

Wird bei verminderter Sicht mit Hilfe von Radar gefahren, muß der **Nahbereich** vermieden werden. Zur Feststellung des Nahbereichs wird das Radarbild zeichnerisch ausgewertet (Radar Plotting).

Die Auswertung erfolgt für die "relativ bezogenen" Darstellungsarten:

- relativ voraus (Head Up)
- relativ Kurs-stabilisiert (Course Up)
- relativ Nord-stabilisiert (North Up)

Alle 6 Minuten wird die Bewegung der anderen Fahrzeuge, bei jeweils gleichem MgK, nach Radarseitenpeilung (RaSP) und Entfernung erfaßt und auf einem Arbeitsblatt festgehalten. Jedes andere Fahrzeug wird mit einem Buchstaben (B ...) benannt. Dem eigenen Fahrzeug ist die Bezeichnung A vorbehalten.

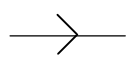
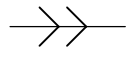
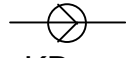
Beispiel: B 0923 275 ° 5,2 sm

Ortungen werden mit RaSP und Distanz in das Radarplott eingezeichnet. Verbindet man zwei **Bewegungsdaten**, so erhält man die **Richtung der relativen Bewegung**. Wird die gefundenen Richtung voraus verlängert, so ergibt dies die zukünftige relative Bewegung des erfaßten Fahrzeugs, vorausgesetzt, dieses wie auch das eigene behalten Kurs und Fahrt unverändert bei. Solange man sich mit relativen Bewegungen befaßt, spielen der anliegende Kurs und die eigene Geschwindigkeit keine Rolle.

Durch die Erfassung der Bewegungsdaten im 6-Minuten-Abstand kann für jeden Ort der Bewegungslinie der Passierzeitpunkt errechnet werden:

$$\text{Zeit} = \frac{\text{Entfernung}}{\text{Geschwindigkeit}} \times 60$$

Aus der vorausgeplotteten relativen Bewegung lassen sich wesentliche Fakten für die Bewertung der Verkehrssituation entnehmen:

	Vektor der eigenen Bewegung
	Vektor der absoluten Bewegung
	Vektor der relativen Bewegung
KB	Kurs der absoluten Bewegung des Fahrzeuges B
KB-KA	Kursdifferenz des Fahrzeuges B (entspricht bei Head Up oder Course Up der Richtung auf dem Radarplot)
KB _r	Kurs relativer Bewegung
vB	Geschwindigkeit der absoluten Bewegung des Fahrzeuges B
vB _r	Geschwindigkeit relativer Bewegung
RaSP	Radarseitenpeilung
CPA	Kleinsten Passierabstand (Closest Point of Approach)
CA	Passierabstand
TCPA	Zeitspanne bis zum Erreichen des CPA
TCA	Zeitpunkt des kleinsten Abstandes
SPCPA	Seitenpeilung zum Gegner im Augenblick des CPA
PCPA	recht-/mißweisende Peilung

Die **absolute Bewegungsrichtung** eines anderen Fahrzeugs erhält man durch Subtraktion des Fahrvektors des eigenen Fahrzeugs.

Im Prinzip unterscheidet sich die Darstellungsart Course Up nicht von der des Head Up. Bei North Up kann die Seitenpeilung SPCAP nicht direkt vom Plott abgelesen werden; die Seitenpeilung wird durch Subtraktion des MgK ermittelt.

Manöver zum Meiden des Nahbereichs
bei Annäherung aus unterschiedlichen Seitenpeilungen

