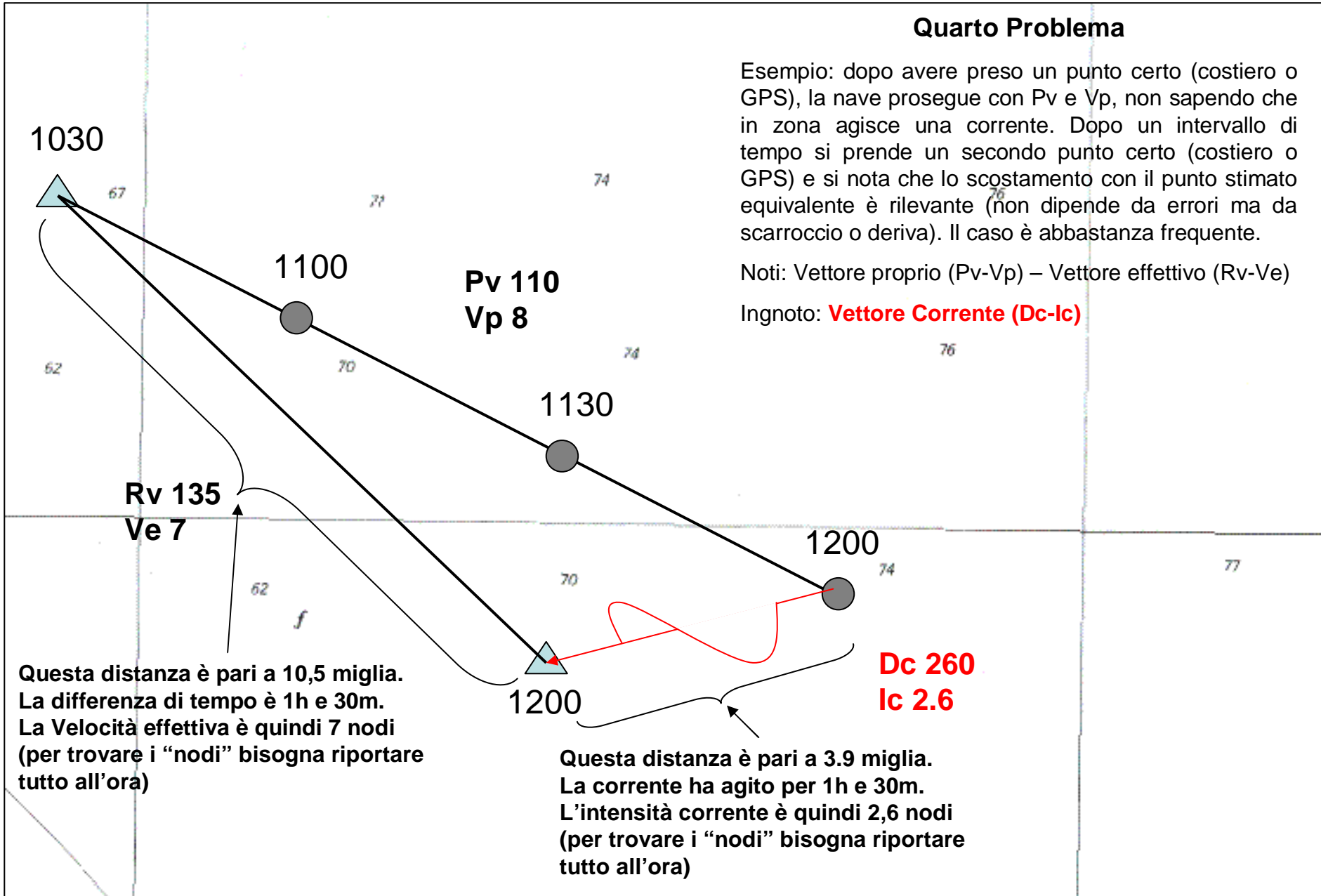


Quarto Problema

Esempio: dopo avere preso un punto certo (costiero o GPS), la nave prosegue con Pv e Vp, non sapendo che in zona agisce una corrente. Dopo un intervallo di tempo si prende un secondo punto certo (costiero o GPS) e si nota che lo scostamento con il punto stimato equivalente è rilevante (non dipende da errori ma da scarroccio o deriva). Il caso è abbastanza frequente.

Noti: Vettore proprio (Pv-Vp) – Vettore effettivo (Rv-Ve)

Ingnoto: **Vettore Corrente (Dc-Ic)**

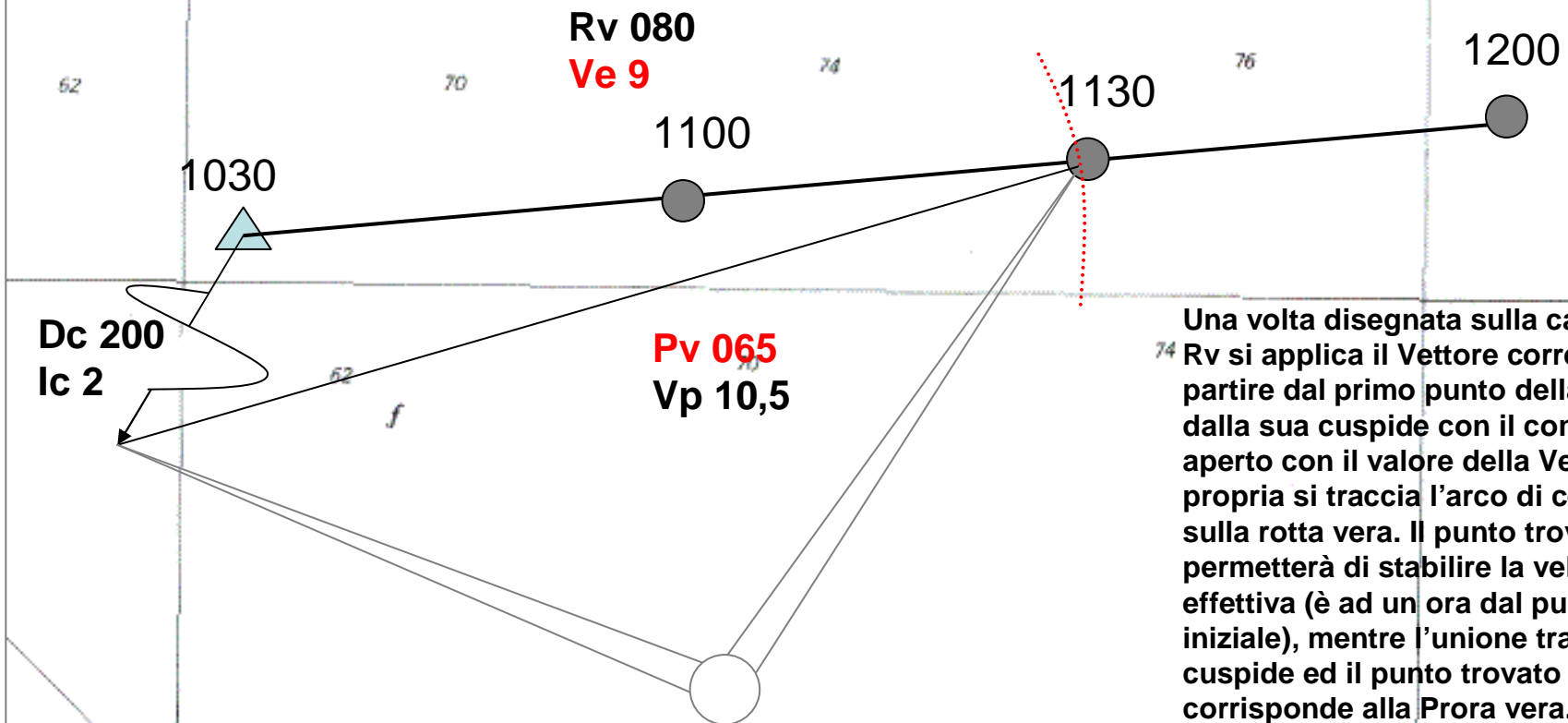


Secondo Problema

Esempio: il vettore corrente è noto. Bisogna spostarsi da un dato punto "A" (GPS o costiero) con una data rotta, con l'unico vincolo della Velocità propria sostenibile (non abbiamo limiti di tempo, ma limiti di velocità).

Noti: Vettore Corrente (Dc-Ic) – Rotta Vera – Velocità propria

Ingnoto: **Velocità effettiva – Prora Vera**



Primo Problema

Esempio: il vettore corrente è noto. Possiamo sostenere una data Prora Vera ed una data Velocità Propria (Esempio di un'avaria al timone). Dobbiamo conoscere il Vettore Effettivo.

Noti: Vettore Corrente (Dc-Ic) – Vettore proprio (Pv-Vp)

Ingnoto: **Vettore Effettivo (Rv-Ve)**

1030



Rv 150
Ve 6,5

1100

Pv 170
Vp 8

1130

Dc 020
Ic 2

Una volta disegnato sulla carta il vettore proprio (Pv, Vp) a partire dal punto certo iniziale per un'ora, sulla cuspide del Vettore Proprio si applica il Vettore corrente (Dc, Ic). L'unione tra il punto iniziale e la cuspide del vettore corrente corrisponde al Vettore Effettivo (Rv-Ve). Possiamo fare la stima