

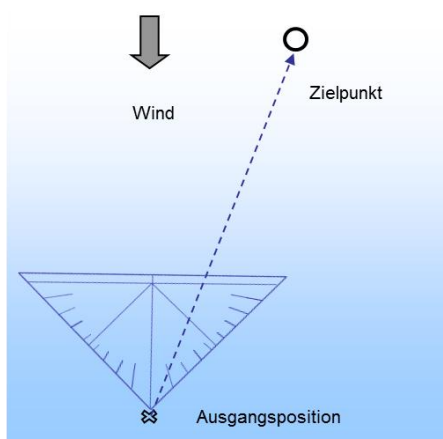


Kreuzkurse

Ausgangssituation: Wir liegen im Hafen, an der Boje, vor Anker, ... und wollen wissen, welchen Kurs wir fahren können zu unserem Zielpunkt, der allerdings in etwa in Windrichtung liegt. Die Windrichtung ist bekannt: Wir müssen also Kreuzen.

Möglichkeit 1: Wir fahren raus und schauen, was möglich ist. Das ist zwar realistisch machbar, doch – navigatorisch gesehen – eher eine Anfängervariante!

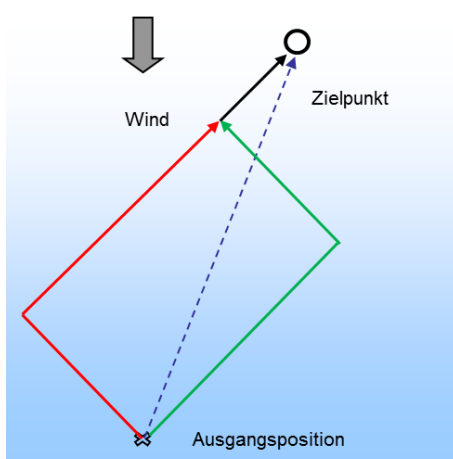
Möglichkeit 2: Wir machen eine vorausschauende Navigation vor dem Auslaufen.



Da wir die Windrichtung genau kennen (z.B. gemessen haben), zeichnen wir diese durch eine feine Linie in die Karte ein an unserer Position. Dann legen wir auf der Seekarte das Dreieck so an unsere Startposition an, dass die Mittellinie genau in Windrichtung zeigt.

Somit ergeben sich 2 mögliche (theoretische) Kurse, die jeweils 45° zum Wind existieren (seitliche Kanten des Navigationsdreiecks). In der Praxis werden wir die 45° selten genau fahren können (normale Freizeityacht, keine spezielle Regattayacht), sodass wir diesen Winkel etwas höher ansetzen müssen ($50^\circ - 60^\circ$).

Dazu drehen wir das Dreieck an der Startposition etwas nach rechts, bzw. nach links. Dieser kleine Zusatzwinkel ist immer schiffsabhängig und auch von Wind, Wellen, ... abhängig. Nach dem Auslaufen kann einfach überprüft werden – Vergleich von Theorie und Praxis: Plankurs contra gefahrenem Kurs – welcher kleine Zusatzwinkel für unser Schiff grundsätzlich erforderlich ist.



Ob nun im ersten Abschnitt zunächst der rechte Kurs (grüne Kurslinie) gefahren wird oder der linke Kurs (rot), hängt in erster Linie davon ab, ob der jeweilige Kurs überhaupt gefahren werden kann.

Ein Blick in die Seekarte zeigt sofort, ob der geplante Kurs machbar ist (sind Untiefen, Unterwasserfelsen, Flachwassergebiete, sonstige Hindernisse, ... auf diesem Kurs zu erkennen?).

Anmerkung: Dass diese Kurse den Kartenkurs, bzw. den Kurs-über-Grund darstellen und nicht den Kompasskurs, dürfte dem interessierten Leser klar sein.

Diese Systematik ist nicht nur beim Auslaufen sehr hilfreich, sondern auch bei allen weiteren Kursplanungen, sofern das Zielobjekt nicht direkt, sondern nur durch Kreuzen angesteuert werden kann.