



## Tutka pimeni, mitäs nyt?

**O**n taas aika ihmetellä yhä lisääntyvää elektroniikkaa veneissämme. Tarkan kellon ja sekstantin sekä merkintälas-kun ajoista on siirrytty palveluyhteiskuntaan. Se tarkoittaa sitä, että joku muu kertoo meille missä olemme ja mihin suuntaan olemme menossa ja kuinka kovaa. Ei sentään onneksi vielä sitä ”kuka minä olen” vaikka nykkehityksen valossa sekin lienee kulman takana.

Tuo yllä mainittu ”muu” on tässä tapauksessa tutka tai karttaplotteri. Ihan hyviä laitteita molemmat ja todella hyviä apuvälineitä, jos niiden rajoitukset

ovat tiedossa ja ymmärretty. Tutka on vielä suhteellisen harvinainen varuste huviveneissä mutta erityisesti ns. laajakaistatutkien markkinoille tulo on tasoittanut tietä niiden hankkimiseen.

Ne kuluttavat vähemmän virtaa, niiden lähisäteily (veneilijän itsensä kannalta) on lähes olematon, lähitarkkuus on parempi ja asennus on kevyempää/helpompaa kuin perinteisellä pulssitutkalla. Lisäksi ne käynnistyvät melkein ilman viivettä.

Haasteiden puolella onkin sitten melkoinen suo kahlattavana. Pääasiasa tämä liittyy siihen, että vaikka tutka itsessään ei tarvitse GNSS-sijaintitietoa mihinkään, niin useimmiten se on kuitenkin koodattu siihen mukaan. Tarve sijaintitiedolle (GNSS, GPS jne.) tulee ns. yhdistelmälaiteissa, joissa

tutkan näyttö peilataan vaikka karttaplotterin näytölle. Kun samalla on tiedossa, että sijaintitietoa häiritään nykyisin melkoisen paljon (ns. GPS-häirintä), niin siitä alkavat haasteet. Joissakin laitteissa tutka yksinkertaisesti sammuu ja käynnistyy uudelleen, jos sijaintitieto hetkellisesti katoaa. Silloin menetetään sekä karttaplotterin että tutkan oikea tieto ja jos veneilijä ei ole varautunut paperikartalla siinä käden ulottuvilla (ja seurannut sijaintia siellä), niin tulee äkkiä ”äiti missä mä olen” paniikki.

Useat veneilyalan lehdet ja keskustelufoorumit eri puolilla maailmaa ovat raportoineet asiasta, joten ihan kotikutoinen se ei ole. Laajakaistatutkien kohdalla uudelleenikäynnistyminen voi liittyä siihen, että monitoiminäyttö yrittää vaihtaa toiseen tietolähteeseen, esimerkiksi kompassiin, mutta prosessi epäonnistuu. Jos tutka käyttää GPS:ää suuntatiedoille ja signaali katoaa, ohjelmisto saattaa kaatua, jos vaihtaminen varajärjestelmään ei onnistu.

Nykyaikaisissa tutkissa on toki muitakin haasteita. Pitkälle viedyssä ohjelmistokehityksessä ei ole aina otettu loppukäyttäjän toiveita huomioon. Tutka siis näyttää asioita, joista käyttäjä ei välttämättä ole kiinnostunut eikä näytä niitä asioita mitä käyttäjä haluaa. Pahinta tässä on se, että monet näistä toiminnoista ovat ns. koodattuja eikä käyttäjä pysty niitä itse säätämään.

Eräs puute liittyy perinteisen menekulun toimintatapojen ja nykytutkan yhteiskäyttöön. Aika harvassa laitteessa on esimerkiksi yhdensuuntaisviivastoja – useimmissa jo EBL:n ja VRM:n käyttäminen navigoinnissa on todella hankalaa tai jopa mahdotonta. EBL (Electronic Bearing Line) on tutkan näytöllä näkyvä viiva, jota voi siirtää ja kääntää mittaamaan kohteen suunnan suhteessa omaan alukseen. Kohteen tarkka sijainti tai kurssi selviää näin helpommin. VRM (Variable Range Marker) on tutkan näytöllä näkyvä rengas, jota voi säätää mittaamaan kohteen etäisyyden omasta aluksesta. Se auttaa esimerkiksi arvioimaan, kuinka kaukana kohde on. Eli EBL mittaa suuntaa, VRM mittaa etäisyyttä. Molemmat ovat käteviä työkaluja navigoinnissa ja kohteiden seurannassa!

Puutteistaan huolimatta tutka on erittäin hyödyllinen apuväline veneilyssä karttaplotterin tapaan. Täytyy vain olla erittäin huolellinen niiden käytössä ja tunnistaa virhetoiminnot ja rajoitteet.

Tutkaillaan!

HARRI SANE

Kirjoittaja on turvallisuuden moniottelija ja veneily/ purjehduskouluttaja.



**...NIIN TULEE ÄKKIÄ  
”ÄITI MISSÄ MÄ  
OLEN” PANIIKKI.**