



**FB1**

**FB2**

**FB3**

**K 3 0**

**FB4**

# LÖSUNGEN

Als Missweisung wird **6 W** angenommen, Deviation nach beiliegender Tabelle.

Um **10:30** wird bei einem Loggestand von **54,2 sm** die Position mit Hilfe des Radars ermittelt.  
Die Radarseitenpeilung auf **ODAS Boje Anchorite Rock (36-54,1 N 175-07,7 E)** beträgt **305**.  
Bei der Peilung liegt gerade ein Kurs von **080** am Schiffskompass an.  
Gleichzeitig wird der Abstand am Radar mit **2,2 sm** ermittelt.


**1 rechtweisende Peilung zu ODAS Boje Anchorite Rock** **029** \_\_\_\_\_ 

**2 Position um 10:30** **36-52,2 N 175-06,4 E** \_\_\_\_\_ 

Von dieser Position wird ein Kurs abgesetzt auf den **Wegpunkt (WP) 36-53,8 N 175-23,2 E**  
Die erwartete durchschnittliche Fahrt durchs Wasser beträgt **7,2 kn**.  
Während der Fahrt wird ein Strom von **0,8 kn** in Richtung **195** berücksichtigt.

**3 Kompasskurs zum Wegpunkt** **073** \_\_\_\_\_ 

Unterwegs wird die Position mit einer Doppelpeilung bestimmt.  
Dabei wird **Leuchfeuer Channel Island (36-54,7 N 175-19,9 E)** mit **030** über den Handpeilkompass gepeilt.  
**13,5** Minuten später, um **12:17** wird dasselbe Objekt mit **308** abermals über den Handpeilkompass gepeilt.  
Die durchschnittliche Fahrt durchs Wasser und der angenommene Strom sind dabei gleich geblieben.

**4 Position (Ob) um 12:17** **36-53,95 N 175-21,35 E** \_\_\_\_\_ 

**5 Koppelort (Ok) um 12:17** **36-53,6 N 175-21,5 E** \_\_\_\_\_ 

-----  
Ermitteln Sie den Wert „Feuer in der Kimm“ für das **Leuchfeuer Square Top Island (36-52,4 N 175-24,1 E)**.  
Die angenommene Augenhöhe beträgt dabei **2 m**.  
Der Gezeitenstand bleibt unberücksichtigt.

**6 Feuer in der Kimm in Seemeilen** **15,7** \_\_\_\_\_ 

Das Radargerät läuft im Modus **North Up**. Die Reichweite ist auf **6 sm** eingestellt.  
Der Kartenkurs ist **263°** und die Fahrt beträgt **12,0 kn**.  
Alle Radarseitenpeilungen werden bei anliegendem Sollkurs gemacht.

Verwenden Sie für das Plotting ein Plottingsheet oder ein leeres Blatt Papier.  
Um **01:30** Uhr wird folgender Radarkontakt angezeigt: rwP **185°**, Distanz **5,0 sm**.  
Um **01:36** Uhr erscheint derselbe Kontakt unter: rwP **190°**, Distanz **2,9 sm**.

**7 Welcher CPA ist zu erwarten**

**0,6 sm** \_\_\_\_\_ 

**8 Absoluter Kurs und absolute Fahrt des Gegners**

**327° 23,5 kn** \_\_\_\_\_ 

Es herrscht verminderte Sicht. Den Sicherheitsabstand hat der Skipper mit **1,5 sm** festgelegt.

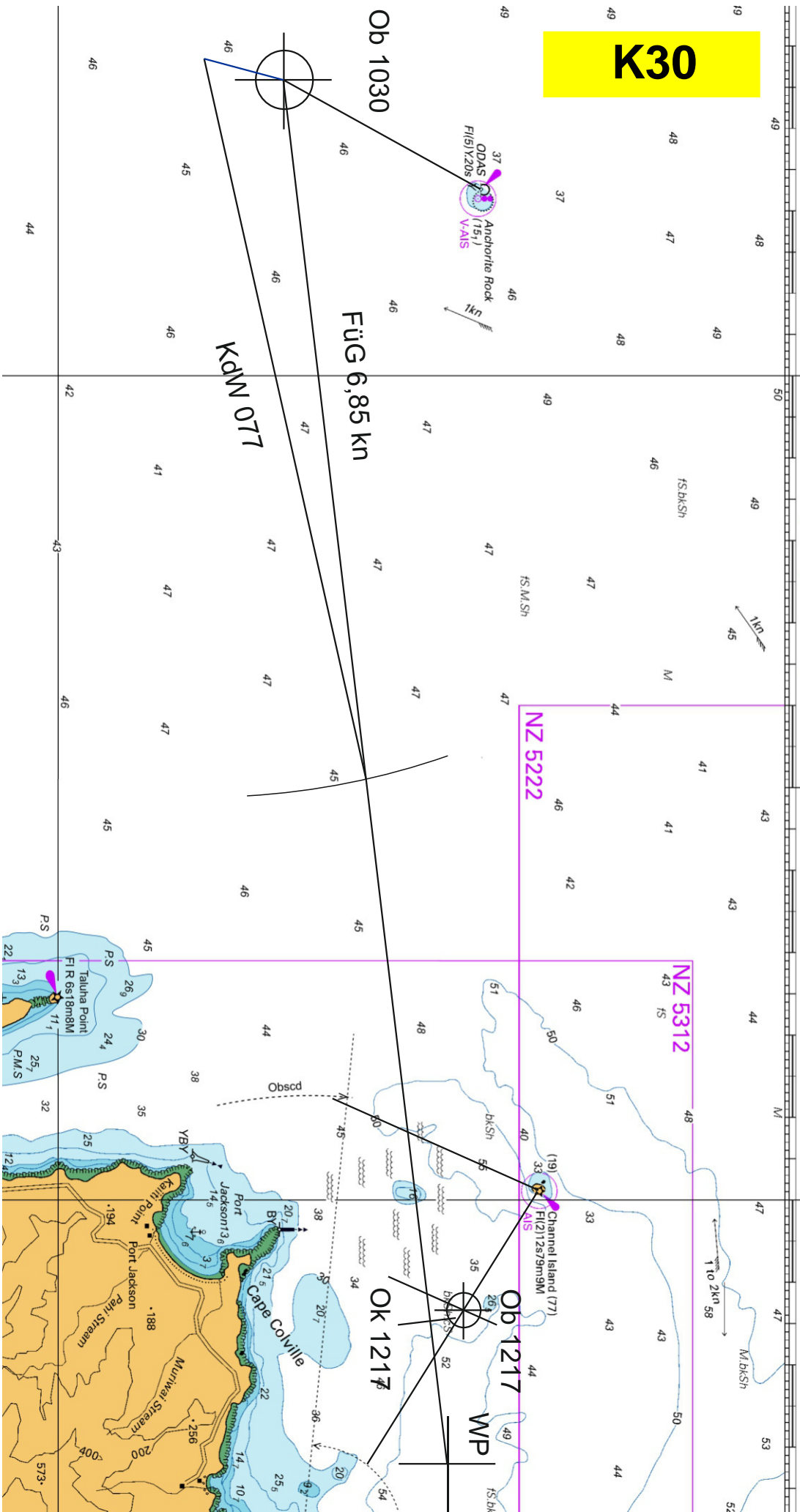
Unmittelbar nach dem letzten Kontakt werden Maßnahmen getroffen, um den Sicherheitsabstand zu gewährleisten:

**9 Welcher Fahrt muss gewählt werden, um den geforderten Mindestabstand zu gewährleisten?**

**4,7 kn** \_\_\_\_\_ 

Adjoining Chart NZ 522

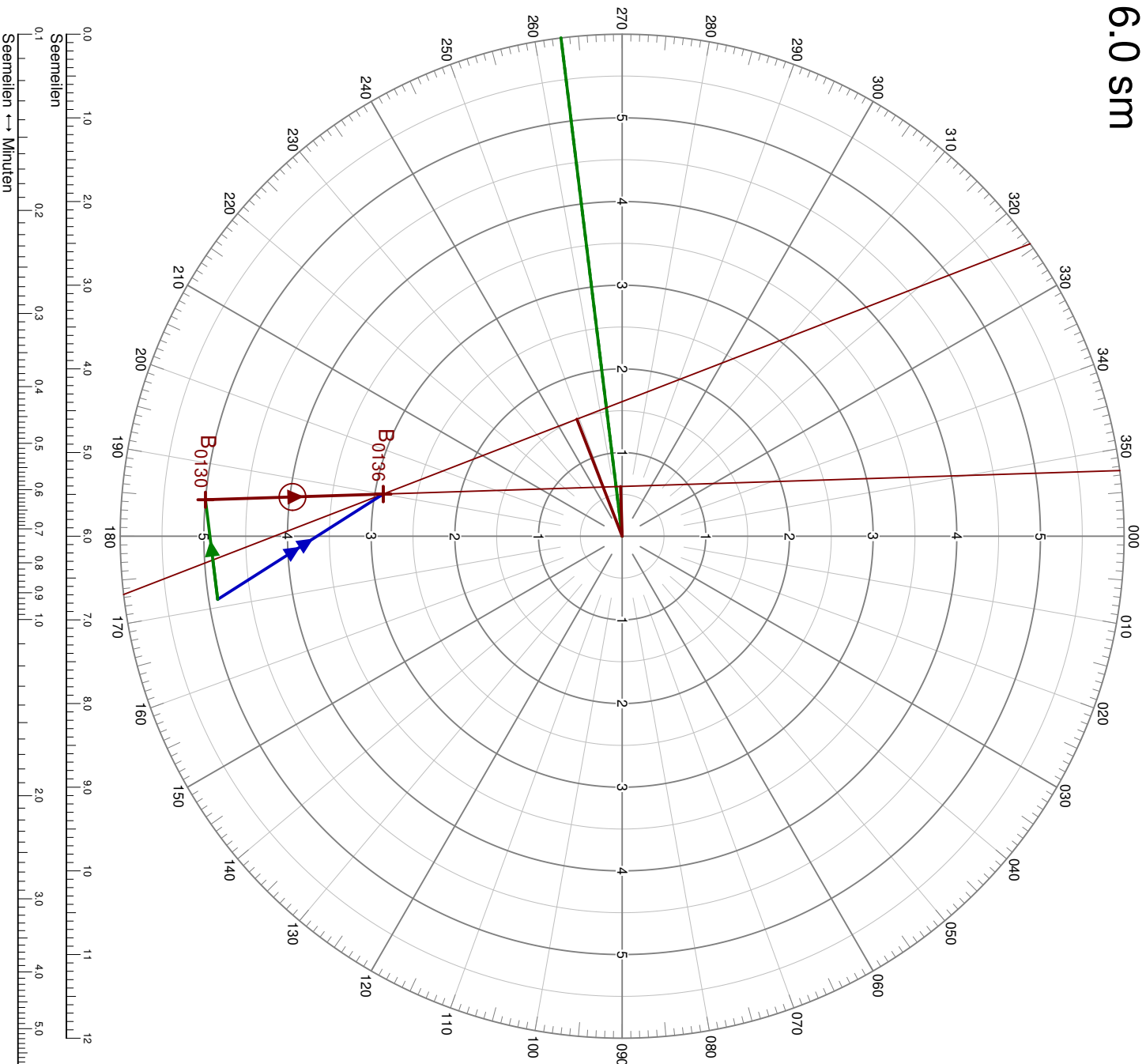
**K30**



# 6.0 sm

## Radarplot

Copyright © 2005 Christian Dost  
 ec@bratrad.de  
<http://bratrad.de/people/ec/radarplot>



### Radar-Einstellungen

Orientierung (Course/North Up)		North Up
Bereich	[sm]	6.0 sm
Eigenes Schiff		
KA (wk)	[°]	263°
VA (FDW)	[kn]	12.0 kn

### Beobachtungen

Gegner	B	C	D
Zeit	[Uhr]	01:30	
RASP	[°]	282°	
bei rwk	[°]	263°	
RaKP (rWP)	[°]	188°	
Abstand	[sm]	5.0 sm	
Zeit	[Uhr]	01:36	
RASP	[°]	287°	
bei rwk	[°]	263°	
RaKP (rWP)	[°]	190°	
Abstand	[sm]	2.9 sm	

### Lage

Beobachtungsintervall	[min]	6 min
KBr	[°]	358.2°
VBr	[kn]	21.3 kn
KB	[°]	327.5°
VB	[kn]	23.5 kn
GPA	[sm]	0.6 sm
PCPA	[°]	268.2°
SPCPA	[°]	005.2°
TOPA	[min]	8.0 min
Abstand auf der Kurslinie (BCR)	[sm]	0.6 sm
BCT	[min]	7.9 min
	[Uhr]	01:44

### Manöver

Zeit	[Uhr]	* 01:36
Abstand	[sm]	2.9 sm
Pellung (rWP)	[°]	190.0°
Manöver (kurs/Fahränderung)		Fahrt
neuer CPA	[sm]	* 1.5 sm
neuer Kurs KA	[°]	
neue Geschwindigkeit VA	[kn]	4.7 kn

### Lage nach Manöver

KBr	[°]	338.9°
VBr	[kn]	21.8 kn
Echoknick (delta)	[°]	19.3°
RASP	[°]	287.0°
GPA	[sm]	1.5 sm
PCPA	[°]	248.9°
SPCPA	[°]	345.9°
TOPA	[min]	6.8 min
Abstand auf der Kurslinie (BCR)	[sm]	01:43
	[min]	1.5 sm
BCT	[min]	7.9 min
	[Uhr]	01:44

