

1. a) Fagerö-Gammelbyn takalinjan tosisuunta on kartasta mitattuna 313° , joten magneettiseksi suunnaksi tulee 306. Kun siitä vähennetään tehtävässä mainittu varakompassin näyttämä KS 310, tulee eksymäksi -4° . Tämä on siis nimenomaan varakompassin eksymä silloin kun $KS = 310^\circ$. Kurssiveneen eksymätaulu koskee aivan toista kompassia, ja sen näyttämä lukema $+3^\circ$ saattaa silti pitää paikkansa, mikäli ei toisin todisteta. b) Kysymyksessä on länsiviitta, jonka väritys ylhäältä alas on keltainen-musta-keltainen. Heijastintunnuksina on kaksi heijastusteippiä, molemmat keltaisia. Tämä on aivan yksinkertaista alkeistietoa, muttei näköjään ollenkaan itsestään selvää.
2. a) Kartasta mitattu matka on 2,83M, jonka mukaan aikaa kuluu täysiksi minuuteiksi pyöristettynä 24 min. Kello on siis 10.24. Myös 10.25 hyväksyttiin. b) Ko. viitta on tietysti punainen.
3. a) Koordinaatteja eivät valitettavasti kaikki osanneet mitata. TS poijun paikkaan on 273° , josta saadaan KS 258° . b) Merkkikuviot tarkoittavat alusta, jonka ohjailukyky on rajoitettu. Paljon ehdotettu vastaus oli ruoppaaja, joka sekin hyväksyttiin. Sen sijaan esim. kalastusalue on virheellinen vastaus, joka ei kelvannut.
4. ts Norrbådaniin on 105° ja ts Norruddiin 148° . 7° erantoa käyttämällä saadaan kysytyt kompassisuuntimat 98° ja 141° .
5. a) Ensisilmäyksellä tehtävä vaikutti mutkikkaalta, mutta yllättävän hyvin siitä kuitenkin oli selvitty. Keulakulman tulisi olla 134° .
6. Tässä tehtävässä piilee tämänkertaisen tutkinnonlaajituksen pahin kömmähdys. Jos pieni tauko tarkoittaa mairinnousua Trehålsgrundetiin ja jos sieltä lähdetään jatkamaan matkaa ilmoitettuun suuntaan, päädytään vääjäämättömästi karille tai ainakin ajetaan vaarallisen matalikon yli. Muutama suorittaja olikin asian huomannut ja ratkaissut sen siten, ettei noussut maihin vaan jäi kauemmaksi ankkuriin. KS 36 merkitsee tosisuuntaa 45° , jolloin Viiran sivuutusetäisyys on 1 mpk.
7. Tämänkertainen reittisuunnittelutehtävä oli helppo ja selkeä. Merkityllä väylällä kannattaa pysyä mahdollisimman pitkään, siten saattaa voittaa jopa ajassa kun voi käyttää normaalia matkanopeutta. 5,2 m:n väylältä poiketaan vasta sen ja Laitakari–Kraaseli -linjan risteyksessä, josta otetaan uusi TS 195° eli KS 191° . Tankokari jää vasemmalle, ja sen jälkeen jatketaan samaa suuntaa suoraan Vilniemeen. Ainoa varottava kohde on vasta Vilniemen kummallakin puolella lähellä rantaa olevat karit. Nekin ovat onneksi vedenpäällisiä. - Muitakin hyväksyttäviä suunnitelmia on mahdollista laatia, tämä oli vain yksi mahdollisuus.
8. a) 4–6 sek pituinen äänimerkki 2 minuutin välein. b) Pysähtymismerkki. (Hylättyjä vastauksia olivat mm. kehoitus äänimerkin antamiseen sekä yleinen varoitusmerkki.) c) Suomen rannikon loistot – niminen kirja kertoo merialueen tiedot. Tiedotuksia veneilijöille tai tiedotuksia merenkulkijoille ei kelpaa, koska se kertoo pelkät muutokset.
9. a) Pääsääntö on, että jos toinen alus on väistämisvelvollinen, tulee toisen säilyttää suuntansa ja nopeutensa. Tähystystä on silti jatkettava, ja jos tilanne muuttuu uhkaavaksi, joudutaan suorittamaan viime hetken hätäväistö. b) Se, jolla on tuuli vasemmalta, väistää. c) Sivuvalot ja perävalo. Vastaus meni pilalle, jos näiden lisäksi mainittiin myös konealuksen valkoinen mastovalo. Suuret purjelaivat käyttävät joskus myös purjealuksen vapaaehtoista lisävaloa: mastossa päällekkäin ympäri näköpiiriin näkyvät punainen ja vihreä valo. Alle 7 m veneissä on lupa näyttää myös valkoista valoa ympäri näköpiiriin. Ainoaksi vastaukseksi tämä tietenkään ei riitä.

10. Oikea vastausrivi: oikein-väärin-väärin. Keskimmäisestä kysymyksestä mainittakoon, että vaikka pääsääntöisesti konealus väistää purjealusta, ohittava alus väistää aina ohitettavaa.

Tutkinto vaikutti 6. tehtävän kömmähdyttä lukuun ottamalta selkeältä, jopa helponpuoleiselta. Tehtävien ketjutusta esiintyi paljon. Vika on tällöin siinä, että jos yksi tehtävä menee väärin, sama virhe heijastuu toisiinkin tehtäviin.

Matti Eskelistä haastatteli Kalervo Mettala