαίνει ότι: «*Πρέπει να χορηγήσετε δισκία ασπιρίνης*».

.2 Το δεύτερο (Κεφ. 11.2) για να προσδιορίσει τη μέθοδο χρήσεως και τη δόση.

Παράδειγμα

MTI 2 που σημαίνει ότι: «*Πρέπει να χορηγήσετε από το στόμα 2 δισκία/κάψουλες*».

.3 Η συχνότητα των δόσεων (Κεφ. 11.3).

Παράδειγμα

MTQ 8 που σημαίνει ότι: «*Πρέπει να επαναλαμβάνετε κάθε 8 ώρες*».

¹⁵ Η διάγνωση μπορεί να χρησιμοποιηθεί και από τους δύο, από τον πλοίαρχο (αίτηση ιατρικής βοήθειας) και από τον ιατρό (ιατρική συμβουλή).

6 Η συχνότητα των εξωτερικών επιθεμάτων δίνεται στο Κεφάλαιο 11.4.

Παράδειγμα

MTU 4 που σημαίνει ότι: «Πρέπει να γίνεται εξωτερική χρήση κάθε 4 ώρες».

7 Συμβουλές που αφορούν σε δίαιτα μπορούν να δίνονται χρησιμοποιώντας μηνύματα από το Κεφάλαιο 12.

Παράδειγμα

MUC που σημαίνει ότι: «Δίνετε νερό μόνο σε μικρές ποσότητες».

4 Παραδείγματα.

Παρατίθενται δύο παραδείγματα μηνυμάτων αιτήσεως βοήθειας με τις απαντήσεις τους:

ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΡΩΤΗ

Αίτηση ιατρικής βοήθειας

Έχω άνδρα ηλικίας (44) ετών. Ο ασθενής είναι άρρωστος επί (2) ημέρες. Ο ασθενής υποφέρει από οξεία βρογχίτιδα. Η προσβολή ήταν αιφνίδια. Ο ασθενής έχει παραλήρημα. Ο ασθενής έχει σπασμούς ή ρίγη. Η θερμοκρασία που έχει ληφθεί από το στόμα είναι (40°). Οι σφυγμοί ανά λεπτό είναι (110). Οι αναπνοές ανά λεπτό είναι (30). Ο ασθενής έχει πόνους (στήθος). Το προσβεβλημένο μέρος του σώματος είναι δεξιά (στήθος). Ο πόνος αυξάνει κατά την αναπνοή. Ο ασθενής έχει ισχυρό βήχα. Ο ασθενής φέρει κηλίδες αίματος στα πύελα. Στον ασθενή έγινε (ένεση πενικιλίνης) χωρίς αποτέλεσμα. Ο ασθενής έχει δεχθεί φαρμακευτική θεραπεία κατά τις τελευταίες (18) ώρες. Η διάγνωσή μου είναι πιθανώς (πνευμονία).

Ιατρική συμβουλή.

Η διάγνωσή σας είναι πιθανώς σωστή. Πρέπει να συνεχίσετε να δίνετε (ενέσεις πενικιλίνης). Πρέπει να επαναλαμβάνονται κάθε (12) ώρες. Θέσατε τον ασθενή στο κρεβάτι σε απόλυτη ανάπαυση. Εξασφαλίσατε ικανοποιητική θέρμανση για τον ασθενή. Δίνετε μόνο υγρά τροφή, γάλα, χυμό φρούτων, τσάι, μεταλλικό νερό. Να του δίνετε νερό ελεύθερα. Να επανέλθετε εκ νέου σε (24) ώρες ή ταχύτερα αν η κατάσταση του επιδεινωθεί.

ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΔΕΥΤΕΡΗ

Αίτηση ιατρικής βοήθειας

Έχω άνδρα ηλικίας (31) ετών. Ο ασθενής είναι άρρωστος επί (3) ώρες. Ο ασθενής δεν είχε προηγουμένως καμία σοβαρή ασθένεια. Οι σφυγμοί ανά λεπτό είναι (95). Ο σφυγμός είναι αδύναμος. Ο ασθενής ιδρώνει. Ο ασθενής έχει πόνους στην περιοχή του οσφύος (νεφρά). Το προσβεβληθέν μέρος είναι η περιοχή της αριστερής οσφύος (νεφρών). Ο πόνος είναι ισχυρός. Ο πόνος αυξάνει όταν το μέρος αυτό πιέζεται με το χέρι. Κενώσεις κανονικές.

Αίτηση περαιτέρω πληροφοριών

Δεν μπορώ να προβώ σε διάγνωση. Παρακαλώ απαντήσατε στην επόμενη ερώτηση(-εις): Η θερμοκρασία που λαμβάνεται από το στόμα είναι (αριθμός)... Ο πόνος μεταδίδεται στον βουβώνα και στους όρχεις; Ο ασθενής έχει πόνους κατά την ούρηση; Η λειτουργία των ούρων είναι κανονική; Παρουσιάζεται εμετός;

Πρόσθετες πληροφορίες

Η θερμοκρασία που έχει ληφθεί στο στόμα είναι (37°). Ο πόνος μεταδίδεται στον βουβώνα και στους όρχεις. Ο ασθενής έχει πόνους κατά την ούρηση. Ο ασθενής έχει μικρές συχνές ουρήσεις. Δεν παρουσιάζεται εμετός. Ο ασθενής έχει ναυτία.

Ιατρική συμβουλή

Η διάγνωσή μου είναι κολικός νεφρού πιθανώς. Πρέπει να του κάνετε ένεση μορφίνης. Πρέπει να του κάνετε υποδόρια ένεση (15) मिलीग्राम. Δώστε του νερό ελεύθερα. Θέσατε θερμοφόρο στην περιοχή των νεφρών. Ο ασθενής πρέπει να εξετασθεί από γιατρό στο πρώτο λιμάνι.

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΙΑΤΡΙΚΟΥ ΜΕΡΟΥΣ ΔΚΣ

Στις επόμενες σελίδες περιλαμβάνονται ορισμένες ομάδες γραμμάτων από διάφορα κεφάλαια του Ιατρικού Μέρους του ΔΚΣ. Οι ομάδες αυτές αποτελούνται από τρία γράμματα η κάθε μία. Το πρώτο γράμμα το οποίο και τις χαρακτηρίζει είναι πάντοτε Μ. Οι ομάδες π.χ. MER, που βρίσκονται στο δεξί περιθώριο της σελίδας σημαίνει ότι αντιστοιχούν σε παρόμοιο θέμα που αναφέρεται και σε άλλες περιπτώσεις του κώδικα (ΔΚΣ). Οι ομάδες γραμμάτων έχουν επιλεγεί, ώστε να συμφωνούν με τις αντίστοιχες ομάδες που περιλαμβάνονται στα παραδείγματα των προηγούμενων σελίδων.

Κεφάλαιο 6

Ιδιαίτερα συμπτώματα

6.1 Δυστυχήματα, τραύματα, κατάγματα, αυτοκτονίες και δηλητηριάσεις.

Υπάρχει αιμορραγία... (Πίνακας M1) **MER**
MFE Η αιμορραγία είναι σοβαρή.
MFF Η αιμορραγία είναι ελαφριά.
MFG Η αιμορραγία έχει σταματήσει με βαμβάκι και επιδέσμους.

Κεφάλαιο 8

Αίτηση για περαιτέρω πληροφορίες

MQB Δεν μπορώ να αντιληφθώ το μήνυμά σας, παρα-

καλώς χρησιμοποιήσατε το υπόδειγμα περιγραφής περιπτώσεως.

MQC Παρακαλώ απαντήσατε στην επόμενη(-ες) ερώτηση(-σεις).

Κεφάλαιο 10
Ειδική θεραπεία

.....

MRP Θέσατε παγωμένα επιθέματα και ανανεώνετε τα κάθε... (αριθμός) ώρες.

MRQ Θέσατε θερμά επιθέματα και ανανεώνετε τα κάθε ... (αριθμός) ώρες.

MRR Θέσατε θερμοφόρα σε ... (Πίνακας M1).

MRS Ρίξτε σταγόνες στο αυτί ... (αριθμός) φορές την ημέρα.

MRT Ρίξτε αντισηπτικές σταγόνες στο μάτι ... (αριθμός) φορές την ημέρα.

MRU Ρίξτε αναισθητικές σταγόνες στο μάτι ... (αριθμός) φορές την ημέρα.

MRV Πλένετε συχνά το μάτι με ζεστό νερό.

.....

Κεφάλαιο 11
Θεραπεία με φάρμακα

11.1 Συνταγές.

MTD Πρέπει να χορηγήσετε... (Πίνακας M3).

MTE Δεν πρέπει να χορηγήσετε... (Πίνακας M3).

11.2 Μέθοδος χρήσεως και δόση.

MTF Πρέπει να χορηγήσετε μία κουταλιά της σούπας (15 cc ή 1/2 ουγκιάς).

MTG Πρέπει να χορηγήσετε όχι πλήρη κουταλιά της σούπας (7,5 cc. ή 1/4 ουγκιάς).

MTH Πρέπει να χορηγήσετε μία κουταλιά του γλυκού (4 cc ή 1/8 ουγκιάς).

MTI Πρέπει να χορηγήσετε από το στόμα ... (αριθμός) δισκία/κάψουλες.

MTJ Πρέπει να χορηγήσετε ένα ποτήρι νερού μαζί με κάθε δόση.

MTK Πρέπει να χορηγήσετε με ενδομυϊκή ένεση ... (αριθμός) χιλιοστά του γραμμαρίου.

.....

11.3 Συχνότητα δόσεως.

MTO Πρέπει να χορηγήσετε μόνο μία φορά.

MTP Πρέπει να επαναλάβετε μετά πάροδο ... (αριθμός) ωρών.

MTQ Πρέπει να επαναλαμβάνετε κάθε ... (αριθμός) ώρες.

MTR Πρέπει να συνεχίσετε για... (αριθμός) ώρες.

11.4 Συχνότητα εξωτερικής χρήσεως.

MTT Πρέπει να γίνει εξωτερική χρήση μόνο μία φορά.

MTU Πρέπει να γίνει εξωτερική χρήση κάθε ... (αριθμός) ώρες.

MTV Πρέπει να σταματήσετε την εξωτερική χρήση.

MTW Η εξωτερική χρήση πρέπει να γίνει για ... (αριθμός) λεπτά.

Κεφάλαιο 12

Δίαιτα

MUA Τίποτα να μην χορηγηθεί από το στόμα.

MUB Δίνετε νερό εντελώς ελεύθερα.

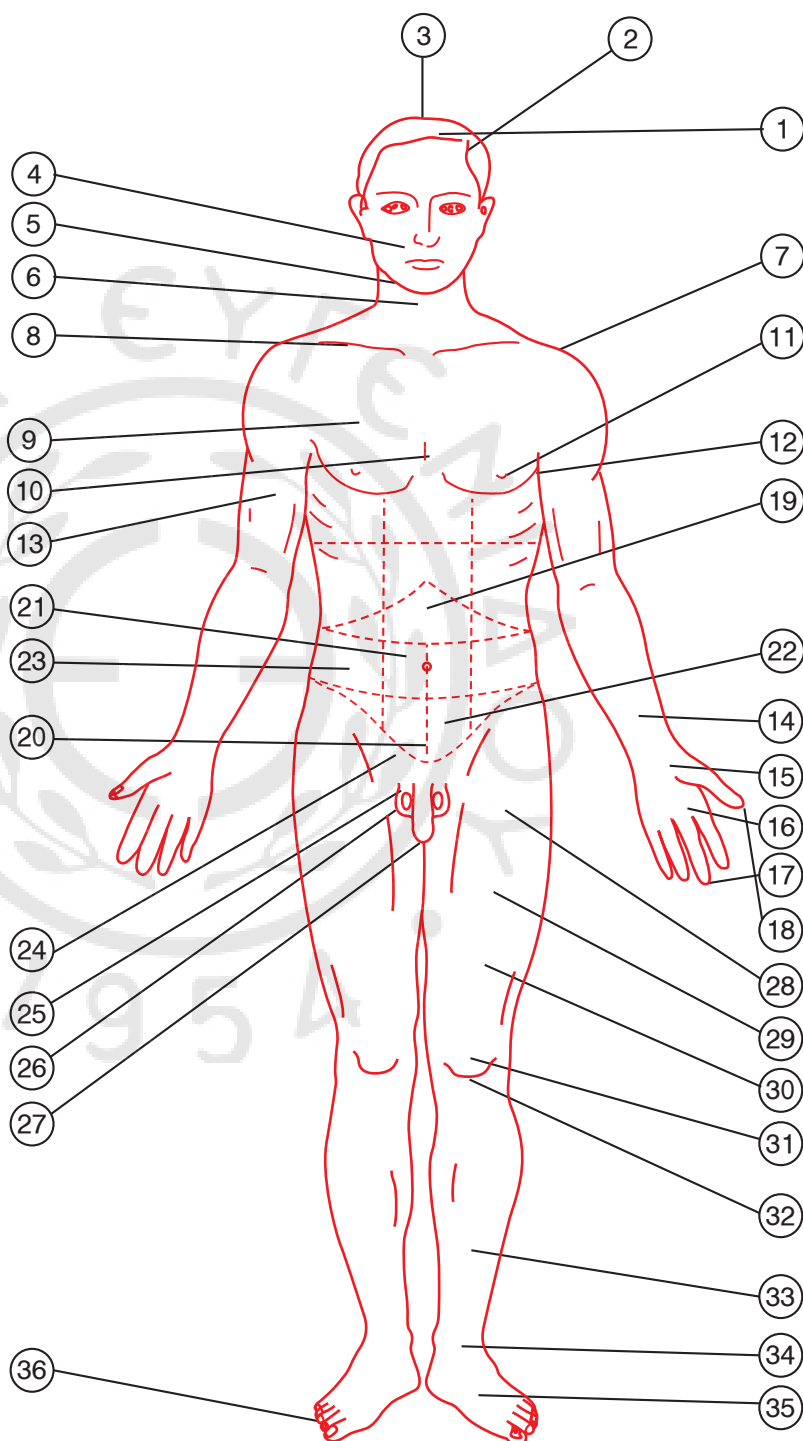
MUC Δίνετε νερό μόνο σε μικρές ποσότητες.

.....

ΠΙΝΑΚΕΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ

Πίνακας Μ1
Περιοχές του σώματος – Μπροστινή όψη.

- 01 Μετωπική περιοχή κεφαλιού
- 02 Πλευρά κεφαλιού
- 03 Κορυφή κεφαλιού
- 04 Πρόσωπο
- 05 Σαγόνη
- 06 Πρόσθιο μέρος λαιμού
- 07 Ώμος
- 08 Κλείδα
- *09 Στήθος (θώρακας)
- 10 Κέντρο στήθους
- 11 Καρδιά
- 12 Μασχάλη
- 13 Βραχίονας
- 14 Πήχυς (μετακάρπιο)
- 15 Καρπός
- 16 Παλάμη
- 17 Δάκτυλα
- 18 Αντίχειρας
- 19 Άνω κοιλιακό κέντρο
- 20 Κάτω κοιλιακό κέντρο
- *21 Άνω κοιλία
- *22 Κάτω κοιλία
- *23 Πλάγιο τμήμα κοιλίας
- 24 Βουβωνική χώρα
- 25 Κύστη των όρχεων
- 26 Όρχεις
- 27 Πέος
- 28 Άνω μηρός
- 29 Μέσος μηρός
- 30 Κάτω μηρός
- 31 Γόνατο
- 32 Επιγονατίδα
- 33 Πρόσθια όψη κνήμης
- 34 Αστράγαλος (σφυρά)
- 35 Άκρο ποδιού
- 36 Δάκτυλα ποδιού

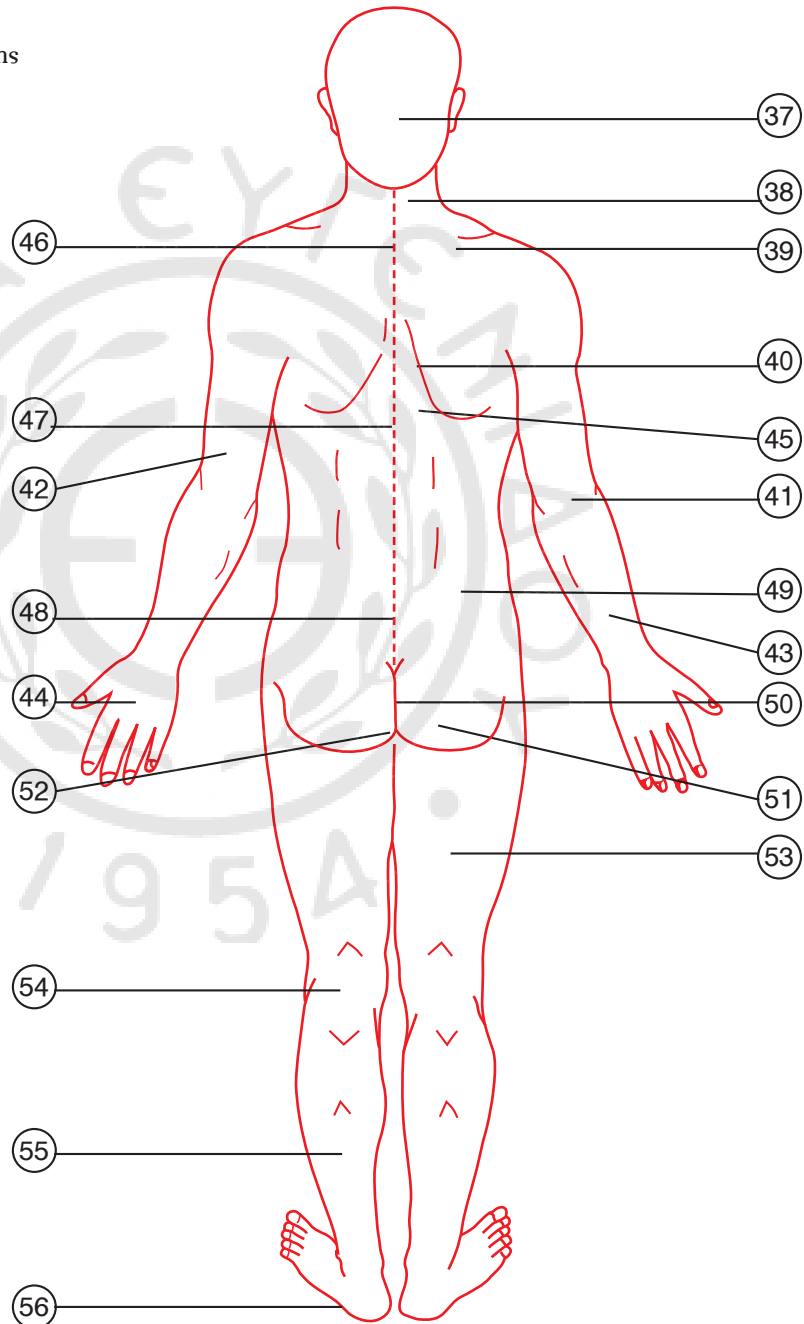


* Η πλευρά του σώματος ή το μέλος πρέπει να αναφέρεται ξεκάθαρα ως **δεξί** ή **αριστερό**.

- | | | | |
|-----|--------------------------------------|----|--------------------------|
| 37 | Οπίσθια περιοχή κεφαλιού | 84 | Ουρήθρα |
| 38 | Αυχένas (τράχηλος) | 85 | Μήτρα |
| 39 | Ωμοπλάτη | 86 | Φλέβα |
| 40 | Περιοχή ωμοπλάτης | 87 | Λάρυγγας |
| 41 | Αγκώνας | 88 | Ολόκληρη η κοιλιακή χώρα |
| 42 | Οπίσθιος άνω βραχίονας | 89 | Ολόκληρος ο βραχίονας |
| 43 | Οπίσθιος κάτω βραχίονας (μετακάρπιο) | 90 | Ολόκληρη η ράχη |
| 44 | Ράχη παλάμης | 91 | Ολόκληρο το στήθος |
| *45 | Κατώτερη περιοχή θώρακα | 92 | Ολόκληρο το σκέλος |
| 46 | Άνω τμήμα σπονδυλικής στήλης | | |
| 47 | Μέσο τμήμα σπονδυλικής στήλης | | |
| 48 | Κατώτερο τμήμα σπονδυλικής στήλης | | |
| *49 | Περιοχή οσφύος (νεφρών) | | |
| 50 | Ιερό οστό | | |
| 51 | Γλουτός | | |
| 52 | Πρωκτός | | |
| 53 | Οπίσθιο τμήμα μηρού | | |
| 54 | Οπίσθιο τμήμα γονάτου | | |
| 55 | Γαστροκνημία (γάμπα) | | |
| 56 | Πέδημα | | |

Άλλα όργανα του σώματος

- 57 Αρτηρία
- 58 Κύστη
- 59 Εγκέφαλος
- 60 Στήθος
- 61 Αυτί, αυτιά
- 62 Μάτι, μάτια
- 63 Βλέφαρο
- 64 Χοληδόχος κύστη
- 65 Οισοφάγος
- 66 Ούλα
- 67 Έντερα
- 68 Νεφρός
- 69 Κάτω χείλος
- 70 Άνω χείλος
- 71 Ήπαρ
- 72 Πνεύμονες
- 73 Στόμα
- 74 Μύτη
- 75 Πάγκρεας
- 76 Προστάτης
- 77 Πλευρά(-ές)
- 78 Σπλήνα
- 79 Στομάχι
- 80 Λαίμος
- 81 Γλώσσα
- 82 Αμυγδαλές
- 83 Δόντι(-ια)



* Η πλευρά του σώματος ή το μέλος πρέπει να αναφέρεται ξεκάθαρα ως **δεξί** ή **αριστερό**.

Πίνακας Μ2.1
Κατάλογος συνήθων ασθενειών

01	Απόστημα	48	Μήκωση ποδών
02	Αλκοολισμός	49	Μολυσματικό κηρίον
03	Αλλεργική αντίδραση	50	Υπερβολική δόση ινσουλίνης
04	Αμοιβαδική δυσεντερία	51	Δυσπεψία
05	Στηθάγχη	52	Γρίπη
06	Άνθρακας	53	Εντερική απόφραξη
07	Αποπληξία	54	Πέτρα στα νεφρά
08	Σκωληκοειδίτις	55	Λαρυγγίτιδα
09	Άσθμα	56	Ελονοσία
10	Βακτηριακή δυσεντερία	57	Ιλαρά
11	Εξανθήματα πυώδη	58	Μηνιγγίτιδα
12	Βρογχίτιδα (οξεία)	59	Διανοητική διαταραχή
13	Βρογχίτιδα (χρόνια)	60	Ημικρανία
14	Βρουκέλλωση (μελιταίος πυρετός)	61	Παρωτίτιδα
15	Άνθρακας	62	Ορχίτιδα
16	Κυτταρίτιδα	63	Περιτονίτιδα
17	Μαλακό έλκος	64	Φλεβίτιδα
18	Ανεμοβλογιά	65	Αιμορροΐδες
19	Χολέρα	66	Πανώλη
20	Κίρρωση ήπατος	67	Πλευρίτιδα
21	Διάσειση	68	Πνευμονία
22	Πίεση του εγκεφάλου	69	Δηλητηρίαση από οξύ
23	Καρδιακή συμφόρηση (υποστολή)	70	Δηλητηρίαση από αλκαλικό
24	Δυσκοιλιότητα	71	Δηλητηρίαση από βαρβιτουρικό
25	Θρόμβωση στεφανιαίας	72	Δηλητηρίαση από μεθυλαλκοόλη
26	Κυστίτιδα (φλεγμονή ουροδόχου κύστεως)	73	Δηλητηρίαση από αέρια
27	Δάγκειος πυρετός	74	Πολυομυελίτιδα
28	Διαβήτης	75	Κήλη μεσοσπονδυλίου δίσκου
29	Διαβητικό κώμα	76	Πνευμονική φυματίωση
30	Διφθερίτιδα	77	Κυνάγχη
31	Φαρμακευτική αντίδραση	78	Ρευματισμός
32	Έλκος δωδεκαδακτύλου	79	Ρευματικός πυρετός
33	Έκζεμα	80	Οστρακιά
34	Ερυσίπελας	81	Ισχιαλγία
35	Σπασμοί	82	Έρπης
36	Γάγγραινα	83	Κολπίτιδα
37	Γαστρικό έλκος	84	Σοκ
38	Γαστρεντερίτιδα	85	Ευλογιά
39	Βλεννόρροια	86	Σύφιλη
40	Ουρική αρθρίτιδα ή ποδάγρα	87	Τέτανος
41	Αφαλάτωση	88	Αμυγδαλίτιδα
42	Εξάντληση από καύσωνα	89	Τυφοειδής πυρετός
43	Θερμοπληξία	90	Τύφος
44	Ηπατίτιδα	91	Ουριθρίτιδα
45	Κήλη	92	Κνίδωση
46	Κήλη μη ανατάξιμη	93	Κοκκύτης
47	Κήλη περιεσφιγμένη	94	Κίτρινος πυρετός

Πίνακας Μ3
Κατάλογος φαρμάκων¹⁶.

ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ

- 01** *Auristillae Glyceris*
Σταγόνες γλυκερίνης αυτιών
ΣΤΑΓΟΝΕΣ ΑΥΤΙΩΝ
- 02** *Guttae Sulfacetamidi*
Σταγόνες σουλφασεταμίδης ματιών
ΑΝΤΙΣΗΠΤΙΚΕΣ ΣΤΑΓΟΝΕΣ ΜΑΤΙΩΝ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ

Αλλεργικές καταστάσεις

- 13** *Compressi Promethazini Hydrochloridi*
Δισκία υδροχλωρικής προμεθαζίνης
ΑΝΤΙΣΤΑΜΙΝΙΚΑ ΔΙΣΚΙΑ (25 MG ανά δισκίο)
- 14** *Injectio Adrenalinii*
Ένεση αδρεναλίνης
ΑΔΡΕΝΑΛΙΝΗ (1 MG ανά αμπούλα)

ΠΡΟΣΟΧΗ:

Η ΕΝΕΣΗ ΑΥΤΗ Νο. 14 ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΜΟΝΟ ΚΑΤΟΠΙΝ ΙΑΤΡΙΚΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΑΠΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΣ ΑΝΑΦΥΛΑΚΤΙΚΟΥ ΣΟΚ ΠΟΥ ΟΦΕΙΛΕΤΑΙ ΣΕ ΕΝΕΣΗ ΠΕΝΙΚΙΛΙΝΗΣ

Πόνος

- 32** *Compressi Acidi Acetylsalicylici*
Δισκία ακετυλοσαλικυλικού οξέος
ΔΙΣΚΙΑ ΑΣΠΙΡΙΝΗΣ (300 MG ανά δισκίο)
- 33** *Injectio Morphini*
Ένεση θεικής μορφίνης
ΕΝΕΣΗ ΜΟΡΦΙΝΗΣ (15 MG ανά αμπούλα)

2.20 Έννοια των Συμπληρωμάτων (Συμπληρωματικά σήματα).

Έχει αναφερθεί ότι στον ΔΚΣ κάθε γράμμα ή ομάδα γραμμάτων του Διεθνούς Αλφαβήτου αναφέρονται ή εκφράζουν μία πλήρη και συγκεκριμένη έννοια για ένα συγκεκριμένο θέμα που αφορά στο πλοίο. Σε ορισμένες περιπτώσεις χρησιμοποιούνται και συμπληρωματικά σήματα. Τα σήματα αυτά είναι αριθμοί.

Τα συμπληρωματικά σήματα προστίθενται δίπλα στην κύρια ομάδα του Κώδικα, είτε του Γενικού Μέρους είτε του Ιατρικού, και προσδίδουν περαιτέρω διευκρίνιση στην έννοια της κύριας ομάδας ή μία επεξήγηση με περισσότερη ακρίβεια.

Σε άλλες περιπτώσεις δημιουργούν ερώτηση ή απάντηση, η οποία αναφέρεται πάντοτε στην έννοια της κύριας ομάδας που συμπληρώνει το συμπληρωματικό σήμα (βλ. παραδ. 29-32).

Παράδειγμα 29: Συμπληρωματικά σήματα που επεξηγούν ή διευκρινίζουν.

C  P 	Η ομάδα CP σημαίνει: «Πλησιάζω για βοήθεια».
C  P  1 	Χρησιμοποιώντας και το συμπληρωματικό σημείο 1 (ένα). Η ομάδα αυτή τώρα σημαίνει: «Αεροσκάφος SAR¹⁷ πλησιάζει προς βοήθειά σας».

¹⁶ Παρασκευάσματα του καταλόγου μπορούν να αντικαθίστανται με ισοδύναμα που διατίθενται στο φαρμακείο του πλοίου. Χάριν ομοιομορφίας, τα φάρμακα εμφανίζονται στην πρώτη θέση με τη λατινική τους ονομασία για να είναι δυνατή η ορθή μετάφραση σε κάθε γλώσσα.

¹⁷ SAR = Search and Rescue (Έρευνας και Διασώσεως).

Παράδειγμα 30: Συμπληρωματικά σήματα που εκφράζουν ερώτηση. (Αναφέρεται στην κύρια έννοια της ομάδας).

D		Η ομάδα DY σημαίνει: «Το πλοίο (όνομα ή ΔΔΣ πλοίου) έχει βυθισθεί στο σίγμα πλάτος ... μήκος ...»
Y		
D		Χρησιμοποιώντας το συμπληρωματικό σημείο 4 (τέσσερα) γίνεται ερώτηση. Η ομάδα αυτή τώρα σημαίνει: «Πόσο είναι το βάθος των υδάτων στο σημείο που βυθίστηκε το πλοίο;».
Y		
4		

Παράδειγμα 31: Συμπληρωματικά σήματα που εκφράζουν απάντηση. (Αναφέρεται στην κύρια έννοια της ομάδας).

H		Η ομάδα HX σημαίνει: «Έχετε πάθει κάποια ζημιά από τη σύγκρουση;».
X		
H		Χρησιμοποιώντας το συμπληρωματικό σημείο 1 (ένα) γίνεται απάντηση. Η ομάδα αυτή τώρα σημαίνει: «Έχω πάθει σοβαρή ζημιά επάνω από την ίσαλο γραμμή».
X		
1		

– Πρόσθετες πληροφορίες, επεξηγήσεις ή διευκρινίσεις όπου μπορεί να προσθέσει στην ομάδα ένα συμπληρωματικό σημείο.

Παράδειγμα 32. (Αναφέρεται στην κύρια έννοια της ομάδας και διευκρινίζει).

I		Η ομάδα IN σημαίνει: «Ζητώ δύτη».
N		
I		Χρησιμοποιώντας το συμπληρωματικό σημείο 1 (ένα) διευκρινίζει γιατί ζητάει τον δύτη. Η ομάδα αυτή τώρα σημαίνει: «Ζητώ δύτη για καθαρισμό της έλικας (προπέλας)».
N		
1		

2.21 Περιεχόμενο των Πινάκων Συμπληρωμάτων (Συμπληρωματικών Σημάτων).

Οι Πίνακες των Συμπληρωματικών Σημάτων είναι οι εξής:

Πίνακας I.

1. Σήματα Mors που σημαίνονται με μικρές σημαίες ή βραχίονες.
2. Τηλεβόας (μεγάφωνο).
3. Φανός σημάτων Mors.
4. Ηχητικά σήματα.

Πίνακας II.

0. Νερό.
1. Προμήθειες.
2. Καύσιμα.
3. Συσκευές αντήλσεως.
4. Συσκευές πυροσβεστικές.
5. Ιατρική βοήθεια.
6. Ρυμούλκηση.
7. Σωστικό σκάφος.
8. Πλοίο σε ετοιμότητα.
9. Παγοθραυστικό.

Πίνακας III.

0. Άγνωστη διεύθυνση (ή άπνοια).
1. Μέσος (Γρέγος) (BA) Βορειοανατολικός.
2. Απηνιώτης (Λεβάντες) (A) Ανατολικός.
3. Εύρος (Σορόκος) (NA) Νοτιοανατολικός.
4. Νότος (Όστρια) (N) Νότιος.
5. Λιψ (Γαρμπής) (ND) Νοτιοδυτικός.
6. Ζέφυρος (Πουνέντες) (Δ) Δυτικός.
7. Σκίρων (Μαΐστρος) (BD) Βορειοδυτικός.
8. Βορράς (Τραμουντάνα) (B) Βόρειος.
9. Όλων των διευθύνσεων (ή συγκεχυμένης ή μεταβλητής διευθύνσεως).

2.22 Χειρισμός και αναγνώριση των σημάτων κινδύνου των ΔΚΣ.

Τα παρακάτω σήματα χρησιμοποιούμενα ή επιδεικνυόμενα μαζί ή χωριστά, καταδεικνύουν κίνδυνο και ανάγκη βοήθειας σύμφωνα με τον κανόνα 37 και το 4^ο Παράρτημα των ΔΚΑΣ του 1972, μετά και την τελευταία τροποποίηση αυτών που εγκρίθηκε με την απόφαση Α.1004 (25) του IMO, και ισχύει από 1.12.2009.

1) Πυροβολισμός ή άλλο εκρηκτικό σήμα που πυροδοτούνται με διαλείμματα ενός περίπου λεπτού.

2) Συνεχής ήχος που παράγεται από οποιαδήποτε συσκευή σημάτων ομίχλης.

3) Σκυταλίδες ή βολίδες (φωτοβολίδες), που εκτοξεύουν κόκκινα αστέρια και που πυροδοτούνται διαδοχικά κατά σύντομα χρονικά διαλείμματα.

4) Σήμα που εκπέμπεται με οποιαδήποτε μέθοδο σημάσεως και που αποτελείται από την ομάδα **••• — — — •••** (SOS) του Κώδικα Mors.

5) Σήμα το οποίο εκπέμπεται ραδιοηλεκτρονικά και που αποτελείται από τη λέξη «**MAYDAY**».

6) Το Διεθνές Κωδικό Σήμα κινδύνου, που αποτελείται από τα γράμματα **NC** (σχ. 2.22α).

7) Σήμα αποτελούμενο από τετράγωνη σημαία, που έχει πάνω ή κάτω μια σφαίρα ή οποιοδήποτε άλλο αντικείμενο που μοιάζει με σφαίρα (σχ. 2.22β).

8) Φλόγες πάνω στο πλοίο (όπως αυτές που παράγονται από βαρέλι πίσσας, πετρελαίου κ.λπ. που καίγεται).

9) Σκυταλίδα (φωτοβολίδα) με αλεξίπτωτο, που



Σχ. 2.22α
Σήμα κινδύνου NC.



Σχ. 2.22β
Σήμα κινδύνου μεγάλης αποστάσεως.

παράγει κόκκινο φως ή πυρός χεριού κόκκινου φωτός.

10) Σήμα καπνού που αναδίδει ποσότητα καπνού χρώματος πορτοκαλί.

11) Αργή και κατ' επανάληψη ύψωση και χαμήλωση των βραχιόνων σε έκταση από κάθε πλευρά.

12) Ένας συναγερμός κινδύνου μέσω ψηφιακής επιλογικής κλήσεως DSC που εκπέμπεται:

α) στο VHF δίαυλος 70 ή

β) MF/HF στις συχνότητες 2187,5 kHz, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 8414,5 kHz, 12577 kHz ή 16804,5 kHz.

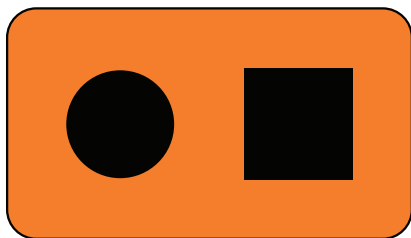
13) Ένας συναγερμός κινδύνου από πλοίο προς την ξηρά, που εκπέμπεται από το δορυφορικό τερματικό INMARSAT του πλοίου ή από άλλη κινητή δορυφορική υπηρεσία (παροχέα) του επίγειου σταθμού του πλοίου.

14) Σήματα που εκπέμπονται από τους ραδιοφάρους ενδείξεως θέσεως κινδύνου.

15) Εγκεκριμένα σήματα που εκπέμπονται από συστήματα ραδιοεπικοινωνιών, περιλαμβανομένων ανακλαστήρων ραντάρ πλοίων διασώσεως.

Απαγορεύεται η χρήση ή η επίδειξη οποιουδήποτε από τα παραπάνω σήματα για άλλο σκοπό, εκτός από τη σήμανση κινδύνου και ανάγκης βοήθειας, καθώς επίσης και η χρήση άλλων σημάτων, που μπορούν να εκληφθούν ως οποιαδήποτε από τα παραπάνω σήματα. Εφιστάται η προσοχή στα σχετικά τμήματα του ΔΚΣ του Διεθνούς Αεροναυτικού και Ναυτιλιακού Εγχειριδίου Έρευνας και Διασώσεως, τόμος III [International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Volume III] και των παρακάτω σημάτων:

- 1 Οθόνη χρώματος πορτοκαλί με μαύρο τετράγωνο και κύκλο ή άλλο κατάλληλο σύμβολο (για αναγνώριση από αέρα) (σχ. 2.22γ).



Σχ. 2.22γ

Σήμα κινδύνου για αναγνώριση από αέρα.

- 2 Σημειωτής με βαφή (ειδική χημική ουσία που χρωματίζει την επιφάνεια της θαλάσσιας περιοχής του συμβάντος και διευκολύνει τον εντοπισμό στην έρευνα και διάσωση).

Παραθέτομε αυτούσιο το κείμενο του 4ου Παραρτήματος του ΔΚΣ του ΙΜΟ ως πρώτη επαφή του σπουδαστή με τα εγχειρίδια που θα συναντήσει και θα χρησιμοποιήσει στο πλοίο.

Appendix 4

Radiotelephone procedures

Name of ship

.....

Call sign

.....

RECEPTION OF SAFETY MESSAGES

Any message which you hear prefixed by one of the following words concerns SAFETY

MAYDAY Indicates that a ship, aircraft or other vehicle is threatened by grave and **(Distress)** imminent danger and requests immediate assistance.

PAN PAN Indicates that the calling station has a very urgent message to transmit concerning the safety of a ship, aircraft or other vehicle, or the safety of a person.

SÉCURITÉ Indicates that the station is about to transmit a message concerning the safety **(Safety)** of navigation or giving important meteorological warnings.

If you hear any of these words, pay particular attention to the message and call the master or the officer on watch.

TABLE 1
Phonetic alphabet and figure spelling tables
 (May be used when transmitting plain language or code)

Letter	Word	Pronounced as	Letter	Word	Pronounced as
A	Alfa	<u>AL</u> FAH	N	November	NO <u>VEM</u> BER
B	Bravo	<u>BRAH</u> VOH	O	Oscar	<u>OSS</u> CAH
C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE or <u>SHAR</u> LEE	P	Papa	PAH <u>PAH</u>
D	Delta	<u>DELL</u> TAH	Q	Quebec	KEH <u>BECK</u>
E	Echo	<u>ECK</u> OH	R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TRO	S	Sierra	SEE <u>AIR</u> RAH
G	Golf	GOLF	T	Tango	<u>TANG</u> GO
H	Hotel	HOH <u>TELL</u>	U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM or <u>OO</u> NEE FORM
I	India	<u>IN</u> DEE AH	V	Victor	<u>VIK</u> TAH
J	Juliett	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>	W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH	X	X-ray	<u>ECKS</u> RAY
L	Lima	<u>LEE</u> MAH	Y	Yankee	<u>YANG</u> KEY
M	Mike	MIKE	Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO

NOTE: The syllables to be emphasized are underlined.

DISTRESS TRANSMITTING PROCEDURES

To be used only if **IMMEDIATE ASSISTANCE is required**.

USE PLAIN LANGUAGE WHENEVER POSSIBLE. If language difficulties are likely to arise, use Tables 2 and 3 below, sending the word **INTERCO** to indicate that the message will be in the International Code of Signals. Call out letters as in Table 1. Call out numbers figure by figure as in Table 1.

To indicate **DISTRESS**:

1. If possible, transmit the **ALARM SIGNAL (i.e. two-tone signal)**¹⁸ for 30 seconds to one minute, but do not delay the message if there is insufficient time in which to transmit the Alarm Signal.
2. Send the following **DISTRESS CALL**:
Mayday Mayday Mayday. This is... (name or call sign of ship spoken three times).
3. Then send the **DISTRESS MESSAGE** composed of:
Mayday followed by the name or call sign of ship;
 Position of ship;
 Nature of distress.
 And, if necessary, transmit the nature of the aid required and any other information which will help the rescue.

TABLE 1 (continued)

Figure or mark to be transmitted	Word	Pronounced as	Figure or mark to be transmitted	Word	Pronounced as
0	nadazero	NAH-DAH-ZAY-ROH	6	soxisix	SOK-SEE-SIX
1	unaone	OO-NAH-WUN	7	setteseven	SAY-TAH-SEVEN
2	bissotwo	BEES-SOH-TOO	8	oktoeight	OK-TOH-AIT
3	terrathree	TAY-RAH-TREE	9	novenine	NO-VAY-NINER
4	kartefour	KAR-TAY-FOWER	Decimal point	decimal	DAY-SEE-MAL
5	pantafive	PAN-TAH-FIVE	Full stop	stop	STOP

NOTE: Each syllable should be equally emphasized.

¹⁸ Το two-tone signal (σήμα συναγερμού) έχει αντικατασταθεί με τον συναγερμό κινδύνου DSC στους διαύλους κινδύνου VHF-MF-HF και το μήνυμα περιλαμβάνει και το MMSI του πλοίου.

TABLE 2
Position in Code from the International Code of Signals

(1) By Bearing and distance from a landmark

Code letter **A** (Alfa) followed by a three-figure group for ship's TRUE bearing from landmark;

Name of landmark;

Code letter **R** (Romeo) followed by one or more figures for distance in nautical miles

or

(2) By Latitude and Longitude

Latitude

Code letter **L** (Lima) followed by a four-figure group (2 figures for degrees, 2 figures for minutes and either **N** (November) for latitude North, or **S** (Sierra) for latitude South.

Longitude

Code letter **G** (Golf) followed by a five-figure group (3 figures for degrees, 2 figures for minutes) and either **E** (Echo) for longitude East, or **W** (Whiskey) for longitude West.

TABLE 3
Nature of distress in code from the International Code of Signals

Code Letters	Words to be transmitted	Text of Signal
AE	Alfa Echo	I must abandon my vessel.
BF	Bravo Foxtrot	Aircraft is ditched in position indicated and requires immediate assistance.
CB	Charlie Bravo	I require immediate assistance .
CB6	Charlie Bravo Soxisix	I require immediate assistance; I am on fire .
DX	Delta X-ray	I am sinking .
HW	Hotel Whiskey	I have collided with surface craft.
		<i>Answer to Ship in distress</i>
CP	Charlie Papa	I am proceeding to your assistance.
ED	Echo Delta	Your distress signals are understood.
EL	Echo Lima	Repeat the distress position.

NOTE: A more comprehensive list of signals may be found in other sections of this book.

EXAMPLES OF DISTRESS PROCEDURE

- Where possible, transmit ALARM SIGNAL¹⁹ followed by spoken words **Mayday Mayday Mayday. This is...** (name of ship spoken three times, or call sign of ship spelt three times using Table 1) **Mayday...** (name or call sign of ship) **Position 54° 25 North 016° 33 West I am on fire and require immediate assistance.**
- Where possible, transmit ALARM SIGNAL followed by spoken words **Mayday Mayday Mayday...** (name of ship spoken three times, or call sign of ship spelt three times using Table 1) **Mayday...** (name or call sign of ship) **Interco Alfa Nadazero Unaone Pantafive Ushant Romeo Kartefour Nadazero Delta X-ray.**
“(Ship) in distress position 015° degrees Ushant 40 miles I am sinking”.
- Where possible, transmit ALARM SIGNAL followed by spoken words **Mayday Mayday Mayday...** (name of ship spoken three times, or call sign of ship spelt three times using Table 1) **Mayday...** (name or call sign of ship) **Interco Lima Pantafive Kartefour Bissotwo Pantafive November Golf Nadazero Unaone Soxisix Terrathree Terrathree Whiskey Charlie Bravo Soxisix.**
“(Ship) in distress position latitude 54° 25 North longitude 016° 33 West. I require immediate assistance; I am on fire”.

¹⁹ Ο νέος τρόπος συναγερμού κινδύνου που ακόμη δεν έχει αναφερθεί στην τελευταία έκδοση του ΔΚΣ του IMO 2005 παρ' όλο που εφαρμόζεται υποχρεωτικά σε όλα τα πλοία είναι ο συναγερμός κινδύνου DSC προς όλα τα πλοία, στα οποία παρέχεται η δυνατότητα να σταλούν ψηφιακά στους δέκτες DSC των πλοίων, εκτός από τον συναγερμό τα πρώτα αναγκαία στοιχεία του κινδύνου.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – Συμβατικά Μέσα Επικοινωνίας

3.1 Γενικά.

Τα συστήματα επικοινωνίας που χρησιμοποιούνται για τις θαλάσσιες επικοινωνίες χωρίζονται σε δύο κύριες κατηγορίες: **τα επίγεια** και **τα δορυφορικά συστήματα**.

– Επίγεια συστήματα.

Τα επίγεια συστήματα επικοινωνίας απαρτίζονται από τις συσκευές VHF/DSC και MF/HF DSC. Στόχος αυτού του βιβλίου είναι μια γενική περιγραφή των συσκευών αυτών, οι οποίες αποτελούν τα επίγεια ή αλλιώς τα συμβατικά μέσα επικοινωνίας του συστήματος GMDSS. Θα αναλύσουμε περισσότερο την απλή συσκευή VHF και VHF/DSC και θα περιγράψουμε συνοπτικά τα MF/HF, τα οποία αναπτύσσονται αναλυτικά στο βιβλίο ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ II του Δ' Εξαμήνου.

1) Επικοινωνίες μικρής εμβέλειας.

Τα υπερβραχεία ή VHF (Very High Frequency), που σημαίνει Πολύ Υψηλή Συχνότητα, έχουν ένα εύρος από 30–300 MHz και παρέχουν επικοινωνίες μικρής εμβέλειας.

Η Διεθνής Ένωση Τηλεπικοινωνιών (International Telecommunication Union – ITU), με έδρα τη Γενεύη, έχει συνδεθεί με τα Ηνωμένα Έθνη από το 1948 και έχει ως κύριο έργο της την τυποποίηση και την εκπόνηση των διεθνών ραδιοκανονισμών. Από τα αρμόδια όργανα της ITU που είναι μέλη της, γίνεται η κατανομή των συχνοτήτων σε διεθνές επίπεδο. Στο εύρος των συχνοτήτων που αναφέραμε, η ζώνη 156–174 MHz έχει εκχωρηθεί για την κινητή ναυτική υπηρεσία, δηλαδή τα πλοία και τους σταθμούς που συνεργάζονται με αυτά.

Το σύστημα επικοινωνίας VHF είναι πάρα πολύ διαδομένο από το μικρότερο έως το μεγαλύτερο σκάφος. Το χαμηλό κόστος και η ευκολία της χρήσεώς του το καθιστούν προσιτό.

2) Γενική περιγραφή της συσκευής VHF.

Η συσκευή VHF είναι ένας πομποδέκτης, δηλαδή

δηλαδή απαρτίζεται από έναν πομπό και έναν δέκτη. Ο πομποδέκτης είτε ως πομποδέκτης βάσεως, δηλαδή **σταθερός** (οι πομποδέκτες που εγκαθίστανται στα πλοία ή στην ξηρά) είτε ως **φορητός**, το μέγεθος του οποίου είναι όσο ένα κινητό τηλέφωνο ή και λίγο μεγαλύτερο, ανάλογα με το μοντέλο και τον κατασκευαστή, καλύπτει καθημερινές λειτουργικές επικοινωνίες ρουτίνας των πλοίων σε όλους τους τομείς και πολύ περισσότερο σε σήματα κινδύνου, επείγοντος και ασφάλειας.

Ως **πομπό** χαρακτηρίζουμε την ηλεκτρονική συσκευή που με τη βοήθεια μιας **κεραίας εκπομπής** εκπέμπει το ηλεκτρομαγνητικό κύμα, το οποίο φέρει το μήνυμά μας, τη φωνή μας ή ψηφιακά δεδομένα.

Ως **δέκτης** χαρακτηρίζουμε την ηλεκτρονική συσκευή που με τη βοήθεια μιας **κεραίας λήψεως** λαμβάνει το ηλεκτρομαγνητικό κύμα με τα μηνύματά μας ή τη φωνή μας.

Όταν οι δύο αυτές διαφορετικές συσκευές βρίσκονται στο ίδιο **περίβλημα** (compact), χωρίς να είναι ξεχωριστές η μία από την άλλη, αλλά αντιθέτως η μία χρησιμοποιεί τις ηλεκτρονικές βαθμίδες της άλλης, προκειμένου να λειτουργήσει, τότε λέμε ότι έχουμε έναν **πομποδέκτη** (transceiver). Για να λειτουργήσει ένας πομποδέκτης χρειάζεται ένα τροφοδοτικό συνεχούς τάσεως, μία κεραία (εκπομπής και λήψεως), ένα μεγάφωνο και ένα μικρόφωνο.

Ο πομποδέκτης VHF είναι κατασκευασμένος έτσι, ώστε να εκπέμπει και να λαμβάνει σε σταθερές συχνότητες, τις οποίες ονομάζουμε **διαύλους-κανάλια** (channels). Κανάλια υπάρχουν **μίας συχνότητας** επικοινωνίας (simplex) και **δύο διαφορετικών συχνοτήτων** επικοινωνίας (duplex). Τα κανάλια duplex είναι δύο διαφορετικές συχνότητες (ζευγάρι συχνοτήτων που συνιστούν ένα κανάλι). Κανάλια duplex χρησιμοποιούν τα πλοία για επικοινωνία με τους παράκτιους σταθμούς.

Στην περίπτωση αυτή σε άλλη συχνότητα εκπέμπει το πλοίο και σε άλλη ο παράκτιος. Στα κανάλια αυτά δεν μπορούν να επικοινωνήσουν τα πλοία μεταξύ

τους, αφού πρόκειται για κανάλια επικοινωνίας πλοίου-παράκτιου σταθμού και αντιστρόφως. Τα κανάλια simplex χρησιμοποιούν μία συχνότητα επί της οποίας λειτουργούν δύο ή περισσότεροι σταθμοί, π.χ πλοία, πρέπει όμως όταν μιλάει ο ένας, ο άλλος να ακούει και αντίστροφα. Στα κανάλια simplex μπορούν και επικοινωνούν τα πλοία μεταξύ τους, όπως επίσης και με τους παράκτιους. Γι' αυτόν τον λόγο τόσο το κανάλι 70, που χρησιμοποιείται για τον συναγερμό κινδύνου ή επείγοντος και ασφάλειας, όσο και το κανάλι 16, που χρησιμοποιείται για την ανταπόκριση κινδύνου, επείγοντος και ασφάλειας, είναι κανάλια μίας συχνότητας, ώστε να μπορούν να συνεργασθούν όλοι οι εμπλεκόμενοι σε μία επικίνδυνη κατάσταση, δηλαδή πλοία και παράκτιοι.

Στη ζώνη 156-174 MHz για την κινητή ναυτική υπηρεσία υπάρχουν 59 κανάλια, από το 01-28 και από το 60-88. Έτσι:

α) Στην περιοχή 01-28 το κανάλι 16 έχει διατεθεί για την Ανταπόκριση Κινδύνου και Κλήση (Distress Safety and Calling).

β) Στην περιοχή 60-88 το κανάλι 70 έχει διατεθεί για ψηφιακή επιλογική κλήση (Digital selective calling for distress, safety and calling), ενώ δύο κανάλια έχουν εκχωρηθεί για τη συσκευή AIS, τα AIS 1 (161,975 MHz) AIS 2 (162,025 MHz).

γ) Τα κανάλια 75, 76 (συχνότητες 156.775 MHz και 156.825 MHz) πρέπει να χρησιμοποιούνται με πολύ μεγάλη προσοχή και αυστηρά μόνο για τη ναυσιπλοΐα, με χαμηλή ισχύ (1) W, ώστε να μην παρεμβάλλεται το κανάλι 16 (συχνότητα 156.800 MHz).

δ) Το κανάλι 13 χρησιμοποιείται για επικοινωνία **γέφυρας με γέφυρα**¹ (bridge to bridge) για ασφαλεία ναυσιπλοΐας.

ε) Τα κανάλια 15 και 17, με ισχύ 1 W, για ενδοεπικοινωνία στο πλοίο.

στ) Τα κανάλια 10-67, 73 για επικοινωνία εάν απαιτηθεί μεταξύ πλοίου-αεροσκάφους-ξηράς για έρευνα και διάσωση ή για επικοινωνία σε περίπτωση διαρροής ή ρυπάνσεως.

Ο κανονισμός απαιτεί όλες οι συσκευές για την κινητή ναυτική υπηρεσία να έχουν υποχρεωτικά τα κανάλια 6, 13, 15, 16, 17, 70, 75, 76.

3) Περιγραφή του πομποδέκτη.

Οι ναυτικές συσκευές VHF (σχ. 3.1α) είναι πολλών διαφορετικών κατασκευαστών και διαφορετι-

κών μοντέλων, προκειμένου να καλύπτουν όλες τις απαιτήσεις. Η φιλοσοφία όμως των κομβίων ελέγχου σε όλα τα VHF είναι σχεδόν η ίδια. Κατ' αυτόν τον τρόπο ο χειριστής που έχει μικρή εμπειρία σε ένα μοντέλο εύκολα μπορεί να χειρισθεί ένα άλλο. Οι συνηθέστερες λειτουργίες ελέγχου είναι οι ακόλουθες:

α) Το **κομβίο ON/OFF** είναι ουσιαστικά ένας διακόπτης που διακόπτει ή παρέχει τάση στη συσκευή.

β) Ο **επιλογέας καναλιών** (channel selector), με τον οποίο επιλέγουμε τα επιθυμητά κανάλια. Η συνηθέστερη μορφή του επιλογέα καναλιών στις σύγχρονες συσκευές είναι τύπου αριθμητικού πληκτρολογίου από 0-9.

γ) Δύο σημαντικά ρυθμιστικά κομβία που συναντάμε σε όλες τις συσκευές VHF είναι: ο **ρυθμιστής της εντάσεως του δέκτη** (volume control) και ένα κομβίο που μέσω μίας ηλεκτρονικής διατάξεως φιμώνει και μηδενίζει έναν θόρυβο (βόμβο) έντονο και ενοχλητικό που δημιουργείται όταν ο δέκτης παραμένει ανοικτός στο ίδιο κανάλι για αρκετό χρόνο και ονομάζεται **squelch control**.

δ) Όλοι οι δέκτες VHF έχουν τη δυνατότητα **διπλής ακρόασης** (dual watch). Αυτό επιτυγχάνεται εάν ενεργοποιήσουμε το αντίστοιχο κομβίο. Ο δέκτης θα λαμβάνει στο κανάλι 16 και σε ένα ή περισσότερα κανάλια που έχουμε επιλέξει δίνοντας πάντοτε προτεραιότητα στο κανάλι 16 πριν από κάθε αλλαγή καναλιού.

ε) Ο πομπός της συσκευής VHF του πλοίου επιτρέπεται από τους Διεθνείς Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών (ΔΚΡ) να έχει μέγιστη ισχύ εξόδου 25 W. Ο **διακόπτης επιλογής ισχύος** (power selection) έχει δύο θέσεις, **ελάχιστη** (low) 5 ή 1 W και **μέγιστη** (high) 25 W.

στ) Ο τρόπος που θα επιλέξουμε ώστε να επικοινωνώ-



Σχ. 3.1α

Πρόσοψη συσκευής VHF/DSC.

¹ Στην πράξη, επειδή όλα τα πλοία εκτελούν ακρόαση εν πλω στο κανάλι 16, σ' αυτό το κανάλι κάνουν την πρώτη επαφή επικοινωνίας ή το χρησιμοποιούν με πολλή προσοχή γι' αυτόν τον σκοπό.

νήσομε, δηλαδή ποια κανάλια θα χρησιμοποιήσομε, γίνεται με το **mode selection**. Οι τρόποι επιλογής είναι συνήθως τέσσερις. Τα **αμερικανικά** κανάλια, τα **διεθνή**, τα **μετεωρολογικά** και τα **ιδιωτικά**. Τα αμερικανικά κανάλια σημειώνονται ως USA, Mode A ή American. Τα διεθνή κανάλια που χρησιμοποιούμε και στη χώρα μας σημειώνονται με το INT, δηλαδή International ή Mode B. Τα μετεωρολογικά, που είναι πάντοτε κανάλια simplex σημειώνονται ως Weather ή WX (Meteo channels). Τα ιδιωτικά κανάλια σημειώνονται ως Private Mode ή PRIV.

ζ) Τη φωτεινότητα της οθόνης υγρών κρυστάλλων (LCD) ρυθμίζει το κομβίο **dimmer**.

η) Άλλες λειτουργίες, όπως **σάρωση καναλιών** (scanning), **αίτηση στίγματος** (position call) κ.ά. βρίσκονται ενσωματωμένες στα νέα VHF.

Στην αρχή της δεκαετίας του 1990 οι ναυτιλιακές εταιρείες συμμορφούμενες με τον νέο κανονισμό άρχισαν να εφοδιάζουν σταδιακά τα πλοία τους με τις νέες συσκευές, οι οποίες άλλαζαν ριζικά το σύστημα και τον τρόπο επικοινωνίας, έρευνας και διασώσεως στα πλοία. Το **Παγκόσμιο Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας για τη Ναυτιλία** ονομάζεται GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) και το VHF διαδραματίζει πρωτεύοντα ρόλο σε αυτό. Το GMDSS είναι συνδυασμός διαφόρων επιγείων και δορυφορικών συστημάτων.

Στο VHF προστέθηκε μία ακόμη ηλεκτρονική μικροσυσκευή, που ονομάζεται **Ψηφιακή Επιλογική Κλήση** (Digital Selective Calling – DSC).

Η συσκευή VHF έδωσε λύση για την κατασκευή και άλλων ηλεκτρονικών βοηθημάτων που κατέχουν πρωτεύοντα ρόλο στα μέσα επικοινωνίας και ασφάλειας των πλοίων. Χαρακτηριστικά αναφέρομε τον **Ραδιοφάρο Ενδείξεως Θέσεως Κινδύνου** (VHF EPIRB), το **Σύστημα Αυτόματης Αναγνώρισεως** (Automatic Identification System – AIS), το **Σύστημα Επικοινωνίας Πλοίου-Αεροσκάφους** (AIR BAND VHF), καθώς και τα φορητά VHF που έχουν κάνει μεγάλη πρόοδο, είτε ως φορητοί πομποδέκτες VHF σωστικών μέσων (GMDSS) ή ως VHF/DSC, αλλά και ως απλά φορητά έχουν εξελιχθεί πάρα πολύ, όπως τα υπερυψηλά/υπερβολικά υψηλά ή VHF/UHF.

4) Κεραίες.

Παλαιότερα χρησιμοποιούνταν διάφοροι τύποι κεραιών όπως δίδρα, ελικοειδείς και επίπεδοι ανακλαστήρες, τώρα όμως έχουν επικρατήσει οι κεραίες τύπου **μαστιγίου** (σχ. 3.1β). Επιπλέον έχει επιτευ-

χθεί η ίδια κεραία να είναι και εκπομπής και λήψεως, έτσι ώστε ένας πομποδέκτης VHF να έχει μία κεραία. Η κεραία τοποθετείται στο υψηλότερο σημείο του πλοίου, προκειμένου να έχουμε μεγαλύτερη εμβέλεια λόγω της καμπυλότητας της γης. Η κεραία ακτινοβολεί τροποσφαιρικό κύμα προς όλες τις διευθύνσεις.

Ένα VHF/DSC class B που υποχρεούται να φέρει ένα πλοίο SOLAS έχει δύο κεραίες, μία για τον πομποδέκτη που λειτουργεί ως απλό VHF και μία για τον δέκτη που είναι για συνεχή ακρόαση στο κανάλι 70 του VHF/DSC ή WkRx (Watch keeping Receiver) (σχ. 3.1γ). Ένα VHF/DSC class D που φέρουν τα πλοία NON SOLAS έχει μία κεραία, διότι δεν έχει WkRx. Οι κεραίες που χρησιμοποιούν τα πλοία πρέπει να έχουν τον υψηλότερο δυνατό βαθμό αποδόσεως και να έχουν ανεμπόδιση θέα προς όλες τις κατευθύνσεις. Τα πλοία από τον ΔΚΡ επιτρέπεται να έχουν μέχρι 25 W ισχύ εξόδου του πομπού και μπορούν με καλές συνθήκες να επικοινωνούν μεταξύ τους ασφαλώς κατά μέσο όρο έως και 15 μίλια απόσταση. Οι παράκτιοι, οι οποίοι από τον ΔΚΡ επιτρέπεται να έχουν πομπό εξόδου έως 50 W και οι κεραίες εκπομπής τους βρίσκονται στις κορυφές υψηλών βουνών κοντά στη θάλασσα, έχουν ραδιοηλεκτρονική εμβέλεια κατά



Σχ. 3.1β
Κεραίες τύπου μαστιγίου.

μέσο όρο περίπου 40 έως 50 ναυτικά μίλια (ν.μ.). Να αναφέρομε επίσης ότι οι παράκτιοι σταθμοί επειδή χρησιμοποιούν δύο συχνότητες κανάλια, έχουν δύο κεραίες, μία εκπομπής για τη μία συχνότητα και μία λήψεως για την άλλη σε απόσταση μεταξύ τους, ώστε να μην αλληλοεπηρεάζονται.

Το σήμα του VHF, που είναι FM, είναι καθαρό (συνήθως δεν έχει παράσιτα) από ατμοσφαιρικές παρεμβολές και ιδιαίτερα τις βραδινές ώρες, που οι ατμοσφαιρικές παρεμβολές σε άλλα κύματα αυξάνονται (MF και HF), η εμβέλεια του VHF είναι μεγαλύτερη και η συχνότητα είναι πολύ καθαρή από ατμοσφαιρικές παρεμβολές σε σύγκριση με τα άλλα κύματα. Μερικές φορές μπορεί να ακούσουμε σήμα VHF σε εκατοντάδες μίλια μακριά. Αυτό είναι ένα φαινόμενο στιγμιαίο που οφείλεται σε ατμοσφαιρικά αίτια και κρατάει από λίγα δευτερόλεπτα έως λίγα λεπτά (π.χ. επικοινωνία πλοίου που βρίσκεται στο Las Palmas των Καναρίων Νήσων με πλοίο που βρίσκεται στην Νότια Αφρική).

Ο ακόλουθος τύπος:

$$A = 2,5 (\sqrt{H} + \sqrt{h})$$

όπου: A η ακτίνα εμβέλειας σε ν.μ., H και h τα ύψη (σε m) των κεραιών παράκτιου και πλοίου, χρησιμο-

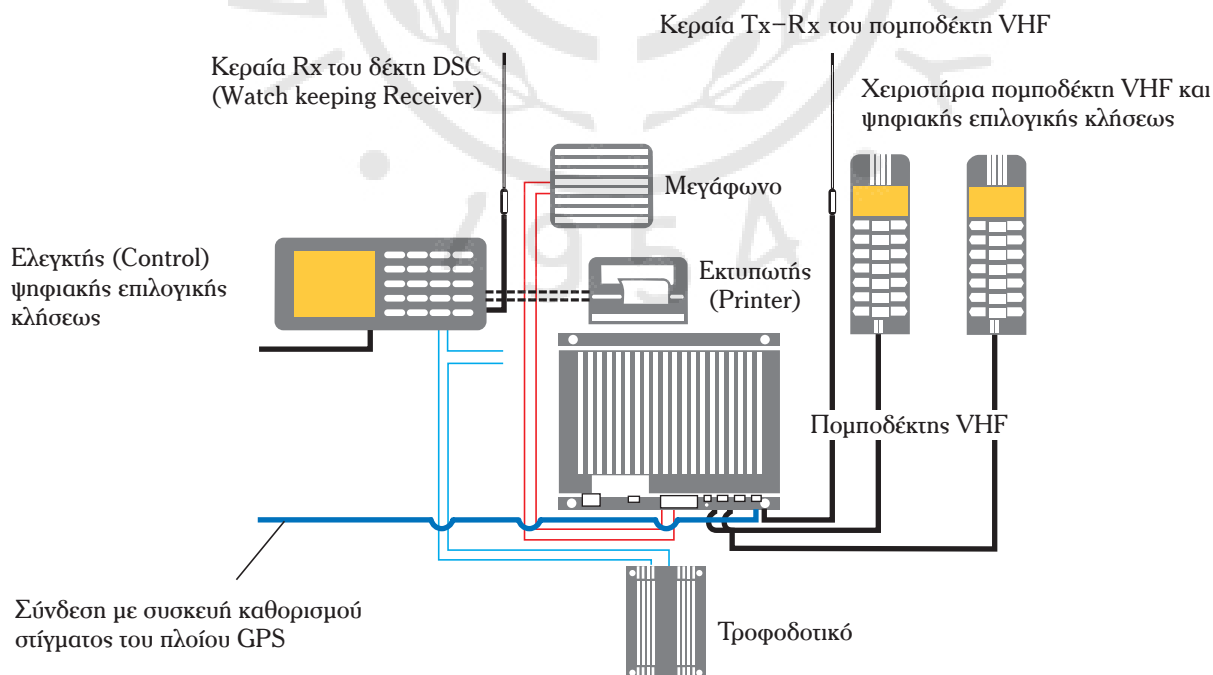
ποιείται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών-μελών του IMO, για τον υπολογισμό της περιοχής εμβέλειας των παρακτίων σταθμών που λειτουργούν μέσω VHF/DSC με σήμα οπτικής ευθείας (line-of-sight). Για παράδειγμα, όπου: $h = 4 \text{ m}$, $H = 50 \text{ m}$ ή 100 m , η εμβέλεια σε ν.μ. είναι 23 ν.μ. και 30 ν.μ. αντίστοιχα. Εν τούτοις, ο τύπος αυτός δεν θεωρείται επαρκής σε περιπτώσεις που και οι δύο κεραίες (παράκτιου-πλοίου) είναι χαμηλού ύψους. Ειδικότερα για τη θαλάσσια περιοχή A1 λειτουργίας του VHF/DSC, η εμβέλεια αυτή θα πρέπει να επιβεβαιώνεται με ειδικές μετρήσεις.

α) Κεραία εκπομπής.

Η κεραία εκπομπής αποτελεί το τελικό στάδιο ενός πομπού, όπου μέσω ομοαξονικού καλωδίου κεραίας η διαμορφωμένη πληροφορία (σήμα) οδηγείται στην κεραία και εκπέμπεται. Το σήμα παράγεται είτε από έναν χειριστή με μικρόφωνο ή πληκτρολόγιο ή άλλο μέσο όπως κομβίο, είτε αυτομάτως.

β) Κεραία λήψεως.

Η κεραία λήψεως αποτελεί το πρώτο στάδιο ενός δέκτη. Στην κεραία λήψεως φθάνει η πληροφορία (το σήμα) που έχει εκπέμψει ένας πομπός και οδηγείται μέσω ομοαξονικού καλωδίου κεραίας στις



Σχ. 3.1γ

Περιγραφή συσκευής VHF/DSC class B.

βαθμίδες του δέκτη. Η πληροφορία αποδιαμορφωμένη και επεξεργασμένη αναλόγως φθάνει στο μεγάφωνο, στο alarm, στην οθόνη, στον εκτυπωτή.

Οι κεραίες λήψεως που χρησιμοποιούνται στα συμβατικά μέσα επικοινωνίας για λειτουργία του συστήματος GMDSS είναι τύπου μαστιγίου σε κατακόρυφη θέση.

Στους πομποδέκτες/GMDSS η κεραία εκπομπής και λήψεως τύπου μαστιγίου είναι μία και το καλώδιο μεταφοράς της πληροφορίας από τον πομπό στην κεραία και από την κεραία στον δέκτη είναι ένα.

Στα VHF οι κεραίες είναι τύπου μαστιγίου και το μήκος τους φτάνει έως το 1,50 m. Απαιτείται να τοποθετηθούν σε υψηλό σημείο δίχως να εμποδίζονται από υπερκατασκευές και ακτινοβολία άλλων κεραιών με ισχυρό σήμα, όπως του Radar. Υπάρχουν και κεραίες τύπου μαστιγίου VHF δίχως καλώδιο συνδέσεως, οι οποίες έως τώρα περισσότερο χρησιμοποιούνται σε θαλαμηγούς.

Για τις κεραίες MF/HF δεν έχει καμία σημασία το ύψος και το σημείο του καταστρώματος όπου θα εγκατασταθούν. Είναι όμως καλύτερο το σημείο αυτό να μην έχει μεγάλη απόσταση από τους πομποδέκτες. Όσο λιγότερα μέτρα ομοαξονικού καλωδίου μεταφοράς του σήματος από τον πομποδέκτη στην κεραία και αντιστρόφως έχουμε, τόσο λιγότερες ζημιές στο καλώδιο μεταφοράς μπορεί να προκύψουν. Οι ζημιές στο καλώδιο προκαλούν απώλειες σήματος, με αποτέλεσμα μείωση της αποδόσεως της ισχύος του πομπού και την εμφάνιση στασίμων κυμάτων που μπορούν να προκαλέσουν και βλάβη στη συσκευή.

Ο σταθμός συντονίζεται και προσαρμόζεται στην κεραία σε όλες τις συχνότητες, τη στιγμή της εγκαταστάσεως. Έκτοτε, εάν απαιτηθεί να αλλάξει τύπος κεραίας, χρειάζεται εκ νέου συντονισμός και προσαρμογή από τεχνικό. Οι κεραίες των MF/HF που είναι κατακόρυφες τύπου μαστιγίου έχουν μήκος από 8 έως 12 m.

Μπορεί να υπάρχει στο πλοίο ως κύρια ή ως εφεδρική, δεύτερη κεραία, από σύρμα χαλκού, το μήκος της οποίας είναι προσαρμοσμένο στον υπάρχοντα πομπό. Οι κεραίες αυτές είναι συνήθως τύπου T ή τύπου Γ. Στις δύο άκρες έχουν μονωτήρες και συνδέονται με το σχοινί αναρτήσεως, ενώ η κάθοδος συνδέεται στη **Μονάδα Συντονισμού Κεραίας** (Antenna Tuning Unit – ATU). Οι δύο μονωτήρες συνδέονται με το σχοινί αναρτήσεως με έναν λεπτό, αλλά πολύ ανθεκτικό σύνδεσμο. Ταυτόχρονα το σχοινί είναι και απευθείας δεμένο με τον κάθε μονωτήρα. Αυτό εξασφαλίζει την ασφάλεια της κεραίας,

η οποία καταπονείται πάρα πολύ και σε περίπτωση που σπάσει, το weak link την συγκρατεί στο σχοινί. Στα πλοία υπάρχουν εφεδρικά weak links, διότι χρησιμοποιούνται και σε άλλες περιπτώσεις.

Η κεραία του ανεξάρτητου δέκτη DSC που κάνει συνεχή σάρωση-ακρόαση είναι τύπου μαστιγίου με μήκος από 3 έως 6 m.

γ) Δορυφορικές κεραίες.

Οι δορυφορικές κεραίες εκπομπής και λήψεως είναι παραβολικές (δίσκος) και βρίσκονται μέσα σε κάψουλα από fiberglass. Η κεραία σκοπεύει πάντοτε τον δορυφόρο που παρακολουθεί. Οι κεραίες των δορυφορικών συστημάτων Inmarsat έχουν διάφορα μεγέθη. Το μέγεθός τους εξαρτάται από το σύστημα για το οποίο λειτουργούν. Τοποθετούνται σε υψηλά σημεία του πλοίου, ώστε να μην τις εμποδίζουν υπερκατασκευές και να έχουν ελεύθερη οπτική επαφή με τον ορίζοντα (κυκλικά).

Οι δορυφορικές κεραίες, όπως των συστημάτων Inmarsat-C, GPS κ.λπ., που είναι πολυκατευθυντικές, είναι πολύ μικρές και πολύ ελαφριές.

5) Συντήρηση κεραιών.

Γενικά οι κεραίες είναι κατασκευασμένες έτσι, ώστε να μην χρειάζονται τίποτε παραπάνω από έναν έλεγχο και καθαρισμό (πλύσιμο) με γλυκό νερό.

Οι κεραίες VHF/MF/HF απαιτούν την ίδια συντήρηση, η οποία απαρτίζεται από τα εξής βήματα:

α) Να μην πλένομε τις κεραίες όταν οι συσκευές λειτουργούν (εργάζονται).

Οι κεραίες ως γνωστόν εκτίθενται σε δυσμενείς συνθήκες όπως στον ήλιο, στον άνεμο με υψηλές και χαμηλές θερμοκρασίες, σε ταλαντώσεις-ραπίσματα και βεβαία στη θαλάσσια υγρασία κ.λπ.).

Εξαιτίας της υγρασίας συγκεντρώνονται άλατα τα οποία κρυσταλλώνουν, με αποτέλεσμα να χάνουν την μονωτική τους ικανότητα οι μονωτήρες, επειδή τα άλατα δημιουργούν γέφυρα με τη μεταλλική βάση της κεραίας. Επίσης το εξωτερικό της κεραίας, καλυμμένο από άλατα και μούτζουρα από τις τσιμινιέρες ή από την φορτοεκφόρτωση (χύμα φορτίων), δημιουργεί ένα μονωτικό κάλυμμα στην κεραία που μειώνει την ακτινοβολία της, με αποτέλεσμα την πώση της εμβέλειας και της ποιότητας επικοινωνίας.

Οι κεραίες στις οποίες είναι εύκολη η πρόσβαση πλένονται εύκολα. Οι βάσεις τους και οι μονωτήρες των κεραιών αυτών πλένονται με σφουγγάρι, χλιαρό νερό και απορρυπαντικό και ξεπλένονται με γλυκό νερό. Οι κεραίες στις οποίες δεν είναι εύκολη η πρό-

σβαση ξεπλένονται καλά μόνο με το λάστιχο με γλυκό νερό, ώστε να λιώσουν και να φύγουν τα άλατα.

β) Να ελέγχουμε ότι οι βίδες των μεταλλικών βάσεων στηρίξεως των κεραιών είναι σφιγμένες καλά, ότι η κεραία δεν είναι χαλαρή (μπόσικη) και ότι δεν έχει φθορές («τραυματισμένη»).

γ) Να ελέγχουμε την είσοδο του καλωδίου στην κεραία, ώστε αυτό να είναι στη θέση του και στεγανό δίχως να υπάρχουν ενδείξεις «τραυματισμού» του καλωδίου ή της εισόδου.

δ) Να ελέγχουμε το καλώδιο οπικά όσο μας επιτρέπεται να δούμε εάν είναι «τραυματισμένο» το εξωτερικό μονωτικό του. Το καλώδιο της κεραίας του VHF είναι 50 Ω. Μέσα ακριβώς από το μονωτικό μαύρο περίβλημα βρίσκεται συρμάτινο χάλκινο περίβλημα (Μπλεντάζ). Εάν «τραυματιστεί» το εξωτερικό μονωτικό, το νερό που εισέρχεται στο μπλεντάζ το σκουριάζει, το πρασινίζει και η σκουριά προχωράει όσο παραμένει ανοικτό. Αλλοιώνεται η ωμική αντίσταση του καλωδίου που ήταν 50 Ω. Αυτό έχει ως συνέπεια, εκτός από την ακτινοβολούμενη ισχύ, να δημιουργείται και ισχύς αντανάκλασεως (στάσιμα). Εάν η ισχύς αντανάκλασεως είναι μεγάλη, μειώνει πολύ την ισχύ του ωφέλιμου ακτινοβολούμενου σήματος, δηλαδή μειώνει την εμβέλεια στην εκπομπή αλλά και στη λήψη, διότι η ίδια κεραία και το ίδιο καλώδιο εργάζονται και στις δύο περιπτώσεις, δηλαδή για πομπή και δέκτη. Εκτός αυτού, μπορεί να προκαλέσει και βλάβη στην συσκευή. Εάν διαπιστωθεί ότι το καλώδιο είναι «τραυματισμένο», πρέπει να καθαριστεί η σκουριά, να ξεπλυθεί με γλυκό νερό με προσοχή, να σκουπιστεί και να στεγνώσει καλά. Όταν στεγνώσει, πρέπει να μονωθεί καλά με μονωτική ταινία και το καλώδιο να βαφεί με λαδομπογιά για καλύτερη μόνωση κατά της υγρασίας.

Εάν στο πλοίο υπάρχει και συρμάτινη κεραία, πρέπει να κατέβει στο κατάστρωμα χαλαρώνοντας τα σχοινιά αναρτήσεως. Απαιτείται έλεγχος στους μονωτήρες αναλόγως της κατασκευής τους. Εάν οι μονωτήρες είναι πορσελάνινοι, ελέγχονται για ραγίσματα ή σπασίματα, ενώ εάν είναι από άλλο υλικό, ελέγχονται τα σημεία προσδέσεώς τους. Οι μονωτήρες καθαρίζονται και ξεπλένονται με γλυκό νερό. Εάν υπάρχει ραγισμένος ή σπασμένος μονωτήρας, αντικαθίσταται με καινούργιο.

Την συρμάτινη κεραία την μαζεύουμε (την κου-

λουριάζουμε), την καθαρίζουμε με μαλακή συρματόβουρτσα για να φύγει η σκουριά και τα άλατα και την ξεπλένουμε με γλυκό νερό. Γρασάρονται τα ναυτικά κλειδιά που την συγκρατούν στο σπείρωμα που βιδώνουν και τοποθετείται πάλι στη θέση της. Έλεγχος, καθάρισμα και πλύσιμο κατά τον ίδιο τρόπο γίνεται και στους συνδέσμους, στις βίδες και στους σφιγκτήρες της κεραίας και του μονωτήρα του ATU.

Οι δορυφορικές κεραίες ξεπλένονται εξωτερικά με γλυκό νερό για τα άλατα και ελέγχονται οπικά το καλώδιο και οι εξωτερικές συνδέσεις. Εάν το καλώδιο έχει «τραυματιστεί» και έχετε διαπιστώσει πρόβλημα στην ένταση του σήματος επαφής με τον δορυφόρο, καθαρίστε προσεκτικά το σημείο του προβλήματος και μονώστε καλά με μονωτική ταινία. Εάν κατά τη γνώμη σας μετά από αυτό δεν βελτιώθηκε η απόδοση της συσκευής, ίσως χρειάζεται αντικατάσταση το καλώδιο. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να καλέσετε τεχνικό, διότι το πρόβλημα μπορεί να μην είναι μόνο αυτό.

Προσοχή: όλες οι κεραίες καθαρίζονται με καθαρό γλυκό νερό όταν η συσκευή δεν εργάζεται και δεν βάζονται ποτέ.

6) Περιγραφή μονάδας VHF/DSC (σх. 3.1γ).

Η συσκευή VHF/DSC είναι υποχρεωτική για όλα τα πλοία σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές. Με τη συσκευή αυτή ο χειριστής μπορεί να κάνει κλήσεις κινδύνου, επείγοντος, ασφάλειας και ρουτίνας. Στην αρχή ήταν μία ανεξάρτητη συσκευή, σήμερα οι περισσότερες συσκευές VHF βάσεως κλάσεως Α ή Β έχουν ενσωματωμένο DSC.

Η μονάδα DSC του VHF για χειροκίνητο ή αυτόματο χειρισμό περιλαμβάνει έναν **αποδιαμορφωτή** (modem) για την κωδικοποίηση και αποκωδικοποίηση των ψηφιακών κλήσεων και έναν επεξεργαστή, ο οποίος δέχεται τις εντολές για τους διαφορετικούς τύπους κλήσεως. Ένας δέκτης κάνει συνεχώς ακρόαση στο κανάλι 70 με τη δική του κεραία, ενώ ταυτόχρονα συνδέεται με τη συσκευή του **Παγκόσμιου Συστήματος Καθορισμού Στίγματος** (Global Positioning System – GPS), που εμφανίζει συνεχώς τη θέση του πλοίου και την ώρα (UTC²). Η συσκευή έχει λογισμικό και διατηρεί στη μνήμη της αρκετές κλήσεις σε αρχείο εκπομπής και λήψεως, ενώ δύναται να διαθέτει **Ενρετήριο Αριθμών Ταυτότητας Πλοίων** (Identification Numbers – ID).

² Universal Time Co-ordinated – UTC: Συντονισμένος Παγκόσμιος Χρόνος.

Η μονάδα περιλαμβάνει επίσης ένα σύστημα ακουστικού συναγερμού όταν ληφθεί μία κλήση DSC με διαφορετικό ήχο για **κίνδυνο** (distress) και **επείγον** (urgency), ο οποίος δεν ακυρώνεται, και διαφορετικό για Safety ή Routine, η οποία ακυρώνεται. Στο σήμα κινδύνου επίσης υπάρχει οπτική ένδειξη στη συσκευή που αναβοσβήνει. Όλες οι κλήσεις που λαμβάνονται, εμφανίζονται στην οθόνη της συσκευής, οι πληροφορίες των οποίων μπορούν να διαβασθούν από τον χειριστή που έλαβε την κλήση, ενώ μπορεί να υπάρχει και ένας **εκτυπωτής** (printer), έτσι ώστε οι ίδιες πληροφορίες που αναφέρονται στην οθόνη να εκτυπώνονται.

Εάν ο δέκτης DSC που κάνει συνεχή ακρόαση (βάρδια) στο κανάλι 70 δεχθεί μία κλήση (**κινδύνου, επείγοντος, ασφάλειας**) από πλοίο ή παράκτιο και αφορά στα πλοία της περιοχής που κινείται το πλοίο μας ή δεχθεί μία κλήση ρουτίνας από άλλο πλοίο ή παράκτιο σταθμό που αφορά μόνο στο πλοίο μας, τότε η μονάδα ελέγχου του δέκτη DSC παρουσιάζει στην οθόνη οπτικών ενδείξεων όλα τα στοιχεία της κλήσεως που έλαβε, δηλαδή την ταυτότητα (Maritime Mobile Service Identity Code – MMSI) του σταθμού που καλεί, σε ποιο κανάλι θα εκπέμψει, την αιτία που κάλεσε και με ποιον τρόπο θα εκπέμψει. Τα δεδομένα αυτά φθάνουν στον δέκτη με 1.200 baud στο κανάλι 70. Ο πομποδέκτης διαθέτει τη δυνατότητα, αν έχει ρυθμισθεί, αυτόματα να στείλει μία **απάντηση ατομική** (individual), κλήση η οποία περιλαμβάνει το MMSI του σταθμού που έλαβε την κλήση και τη λέξη **γνωστοποίηση** (acknowledgement), δηλαδή ότι ελήφθη και ότι έγινε κατανοητή, ενώ ταυτόχρονα επανέρχεται ο δέκτης στο κανάλι που έχει ορίσει αυτός που αρχικά έκανε την κλήση και τίθεται σε διαδικασία αναμονής ώστε να ακουσθεί το μήνυμα. Σε καμία περίπτωση δεν γίνεται **αυτόματα γνωστοποίηση** (auto acknowledgement) σε **κλήσεις κινδύνου** (distress). Είναι δεδομένο πλέον ότι μία κλήση κινδύνου, **επείγοντος** (urgency) και **ασφάλειας** (safety) απευθύνεται προς **όλα τα πλοία** (all ships), ενώ μία ατομική κλήση απευθύνεται σε ένα πλοίο ή σε έναν παράκτιο σταθμό. Υπάρχουν όμως περιπτώσεις που μία κλήση επείγοντος ή ασφάλειας μπορεί να σταλεί προς έναν μόνο σταθμό (individual).

7) Πομποδέκτης MF/HF.

Στο σύστημα GMDSS, εκτός από τον πομποδέκτη VHF για περιοχές πέραν της περιοχής A1, τα πλοία

υποχρεούνται να έχουν και συσκευές MF (Medium Frequency) για επικοινωνίες μεσαίων αποστάσεων και HF (High Frequency) για επικοινωνίες μεγάλων αποστάσεων.

Πλοία που έχουν άδεια εγκατάστασης επικοινωνιών μόνο έως και περιοχές A2 μπορεί να έχουν έναν πομποδέκτη MF. Όλα τα άλλα πλοία που έχουν άδεια εγκατάστασης για περιοχές A3-A4 υποχρεούνται να έχουν πομποδέκτη Μεσαίων κυμάτων MF και βραχέων κυμάτων HF.

– Περιγραφή.

Πομπός και δέκτης σε μικρές κατασκευές βρίσκονται στο ίδιο περίβλημα και όπως ήδη έχουμε αναφέρει αποτελούν τον **πομποδέκτη** (σχ. 3.18). Εάν όμως η ισχύς του πομπού απαιτεί μεγαλύτερη κατασκευή, αυτή μπορεί να είναι ανεξάρτητη, αλλά η **μονάδα ελέγχου λειτουργίας** στους περισσότερους DSC πομποδέκτες είναι κοινή.

Ένας πομποδέκτης περιλαμβάνει τρεις βασικές μονάδες:

α) Την **μονάδα ελέγχου λειτουργίας** (Operator Control Unit) απ' όπου γίνονται ρυθμίσεις για όλες τις λειτουργίες του πομποδέκτη. Συνήθως περιλαμβάνει ένα πληκτρολόγιο για την επιλογή της συχνότητας, μία οθόνη ψηφιακής ενδείξεως της συχνότητας, ενδείκτη και άλλα κομμάτια για τη θέση λειτουργίας του πομποδέκτη.

β) Την **μονάδα πομποδέκτη** (Transceiver unit) που περιλαμβάνει τα ηλεκτρονικά μέρη και κυκλώματα του πομπού (Tx) και του δέκτη (Rx).

Ο πομπός (Tx) είναι μία ηλεκτρονική κατασκευή που περιλαμβάνει διάφορες βαθμίδες. Με δύο λόγια παράγει το φέρον κύμα που θα μεταφέρει την πληροφορία. Το οδηγεί στον διαμορφωτή και από



Σχ. 3.18

Τυπικός πομποδέκτης MF/HF DSC.

εκεί, διαμορφωμένο, περνάει σε άλλες βαθμίδες στον ενισχυτή και ακολούθως ενισχυμένο οδηγείται στην ATU.

Η συχνότητα επιλέγεται από τους διαύλους της ITU που είναι καταχωρημένοι στη μνήμη της συσκευής με τον αντίστοιχο αριθμό τους ή γίνεται απευθείας με την επιλογή **control unit** από το πληκτρολόγιο. Στην περίπτωση αυτή πρέπει ο χειριστής να θέσει ξεχωριστά τη συχνότητα εκπομπής από τη συχνότητα λήψεως.

γ) **Tnn Antenna Tuning Unit** (ATU), που προσαρμόζει το ραδιοκύμα του πομπού στην κεραία. Περιλαμβάνει ηλεκτρονικό κύκλωμα που συντονίζει το ηλεκτρικό κύμα στο μήκος της κεραίας. Συνήθως εγκαθίσταται εξωτερικά, πλησίον της κεραίας.

Η καλωδιακή σύνδεση μεταξύ πομπού και ATU πρέπει να είναι όσο το δυνατό μικρότερη για καλύτερη απόδοση.

Για να εκπέμψει η συσκευή και να μην προκληθεί πρόβλημα, πρέπει να συντονιστεί η κεραία στη συχνότητα του πομπού μέσω ATU. Αυτό γίνεται μέσω ενός κομβίου συντονισμού ή πατώντας το κομβίο του μικροφώνου. Αυτό πρέπει να γίνεται κάθε φορά που επιλέγεται διαφορετική συχνότητα. Επειδή όμως η τεχνολογία εξελίσσεται, ήδη υπάρχουν στην αγορά πομποί που συντονίζονται αυτόματα μόλις επιλέξει ο χειριστής την συχνότητα.

Ένα άλλο στοιχείο που πρέπει να συμπεριλάβει ο χειριστής στην προετοιμασία εκπομπής είναι η διαμόρφωση του σήματος [**τάξη εκπομπής** (emission class)]. Στην μονάδα ελέγχου της συσκευής υπάρχει διακόπτης για επιλογή της τάξεως εκπομπής που επιθυμεί ο χειριστής να εκπέμψει.

Ο χειριστής επιλέγει την τάξη εκπομπής ως ακολούθως: Για επιλογή ραδιοτηλεφώνου επιλέγει SSB (Single Side Band) και συνήθως USB mode (Upper Side Band) ή J3E .

Για επιλογή TELEX επιλέγει NBDP, F1B, J2B ή TELEX.

Ο δέκτης (Rx) είναι και αυτός μία ηλεκτρονική κατασκευή που λαμβάνει μέσω κεραίας σήματα και πληροφορίες πολλών σταθμών. Ο χειριστής επιλέγει τη συχνότητα του σταθμού που επιθυμεί να επικοινωνήσει (εάν την ίδια στιγμή έχει θέσει τον σταθμό του σε λειτουργία για εκπομπή και έχει επιλέξει τον δίαυλο από τη μνήμη, η συχνότητα λήψεως στον δέκτη θα επιλεγεί αυτόματα).

Στη συνέχεια θα αναφερθούν τα κομβία του πομποδέκτη:

α) Το κομβίο **Gain Control** ή **Sensitivity** ρυθ-

μίζει χειροκίνητα την είσοδο του ενισχυτή για να φθάσει η απολαβή του σήματος σε κανονικό επίπεδο. Οι περισσότεροι δέκτες έχουν **Automatic Gain Control** (AGC). Το AGC κρατάει το σήμα στην έξοδο σταθερό, ακόμη και αν το λαμβάνει στην είσοδο κυμαινόμενο (διαλείψεις).

β) Το κομβίο **Volume Control** ρυθμίζει τη στάθμη της εντάσεως στο μεγάφωνο του δέκτη. Μπορεί να είναι ένα περιστρεφόμενο κομβίο ή δύο διαφορετικά κομβία (push buttons), ένα για να αυξάνει την ένταση και ένα για να την μειώνει. Το χειριστήριο (ακουστικό) του ραδιοτηλεφώνου έχει σταθερή ένταση και δεν μεταβάλλεται.

γ) Το κομβίο **Mute Control** δίνει τη δυνατότητα στον χειριστή τη στιγμή που εκπέμπει, να απομονώνει τον δέκτη. Με τον τρόπο αυτόν εξουδετερώνεται ένα οξύ δυνατό σφύριγμα που θα υπήρχε στον δέκτη και ταυτόχρονα τον προστατεύει. Το κομβίο αυτό το έχομε ρυθμισμένο στη θέση ON.

δ) Το κομβίο **Clarifier or receiver fine tuning**. Όλοι οι σύγχρονοι δέκτες των σταθμών MF/HF έχουν μεγάλη ακρίβεια και σταθερότητα στη ρύθμιση της συχνότητας. Όταν όμως λαμβάνονται στη συχνότητα που έχει επιλεγεί στον δέκτη πολλά σήματα SSB ταυτόχρονα, ο χειριστής έχει τη δυνατότητα περιστρέφοντας αργά αυτό το κομβίο να συντονισθεί ακριβώς πάνω στη συχνότητα που λαμβάνει και να γίνεται κατανοητή η λήψη, εξουδετερώνοντας τις παρεμβολές των άλλων σταθμών.

ε) Το κομβίο **Mode**, η θέση του οποίου εξαρτάται από τον τύπο διαμορφώσεως του σήματος που λαμβάνεται, δηλαδή την τάξη εκπομπής.

8) Διάδοση μεσαίων κυμάτων MF (300 kHz – 3.000 kHz).

Το ηλεκτρομαγνητικό κύμα εκπέμπεται από την κεραία εκπομπής και διαχέεται προς όλες τις διευθύνσεις. Από αυτή την ακτινοβολία δημιουργούνται:

α) Κύματα εδάφους ή επιφανείας.

β) Κύματα χώρου (τα οποία μπορεί να είναι ευθύγραμμη διάδοσής ή ανακλώμενα επί της γης).

γ) Ιονοσφαιρικά κύματα.

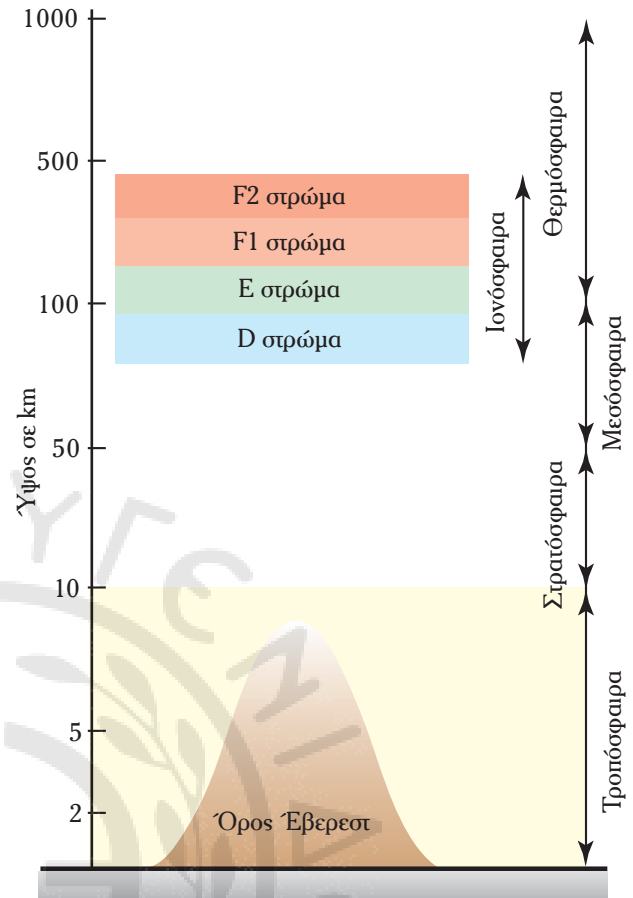
Η συχνότητα που χρησιμοποιείται ή το μήκος κύματος της συχνότητας που εκπέμπεται από τον πομπό (Tx) ορίζει τη διαδρομή που θα ακολουθήσει το ηλεκτρομαγνητικό κύμα και θα φθάσει στον δέκτη. Από την διαδρομή που θα ακολουθήσει το Ραδιοκύμα ορίζεται και το μέγιστο (θεωρητικά) της αποστάσεως που μπορεί να καλύψει το ραδιοκύμα τη δεδομένη στιγμή.

Τα MF κατά τη διάρκεια της ημέρας διαδίδονται μέσω της διαδρομής του **κύματος εδάφους**. Το κύμα εδάφους διαδίδεται όλο το εικοσιτετράωρο και το μέγιστο της καλύψεως που μπορεί να φτάσει είναι μέγεθος σχετικό και εξαρτάται από πολλούς παράγοντες. Οι κυριότεροι είναι η **ισχύς του πομπού**, η **συχνότητα** και το **ποσοστό αγωγιμότητας του εδάφους** (επειδή το κύμα εδάφους ακολουθεί το ανάγλυφο της Γης). Το αγωγίμο έδαφος (υγρό) το συντηρεί ισχυρό με μεγαλύτερη κάλυψη, ενώ το απορροφητικό έδαφος το εξασθενεί. Στη θάλασσα όπου η αγωγιμότητα είναι μεγάλη, η εμβέλεια του είναι μεγαλύτερη. Σημαντικό ρόλο επίσης στη διάδοση του κύματος χώρου έχουν η ώρα, η ημέρα, η εποχή και οι διαταραχές του ήλιου (κηλίδες).

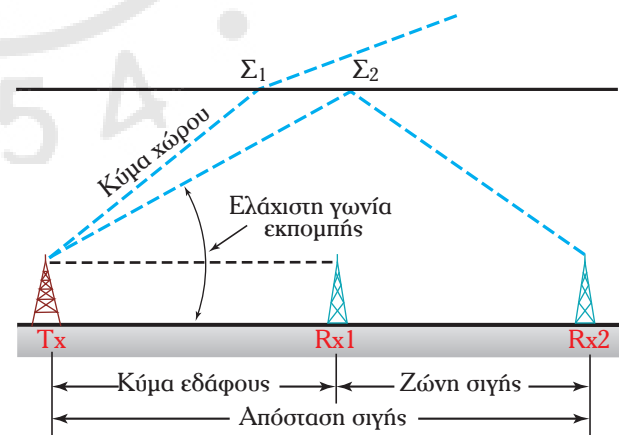
Η ακτινοβολία του ηλίου προκαλεί ιονισμό των μορίων του αέρα και δημιουργεί πυκνότητα ιονισμένων φορτίων σε μία περιοχή που ονομάζεται **ιονόσφαιρα**.

Η περιοχή αυτή ορίζεται θεωρητικά 50 έως σχεδόν 1.000 km πάνω από την επιφάνεια της γης και χωρίζεται σε ζώνες στρωμάτων που συμβολίζονται από τα γράμματα D, E, F (σχ. 3.1ε).

Κατά τη διάρκεια της εκπομπής ενός Tx/MF ικανή ποσότητα ακτινοβολίας από την κεραία του πομπού ακολουθεί τη διαδρομή προς την ιονόσφαιρα με την ταχύτητα του φωτός και συναντά το πρώτο στρώμα D. Το στρώμα D είναι πολύ απορροφητικό για τις μεσαίες συχνότητες κατά τη διάρκεια της ημέρας και δεν επιτρέπει στο κύμα MF να περάσει στα ανώτερα στρώματα όπου θα μπορούσε να ανακλαστεί. Τα στρώματα της ιονόσφαιρας κατά τη διάρκεια του εικοσιτετράωρου μεταβάλλονται ως προς την πυκνότητα και το ύψος τους. Μετά τη δύση του ηλίου το στρώμα D εξαφανίζεται και τα μεσαία κύματα μπορούν ελεύθερα να φτάσουν στα ανώτερα στρώματα της ιονόσφαιρας όπου ανακλώνται και επιστρέφουν στη γη. Αυτά ονομάζονται **ιονοσφαιρικά κύματα**. Το ιονοσφαιρικό κύμα έχοντας διαγράψει ένα μεγάλο σκέλος που δημιουργείται από τη διαδρομή **$I\eta$ (Tx) – ιονόσφαιρα – $I\eta$** επιστρέφει και το λαμβάνει η κεραία του δέκτη (**Rx2**) (σχ. 3.1στ), η οποία με σημείο αναφοράς τον πομπό (**Tx**) βρίσκεται σε πολύ μεγαλύτερη απόσταση από την κεραία λήψεως του (**Rx1**), που είναι το μέγιστο καλύψεως του κύματος εδάφους. Αυτή η απόσταση Rx1 έως Rx2, η οποία δεν καλύπτεται ημέρα και νύκτα αλλά μόνο τη νύκτα, ονομάζεται **ζώνη σιγής** (σχ. 3.1στ). Τα μεσαία κύματα διαγράφουν μόνο ένα σκέλος επί της γης. Η συχνότητά τους δεν επιτρέπει να δημιουργηθεί δεύτερο.



Σχ. 3.1ε
Τυπική απεικόνιση
των στρωμάτων της ιονόσφαιρας.



Σημείωση

Rx = Δέκτης από Receiver

Tx = Πομπός από Transmitter

Σχ. 3.1στ

Πορεία κύματος ραδιοεπικοινωνίας στα MF.

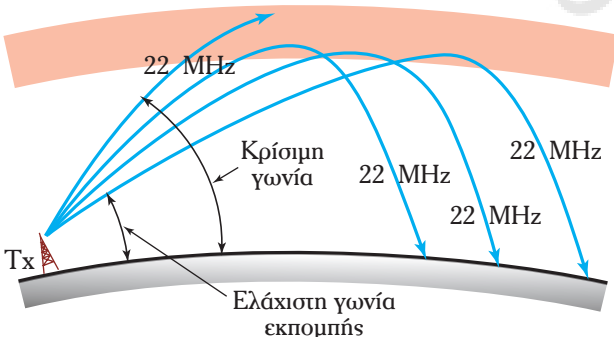
Τα μεσαία κύματα επηρεάζονται από επίγειες πηγές θορύβου (βιομηχανικά παράσιτα). Πολλές φορές στην είσοδο του δέκτη φθάνει το ραδιοκύμα από τον πομπό ταυτόχρονα από δύο διαφορετικές διαδρομές. Αυτή η συμβολή του κύματος στην είσοδο του δέκτη δημιουργεί διαλείψεις (αυξομείωση της εντάσεως) και απαιτείται ρύθμιση του δέκτη από το Gain control ή αυτομάτως από το AGC.

9) Διάδοση βραχέων ή Υψηλών κυμάτων HF (3 MHz – 30 MHz).

Τα κύματα υψηλής συχνότητας **High Frequency (HF)** ή βραχέα κύματα έχουν την δυνατότητα να διαδίδονται σε μεγάλες αποστάσεις όλο το 24ωρο.

Το κύμα εδάφους στα HF αποσβένει σύντομα και ουσιαστικά είναι ελάχιστη η βοήθειά του μόνο στις χαμηλές συχνότητες των βραχέων. Όλη η ωφέλιμη διαδρομή του κύματος είναι το **κύμα χώρου** που ανακλάται στην ιονόσφαιρα και επιστρέφει ως ιονοσφαιρικό κύμα στη γη (σχ. 3.1 στ). Το στρώμα D της ιονόσφαιρας σε αντίθεση με τα MF δεν μπορεί να απορροφήσει τις υψηλές συχνότητες κατά τη διάρκεια της ημέρας, εκτός από τη μικρότερη συχνότητά του που είναι οι 4 MHz. Τα HF κύματα ανακλώνται στα στρώματα E και F. Όσο μικρότερη είναι η γωνία εκπομπής, τόσο μεγαλύτερο είναι και το σκέλος που διαγράφει. Στα βραχέα κύματα οι ανακλάσεις στο έδαφος μπορεί να είναι περισσότερες από μία ή δύο. Γίνεται αντιληπτό ότι από κάθε ανάκλαση στο έδαφος μπορεί να υπάρχουν και απώλειες της εντάσεως του σήματος. Εξαρτάται από τις συνθήκες της ατμόσφαιρας και την αγωγιμότητα του σημείου επαφής στη γη.

Συχνότητες βραχέων κυμάτων που χρησιμοποιεί η κινητή ναυτική υπηρεσία είναι οι 4 – 6 – 8 – 12 –



Σχ. 3.1ζ

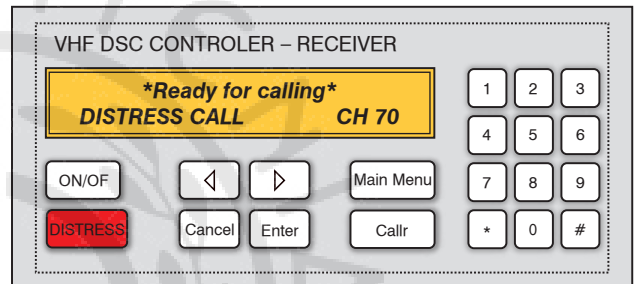
Όταν η κρίσιμη γωνία μικραίνει, δηλαδή γίνεται πιο οξεία και πλησιάζει την ελάχιστη γωνία εκπομπής, η περιοχή καλύψεως μεγαλώνει στα HF.

16 – 18 – 22 – 25 MHz. Η διάδοση του κύματος έχει τα γνωστά προβλήματα που δημιουργούνται ανάλογα με την εποχή, την ημέρα, την ώρα, την συχνότητα, την απόσταση του ιονισμού των στρωμάτων και τις διαταραχές του ήλιου (σχ. 3.1ζ).

3.2 Συναγερμοί κινδύνου επείγοντος και ασφάλειας.

3.2.1 Άμεση κλήση συναγερμού κινδύνου.

Όλες οι συσκευές VHF/DSC έχουν στην πρόσοψή τους ένα **κόκκινο κομβίο** στο οποίο γράφεται η λέξη **Distress** (σχ. 3.2α) και προστατεύεται από διαφανές περίβλημα για την αποφυγή λανθασμένου χειρισμού.



Σχ. 3.2α

Παρουσίαση τυπικής προσόψεως συσκευής DSC.

Εάν ο χρόνος πιέζει και ο χειριστής δεν προλαβαίνει να εισάγει τα απαιτούμενα στοιχεία για την εκπομπή ενός συναγερμού κινδύνου, ακολουθεί τις οδηγίες της COMSAR. I/Circ. 45 4.2.2009 (Παράρτημα 6 και σχ. 3.2β), σύμφωνα με την οποία μπορεί να σκώσει το διαφανές προστατευτικό καπάκι και να πιέσει το κόκκινο κομβίο περισσότερο από 3 sec (συνήθως 5 sec). Ο συναγερμός κινδύνου που θα εκπνευθεί στο κανάλι 70 θα ληφθεί από όλους τους δέκτες VHF/DSC (πλοίων, παρακτίων και RCC) που βρίσκονται στην εμβέλεια του VHF. Όλοι αυτοί θα λάβουν με τον συναγερμό ένα μήνυμα που θα διαβάσουν στην LCD οθόνη της συσκευής τους ή και στον εκτυπωτή (εάν διαθέτει η συσκευή) που θα περιλαμβάνει το MMSI, του κινδυνεύοντος πλοίου, το στίγμα, την ώρα και τη λέξη DISTRESS. Θα γίνει λοιπόν αντιληπτό από όλους τους σταθμούς ότι το συγκεκριμένο πλοίο σ' αυτό το στίγμα κινδυνεύει (σχ. 3.2β).

3.2.2 Κίνδυνος (Distress).

1) Εκπομπή συναγερμού κινδύνου VHF/DSC.

Ένας συναγερμός κινδύνου εκπέμπεται αν, κατά

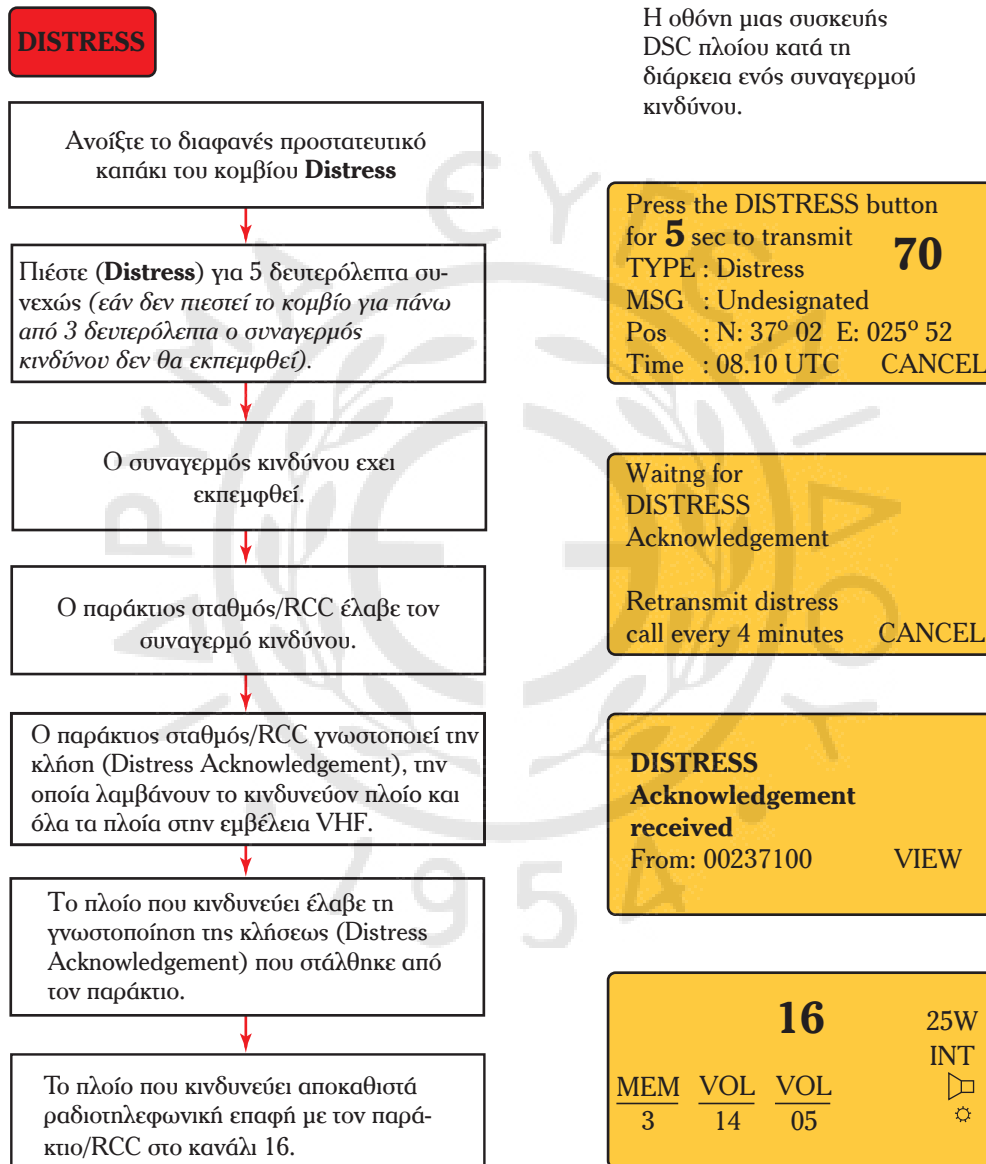
την κρίση του πλοιαρχου, το πλοίο ή ένα άτομο ή άτομα πάνω σ' αυτό απειλούνται από σοβαρό και άμεσο κίνδυνο και αιτείται άμεση βοήθεια. Ένας συναγερμός κινδύνου DSC πρέπει να περιλαμβάνει το τελευταίο γνωστό στίγμα του πλοίου και την ώρα του υπολογισμού του σε UTC. Το στίγμα και η ώρα μπορεί να εισάγεται αυτόματα από τις συσκευές ναυσιπλοΐας του πλοίου ή χειροκίνητα.

Ο συναγερμός κινδύνου DSC πραγματοποιείται ως εξής:

α) Επιλέξτε το κανάλι 70 (εάν η συσκευή δεν έχει τη δυνατότητα αυτόματου συντονισμού).

β) Αν το επιτρέπει ο χρόνος, επιλέξτε ή πληκτρολογήστε στη συσκευή DSC:

- τη φύση του κινδύνου³,
- το τελευταίο γνωστό στίγμα του πλοίου (πλά-



Μετά την επιβεβαίωση του συναγερμού κινδύνου από έναν παράκτιο/RCC, το κινδυνεύον πλοίο εκπέμπει στο κανάλι 16 διά ζώσης την κλήση και το μήνυμα κινδύνου.

Σχ. 3.2β

Επείγουσα κλήση κινδύνου (quick distress call).

³ Αν δεν την επιλέξουμε, η συσκευή αυτομάτως εκπέμπει Undesignated.

τος και μήκος),

- την ώρα υπολογισμού του στίγματος σε UTC,
- τον τύπο της επακόλουθης επικοινωνίας κινδύνου (τηλεφωνία) σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή.

γ) Εκπέμψτε τον συναγερμό κινδύνου DSC.

δ) Προετοιμαστείτε για την ανταπόκριση κινδύνου που θα ακολουθήσει ρυθμίζοντας τον πομποδέκτη σας στο κανάλι 16 του VHF, που είναι κανάλι ανταποκρίσεως κινδύνου, ενώ περιμένετε για την επιβεβαίωση του κινδύνου με DSC κλήση στο κανάλι 70 του VHF.

ε) Στις σύγχρονες συσκευές το κανάλι 70 τίθεται αυτόματα με την εκπομπή του συναγερμού και μετά την ολοκλήρωση της εκπομπής η συσκευή γυρίζει αυτομάτως στο κανάλι 16.

2) Επιβεβαίωση λήψεως ενός συναγερμού κινδύνου DSC.

Η επιβεβαίωση λήψεως ενός συναγερμού κινδύνου DSC (σχ. 3.2γ) γίνεται μόνο από παράκτιους σταθμούς ή RCC.

Τα πλοία που λαμβάνουν έναν συναγερμό κινδύνου DSC από άλλο πλοίο, θα πρέπει να μην στείλουν επιβεβαίωση λήψεως του συναγερμού κινδύνου DSC, εφόσον μία επιβεβαίωση ενός συναγερμού κινδύνου με τη χρήση DSC πραγματοποιείται συνήθως μόνο από παράκτιους σταθμούς/RCC.

Εάν ένας σταθμός πλοίου εξακολουθεί να λαμβάνει τον συναγερμό κινδύνου, μία επιβεβαίωση DSC θα πρέπει να εκπεμφθεί από το πλοίο που λαμβάνει την κλήση, ώστε να τερματίσει τον συναγερμό. **Αυτό όμως μπορεί να γίνει μόνο μετά από διαβούλευση του πλοίου που λαμβάνει την κλήση μ' έναν RCC ή έναν παράκτιο σταθμό.**

Πλοία που λαμβάνουν συναγερμό κινδύνου από ένα άλλο πλοίο, πρέπει να αποφεύγουν την άμεση επιβεβαίωση του συναγερμού κινδύνου Ραδιοτηλεφωνικά στο κανάλι 16, για ένα μικρό χρονικό διάστημα.

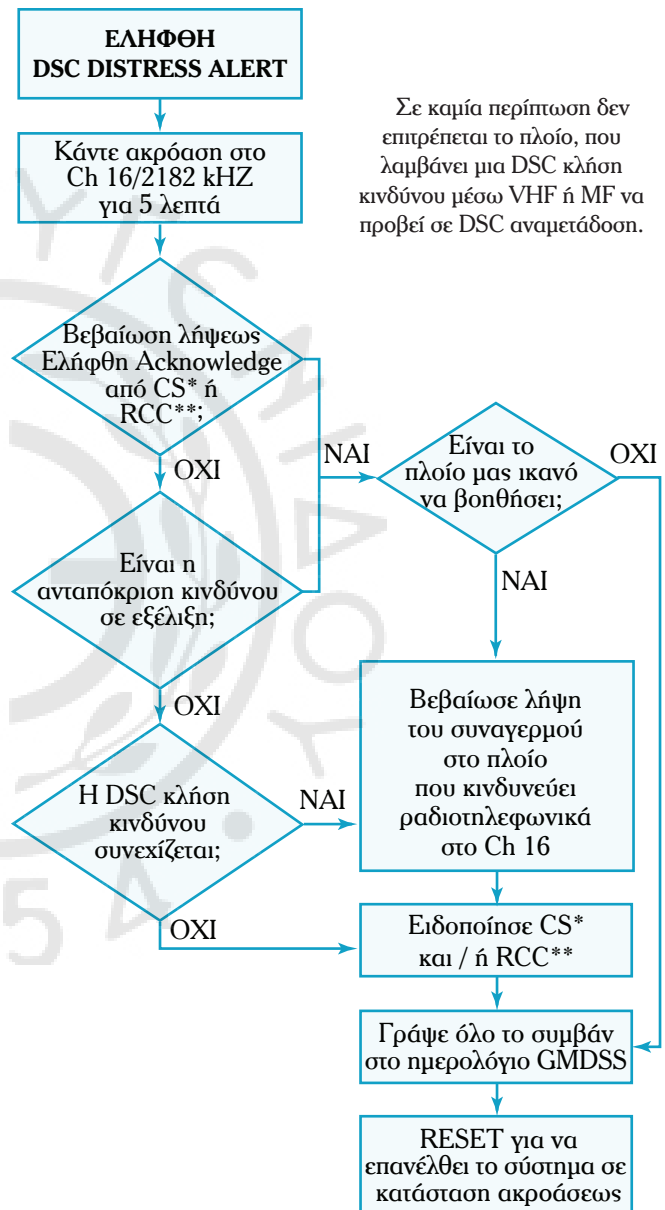
Εάν το πλοίο βρίσκεται εντός περιοχής καλύψεως από έναν ή περισσότερους παράκτιους σταθμούς, μ' αυτόν τον τρόπο θα δοθεί χρόνος στον παράκτιο σταθμό να επιβεβαιώσει πρώτος τον συναγερμό κινδύνου με DSC.

Κάθε πλοίο που λαμβάνει συναγερμό κινδύνου DSC από άλλο πλοίο πρέπει να:

α) Προετοιμαστεί για τη λήψη της επακόλουθης επικοινωνίας κινδύνου στο κανάλι ανταποκρίσεως κινδύνου, δηλαδή το κανάλι 16 του VHF.

β) Επιβεβαιώνει τη λήψη του συναγερμού κινδύνου εκπέμποντας με χρήση ραδιοτηλεφωνίας στο κανάλι 16 ως ακολούθως:

- Το σήμα κινδύνου «**Mayday**», το όνομα του πλοίου ακολουθούμενο από το ΔΔΣ ή τον εννεαψήφιο αριθμό ταυτότητας (MMSI) του πλοίου που κινδυνεύει,



*CS: Coast Station (Παράκτιος Σταθμός).

** RCC: Rescue Coordination Center (Κέντρο Συντονισμού Διασώσεως).

Σχ. 3.2γ

Πίνακας ροής συναγερμού κινδύνου μέσω VHF/MF DSC.

- τις λέξεις «***This is***»,
- το όνομα του πλοίου και το ΔΔΣ του πλοίου που καλεί, καθώς και
- τις λέξεις «***Received Mayday***».

3) Κλήση κινδύνου.

Με τη λήψη επιβεβαιώσεως ενός συναγερμού κινδύνου DSC, το κινδυνεύον πλοίο πρέπει να αρχίσει την κλήση κινδύνου, με χρήση ραδιοτηλεφωνίας στη συχνότητα ανταποκρίσεως κινδύνου (κανάλι 16), ως εξής:

α) Η κλήση κινδύνου «***Mayday Mayday Mayday***» (τρεις φορές).

β) Τις λέξεις «***This is***».

γ) Το όνομα του πλοίου (τρεις φορές).

δ) Το ΔΔΣ του πλοίου ή εφόσον έχει εκπεμφθεί Distress alert/DSC τον εννεαψήφιο αριθμό ταυτότητας (MMSI).

Ακολουθεί το σήμα κινδύνου ως εξής:

α) MAYDAY.

β) Όνομα πλοίου.

γ) ΔΔΣ ή MMSI ή άλλα στοιχεία ταυτότητας πλοίου.

δ) Το στίγμα του πλοίου σε πλάτος και μήκος ή με γνωστή γεωγραφική περιοχή.

ε) Τη φύση του κινδύνου και το είδος της βοήθειας που απαιτείται και κάθε άλλη πληροφορία που τυχόν θα διευκόλυνε τη διάσωση.

στ) OVER.

4) Εκπομπή αναμεταδόσεως συναγερμού κινδύνου DSC.

Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται από πλοίο η εκπομπή αναμεταδόσεως συναγερμού κινδύνου (Distress Relay) προς όλα τα πλοία με DSC. Εάν δεν τηρείται φυλακή ακρόσεως στο κανάλι 16 του VHF, θα πρέπει να γίνει επαφή με τον παράκτιο σταθμό με μία individual DSC Distress relay κλήση.

5) Εκπομπή αναμεταδόσεως μίας DSC distress relay κλήσεως εκ μέρους άλλου πλοίου.

Ένα πλοίο που γνωρίζει ότι ένα άλλο πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο οφείλει να εκπέμψει μία αναμετάδοση συναγερμού κινδύνου DSC αν:

α) Το πλοίο που κινδυνεύει δεν μπορεί να εκπέμψει μόνο του τον συναγερμό κινδύνου.

β) Ο πλοίαρχος του πλοίου κρίνει ότι χρειάζεται και άλλη βοήθεια.

Η αναμετάδοση ενός συναγερμού DSC εκπέμπεται ως εξής:

α) Επιλέξτε τη συχνότητα συναγερμού κινδύνου DSC, δηλαδή το κανάλι 70.

β) Επιλέξτε από τη συσκευή DSC το είδος της κλήσεως «αναμετάδοση κινδύνου».

γ) Πληκτρολογήστε ή επιλέξτε από το πληκτρολόγιο της συσκευής DSC τα εξής:

– Την κλήση προς όλα τα πλοία (all ships call) ή

τον εννεαψήφιο αριθμό ταυτότητας ενός κατάλληλου παράκτιου σταθμού,

– τον εννεαψήφιο αριθμό ταυτότητας του κινδυνεύοντος πλοίου αν είναι γνωστός,

– τη φύση του κινδύνου,

– το τελευταίο στίγμα του κινδυνεύοντος πλοίου αν είναι γνωστό,

– την ώρα (σε UTC) που εκδόθηκε το στίγμα (αν είναι γνωστό) και

– τον τύπο της επακόλουθης επικοινωνίας κινδύνου (τηλεφωνία).

δ) Εκπέμψτε την αναμετάδοση του συναγερμού κινδύνου DSC.

Γίνεται προετοιμασία της επακόλουθης ανταποκρίσεως κινδύνου με συντονισμό της συσκευής στο κανάλι 16 του VHF, ενώ αναμένεται η επιβεβαίωση.

6) Επιβεβαίωση λήψεως μίας αναμεταδόσεως συναγερμού κινδύνου DSC από παράκτιο σταθμό/RCC.

Οι παράκτιοι σταθμοί μετά τη λήψη και την επιβεβαίωση μιας κλήσεως συναγερμού κινδύνου DSC, μπορεί, αν απαιτείται, να επανεκπέμψουν τις πληροφορίες που έλαβαν με κλήσεις DSC αναμεταδόσεως κινδύνου προς όλα τα πλοία. Τα πλοία που λαμβάνουν κλήση αναμεταδόσεως κινδύνου από έναν παράκτιο με DSC δεν θα επιβεβαιώνουν την κλήση με DSC, αλλά θα πρέπει να επιβεβαιώσουν την κλήση ραδιοτηλεφωνικά στο κανάλι ανταποκρίσεως κινδύνου 16 του VHF. Η επιβεβαίωση πραγματοποιείται ραδιοτηλεφωνικά ως ακολούθως:

α) Εκπέμψτε τη λέξη «***Mayday***»,

β) τον εννεαψήφιο αριθμό ταυτότητας MMSI ή το διεθνές διακριτικό κλήσεως ή άλλο στοιχείο ταυτότητας του παράκτιου σταθμού που εξέπεμψε την αναμετάδοση κινδύνου,

γ) τις λέξεις «***This is***»,

δ) τον εννεαψήφιο αριθμό ταυτότητας MMSI ή το διεθνές διακριτικό ή άλλο στοιχείο ταυτότητας του πλοίου που καλεί και

ε) τις λέξεις «***Received Mayday***».

7) Επιβεβαίωση λήψεως μίας αναμεταδόσεως συναγερμού κινδύνου DSC από άλλο πλοίο.

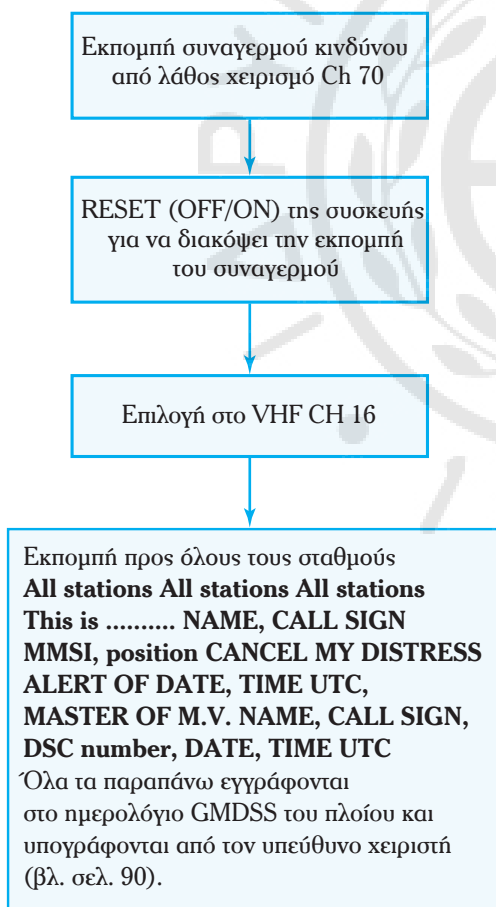
Κάθε πλοίο που λαμβάνει μία αναμετάδοση ενός συναγερμού κινδύνου από ένα άλλο πλοίο θα ακολουθήσει την ίδια διαδικασία που περιγράφεται στην παράγραφο 3.2.2 (2) *Επιβεβαίωση λήψεως ενός συναγερμού κινδύνου DSC*.

8) Ακύρωση ψευδούς συναγερμού κινδύνου.

Ένας σταθμός που εκπέμπει έναν ψευδή συναγερμό κινδύνου πρέπει να τον ακυρώσει ως ακολούθως:

α) **Reset** (OFF/ON) της συσκευής για να σταματήσει να εκπέμπει τον συναγερμό.

β) Επιλέγεται το κανάλι 16 ανταποκρίσεως κινδύνου του VHF και διά ζώσης φωνής δίνεται ραδιοτηλεφωνικά το μήνυμα ακυρώσεως του συναγερμού (σχ. 3.28).



Σχ. 3.28

Ακύρωση ψευδούς
συναγερμού κινδύνου στο VHF.

3.2.3 Επείγον (Urgency).

1) Εκπομπή μηνυμάτων επείγοντος μέσω VHF/DSC.

Η εκπομπή μηνυμάτων επείγοντος γίνεται σε δύο βήματα:

α) Με αναγγελία του μηνύματος επείγοντος και με
β) εκπομπή του μηνύματος επείγοντος.

Η αναγγελία γίνεται με εκπομπή μιας κλήσεως επείγοντος DSC στο κανάλι 70.

Η εκπομπή του μηνύματος επείγοντος γίνεται στο κανάλι ανταποκρίσεως κινδύνου, δηλαδή στο κανάλι 16 του VHF.

Η κλήση επείγοντος DSC μπορεί να απευθύνεται προς όλους τους σταθμούς ή προς έναν συγκεκριμένο σταθμό. Το κανάλι στο οποίο θα μεταδοθεί το μήνυμα επείγοντος πρέπει να περιλαμβάνεται στην κλήση επείγοντος DSC.

Ο τρόπος που γίνεται η εκπομπή ενός μηνύματος επείγοντος περιγράφεται παρακάτω.

2) Αναγγελία του μηνύματος επείγοντος.

Η αναγγελία του μηνύματος επείγοντος πραγματοποιείται ως εξής:

α) Επιλέξτε το κανάλι συναγερμού κινδύνου DSC, δηλαδή το κανάλι 70.

β) Επιλέξτε τον κατάλληλο τύπο κλήσεως από τη συσκευή DSC (κλήση προς όλα τα πλοία ή κλήση προς έναν σταθμό individual).

γ) Πληκτρολογήστε ή επιλέξτε από το πληκτρολόγιο της συσκευής DSC:

- την κατηγορία (είδος) της κλήσεως «επείγον» (Urgency),
- το κανάλι στο οποίο θα γίνει η εκπομπή του μηνύματος επείγοντος και
- τον τύπο επικοινωνίας που θα μεταδοθεί το μήνυμα επείγοντος (ραδιοτηλεφωνία), σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή της συσκευής DSC.

δ) Εκπέμψτε τέλος την κλήση επείγοντος DSC.

3) Εκπομπή του μηνύματος επείγοντος.

Για εκπομπή μηνύματος επείγοντος ακολουθούμε τα εξής βήματα:

α) Επιλέξτε το κανάλι για κλήση επείγοντος DSC, δηλαδή το κανάλι 16.

β) Εκπέμψτε το μήνυμα επείγοντος ως εξής:

- το σήμα επείγοντος «**Pan Pan**» προφερόμενο τρεις φορές,
- τις λέξεις «**All Stations**» ή το όνομα ενός σταθ-

- μού προφερόμενα τρεις φορές,
- τις λέξεις «**This is**»,
- τον εννεαψήφιο αριθμό ταυτότητας MMSI και το ΔΔΣ ή άλλο στοιχείο ταυτότητας του πλοίου και
- το κείμενο του μηνύματος επείγοντος.

4) Λήψη ενός μηνύματος επείγοντος.

Κάθε πλοίο που λαμβάνει μία κλήση επείγοντος DSC που απευθύνεται προς όλα τα πλοία και ανακοινώνει ότι ακολουθεί ένα μήνυμα επείγοντος σε ένα κανάλι, **δεν** επιβεβαιώνει την κλήση επείγοντος DSC, αλλά πρέπει να συντονίσει τη συσκευή στο κανάλι που έχει ορισθεί (κανάλι 16) και να παρακολουθήσει το επείγον μήνυμα.

3.2.4 Ασφάλεια (Safety).

1) Εκπομπή μηνυμάτων ασφάλειας μέσω VHF/DSC.

Η εκπομπή μηνυμάτων ασφάλειας μέσω VHF/DSC πραγματοποιείται ακολουθώντας δύο βήματα:

- α) Αναγγελία του μηνύματος ασφάλειας.
- β) Εκπομπή του μηνύματος ασφάλειας.

Η αναγγελία γίνεται με εκπομπή μίας κλήσεως ασφάλειας DSC στο κανάλι 70.

Η εκπομπή του μηνύματος ασφάλειας συνήθως πραγματοποιείται στο κανάλι ανταποκρίσεως κινδύνου επείγοντος και ασφάλειας, δηλαδή στο κανάλι 16 ή σε άλλο κανάλι που έχει ορισθεί.

Η κλήση ασφάλειας DSC μπορεί να απευθύνεται προς όλα τα πλοία ή προς έναν συγκεκριμένο σταθμό. Το κανάλι στο οποίο θα μεταδοθεί το μήνυμα ασφάλειας, πρέπει να περιλαμβάνεται στην κλήση DSC.

2) Αναγγελία του μηνύματος ασφάλειας.

Η αναγγελία του μηνύματος ασφάλειας μέσω VHF/DSC πραγματοποιείται ως εξής:

- α) Επιλέξτε το κανάλι κλήσεως κινδύνου, δηλαδή το κανάλι 70.
- β) Επιλέξτε τον κατάλληλο τύπο κλήσεως από τη συσκευή DSC (κλήση προς όλα τα πλοία ή κλήση προς έναν σταθμό individual).
- γ) Πληκτρολογήστε ή επιλέξτε από το πληκτρολόγιο της συσκευής DSC:
 - προς όλα τα πλοία «**All Ships**» ή τον εννεαψήφιο αριθμό ταυτότητας συγκεκριμένου σταθμού,
 - την κατηγορία (είδος) της κλήσεως ασφάλειας (safety),
 - το κανάλι που θα γίνει η εκπομπή του μηνύμα-

τος ασφάλειας και

- τον τύπο επικοινωνίας που θα μεταδοθεί το μήνυμα ασφάλειας (ραδιοτηλεφωνία) σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή της συσκευής DSC.

δ) Εκπέμψτε την κλήση ασφάλειας DSC.

3) Εκπομπή του μηνύματος ασφάλειας.

Για εκπομπή μηνύματος ασφάλειας θα πρέπει να:

- α) Επιλέξτε το κανάλι που έχει ορισθεί από τον κανονισμό για την κλήση ασφάλειας DSC.
- β) Εκπέμψτε το μήνυμα ασφάλειας ως εξής:
 - το σήμα ασφάλειας «**Sécurité**» προφερόμενο τρεις φορές,
 - τις λέξεις «**All Stations**» ή το όνομα ενός σταθμού προφερόμενα τρεις φορές,
 - τις λέξεις «**This is**»,
 - τον εννεαψήφιο αριθμό ταυτότητας MMSI του πλοίου και το ΔΔΣ ή άλλο στοιχείο ταυτότητας του πλοίου και
 - το κείμενο του μηνύματος ασφάλειας.

4) Λήψη του μηνύματος ασφάλειας.

Κάθε πλοίο που λαμβάνει μία κλήση ασφάλειας DSC, η οποία απευθύνεται προς όλα τα πλοία αναγγέλλοντας ότι ακολουθεί ένα μήνυμα ασφάλειας σε ένα κανάλι, **δεν** επιβεβαιώνει την κλήση ασφάλειας DSC, αλλά πρέπει να επιλέξει το κανάλι που έχει ορισθεί και να παρακολουθήσει το μήνυμα ασφάλειας.

5) Κλήση κινδύνου μικρών σκαφών.

Τα μικρά σκάφη (NON SOLAS) δεν είναι υποχρεωμένα να φέρουν εξοπλισμό Ραδιοεπικοινωνιών όπως ορίζει η SOLAS με τους κανονισμούς της για τα άλλα μεγαλύτερα πλοία. Τα μικρά σκάφη δεν έχουν ψηφιακή επιλογική κλήση (DSC) και ως εκ τούτου δεν δύνανται να εκπέψουν συναγερμό κινδύνου στο κανάλι (CH 70).

Σ' αυτήν την περίπτωση, το σκάφος που κινδυνεύει, εκπέμπει το μήνυμα κινδύνου απ' ευθείας στο κανάλι (CH 16) ως ακολούθως:

- α) «**Mayday – Mayday – Mayday**» (3 φορές).
- β) Τις λέξεις «**This is**».
- γ) Το ΔΔΣ ή το όνομα του πλοίου (τρεις φορές).
- δ) Το μήνυμα κινδύνου που περιλαμβάνει τη θέση του πλοίου (στίγμα), τη φύση του κινδύνου, το είδος της βοήθειας που απαιτείται και κάθε άλλη πληροφορία που τυχόν θα διευκόλυνε τη διάσωση.

3.3 Δημόσια ανταπόκριση⁴.

Τα πλοία διά μέσου του VHF με τους παράκτιους σταθμούς μπορούν να διεκπεραιώσουν και τη δημόσια ανταπόκριση που τυχόν έχουν, π.χ. τηλεφώνω για υπηρεσιακές απαιτήσεις του πλοίου που μπορεί να αφορούν στο πλοίο ή στο φορτίο ή για προσωπικές συνδιαλέξεις του πληρώματος. Η δημόσια ανταπόκριση γίνεται μέσω των παρακτίων σταθμών σ' ένα από τα κανάλια εργασίας που ορίζει ο παράκτιος. Η κλήση προς τον παράκτιο σταθμό μπορεί να γίνει με DSC (ψηφιακή επιλογική κλήση) και **προτεραιότητα** (routine) στο CH 70 ή για τα μικρά σκάφη στο CH 16 με κλήση στον πλησιέστερο παράκτιο σταθμό.

– Κανάλι DSC για δημόσια ανταπόκριση.

Το κανάλι DSC 70 του VHF, εκτός από σκοπούς κινδύνου επείγοντος και ασφάλειας, χρησιμοποιείται επίσης και για δημόσια ανταπόκριση.

1) Εκπομπή μίας κλήσεως DSC για δημόσια ανταπόκριση προς έναν παράκτιο σταθμό ή άλλο πλοίο.

Μία κλήση DSC για δημόσια ανταπόκριση προς έναν παράκτιο σταθμό ή άλλο πλοίο πραγματοποιείται ως ακολούθως:

α) Επιλέξτε το σχετικό κανάλι DSC, δηλαδή το κανάλι 70.

β) Επιλέξτε τον τύπο κλήσεως από τη συσκευή DSC για έναν συγκεκριμένο σταθμό.

γ) Πληκτρολογήστε ή επιλέξτε από το πληκτρολόγιο της συσκευής DSC:

- τον εννεαψήφιο αριθμό ταυτότητας MMSI του καλούμενου σταθμού,
- την κατηγορία της κλήσεως (ρουτίνα),
- τον τύπο της επακόλουθης επικοινωνίας (συνήθως ραδιοτηλεφωνία), και
- ένα προτεινόμενο κανάλι εργασίας αν η κλήση απευθύνεται προς άλλο πλοίο. Προτεινόμενο κανάλι εργασίας δεν πρέπει να περιλαμβάνεται στις κλήσεις που απευθύνονται προς έναν παράκτιο σταθμό. Ο παράκτιος σταθμός με τη γνωστοποίηση της κλήσεως DSC προτείνει ένα κανάλι εργασίας που δεν είναι κατειλημμένο.

Οι παραπάνω ενέργειες γίνονται σύμφωνα με τις

οδηγίες του κατασκευαστή της συσκευής DSC.

δ) Εκπέμψτε τέλος την κλήση DSC.

2) Επανάληψη μίας κλήσεως.

Μία κλήση DSC για δημόσια ανταπόκριση μπορεί να επαναληφθεί στο ίδιο ή άλλο κανάλι DSC, αν δεν ληφθεί γνωστοποίηση εντός πέντε (5) λεπτών. Περαιτέρω επαναλήψεις κλήσεων πρέπει να πραγματοποιούνται με καθυστέρηση τουλάχιστον δεκαπέντε (15) λεπτών, αν δεν υπάρξει ακόμη επιβεβαίωση των προσπαθειών για επικοινωνία.

3) Επιβεβαίωση μίας ληφθείσας κλήσεως και προετοιμασία για λήψη της ανταποκρίσεως.

Με τη λήψη μίας κλήσεως DSC από έναν παράκτιο σταθμό ή άλλο πλοίο, η επιβεβαίωση πραγματοποιείται ως εξής:

α) Επιλέξτε το κανάλι κλήσεως DSC απ' όπου έγινε η λήψη.

β) Επιλέξτε τον τύπο κλήσεως επιβεβαιώσεως από τη συσκευή DSC.

γ) Εκπέμψτε μία επιβεβαίωση αναφέροντας αν το πλοίο είναι ικανό να επικοινωνήσει όπως προτάθηκε στην κλήση (τύπο επικοινωνίας και κανάλι εργασίας).

δ) Αν υπάρχει η δυνατότητα να γίνει η επικοινωνία όπως προτάθηκε, επιλέξτε το ενδεδειγμένο κανάλι εργασίας και προετοιμαστείτε προκειμένου να κάνετε λήψη της συνδιαλέξεως.

4) Λήψη επιβεβαιώσεως και περαιτέρω ενέργειες.

Όταν λάβετε μία επιβεβαίωση που αναφέρει ότι ο καλούμενος σταθμός είναι ικανός να λάβει την ανταπόκριση, προετοιμαστείτε για να εκπέμψετε την ανταπόκριση ως εξής:

α) Επιλέξτε το ενδεδειγμένο κανάλι εργασίας.

β) Αρχίστε την επικοινωνία στο κανάλι εργασίας:

- με τον εννεαψήφιο αριθμό ταυτότητας MMSI του καλούμενου πλοίου ή άλλο στοιχείο ταυτότητας,
- με τις λέξεις «**This is**», και
- με τον εννεαψήφιο αριθμό ταυτότητας MMSI ή το ΔΔΣ κλήσεως ή άλλο στοιχείο ταυτότητας του πλοίου που καλεί.

Στην περίπτωση που λάβετε μία επιβεβαίωση

⁴ Ανταπόκριση ονομάζουμε κάθε είδους επικοινωνία που διεξάγεται για τις υπηρεσιακές ή μη απαιτήσεις του πλοίου (τηλέφωνα, τηλεγραφήματα, fax, e-mail κ.λπ.).

από τον παράκτιο σταθμό, που αναφέρει ότι δεν είναι δυνατόν να λάβει την ανταπόκρισή σας αμέσως, οφείλετε να ξανακαλέσετε λίγο αργότερα.

Αντίθετα, στην περίπτωση που λάβετε μία επιβεβαίωση από ένα άλλο πλοίο που αναφέρει ότι δεν είναι ικανό να λάβει την ανταπόκριση αμέσως, οφείλει το άλλο πλοίο να σας καλέσει όταν είναι έτοιμο για να λάβει την ανταπόκρισή σας.

5) Δοκιμές εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για κίνδυνο και ασφάλεια.

Οι κλήσεις test θα πρέπει να εκπέμπονται από έναν σταθμό πλοίου προς έναν άλλο σταθμό και να επιβεβαιώνονται από τον καλούμενο σταθμό. Φυσιολογικά δεν απαιτείται περαιτέρω επικοινωνία μεταξύ των δύο εμπλεκόμενων σταθμών. Στο VHF, μία κλήση test εκπέμπεται ως ακολούθως:

α) Συντονισμός της συσκευής στο κανάλι 70.

β) Πληκτρολόγηση ή επιλογή του είδους της κλήσεως για test στη συσκευή DSC σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή.

γ) Επιλογή του εννεαψήφιου αριθμού ταυτότητας MMSI του καλούμενου σταθμού.

δ) Γίνεται εκπομπή της κλήσεως στο κανάλι 70, εφόσον προηγουμένως έχει ελεγχθεί η συχνότητα και έχει βεβαιωθεί ο χειριστής ότι δεν γίνεται άλλη εκπομπή DSC.

Οι παράκτιοι σταθμοί επιβάλλεται να επιβεβαιώσουν αυτές τις κλήσεις.

Σημείωση:

Τα πλοία GMDSS που είναι εφοδιασμένα με συσκευές MF-HF/DSC υποχρεούνται να έχουν έναν επιπλέον δέκτη MF/HF, ανεξάρτητο, με δική του κεραία.

Ο δέκτης αυτός κάνει συνεχή σάρωση στις συχνότητες συναγερμού κινδύνου 2 187.5 KHz και 8 414.5 KHz σταθερά και τουλάχιστον σε μία ακόμη που μπορεί να επιλέξει ο χειριστής εύκολα και άμεσα από τις συχνότητες συναγερμού κινδύνου 4 207.5 KHz, 6 312 KHz, 12 577 KHz, 16 804.5 KHz.

Ο δέκτης αυτός ονομάζεται watch keeping receiver και οι συχνότητες πλοίων για GMDSS συναγερμό κινδύνου, ανταπόκριση Κινδύνου Επείγοντος και Ασφάλειας στο ραδιοτηλέφωνο και NBDP παρουσιάζονται στον πίνακα 3.3.

Πίνακας 3.3

Συχνότητες πλοίων για GMDSS συναγερμό κινδύνου, ανταπόκριση Κινδύνου Επείγοντος και Ασφάλειας στο ραδιοτηλέφωνο και NBDP.

Ραδιοτηλέφωνο (συχν. αναγγελίας κινδύνου)	DSC (συχν. συνα- γερμού)	NBDP (συχν. telex)
VHF ch 16	ch 70	—
MF 2 182 KHz	2 187.5 KHz	2 174.5 KHz
HF 4 125 KHz	4 207.5 KHz	4 177.5 KHz
6 215 KHz	6 312.0 KHz	6 268.0 KHz
8 291 KHz	8 414.5 KHz	8 376.5 KHz
12 290 KHz	12 577.0 KHz	12 520.0 KHz
16 420 KHz	16 804.5 KHz	16 695.0 KHz

3.4 Παραρτήματα.

Στις σελίδες που ακολουθούν παρατίθενται 9 Παραρτήματα για περαιτέρω πληροφόρηση και ενημέρωση του σπουδαστή.

Το 1ο Παράρτημα, για τη Σωστή Χρήση του VHF στη Θάλασσα, είναι μετάφραση της RES A 954 (23) του IMO· παρατίθενται επίσης και παραδείγματα τυποποιημένων μηνυμάτων. Το 2ο Παράρτημα, Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών με οδηγίες τηρήσεως του Ημερολογίου GMDSS, προέρχεται από την Υ.Α. 19B/4.1.1996 και την Υ.Α. 1171B/30.8.2006. Το 3ο Παράρτημα, Βιβλία και Έντυπα Τηλεπικοινωνιακού Σταθμού Πλοίου, προέρχεται από το ΦΕΚ 704/1998, όπως τροποποιείται και ισχύει κάθε φορά. Ως 4ο Παράρτημα παρατίθεται πίνακας Διεθνών Διαύλων VHF. Στο 5ο Παράρτημα παρουσιάζονται οι θέσεις των κεραιών και διαύλων του ΟΛΥΜΠΙΑ ΡΑΔΙΟ/ SVO, καθώς επίσης και χάρτης με τις θέσεις αυτών. Το 6ο Παράρτημα περιλαμβάνει Οδηγίες Συναγερμού Κινδύνου με βάση την COMSAR I/ Circ. 45/4.2.09. Το 7ο και το 8ο Παράρτημα αναφέρονται στις ενέργειες που γίνονται από τα πλοία με τη λήψη ενός συναγερμού κινδύνου μέσω VHF/MF DSC και HF/DSC αντίστοιχα.

Τέλος, το 9ο Παράρτημα περιλαμβάνει το Διεθνές Αλφάβητο Εγχρώμων Σημείων για πρακτική εξάσκηση των σπουδαστών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Σωστή χρήση του VHF στη θάλασσα.

1. Τεχνική των επικοινωνιών VHF.

1.1 Προετοιμασία.

Πριν εκπέμψετε, σκεφθείτε τα θέματα για τα οποία πρέπει να επικοινωνήσετε και, αν είναι αναγκαίο, προετοιμάστε γραπτές σημειώσεις για αποφυγή ανεπιθύμητων διακοπών και διασφάλιση ότι δεν θα σπαταληθεί πολύτιμος χρόνος σε απασχολημένο δίαυλο.

1.2 Έλεγχος πριν την εκπομπή (Ακρόαση).

Πριν αρχίσετε να εκπέμπετε, βεβαιωθείτε ότι ο δίαυλος δεν χρησιμοποιείται ήδη. Ο έλεγχος αυτός έχει ως σκοπό να αποφευχθούν περιττές κι ενοχλητικές παρεμβολές.

1.3 Συμμόρφωση προς τους Κανονισμούς (Πειθαρχία).

Η χρήση του VHF πρέπει να γίνεται σωστά και σύμφωνα με τους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών. Ειδικότερα θα πρέπει να αποφεύγονται τα ακόλουθα:

1. Κλήσεις στον δίαυλο 16, εκτός αν πρόκειται για κλήσεις κινδύνου, επείγοντος και πολύ σύντομες κλήσεις ασφάλειας, όταν είναι διαθέσιμος άλλος δίαυλος.
2. Επικοινωνίες που δεν έχουν σχέση με την ασφάλεια ή τη ναυσιπλοΐα σε διαύλους που έχουν εκχωρηθεί για λιμενικές υπηρεσίες.
3. Μη απαραίτητες εκπομπές, π.χ. περιττά και υπερβολικά σήματα αλληλογραφίας.
4. Κλήσεις χωρίς σωστή ταυτότητα.
5. Επιμονή στη χρήση ενός διαύλου, όταν οι συνθήκες επικοινωνίας είναι κακές.
6. Χρησιμοποίηση προσβλητικής γλώσσας.

1.4 Επανάληψη.

Η επανάληψη λέξεων ή φράσεων θα πρέπει να αποφεύγεται, εκτός αν ζητηθεί ειδικά από τον σταθμό που λαμβάνει.

1.5 Ελάττωση ισχύος πομπού.

Όταν είναι δυνατό, θα πρέπει να χρησιμοποιείται η ελάχιστη ισχύς πομπού, που εξασφαλίζει ικανοποιητική επικοινωνία.

1.6 Αυτόματο Σύστημα Αναγνώρισης (AIS).

Το AIS χρησιμοποιείται στις επικοινωνίες πλοίου προς πλοίο για την ανταλλαγή στοιχείων και επίσης στην επικοινωνία με διευκολύνσεις της ξηράς. Ο σκοπός του AIS είναι να βοηθά στην αναγνώριση των πλοίων και στην ανίχνευση των στόχων επί της οθόνης, να απλοποιεί την ανταλλαγή των

πληροφοριών (π.χ να μειώνει τη λεκτική πληροφορία) και να παρέχει επιπρόσθετη πληροφόρηση, ώστε να διευκολύνει επίγνωση της καταστάσεως. Το AIS μπορεί να χρησιμοποιείται μαζί με τις ραδιοηλεκτρονικές επικοινωνίες του VHF.

Το AIS θα πρέπει να χρησιμοποιείται σύμφωνα με την απόφαση A917 (22), όπως τροποποιήθηκε με την A956 (23), περί οδηγίων λειτουργικής χρήσεως μεταφερόμενου επί πλοίου του Αυτόματου Συστήματος Αναγνώρισης (AIS).

1.7 Επικοινωνίες με τους παράκτιους σταθμούς.

1.7.1. Στους διαύλους του VHF που έχουν εκχωρηθεί για λιμενικές υπηρεσίες, τα μηνύματα που επιτρέπονται, περιορίζονται σε εκείνα που έχουν σχέση με τη λειτουργική διαχείριση, την κίνηση και την ασφάλεια των πλοίων, σε επείγοντα περιστατικά και την ασφάλεια ατόμων, καθώς η χρήση τέτοιων διαύλων για επικοινωνίες πλοίου-πλοίου μπορούν να προκαλέσουν σοβαρές παρεμβολές στις επικοινωνίες που σχετίζονται με την κίνηση και την ασφάλεια της ναυτιλίας σε περιοχές λιμένων.

1.7.2. Οι οδηγίες που δίνονται σε θέματα επικοινωνιών από παράκτιους σταθμούς, θα πρέπει να ακολουθούνται.

1.7.3. Οι επικοινωνίες θα πρέπει να διεκπεραιώνονται στον δίαυλο που καθορίζεται από τον παράκτιο σταθμό. Όταν ζητείται αλλαγή διαύλου, το πλοίο που λαμβάνει θα πρέπει να βεβαιώσει λήψη και να συμμορφωθεί.

1.7.4. Όταν λαμβάνονται εντολές από παράκτιο σταθμό να σταματήσουν οι εκπομπές, θα πρέπει να διακοπούν οι επικοινωνίες μέχρι νεωτέρας εντολής από τον παράκτιο. (Στις περιπτώσεις αυτές είναι ενδεχόμενο ο Παράκτιος Σταθμός να λαμβάνει ή να διαχειρίζεται σήμα κινδύνου ή ασφάλειας και τυχόν άλλες εκπομπές θα προκαλούσαν παρενοχλήσεις).

1.8 Επικοινωνίες με άλλα πλοία.

1.8.1. Για επικοινωνίες γέφυρα προς γέφυρα, ορίζεται ο δίαυλος 13 του VHF από τους ραδιοκανονισμούς. Το καλούμενο πλοίο μπορεί να υποδείξει έναν άλλο δίαυλο εργασίας, στον οποίο θα λάβουν χώρα οι περαιτέρω εκπομπές. Το καλούμενο πλοίο θα πρέπει να γνωστοποιήσει αποδοχή πριν την αλλαγή των διαύλων.

1.8.2. Η διαδικασία ακροάσεως, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1.2, θα πρέπει να ακολου-

θείται πριν αρχίσουν οι επικοινωνίες στον δίαυλο που επιλέχθηκε.

1.9 Επικοινωνίες κινδύνου.

- 1.9.1. Κλήσεις/μηνύματα κινδύνου έχουν απόλυτη προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων επικοινωνιών και όταν λαμβάνονται αυτές/ά, όλες οι άλλες εκπομπές θα πρέπει να σταματήσουν και θα πρέπει να τηρείται φυλακή ακροάσεως.
- 1.9.2. Κάθε σήμα/μήνυμα κινδύνου που λαμβάνεται, θα πρέπει να εγγράφεται στο Ημερολόγιο του πλοίου και να ενημερώνεται αμέσως ο πλοίαρχος.
- 1.9.3. Μόλις ληφθεί ένα μήνυμα κινδύνου από πλοίο που βρίσκεται στην περιοχή του συμβάντος, αμέσως αυτό πρέπει να γνωρίσει λήψη. Αν το πλοίο που θα λάβει τέτοιο μήνυμα δεν βρίσκεται στην περιοχή, αφήνει να περάσει ένα λογικό χρονικό διάστημα, πριν κάνει βεβαίωση λήψεως, ώστε να επιτραπεί σε άλλα σκάφη, πλησιέστερα στο κινδυνεύον πλοίο, να βεβαιώσουν εκείνα τη λήψη.

1.10. Κλήση.

- 1.10.1. Σύμφωνα με τους ραδιοκανονισμούς, ο δίαυλος 16 μπορεί να χρησιμοποιείται μόνο για κίνδυνο, επείγον και πολύ σύντομες επικοινωνίες ασφάλειας, και για κλήση με σκοπό να αποκατασταθούν άλλες επικοινωνίες, οι οποίες θα πρέπει να διεξάγονται σε έναν κατάλληλο δίαυλο εργασίας.
- 1.10.2. Οποτεδήποτε είναι δυνατόν, μία συχνότητα εργασίας θα πρέπει να χρησιμοποιείται για κλήση. Εάν μία συχνότητα εργασίας δεν είναι διαθέσιμη, μπορεί να χρησιμοποιείται ο δίαυλος 16 του VHF για κλήση, με την προϋπόθεση ότι δεν απασχολείται από κλήση/μήνυμα κινδύνου και επείγοντος.
- 1.10.3. Σε περίπτωση που υπάρχει δυσκολία στην αποκατάσταση επαφής με ένα πλοίο ή έναν παράκτιο σταθμό, αφήνουμε επαρκή χρόνο πριν να επαναλάβουμε την κλήση, δεν κάνουμε κατάληψη του διαύλου χωρίς λόγο και δοκιμάζεται άλλος δίαυλος.

1.11 Αλλαγή διαύλων.

Εάν οι επικοινωνίες σ' έναν δίαυλο δεν είναι ικανοποιητικές (π.χ. παράσιτα, παρεμβολές), ζητήστε αλλαγή διαύλου και αναμείνате επιβεβαίωση.

1.12 Συλλαβισμός.

Εάν καθίσταται αναγκαίο να εκφωνήσετε ένα-ένα τα γράμματα λέξεως ή λέξεων (π.χ. περιγραφικά ονόματα, διακριτικά κλήσεως, λέξεις που μπορούν να παρανοηθούν) χρησιμοποιήστε το διεθνές φωνητικό

αλφάβητο που περιέχεται στον Διεθνή Κώδικα Σημάτων του Πίνακα (INTERNATIONAL CODE OF SIGNALS), τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών (RADIO REGULATIONS) και τις τυποποιημένες ναυτικές φράσεις επικοινωνίας του IMO (Standard Marine Communication Phrases – SMCP).

1.13 Προσφώνηση (Addressing).

Οι λέξεις “ΕΓΩ” “Ι” και “ΕΣΥ” “ΥΟΥ” θα πρέπει να χρησιμοποιούνται με σύνεση και να δεικνύουν σε ποιους αναφέρονται.

Παράδειγμα.

“Σίσιπ, εδώ Πορτ Ραντάρ (παράκτιος σταθμός), Πορτ Ραντάρ έχετε πλοηγό; Πορτ Ραντάρ, εδώ πλοίο Σίσιπ, έχω πλοηγό”.

“Seaship, this is Port Radar, Port Radar, do you have a pilot? Port Radar, this is Seaship, I do have a Pilot”.

1.14 Τήρηση φυλακής ακροάσεως.

Κάθε πλοίο, κατά τη διάρκεια του πλου, απαιτείται να τηρεί συνεχή φυλακή ακροάσεως σύμφωνα με τον Κανονισμό περί ακροάσεως του Κεφαλαίου IV της SOLAS 1974, όπως αυτός τροποποιείται κάθε φορά και ισχύει. Τήρηση συνεχούς φυλακής ακροάσεως απαιτείται στον δίαυλο 70 του VHF DSC και επίσης, όπου είναι πρακτικά δυνατό, τήρηση συνεχούς ακροάσεως στον δίαυλο 16 του VHF.

2. Διαδικασίες επικοινωνίας με VHF.

- 2.1 Όταν καλείτε παράκτιο σταθμό ή σταθμό άλλου πλοίου, θα πρέπει να εκφωνείτε το όνομα αυτού του σταθμού μία (1) φορά [δύο (2) φορές αν θεωρείται αναγκαίο σε περιπτώσεις επιβαρυμένων ραδιοεπικοινωνιών] ακολουθούμενο από τη φράση THIS IS και το όνομα του πλοίου σας δύο (2) φορές, δηλώνοντας και τον δίαυλο που χρησιμοποιείτε.

Παράδειγμα.

“Πορτ Σίτι, εδώ Σίσταρ, Σίσταρ, στον δίαυλο 14”.

“Port City, this is Seastar, Seastar, on channel 14”.

2.2 Ανταλλαγή μηνυμάτων.

- 2.2.1. Όταν επικοινωνούμε με ένα πλοίο του οποίου δεν γνωρίζουμε το όνομα, αλλά μας είναι γνωστή η θέση του, αυτή η θέση μπορεί να χρησιμοποιηθεί. Στην περίπτωση αυτή, η κλήση απευθύνεται προς όλα τα πλοία.

Παράδειγμα.

“Προς όλα τα πλοία εδώ Παστόρια, Παστόρια. Ειδοποιείται το πλοίο που πλησιάζει τη σηματοδότη τέσσερα ότι διέρχομαι τον φανό Μπελίντα Μπανκ”.

“Hello all ships, this is Pastoria, Pastoria. Ship approaching number four buoy, I am passing Belinda Bank Light”.

2.2.2. Όταν ληφθεί ένα μήνυμα και απαιτείται μόνο γνωστοποίηση της λήψεως, απαντήστε “ελήφθη” (RECEIVED). Όταν ένα μήνυμα ληφθεί και απαιτείται γνωστοποίηση της ορθότητας του κειμένου, απαντήστε “ελήφθη, κατανοήθηκε” (RECEIVED, UNDERSTOOD) και εάν το θεωρείτε απαραίτητο, επαναλάβετε το μήνυμα.

Παράδειγμα.

Μήνυμα: “Η θέση πλευρίσεως θα είναι ελεύθερη στις 08.30”.

Message: “Your berth will be clear at 08.30 hours”.

Απάντηση: “Ελήφθη, κατανοήθηκε. Θέση πλευρίσεως ελεύθερη στις 08.30”.

Reply: “Received, understood. Berth clear at 08.30 hours”.

2.2.3. Όπου ενδείκνυται, θα πρέπει να στέλνεται το ακόλουθο μήνυμα: “Παρακαλώ χρησιμοποιήστε/θα χρησιμοποιήσω τις τυποποιημένες φράσεις ναυτικών επικοινωνιών του IMO”. “Please use/I will use the IMO Standard Marine Communication Phrases”. Όταν υπάρχουν δυσκολίες στην κατανόηση της γλώσσας, οι οποίες δεν μπορούν να ξεπεραστούν με τη χρήση των τυποποιημένων ναυτικών φράσεων επικοινωνίας του IMO, θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί ο Διεθνής Κώδικας Σημάτων. Στην περίπτωση αυτή, η λέξη “INTERCO” θα πρέπει να προηγείται των ομάδων του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων.

Παράδειγμα.

“Παρακαλώ χρησιμοποιήστε/θα χρησιμοποιήσω τον Διεθνή Κώδικα Σημάτων”.

“Please use/I will use the International Code of Signals”.

2.2.4. Όπου το μήνυμα περιέχει συστάσεις ή οδηγίες, η κύρια έννοια (ουσία) θα πρέπει να επαναλαμβάνεται στην απάντηση.

Παράδειγμα.

Μήνυμα: “Σας συμβουλεύω να περάσετε πρύμα από εμένα”.

Message: “Advise you pass astern of me”.

Απάντηση: “Θα περάσω πρύμα από εσάς”.

Reply: “I will pass astern of you”.

2.2.5. Εάν ένα μήνυμα δεν έχει ληφθεί σωστά, ζητήστε να επαναληφθεί λέγοντας τη φράση: “επαναλάβετε”, “say again”.

2.2.6. Εάν ένα μήνυμα ελήφθη αλλά δεν κατανοήθηκε, πείτε: “Μήνυμα δεν κατανοήθηκε” “Message not understood”.

2.2.7. Εάν είναι αναγκαίο να αλλάξετε σε διαφορετικό δίαυλο, πείτε: “Πηγαίνετε στον δίαυλο ...” “Change to channel ...” και περιμένετε για επιβεβαίωση πριν κάνετε την αλλαγή.

2.2.8. Κατά τη διάρκεια ανταλλαγής των μηνυμάτων ένα πλοίο θα πρέπει να επιζητά απάντηση χρησιμοποιώντας τη λέξη “έτοιμος” “over”.

2.2.9. Το τέλος της επικοινωνίας προσδιορίζεται με τη λέξη “τέλος”, “out”.

3. Τυποποιημένα μηνύματα.

3.1. Από τη στιγμή που οι περισσότερες επικοινωνίες από πλοίο προς ξηρά είναι ανταλλαγή πληροφοριών, συνιστάται η χρήση τυποποιημένων μηνυμάτων, τα οποία θα μειώνουν τον χρόνο εκπομπής.

3.2. Συνήθη τυποποιημένα μηνύματα δίνονται στις τυποποιημένες ναυτικές φράσεις επικοινωνίας του IMO (SMCP), οι οποίες θα πρέπει να χρησιμοποιούνται όποτε είναι δυνατόν.

Επιπρόσθετα των προηγούμενων παραδειγμάτων SMCP παρατίθενται και τα ακόλουθα:

A1

External communication phrases

Attention: The use of Standard Phrases in vessels' external communications does not in any way exempt from application of the radiotelephone procedures as set out in the ITU Radio Regulations.

A1/1 Distress traffic

The distress traffic controlling station/other sta-

A1

Φράσεις εξωτερικής επικοινωνίας

Προσοχή: Η χρήση των Τυποποιημένων Φράσεων στις εξωτερικές επικοινωνίες των πλοίων δεν εξαιρεί τη χρήση των κανόνων (διαδικασιών) ραδιοτηλεφωνίας, όπως αυτοί καθορίζονται στους Ραδιοκανονισμούς της Διεθνούς Τηλεπικοινωνιακής Ενώσεως.

A1/1 Ανταπόκριση κινδύνου

Ο σταθμός ελέγχου ανταποκρίσεων κινδύνου/άλ-

tions may impose radio silence on any interfering stations by using the term “Seelonce Mayday / Distress”, **unless the latter have messages about the distress.**

• **A1/1.1 Distress communications**

Note: A distress traffic always has to commence with stating the position of the vessel in distress as specified in “GENERAL 11 Positions /12 Bearings” if it is not included in the DSC distress alert.

• **A1/1.1.1 Fire, explosion**

- A1/1.1.1.1 I am / MV . . . on fire (- after explosion)
- A1/1.1.1.2 Where is the fire?
- A1/1.1.1.2.1 Fire is
 - ~ on deck
 - ~ in engine-room
 - ~ in hold(s)
 - ~ in superstructure / accommodation / . . .
- A1/1.1.1.3 Are dangerous goods on fire?
- A1/1.1.1.3.1 Yes, dangerous goods are on fire.
- A1/1.1.1.3.2 No, dangerous goods are not on fire.
- A1/1.1.1.4 Is there danger of explosion?
- A1/1.1.1.4.1 Yes, danger of explosion.
- A1/1.1.1.4.2 No danger of explosion.
- A1/1.1.1.5 I am / MV . . . not under command.
- A1/1.1.1.6 Is the fire under control?
- A1/1.1.1.6.1 Yes, fire is under control.
- A1/1.1.1.6.2 No, fire is not under control.
- A1/1.1.1.7 What kind of assistance is required?
- A1/1.1.1.7.1 I do not / MV . . . does not require assistance.
- A1/1.1.1.7.2 I require / MV . . . requires.
 - ~ fire-fighting assistance.
 - ~ breathing apparatus - smoke is toxic.
 - ~ foam extinguishers / CO₂ extinguishers.
 - ~ fire pumps.
 - ~ medical assistance / . . .
- A1/1.1.1.8 Report injured persons.
- A1/1.1.1.8.1 No persons injured.

λοιοι σταθμοί μπορεί να επιβάλει(ουν) σιγή σε οποιουσδήποτε παρεμβαλλόμενους σταθμούς χρησιμοποιώντας τον όρο “Seelonce Mayday / Distress”, **εκτός εάν αυτοί οι σταθμοί έχουν μηνύματα σχετικά με τον κίνδυνο.**

• **A1/1.1 Επικοινωνίες κινδύνου**

Σημείωση: Μία ανταπόκριση κινδύνου πρέπει πάντοτε να ξεκινά με τη δήλωση του στίγματος του πλοίου που κινδυνεύει όπως διευκρινίζεται στην ενότητα “ΓΕ-ΝΙΚΑ 11 Στίγματα / 12 Διοπεύσεις (Αντιστοιχίες)” εάν δεν περιλαμβάνεται στον συναγερμό κινδύνου με Ψηφιακή Επιλογική Κλήση.

• **A1/1.1.1 Πυρκαγιά, έκρηξη**

- A1/1.1.1.1 Έχω (πιάσει) / Το πλοίο . . . έχει (πιάσει) φωτιά (- μετά από έκρηξη).
- A1/1.1.1.2 Πού βρίσκεται η πυρκαγιά;
- A1/1.1.1.2.1 Η πυρκαγιά βρίσκεται
 - ~ στο κατάστρωμα.
 - ~ στο μηχανοστάσιο.
 - ~ στο(α) κύτος(η)/αμπάρι(α).
 - ~ στην υπερκατασκευή / στους χώρους ενδιαιτήσεως / . . .
- A1/1.1.1.3 Καίγονται επικίνδυνα φορτία;
- A1/1.1.1.3.1 Ναι, καίγονται επικίνδυνα φορτία.
- A1/1.1.1.3.2 Όχι, δεν καίγονται επικίνδυνα φορτία.
- A1/1.1.1.4 Υπάρχει κίνδυνος εκρήξεως;
- A1/1.1.1.4.1 Ναι, υπάρχει κίνδυνος εκρήξεως.
- A1/1.1.1.4.2 Όχι, δεν υπάρχει κίνδυνος εκρήξεως.
- A1/1.1.1.5 Είμαι / Το πλοίο . . . είναι ακυβέρνητος(ο).
- A1/1.1.1.6 Έχει τεθεί η πυρκαγιά υπό έλεγχο;
- A1/1.1.1.6.1 Ναι, η πυρκαγιά έχει τεθεί υπό έλεγχο.
- A1/1.1.1.6.2 Όχι, η πυρκαγιά δεν έχει τεθεί υπό έλεγχο.
- A1/1.1.1.7 Τι είδους βοήθεια απαιτείται;
- A1/1.1.1.7.1 Δεν χρειάζομαι / Το πλοίο . . . δεν χρειάζεται βοήθεια.
- A1/1.1.1.7.2 Χρειάζομαι / Το πλοίο . . . χρειάζεται
 - ~ πυροσβεστική βοήθεια.
 - ~ αναπνευστική συσκευή – ο καπνός είναι τοξικός.
 - ~ πυροσβεστήρες αφρού / διοξειδίου του άνθρακα.
 - ~ πυροσβεστικές αντλίες (αντλίες πυρκαγιάς).
 - ~ ιατρική βοήθεια / . . .
- A1/1.1.1.8 Αναφέρετε τραυματίες.
- A1/1.1.1.8.1 Δεν υπάρχει κανένας τραυματίας.

A1/1.1.1.8.2	Number of injured persons / casualties: . . .	A1/1.1.1.8.2	Αριθμός τραυματιών / θυμάτων: . . .
• A1/1.1.2	Flooding	• A1/1.1.2	Εισροή υδάτων (κατάκλυση)
A1/1.1.2.1	I am / MV . . . is flooding below waterline / in the engine-room / in the hold(s).	A1/1.1.2.1	Έχω / Το πλοίο . . . έχει εισροή υδάτων (κατάκλυση) κάτω από την ίσαλο γραμμή / στο μηχανοστάσιο / στο(α) κύτος(η) [αμπάρι(α)].
A1/1.1.2.2	I / MV . . . cannot control flooding.	A1/1.1.2.2	Δεν μπορώ / Το πλοίο . . . δεν μπορεί να ελέγξω(ει) την εισροή υδάτων (κατάκλυση).
A1/1.1.2.3	What kind of assistance is required?	A1/1.1.2.3	Τι είδους βοήθεια απαιτείται;
A1/1.1.2.3.1	I require / MV . . . requires pumps / divers / . . .	A1/1.1.2.3.1	Χρειάζομαι / Το πλοίο . . . χρειάζεται αντλίες / δύτες / . . .
A1/1.1.2.3.2	I will send pumps / divers / . . .	A1/1.1.2.3.2	Θα στείλω αντλίες / δύτες / . . .
A1/1.1.2.3.3	I cannot send pumps / divers / . . .	A1/1.1.2.3.3	Δεν μπορώ να στείλω αντλίες / δύτες / . . .
A1/1.1.2.4	I have / MV . . . has dangerous list to port side / starboard.	A1/1.1.2.4	Έχω / Το πλοίο . . . έχει επικίνδυνη κλίση προς την αριστερή / δεξιά πλευρά.
A1/1.1.2.5	I am / MV . . . in critical condition	A1/1.1.2.5	Είμαι / Το πλοίο . . . είναι σε κρίσιμη κατάσταση.
A1/1.1.2.6	Flooding is under control.	A1/1.1.2.6	Η εισροή υδάτων (κατάκλυση) έχει τεθεί υπό έλεγχο.
A1/1.1.2.7	I / MV . . . can proceed without assistance.	A1/1.1.2.7	Μπορώ / Το πλοίο . . . μπορεί να συνεχίσω(ει) χωρίς βοήθεια.
A1/1.1.2.8	I require / MV . . . requires escort / tug assistance / . . .	A1/1.1.2.8	Χρειάζομαι / Το πλοίο . . . χρειάζεται συνοδεία / βοήθεια ρυμουλκού(ών) / . . .
• A1/1.1.3	Collision	• A1/1.1.3	Σύγκρουση
A1/1.1.3.1	I have / MV . . . has collided. ~ with MV . . . ~ with unknown vessel / object / . . . ~ with . . . (name) light vessel. ~ with seamark . . . (charted name) ~ with iceberg / . . .	A1/1.1.3.1	Έχω συγκρουσθεί / Το πλοίο . . . έχει συγκρουσθεί ~ με το πλοίο . . . ~ με άγνωστο πλοίο / αντικείμενο / . . . ~ με το καραβοφάναρο . . . (όνομα). ~ με τον σημαντήρα . . . (χαρτογραφημένο όνομα). ~ με παγόβουνο / . . .
A1/1.1.3.2	Report damage.	A1/1.1.3.2	Αναφέρετε ζημιές.
A1/1.1.3.2.1	I have / MV . . . has damage above / below waterline.	A1/1.1.3.2.1	Έχω / Το πλοίο . . . έχει ζημιές πάνω / κάτω από την ίσαλο γραμμή.
A1/1.1.3.2.2	I am / MV . . . not under command.	A1/1.1.3.2.2	Είμαι / Το πλοίο . . . είναι ακυβέρνητο(s).
A1/1.1.3.2.3	I / MV . . . cannot establish damage.	A1/1.1.3.2.3	Δεν μπορώ / Το πλοίο . . . δεν μπορεί να εντοπίσω(ει) τις ζημιές.
A1/1.1.3.2.4	I / MV . . . cannot repair damage.	A1/1.1.3.2.4	Δεν μπορώ / Το πλοίο . . . δεν μπορεί να επισκευάσω(ει) τις ζημιές.
A1/1.1.3.2.5	I / MV . . . can only proceed at slow speed.	A1/1.1.3.2.5	Μπορώ / Το πλοίο . . . μπορεί να συνεχίσω(ει) μόνο με αργή ταχύτητα.
A1/1.1.3.3	What kind of assistance is required?	A1/1.1.3.3	Τι είδους βοήθεια απαιτείται;
A1/1.1.3.3.1	I require / MV . . . requires escort / tug assistance / . . .	A1/1.1.3.3.1	Χρειάζομαι / Το πλοίο . . . χρειάζεται συνοδεία / βοήθεια ρυμουλκού(ών) / . . .

- **A1/1.1.4 Grounding**
 - A1/1.1.4.1 I am / MV ... aground.
 - A1/1.1.4.2 I require / MV ... requires tug assistance / pumps / ...
 - A1/1.1.4.3 What part of your vessel is aground?
 - A1/1.1.4.3.1 Aground forward / amidships / aft / full length.
 - A1/1.1.4.3.2 I cannot establish which part is aground.
 - A1/1.1.4.4 Warning. Uncharted rocks in position ...
 - A1/1.1.4.5 Risk of grounding at low water.
 - A1/1.1.4.6 I / MV ... will jettison cargo to refloat.
 - A1/1.1.4.6.1 Warning! Do not jettison IMO class cargo!
 - A1/1.1.4.7 When do you / does MV ... expect to refloat?
 - A1/1.1.4.7.1 I expect / MV ... expects to refloat
 - ~ at ... hours UTC.
 - ~ when tide rises.
 - ~ when weather improves.
 - ~ when draught decreases.
 - ~ with tug assistance / ...
 - A1/1.1.4.8 Can you / can MV ... beach?
 - A1/1.1.4.8.1 I / MV ... can / will beach in position ...
 - A1/1.1.4.8.2 I / MV ... cannot beach.
- **A1/1.1.5 List - danger of capsizing**
 - A1/1.1.5.1 I have / MV ... has dangerous list to port / starboard.
 - A1/1.1.5.2 I / MV ... will
 - ~ transfer cargo / bunkers to stop listing.
 - ~ jettison cargo to stop listing.
 - A1/1.1.5.3 I am / MV ... in danger of capsizing (list increasing).
- **A1/1.1.6 Sinking**
 - A1/1.1.6.1 I am / MV ... sinking after collision / grounding / flooding / explosion / ...

- **A1/1.1.4 Προσάραξη**
 - A1/1.1.4.1 Έχω / Το πλοίο ... έχει προσαράξει.
 - A1/1.1.4.2 Χρειάζομαι / Το πλοίο ... χρειάζεται βοήθεια ρυμουλκού(ών) / αντίλεις / ...
 - A1/1.1.4.3 Ποιο τμήμα του πλοίου σας είναι προσαραγμένο;
 - A1/1.1.4.3.1 Έχω προσαράξει πλώρα / στο μέσο / πρύμα / καθ' όλο το μήκος.
 - A1/1.1.4.3.2 Δεν μπορώ να εντοπίσω ποιο τμήμα είναι προσαραγμένο.
 - A1/1.1.4.4 Προειδοποίηση. Αχαρτογράφητα βράχια σε στίγμα ...
 - A1/1.1.4.5 Κίνδυνος προσαράξεως κατά τη ρηχία.
 - A1/1.1.4.6 Θα εκβάλω / Το πλοίο ... θα εκβάλει φορτίο για να επαναπλεύσω(ει).
 - A1/1.1.4.6.1 Προειδοποίηση! Μην εκβάλλετε φορτίο κατηγορίας IMO!
 - A1/1.1.4.7 Πότε υπολογίζετε / υπολογίζει το πλοίο ... να επαναπλεύσετε(ει);
 - A1/1.1.4.7.1 Υπολογίζω / Το πλοίο ... υπολογίζει να επαναπλεύσω(ει)
 - ~ την ... ώρα UTC.
 - ~ όταν ανέβει η παλίρροια.
 - ~ όταν βελτιωθεί ο καιρός.
 - ~ όταν μειωθεί το βύθισμά μου.
 - ~ με βοήθεια ρυμουλκού(ών) / ...
 - A1/1.1.4.8 Μπορείτε / Μπορεί το πλοίο ... να προσαράξετε(ει) (εκούσια);
 - A1/1.1.4.8.1 Μπορώ να / θα προσαράξω / Το πλοίο ... μπορεί να/θα προσαράξει σε στίγμα ...
 - A1/1.1.4.8.2 Δεν μπορώ / Το πλοίο ... δεν μπορεί να προσαράξω(ει).
- **A1/1.1.5 Κλίση – κίνδυνος ανατροπής**
 - A1/1.1.5.1 Έχω / Το πλοίο ... έχει επικίνδυνη κλίση προς την αριστερή / δεξιά πλευρά.
 - A1/1.1.5.2 Θα / Το πλοίο ... θα
 - ~ μεταφέρω(ει) / μεταγγίσω(ει) φορτίο / καύσιμα για να σταματήσω(ει) την κλίση.
 - ~ εκβάλω(ει) φορτίο για να σταματήσω(ει) την κλίση.
 - A1/1.1.5.3 Κινδυνεύω / Το πλοίο ... κινδυνεύει να ανατραπώ(εί) (η κλίση αυξάνεται).
- **A1/1.1.6 Βύθιση**
 - A1/1.1.6.1 Βυθίζομαι / Το πλοίο ... βυθίζεται μετά από σύγκρουση / προσάραξη / εισροή υδάτων / έκρηξη / ...

A1/1.1.6.2	I require/ MV . . . requires assistance.	A1/1.1.6.2	Χρειάζομαι / Το πλοίο . . . χρειάζεται βοήθεια.
A1/1.1.6.3	I am / MV . . . proceeding to your assistance.	A1/1.1.6.3	Πλέω (κατευθύνομαι) Το πλοίο . . . πλέει (κατευθύνεται) προς βοήθειά σας.
A1/1.1.6.4	ETA at distress position within . . . hours / at . . . hours UTC.	A1/1.1.6.4	Εκτιμώμενη ώρα αφίξεως στο στίγμα κινδύνου εντός . . . ωρών / την . . . ώρα UTC.
• A1/1.1.7	Disabled and adrift	• A1/1.1.7	Πλοίο ανίκανο να εκτελέσει χειρισμούς και παρασυρόμενο
A1/1.1.7.1	I am / MV . . . ~ not under command . ~ adrift. ~ drifting at . . . knots to . . . (<i>cardinal/half cardinal points</i>). ~ drifting into danger.	A1/1.1.7.1	Εγώ / Το πλοίο . . . ~ είμαι (είναι) ακυβέρνητο(s). ~ είμαι (είναι) παρασυρόμενο(s). ~ παρασύρομαι(εται) με . . . κόμβους προς . . . (<i>βασικά/ενδιάμεσα σημεία ορίζοντα</i>). ~ παρασύρομαι(εται) προς κίνδυνο.
A1/1.1.7.2	I require / MV . . . requires tug assistance.	A1/1.1.7.2	Χρειάζομαι / Το πλοίο . . . χρειάζεται βοήθεια ρυμουλκού(ών).
• A1/1.1.8	Armed attack/piracy	• A1/1.1.8	Ένοπλη επίθεση/πειρατεία
A1/1.1.8.1	I am / MV . . . under attack by pirates.	A1/1.1.8.1	Λέχομαι / Το πλοίο . . . δέχεται επίθεση από πειρατές.
A1/1.1.8.1.1	I / MV . . . was under attack by pirates.	A1/1.1.8.1.1	Δέχθηκα / Το πλοίο . . . δέχθηκε επίθεση από πειρατές.
A1/1.1.8.2	I require / MV . . . requires assistance.	A1/1.1.8.2	Χρειάζομαι / Το πλοίο . . . χρειάζεται βοήθεια.
A1/1.1.8.3	What kind of assistance is required?	A1/1.1.8.3	Τι είδους βοήθεια απαιτείται;
A1/1.1.8.3.1	I require / MV . . . requires ~ medical assistance. ~ navigational assistance. ~ military assistance. ~ tug assistance. ~ escort / . . .	A1/1.1.8.3.1	Χρειάζομαι / Το πλοίο . . . χρειάζεται ~ ιατρική βοήθεια. ~ ναυτιλιακή βοήθεια. ~ στρατιωτική βοήθεια. ~ βοήθεια ρυμουλκού(ών). ~ συνοδεία/. . .
A1/1.1.8.4	Report damage.	A1/1.1.8.4	Αναφέρετε ζημιές.
A1/1.1.8.4.1	I have / MV . . . has ~ no damage. ~ damage to navigational equipment / . . .	A1/1.1.8.4.1	Εγώ / Το πλοίο . . . ~ δεν έχω(ει) ζημιές. ~ έχω(ει) ζημιές στον ναυτιλιακό εξοπλισμό . . .
A1/1.1.8.4.2	I am / MV . . . not under command.	A1/1.1.8.4.2	Είμαι / Το πλοίο . . . είναι ακυβέρνητος(ο).
A1/1.1.8.5	Can you / can MV . . . proceed?	A1/1.1.8.5	Μπορείτε / Μπορεί το πλοίο . . . να συνεχίσετε(ει);
A1/1.1.8.5.1	Yes, I / MV . . . can proceed.	A1/1.1.8.5.1	Ναι, μπορώ / το πλοίο . . . μπορεί να συνεχίσω(ει).
A1/1.1.8.5.2	No, I / MV . . . cannot proceed.	A1/1.1.8.5.2	Όχι, δεν μπορώ / το πλοίο . . . δεν μπορεί να συνεχίσω(ει).
• A1/1.1.9	Undesignated distress	• A1/1.1.9	Απροσδιόριστος κίνδυνος
A1/1.1.9.1	I have / MV . . . has problems with cargo / engine(s) / navigation / . . .	A1/1.1.9.1	Έχω / Το πλοίο . . . έχει προβλήματα με το φορτίο / τη (τις) μηχανή(ές) / τη ναυσιπλοΐα / . . .

A1/1.1.9.2 I require / MV ... requires ...

• **A1/1.1.10 Abandoning vessel**

A1/1.1.10.1 I / crew of MV ... must abandon vessel . . . after explosion / collision / grounding / flooding / piracy / armed attack / ...

• **A1/1.1.11 Person overboard**

A1/1.1.11.1 I have / MV ... has lost person(s) overboard in position ...

A1/1.1.11.2 Assist with search in vicinity of position ...

A1/1.1.11.3 All vessels in vicinity of position ... keep sharp look-out and report to . . .

A1/1.1.11.4 I am / MV ... is proceeding for assistance. ETA at ... hours UTC / within ... hours.

A1/1.1.11.5 Search in vicinity of position ...

A1/1.1.11.5.1 I am / MV ... is searching in vicinity of position ...

A1/1.1.11.6 Aircraft ETA at ... hours UTC / within ... hours to assist in search.

A1/1.1.11.7 Can you continue search?

A1/1.1.11.7.1 Yes, I can continue search.

A1/1.1.11.7.2 No, I cannot continue search.

A1/1.1.11.8 Stop search.

A1/1.1.11.8.1 Return to ...

A1/1.1.11.8.2 Proceed with your voyage.

A1/1.1.11.9 What is the result of search?

A1/1.1.11.9.1 The result of search is negative.

A1/1.1.11.10 I / MV ... located / picked up person(s) in position ...

A1/1.1.11.11 Person picked up is crew member / passenger of MV ...

A1/1.1.11.12 What is condition of person(s)?

A1/1.1.11.12.1 Condition of person(s) bad / good.

A1/1.1.11.12.2 Person(s) dead.

A1/1.1.9.2 Χρειάζομαι / Το πλοίο ... χρειάζεται ...

• **A1/1.1.10 Εγκατάλειψη πλοίου**

A1/1.1.10.1 Πρέπει / Το πλήρωμα του πλοίου . . . πρέπει να εγκαταλείψω(ουν) το πλοίο . . . μετά από έκρηξη / σύγκρουση / προσάραξη / εισροή υδάτων (κατάκλυση) / πειρατεία / ένοπλη επίθεση / ...

• **A1/1.1.11 Άνθρωπος στη θάλασσα**

A1/1.1.11.1 Έχω / Το πλοίο . . . έχει χάσει άνθρωπο(ους) στη θάλασσα σε στίγμα . . .

A1/1.1.11.2 Βοηθήστε στην έρευνα στην περιοχή του στίγματος . . .

A1/1.1.11.3 Όλα τα πλοία στην περιοχή του στίγματος . . . τηρείτε προσεκτική επιτήρηση και αναφέρετε στον . . .

A1/1.1.11.4 Πλέω (κατευθύνομαι) / Το πλοίο . . . πλέει (κατευθύνεται) για βοήθεια. Εκτιμώμενη ώρα αφίξεως . . . ώρα UTC / εντός . . . ωρών.

A1/1.1.11.5 Ερευνήστε στην περιοχή του στίγματος . . .

A1/1.1.11.5.1 Ερευνώ / Το πλοίο . . . ερευνά στην περιοχή του στίγματος . . .

A1/1.1.11.6 Εκτιμώμενη ώρα αφίξεως αεροσκάφους . . . ώρα UTC / εντός . . . ωρών για να βοηθήσει στην έρευνα.

A1/1.1.11.7 Μπορείτε να συνεχίσετε την έρευνα;

A1/1.1.11.7.1 Ναι, μπορώ να συνεχίσω την έρευνα.

A1/1.1.11.7.2 Όχι, δεν μπορώ να συνεχίσω την έρευνα.

A1/1.1.11.8 Σταματήστε την έρευνα.

A1/1.1.11.8.1 Επιστρέψτε σε . . .

A1/1.1.11.8.2 Συνεχίστε το ταξίδι σας.

A1/1.1.11.9 Ποιο είναι το αποτέλεσμα της έρευνας;

A1/1.1.11.9.1 Το αποτέλεσμα της έρευνας είναι αρνητικό.

A1/1.1.11.10 Εντόπισα / Περισυνέλεξα / Το πλοίο . . . εντόπισε / περισυνέλεξε άτομο(α) σε στίγμα . . .

A1/1.1.11.11 Το άτομο που περισυνελέγη είναι μέλος του πληρώματος / επιβάτης του πλοίου . . .

A1/1.1.11.12 Ποια είναι η κατάσταση του(των) ατόμου(ων);

A1/1.1.11.12.1 Η κατάσταση του ατόμου(ων) είναι κακή / καλή.

A1/1.1.11.12.2 Το(τα) άτομο(α) είναι νεκρό(ά).

External communication phrases

Standard GMDSS messages

For further details, see ITU *Manual for use by the Maritime Mobile and Maritime Mobile Satellite Services*, Geneva

1 Standard distress message

1.1 Structure

Upon receipt of a DSC Distress Alert acknowledgement, the vessel in distress should commence the distress traffic on one of the international distress traffic frequencies such as VHF channel 16 or frequency 2182 kHz (if not automatically controlled) as follows:

MAYDAY

THIS IS

- the 9-digit Maritime Mobile Service Identity code (MMSI) plus name/call sign or other identification of the vessel calling,
- the position of the vessel,
- the nature of distress,
- the assistance required,
- any other information which might facilitate rescue.

1.2 Example

MAYDAY

- THIS IS TWO-ONE-ONE-TWO-THREE-NINE-SIX-EIGHT-ZERO MOTOR VESSEL "BIRTE" CALL SIGN DELTA ALPHA MIKE KILO
- POSITION SIX TWO DEGREES ONE ONE DECIMAL EIGHT MINUTES NORTH ZERO ZERO SEVEN DEGREES FOUR FOUR MINUTES EAST
- I AM ON FIRE AFTER EXPLOSION
- I REQUIRE FIRE-FIGHTING ASSISTANCE
- SMOKE NOT TOXIC OVER

2 Standard urgency message

2.1 Structure

After the transmission of a DSC urgency call, switch the transmitter to VHF channel 16 or frequency 2182 kHz (if not automatically controlled) and commence the urgency traffic as follows:

PAN PAN (*repeated three times*)

Φράσεις εξωτερικής επικοινωνίας

Τυποποιημένα μηνύματα GMDSS

Για επιπλέον λεπτομέρειες, δείτε το *Εγχειρίδιο της Διεθνούς Τηλεπικοινωνιακής Ενώσεως (ITU)* για χρήση από τις Ναυτιλιακές και Ναυτικές Κινητές Δορυφορικές Υπηρεσίες, Γενεύη.

1 Τυποποιημένο μήνυμα κινδύνου

1.1 Δομή

Μόλις λάβει βεβαίωση λήψεως συναγερμού κινδύνου με Ψηφιακή Επιλογική Κλήση, το πλοίο που κινδυνεύει θα πρέπει να αρχίσει την ανταπόκριση κινδύνου σε μία από τις διεθνείς συχνότητες ανταποκρίσεων κινδύνου, όπως είναι το κανάλι 16 του VHF ή η συχνότητα 2182 kHz (εάν δεν λειτουργούν αυτόματα) ως εξής:

MAYDAY

ΕΔΩ

- ο εννεαψήφιος Κωδικός Αναγνώρισης της Ναυτικής Κινητής Υπηρεσίας (MMSI) συν το όνομα/διακριτικό κλήσεως ή άλλη ταυτότητα του καλούντος πλοίου,
- το στίγμα του πλοίου,
- η φύση του κινδύνου,
- η βοήθεια που απαιτείται,
- οποιαδήποτε άλλη πληροφορία που θα μπορούσε να διευκολύνει τη διάσωση.

1.2 Παράδειγμα

MAYDAY

- ΕΔΩ ΔΥΟ – ΕΝΑ – ΕΝΑ – ΔΥΟ – ΤΡΙΑ – ΕΝΝΕΑ – ΕΞΙ – ΟΚΤΩ – ΜΗΔΕΝ ΠΛΟΙΟ "BIRTE" ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΛΗΣΕΩΣ ΔΕΛΤΑ ΑΛΦΑ ΜΑΪΚ ΚΙΛΟ
- ΣΤΙΓΜΑ ΕΞΙ ΔΥΟ ΜΟΙΡΕΣ ΕΝΑ ΕΝΑ ΚΟΜΜΑ ΟΚΤΩ ΛΕΠΤΑ ΒΟΡΕΙΟ ΜΗΔΕΝ ΜΗΔΕΝ ΕΠΤΑ ΜΟΙΡΕΣ ΤΕΣΣΕΡΑ ΤΕΣΣΕΡΑ ΛΕΠΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ
- ΕΧΩ ΠΙΑΣΕΙ ΦΩΤΙΑ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΚΡΗΞΗ
- ΧΡΕΙΑΖΟΜΑΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ
- Ο ΚΑΠΝΟΣ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΤΟΞΙΚΟΣ
- ΤΕΛΟΣ

2 Τυποποιημένο μήνυμα επείγοντος

2.1 Δομή

Μετά την εκπομπή επείγουσας κλήσεως με Ψηφιακή Επιλογική Κλήση, μεταθέστε τον πομπό στο κανάλι 16 του VHF ή στη συχνότητα 2182 kHz (εάν δεν λειτουργούν αυτόματα) και αρχίστε την ανταπόκριση επείγοντος ως εξής:

PAN PAN (*επαναλαμβανόμενο τρεις φορές*)

ALL STATIONS (*repeated three times*)
THIS IS

- the 9-digit MMSI of the vessel plus name / call sign or other identification,
- the position of the vessel,
- the text of the urgency message.

2.2 Example

PAN PAN PAN PAN PAN PAN
ALL STATIONS ALL STATIONS ALL STATIONS
– THIS IS TWO-ONE-ONE-TWO-THREE-NINE-SIX-EIGHT-ZERO MOTOR VESSEL “BIRTE” CALL SIGN DELTA ALPHA MIKE KILO
– POSITION SIX TWO DEGREES ONE ONE DECIMAL EIGHT MINUTES NORTH ZERO ZERO SEVEN DEGREES FOUR FOUR MINUTES EAST
– I HAVE PROBLEMS WITH ENGINES
– I REQUIRE TUG ASSISTANCE OUT

3 Standard safety message

3.1 Structure

After the transmission of a DSC safety call, switch the transmitter to VHF channel 16 or frequency 2182 kHz (if not automatically controlled) and transmit the safety message as follows:

SÉCURITÉ (*repeated three times*)

ALL STATIONS (or all ships in a specific geographical area, or to a specific station) (*repeated three times*)

THIS IS

- the 9-digit MMSI of the vessel plus name / call sign or other identification,
- the text of the safety message.

3.2 Example

SÉCURITÉ SÉCURITÉ SÉCURITÉ
ALL SHIPS ALL SHIPS ALL SHIPS IN AREA PETER REEF
– THIS IS TWO-ONE-ONE-TWO-THREE-NINE-SIX-EIGHT-ZERO MOTOR VESSEL “BIRTE” CALL SIGN DELTA ALPHA MIKE KILO
– DANGEROUS WRECK LOCATED IN POSITION TWO NAUTICAL MILES SOUTH OF PETER REEF OVER

ΟΛΟΙ ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ (*επαναλαμβανόμενο τρεις φορές*)

ΕΔΩ

- ο εννεαψήφιος Κωδικός Αναγνώρισης της Ναυτικής Κινητής Υπηρεσίας (MMSI) συν το όνομα / διακριτικό κλήσεως ή άλλη ταυτότητα,
- το στίγμα του πλοίου,
- το κείμενο του μηνύματος επείγοντος.

2.2 Παράδειγμα

PAN PAN PAN PAN PAN PAN
ΟΛΟΙ ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΟΛΟΙ ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΟΛΟΙ ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ
– ΕΔΩ ΔΥΟ – ΕΝΑ – ΕΝΑ – ΔΥΟ – ΤΡΙΑ – ΕΝΝΕΑ – ΕΞΙ – ΟΚΤΩ – ΜΗΔΕΝ ΠΛΟΙΟ “BIRTE” ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΛΗΣΕΩΣ ΔΕΛΤΑ ΑΛΦΑ ΜΑΪΚ ΚΙΛΟ
– ΣΤΙΓΜΑ ΕΞΙ ΔΥΟ ΜΟΙΡΕΣ ΕΝΑ ΕΝΑ ΚΟΜΜΑ ΟΚΤΩ ΛΕΠΤΑ ΒΟΡΕΙΟ ΜΗΔΕΝ ΜΗΔΕΝ ΕΠΤΑ ΜΟΙΡΕΣ ΤΕΣΣΕΡΑ ΤΕΣΣΕΡΑ ΛΕΠΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ
– ΕΧΩ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΜΕ ΤΙΣ ΜΗΧΑΝΕΣ
– ΧΡΕΙΑΖΟΜΑΙ ΒΟΗΘΕΙΑ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΤΕΛΟΣ

3 Τυποποιημένο μήνυμα ασφάλειας

3.1 Δομή

Μετά την εκπομπή κλήσεως ασφάλειας με Ψηφιακή Επιλογική Κλήση, μεταθέστε τον πομπό στο κανάλι 16 του VHF ή στη συχνότητα 2182 kHz (εάν δεν λειτουργούν αυτόματα) και εκπέμψτε το μήνυμα ασφαλείας ως εξής:

SÉCURITÉ (*επαναλαμβανόμενο τρεις φορές*)

ΟΛΟΙ ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ (ή όλα τα πλοία σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή ή προς έναν συγκεκριμένο σταθμό) (*επαναλαμβανόμενο τρεις φορές*)

ΕΔΩ

- ο εννεαψήφιος Κωδικός Αναγνώρισης της Ναυτικής Κινητής Υπηρεσίας (MMSI) συν το όνομα / διακριτικό κλήσεως ή άλλη ταυτότητα,
- το κείμενο του μηνύματος ασφαλείας.

3.2 Παράδειγμα

SÉCURITÉ SÉCURITÉ SÉCURITÉ
ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΥΦΑΛΟΥ ΠΗΤΕΡ
– ΕΔΩ ΔΥΟ – ΕΝΑ – ΕΝΑ – ΔΥΟ – ΤΡΙΑ – ΕΝΝΕΑ – ΕΞΙ – ΟΚΤΩ – ΜΗΔΕΝ ΠΛΟΙΟ “BIRTE” ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΛΗΣΕΩΣ ΔΕΛΤΑ ΑΛΦΑ ΜΑΪΚ ΚΙΛΟ
– ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΕΝΤΟΠΙΣΤΗΚΕ ΣΕ ΣΤΙΓΜΑ ΔΥΟ ΝΑΥΤΙΚΑ ΜΙΛΙΑ ΝΟΤΙΑ ΤΟΥ ΥΦΑΛΟΥ ΠΗΤΕΡ ΤΕΛΟΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών.

Υπόχρεα να τηρούν Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών είναι όλα τα πλοία που έχουν εγκατεστημένο εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνιών GMDSS.

Τύπος και εκτύπωση του Ημερολογίου.

Το Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών, ο τύπος του οποίου καθορίζεται παρακάτω, εκδίδεται από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) και αποτελεί διατιμμημένο έντυπο αυτού.

1) Μορφή του Ημερολογίου.

Το Ημερολόγιο είναι βιβλιοδετημένο έτσι, ώστε να αντέχει σε μακροχρόνια χρήση και φέρει εξώφυλλο από σκληρό χαρτόνι, επενδυμένο με πλαστικό ή άλλο ανάλογο υλικό χρώματος πορτοκαλί.

2) Αριθμός φύλλων.

Το Ημερολόγιο περιέχει:

- α) Εσώφυλλο.
- β) Φύλλο στοιχείων πλοίου, πλοιοκτίτη και χειριστών.
- γ) Εκατό (100) φύλλα αριθμημένα ανά σελίδα με αύξοντα αριθμό 1 μέχρι τη σελίδα με αύξοντα αριθμό 200 για την καταχώριση των ανταποκρίσεων και λοιπών στοιχείων.
- δ) Φύλλο θεωρήσεως.

3) Μόνιμες εγγραφές.

Στις μόνιμες εγγραφές του Ημερολογίου:

- α) Το εξώφυλλο και το εσώφυλλο φέρουν την εγγραφή «ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ» στην ελληνική γλώσσα και «RADIOCOMMUNICATIONS LOG» στην αγγλική.
- β) Το φύλλο στοιχείων φέρει εγγραφές και είναι γραμμογραφημένο όπως παρουσιάζεται στο σχήμα Π.2.1.
- γ) Οι 200 σελίδες που προορίζονται για την καταχώριση των ανταποκρίσεων και λοιπών στοιχείων είναι γραμμογραφημένες και φέρουν εγγραφές.
- δ) Το φύλλο θεωρήσεως φέρει στο μέσο την ακόλουθη εγγραφή που συμπληρώνεται, υπογράφεται και σφραγίζεται από τον Κλάδο Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων (ΚΕΕΠ) ή τη Λιμενική ή την Προξενική Αρχή πριν από την έναρξη τήρησης του Ημερολογίου:

ΘΕΩΡΗΣΗ

Το Ημερολόγιο αυτό που φυλλομετρήθηκε, μονογραφήθηκε και σφραγίσθηκε σε κάθε φύλλο, έχει... φύλλα και θα χρησιμοποιηθεί ως Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών στο πλοίο
 Νηολογίου Αριθ. ΔΔΣ
 ΔΣΠ

..... (Τόπος-Ημερομηνία)

.....(Υπογραφή-Σφραγίδα Αρχής)

Το Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών, που όπως προαναφέραμε, εκδίδεται από το Ν.Α.Τ., τηρείται ως ακολούθως:

- α) Τηρείται από τους υπεύθυνους χειριστές της υπηρεσίας ραδιοεπικοινωνιών.
- β) Σφραγίζεται και μονογράφεται κατά φύλλο από τον ΚΕΕΠ ή τη Λιμενική ή την Προξενική Αρχή.
- γ) Οι εγγραφές στο Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών πρέπει να γίνονται με μελάνι και να είναι σαφείς και ευανάγνωστες.
- δ) Απαγορεύονται οι διαγραφές, παραγραφές και αποξέσεις. Τυχόν λανθασμένες εγγραφές υπογραμμίζονται και σημειώνεται ότι διαγράφονται προσδιοριζομένου στη σχετική σημείωση και του αριθμού των λέξεων.
- ε) Το ΔΔΣ, ο ΔΣΠ και οι συντμήσεις του ΔΚΡ πρέπει να καταχωρίζονται με κεφαλαία γράμματα.

4) Λεπτομέρειες των καθημερινών εγγραφών του ημερολογίου.

Στο Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών, που φυλάσσεται στον χώρο διεξαγωγής των ραδιοεπικοινωνιών, καταχωρίζονται, εκτός από την περίληψη, την ημερομηνία και την ώρα του συμβάντος, ανταποκρίσεις που έχουν σχέση:

- α) Με περιστατικά κινδύνου, επείγοντος και ασφάλειας, που λαμβάνονται από τις συσκευές ραδιοεπικοινωνιών του πλοίου ή που αφορούν άμεσα στο πλοίο.
- β) Με την υπηρεσία ραδιοεπικοινωνιών και παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας γενικότερα.
- γ) Με τη λειτουργική κατάσταση και τυχόν βλάβες του ραδιοεξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών τροφοδοτήσεως ραδιοεξοπλισμού, με τα λειτουργικά προβλήματα που διαπιστώνονται κατά τη διεξαγωγή της υπηρεσίας ραδιοεπικοινωνιών, καθώς και με τις ενέργειες αποκαταστάσεως της λειτουργίας των συσκευών ραδιοεπικοινωνιών και των περιφερειακών τους μονάδων.

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ RADIOCOMMUNICATIONS LOG			
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ – SHIP'S PARTICULARS			
Όνομα πλοίου: Ship's Name:			
Λιμένας και Αριθμ. Μηολογίου: Port and No of Registry:			
Δ.Δ.Σ. και / ή Δ.Σ.Π.: Call Sign and / or M.M.S.I.:			
Ολική χωρητικότητα (G.T.) και / ή Ολική χωρητικότητα σε κόρους (G.R.T.):			
Είδος πλοίου: Type of Ship:			
Θαλάσσιες περιοχές λειτουργίας: Sea Areas of Operation:			
Κωδικός Εκκαθαρίστριας Εταιρείας: Accounting Authority I.D. Code:			
Ημερομηνία Έναρξης Τήρησης Ημερολογίου: Date Log – keeping Started:			
Ημερομηνία Λήξης Τήρησης Ημερολογίου: Date Log – keeping Ended:			
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ RADIOCOMMUNICATIONS OPERATORS			
Ονοματεπώνυμο	Είδος και Αριθμός Πτυχίου Χειριστού	Ημερομηνία Ναυτολόγησης	Ημερομηνία Απόλυσης
Name	Operator's Licence Category and No	Date Signed On	Date Signed Off

Σχ. Π.2.1

Φύλλο στοιχείων του Ημερολογίου Ραδιοεπικοινωνιών.

5) Λεπτομέρειες όλων των υπολοίπων περιοδικών εγγραφών που περιλαμβάνουν τα αποτελέσματα δοκιμών του εξοπλισμού, όπως απαιτείται από τον ΔΚΡ.

Στο Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών καταχωρίζονται οι περιοδικές δοκιμές λειτουργίας των συσκευών ραδιοεπικοινωνιών του πλοίου, καθώς επίσης και στοιχεία που έχουν σχέση:

α) Με το **πλοίο**, όπως: το όνομα του πλοίου, ΔΣΠ, ΔΔΣ, ο αριθμός και ο λιμένας ημερολογίου, η ολική χωρητικότητα, ο τύπος του πλοίου, οι θαλάσσιες περιοχές

πλόων, οι μέθοδοι που έχουν επιλεγεί για τη συντήρηση των ραδιοεγκαταστάσεων, η επωνυμία της πλοιοκλήτριας εταιρείας.

β) Με το **προσωπικό ραδιοεπικοινωνιών**, όπως: το ονοματεπώνυμο του χειριστή, η ημερομηνία ναυτολόγησής χειριστών, ο αριθμός και ο τύπος των πτυχίων χειριστή ραδιοεπικοινωνιών, το ονοματεπώνυμο του υπεύθυνου για τη διεξαγωγή των επικοινωνιών κινδύνου.

γ) Με τη **θέση του πλοίου** (καταχωρίζεται τουλάχιστον μία φορά την ημέρα).

Κατά την αλλαγή του υπεύθυνου χειριστή ραδιοεπικοινωνιών καταχωρίζεται στο Ημερολόγιο εγγραφή περί της παραδόσεως-παραλαβής του σταθμού ραδιοεπικοινωνιών, στην οποία αναφέρονται με λεπτομέρεια η κατάσταση των συσκευών, η ύπαρξη ή όχι ανταλλακτικών και τυχόν παρατηρήσεις του παραδίδοντος και παραλαμβάνοντος, οι οποίοι και υπογράφουν την εγγραφή.

Ανάλογη εγγραφή καταχωρίζεται επίσης και στις περιπτώσεις αναπληρώσεως του υπεύθυνου χειριστή ραδιοεπικοινωνιών ή αναλήψεως καθηκόντων υπεύθυνου χειριστή ραδιοεπικοινωνιών χωρίς να υπάρχει παραδίδων.

Το Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών θεωρείται από τον πλοίαρχο ως εξής:

α) Κάθε 15 ημέρες, όταν το πλοίο εκτελεί πλόες μεταξύ λιμένων εσωτερικού ή λιμένων εσωτερικού και εξωτερικού διάρκειας μικρότερης των 15 ημερών.

β) Κάθε μήνα, όταν το πλοίο εκτελεί πλόες μεταξύ λιμένων εξωτερικού.

Το Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών προσκομίζεται για θεώρηση στην Ελληνική Λιμενική ή Προξενική Αρχή του λιμένα κατάπλου του πλοίου, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Το Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών προσκομίζεται επίσης για θεώρηση στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) Στην περίπτωση που υπάρχουν σε εκκρεμότητα τεχνικής φύσεως ανωμαλίες στις συσκευές ραδιοεπικοινωνιών του πλοίου, οι οποίες επηρεάζουν την απόδοσή τους, η Λιμενική ή η Προξενική Αρχή ενημερώνει τον ΚΕΕΠ του ΥΝΑΝΠ¹ για παροχή οδηγιών ανεξάρτητα από τις υποχρεώσεις πλοίαρχου και λοιπών προσώπων όπως ορίζει ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), και

β) όταν αντικαθίσταται ο πλοίαρχος ή ο υπεύθυνος χειριστής ραδιοεπικοινωνιών του πλοίου.

Τέλος, το Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών ενός πλοίου:

α) Ελέγχεται από τους εντεταλμένους επιθεωρητές ραδιοεγκαταστάσεων των πλοίων των αρμοδίων Αρχών.

β) Κατά την επιθεώρηση του σταθμού ραδιοεπικοινωνιών καταχωρίζεται σχετική εγγραφή σ' αυτό από τον επιθεωρητή που τη διενήργησε.

γ) Εάν η επιθεώρηση διενεργήθηκε στο εξωτερικό, η εγγραφή μπορεί να γίνει στην Αγγλική.

δ) Μετά τη συμπλήρωσή του, υπογράφεται από τους χειριστές του, θεωρείται από τον Πλοίαρχο και φυλάσσεται στο αρχείο του πλοίου.

ε) Σε περίπτωση μετονομασίας του πλοίου, το Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών αντικαθίσταται με νέο και το παλαιό κλείνεται και φυλάσσεται στο αρχείο του πλοίου, και

στ) σε περίπτωση αλλαγής της σημαίας του πλοίου, παραδίδεται για φύλαξη στον πλοιοκτήτη.

Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών GMDSS

Ημερομηνία και Ώρα U.T.C.	Δ.Δ.Σ. ή Δ.Σ.Π. Σταθμού Λήψης	Δ.Δ.Σ. ή Δ.Σ.Π. Σταθμού Εκπομπής	Περιγραφή Ανταπόκρισης	Συχνότητα Ανταπόκρισης
Date and Time U.T.C.	Call Sign or M.M.S.I. Number Receiving Station	Call Sign or M.M.S.I. Number Transmitting Station	Traffic Particulars	Frequency

.....

.....

¹ Με το Π.Δ. 70/2015 (ΦΕΚ 114 Α) έγινε ανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και μετονομασία του σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Βιβλία και έντυπα Τηλεπικοινωνιακού Σταθμού Πλοίου.

Στον σταθμό ραδιοεπικοινωνιών του πλοίου πρέπει να υπάρχουν τα ακόλουθα έγγραφα, βιβλία και έντυπα ανάλογα και με τις θαλάσσιες περιοχές ταξιδιών του πλοίου:

1) Η άδεια εγκαταστάσεως και λειτουργίας σταθμού τηλεπικοινωνιών.

2) Το κατά περίπτωση ισχύον πιστοποιητικό αξιοπλοΐας του πλοίου.

3) Τα κατά περίπτωση ανάλογα με τις περιοχές πλόων πιστοποιητικά χειριστών του σταθμού ραδιοεπικοινωνιών του πλοίου.

4) Το Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών.

5) Κατάλογος παρακτίων σταθμών και παρακτίων επιγείων σταθμών, με τους οποίους είναι πιθανό να επικοινωνήσει το πλοίο. Επίσης, κατάλογο παρακτίων σταθμών και παρακτίων επιγείων σταθμών που παρέχουν ναυτιλιακές και μετεωρολογικές αγγελίες και άλλες επείγουσες φύσεως αγγελίες στα πλοία. (Για ελληνικά πλοία που πλέουν αποκλειστικά σε προκαθορισμένες περιοχές Α1 απαιτούνται εναλλακτικά πίνακες με τα τηλεπικοινωνιακά στοιχεία των παρακτίων σταθμών και των επιγείων σταθμών ξηράς της περιοχής πλόων του πλοίου, που είναι απαραίτητα για τη διεξαγωγή της τηλεπικοινωνιακής υπηρεσίας του πλοίου).

6) Κατάλογος σταθμών πλοίων της ITU (LIST V). (Δεν απαιτείται για ελληνικά πλοία που ταξιδεύουν αποκλειστικά σε προκαθορισμένες θαλάσσιες περιοχές Α1, εφόσον φέρουν αντίστοιχους πίνακες πλοίων της περιοχής πλόων τους).

7) Κατάλογος της ITU με τα Διεθνή Διακριτικά Σήματα (ΔΔΣ) και τα Διακριτικά Σταθμών Πλοίων (ΔΣΠ) των σταθμών της κινητής ναυτικής και της κινητής ναυτικής δορυφορικής υπηρεσίας (ITU-LIST VIIA). (Δεν απαιτείται για ελληνικά πλοία που ταξιδεύουν αποκλειστικά σε προκαθορισμένες θαλάσσιες περιοχές Α1, εφόσον φέρουν αντίστοιχους πίνακες πλοίων της περιοχής πλόων τους).

δεύουν αποκλειστικά σε προκαθορισμένες θαλάσσιες περιοχές Α1, εφόσον φέρουν αντίστοιχο πίνακα πλοίων της περιοχής πλόων τους).

8) Εγχειρίδιο της ITU για χρήση στην κινητή ναυτική και κινητή ναυτική δορυφορική υπηρεσία. (Δεν απαιτείται για ελληνικά πλοία που ταξιδεύουν αποκλειστικά σε προκαθορισμένες θαλάσσιες περιοχές Α1, εφόσον φέρουν ειδική εγκύκλιο και οδηγίες ΥΝΑΝΠ-ΚΕΕΠ).

9) Π.Δ. 28/2000 (ΦΕΚ Α' 22) «Τροποποίηση διατάξεων του Π.Δ.362/1984 “Κανονισμός τηλεπικοινωνιών των Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων” (ΦΕΚ Α' 124), όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 24/1988 (ΦΕΚ Α' 9) και ρύθμιση θεμάτων προσωπικού ραδιοεπικοινωνιών πλοίων που εντάσσονται στο Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS)».

10) Έντυπα και βιβλία που είναι απαραίτητα για τη διαχείριση και λογιστική τακτοποίηση των τηλεπικοινωνιακών τελών του σταθμού ραδιοεπικοινωνιών του πλοίου. Εναλλακτικά, υπεύθυνη δήλωση της εκκαθαρίστριας εταιρείας ότι τα στοιχεία αυτά τηρούνται από αυτήν.

11) Πίνακα οδηγιών του IMO «Διαδικασίες για πλοίαρχους πλοίων GMDSS που βρίσκονται σε κίνδυνο».

12) Κατά περίπτωση πίνακα οδηγιών του IMO «Διαδικασία για τη λήψη και διαχείριση συναγερμού κινδύνου (Distress alert) μέσω VHF, MF ή HF» (ανάλογα με τον εξοπλισμό DSC του πλοίου).

13) Αντίγραφο της υπ. αριθ. 1218.38/1/1998 αποφάσεως «Εισαγωγή του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) στα εμπορικά πλοία με ελληνική σημαία» (ΦΕΚ Β' 704/10.7.1998) όπως τροποποιείται και ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4
Πίνακας Διεθνών Διαύλων VHF.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΙΑΥΛΟΥ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΕΚΠΟΜΠΗΣ (MHz)		ΜΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ		ΔΥΟ ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ	
	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ	INTER SHIP	PORT	PORT	PUBLIC
1	156,050	160,650			•	•
2	156,100	160,700			•	•
3	156,150	160,750			•	•
4	156,200	160,800			•	•
5	156,250	160,850			•	•
6	156,300	156,300	•			
7	156,350	160,950			•	•
8	156,400	156,400	•			
9	156,450	156,450	•	•		
10	156,500	156,500	•	•		
11	156,550	156,550		•		
12	156,600	156,600		•		
13	156,650	156,650	•	•		
14	156,700	156,700		•		
15	156,750	156,750	•	•		
16	156,800	156,800	Distress and calling			
17	156,850	156,850	•	•		
18	156,900	161,500			•	•
19	156,950	161,550			•	•
20	157,000	161,600			•	•
21	157,050	151,650			•	•
22	157,100	161,700			•	•
23	157,150	161,750			•	•
24	157,200	161,800			•	•
25	157,250	161,850			•	•
26	157,300	161,900			•	•
27	157,350	161,950			•	•
28	157,400	162,000			•	•
60	156,025	160,625			•	•
61	156,075	160,675			•	•
62	156,125	160,725			•	•
63	156,175	160,775			•	•
64	156,225	160,825			•	•
65	156,275	160,875			•	•
66	156,325	160,925			•	•

ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΙΑΥΛΟΥ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΕΚΠΟΜΠΗΣ (MHz)		ΜΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ		ΔΥΟ ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ	
	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ	INTER SHIP	PORT	PORT	PUBLIC
67	156,375	156,375	•	•		
68	156,425	156,425		•		
69	156,475	156,475	•	•		
70	156,525	156,525	DSC	DSC		
71	156,575	156,575		•		
72	156,625	156,625	•			
73	156,675	156,675	•	•		
74	156,725	156,725		•		
75	156,775	156,775		•		
76	156,825	156,825		•		
77	156,875	156,875	•			
78	156,925	161,525			•	•
79	156,975	161,575			•	•
80	157,025	161,625			•	•
81	157,075	161,675			•	•
82	157,125	161,725			•	•
83	157,175	161,775			•	•
84	157,225	161,825			•	•
85	157,275	161,875			•	•
86	157,325	161,925			•	•
87	157,375	157,375		•		
88	157,425	157,425		•		
AIS 1	161,975	161,975				
AIS 2	162,025	162,025				

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

Πίνακας με τις θέσεις των κεραιών και των διαύλων του ΟΛΥΜΠΙΑ ΡΑΔΙΟ/SVO¹ στο VHF.

ΔΙΑΥΛΟΙ					
	ΕΡΓΑΣΙΑΣ			ΑΚΡΟΑΣΕΩΣ & ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ	ΚΛΗΣΕΩΣ DSC
ΑΝΔΡΟΣ	24	–	–	16	70
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	23	–	–	16	70
ΒΡΟΥΧΑΣ	28	–	–	16	70
ΓΕΡΑΝΙΑ	02	64	–	16	70
ΘΑΣΟΣ	25	85	–	16	70
ΘΗΡΑ	61	62	–	16	70
ΚΥΘΗΡΑ	85	86	–	16	70
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	27	–	–	16	–
ΚΝΩΣΣΟΣ	83	84	–	16	70
ΚΕΡΚΥΡΑ	02	03	64	16	70
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	03	–	–	16	70
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	26	27	28	16	70
ΛΙΧΑΔΑ	01	–	–	16	70
ΛΗΜΝΟΣ	82	83	–	16	70
ΜΗΛΟΣ	82	–	–	16	70
ΜΟΥΣΤΑΚΟΣ	04	–	–	16	70
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	01	02	–	16	70
ΠΑΡΝΗΘΑ	23	25	84	16	70
ΠΑΤΜΟΣ	24	–	–	16	70
ΠΑΤΡΑ	85	–	–	16	–
ΠΕΡΑΜΑ	24	86	–	16	70
ΠΕΤΑΛΙΔΙ	23	83	84	16	70
ΠΗΛΙΟ	03	60	–	16	70
ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ	26	27	–	16	70
ΠΥΡΓΟΣ	86	–	–	16	–
ΠΟΡΟΣ	26	27	28	16	70
ΡΟΔΟΣ	01	63	–	16	70
ΣΚΥΡΟΣ	86	–	–	16	70
ΣΗΤΕΙΑ	85	86	–	16	70
ΣΥΡΟΣ	03	04	–	16	70
ΣΦΕΝΔΑΜΗ	23	24	–	16	70
ΦΑΙΣΤΟΣ	26	27	–	16	70
ΧΙΟΣ	85	–	–	16	70

¹ Ο παράκτιος ραδιοσταθμός του ΟΤΕ ΟΛΥΜΠΙΑ ΡΑΔΙΟ βρίσκεται στην Αγ. Παρασκευή Αττικής. Με τηλεχειρισμό ελέγχονται όλες οι κεραιές VHF που είναι εγκατεστημένες σε κορυφές βουνών και βλέπουν θάλασσα, προκειμένου να καλύπτουν τις ελληνικές θαλάσσιες περιοχές. Κάθε κεραιά του ΟΛΥΜΠΙΑ ΡΑΔΙΟ αντιπροσωπεύει έναν, δύο ή τρεις διαύλους.

**Χάρτης με τις θέσεις των κεραιών και των διαύλων του
ΟΛΥΜΠΙΑ ΡΑΔΙΟ/SVO για την κάλυψη του ελληνικού θαλάσσιου χώρου²**

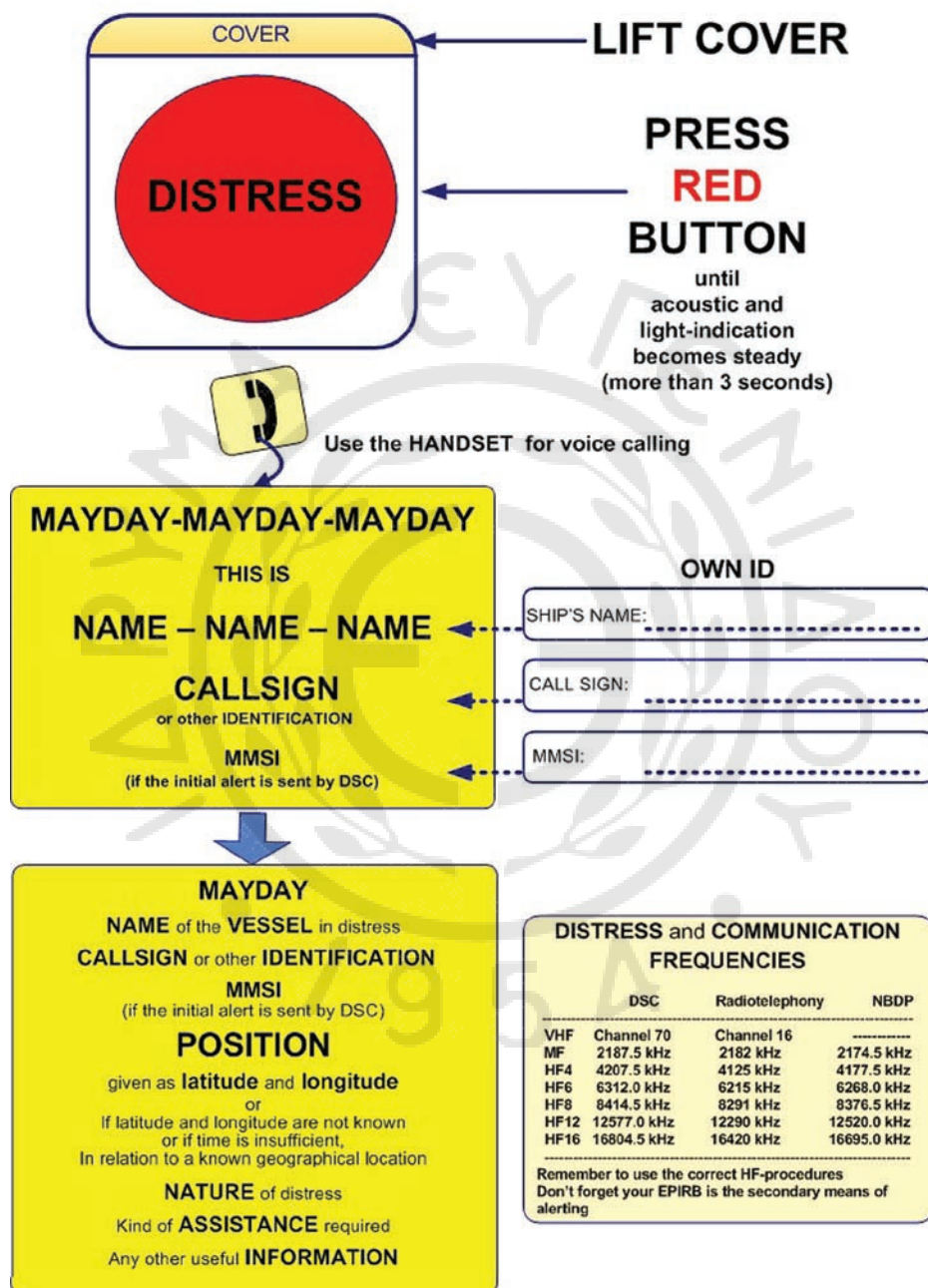


² Όλοι οι σταθμοί λαμβάνουν και εκπέμπουν στο κανάλι 70, εκτός των σταθμών Πάτρας, Πύργου και Καλαμάτας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

Οδηγίες συναγερμού κινδύνου σύμφωνα με την COMSAR I/Circ. 45/4.2.09.

GUIDANCE ON DISTRESS ALERTS

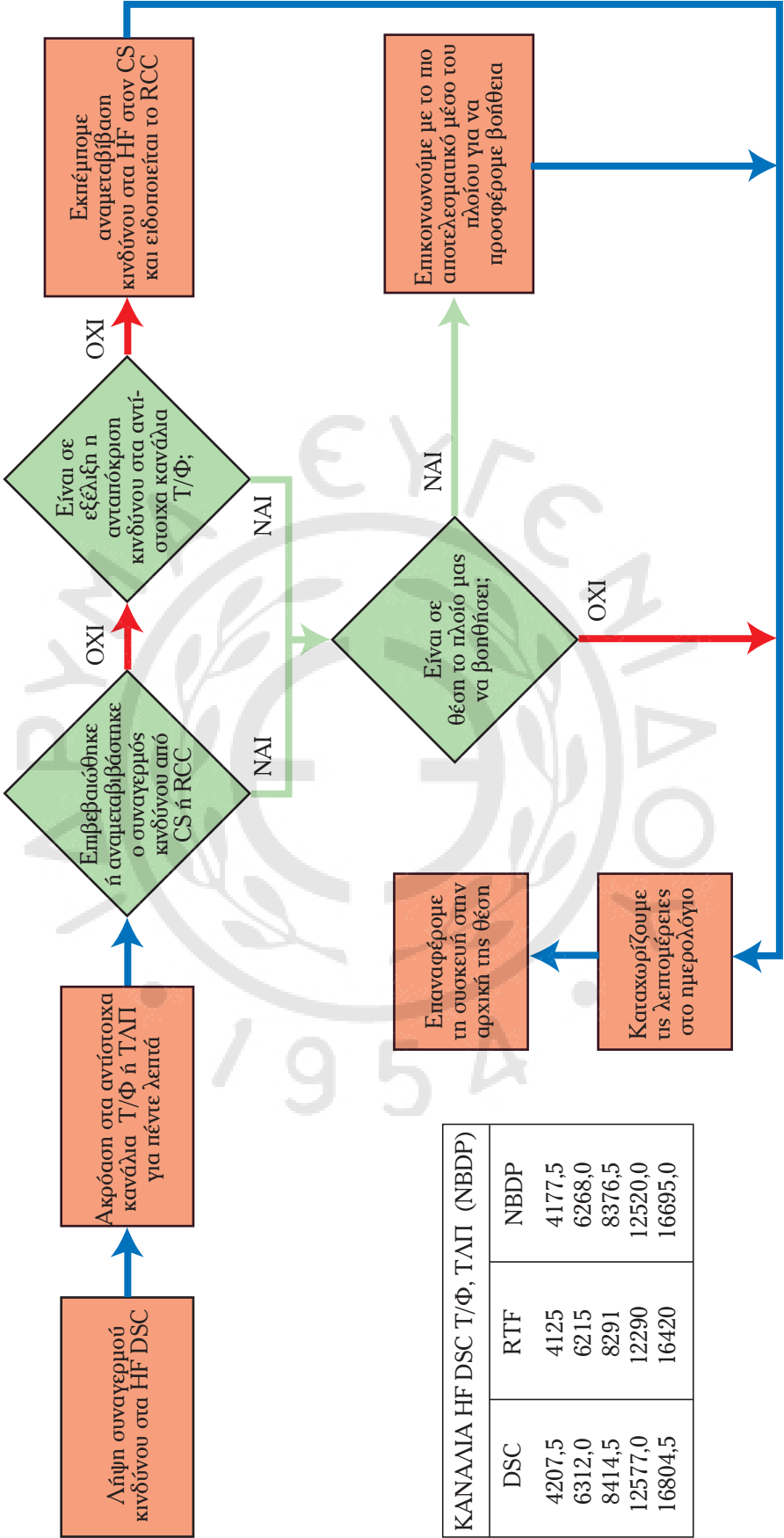


Σημείωση: Μετά την εκπομπή της κλήσεως κινδύνου, ο πομποδέκτης συντονίζεται αυτόματα στο κανάλι 16 ανταποκρίσεως κινδύνου ραδιοπλεφωνίας για τη διεξαγωγή της επακόλουθης ανταποκρίσεως κινδύνου, ενώ ταυτόχρονα είναι δυνατή και η λήψη επιβεβαιώσεως της κλήσεως κινδύνου από Παράκτιο Σταθμό στο κανάλι 70 με DSC.

Όταν ληφθεί η επιβεβαίωση λήψεως στην κλήση κινδύνου, επικοινωνήστε ραδιοπλεφωνικά με τον Παράκτιο Σταθμό και/ή με τα παραπλέοντα πλοία στο κανάλι 16 του VHF. Η επιβεβαίωση λήψεως στην κλήση του κινδύνου καταγράφεται αυτόματα στη μνήμη των ληφθέντων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8

Ενέργειες που ακολουθούνται από πλοία με τη λήψη ενός συναγερμού κινδύνου μέσω HF DCS.



ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ

A

Αζμούθ 13
Αίτηση στίγματος 63
Ακύρωση ψευδούς συναγερμού κινδύνου 74
Άμεση κλήση συναγερμού κινδύνου 70
Αναγγελία του μηνύματος ασφάλειας 75
Αναγγελία του μηνύματος επείγοντος 74
Αναγνώριση πλοίων και αεροσκαφών 12
Αναλάμπον μπλε φως για ιατρικές μεταφορές 39
Αναλάμπον μπλε φως για ιατρικό αεροσκάφος 40
Αναμεταδότες ραντάρ 39
Αποδέκτης 11
Απόσταση 14
Αποστολέας 11
Αποστολέας και παραλήπτης σήματος 12
Απαντήσεις από ναυτικές μονάδες διασώσεως ή σταθμούς διασώσεως προς ένα κινδυνεύον πλοίο ή άτομο που βρίσκεται σε κίνδυνο 31
Απάντηση ατομική 67
Απεικόνιση με σημαίες των αριθμητικών επισειόντων, των επαναληπτικών σημαιών και του διακριτικού επισειόντος 43
Απεικόνιση με σημαίες των εγχρώμων αλφαβητικών σημείων 41
Αποσπάσματα γενικού μέρους ΔΚΣ 44
Αριθμητική ομάδα 11
Ασφάλεια 75

B

Βιβλία και έντυπα Τηλεπικοινωνιακού Σταθμού Πλοίου 91

Δ

Δημόσια ανταπόκριση 76
Διαδικασία 11
Διαδικασίες επικοινωνίας με VHF 79
Διάδοση βραχέων ή Υψηλών κυμάτων HF 70
Διάδοση μεσαίων κυμάτων MF 68
Διακόπτης επιλογής ισχύος 62
Διακριτικό κλήσεως 11
Διακριτικό σήμα 11
Διάφοροι τύποι σημάτων στον ΔΚΣ 40
Διόπτρευση 13
Δοκιμές εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για κίνδυνο και ασφάλεια 77
Δορυφορικές κεραίες 65

E

Εκπέμπων σταθμός 11
Εκπομπή αναμεταδόσεως συναγερμού κινδύνου DSC 73

Εκπομπή μηνυμάτων ασφάλειας μέσω VHF/DSC 75
Εκπομπή μηνυμάτων επείγοντος μέσω VHF/DSC 74
Εκπομπή συναγερμού κινδύνου VHF/DSC 70
Εκπομπή του μηνύματος ασφάλειας 75
Εκπομπή του μηνύματος επείγοντος 74
Εξοπλισμός προσωπικού 39
Επανάληψη μίας κλήσεως 76
Επείγον 74
Επιβεβαίωση λήψεως ενός συναγερμού κινδύνου DSC 72
Επιβεβαίωση λήψεως μίας αναμεταδόσεως συναγερμού κινδύνου DSC από άλλο πλοίο 74
Επιβεβαίωση λήψεως μίας αναμεταδόσεως συναγερμού κινδύνου DSC από παράκτιο σταθμό/RCC 73
Επίγεια συστήματα 61
Επικοινωνία με τοπικούς Κώδικες σημάτων 15
Επικοινωνίες μικρής εμβέλειας 61
Επικοινωνία πλοίου-ελικοπτερίου 34
Επιλογέας καναλιών 62

Z

Ζώνη σιγής 69

H

Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών 88
Ημερομηνία 14
Ηχητική σήμανση 11

I

Ιονόσφαιρα 69
Ιονοσφαιρικά κύματα 69

K

Κανάλι DSC για δημόσια ανταπόκριση 76
Κεραία εκπομπής 63
κεραία λήψεως 63
Κεραίες 63
Κίνδυνος 70
Κλήση κινδύνου 73
Κλήση κινδύνου μικρών σκαφών 75
Κομβίο ON/OFF 62
Κύμα χώρου 70

Λ

Λαμβάνων σταθμός 11
Λήψη ενός μηνύματος επείγοντος 75
Λήψη επιβεβαιώσεως και περαιτέρω ενέργειες 76
Λήψη του μηνύματος ασφάλειας 75

M

Μέθοδοι σημάτων 12

Μέρη από τα οποία αποτελείται ένα σήμα με αναλαμπές 5
 Μήκος 14
 Μονάδα ελέγχου λειτουργίας 67
 Μονάδα πομποδέκτη 67
 Μορσικά σύμβολα 24
 Μορσική σήμανση με σημαίες χεριού ή βραχιόνων 21

Ο

Οδηγίες μεταβιβάσεως σημάτων 12
 Οδηγίες συναγερμού κινδύνου σύμφωνα με την COMSAR I/Circ. 45/4.2.09 96
 Ομάδα 11
 Ονόματα πλοίων και τοποθεσιών 13
 Οπτικά σήματα επιφάνειας – αέρα 32
 Ορατή σήμανση 11

Π

Παγκόσμιο Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας για τη Ναυτιλία 63
 Παντιερόνια 22
 Περιγραφή μονάδας VHF/DSC 66
 Περιγραφή της συσκευής VHF 61
 Περιγραφή του πομποδέκτη 62
 Πίνακας Διεθνών Διαύλων VHF 92
 Πίνακας εκφωνήσεως αριθμών 25
 Πίνακας εκφωνήσεως γραμμάτων 25
 Πίνακας σημάτων διασώσεως 28
 Πλάτος 14
 Πλοία ιατρικών μεταφορών 40
 Πομποδέκτης MF/HF 67
 Πορεία 13
 Προσθήκη 11

Ρ

Ραδιοτηλεφωνία 12, 20
 Ραδιοτηλέφωνο 3
 Ρυθμιστής της εντάσεως του δέκτη 62

Σ

Σάρωση καναλιών 63
 Σήμα αναμονής 19
 Σήμα απαντήσεως 19
 Σήμα γενικής κλήσεως 19
 Σήμα διαγραφής 19
 Σήμα διαδικασίας 11
 Σήμα επαναλήψεως 19
 Σήμα τέλους μεταβιβάσεως 19
 Σήμανση με αναλαμπές 17
 Σήμανση με αναλαμπές και ηχητική 12
 Σήμανση με έγχρωμα σημεία (σημαίες) 12,13,15
 Σήμανση με σημαίες χεριού ή βραχιόνες χρησιμοποιώντας τα Μορσικά σύμβολα 12
 Σήματα για επιζώντες 33

Σήματα για καθοδήγηση μικρών σκαφών
 Σήματα διαδικασίας 26
 Σήματα με ένα γράμμα 10, 35, 40
 Σήματα με ένα γράμμα μεταξύ παγοθραυστικού και πλοίων που αυτό βοηθάει 37
 Σήματα με ένα γράμμα που συμπληρώνονται με αριθμούς 36, 40
 Σήματα με δύο γράμματα 10, 40
 Σήματα με τρία γράμματα 10, 44
 Σήματα μεταξύ παγοθραυστικού και πλοίων 40
 Σήματα μετεωρολογικών φαινομένων – καιρού 38
 Σήματα που χρησιμοποιούνται σε συσχετισμό με τα παράκτια μέσα διασώσεως 30
 Σκάφη διασώσεως μεταφερόμενα από πλοία ιατρικών μεταφορών 40
 Σκοπός του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων 10
 Σταθμός 11
 Σταθμός αποδέκτη 11
 Σταθμός προελεύσεως 11
 Συμβατικά μέσα επικοινωνίας 61
 Συμπληρωματικά σήματα 55
 Συναγερμοί κινδύνου επείγοντος και ασφάλειας 70
 Συντήρηση κεραιών 65
 Σχήμα, χρώμα και θέση των εμβλημάτων για ιατρικές μεταφορές 38
 Σωστή χρήση του VHF στη θάλασσα 78

Τ

Ταχύτητα 14
 Τεχνική των επικοινωνιών VHF 78
 Τυποποιημένα μηνύματα 80
 Τυποποιημένα μηνύματα GMDSS 86

Υ

Υποβρύχια ακουστικά σήματα 39

Φ

Φράσεις εξωτερικής επικοινωνίας 80
 Φωνητικοί πίνακες 24
 Φωτισμός 39

Χ

Χειρισμός και αναγνώριση των σημάτων κινδύνου των ΔΚΣ 57
 Χρήση του διακριτικού επισείοντα του ΔΚΣ 17
 Χρήση των διακριτικών σημάτων 13
 Χρήση των επαναληπτικών σημάτων 16
 Χρόνος 14

Ψ

Ψηφιακή Επιλογική Κλήση 63

Ω

Ωρα προελεύσεως 11, 15

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

ΔΚΣ	Διεθνής Κώδικας Σημάτων	INMARSAT	International Maritime Satellite
ΔΔΣ	Διεθνές Διακριτικό Σήμα	ITU	International Telecommunication Union
ΔΚΑΣ	Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων	LCD	Liquid Crystal Display
ΔΚΡ	Διεθνής Κανονισμός Ραδιοεπικοινωνιών	MF	Medium Frequency
AIS	Automatic identification system	MMSI	Maritime Mobile Service Identity (code)
AGC	Automatic Gain Control	NBDP	Narrow Band Direct Printer
ATU	Antenna Tuning Unit	RCC	Rescue Coordination Center
CH	Channel	Rx	Receiver
CS	Coast Station	SAR	Search And Rescue
DSC	Digital Selective Calling	SSB	Single Side Band
EPIRB	Emergency Position Indicating Radio Beacon	SOLAS	Safety Of Life At Sea
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System	STCW	Standards of Training Certification and Watch keeping for Seafarers
GPS	Global Positioning System	Tx	Transmitter
HF	High Frequency	USB	Upper Side Band
IAMSAR	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue	VHF	Very High Frequency
IMO	International Maritime Organization	WkRx	Watch keeping Receiver
		Z ή UTC Zulu ή UTC	Coordinated Universal Time

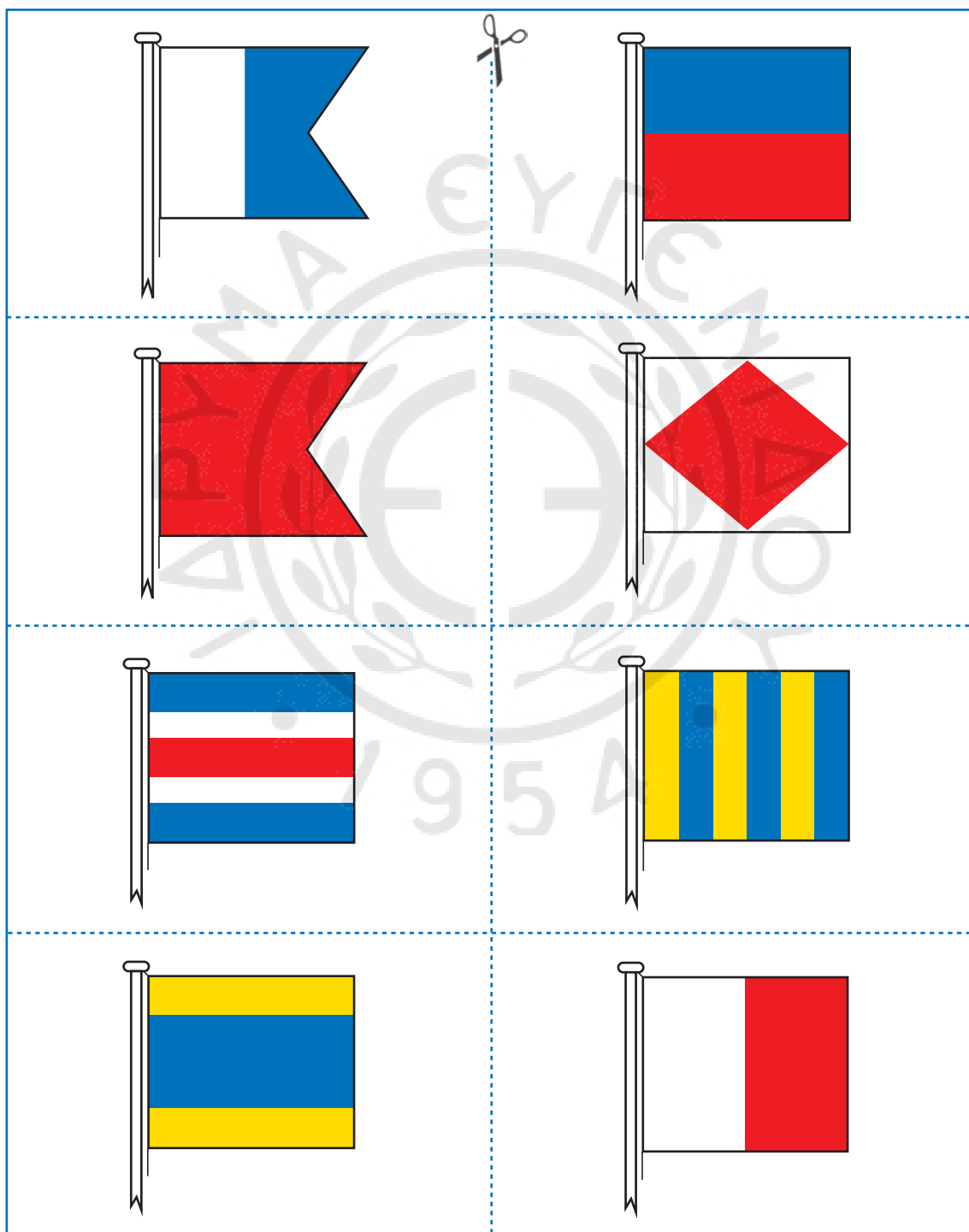


ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9

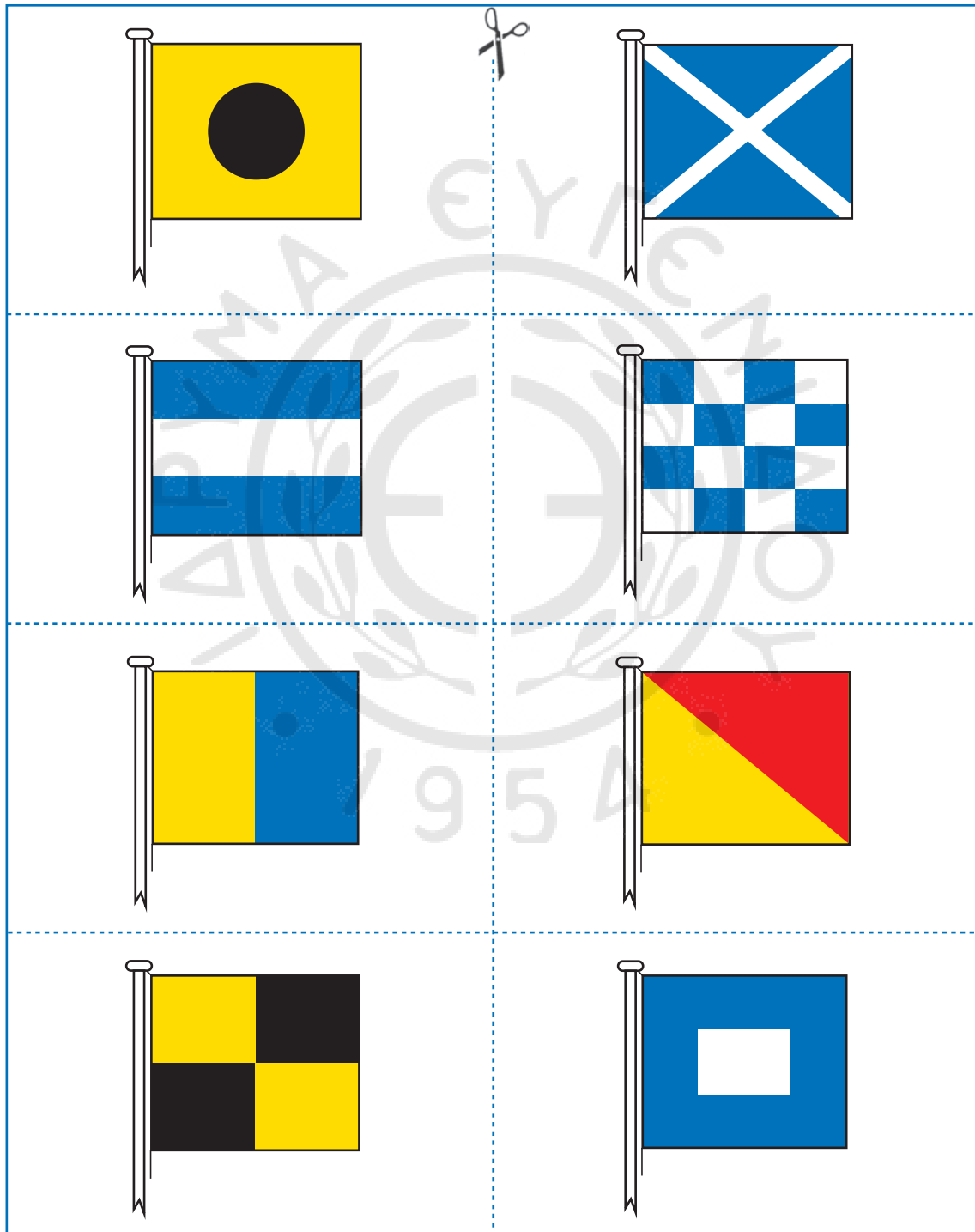
Έγχρωμα Αλφαβητικά Σημεία

Έγχρωμα σημεία για πρακτική εξάσκηση.

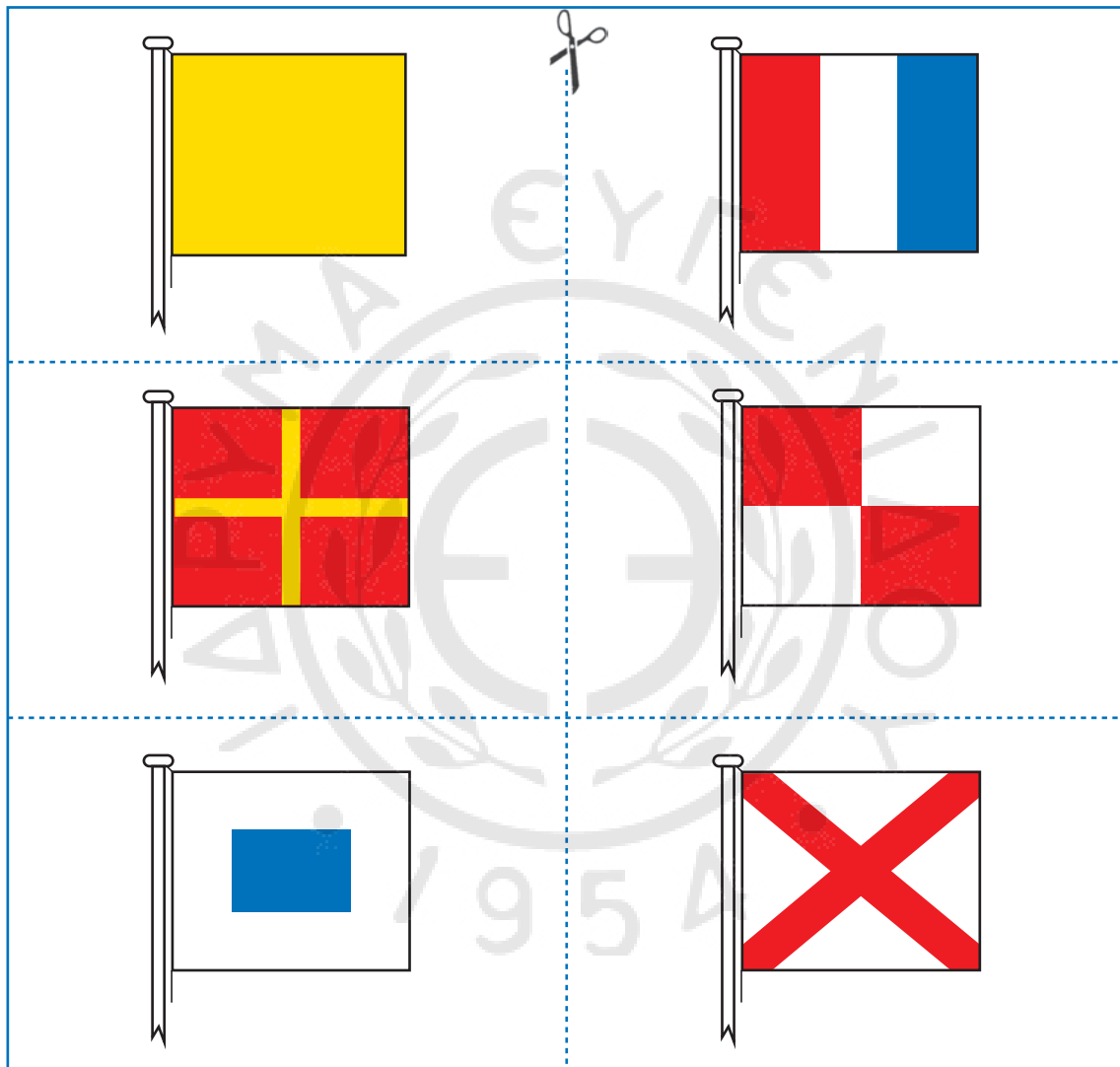
Ο σπουδαστής μπορεί να κόψει με το ψαλίδι τα έγχρωμα σημεία της σημάνσεως και να τα χρησιμοποιήσει ως εργαλεία αναγνώρισεως και εκμαθήσεως.

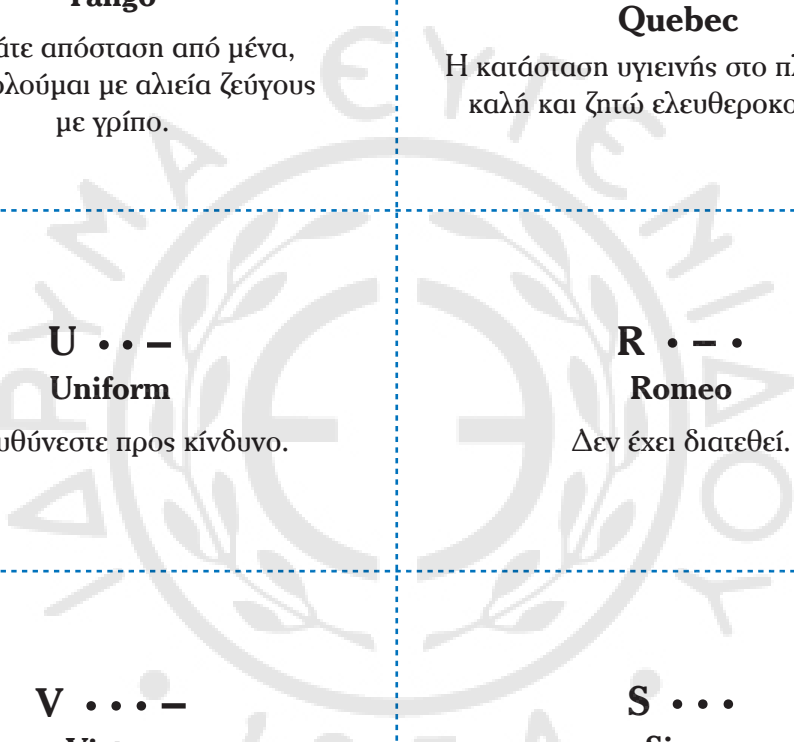


E • Echo Αλλάζω την πορεία μου προς τα δεξιά (στρέφω δεξιά).	A • – Alfa Έχω δύτη κάτω. Κρατάτε απόσταση από μένα πλέοντας αργά.
F • • – • Foxtrot Το πλοίο μου κατέστη ανίκανο. Επικοινωνήστε μαζί μου.	B – • • • Bravo Παραλαμβάνω ή εκφορτώνω ή μεταφέρω επικίνδυνα φορτία.
G – – • Golf Ζητώ πλοηγό. Όταν σημαίνεται από αλιευτικά σκάφη που απέχουν λίγο μεταξύ τους σε αλιευτικές περιοχές, σημαίνει «σύρω δίχτυα».	C – • • • Charly ΝΑΙ (καταφατικό ή η έννοια της προηγούμενης ομάδας πρέπει να αναγνωστεί ως κατάφαση).
H • • • • Hotel Έχω πλοηγό επί του πλοίου.	D – • • Delta Παραμένετε σε απόσταση από μένα. Χειρίζω με δυσκολία.

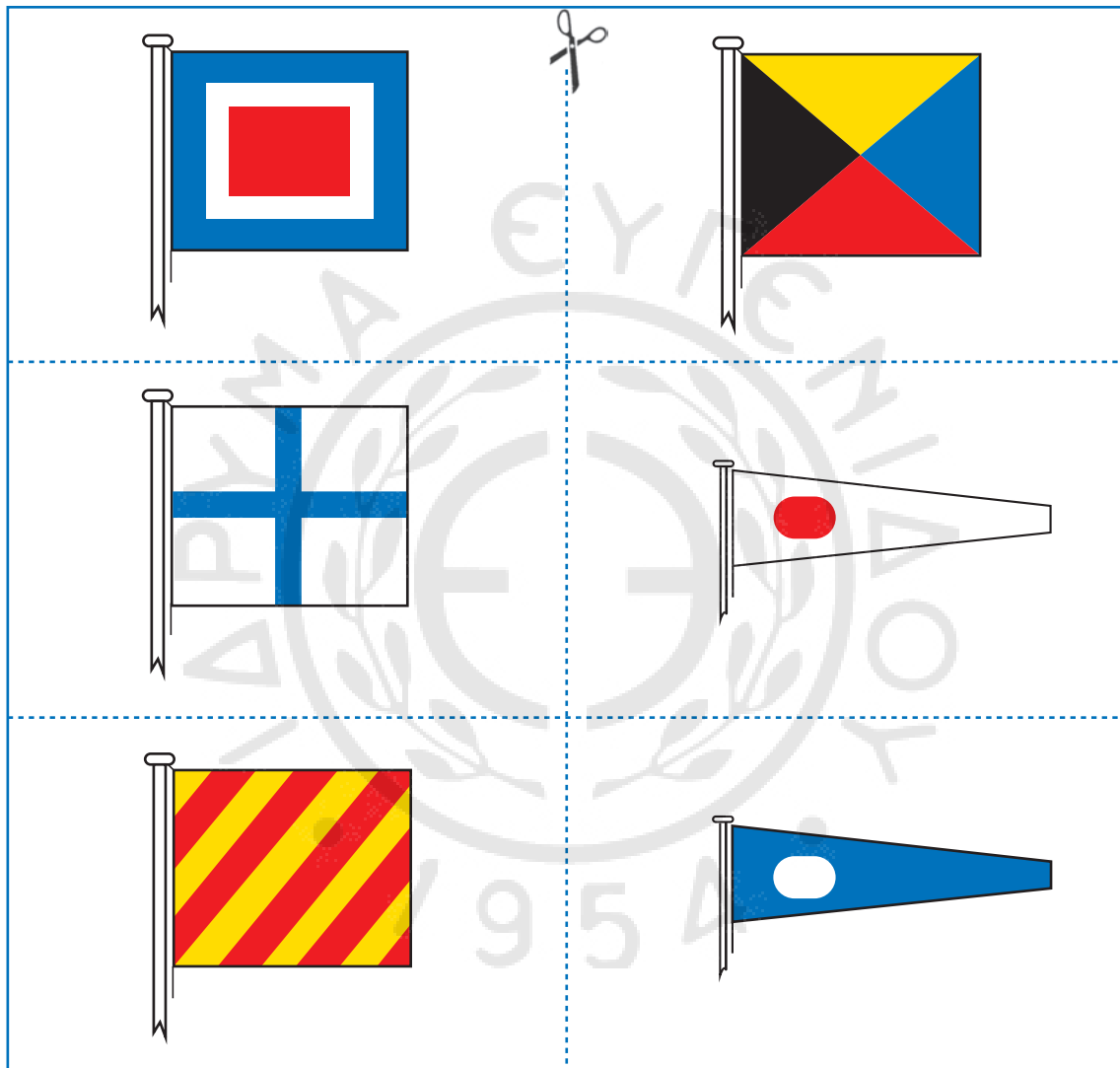


M - - Mike Το πλοίο μου σταμάτησε, δεν κινείται στο νερό.	I . . India Αλλάζω την πορεία μου προς τα αριστερά (στρίβω αριστερά).
N - . November ΟΧΙ (αρνητικό ή η έννοια της προηγούμενης ομάδας πρέπει να αναγνωριστεί ως άρνηση). Μόνο για ορατή ή ηχητική σήμανση. Με ζώσα φωνή ή P/T θα είναι NO.	J . - - - Juliet Κρατάτε απόσταση από μένα. Στο πλοίο μου ξέσπασε πυρκαγιά και φέρω επικίνδυνο φορτίο, ή διαρρέει επικίνδυνο φορτίο.
O - - - Oscar Άνθρωπος στη θάλασσα.	K - . - Kilo Επιθυμώ να επικοινωνήσω μαζί σας.
P . - - . Papa Στο λιμάνι. Όλοι να επιστρέψουν στο πλοίο αμέσως γιατί θα αναχωρήσει. Εν πλώ. Ηχητικά ζητώ «πλοηγό». Εν πλώ. Από αλιευτικά δηλώνει ότι τα δίχτυα μου έχουν μπλέξει σε εμπόδιο.	L . - . . Lima Κρατήστε αμέσως το πλοίο σας.

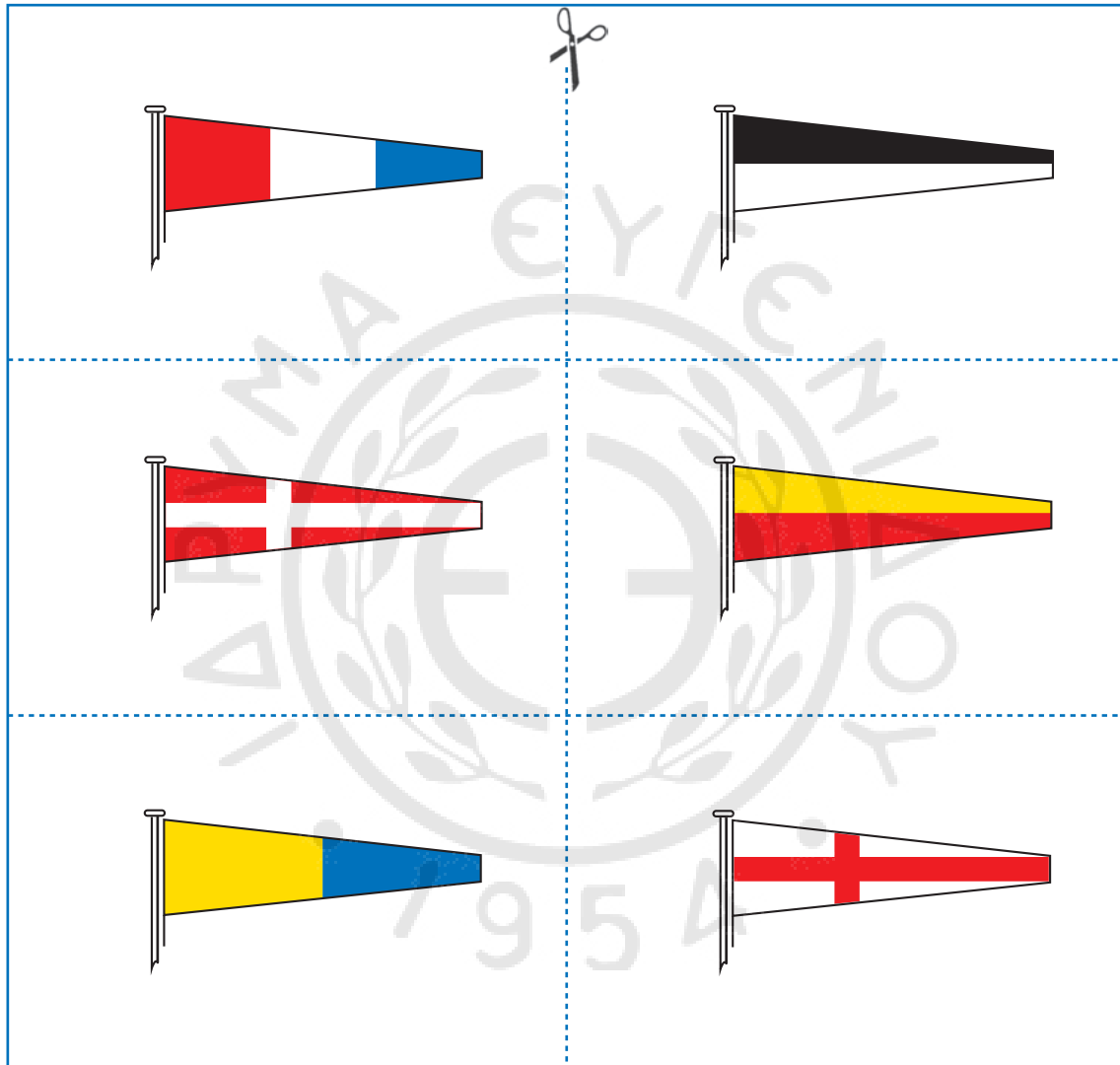


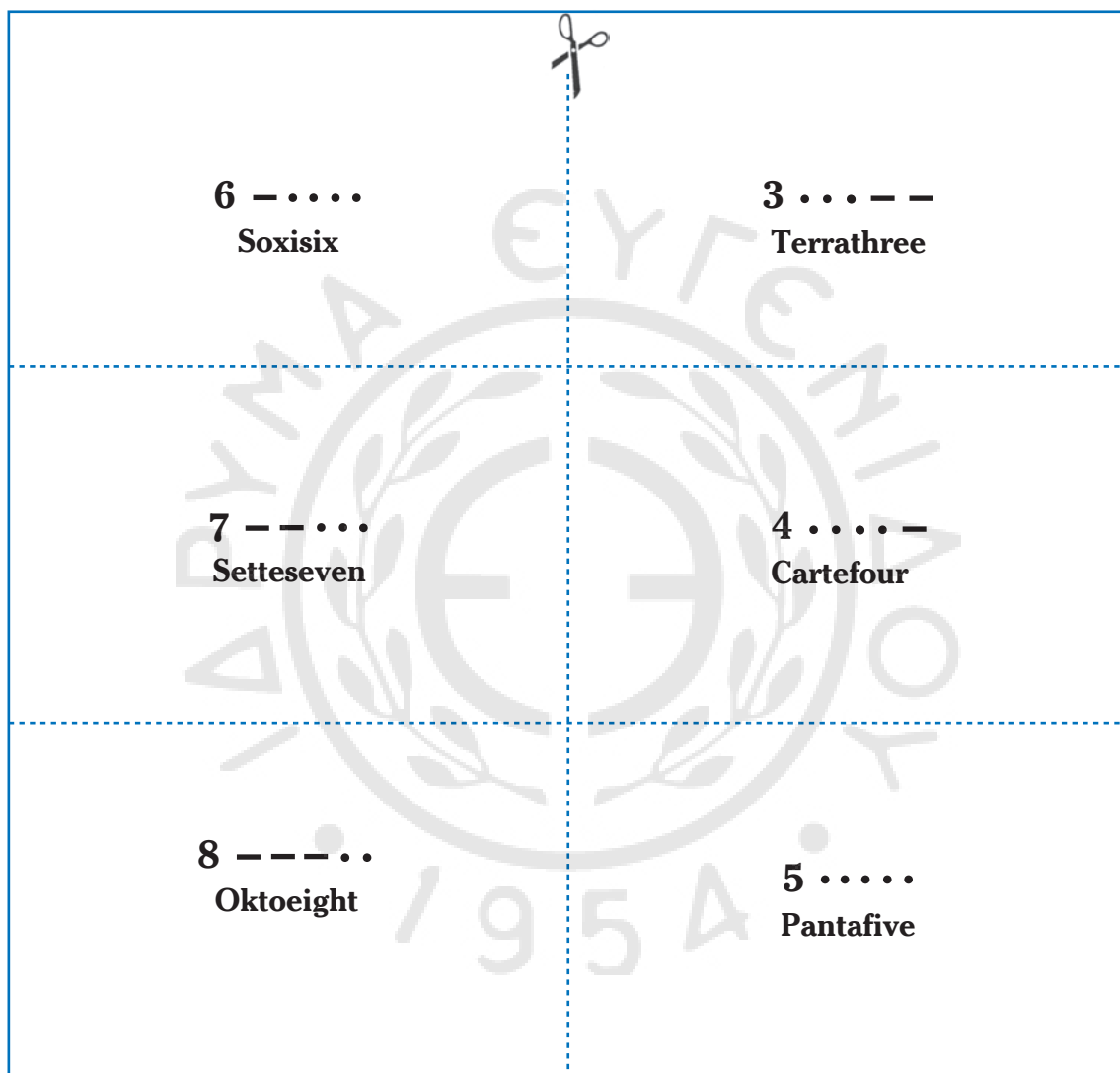


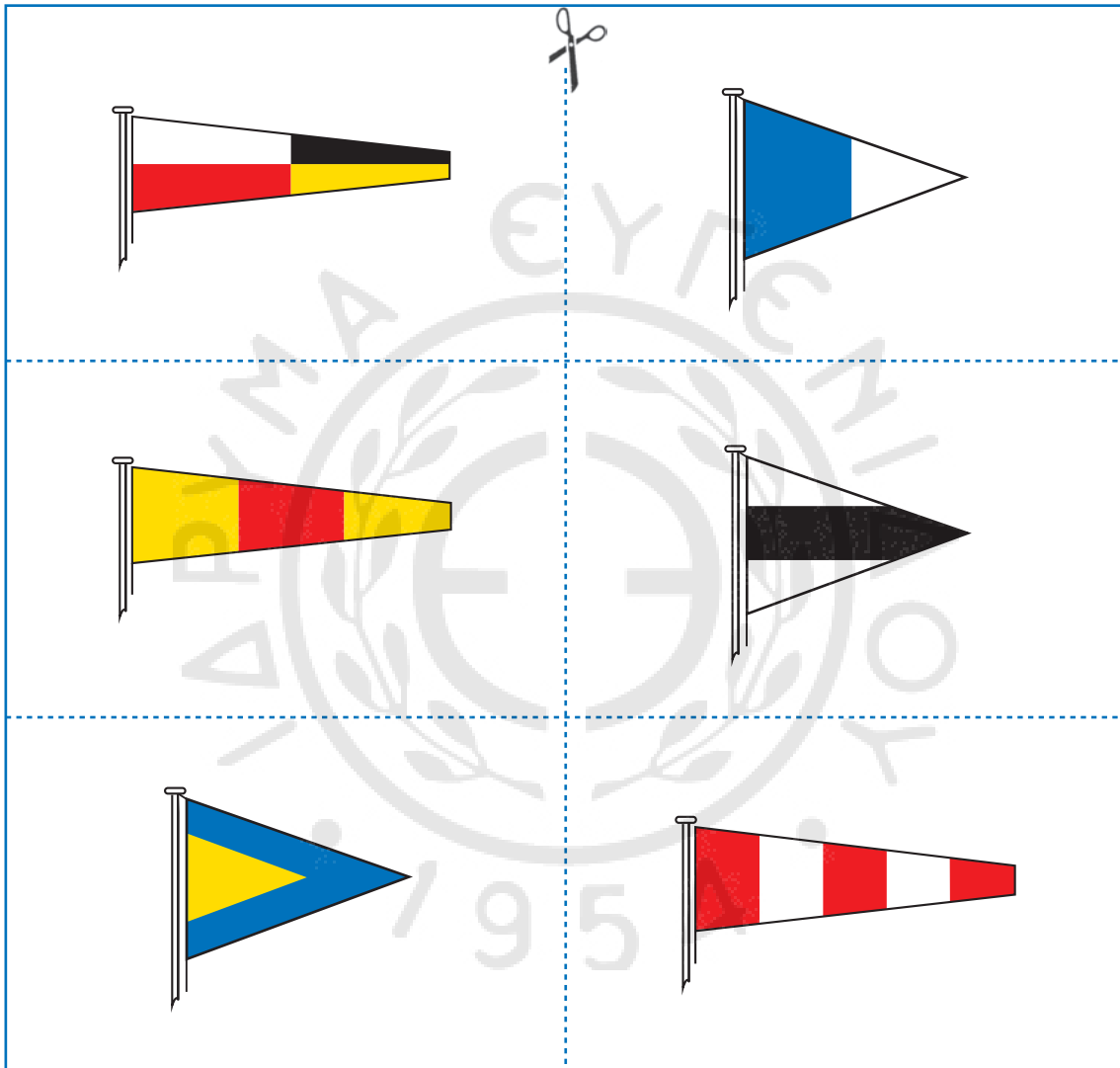
T - Tango Κρατάτε απόσταση από μένα, απασχολούμαι με αλιεία ζεύγους με γρίπο.	Q - - . - Quebec Η κατάσταση υγιεινής στο πλοίο είναι καλή και ζητώ ελευθεροκοινωνία.
U . . - Uniform Κατευθύνεστε προς κίνδυνο.	R . - . Romeo Δεν έχει διατεθεί.
V . . . - Victor Ζητώ βοήθεια.	S . . . Siera Οι μηχανές μου αναποδίζουν.

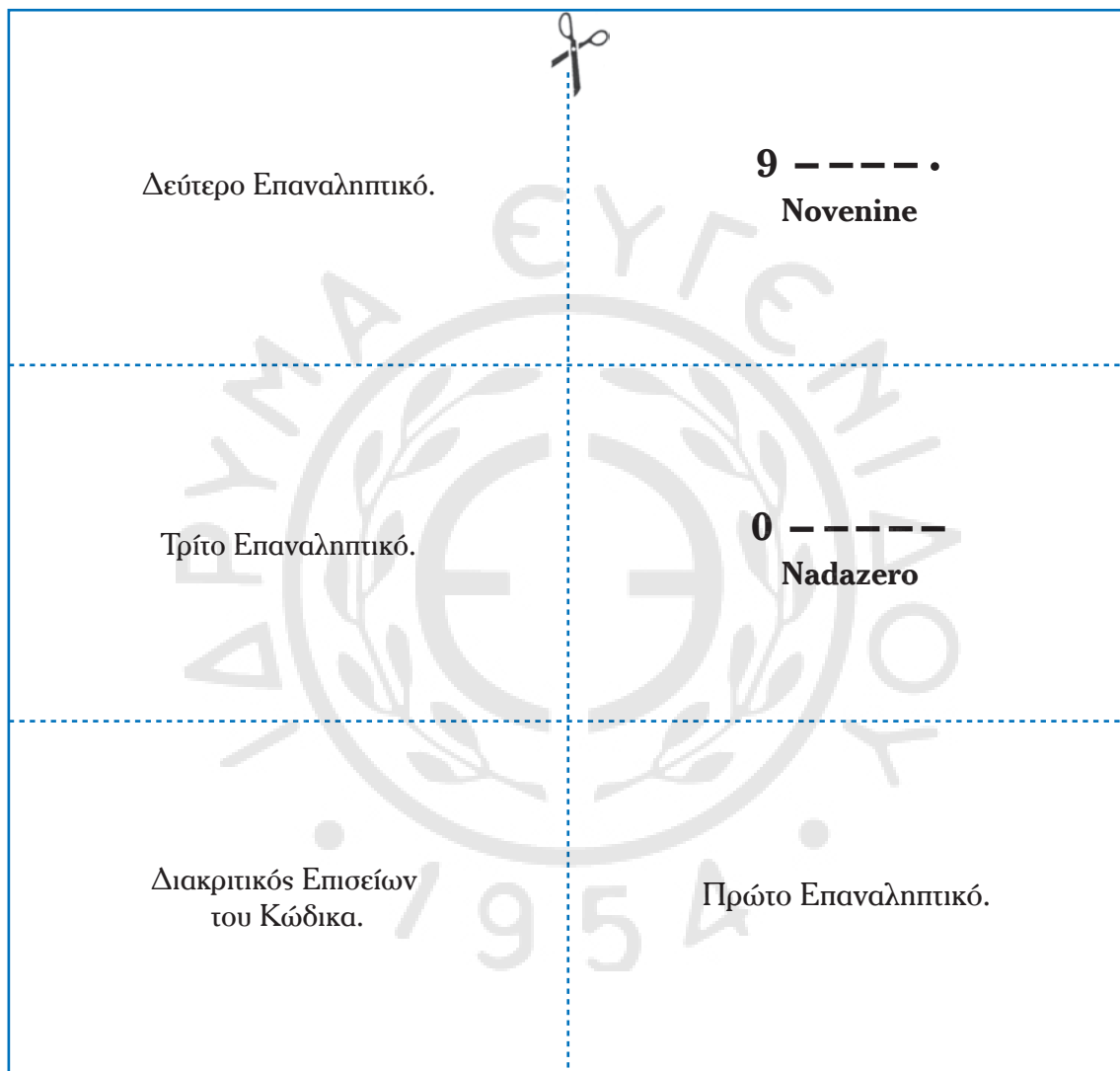


Z - - . . Zulu Ζητώ ρυμουλκό. Όταν σημαίνεται από αλιευτικά σκάφη που απέχουν λίγο μεταξύ τους σε αλιευτική περιοχή, σημαίνει «ρίχνω δίχτυα».	W . - - Whiskey Ζητώ ιατρική βοήθεια.
1 . - - - - Unaone	X - . . - X-ray Διακόψτε αυτό που σκοπεύετε να κάνετε και προσέχετε τα σήματά μου.
2 . . - - - Bissotwo	Y - . - - Yankee Σύρω την άγκυρά μου.











Ο σηματωρός του θωρηκτού «Γ. Αβέρωφ» (1912-13)

ISBN (SET) 978-960-337-149-6

ISBN 978-960-337-142-7