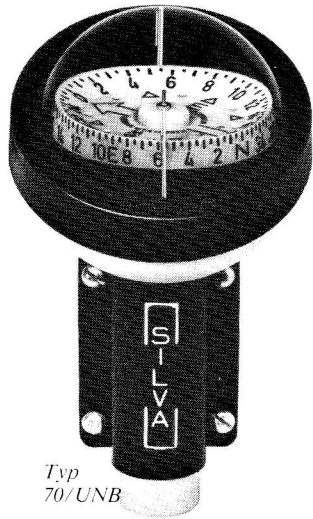


SILVA

MARINE KOMPASSE



Typ
70/UNB



Typ
105/PBEC

WAHL DES MODELLS
PLAZIERUNG
MONTAGE
KOMPENSATION
BELEUCHTUNG
GEBRAUCH
KURSE ABSETZEN

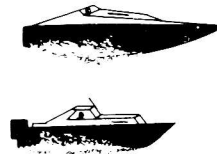
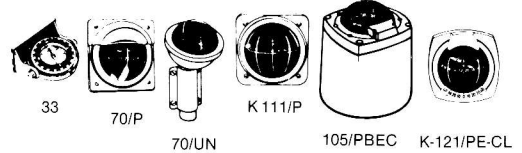


DIE WAHL DES MODELLS

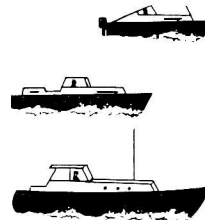
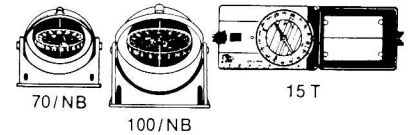
Es ist leicht, aus dem großen Lieferprogramm der SILVA-Marine-Kompasse den richtigen auszuwählen, wenn man für den Kompass den besten Montageplatz im Schiff kennt. Für die Auswahl ist die Art des Schiffes ebenfalls wichtig.



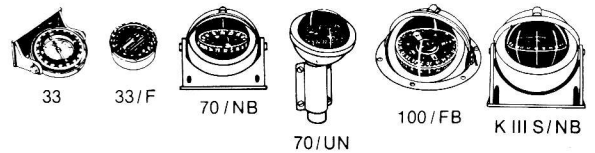
In Segelschiffen ist es wichtig, dass der Kompass genau arbeitet, wenn das Schiff krängt. Die grösste Auswahl gibt es bei den Typen 33, 105, K-111 und K-121/PE-CL. Typ 70/UN und 70/UNB sind die wahren Universal-Kompasse. Die Typen 70/P und 100/P können für eine Doppelinstallation benutzt werden. Dies ist auf den folgenden Seiten beschrieben.



Für Rennboote, die oft hart in den Seegang einsetzen, sind die kleineren Kompasse besser geeignet, da die leichte Kompass-Rose unempfindlicher gegen die harten Schläge ist, was unvermeidlich den Kompass-Sitz (Pinne und Hütchen) beschädigt. In den kleinsten und meistgebrauchten Schiffen eignet sich ein Nadelkompass am besten, u.E. die Type 33 mit einer Gummilagerung im Schlingerring oder ein SILVA-Handkompass 15 T. Es kann auch ein anderer geschützter SILVA-Kompass benutzt werden. Die Reihe 70 ist sehr geeignet.



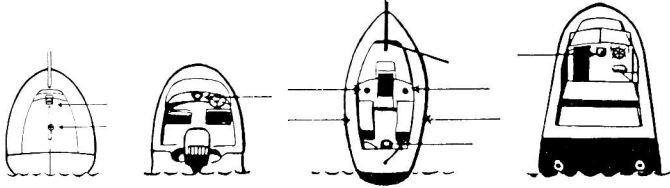
Für andere Schiffe ist die Wahl abhängig von dem Platz, der Ablesemöglichkeit und dem Gebrauch. Die Typen für ebenen Einbau benötigen den kleinsten Raum, es folgen die Typen in Teak-Konsolen und schließlich die Typen mit einem Kompasshaus; die letzteren bieten andere Vorteile, wie man auf den folgenden Seiten lesen wird.



PLAZIERUNG

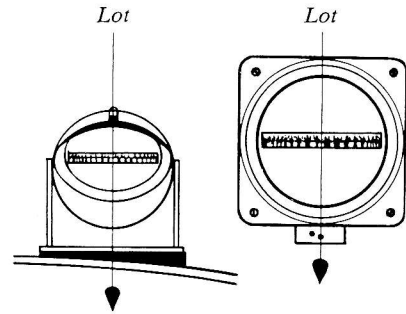
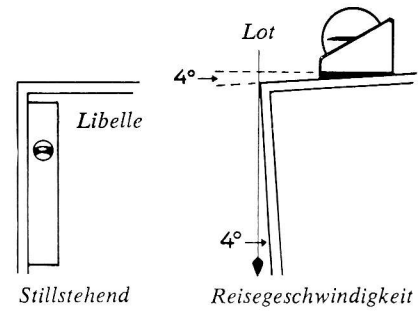
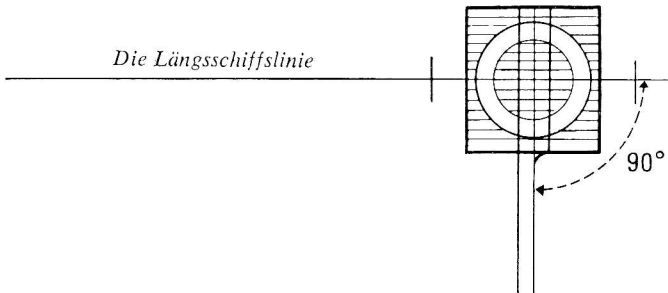
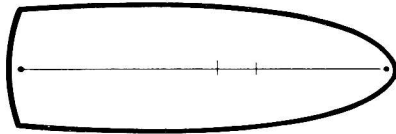
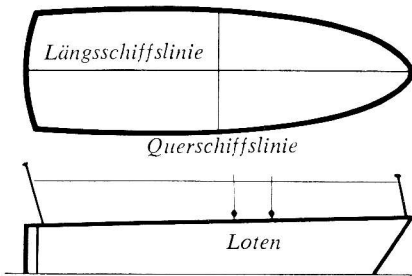
Der Kompass soll an einem Platz montiert werden:

1. an dem er vom Rudergänger oder Navigator gut abgelesen werden kann.
2. an dem er soweit wie möglich von Eisenteilen und anderen magnetisch störenden Teilen entfernt ist. Mehr darüber im Kapitel „Kompensation“.
3. an dem er, falls erforderlich, genau ausgerichtet werden kann, so daß die Linie Peilstrich — Mittelpunkt der Rose parallel zur Schiffslängsachse ist.



Die Pfeile deuten auf weitere Möglichkeiten hin.

MONTAGE

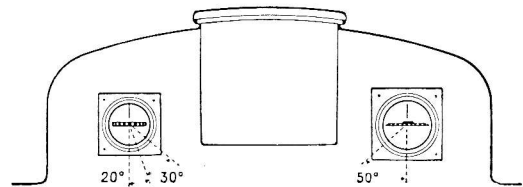


DIE "FLACHE" MONTAGE VON KOMPASSEN MIT PLASTIK-FRONTPLATTE

Senkrecht: Type 70/P, 100/P, K-111/P

Waagrecht: Type 105/PE

Alle Winkelstellungen: Type 100/FB, K-111 S/FB



Die Montage im Kajütsschott ist normalerweise frei von magnetischen Störungen. Für die Doppelinstallation auf Yachten kann die Neigungsgrenze durch schräges Einsetzen der Peilstriche vergrößert werden (Typen 70/P, und 100/P).

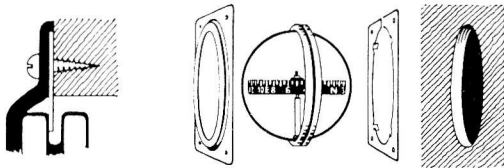
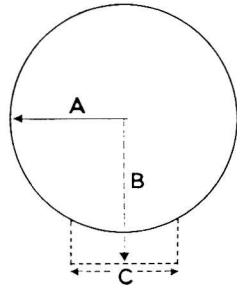
Aus der Maßzeichnung Seite 5 ist zu entnehmen, daß die flachmontierten Kompass am wenigsten Platz benötigen. Die Typen 70 und 100 in der durchsichtigen Ausführung können bei der Montage in ein Schott auch aus der Kajüte abgelesen werden.

Wichtig: Eine ganz transparente Kugel wird nur empfohlen, wenn es nötig oder wichtig ist, den Gegenkurs abzulesen.

	70/P	100/P K-111/P	100/FB K-111 S/FB	105/PE	K-121/PE-CL
Typ	mm	mm	mm	mm	mm
A	41—41.5	57.5—58	73—73.5 (Extra Aussparung für Drainierungs-Spur)	52	52—52.5
mit Schutzhaube	42—42.5	61.5—62			
Tiefe min.	40	56	66	42	44
Tiefe für alle transparenten Kugeln ohne Antireflex und Schutzhaube	140	156			
Extra Ausschnitt für Kompensator (falls erf.):					
B	60	76			
C	19.5 + 19.5	19.5 + 19.5			

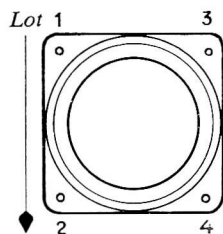
Die Kompass mit Plastik-Frontplatten sind ausgerüstet mit der Frontplatte, der Kompasskugel und der Befestigungsplatte bzw. Unterlegplatte. Dies wird alles durch die Montageschrauben zusammengehalten.

Wichtig: Man muss mit sehr grosser Vorsicht vorgehen, weil die schwere Kompass-Kugel bis zur Beendigung der Montage nicht genau fixiert ist. Befestigungsschrauben für 70/P: 2.8 x 15 mm Ms, für 100/P und K-111/P: 4 x 19 mm Ms.



Wichtig: Bei einer zu großen Bohrung besteht die Möglichkeit, daß die Kugel nicht genügend Halt findet. Das geschieht, wenn die Montagefläche nicht eben ist.

Der Kompensator (Nr. 114) kann nur laut Tabelle montiert werden, wenn die Montagefläche senkrecht ist, so daß sich der Kompensator genau zentrisch unter der Rose befindet. Wenn das Montageloch vorbereitet ist, wird der zusammengesetzte Kompass in die Öffnung eingefügt und die vier Befestigungslöcher werden angezeichnet. Nach Bohrung von passenden Löchern, wird der Kompass eingesetzt, festgeschraubt und fein ausgerichtet.



5

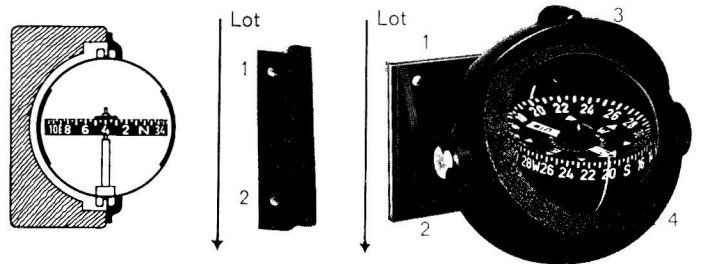
ABNEHMBARE BEFESTIGUNGEN

Senkrechte, waagerechte oder geneigte Ebene der Längsrichtung:
Typen 33, 70/NB, 70/UN, 70/UNB, 100/NB, K-111 S/NB

Abmessungen für die Konsolen:

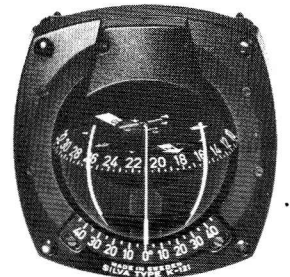
Type 33 und 70/NB	117 x 70 mm
Type 100/NB und K-111 S/NB	153 x 95 mm
Type 70/UN und 70/UNB	70 x 50 mm

Die abnehmbare Montage ist erforderlich, wenn der Kompass auch für Handpeilungen benutzt wird, und wenn der Kompass einen ungeschützten Platz hat. Der Kompass kann dann leicht aus der Halterung genommen werden und in Sicherheit gebracht werden, wenn das Schiff nicht benutzt wird. Wenn die Führung für die Konsole an der ausgesuchten Stelle befestigt ist, wird der Kompass genau waagrecht und in Längsrichtung ausgerichtet. Die Befestigung erfolgt mit Messingschrauben TKS Nr. 8 (4 x 19 mm Ms). Falls erforderlich können längere, aber keine dickeren Schrauben benutzt werden. Nun wird die zweite Führung befestigt. Danach wird der Kompass genau ausgerichtet, wie vorher beschrieben. Die großen Konsolen sind mit einem Anschlag versehen, dieser sollte benutzt werden, wenn der Kompass auf einer senkrechten oder schiefen Ebene befestigt wird. Wird eine zusätzliche Sicherheitseinrichtung benötigt, um den Kompass in seiner Führung genau zu halten, so kann ein kleiner Gummianschlag genommen werden. Durch leichtes Verbiegen gibt er den Kompass frei.

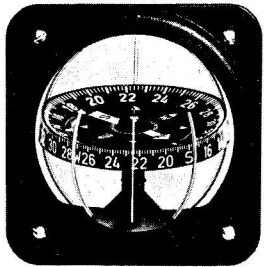


Spezialausführung für Segler!

Auf dem Bild sehen Sie den SILVA-Kompass Typ K-121/PE-CL. Das Spitzenmodell bei vergleichbaren Testen von Boots-Kompassen. Für feste, vertikal flache Montage. Mit Beleuchtung und verstellbarem Krängungsmesser. Befestigung von hinten mittels Abdeckplatte, dadurch diebstahlsicher.



6

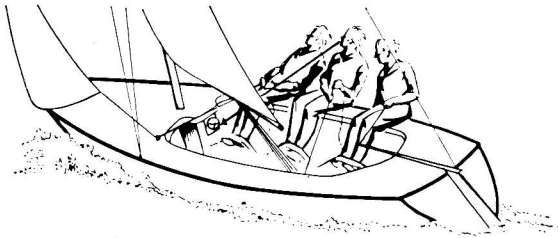


Für Jollensegler wurden die Modelle 70/PT und 100/PT entwickelt. Es sind durchsichtige Kompassse und von beiden Seiten abzulesen. Sie können als Kursanzeiger benutzt werden und auch um Wind und Strom optimal auszunutzen. Montagehinweise zeigen die Bilder.

SILVA RACING Typ 103/R

Hervorragender, robuster und deutlich ablesbarer Regatta-Kompass für Jollen und Kielboote. Auch erhältlich für vertikal flache Montage, 103/P. Ebenso verwendbar auf Kreuz — wie auf Raumschot, Lenz oder auf Start.

Taktikskala, die schräg von hinten am besten abzulesen ist. Mit einer leicht abzulesbaren „normalen“ 360° Schalskala ausgerüstet.



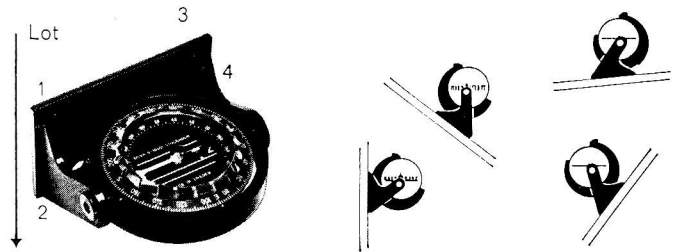
FESTE MONTAGE

Auch hier müssen die vorgenannten Hinweise beachtet werden.

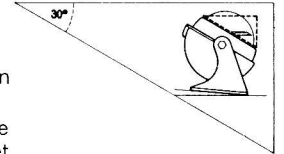
Kompass in Gehäusen oder in Konsolen

Die Konsole wird zunächst mit einer Schraube TKS Nr. 8 (4×19 mm Ms) am vorgesehenen Platz befestigt. Sie wird dann genau ausgerichtet, so daß der Kompass exakt waagrecht und parallel zur Schiffslängsachse ist. Nun werden die anderen drei Schraubenlöcher angezeichnet, gebohrt und die drei Schrauben eingeschraubt.

7



Wichtig: Die Kompassse werden für horizontale Montage geliefert. Bei anderen Montagen müssen die seitlichen Schrauben in der Konsole gelöst werden. Der Kompass kann dann in die gewünschte Lage gedreht werden. Die seitlichen Schrauben werden nun wieder angezogen.

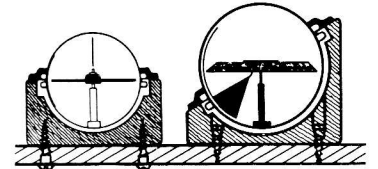


Auf schiefen Ebenen muss die NB-Typen 30° Neigung haben.

Die Type 33 hat neue Konsolen, die auch für die Typen in Gehäuse geeignet sind. Die Konsolen können nach Wunsch fest oder lösbar montiert werden. Sie können auch für ältere Modelle der Reihe 33 benutzt werden. In diesem Fall müssen die Löcher in den Schlingerringen von 4 auf 5 mm aufgebohrt werden.

Kompass in Holzkonsolen

Die Befestigung des Sockels erfolgt am einfachsten von der Rückseite oder Unterseite des Montageplatzes. Der Sockel wird dann von vier Schrauben gehalten, wobei darauf geachtet werden muß, daß die Schrauben nicht in die Aushöhlung ragen. Zunächst wird der Sockel nur mit einer Schraube befestigt, dann wird er ausgerichtet und befestigt. Der Sockel kann auch von „oben“ befestigt werden. Dazu wird die Frontplatte, der Zentrierring und die Kapsel gelöst und aus dem Sockel herausgenommen. Nun werden vier Löcher für Senkkopf-Schrauben gebohrt. Siehe Bild. Wie vorher beschrieben, wird der Sockel ausgerichtet und festgeschraubt. Der Kompass wird wieder eingesetzt und justiert.



Trocknung

Wenn die Konsole in so einer Position montiert ist dass der Kompass von Regen- oder Spritzwasser erreicht werden kann, wird es vielleicht erforderlich Entwässerungslöcher unten in die Konsole zu bohren. Vor dem Bohren soll der Kompass aus dem Sockel herausgenommen werden.

Auf den FB-Modellen sind Entwässerungsschnitte gemacht, die bis 15° von Vertikalniveau dienlich sind. Wenn es sich von grösseren Winkeln handelt muss man den Kompass aus dem Gehäuse nehmen und vorsichtig Löcher durch den untersten Teil des Gehäuses bohren. Es empfiehlt sich Dichtungsstoff ringsum an den Kanten anzubringen.

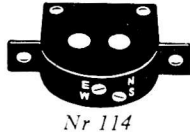
8

KOMPENSATION und DEVIATION

Kompass mit eingebauten Kompensatoren — ebenso wie bei separaten Kompensatoren — werden immer magnetisch neutral geliefert. Falls sich die Einstellschrauben gelöst haben sollten, muß der Kompensator vor der Montage in die neutrale Stellung gebracht werden.

Die neutrale Stellung

1. Man sucht einen Platz, in dessen Nähe sich keine magnetisch ablenkende Teile befinden, z. B. Elektromagnete oder Dauermagnete (Fotoapparat, Belichtungsmesser, Radios uä.).
2. Mit einem einfachen Handkompass werden die vier Himmelsrichtungen festgestellt.
3. Man stellt den Kompass mit dem Kompensator an diesen Platz und dreht ihn mit seiner Längsrichtung in die N-S-Richtung mit der Vorauspeilmarke nach Norden.
4. Dann wird die N-S-Schraube so eingestellt, daß der Kompass 0° anzeigt. Dies muß mit einem antimagnetischen Schraubenzieher gemacht werden.
5. Nun wird der Kompass um 90° nach Osten gedreht und mit der E-W-Schraube wird der Kompass so eingestellt, daß er genau 90° anzeigt.
6. Wird der Kompass nun nach Süd oder West gedreht, muß er 180° bzw. 270° anzeigen. Eine geringe Abweichung (Deviation) wird, sofern vorhanden, zu gleichen Teilen mit den beiden Einstellschrauben ausgeglichen. Die beste Toleranz ist $\pm 0^\circ$.



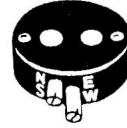
Nr 114

werden. Nach Möglichkeit sollte für den Kompass ein Platz gefunden werden, der nicht nur vom Rudergänger oder vom Navigator gesehen werden kann, sondern der auch frei von magnetischen Ablenkungen ist.

Bevor der Kompass montiert wird, sollte der Einfluß von Speedometer, Drehzahlmesser, Windanzeigen und ähnlichen Anzeigegeräten geprüft werden. Wenn die Ablenkung zu groß ist, sollte nach Möglichkeit ein anderer Platz gesucht werden. In Motorbooten sollen die vier Himmelsrichtungen bei stehender und laufender Maschine festgestellt werden.

Wird eine Abweichung vom Kurs festgestellt, so wird die Kompensation bei laufender Maschine vorgenommen. Andere magnetisch ablenkende Teile müssen bei der Kompensation an ihrem rechten Ort sein. Eine Kompensation ist erforderlich, wenn nach der Endmontage des Kompasses eine Ablenkung von mehr als $\pm 5^\circ$ festgestellt wird. Ist die Ablenkung unbedeutend, kann auf den Kompensator und eine Kompensation verzichtet werden.

SILVA-Kompensatoren



Nr. 113 oder 115

- Nr. 113 für Typ 70/NB
- Nr. 114 für alle anderen vertikal montierten Kugel-Typen
- Nr. 115 für die Typen 100/NB, 100/FB, K-111 S/NB, K-111 S/FB
- Nr. 117 für Typ 100/NBC (Stahlbootkompensation)
- Nr. 119 für Type 70/UN und 70/UNB
- Nr 123 + 122 für Typ 105/PBEC

Eine einwandfreie Kompensation kann nur erfolgen, wenn die Mitte des Kompensators und die Mitte der Kompassrose genau lotrecht übereinander liegen und wenn der Kompensator genau rechtwinklig zur Schiffsängsachse ist.

Wichtig: Vor einer genauen Kompass-Ablesung wird mit den Fingern leicht auf den Kompass geklopft.

Nach der Montage des Kompensators wird das Schiff an einen Platz ohne magnetische Störungen gebracht (Freileitungen, Kabel, Tonnen). Am besten ist ein Holzdauben geeignet, um den das Schiff bei der Kompensation gedreht wird. Hier werden zunächst durch Landpeilungen genau die vier Himmelsrichtungen festgestellt.

1. Das Schiff wird nach Nord gedreht. Dann wird am Kompensator die N-S-Schraube so eingestellt, daß 0° anliegen.
2. Das Schiff wird nach Osten gedreht. Mit der E-W-Schraube wird 90° eingestellt.
3. Das Schiff wird auf Süd gedreht. Liegen keine 180° an, so wird die N-S-Schraube so gedreht, daß nur noch der halbe Fehler angezeigt wird (z. B. 6° Fehler, die Schraube wird so gedreht, daß nur noch 3° Fehler anliegen).
4. Das Schiff wird auf West gedreht. Falls keine 270° anliegen, wird der Fehler wieder halbiert und mit der E-W-Schraube ausgeglichen.
5. Das Schiff wird mehrmals gedreht und die Fehler werden auf den kleinsten Wert ausgeglichen.

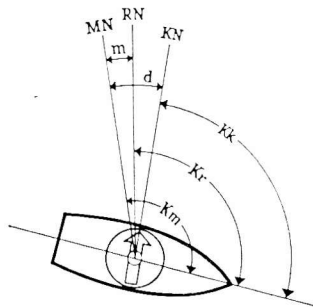
Ist die Deviation zu groß und kann mit diesen Mitteln nicht kompensiert werden, so muß man einen Kompass-Kompensierer um Rat fragen. Name und Anschrift erhält man bei dem Schiffshändler, bei dem der Kompass gekauft wurde.

Die Deviation wird alle 20° geprüft. Der Fehler wird in eine Deviationstafel eingetragen. Dabei wird das Schiff auf den Kurs gebracht, der vorher in die Seekarte eingezeichnet wurde. Die Abweichung wird dann in einer Tabelle aufgetragen, die bei Kursumrechnungen zu beachten ist.

Die Kompensation

Kompensation bedeutet, den Einfluß eines fremden Magnetfeldes auf den Kompass zu verringern bzw. aufzuheben. Dieses Fremdfeld entsteht auf einem Schiff durch Wanten, Stagen, Maschine, verzinkte Pütz, eisernen Rumpf, elektrische Anzeigegeräte und ähnliche Stahlteile. Dieses Fremdfeld ändert das magnetische Erdfeld, so daß der Kompass ebenfalls eine verkehrte Richtung anzeigt. Dieser Fehler wird Ablenkung oder Deviation genannt. Es ist der Winkel zwischen magnetisch Nord und Kompass-Nord.

- RN rechtweisend Nord
- MN magnetisch Nord
- KN Kompass Nord
- m Mißweisung
- d Deviation
- KK Kompasskurs
- Kr rechtweisender Kurs
- Km mißweisender Kurs



In der Skizze ist dies zu erkennen. Die Kompensation ist erforderlich, wenn eine Abweichung festgestellt wird, z. B. daß der Montageplatz nicht ganz frei von magnetisch störenden Teilen ist. Dies kann mit einem Handkompass oder einer Landpeilung festgestellt

K_M°	δ°	K_K°
0		
20		
40		
60		
80		
100		
120		
140		
160		
180		

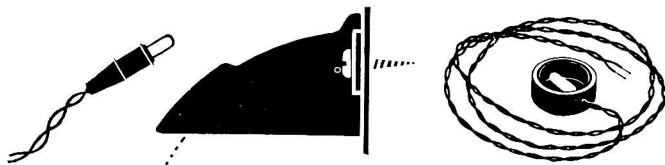
K_M°	δ°	K_K°
180		
200		
220		
240		
260		
280		
300		
320		
340		
360		

K_M mißweisender Kurs
 δ Deviation
 K_K Kompasskurs

Die Deviation ist positiv „+“ (Ost), wenn der mißweisende Kurs größer als der Kompass-Kurs ist, und negativ „-“ (West), wenn der mißweisende Kurs kleiner als der Kompass-Kurs ist. Dieses Vorzeichen wird bei dem entsprechenden Wert mit in die Tabelle eingetragen.

Benutzen Sie nicht den Kompass, bevor er nicht fest montiert und kompensiert ist.

BELEUCHTUNG



Nr. 469

Nr. 69/9 und 100/9

Nr. 479

Alle SILVA-Kompass-Beleuchtungen haben die gleiche 12 V-Glühbirne mit 500 mm Kabel (Art. Nr. 468). Bei einer Bordspannung von 24 V wird ein Widerstand (1 W, 150 Ω) mit der Glühbirne in Reihe geschaltet. Der Widerstand ist in Elektro- und Radiogeschäften erhältlich.

Für die verschiedenen Kompass gibt es die folgenden Beleuchtungen:

Kompass im Gehäuse. Glühbirne Nr. 469 (= Nr. 468 mit einem Gummifuß) kann leicht in den Löchern des Visiers montiert werden.

Andere Kugelkompass. Hierfür gibt es den Blendschirm 69/9 komplett mit Lampe Nr. 468 für Kompass 70. Schirm 100/9 für Kompass 100 und K-111. Der Schirm wird oberhalb der Kugel mit den Befestigungsschrauben des Kompasses festgeschraubt. Das Visier kann auch seitlich oder unten angebracht werden, je nach dem, wo es das beste Licht gibt. Eventuell müssen längere Schrauben benutzt werden. Eine andere Möglichkeit bietet die Lampe Nr. 468 mit dem Halter Nr. 479. Dieser wird mit einem selbstklebenden Streifen direkt auf das Glas geklebt.

Kompass Type 33. Falls die Beleuchtung nicht ausreicht, lässt sich eine leicht selber bauen.

MERKMALE

Eine wichtige Verbesserung der Kugelkompass ist, daß nun standardmäßig die Rückseite schwarz und nicht reflektierend ausgeführt ist. Dies erleichtert das Ablesen, auch bei ungünstigen Lichtverhältnissen. Man beachte: Kompass mit einer durchsichtigen Glashaube, bei denen man aus der Kajüte heraus den Gegenkurs ablesen kann, können auf Rückfrage geliefert werden.

Eine weitere wichtige Ausrüstung für die Besitzer von flachen und Kugelkompassen ist die nicht reflektierende Sicherheitsabdeckung. Sie ist aus schwarz eloxiertem Aluminium hergestellt und wird auf der Rückseite der Kugel montiert. Sie wird empfohlen, um bei Flachkompassen teilweise das Licht zu verdecken, das von der Rückseite kommt. Ebenso bei Kompassen, die dem Sonnenschein voll ausgesetzt sind, und wenn hinter der durchsichtigen Kugel weniger als 100 mm

Platz ist. Eine flüssigkeitsgefüllte Kugel wirkt wie ein Brennglas mit einer Brennweite von 25 mm.

Das Bild zeigt:

Art. Nr. 69/8 Schutzkappe für Typ 70

Art. Nr. 100/8 Schutzkappe für die Typen 100 und K-111



SILVA SEEKARTEN-BEHÄLTER

Nr. 466 40,5×58,5 cm. Für Karten in zwei Teile gefaltet.

Nr. 471 40,5×118 cm. Bei Bedarf leicht zu falten oder rollen.

Nr. 472 80×61 cm. Bei Bedarf leicht zu falten oder rollen.

Nr. 481 Sieben Taschen je 36,5×49 cm. Für 14 Bootsport-Karten.

KURSE ABSETZEN

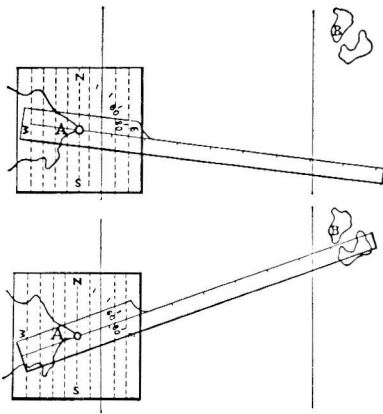
Dies bedeutet eine Winkelmessung auf der Karte zwischen der Reiseroute (Punkt A und B in der Zeichnung) und geographisch Nord (Meridian, Längengrad). Dieser Winkel kann nach folgenden Methoden leicht gefunden werden:

1. Benutzung des SILVA-Kurslineals

- Man setzt das Kurslineal mit dem Mittelpunkt auf den Ausgangspunkt (A), wobei die N-S-Linien der Grundplatte parallel zum nächsten Meridian liegen. Nord auf der Grundplatte zeigt nach Karten-Nord.
- Das Lineal wird zum Punkt B geschwenkt, ohne die Grundplatte zu verdrehen.
- Auf der Grundplatte kann nun die Gradzahl abgelesen werden.

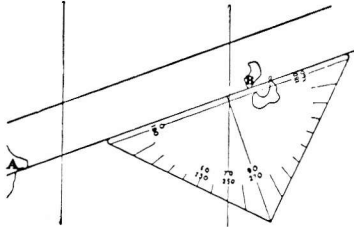
2. Benutzung des SILVA-Kurs-Dreiecke

Die längste Seite des Lineals wird auf die Reise-Route A—B gelegt. Dann wird das Lineal parallel zur Kurslinie zum nächsten Längengrad verschoben und die Grundplatte wird, wie unter 1 a beschrieben, ausgerichtet. Nun können zwei Kurse abgelesen werden, einer von A nach B und einer von B nach A, der Gegenkurs.



3. Benutzung des SILVA-Handkompasses Typ 15 T-360

Die SILVA-Handkompass sind eine Kombination aus Kompass und Kursbestimmungsgerät. Sie können für das Plotten schnell und genau eingesetzt werden. Jeder, der sich mit Navigation, beschäftigt, weiß, daß das SILVA-System einfach und genau ist. Genaue Anweisungen liegen jedem Kompass bei.



Korrekturen

Wie oben beschrieben, erhält man den rechtweisenden Kurs aus der Karte. Um den Kompasskurs zu erhalten, muß der rechtweisende Kurs mit der Mißweisung und der Deviation berichtigt werden.

Steuern nach dem Kompass

1. Parallelsteuern mit SILVA Typ 33

Hierbei wird die äußere bewegliche Rose auf den angegebenen Kompasskurs eingestellt. Das Schiff wird so auf Kurs gebracht, daß die rote Nadelspitze auf „N“ des äußeren Ringes zeigt. Der Kurs wird so gehalten, daß die Nadel immer parallel zu den Nord-Süd-Linien auf der inneren Rose ist.

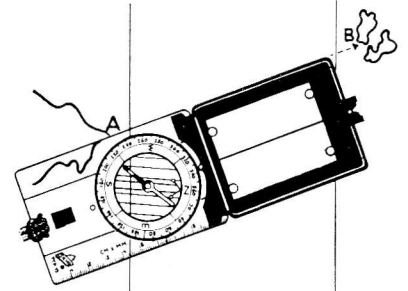
2. Direktes Ablesen

Ist bei allen anderen Kompassen anzuwenden. Das Schiff wird so gedreht, daß der Kompasskurs an dem Peilstrich abgelesen werden kann. Bei Typ 33 muß dafür zuerst die äußere Rose auf „0“ gesetzt werden. Den Kurs kann man dann über dem Nord-Ende der Nadel auf dem äußeren Ring ablesen. Bei schwerer See ist es nicht leicht, den genauen Kurs zu halten, und auch bei starken Böen weicht das Schiff leicht vom Kurs ab. Mit etwas Übung kann man aber auch unter diesen erschwerten Bedingungen den genauen Kurs halten.

Das SILVA-System

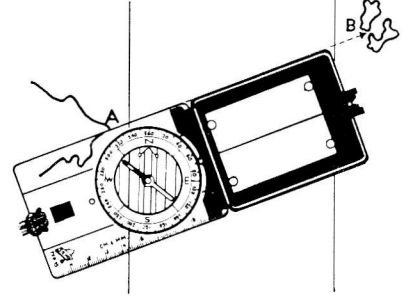
1

Verbinden Sie auf der Seekarte mit einer von den Kanten des Kompasses (oder mit einer Hilfelinie) Ausgangspunkt und Zielpunkt, das der Weg ist den Sie gehen wollen. N.B. Der Kurspfeil in rechter Richtung d. h. gegen das Ziel.



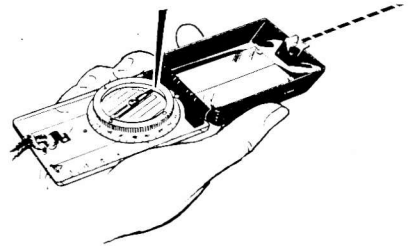
2

Drehen Sie das Kompassgehäuse, bis die Linien an dessen Boden parallel zu den Meridianen (Nord-Südlinien) der Seekarte verlaufen. N.B. „N“ des Kompassgehäuses gegen Norden der Seekarte.



3

Halten Sie den Kompass waagrecht im Hand. Gieren Sie bis die Kompassnadel (die rote) über „N“ des Kompassgehäuses liegt. Der Kurspfeil (oder in diesem Falle das Sichtzeug über dem Zielspiegel auf Typ 15 T) zeigt die rechte Richtung.



Zeichnerische Darstellung

Man kann zeichnerisch die Position eines Objektes auf der Karte feststellen und durch eine Kreuzpeilung die eigene Position feststellen. Hier geben wir Ihnen eine kurze Einweisung in die verschiedenen Methoden. Für die Kreuzpeilung genügen zwei Objekte, es wird aber immer ein drittes zur Kontrolle der ersten beiden gepeilt.

a. Zielfahrt

Auf kleinen Schiffen ist es gelegentlich einfacher, Kurs auf das Objekt zu nehmen (Zielfahrt), wenn dies nicht zu lange dauert. Ist, das Ziel recht voraus, wird der Kompasskurs abgelesen, berichtigt und in die Karte eingetragen. Dies wird möglichst mit drei Objekten gemacht.

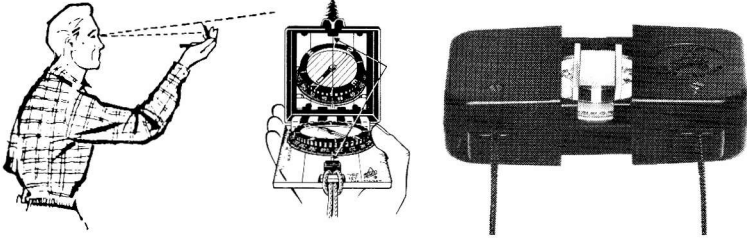
b. Kompass-Peilung

Wenn eine etwas ungenauere Peilung ausreicht, kann das Objekt auch über den feststehenden Kompass gepeilt werden. Dabei zieht man eine Linie von der Kompass-Mitte über die Rose zum Objekt. Es werden ebenfalls drei Objekte gepeilt. Bei der Kursumrechnung muß die Deviation des Kurses, der im Moment der Peilung angelegen hat, eingestetzt werden!

c. Benutzung von Peilkompassen

Die genaueste Peilung erhält man entweder mit dem beweglich montierten Kompass SILVA Type 70/UN, 70/UNB, dem SILVA-Handkompass Nr. 15T-360, oder die Typen 50 NL, 54 NL, 60 optische Peil-Kompass. Eine genaue Beschreibung liegt diesem Kompass bei. Bei Handpeilungen muss die Sicht zum Objekt gut sein und der Kompass darf nicht durch magnetisch störende Teile beeinflusst werden.

Man hält den Kompass am ausgestreckten Arm in Augeshöhe, so dass man das Objekt in der Peilmarke erkennen kann. Im Spiegel lässt sich dann die Richtung ablesen.

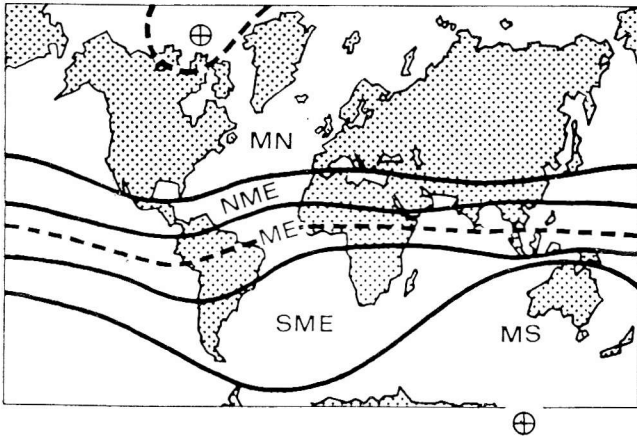


Praktische Navigation

Für viele Eigner ist die Navigation ein interessantes und lehrreiches Hobby, das viel geübt werden sollte. Man erhält mehr Sicherheit, und Crew und Passagiere sind ruhiger und fühlen sich sicher. Ein Ausflug kann bei strahlender Sonne beginnen und im Nebel, Regen oder schlechter Sicht enden. Dann muß man die neuesten Seekarten und einen guten Kompass an Bord haben, und man muß in der Lage sein, beides richtig und schnell zu gebrauchen.

MAGNETISCHE INKLINATION

Die magnetischen Kraftfelder variieren von ganz senkrecht an den magnetischen Polen bis ganz waagerechte Einwirkung in der Äqua-



15

torialgegend. Dies bedeutet daß die Kompassnadel eine grössere oder kleinere Tendenz zu Abkippen hat, was auf die Verwendungsstelle zurückzuführen ist. Die SILVA-Kompass sind gegen Inklination nivelliert worden, und zwar für das Gebiet, wo der Kompass gebraucht werden soll. In Skandinavien gelieferte Kompass können ohne Ungelegenheit in allen Ländern Europas gebraucht werden und auch auf dem entsprechenden Breitengrad in allen Weltteilen. Ausserdem führt Silva in Lager Kompass, die für die vier südlichen magnetischen Inklinationszonen nivelliert sind. Die SILVA-Kompass fungieren in der ganzen Welt!

Zone:	Steht für:
MN	Magnetischer Norden
NME	Nördlich von dem Magnetischen Äquator
ME	Magnetischer Äquator
SME	Südlich von dem Magnetischen Äquator
MS	Magnetischer Süden



10 Regeln für gute Seefahrt

1. Achten Sie darauf, daß das Boot seetüchtig ist und daß an Bord Ordnung herrscht.
2. Sicherheitsausrüstung soll immer an Bord sein.
Vergessen Sie nicht:
Immer so viele Schwimmwesten wie Leute an Bord sind, und die Schwimmwesten sollen angezogen sein.
3. Fahren Sie nur in Reviere, für die Ihr Boot geeignet ist.
4. Legen Sie das Endziel Ihrer Fahrt vordem fest und studieren genau die Route. Bei Änderung des Zeils unterrichten Sie Ihre Angehörigen oder Bekannte.
5. Machen Sie sich vor Antritt einer Fahrt mit den „auf See geltenden Regeln“ vertraut.
6. Achten Sie darauf, daß das Boot nicht überladen wird.
7. Achten Sie immer darauf, daß Ihr Kurs frei von Hindernissen ist und passen Sie Ihre Fahrt den jeweiligen Verhältnissen an.
8. Hören Sie auf die Wettervorhersage, bevor Sie auslaufen. Bleiben Sie bei schlechten Wetterverhältnissen im Hafen. Bei Wetterverschlechterung „auf See“ suchen Sie möglichst einen zur Windrichtung gesehen günstigen Kurs oder suchen den nächsten Hafen auf.
9. Bei einer evtl. Kenterung Ihres Bootes, bleiben Sie unbedingt bei dem Boot solange es schwimmt. Das ist sicherer als zum Land zu schwimmen.
10. Sorgen Sie für Sauberkeit der Natur!
Bringen Sie Ihre Abfälle in dafür eingerichtete Behälter oder Sammelplätze.



SILVA Sweden AB
Kuskvägen 4, S-191 47 Sollentuna
Sweden

ESSHÄtryck 81.12480

Printed in Sweden