

Kontrolle des Steuerkompasses einer SY !

Bei der Übernahme einer gecharterten Yacht ist es ratsam den Steuerkompass der Yacht zu überprüfen.

Deckspeilung mit einer Deckpeilung !?! :

Eine einfach Möglichkeit bietet sich oft bei der Ansteuerung eines Hafens.

Man findet eine **Deckpeilung** (Eine Kurslinie in der Seekarte oder im Hafenplan) die durch zwei Dreiecke an Land gekennzeichnet ist.

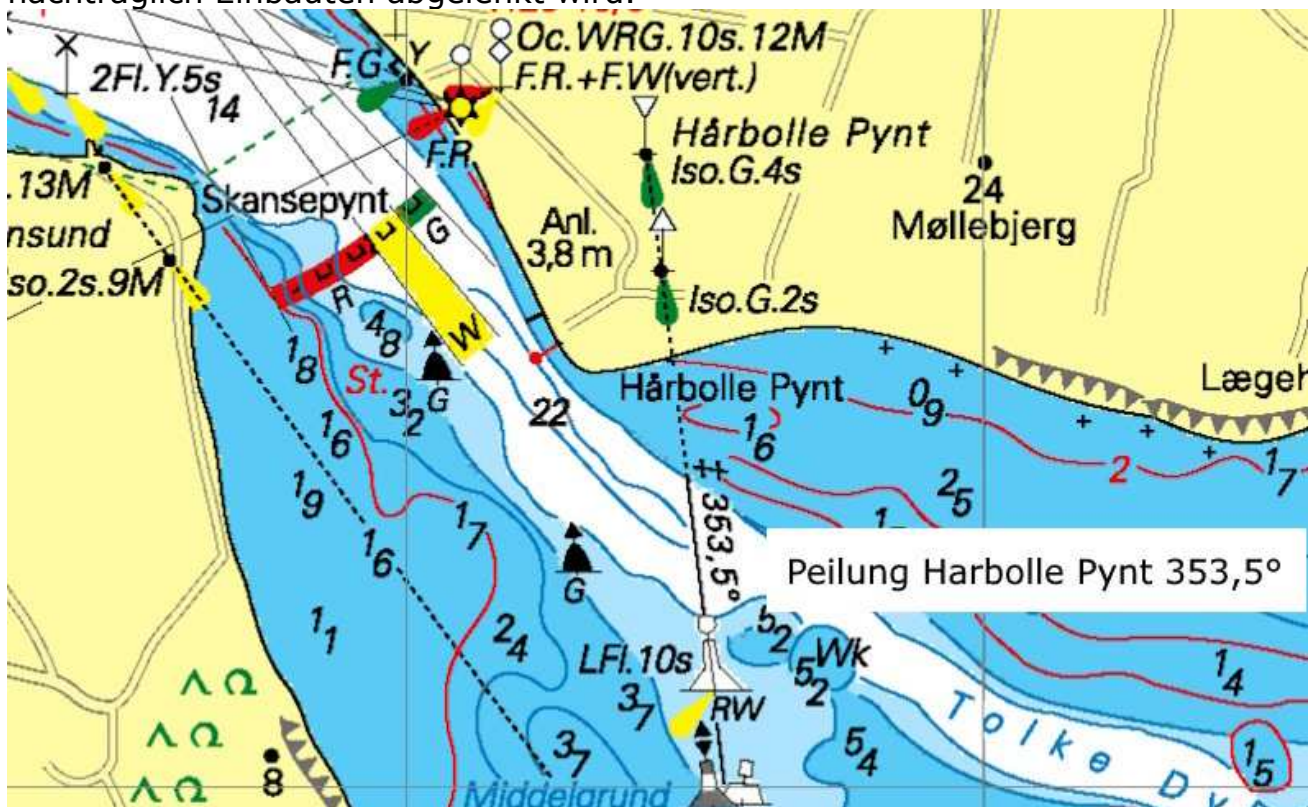
Werden die Dreiecke zur Deckung gebracht befindet man sich auf der Linie die in der Seekarte mit einem Kurswinkel bezeichnet ist.

Man peilt nun mit der Mittelachse (**Deckspeilung**) der Yacht die sich **deckenden Dreiecke** und liest den Magnetkurs ab. Diese Ablesung muss noch mit der Missweisung aus der Seekarte berichtigt werden.

Die Differenz zwischen diesem missweisenden Kurs und dem KüG aus der Seekarte ergibt die **Deviation (Abl)** für den anliegenden Kurs.

Eine 90° und 270° Seitenpeilung über eine Aufbaukante, Traveller, Unterwanten etc und bei Ausfahrt des Hafens über das Heck, ergibt **vier Peilungen für den Vollkreis**.

Dies genügt um festzustellen ob der Kompass nicht kompensiert, oder durch nachträglich Einbauten abgelenkt wird.



Weitere Peilung über den **Kompass ohne Peilaufsatz** oder Peilscheibe sind viel zu ungenau. Im Internet wird in diesem Falle die Kontrolle über einen **Handpeilkompass empfohlen !?!**

Der Handpeilkompass wird natürlich vom gleichen (Schiffs-) Magnetfeld abgelenkt wie der Steuerkompass. Man müsste wissen an welcher Stelle auf der Yacht und bei welchem Kurs der Handpeilkompass einen Wert ohne Einfluss des örtl. Magnetfelds anzeigt. **Das ist natürlich nicht praktikabel.**

Moderne Yachten haben meistens **zwei Steuerstände mit zwei Kompassen**. Zeigen beide den gleichen Kurs ($\pm 1-2^\circ$) an, kann man davon ausgehen dass beide kompensiert sind.

Kompass-Kontrolle mit Hilfe eines GNSS Seekartenplotters:

Moderne Seekartenplotter, die mit einem **Magnetometer** (Kompasssensor) und einem **Gyroskop** (Kreiselsensor) und **Beschleunigungssensor** ausgestattet sind, revolutionieren die Navigation, da sie die **Missweisung (Deklination)** sowie andere Kompassfehler weitgehend automatisch korrigieren bzw. berechnen.

Die Deviation (Ablenkung durch Schiffsmagnetismus):

Moderne GNSS Plotter haben ein **Kalibrierungsprogramm**. Je nach Hersteller muss man mit dem Boot **langsame Kreise (360 Grad) fahren**. Die Sensoren messen dabei die Verzerrungen des Magnetfelds und erstellen intern eine **Deviationstabelle**.

Die oben erwähnten Sensoren sind in der Lage bei langsamer Fahrt und Wellenbewegung einen mittleren Kurs anzuzeigen. Sobald eine **gewisse Zeit bzw. gewisser Weg** zurückgelegt ist, wird der aus den GPS (GNSS) Daten berechnete **COG (KüG)** zur Anzeige herangezogen.

Diese **Zeit**, bzw. der zurückgelegte **Weg** kann man am Plotter voreinstellen.

Wenn es sicher ist, dass der angezeigte Kurs aus GPS Daten (Koordinaten) berechnet wurde, kann dieser COG (KüG) mit dem Kurs des Steuerkompasses ($\pm$ -der Missweisung) verglichen werden (Toleranz $\pm 1^\circ-2^\circ$).

Mit einem Mobiltelefon (Anlegen an das Schiebeluk) :

Ab **einem Mittelklasse Handy** sind meistens die gleichen Sensoren (Magnetometer, Gyroskop und Beschleunigungs-Sensor) wie bei einem Plotter verbaut. Eine installierte **Kompass APP** berechnet auch die Deklination (Missweisung). Wird man bei der Installation der Kompass App aufgefordert die App zu kalibrieren kann man davon ausgehen dass störende Magnetfelder berücksichtigt werden.

Die Anzeige des Kurses ist sicher nur für **den anliegenden Kurs brauchbar**. Bei geändertem Kurs muss wieder neu kalibriert werden.

<https://dm-iffland.de/fahrtensegeln/Kroatien%20Kompassfehler.htm>

<https://dm-iffland.de/fahrtensegeln/Roland%20von%20Bremen.htm>