

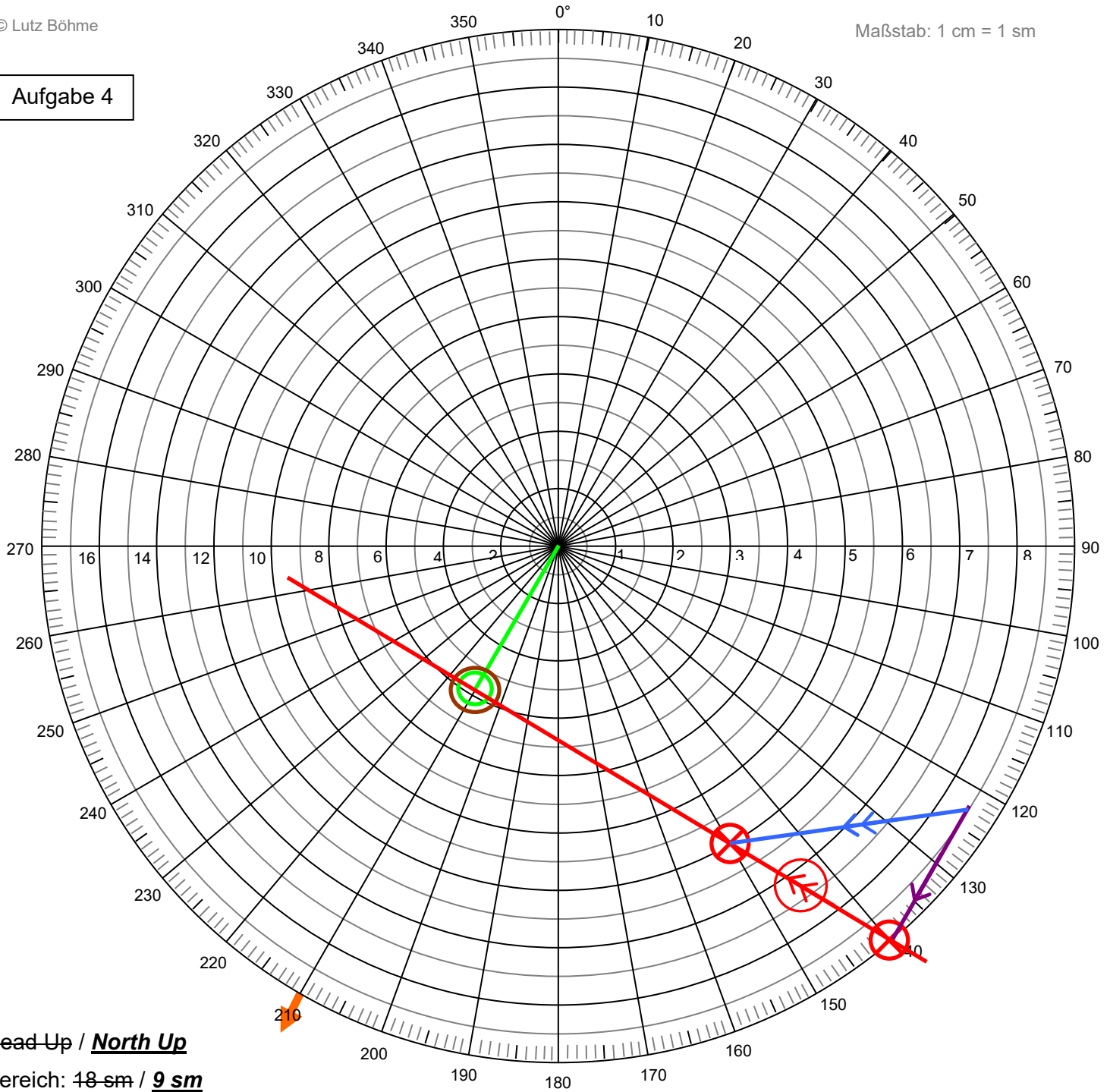
Sie beobachten mit ihrem „North Up“ eingestellten Radargerät um 20:52 Uhr ein Fahrzeug mit der rechtweisenden Radarpeilung von 140° bei 9sm Abstand. Um 21.02 Uhr bei $rwRaP = 144^\circ$ und 7,5sm wird das Fahrzeug zum zweiten Mal gepeilt. Eine dritte Peilung um 21:12 Uhr ergibt 150° mit 6sm Entfernung.

Sie selbst („A“) fahren einen Kurs von 210° bei einer Fahrt von 8kn.

Für das Plotting verwenden sie die erste und letzte Radarbeobachtung.

- 4a. Warum sind mehr als zwei Radarbeobachtungen sinnvoll?
- 4b. Bestimmen sie den dichtesten Annäherungspunkt an „B“. Wie dicht, wann und in welcher Peilung wird dieser sein?
- 4c. Welche relative Geschwindigkeit und welchen relativen Kurs fährt „B“?
- 4d. Welche tatsächliche Geschwindigkeit und welchen tatsächlichen Kurs fährt „B“?
- 4e. Wann wird „B“ ihre eigene Kurslinie kreuzen?

Aufgabe 4



Head Up / **North Up**

Bereich: ~~18 sm~~ / **9 sm**

→ rwK A (selbst): 210 °

Geschwindigkeit A: 8 kn

1. Zeit: 20:52 Uhr

1. **rwRaP** / RaSP: 140°

1. Abstand: 9,0 sm

2. Zeit: 21:12 Uhr

2. **rwRaP** / RaSP: 150°

2. Abstand: 6,0 sm

Zeitunterschied: 20 min

Abstand wenn B die Kurslinie von A kreuzt: 2,9 sm und Zeit: siehe oben => 21:44 Uhr

⊕→ Relativer Kurs B (Gegner): 301 °

Geschwindigkeit B relativ: 3,3sm / 20 min = 9,9kn

Tatsächlicher Kurs B: 262 °

→→ Geschw. B tatsächlich: 4,2sm / 20min = 12,5 kn

Dichtester Abstand cpa: 2,9 sm

rw. Peilung zum cpa: = 211 °

Seitenpeilung zum cpa: 211°-210° = 1 °

Zeit bei cpa: 5,2sm / 9,6kn = 32min = 21:44Uhr