



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** _____ 

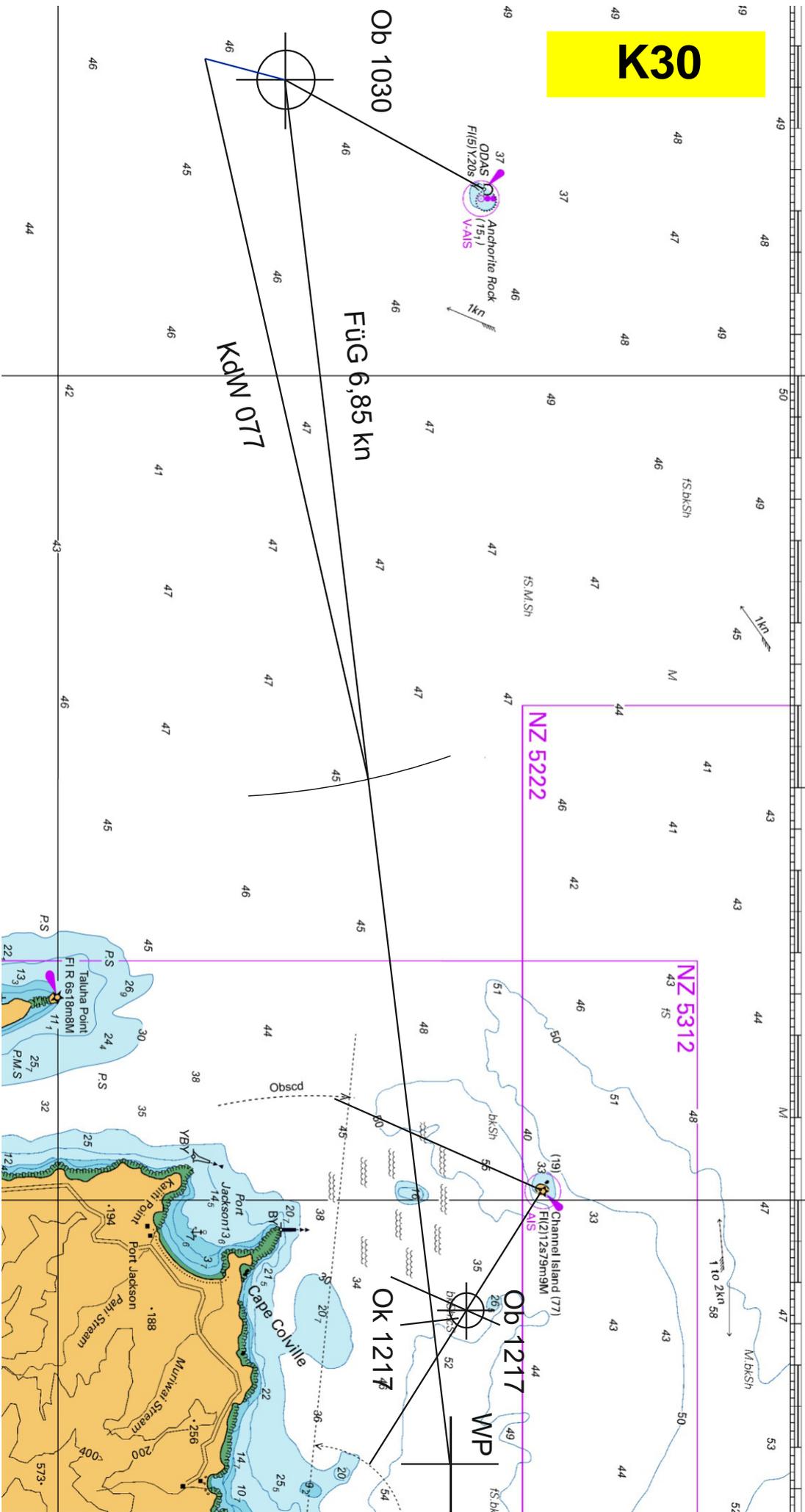
Es herrscht verminderte Sicht. Den Sicherheitsabstand hat der Skipper mit **1,5 sm** festgelegt.

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



Ob 1030

FÜG 6,85 kn

KöNN 077

NZ 5222

NZ 5312

ANZ

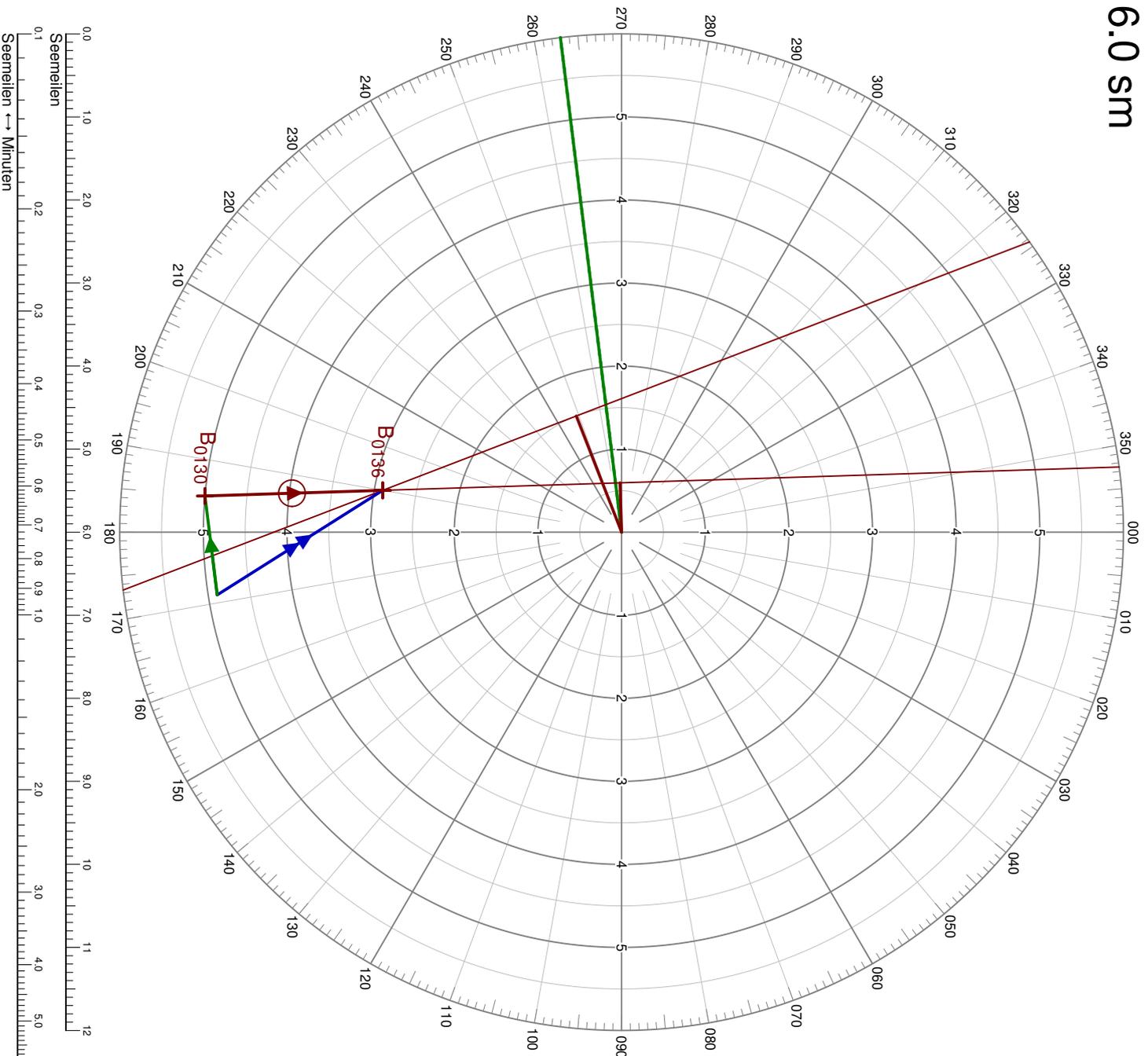
Ob 1217

WP

OK 1217

6.0 sm

Radarplot



Radar-Einstellungen	
Orientierung (Course/North Up)	North Up
Bereich	6.0 sm

Eigenes Schiff	
KA (WK)	263°
VA (FDW)	12.0 kn

Beobachtungen			
Gegner	B	C	D
Zeit	01:30		
RASP	282°		
bei rWK	263°		
RaKfP (rWP)	188°		
Abstand	5.0 sm		
Zeit	01:36		
RASP	287°		
bei rWK	263°		
RaKfP (rWP)	190°		
Abstand	2.9 sm		

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

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

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

