

Navi-Kurs

Unterlagen und Übungen



Seemannschaft + Meteorologie

Seemannschaft

1.

Sie segeln bei 5 Beaufort Windstärke auf Am-Wind-Kurs. Das Schiff läuft immer wieder aus dem Ruder und luvt an. Welche Handlung ist in der Regel die beste?

- Wir reffen die Segel.
- Wir bergen die Genua.
- Wir setzen den Traveler mehr ins Luv.
- Wir bergen das Grossegel.

2.

Bei den Segelyachten unterscheiden wir, je nach ihrer Besegelung und der Anzahl ihrer Masten, zwischen unterschiedlichen Takelungsarten.

- Bei einer Ketsch steht der Besanmast hinter dem Ruder und damit ausserhalb der Konstruktionswasserlinie.
- Eine gaffelgetakelte Slup fährt ein dreieckiges Grossegel.
- Bei einer Yawl steht der Besanmast hinter dem Ruder und damit ausserhalb der Konstruktionswasserlinie.
- Eine hochgetakelte Slup hat ein 7/8-Partialrigg.

3.

Was machen Sie bei einem Mastbruch auf hoher See?

- Die betreffende Want bez. den betreffenden Stag nachziehen.
- Den Mast, wenn möglich, an Deck nehmen und sichern.
- Den Mast von den Wanten und Stagen befreien und versenken.
- Die Wanten abtrennen und den Mast nachschleppen.

4.

Vor dem Auslaufen weisen Sie Ihre Crew an, die Luken und Seeventile zu schliessen. Ein Crewmitglied meldet zurück, dass alle Ventile einschliesslich des Ventils für den Seewassereintritt des Dieselmotors geschlossen sind.

- Wenn genug Wasser gebunkert wurde, ist dies richtig.
- Das war ein Seeventil zu viel, welches geschlossen wurde.
- Das prüfe ich lieber nach, falls das Seeventil des Motors nicht richtig geschlossen ist, würde bei der Fahrt unter Motor unnütz das Wasser-Frostschutz-Gemisch des inneren Kühlkreislaufes verbraucht.
- Sie sind beruhigt und bereiten Ihre Crew auf das anstehende Ablegemanöver vor.

5.

Sie haben eine Motoryacht gechartert und kennen die Auswirkung des Radeffektes bei Rückwärtsfahrt nicht. Welche Antwort trifft zu?

- In einem freien Bereich lege ich den Rückwärtsgang ein und beobachte, nach welcher Seite das Heck ausbricht.
- Der Radeffekt tritt nur bei Segelyachten auf.
- Ich tauche und fotografiere die Schiffsschraube.
- Der Radeffekt ist bei Rückwärtsfahrt vernachlässigbar.

6.

Sie stellen fest, dass kein Kühlwasser aussenbords befördert wird und die Betriebstemperatur Ihres Diesels steigt an. Nachdem ich den Motor ausgeschaltet habe, untersuche ich folgende Ursachen:

- Die Wasserpumpe am Motor wird nicht mehr durch den Keilriemen angetrieben.
- Kühlflüssigkeit ist ausgelaufen, der Kühlwasserthermostat ist überhitzt, ein defekter Impeller.
- Ein versehentlich geschlossenes Seewasserventil, eine Verstopfung des Seewassereintritts, ein verstopfter Seewasserfilter, ein defekter Impeller, ein verstopfter Wärmetauscher.
- Ein versehentlich geschlossenes Seewasserventil, eine Verstopfung der Einspritzpumpe, ein verstopfter Seewasserfilter, ein defekter Impeller, ein verstopfter Wärmetauscher.

7.

Was versteht man unter "Lenzen vor Topp und Takel"?

- Damit wird eine spezielle Sturmtaktik bezeichnet, bei der man ohne gesetzte Segel vor dem Wind herläuft und oft Leinen nach achtern ausbringt um das Schiff steuerbar zu halten.
- Dies ist eine andere Bezeichnung für die Flaggengala, also das Setzen der Flaggen über die Toppen des Schiffes.
- Hierbei geht es um die meistens im Winterlager vorgenommenen Erneuerungsarbeiten am stehenden Gut des Riggs.
- Darunter werden alle Massnahmen verstanden, die dazu dienen durch eine Leckage in das Schiff eingedrungenes Wasser wieder aussenbords zu schaffen. Wesentliche Hilfsmittel dazu sind die elektrischen und manuellen Bilgepumpen.

8.

Sie sind als Schiffsführer für einen einwöchigen Törn eingeplant. Die Yacht kennen Sie schon vom letzten Törn, aber Ihre Crew noch nicht. Diese ist hochmotiviert und möchte nach der Übernahme des Schiffes sofort auslaufen.

- Ein Chartersörn ist keine Schulungsveranstaltung. Die Crew hat ein Recht darauf, soviel Bootsleben wie möglich zu geniessen und ich muss mich als Schiffsführer auf die Wünsche der Crew einlassen.
- Dagegen gibt es keine Einwände. Da ich das Schiff bereits kenne, weiss jemand an Bord was zu tun ist und der Rest ergibt sich auf dem Törn.
- Der Wunsch schnell in See zu stechen ist verständlich, aber dem muss unbedingt eine elementare Schiffs- und Sicherheitseinweisung vorangehen.
- Sie lassen sich von den Crewmitgliedern die nautischen Befähigungszeugnisse zeigen und wenn jeder ein solches nachweisen kann, dann kann auf eine Schiffs- und Sicherheitseinweisung verzichtet werden.

9.

Sie liegen seitwärts und ein starker Wind drückt sie zur Hafemole. Was unternehmen Sie, um sicher abzulegen?

- Ruder von der Hafemole weg einschlagen und mit Rückwärtsschub von der Mole wegfahren. Bug mit Fender schützen.
- Den Bug kräftig abstossen und mit Bugstrahlrunder nachhelfen. Nun kann ich mit Vorwärtsschub sicher ablegen.
- Ruder zur Hafemole einschlagen und mit Vorwärtsschub in die Vorspring eindampfen. Wenn das Heck genügend frei ist, rückwärts wegfahren.
- Bei starkem Wind ist es so nicht möglich ohne fremde Hilfe wegzufahren.

10.

Sie segeln bei 5 Beaufort Windstärke auf Am-Wind-Kurs. Das Schiff läuft immer wieder aus dem Ruder und luvt an. Was unternehmen Sie?

- Wir setzen den Traveler mehr ins Luv.
- Wir bergen das Grossegel.
- Wir reffen die Segel.
- Wir bergen die Genua.

11.

Sie haben einen Pflugschar- und einen Danforthanker an Bord. Welchen Seegrund bevorzugen Sie?

- Seegrund mit starkem Bewuchs.
- Felsiger Seegrund.
- Steiniger Seegrund.
- Sandiger oder schlickiger Seegrund.

12.

Aus Freude am schnellen Segeln, liefern Sie sich auf der Kreuz bei böigem Wind ein Duell mit einer etwa gleich grossen Segelyacht. Was würde Ihnen einen Vorteil verschaffen?

- Jedesmal, wenn der Wind in einer Böe kurzzeitig zunimmt, fällt der scheinbare Wind vorübergehend achterlicher ein, man sagt er „raumt“. Dies gibt mir Gelegenheit kurzzeitig höher Am Wind zu Segeln.
- Ich versuche in jeder Böe zu wenden, denn Wenden bringen beim Aufkreuzen immer einen Zeitgewinn.
- Ich sollte einen gleichbleibenden Kurs fahren, da ich so meine Segelstellung nicht zu verändern brauche.
- In einer Böe fällt der scheinbare Wind vorlicher ein, man sagt er "schralt". In diesem Moment kann ich mehr Höhe gewinnen.

13.

Für die Notalarmierung nutzen wir alle uns zur Verfügung stehenden Kommunikationsmittel. Welche der Methoden ist eine vorschriftsmässige Notalarmierung?

- Der Funkspruch "Pan Pan - Pan Pan - Pan Pan".
- Falls die Yacht über eine VHF Funkanlage verfügt, müssen wir als erstes eine Notalarmierung mit dem DSC-Controller einleiten.
- Das Setzen der Signalflaggen "C" über "K".
- Das Abfeuern weisser pyrotechnischer Leuchtkörper.

14.

32052182

Sie sind mit einer Motoryacht unterwegs. Was bereitet Ihnen auf offener See die grössten Schwierigkeiten?

- Grosse Wassertiefen.
- Hohe Feuchtigkeit.
- Starker Wind.
- Hohe Wellen.

15.

Sie besprechen mit Ihrer Crew die Manöver bei einem MOB-Fall. Ein erfahrener Segler spricht dabei das Quickstopp-Manöver an. Was sagen Sie ihm dazu?

- Das Quickstopp-Manöver hat den Nachteil, dass man nach dem Beidrehen kaum Einfluss auf die Driftbahn des Schiffes hat.
- Das Quickstopp-Manöver funktioniert nur mit Motoreinsatz und dieser ist für den Über Bord Gegangenen ein zusätzliches Risiko.
- Das Quickstopp-Manöver funktioniert bei guter Windbedingung schnell und unkompliziert.
- Das Quickstopp-Manöver funktioniert nur auf Raumschot- und Vorwind-Kursen und ist für eine ungeübte Crew nicht zu empfehlen.

16.

Wozu dient die MOB-Taste am GPS?

- Um die Kontrasteinstellungen vorzunehmen.
- Gibt ein akustisches Signal ab, um die Crew zu alarmieren.
- Sendet einen Distress ab mit dem Distresstyp Man Overboard.
- Speichert die aktuelle Position.

17.

32052184

Sie möchten mit einem Einrumpfbboot auf engem Raum wenden, haben jedoch kein Bugstrahlruder. Wie gehen Sie vor?

- Vorwärtsschub mit maximal eingeschlagenem Ruder.
- Abwechlungsweise Vorwärts- Rückwärtsgang mit einseitig eingeschlagenem Ruder, um den Radeffekt auszunutzen.
- Rückwärtsschub mit voll eingeschlagenem Ruder, um den Radeffekt bei Rückwärtsfahrt auszunutzen.
- Abwechlungsweise Vorwärts- Rückwärtsgang mit wechselndem Rudereinschlag.

18.

Für eine unter Schweizer Flagge fahrende Yacht ist das Mitführen einer "Emergency Position Indicating Radio Beacon - EPIRB" vorgeschrieben. Welche Eigenschaft hat diese Notfunkbake?

- Nach der Auslösung sendet die Notfunkbake ein Alarmierungssignal auf DSC-Kanal 70.
- Ihr Notsignal sendet die GPS Position zum Zeitpunkt der Alarmierung an die Küstenfunkstelle.
- Eine EPIRB wird beim Bundesamt für Kommunikation (BAKOM) auf ihren Besitzer eingetragen und kann von ihm auf beliebigen Schiffen eingesetzt werden.
- Sie wird entweder manuell oder automatisch, z. B. durch Wasserdruck beim Sinken eines Schiffes, aktiviert.

19.

Für was kann man einen Search And Rescue Radar Transponder (SART) gebrauchen. Über welche Funktionen verfügt dieses Gerät?

- Der SART hat dieselbe Funktion, wie ein tragbares UKW-Handy. Mit seiner Hilfe können Sie Ihre Mayday-Meldung absetzen.
- Ihr SART funktioniert wie ein kleines Radarsystem. So können Sie auch in der Rettungsinsel erkennen, ob sich Boote in Ihrer Nähe befinden.
- Der SART ist eine Notboje. Es ist also nur noch eine Frage der Zeit bis Ihnen geholfen wird.
- Such-Institutionen können im Radarbereich das Notsignal orten und empfangen.

20.

Sie starten den Motor. Dabei entwickelt sich eine blau-weiße Abgaswolke. Was könnte die naheliegendste Ursache sein?

- Öl im Verbrennungssystem.
- Die Einspritzdüsen sind defekt.
- Seewasserfilter defekt.
- Wasser im Verbrennungssystem.

21.

Was versteht man unter einem "Trysegel"?

- Dies ist ein Spinnaker Segel mit Triradial Schnitt.
- Dies ist ein spezielles dreieckiges Sturmsegel, welches anstelle des Grosssegels gefahren wird.
- Dies ist eine andere Bezeichnung für die Sturmfock.
- Hierbei handelt es sich um ein Übungssegel, welches vor allem bei Fahrten mit ungeübten Seglern genutzt wird.

22.

In der Fachliteratur wird kontrovers diskutiert, ob die Bergung einer Person besser im Luv oder im Lee eines Bootes stattfinden soll. Welches der folgenden Argumente trifft zu?

- Die Bergung auf der Leeseite hat den Vorteil, dass diese mehr Schutz vor dem Wind und den Seegang bietet.
- Ein Vorteil der Bergung in Lee ist, dass die helfende Crew nicht von den schlagenden Segeln und Schoten getroffen und verletzt werden kann.
- Die Bergung auf der Luvseite hat den Vorteil, dass dort die Bordwand durch die Krängung niedriger ist.
- Ein Nachteil der Bergung auf der Luvseite ist, dass sich das Boot über den zu Rettenden schieben und ihn verletzen kann.

23.

Sie sind mit Ihrer Motoryacht bei schwerem Wetter auf offener See und haben einen Maschinenausfall. Der Seegang ist beträchtlich. Welche Massnahmen sind angebracht um kontrolliert zu treiben?

- Das Ruder in gerader Position festmachen.
- Keine, nur Hilfe abwarten.
- Treibanker über den Bug ausbringen.
- Mit Bugstrahlruder die Lage des Bootes stabilisieren.

24.

In Küstennähe empfangen Sie auf See eine Notmeldung über VHF. Was unternehmen Sie?

- Ich bin in jedem Fall verpflichtet Hilfe zu leisten.
- Ich sende das Notsignal nach einer Minute nochmals aus, da ich nicht in der Lage bin Hilfe zu leisten.
- Ich wechsele den Funkkanal, der Notruf ist für die Rettungsleitzentrale bestimmt.
- Wenn ich selber nicht in der Lage bin zu helfen, überwache ich den Notruf und folge eventuellen Aufforderungen der Küstenwache.

25.

Sie segeln 50 Seemeilen vor der Küste, als Sie plötzlich mit einem treibenden Gegenstand kollidieren. Es gibt einen harten Schlag und es dringt sofort Wasser ins Boot. Was ist zu tun?

- Ich stelle die elektrische Bilgepumpe ein und fahre unter Motor auf schnellstem Weg zum nächsten Hafen.
- Ich untersuche die Leckstelle und versuche diese von innen (z. B. mit Leckstopfen) und von aussen (z. B. mit einem Segeltuch) abzudichten. Eine Alarmierung und die Evakuierung des Bootes mache ich von dem Erfolg dieser Massnahme abhängig.
- Ich löse sofort am DSC-Controller den Notalarm aus, drücke am GPS die MOB-Taste und lasse die Crew in die Rettungsinsel umsteigen.
- Als Erstes trage ich den Vorfall ins Logbuch ein, dann mache ich ein Foto von der Schadensstelle für die Versicherung, danach löse ich noch den Notalarm aus und warte auf Hilfe.

26.

Unter der Takelage - man spricht auch vom Rigg - fasst man verschiedene Bootsvorrichtungen zusammen.

- Zur Takelage gehören nur die Segel und die Fallen und Schoten.
- Zur Takelage gehören die Segel, der Mast bzw. die Masten und der Baum bzw. die Bäume.
- Zur Takelage gehören nur der Mast bzw. die Masten, der Baum bzw. die Bäume und die Wanten und Stage.
- Zur Takelage gehören der Mast bzw. die Masten, der Baum bzw. die Bäume, das stehende Gut und das laufende Gut.

27.

Was versteht man unter einem "Bullentalje"?

- Eine Sicherung vor den schlagenden Schoten beim Beiliegen.
- Eine Leinensicherung, die bei achterlichen Winden das plötzliche Überkommen des Grossbaums verhindert.
- Die Flagge des Heimatclubs unter der Backbordsaling.
- Die Vorrichtung, welche es ermöglicht den Grossbaum nach unten zu ziehen.

28.

Sie segeln in der Karibik bei sommerlichen Temperaturen. Achten Sie trotzdem auf genügend Frostschutzmittel im inneren Wasserkühlkreislauf Ihres Dieselmotors?

- Ja, weil das Frostschutzmittel verhindert, dass der Seewasserfilter verstopft.
- Ja, denn das Kühlmittel schützt den Motor nicht nur vor Frostschäden, sondern auch vor Korrosion und Kavitation.
- Das Frostschutzmittel greift den Impeller an und macht das Gummi brüchig, deswegen sollte man in warmen Revieren ohne Frostgefahr darauf verzichten.
- Nein, wenn keine Frostgefahr besteht, reicht es völlig aus, wenn genügend destilliertes Wasser im inneren Kühlkreislauf ist.

29.

Sie Segeln einen Amwindkurs bei Stürmischem Wind, wie reagieren sie bei einem Wantenbruch?

- Auf Amwindkurs zuerst das Vorsegel bergen.
- So schnell wie möglich den nächsten Hafen anlaufen.
- Sofort abfallen auf Raumwindkurs.
- Auf den anderen Bug wenden.

30.

In einer Bucht haben Sie mehrfach den Ankerplatz wechseln müssen und dazu immer die elektrische Ankerwinde genutzt. Jetzt schwächt die Batterie. Was ist zu tun?

- Ich werfe den Motor an und drehe dann den Hauptschalter aus, so lädt sich die Batterie am schnellsten wieder auf.
- Kein Problem, ich nutze zum Aufholen des Ankers einfach die Starterbatterie, die hat noch genügend Spannung.
- Ich lasse den Motor laufen, so kann die Batterie über den Generator wieder geladen werden. Beim Aufholen der Kette lasse ich den Motor ebenfalls laufen.
- Meine einzige Chance ist es irgendwie an einen Liegeplatz mit Landstromanschluss zu kommen.

31.

Bei der Brandeinweisung erklärt Ihnen der verantwortliche Skipper einige Zusammenhänge. Leider hat er sich mit dem Thema schlecht beschäftigt und nur eine seiner Erläuterungen trifft zu. Welche?

- Bei Dieselmotoren muss das Bootsinnere nach der Brennstoffübernahme mehrere Minuten gelüftet werden, damit beim Zünden des Motors keine Explosion durch ein entzündliches Luft-Gasgemisch entsteht.
- Die Batterien sind vor offenem Feuer zu schützen. Der Kontakt mit Wasser ist hingegen unkritisch.
- Austretendes Gas ist leichter als Luft, deswegen kann man es in Augenhöhe am ehesten riechen, zudem gibt es ja noch den Gasetektor an der Kajütendecke.
- Trotz der Seewasserkühlung kann ein heisses Auspuffrohr leicht brennbare Gegenstände entzünden.

32.

Wie immer, wenn Sie auslaufen wollen, werfen Sie noch einen Blick in die Bilge. Dort sehen Sie Wasser stehen.

- Das kann nur bedeuten, dass es ein Leck in der Bordwand oder bei einer Bordöffnung gibt. Kann ich die undichte Stelle nicht finden, muss das Boot sofort aus dem Wasser.
- Das Wasser in der Bilge kann unterschiedliche Ursachen haben. Es ist wichtig zu wissen, wo es herkommt. Ein "Schmeck-"Test kann helfen, um zu wissen, ob es externes Salzwasser oder internes Frischwasser ist.
- Das ist normal. Die Bilge ist der tiefste Punkt im Schiff, dort sammelt sich immer Wasser. Ich muss dem keine Beachtung schenken, solange es noch nicht die Höhe der Bodenbretter erreicht.
- Ich schalte die elektrische Bilgepumpe ein, sobald das Wasser ausserbords ist, kann die Yacht auslaufen.

33.

Sie orientieren sich am Verklicker. Was zeigt Ihnen dieser an?

- Am Verklicker erkennen wir die Richtung des scheinbaren Windes (apparent wind).
- Der Verklicker zeigt uns immer den wahren Wind (true wind) an.
- Am Verklicker erkennt man bei einem in Fahrt befindlichen Schiff die Richtung des Fahrtwindes.
- Der Verklicker ist als Indikator für die Segelstellung unbrauchbar, da er uns nur den scheinbaren Wind anzeigt.

34.

Wie kontrollieren Sie die Kielbolzen bei der Schiffsübernahme?

- Ich tauche und kontrolliere das Unterwasserschiff.
- Wir kontrollieren mit der Unterwasserkamera die Kielbefestigung.
- Der Vercharterer ist für diese Kontrolle verantwortlich
- Sichtkontrolle ob Rostwasserspuren bei den Bolzen vorhanden sind. Bei einem GFK-Rumpf kontrolliere ich zusätzlich das Umfeld der Bolzen auf Haarrisse.

35.

Was unternehmen Sie bei einem Bruch des Vorstags?

- Auf Vorwindkurs gehen, das Vorsegel bergen.
- Auf Amwindkurs gehen und das Grossegel bergen.
- Auf Amwindkurs gehen und alle Segel bergen.
- Auf Vorwindkurs gehen, das Grossegel bergen.

36.

Wo muss bei einem Schiff unter Schweizer Flagge die Nationalflagge gesetzt werden?

- An der Steuerbord-Rah.
- An der Backbord-Want.
- Am Flaggenstock im Heck oder am Achterstag.
- Unter der Steuerbordsaling.

37.

Sie sind Schiffsführer und führen mit den Eltern eines mitreisenden achtjährigen Kindes eine Einweisung durch. Welche Sicherheitsthemen sollten Sie unbedingt ansprechen?

- Nutzung der WC-Anlage. Essensversorgung in den Zielhäfen.
- Definition der Bordzeit. Einteilung der Ankerwache. Genaue Passagenplanung.
- Tragen der Rettungsweste und der Sicherheitsleine. Aufenthalt an Deck bei hoher See und während der Manöver. Finger weg vom DSC-Controller. Verletzungsgefahr in der Nähe der Kochstelle. Tragen von Schuhen an Deck. Verhalten beim Baden und im Beiboot.
- Nutzung von Handys und technischem Spielzeug an Bord. Versicherungsschutz. Beteiligung an der Bordkasse.

38.

Welche Flaggen setzen Sie um folgendes zu signalisieren: „Ich bin in Seenot und brauche sofortige Hilfe!“?

- Die gelbe Signalflagge "SOS".
- Die Signalflagge Charlie.
- Die Signalflaggen N über C.
- Die rote Notflagge 1x1m.

39.

Sie wechseln den Impeller der Seewasserpumpe und stellen fest, dass mehrere Flügel fehlen. Welche Gefahr besteht auch nach Austausch des Impellers?

- Der neue Impeller könnte aus denselben Gründen, die zum Verlust der Flügel geführt haben, wieder beschädigt werden.
- Die losen Gummistücke können sich vor dem Eintritt zum Wärmetauscher oder im Motor sammeln und diesen so verstopfen, dass die Motorkühlung gefährdet ist.
- Bei der Inbetriebnahme des Motors, könnten die losen Gummistücke in den neuen Impeller geraten und die Pumpe blockieren.
- Es besteht keine Gefahr, wenn der neue Impeller vorschriftsmässig eingesetzt wurde.

40.

Das Vorstag, das Achterstag und die oft anzutreffenden Backstagen können für einen optimalen Trimm des Bootes eingesetzt werden. Welche Behauptung ist richtig?

- Ein durchgesetztes Achterstag verhindert das Killen des Vorlieks beim Grossegel.
- Mit der Länge des Vorstags justiert man den Mastfall.
- Mit den Backstagen kann man die obere Mastbiegung beim Partialrigg verändern und damit das Profil des Grossegels trimmen.
- Ein durchgesetztes Vorstag verhindert das Killen des Vorlieks beim Vorsegel.

41.

Sie laufen in ein fremdes Hoheitsgewässer ein und setzen unter der Steuerbordsaling die Gastlandflagge und darunter die Signalflagge, um der zuständigen Behörde zu signalisieren, dass die Zollabfertigung und die Einreiseformalitäten noch nicht erledigt sind. Welche Signalflagge ist die richtige?

- Die Signalflagge "Q".
- "Die Signalflagge "Z".
- Den ersten Hilfsstander.
- "Die Signalflagge "W".

42.

Wie soll unter Motor bei Strömung manövriert werden?

- Mit dem Heck zur Strömung.
- Seitwärts mit der Strömung treiben lassen.
- Wenn möglich hinter einem grösseren Schiff.
- Mit dem Bug gegen die Strömung.

43.

Nach Ausbruch eines Brandes an Bord fängt das Schiff an zu sinken und Sie fordern Ihre Crew auf die Rettungsinsel vorzubereiten. Darum kümmert sich Ihr Co-Skipper, während Sie noch einmal ans Funkgerät gehen. Welches Vorgehen Ihres Co-Skippers ist am vielversprechendsten?

- Ihr Co-Skipper löst die Rettungsinsel aus ihrer Befestigung und bindet sich die Reissleine um den Arm, dann löst er die Rettungsinsel aus und springt als erster zu dieser über.
- Ihr Co-Skipper löst die Rettungsinsel aus ihrer Befestigung, befestigt die Reissleine auf einer Deckklampe, schmeisst die Rettungsinsel dann über Bord und löst sie aus.
- Ihr Co-Skipper wirft die Rettungsinsel über Bord. Ein Crewmitglied springt ins Wasser, um die Rettungsinsel zu greifen und an der Reissleine zu ziehen, damit sich diese öffnet.
- Ihr Co-Skipper löst die Befestigung der Rettungsinsel und zieht dann kräftig an der Reissleine, damit sich diese öffnet.

44.

Spielt die Qualität des gebunkerten Diesels eine Rolle für die Ausfallsicherheit des Motors?

- Nein, das einzige Problem könnte Wasser im Dieseltank oder der Dieselleitung sein, dies wird über den Wasserscheider ausgesondert.
- Nein, wenn man auf seinem Schiff einen Haupt- und einen zusätzlichen Tagestank hat, kann man sogar auf den Dieselfilter verzichten.
- Ja, deswegen ist es wichtig, Dieselfilter zu montieren und diese regelmässig zu kontrollieren.
- Nein, denn Dieselmotoren sind robuste Motoren und vertragen alle erhältlichen Dieseldieselkraftstoffe.

45.

Welches Bauteil im Kühlkreislauf regelt die Wassertemperatur des inneren Kühlkreislaufs?

- Wärmetauscher.
- Thermostatventil.
- Generator.
- Impeller.

46.

Auf einem Bojenfeld liegt Ihre Motoryacht nicht in derselben Richtung wie dein Segelschiff. Haben Sie eine Erklärung?

- Das Segelschiff richtet sich wegem Grossbaum nach dem Wind, das Motorboot mit flachem Aufbau nach der Strömung.
- Das Segelschiff wird am Bug belegt, die Motoryacht hingegen am Heck.
- Das Segelschiff richtet sich wegen seinem Kiel nach der Strömung, das Motorboot mit flachem Unterwasserschiff richtet sich nach dem Wind.
- Das ist nur von der Bugform der Schiffe abhängig.

47.

Nachdem uns der Dieselkraftstoff ausgegangen ist, will der Motor nach erfolgter Betankung nicht mehr starten. Was könnte die naheliegendste Ursache sein?

- Luft im Diesel-Einspritzsystem.
- Unzureichende Vorglühlung.
- Tankentlüftung ist zu.
- Die Einspritzdüsen sowie die Einspritzpumpe sind defekt.

48.

Was unternehmen Sie bei einem Bruch des Achterstages?

- Auf Amwindkurs gehen, das Vorsegel bergen und den Mast nach hinten sichern.
- Auf Amwindkurs gehen, das Grossegel bergen und den Mast nach vorne sichern.
- Auf Vorwindkurs gehen, das Grossegel bergen und den Mast nach vorne sichern.
- Auf Vorwindkurs gehen, das Vorsegel bergen und den Mast nach hinten sichern.

49.

Sie sind Schiffsführer auf einem Charterschiff. Der Vercharterer übergibt Ihnen in seinem Lager eine ausreichende Menge an automatischen Rettungswesten, die Sie mit an Bord nehmen. Ist das Thema für Sie damit erledigt?

- Ja, ich brauche nur noch zu kontrollieren, ob das Wartungsintervall eingehalten worden ist.
- Nein, ich muss die mir übergebenen Rettungswesten auch auf ihre Zulassung, ihre Vollständigkeit und Einsatzfähigkeit prüfen.
- Nein, erst wenn ich mir sicher bin, dass alle Rettungswesten zumindest die Zulassung der Klasse 50 Newton haben.
- Ja, wenn ich erkenne, dass man am Auslöser für die Gaspatrone kein grünes Symbol sieht und das Nachtlämpchen und die Signalpfeife vorhanden sind.

Lösungen

1. A
2. C
3. B
4. B
5. A
6. C
7. A
8. C
9. C
10. C
11. D
12. A
13. B
14. D
15. C
16. D
17. B
18. D
19. D
20. D
21. B
22. A
23. C
24. D
25. B
26. D
27. B
28. B
29. D
30. C
31. D
32. B
33. A
34. D
35. D
36. C
37. C
38. C
39. B
40. B
41. A
42. D
43. B
44. C
45. B
46. D
47. A
48. A
49. B

Meteorologie

1.

Wenn eine Luftmasse erhitzt wird:

- Bleibt sie gleich und bewegt sich nur horizontal weiter.
- Wird sie schwerer und fällt.
- Erhöht sich der Luftdruck am Boden.
- Wird sie spezifisch leichter und steigt auf.

2.

Die Luft kann nur durch Sonnenstrahlen erwärmt werden:

- Richtig. Darum ist es im Sommer am wärmsten.
- Falsch. Das steht ausschliesslich im Zusammenhang mit der Luftfeuchtigkeit.
- Richtig. Die Luft wird praktisch nicht durch Kontakt abgekühlt oder erwärmt.
- Falsch. Die Luft wird zu 99 % durch Kontakt mit warmen Oberflächen erwärmt.

3.

Was bedeutet eine starke Dünung (Schwell)?

- Kleine, kurze Wellen, die am Tag entstehen.
- Wellen, die nicht durch den vorherrschenden Wind entstanden sind.
- Eine schnell auslaufende Kreuzsee.
- Das ist der deutsche Ausdruck für Tsunami

4.

Kann der Wind in einer Bucht um 180° drehen?

- Ja, nur bei relativ grosser Wassererwärmung.
- Ja, aber nur bei einer Gewitterfront.
- Ja, in kalten Nächten kühlt das Wasser schneller ab und der Wind dreht zurück.
- Ja, durch Thermik, Land bzw. Seewind.

5.

Am Barometer lesen wir 1014 Hektopascal ab, der Luftdruck ist höher als in der Umgebung. Das bedeutet:

- Wir befinden uns in einem Hoch.
- Hat keine Bedeutung zur umgebenden Luftmasse.
- Das Wetter bleibt die ganze Woche gut.
- Wir befinden uns in einem Zyklon.

6.



Sie erkennen Cumulus-Wolken. Welche Auskünfte geben sie Ihnen über den Zustand des Wetters?

- Die Luft ist in der Höhe wärmer. Dies bewirkt, dass Cumulus-Wolken entstehen.
- Es naht stürmisches Wetter.
- Die Luft ist stabil und bleibt feucht.
- Die Luft ist momentan instabil.

7.

Je tiefer der Luftdruck, umso mehr Wasser kann von der Luft aufgenommen werden:

- Falsch. In einem Hochdruckgebiet ist die Feuchtigkeit am höchsten.
- Richtig. Das ist somit eine der wichtigsten Ursachen der Windgeschwindigkeiten.
- Falsch. Der Luftdruck hat keinen Einfluss auf die Feuchtigkeitsaufnahme.
- Richtig. Die Feuchtigkeit hängt nur vom Druck ab.

8.

Wie erhalten Sie an Bord Starkwind Warnungen?

- Abhören von Kanal 16 VHF oder Arbeitskanal oder mittels NAVTEX.
- Beobachten das Barometer alle 1/2 Std.
- Beurteilen der Wolkendichte.
- Abrufen der Wetterinformationen mittels SART.

9.

Kalte und warme Luft verbinden sich schwer:

- Richtig. Luft ist ein schlechter thermischer Leiter. Ein steigendes Luftpaket bleibt länger warm als die umgebende Luft.
- Richtig. Luft erwärmt sich nur durch Sonnenbestrahlung.
- Falsch. Diese Luftmassen vermischen sich schnell, sonst würde es viel zu wenig regnen.
- Falsch. Sonst gäbe es nur noch Inversionen.

10.

Wie schnell verlagert sich im Durchschnitt ein Tiefdruckgebiet?

- Ungefähr 10 kn.
- Ungefähr 65 km/h.
- Ungefähr 40 kn.
- Ungefähr 20 kn.

11.

Der Wetterbericht meldet in der Biskaya feuchte, tropische Luft aus den Azoren (Taupunkt 14°). Die Meerestemperatur beträgt 11°. Was kann geschehen?

- Es besteht die Möglichkeit von kurzem Bodennebel, der sich schnell wieder auflöst.
- Bei Kontakt der Luft mit dem Wasser erwärmt sich die Luft und es kann diesig werden.
- Wolkenbildung, die sich zu Cumuli entwickeln.
- Bei Abkühlung der warmen Luft auf dem kalten Wasser besteht das grosse Risiko von schneller Nebelbildung. Sicht unter 1 km.

12.

In einer stabilen Wolkenschicht entwickelt sich folgender Wolkentyp:

- Stratus: Horizontal ausgedehnte, abgeflachte Formationen.
- Cumulus: Dichte Hügel-, Haufen- und Turmformationen.
- Cirrus, Cirrocumulus.
- Cumulonimbus.

13.

Was ist die ungefähre Zuggeschwindigkeit einer Kaltfront?

- 25 kn.
- 15 kn.
- 25 m/sec.
- 45 kn.

14.

An Bord befindet sich ein NAVTEX. Welche Daten kann er übermitteln?

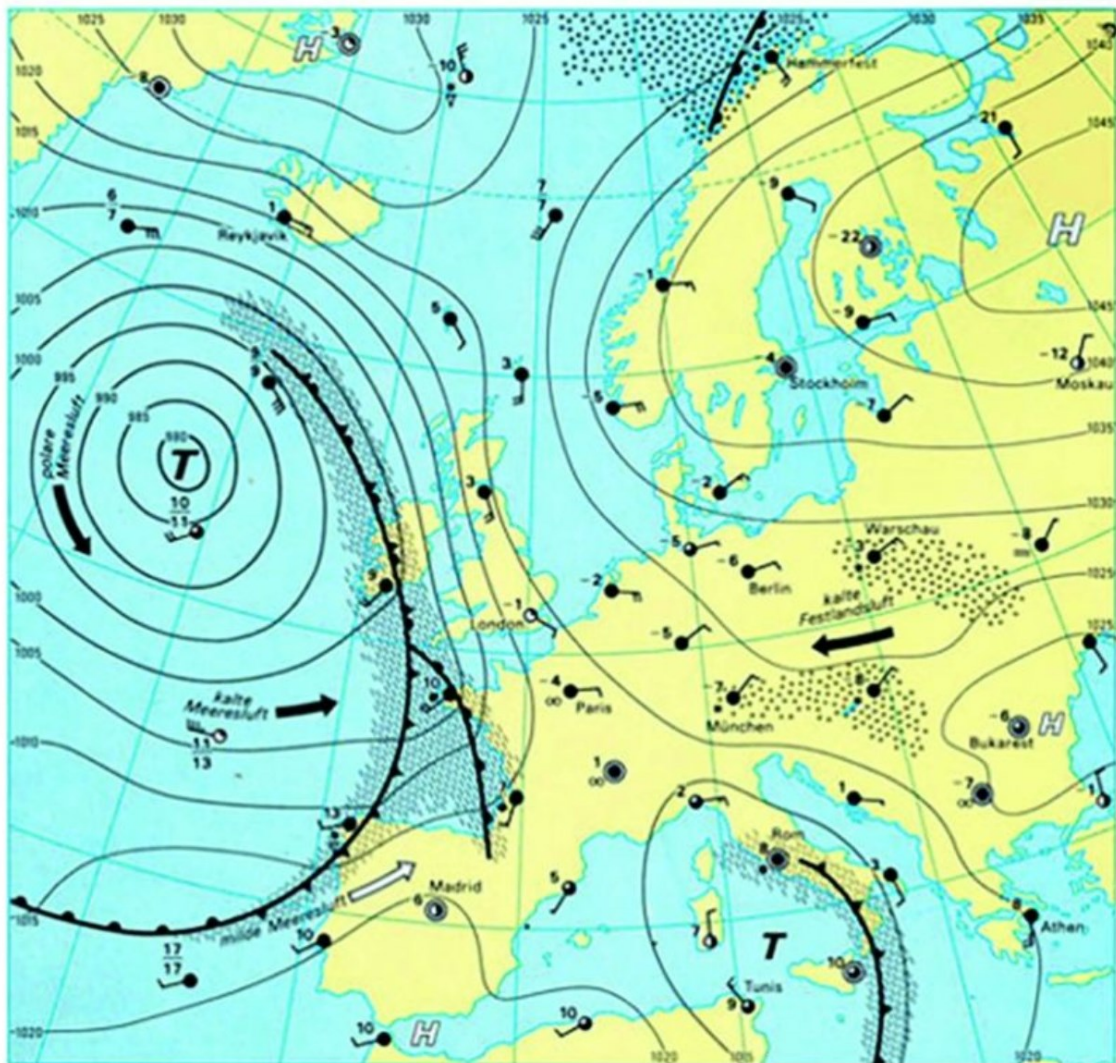
- Er kündigt ausschliesslich Sturmwarnungen an.
- Der NAVTEX ist speziell für Datenübermittlung.
- Der NAVTEX übermittelt bei einer Havarie meine Position an die Küstenfunkstellen (LEC).
- Er übermittelt Sicherheitsmeldungen für die Schifffahrt mit Gebietszuordnung.

15.

Der mittlere Luftdruck auf Meereshöhe beträgt 1013 Hektopascal (hPa). Der gemessene Luftdruck ist höher als der in der Umgebung. Was bedeutet dies?

- Wir befinden uns in einem Tiefdruckgebiet.
- Wir befinden uns in einer neutralen Wetterlage.
- Die Situation ist unklar.
- Wir befinden uns in einem Hochdruckgebiet.

16.



Sie möchten den Englischen Kanal von Nord nach Süd durchqueren. Wie entwickelt sich die Wetterlage?

- Die Front wird schnell durchziehen. Wir erwarten keine starken Winde.
- Das Tief zieht heran und bringt starken Ostwind.
- Da der Wind auf Nord wechselt, erwartet mich ein schöner Vorwindkurs.
- Eine Warmfront mit folgender Kaltfront wird starken Wind aus Sektor West heranbringen.

17.

Warum kann sich eine Wolke am blauen Himmel auflösen, ohne dass es regnet?

- Eine Wolke kann sich nur durch Ausregnen auflösen.
- Dies ist ein Schönwetterzeichen, das Wetter wird besser.
- Absinkende Luft wird wärmer und der Taupunkt fällt.
- Wenn die Luft absinkt, wird sie wärmer und der Taupunkt steigt.

18.

Wie erhalten Sie an Bord Sturmwarnungen?

- Der Skipper beobachtet die Isobarenkarte und weiss, wann Sturm aufkommt.
- Ich lade bei Törnbeginn die App für Wetteralarm herunter.
- Ich schalte das lokale Radio ein.
- Auf Kanal 16 VHF in Hörbereitschaft oder via NAVTEX.

19.

Sie sind mit der Yacht unterwegs. Mit Erstaunen sehen Sie auf dem Barometer, dass der Luftdruck vom Vortag um 22 hPa gefallen ist.

- Ich rechne mit stürmischen Winden und beobachte den Wetterverlauf genau.
- Der Barometer wird defekt sein.
- Im Herbst fällt der Luftdruck immer auf den nächsten Tag.
- Ich informiere die Crew, dass es regnerisch wird.

20.



Wie interpretieren Sie diese Wolkenformation?

- Cirrus lenticularis sind Schönwetter Boten.
- Es handelt sich um Cirrus-Wolken und sie kündigen eine Warmfront an.
- Die Wolken zeigen mir ein flaches Hochdruckgebiet an.
- Es handelt sich um Cirrus-Wolken und sie kündigen eine Kaltfront an.

21.

Wo entstehen Luftmassen mit hoher Feuchtigkeit?

- An den Polen.
- Überall im Bereich des Äquators.
- Vorwiegend auf dem Meer.
- Nur durch warme Meeresströmungen.

22.

Sie können Cumulus-Wolken erkennen. Welche Auskünfte geben sie Ihnen über den Zustand der Atmosphäre?

- Die Luft ist instabil und sie bleibt es auch nach ihrer Sättigung.
- Die Luftmassen sind instabil und es kann zur Inversion kommen.
- Die Luft ist stabil und widersteht der Konvektion.
- Die Luftmassen erwärmen sich auf Grund der Höhe.

23.

Mit welchen Geräten können Sie mitten auf dem Atlantik Wetterinformationen empfangen?

- Kurzwellenfunkgerät, Satellitentelefon.
- Satellitentelefon, Navtex-Empfänger.
- SART, Navtex-Empfänger.
- Kurzwellenfunkgerät, EPIRB.

24.

Wir segeln mit dem Wind im Rücken Richtung Nord. Höhenwolken ziehen schnell von links heran:

- Das ist die Querwindregel und Zeichen einer Wetterbesserung.
- Es kündigt sich eine Wetterstabilisierung an.
- Es kündigt sich ein herannahendes Tief an, dies ist ein Zeichen einer Wetterverschlechterung.
- Daraus lassen sich keine Rückschlüsse zu ziehen.

25.

Ein Gradientwind steht, bezogen auf die Horizontaldistanz, in Abhängigkeit vom Druckgefälle.

- Falsch, das Druckgefälle hat keinen direkten Zusammenhang zum Gradient.
- Richtig, ein starker Gradient bedeutet viel Wind.
- Richtig, da die Isobaren sehr weit auseinander liegen.
- Falsch, Höhenwinde werden auch Gradientwinde genannt.

26.

Was sind die Merkmale eines Tiefdrucktroges?

- Im Gegensatz zum herkömmlichen Tief ist der Trog nicht vollständig von höherem Druck umschlossen.
- Es ist ein abgespaltetes Tief, mit wenig Wetteraktivitäten.
- Es ist eine Ausbeulung eines Tiefs, fast immer gleichbedeutend mit einer Warmfront.
- Es ist die Verlängerung eines Hochdruckgebietes.

27.

Unter Maschine sind Sie mit der Yacht auf Kurs West. Innerhalb kurzer Zeit sind Sie mitten im Nebel.

- Nebelbildung kann entstehen, wenn die Luftmasse trocken ist.
- Nebel kann nur am Morgen durch das Ansteigen der Temperatur entstehen.
- Der Taupunkt kann in so kurzer Zeit nicht erreicht werden.
- Der Taupunkt ist erreicht. Das entsteht bei hoher Luftfeuchtigkeit und fallenden Temperaturen.

28.



Sie verlassen den Hafen und sehen dieses Wolkenbild. Was interpretieren Sie?

- Das Tiefdruckgebiet zieht sich zurück.
- Die Bewölkung nimmt schnell zu. Die feuchte Luft steigt. Es kann später starke Böen geben und es bilden sich Cumulonimbus-Wolken.
- Wir befinden uns in einem Rückseitenwetter, der Wind dreht langsam zurück.
- An diesem schönen Tag haben diese Wolken keine besondere Bedeutung.

29.

Der Barometer zeigt 1010 hPa an und sinkt stündlich um 2-3 hPa. Was interpretieren Sie?

- Das Wetter verschlechtert sich, es naht ein Tief.
- Das Wetter verbessert sich. Sie sind in einer flachen Hochdrucklage.
- Das Wetter ist beständig. Sinkt der Luftdruck bis zu 4 hPa, hat dies keine Wetterveränderungen zur Folge.
- Die Wetterlage ist beständig. Im Laufe des Nachmittags kann der Luftdruck sinken.

30.

Sie lesen 98% Luftfeuchtigkeit auf Ihrem Hygrometer ab. Daraus folgt:

- Der Hygrometer misst die absolute Luftfeuchtigkeit, d.h. es hat 98 g Wasserdampf in der Luft.
- Der Volumenanteil von Luft und Wasser sind fast gleich.
- Das ist fast der volle Sättigungsgrad der Luft. Bei einer geringen Temperaturabnahme entsteht Nebel.
- Die Masse des Wasserdampfes ist im Verhältnis 98 zu 100 zur Masse der trockenen Luft.

31.

Welche Luftmasse enthält hohe Luftfeuchtigkeit?

- Kontinentale subtropische Luft.
- Maritime subtropische Luft.
- Kontinentale Tropenluft.
- Maritime Polarluft.

32.

Warum sinkt die Lufttemperatur mit zunehmender Höhe?

- Die Luft kühlt sich nur ab, wenn die Sonne nicht mehr scheint.
- Wenn Luft steigt, nimmt der Druck zu und sie erkaltet.
- Der Luftdruck nimmt ab, dadurch wird ein Luftpaket abgekühlt.
- Der Luftdruck nimmt zu und die Luft wird wärmer.

33.

Sie liegen über Nacht bei flacher Druckverteilung in einer Bucht vor Anker.

- Bei flachem Luftdruck ist die Windrichtung konstant.
- Ab Mitternacht wird der Wind von See her kommen.
- Es ist mit drehendem Wind (Seewind, Landwind) zu rechnen.
- Wir rechnen mit thermotechnischen Böen bis 5 Beaufort.

34.

Kann Nebel auch bei Temperaturen über 25 Grad entstehen?

- Ja, wenn die Luftfeuchtigkeit auf 100% ansteigt.
- Nein, sonst müsste es am Mittelmeer im Sommer oft neblig sein.
- Nein, ab 25 Grad entsteht kein Nebel mehr.
- Ja, aber eher abends bei trockener Luft.

35.



Das Bordbarometer fällt. Sie sehen diese Wolken. Was Interpretieren Sie?

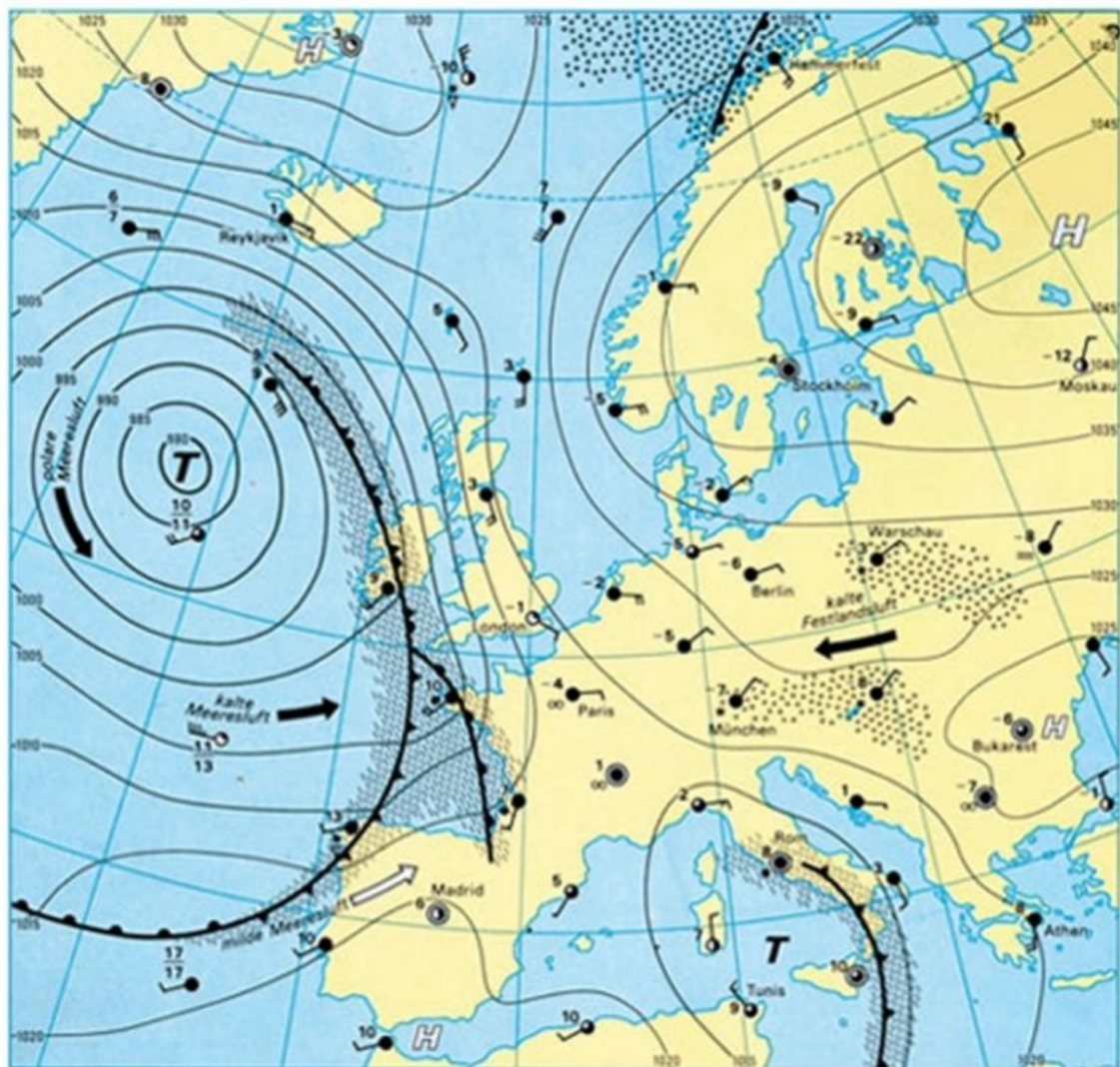
- Wolken Typ Altocumulus in ca. 10'000 m. Das Wetter ist stabil.
- Wolken Typ Nimbocumulus, klassisches Rückseitenwetter vor der Front.
- Wolken Typ Altocumulus, mit Bewölkungszunahme.
- Wolken Typ Cirrostratus, mit nachfolgender Wetterbesserung.

36.

Sie liegen mit Ihrer Yacht vor Anker in einer Südbucht umgeben von hohen Bergen. Vorhergesagt ist Nordwind Bft 4-5:

- Ich suche mir eine Nordbucht.
- Ich muss mit starken Fallböen rechnen.
- Das ist wie Föhn, der Wind wird sich nur aufwärmen.
- Ich bin gut geschützt, da ich im Lee liege.

37.



Sie planen eine Überfahrt von Guernsey nach Süden (Saint-Malo). Wie beurteilen Sie die Wetterkarte und wie verhalten Sie sich?

- Der Wind kommt aus Süd-West. Mit der Kaltfront wird der Wind mit Sturmstärke auf West drehen. Wir entscheiden uns nach dem Durchzug der Fronten und nachlassender Windstärke auszulaufen.
- Sobald die Kaltfront vorüberzieht, wird der Wind schwächer aus Sektor Ost. Dann laufen wir aus.
- Der Wind weht aus Nord-Ost und wird auf Süd-Ost drehen. Diese Lage zwingt uns, das Auslaufen zu verschieben.
- Die Winde aus Sektor Ost schwächen sich ab. Es besteht keine Gefahr auszulaufen.

38.

Welche Windstärke bedeutet starker Wind?

- 5 Beaufort.
- 6 Beaufort.
- 8 Beaufort.
- Ab 25 km/h.

39.



Wie entwickeln sich die Wolken in der abgebildeten Wolkenschicht?

- Die Wolken lösen sich langsam auf. Es zeigt das Ende einer durchgezogenen Kaltfront an.
- Die Wolken nehmen rasch zu, es naht eine Warmfront und es ist mit schneller Wetterverschlechterung zu rechnen.
- Es handelt sich um Altocumulus-Wolken. Es wird Gewitter geben.
- Es handelt sich um trockene Luft in der Höhe. Das Wetter ist beständig.

40.

Auf der Nordhalbkugel dreht sich ein Tiefdruckgebiet im Gegenuhrzeigersinn?

- Richtig. Der Grund sind die absinkenden Luftmassen über einem Tiefdruckgebiet .
- Falsch. Die Drehrichtung kann unterschiedlich sein.
- Richtig. Das Tief dreht im Gegenuhrzeigersinn wegen der Corioliskraft.
- Falsch. Ein Hochdruckgebiet dreht sich auf der Nordhalbkugel im Gegenuhrzeigersinn.

41.

Trockene Luft ist dichter als feuchte Luft:

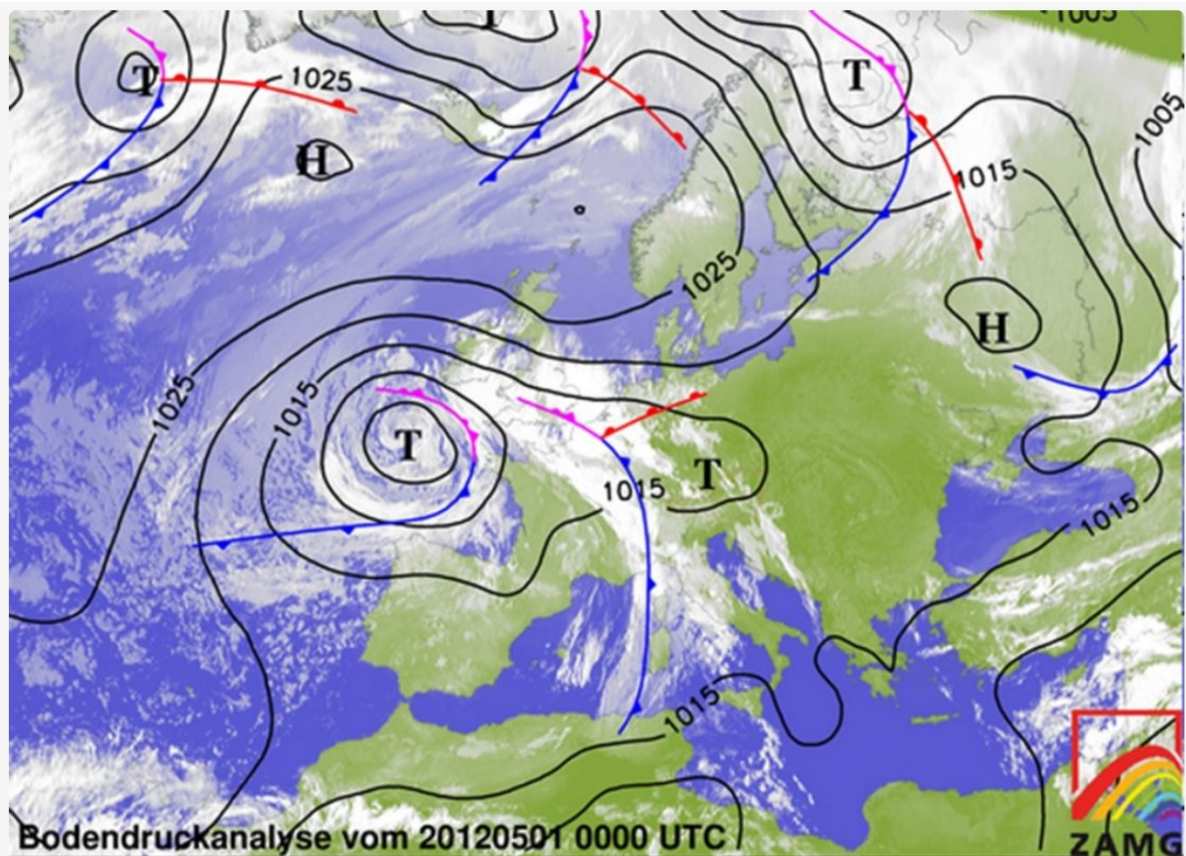
- Richtig. Wassermoleküle sind schwerer als Luftmoleküle.
- Richtig. Sie ist auch beständiger, steigt weniger leicht empor und erzeugt somit weniger Schauer und Sommergewitter.
- Falsch. Feuchte Luft enthält mehr Wasser und ist deshalb dichter als trockene Luft.
- Falsch. Trockene und feuchte Luft haben die gleiche Dichte.

42.

Was sagen Altokumulus-Wolken am Himmel aus?

- Man muss die Luftfeuchtigkeit beobachten, um das Wetter interpretieren zu können.
- AC-Wolken sind eine klassische Wetterverbesserung.
- AC-Wolken steigen und lösen sich dann auf.
- Man muss die Wolkenentwicklung über längere Zeit beobachten, um das Wetter interpretieren zu können.

43.



Sie befinden sich im Mittelmeer, nordwestlich von Italien. Der Luftdruck beträgt 1015 hPa. Wie ist die Wetterentwicklung?

- Das Wetter wird schlechter, da das Tief im Süd-Westen liegt.
- Nach einer Kaltfront wird es wieder wärmer. Der Wind dreht nach Nord-Ost.
- Nach Durchzug der Kaltfront lockert sich die Bewölkung auf und die Böen nehmen ab.
- Das Hochdruckgebiet ist weg. Es ist mit starken Winden zu rechnen.

44.

Die Wolken werden nach der Weltorganisation für Meteorologie (WMO) klassifiziert. Was sind die Kriterien?

- Feuchtigkeitsgrad, Erscheinung und Farbe.
- Form, Erscheinung und Höhe.
- Höhe, Lage und Form.
- Grösse, Farbe und Höhe.

45.

Je feuchter ein Luftpaket ist, desto unbeständiger wird es:

- Richtig. Deshalb nennt man warmes Wetter auch unbeständiges Wetter.
- Falsch. Die Unbeständigkeit hat keinen Zusammenhang mit der Luftfeuchte.
- Richtig. Nach der Kondensation des Wasserdampfes beschleunigt sich das Aufsteigen der Luft.
- Falsch. Trockene Luft ist unbeständig.

46.

Müssen im Logbuch die Wettererscheinungen und -vorhersagen festgehalten werden?

- Ja. Sie müssen alle Wetterberichte, die Sie erhalten, eintragen.
- Nein, nur zum persönlichen Interesse.
- Ja. Das Wetter muss im Logbuch eingetragen werden.
- Nein. Das Wetter schreibt man nur alle zwei Tage auf.

47.

Ist es möglich, dass bei wolkenlosem Himmel Bft 7 weht?

- Ja, wenn die Druckverteilung flach ist.
- Ja, bei Gradientwind zwischen Hoch- und Tiefdruckgebiet.
- Nein, für Bft 7 braucht es eine Kaltfront.
- Nein, für Bft 7 braucht es ein Zentraltief.

48.

Auf der Yacht erleben Sie grosse Wellen und Gischt entsteht über dem Wasser:

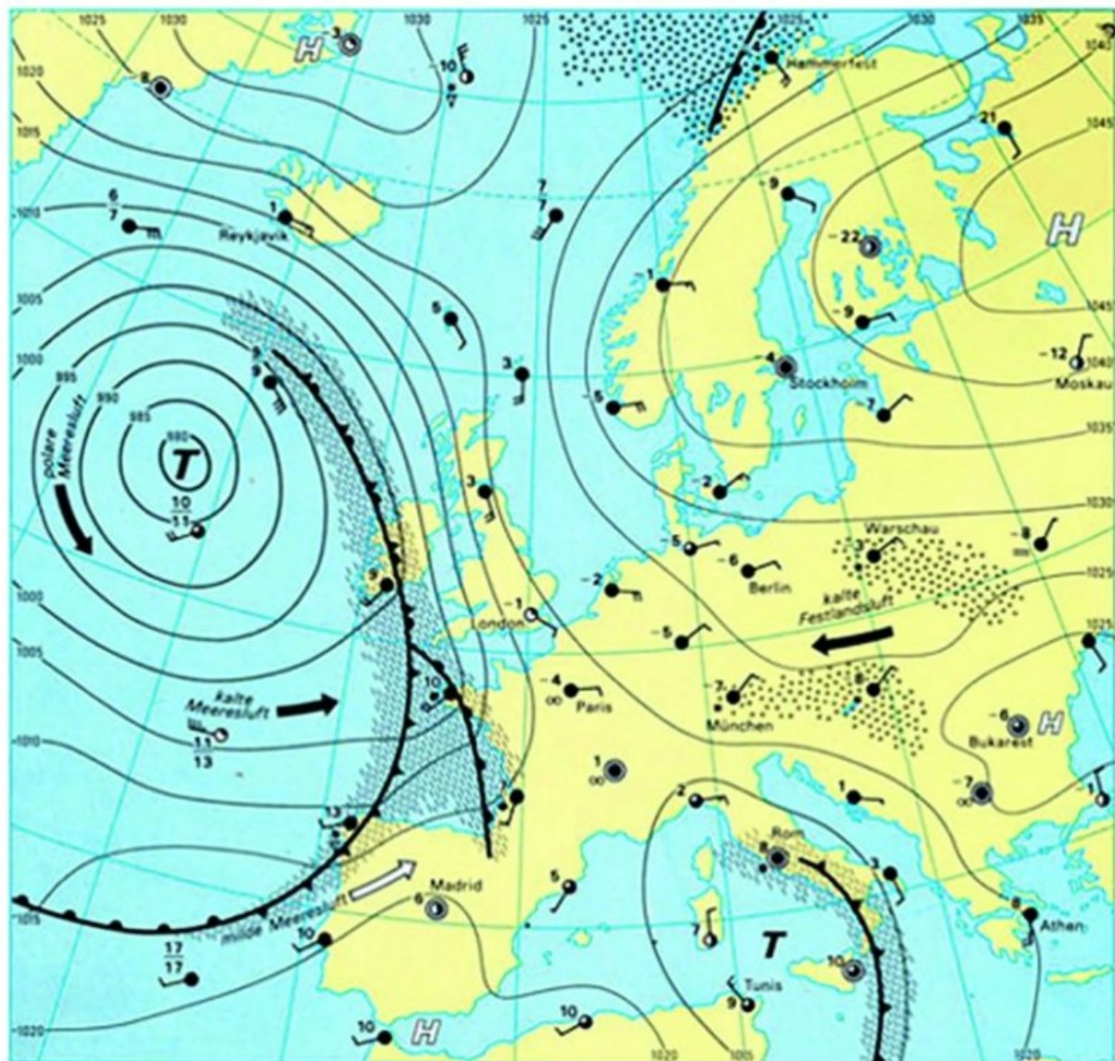
- Fliegendes Wasser kann schon ab Bft 5 entstehen.
- Wir befinden uns in einem starken Sturm der Stärke Beaufort 10.
- Es handelt sich um eine extreme Warmfront.
- Das ist stürmischer Wind von Stärke 7 bis 8 Beaufort.

49.

Es befindet sich ein Hochdruckgebiet über Spanien und ein Tiefdruckgebiet im Osten.
Welcher Wind entsteht in dieser Konstellation?

- Der Levante. Er ist ein Wind mit Böen, der aus unterschiedlichen Windrichtungen kommt.
- Die Bora. Sie weht ca. 2 Tage aus Sektor Nord.
- Der Mistral. Er kommt aus Norden und ist trocken.
- Der Meltemi. Er kommt aus Norden und ist feucht.

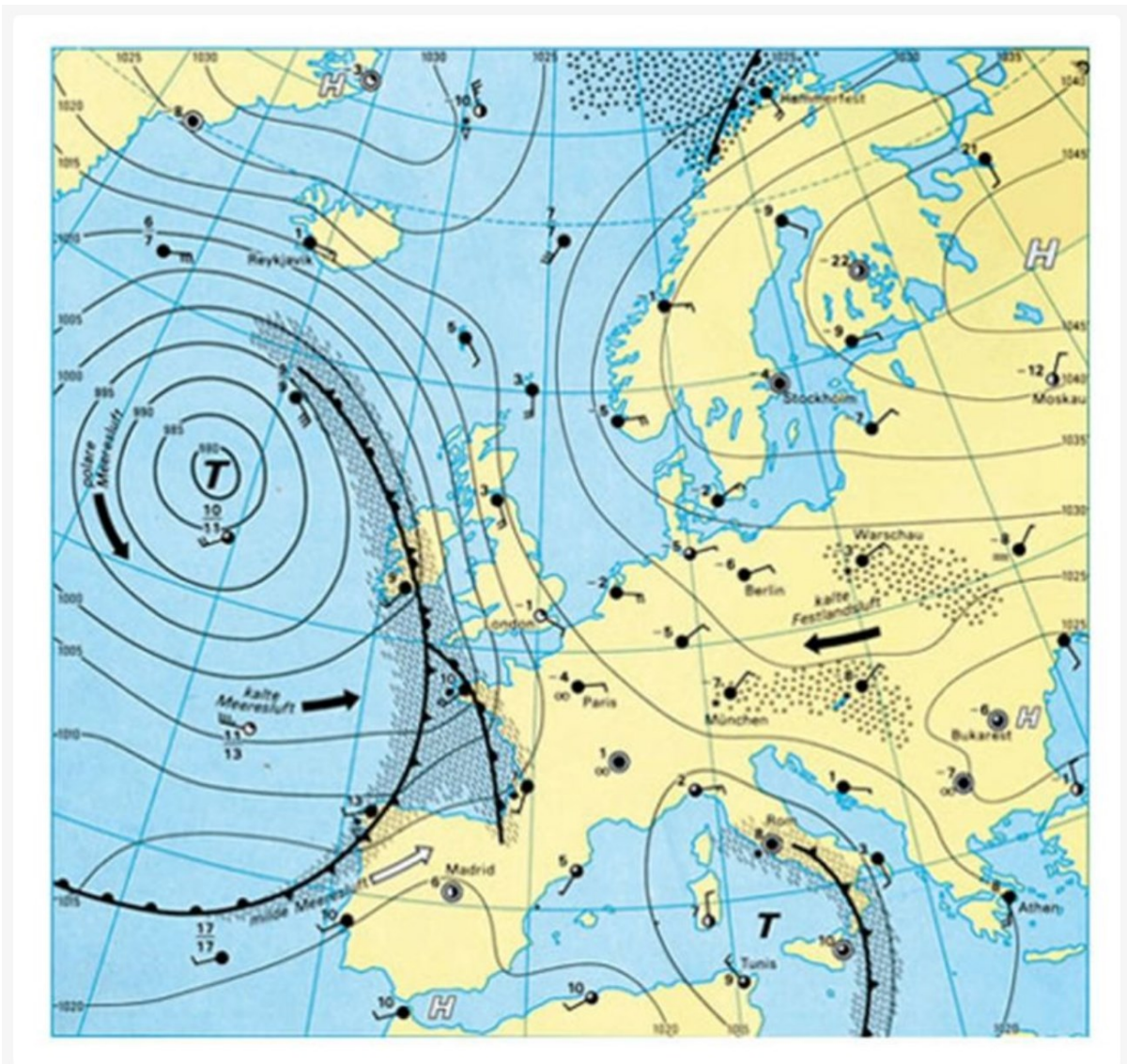
50.



Das ist die Wetterkarte mit den Vorhersagen des Tages. Sie wollen am Nachmittag von Saint-Malo, nördlich nach Jersey fahren. Was für Bedingungen werden Sie antreffen?

- Kräftiger Südwestwind, sicherlich Dünung, mit den Fronten verbundener Regen.
- Wegen flacher Druckverteilung, schwacher Wind, sicherlich Nebel und ruhige See.
- Mässiger Nord-Westwind, schnelle Rückkehr des schönen Wetters.
- Recht starker Ostwind, nach Süden drehend, voraussichtlich Ostdünung.

51.



Wir befinden uns in der Biskaya im Warmsektor, das Barometer zeigt 1010 hPa an. Wie wird die Situation nach dem Durchzug der Kaltfront sein?

- Der nachlassende Wind dreht von SW nach NW.
- Richtung und Stärke des Windes bleiben.
- Es ist nicht möglich, anhand dieser Karte die Situation vorherzusagen.
- Das Tiefdruckzentrum verlagert sich nach Osten und der Wind lässt nach.

Lösungen

- | | |
|-------|-------|
| 1. D | 43. C |
| 2. D | 44. B |
| 3. B | 45. C |
| 4. D | 46. C |
| 5. A | 47. B |
| 6. D | 48. D |
| 7. B | 49. C |
| 8. A | 50. A |
| 9. A | 51. A |
| 10. D | |
| 11. D | |
| 12. A | |
| 13. A | |
| 14. D | |
| 15. D | |
| 16. D | |
| 17. D | |
| 18. D | |
| 19. A | |
| 20. B | |
| 21. C | |
| 22. A | |
| 23. A | |
| 24. C | |
| 25. B | |
| 26. A | |
| 27. D | |
| 28. B | |
| 29. A | |
| 30. C | |
| 31. B | |
| 32. C | |
| 33. C | |
| 34. A | |
| 35. C | |
| 36. B | |
| 37. A | |
| 38. B | |
| 39. B | |
| 40. C | |
| 41. B | |
| 42. D | |

