# STCW Kompetanse.

STCW koden tabell A II/2 Planlegge en reise og utføre navigering.

STCW koden tabell A II/2 Bestemme posisjon og nøyaktigheten av den framkomne posisjonsbestemmelsen ved ethvert middel.

STCW koden tabell II/2 Fastslå og ta med i beregningen kompassfeil.

# Læremål for øvelsen.

Studenten skal kunne:

* Planlegge en reise i eller nær TSS for blindnavigering, herunder
  + bruke relevant informasjon fra ”IMO Routing guide” og ”Passage Planning Guide”
  + bruke relevant informasjon fra planleggingskart. (2675/5500)
* utføre navigering i nedsatt sikt, herunder
  + bruk av navigasjonsteknikker
  + posisjonskontroller

# Studentens oppgaver.

Forberedelser:

I henhold til periodeplan.

Les ”Wheelhouse Poster”.

Planlegge ruten i papirkartet og ta hensyn til relevant informasjon fra seilasbeskrivelser og planleggingskart.

Deviasjonstabell.

Navigasjonsbrief 5 minutter.

Gjennomføring:

* Sett brovakt
* Overvåk og gjennomfør sikker navigering herunder;
  + anvende PI-linjer, WOP, RoT. sikkerhetspeilinger/avstander.
  + Posisjonskontroller minimum hvert kvarter.
* Kompasskontroller.
* Oppretthold et korrekt, ryddig og oversiktlig kartarbeid.
* Før kurser i vedlagt dekksdagbok.
* Oppretthold en god situasjonsforståelse.

Etterarbeid:

Individuell skriftlig refleksjon.

#### Scenario.

# Situasjon.

Seilasen planlegges i kart 1350/323 fra startposisjon og over TSS i den engelske kanal frem til MPC bøyen. Kursene settes altså fra havnen i Dunkerque, kart 1350, til MPC bøyen i kart 323.

Når øvelsen starter har fartøyet lastet og er på vei ut av Dunkerque havn, i posisjon N 51° 01’ Ø 002 °10,5’. Skipet har nettopp tatt farvel med havnemyndighetene.

Det er da den 5. januar 2018 og skipsuret viser kl 1630 lokal tid. Skipet er på vei opp i fart og ønsket gjennomsnittshastighet for overfarten er 15 knop. Farten settes etter forholdene.

Ankomst New York er beregnet med ETA + 9 døgn og det er en besetning på 18 personer om bord. Ingen farlig last.

Feilvisning gyro = +2°. Misvisning er i henhold til oppgitt verdi i kartet.  
Deviasjonstabell tegnes og tas med på bro basert på følgende data:

|  |  |
| --- | --- |
| Kompass-kurs: | Deviasjon: |
| 000° | +1° |
| 090° | - 5°, |
| 180° | +1° |
| 270° | +6° |

# Fartøysdata.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Bulk/Konteiner. | | Skipsnavn – kallesignal |
|  | |  |  | | --- | --- | | Depl. | 56927 t | | Length | 199 m | | Beam | 31 m | | Draft | 12,02 m | | Speed | 16,5 kn | | Engine | 1 | | Thrusters | 2 | |  |  | | Bro A: Arcturus – c/s LKAA |
| Bro B: Bellatrix – c/s LKAB |
| Bro C: Capella – c/s LKAC |
| Bro D: Denebola - c/s LKAD |

# Meteorologiske og oseanografiske data.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lufttemperatur: -2° | Lufttrykk: 1012 hPa | Sjøtemperatur: +5° |
| Sikt: Dårlig - Tåke | Vindstyrke: Stille |  |
| Skyer: - | Bølgehøyde: 0 | Nedbør: Ingen |
| Strømforhold: Iht strømkart | | |

# Navigasjonsutstyr som brukes.

Alt unntatt ecdis.

# Vedlegg Blindnavigering.

Blindnavigering er navigering uten bruk av visuell stedsbestemmelse. Navigeringen i seg selv er ganske lik, men må da bruke radar, GPS og andre elektroniske hjelpemidler for å gjennomføre en sikker navigering.

I åpen farvann skiller blindnavigeringen seg lite ut fra vanlig navigering. Viktige faktor er selvfølgelig hyppigheten av posisjonskontrollene med tilgjengelige midler og et godt innstilt radardisplay. Dersom du seiler i papirkart blir bestikket også viktigere.

I mer begrensede farvann blir god planlegging med aktiv bruk av parallell-indeks linjer og turnrate teknikker viktig. Under gjennomføringen bør en navigatør betjene radar kontinuerlig.

Radarinnstillingene bør være gjennomtenkt, hvorvidt det brukes TM/RM/HU/NU.

Videre må det hentes inn informasjon om vær og strømforhold, eventuelt andre viktige opplysninger om området.

PI linjene og sikkerhetspeilinger som skal brukes må være tydelig angitt i kartet langs ruten, og WO punktet bør settes ut i kartet.