



**FB1**

**FB2**

**FB3**

**K 3 2**

**FB4**

# LÖSUNGEN

Als Missweisung wird **15 E** angenommen, Deviation nach beiliegender Tabelle.

Um **09:40** wird bei einem Loggestand von **10,2 sm** die Position mit Hilfe des Radars ermittelt.  
Die Radarseitenpeilung auf **Leuchfeuer Cow Island (36-31,7 N 175-24,1 E)** beträgt **232**.  
Bei der Peilung liegt gerade ein Kurs von **242** am Schiffskompass an.  
Gleichzeitig wird der Abstand am Radar mit **1,1 sm** ermittelt.

**1 rechtweisende Peilung zu Leuchfeuer Cow Island** **125** \_\_\_\_\_ 

**2 Position um 09:40** **36-32,3 N 175-23,0 E** \_\_\_\_\_ 

Von dieser Position wird ein Kurs abgesetzt auf den **Wegpunkt (WP) 36-28,0 N 175-13,0 E**  
Die erwartete durchschnittliche Fahrt durchs Wasser beträgt **11,0 kn**.  
Während der Fahrt wird ein Strom von **1,5 kn** in Richtung **170** berücksichtigt.

**3 Kompasskurs zum Wegpunkt** **237** \_\_\_\_\_ 

Unterwegs wird die Position mit einer Doppelpeilung bestimmt.  
Dabei wird **Kardinalzeichen Nord (36-28,4 N 175-15,3 E)** mit **192** über den Handpeilkompass gepeilt.  
**15,3** Minuten später, um **10:27** wird dasselbe Objekt mit **100** abermals über den Handpeilkompass gepeilt.  
Die durchschnittliche Fahrt durchs Wasser und der angenommene Strom sind dabei gleich geblieben.

**4 Position (Ob) um 10:27** **36-29,05 N 175-13,4 E** \_\_\_\_\_ 

**5 Koppelort (Ok) um 10:27** **36-28,1 N 175-13,2 E** \_\_\_\_\_ 

-----  
Ermitteln Sie den Wert „Feuer in der Kimm“ für das **Leuchfeuer Cow Island (36-31,7 N 175-24,1 E)**.  
Die angenommene Augenhöhe beträgt dabei **3 m**.  
Der Gezeitenstand bleibt unberücksichtigt.

**6 Feuer in der Kimm in Seemeilen** **15,1** \_\_\_\_\_ 

Das Radargerät läuft im Modus **North Up**. Die Reichweite ist auf **6 sm** eingestellt.  
Der Kartenkurs ist **300°** und die Fahrt beträgt **10,0 kn**.  
Alle Radarseitenpeilungen werden bei anliegendem Sollkurs gemacht.

Verwenden Sie für das Plotting ein Plottingsheet oder ein leeres Blatt Papier.  
Um **22:33** Uhr wird folgender Radarkontakt angezeigt: rwP **245°**, Distanz **5,5 sm**.  
Um **22:39** Uhr erscheint derselbe Kontakt unter: rwP **253°**, Distanz **3,1 sm**.

**7 Welcher CPA ist zu erwarten**

**1,0 sm** \_\_\_\_\_ 

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

**031° 22,4 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?**

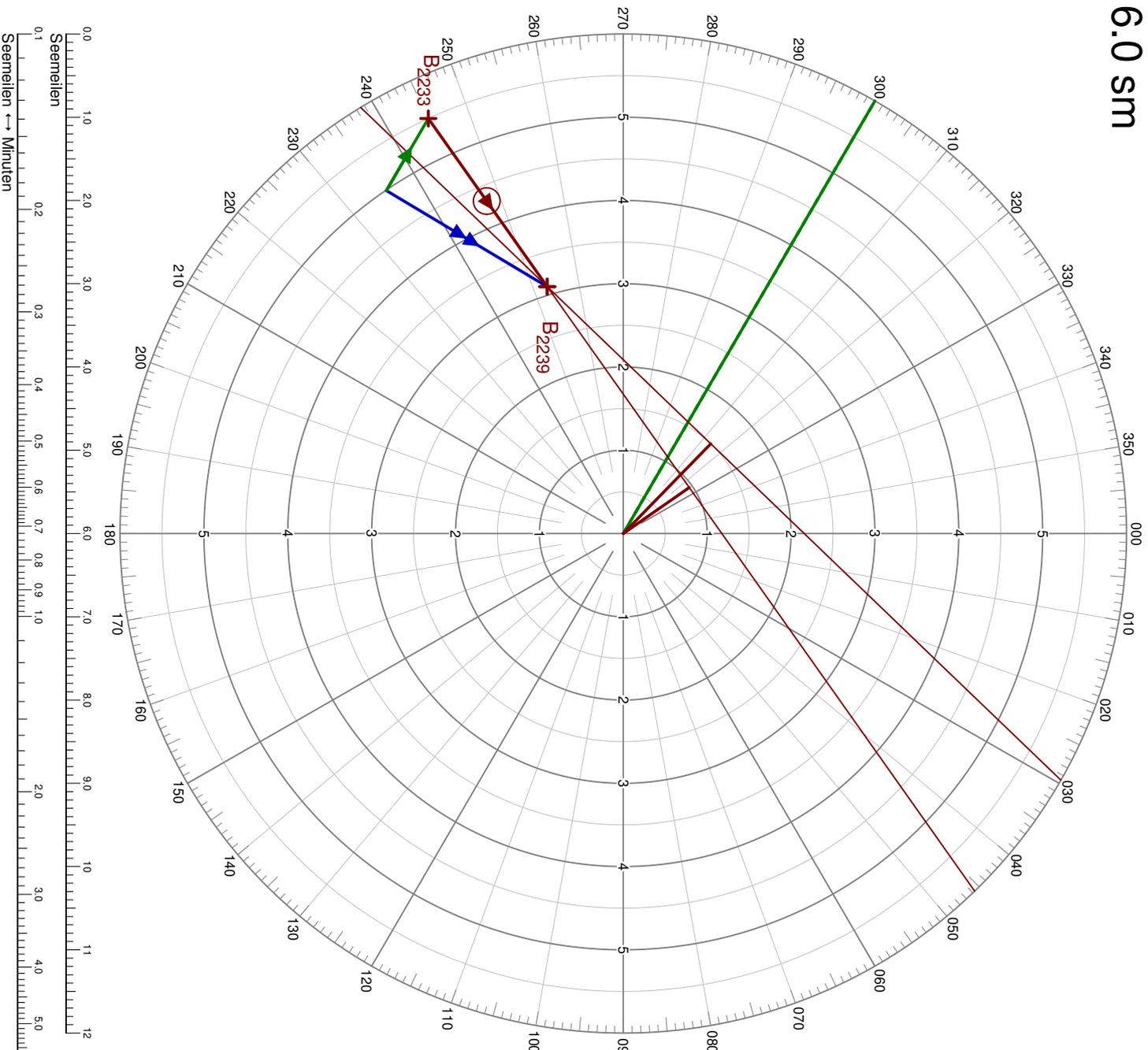
**5,2 kn** \_\_\_\_\_ 



# 6.0 sm

## Radarplot

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



### Radar-Einstellungen

Orientierung (Course/North Up)		North Up
Bereich	[sm]	6.0 sm
Eigenes Schiff		
KA (WK)	[°]	300°
VA (FDW)	[kn]	10.0 kn

### Beobachtungen

Gegner	B	C	D
Zeit	[Uhr]	22:33	
RASP	[°]	305°	
bei rWK	[°]	300°	
RaKP (rWP)	[°]	245°	
Abstand	[sm]	5.5 sm	
Zeit	[Uhr]	22:39	
RASP	[°]	313°	
bei rWK	[°]	300°	
RaKP (rWP)	[°]	253°	
Abstand	[sm]	3.1 sm	

### Lage

Beobachtungsintervall	[min]	6 min
KBr	[°]	054.9°
VBr	[kn]	24.7 kn
KB	[°]	031.0°
VB	[kn]	22.4 kn
GPA	[sm]	1.0 sm
PCPA	[°]	324.9°
SPCPA	[°]	024.9°
TOPA	[min]	7.2 min
Abstand auf der Kurslinie (BCR)	[sm]	1.1 sm
BCI	[min]	6.1 min
BCT	[Uhr]	22:45

### Manöver

Zeit	[Uhr]	• 22:39
Abstand	[sm]	3.1 sm
Pellung (rWP)	[°]	253.0°
Manöver (kurs/Fahränderung)		Fahrt
neuer CPA	[sm]	• 1.5 sm
neuer Kurs KA	[°]	
neue Geschwindigkeit VA	[kn]	5.2 kn

### Lage nach Manöver

KBr	[°]	044.1°
VBr	[kn]	23.1 kn
Echoknick (delta)	[°]	10.9°
RASP	[°]	313.0°
GPA	[sm]	1.5 sm
PCPA	[°]	314.1°
SPCPA	[°]	014.1°
TOPA	[min]	7.1 min
Abstand auf der Kurslinie (BCR)	[sm]	22:46
BCI	[min]	1.5 min
BCT	[Uhr]	6.1 min
	[Uhr]	22:45

