

Trygg och kompetent men kräver tillvänjning

Raymarine har tillverkat navigatörer under många år. Jag har alltid tyckt de varit krångliga i menynhanteringen, men efter fyra dagars intensivt umgänge känner jag navigatören bättre. Det gäller att komma på hur Raymarines tekniker tänkt sig handhavandet. Det tog sin tid för mig. Det är en bra navigator, men knappast enkel för en nybörjare.

Av Bengt Utterström
(text & foto)



EXPERT PÅ
NAVIGATION

Bengt Utterström

- Författare till den nyutkomna boken Plotter GPS och radar.
- Ny författare till den klassiska navigationsboken Fritidskepparen.
- Frilansskribent och navigationslärare.
- Kontaktinfo: www.fritidskepparen.com

I mitten av november körde jag och en kamrat en ny Minor 27 från Stockholm till Holmsund utanför Umeå. Under resans fyra dagar bjöds vi sol, grådask, regn, snöblandat regn, dis, platt vatten, grov och krabb havssjö, vindbyar i kulingstyrka, becksvalt mörker och minusgrader. Vi upplevde också en väldigt stängd norrlandskust.

Så mycket bättre förhållande för test av båt och navigationsutrustning under fyra dagar var det länge sedan jag hade.

Ombord fanns Raymarines navigator C 120 bestyckad med radar och Raymarines autopilot. All elektronik fungerade perfekt under hela färden. Inga konstiga låsningar av programvaran råkade vi ut för. Inga omstarter av navigatören behövde göras.

Navigatören kändes trygg och vid ett speciellt tillfälle, där beroendet av navigator var större än vanligt, kände vi att vi kunde lita på den. Det var när vi hade lämnat Höga Kusten och Ulvöhamn på färd norrut över Degerfjärden. Känd för krabb sjö.

Kusten i dess norra del är grund. Med hela Bottenhavet i aktern, sydlig vind över 9 meter per sekund och vågor som stundtals var närmare tre meter höga kör vi rakt mot land för att gå in i en smal passage som heter Tjäruskärs sund.

Stränderna är låga och består mest av sten. Söder om sundet lig-

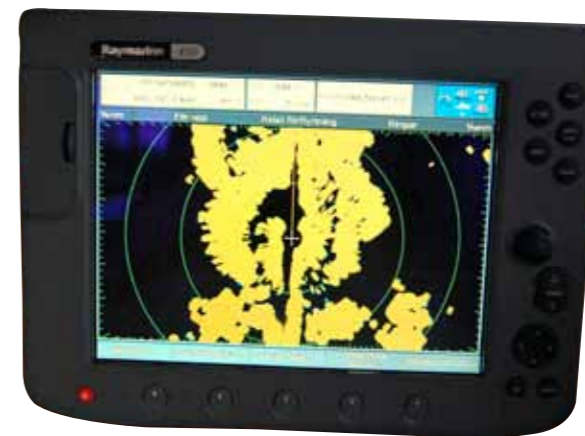
ger avlånga rullstensgrundflak från inlandsisens rörelser. Det bröt rejält på 2,6 meters grunden utanför. Angöringen är smal.

Det finns en enslinje, men dess lampor var släckta och vi kunde bara skymta den ena av de två tavlorna. Trots att det var mitt på dagen var det ändå svårt att se inloppet.

En sådan här dag hade jag inte gått mot inloppet utan navigator, trots lokalkännedom.

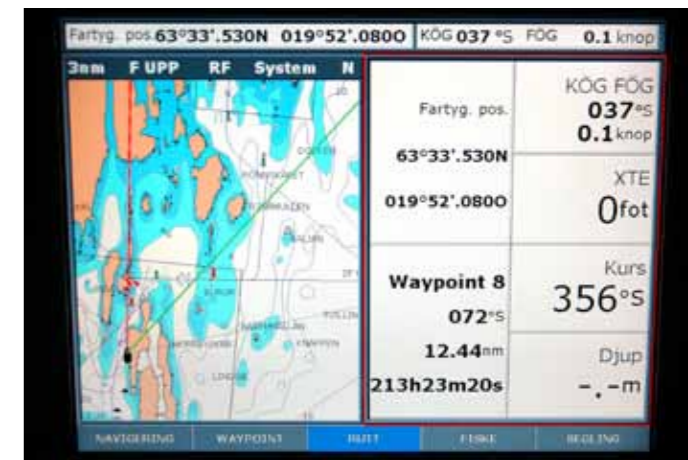
Det hade inte varit sjömannamässigt. Vid en sådan angöring måste allt fungera, inklusive motor och drivlina. Eftersom navigatören inte visat minsta tekniska krångel förlitade vi oss på den trots svaghe-

Väl i hamn efter att tryggt lotsats av Raymarines kompetenta men väl krångliga kombinerade plotter och radar.



Den lilla radarn, 2 kw, har fin upplösning och ser bra även på relativt nära håll. Här är vi på väg in i Vaddö kanal.

Jag föredrar nautiska informationen i bildens överkant. Det går på Raymarine, men utrymmet och valmöjligheterna är begränsade. Alternativet är att göra en egen bildruta, men en sådan tar plats om man till exempel vill se radar och digitalt sjökort samtidigt.



Tolv tums bildskärm räcker gott för två sjökortsbilder. Den vänstra visar vårt närområde, den högra en överblick

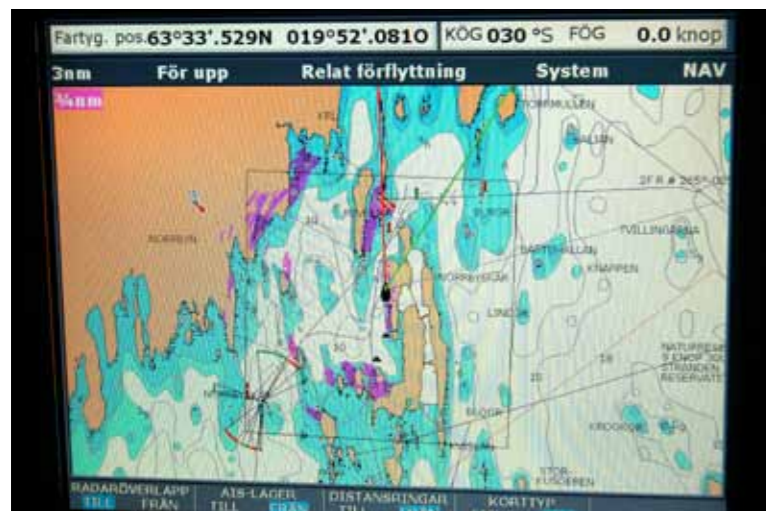
nattskärm och då inverteras bilden. En bra funktion som finns i de flesta navigatörer idag.

Mer information tack! Raymarine har en klar begränsning i den nautiska information som kan visas i bildskärmens övre kant. Jag vill gärna kunna se position, fart över grund, kurs över grund, hur långt jag har kvar till en girpunkt i tid och sjömil, aktuell tid, loggad distans och markörens position.

Raymarines navigator har all denna information, och mer därtill, men man har valt att redovisa detta

i ett speciellt informationsfönster. Detta fönster tar då en stor del av bildskärmen på bekostnad av annan information som till exempel radarn.

Två rader med information i övre kanten hade tillgodosett mitt önskemål. Nu går det bara att göra en rad som har sina begränsningar i vad som kan visas. Ett alternativ kan vara att köpa till ett ST 60+ tri-data display (eller ST40), men det förefaller som en onödig kostnad när allt skulle ha kunnat visas direkt på skärmen. Väljer man det extra instrumentet visas även båtens fart genom vattnet via en loggivarer. ▶



Här ligger radarns bild över det digitala sjökortet. Den violetta färgen visar var radarn ser land. Den orangea färgen visar var Navionics sjökort tycker att land ligger.



Testplattform var en Minor 27.



I en Minor 27 sitter navigatören perfekt placerad framför den som kör. Bra överblick, man når knapparna och den skymmer inte sikten.

Autopiloten

En bra autopilot är guld värd ombord på en fritidsbåt anser jag. För första gången fick jag tillfälle att prova autopilot i farter över 20 knop. Då hängde den inte riktigt med. Ju mer farten ökade ju vingligare blev färden. Upp till 15 knop fungerade den bra, även i vågor.

Å andra sidan tycker inte jag man ska kunna gå på autopilot i farter högre än runt 12 till 15 knop. Risken är stor att man kopplar in den och brister i uppmärksamheten framåt

vilket snabbt kan förvandla en till synes lugn färd utmed en kust till ett skräckscenari.

Jag har också varit med om att autopiloter plötsligt gör en okontrollerad tvär gir och det kan skada ombordvarande besättning som då kan falla handlöst.

Att färden blev vinglig vid högre farter kan ha att göra med att det finns luft i hydraulstyrningen. Finns det luft i hydraulslangarna pumpar servomotorn luft i stället för olja och då blir färden vinglig. Ett inte alltför ovanligt problem när det gäller autopiloter.

Den begränsade mängden information som kan visas samtidigt gör att en sådan viktig information som markörens bäring och avstånd från den egna båten inte blir självklar.

För att det ska synas måste ett av de få informationsfälten tas i anspråk. En klar nackdel. Ett alternativ är att använda linjalfunktionen, men det är en onödig omväg som inte fungerar så bra när båten hoppar och rullar i sjön.

Tji parallellmarkör. Det blir allt vanligare att markören kan användas parallellt på både det digitala sjökortet och på radarn. Om man markerar ett eko på radarbilden syns motsvarande position direkt i sjökortsbilden eller

vice versa. Väldigt fint hjälpmedel som tyvärr saknas på Raymarines navigatör, men som idag är standard hos bland annat Seacross och Lowrance HDS 10.

Radaröverlägg finns, men...

Att lägga radarbilden ovanpå det digitala sjökortet uppskattas av vissa. Funktionen finns, men det digitala sjökortet med Navionics kartografi har för stora brister för att det ska vara någon större idé att göra det anser jag.

Menyhantering. Raymarines navigatör kan mycket. Det gäller bara att lära sig hur man ska få fram informationen. Menyvägarna

är långa emellanåt. Navigatören förutsätter stor kunskap av användaren när det gäller vad navigatorer kan och hur de fungerar.

Det är gott om knappar och dessa lyser när det är mörkt. Det är bra, jag gillar knappar även om jag är övertygad om att touchskärmar kommer att vinna i längden. Bäst är kanske kombinationen av knappar och touchskärm som Raymarines nya E-serie har.

Till höger sitter menyknapparna och under bilden finns funktionsknapparna. När man trycker på en menyknapp kommer det fram nya funktionsknappar. Det går att göra förinställda bildlayouter. Det är enkelt att växla mellan dem och

vägen till dessa mallar går direkt från "page" knappen.

Jag får känslan att Raymarine ständigt har byggt på sin programvara med fler funktioner. Den äldre arbetsgången, eller strukturen, hur man aktiverar olika funktioner finns kvar vilket gör att menyhanteringen upplevs som onödigt krånglig.

Bäst hade kanske varit om man skrotat hela nuvarande menyhantering och gjort om det från början. Funktionerna har man ju. Det skulle vara intressant att veta hur många av Raymarines kunder som använder navigatören till mer än att bara visa var man befinner sig just nu.

Jag hade uppskattat ett tydligt informationsblad med förslag på

hur man gör ett par tre grunduppsättningar som jag kan använda vid navigering. Dessa kunde lagras som en mall. Då skulle jag slippa leta i instruktionsboken som verkar vara författad av en eller flera tekniker som försöker förklara hur man gör vissa inställningar, men inte varför.

Kursvektorn. Båten var även utrustad med en autopilot. Med autopilot följer alltid en kompass. Det gör att man kan se två kursvektorer. En med GPS information som visar "var vi hamnar om vi fortsätter på samma kurs (vår kurs över grund)" och den andra som visar vår stävade kurs.

Genom att jämföra dessa två kan

vi få en uppfattning av vår avdrift. Det är bra. Jag saknar dock en skalindelning på kursvektorn som visar avstånd i sjömil. Kursvektorn går att ställa in på några olika förprogrammerade minuters längd.

Det betyder att om den står på 6 minuter slutar vektorn på den punkt jag befinner mig om 6 minuter med bibehållen kurs och fart. På många andra fabriker går det att välja valfria tider för kursvektorns längd.

Radarn. Radarantennen är på 2 kilowatt på testbåten. Den var igång mest hela tiden och gjorde sitt jobb fullt godkänt.

Inställningen för känslighet var i stort sett hela tiden på auto. När

det regnade eller när vågorna blev väl störande på skärmen ökade vi sjö- respektive regnfiltert manuellt. Klar och tydlig bild, inga obehagliga överraskningar.

Det går snabbt att zooma mellan olika skalor. En klar begränsning visade sig vara skalindelningen på radarn. Den är förprogrammerad med 0,125, 0,25, 0,5, 0,75 och sedan ett hopp till 1,5 sjömil.

Därefter ytterligare hopp mellan 3, 6, 12 och 24 sjömil. Dessa fasta skalor kan inte ändras. Jag hade önskat fler valbara alternativ av skala från en 0,75 sjömil upp till sex sjömil. Det är en funktion som finns på många andra radaranläggningar dag.

Jag tycker. Raymarine C 120 är en bra navigatör och den förefaller driftssäker. Programvaran har sina begränsningar och gränser till "ålderdomlig". Med tanke på priset, 31 000 kronor för navigatören och ytterligare 16 300 kronor för radarn landar utrustningen en bit över 47 000 kronor enligt Belamarins rekommenderade prislista.

Sedan behövs digitala sjökort och helst en kompass för stabil radarbild vid radaröverlägg. För denna summa hade jag förväntat mig en mer användarvänlig navigatör med fler finesser som två menyradier för nautisk information, valfria avståndintervall på kursvektor och radar och avståndsskala på kursvektorn. □