

**Erwartungshorizont
DLRG-Bootsführerschein
Praxisprüfung - LV Nordrhein**



Erwartungshorizont LV Nordrhein e.V.

Praxis

DLRG-Bootsführerschein

1. AUFLAGE - STAND Dezember 2024

Impressum

Herausgeber

DLRG Landesverband Nordrhein e.V.

Niederkasseler Deich 293

40547 Düsseldorf

Die in dieser Broschüre veröffentlichten Texte sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte sind vorbehalten. Kein Teil dieser Ausgabe darf ohne schriftliche Genehmigung des DLRG Landesverband Nordrhein e.V., in irgendeiner Form - durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere Verfahren - reproduziert oder in eine von Maschinen, insbesondere von Datenverarbeitungsanlagen verwendbare Sprache übertragen werden. Auch die Rechte der Wiedergabe durch Vortrag, Funk- oder Fernsehsendung, im Magnettonverfahren oder auf ähnlichem Weg bleiben vorbehalten.

Jede im Bereich eines gewerblichen Unternehmens hergestellte oder benutzte Kopie dient gewerblichen Zwecken und verpflichtet zu Schadensersatz, der gerichtlich festzustellen ist.

Der Ausdruck für verbandsinterne Zwecke ist den Mitgliedern der DLRG erlaubt.

Vorwort

Erwartungshorizont für die Bewertung der Fahrmanöver in der praktischen Prüfung für den DLRG-Bootsführerschein im DLRG-Landesverband Nordrhein e.V.

Dieser Erwartungshorizont wurde in Abstimmung mit dem Fachbereich Boot des DLRG-Landesverbandes Nordrhein e.V. erstellt.

Wenn in dem vorliegenden Erwartungshorizont nur die männliche oder weibliche Form Verwendung findet, so dient dies ausschließlich der Lesbarkeit und Einfachheit. Es sind stets Personen des jeweils anderen Geschlechts mit einbezogen, sofern nicht ausdrücklich anders erwähnt.

Die in dieser Broschüre verwendeten Logos sind durch den Bundesverband der DLRG bzw. deren Rechteinhaber geschützt. Die veröffentlichten Texte sind ebenfalls urheberrechtlich durch den Landesverband Nordrhein, Referat Boot geschützt. Alle Rechte sind vorbehalten.

Eine Veröffentlichung – insbesondere im Internet – erfordert eine schriftliche Erlaubnis. Anfragen bitte per E-Mail an den Fachbereich Boot unter

boot@nordrhein.dlrg.de

Literatur/Quellen

Eigene Quellen und Literaturangaben

- Ausbildungsvorschrift AV 511/AV 512 der DLRG, 2. Auflage Mai 2023
- Prüfungsordnung Bootswesen der DLRG, 13. Auflage 2025
- Erwartungshorizont von Peter A. Fischer

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
Vorwort	3
Literatur/Quellen	3
Inhaltsverzeichnis	4
1 Grundsätzliches	6
2 Bewertung	7
3 Prüfungsmanöver	8
3.1 An- und Ablegen	8
3.1.1 Prüfungsort	8
3.1.2 Manöverablauf	8
3.1.3 zulässige Fehlerpunkte	9
3.1.4 mögliche Fehlerpunkte	9
3.2 Einfahrt in und Ausfahrt aus einem begrenzten Raum	10
3.2.1 Prüfungsort	10
3.2.2 Manöverablauf	10
3.2.3 zulässige Fehlerpunkte	10
3.2.4 mögliche Fehlerpunkte	10
3.3 Wenden auf engem Raum	11
3.3.1 Prüfungsort	11
3.3.2 Manöverablauf am Beispiel eines Bootes mit Außenbordmotor	11
3.3.3 zulässige Fehlerpunkte	11
3.3.4 Mögliche Fehlerpunkte	11
3.4 Schleppen (in Kiellinie und längsseits)	12
3.4.1 Prüfungsort	12
3.4.2 Manöverablauf	12
3.4.2.1 Schleppen achteraus	12
3.4.2.2 Schleppen längsseits	12
3.4.3 zulässige Fehlerpunkte	13
3.4.4 Mögliche Fehlerpunkte	13
3.5 Manöver „Mensch über Bord“	14
3.5.1 Prüfungsort	14
3.5.2 Manöverablauf	14
3.5.3 zulässige Fehlerpunkte	15
3.5.4 Mögliche Fehlerpunkte	15
3.5.5 Manöverabbruch	15

3.6	Ankern	16
3.6.1	Prüfungsort.....	16
3.6.2	Manöverablauf	16
3.6.2.1	Anker ausbringen	16
3.6.2.2	Anker einholen	16
3.6.3	zulässige Fehlerpunkte.....	17
3.6.4	mögliche Fehlerpunkte	17
3.7	Technische Hilfeleistung (Einsatzübung)	18
3.8	Fahren nach Kompass	19
3.8.1	Prüfungsort.....	19
3.8.2	Manöverablauf	19
3.8.3	zulässige Fehlerpunkte.....	19
3.8.4	mögliche Fehlerpunkte	20
3.9	Durchführen einer Kreuzpeilung mit mindestens zwei Landmarken	21
3.9.1	Prüfungsort.....	21
3.9.2	Manöverablauf	21
3.9.3	zulässige Fehlerpunkte.....	21
3.9.4	mögliche Fehlerpunkte	21
4	Anlage	22
4.1	Karte vom Prüfungsgebiet	22
4.2	Karte vom Hafen	23
4.3	Karte vom Prüfungsgebiet - WSV	24

1 Grundsätzliches

Gemäß der DLRG-Prüfungsordnung „Bootswesen“ werden die folgenden praktischen Fähigkeiten für den DLRG-Bootsführerschein geprüft.

- An- und Ablegen
- Einfahren in und aus einem begrenzten Raum
- Wenden auf engem Raum
- Schleppen (in Kiellinie und längsseits)
- Manöver „Mensch über Bord“
- Ankern
- Technische Hilfeleistung (Einsatzübung)
- Fahren nach Kompass
- Durchführung einer Kreuzpeilung mit mindestens zwei Landmarken

In den Prüfungsmanövern werden die Prüflinge nach ihrer Leistung bewertet. Die Prüfung ist zu Ende, wenn das MRB wieder am Steg angelegt hat und der Prüfer die Prüfung für beendet erklärt.

Bei Booten mit Zündunterbrechereinrichtung (Quickstop®) ist dieser immer anzulegen!

Bei allen Manövern bleiben alle Körperteile, vor allem die Hände, im Boot. Eine Ausnahme ist beim Rettungsmanöver „Mensch über Bord“ zur Aufnahme des Dummys.

Bootsgasten sind bei Arbeiten am Wasser (z.B. Anker einholen) geeignet zu sichern.

Der geeignete Einsatz eines Bootshakens ist, außer zur Aufnahme von Personen, grundsätzlich gestattet. Er darf jedoch nicht dazu dienen, ein Fahrfehler zu korrigieren.

Der Prüfer benennt das durchzuführende Manöver. Die zu prüfende Person wiederholt das genannte Prüfungsmanöver und gibt den Beginn und das Ende des Manövers bekannt.

2 Bewertung

Die Bewertung erfolgt über ein einheitliches Bewertungsschema mittels Fehlerpunkten; Teilpunkte werden nicht vergeben. Ein Fahrmanöver gilt als nicht bestanden, wenn die Anzahl der zulässigen Fehlerpunkte überschritten wurde. In diesem Fall gibt es die Möglichkeit eines zweiten Versuchs.

Die praktische Prüfung gilt ohne zweiten Versuch direkt als nicht bestanden, wenn ein der folgenden Fehler festgestellt wurden:

- Verstoß gegen Gesetze, Ausweichregeln
- Ausweichpflicht missachtet (z.B. Schallsignal des Kurshalters)
- Verstoß gegen Anweisungen oder Anordnungen
- Fahren ohne angelegten Zündunterbrecher (Quickstop®)
- Gefährdung vom eigenen Boot oder der Besatzung
- Gefährdung anderer Personen
- Direkte Kollision des Bootsrumpfs mit einem anderen Boot, Anleger, etc.
- Gefährdung oder Behinderung anderer Wasserfahrzeuge
- Vermeidbare Beschädigung des Bootes herbeigeführt
- sonstiger sicherheitsrelevanter Grund

Darüber hinaus gibt es bei einzelnen Manövern noch individuelle Kriterien, die zu einem direkten Nichtbestehen der Prüfung ohne zweiten Versuch führen. Diese sind entsprechend bei den einzelnen Manövern unter dem Punkt **Manöverabbruch** aufgeführt.

3 Prüfungsmanöver

3.1 An- und Ablegen

Das Manöver wird an Schiffsanlegern in der Strömung durchgeführt.

Beim Anfahren können die Bootsfender auf Anweisung des Prüflings ausgelegt werden. Sie sind nach dem Ende der Übung wieder einzuholen.

3.1.1 Prüfungsort

Das Manöver wird im Strom (Rhein) durchgeführt.

3.1.2 Manöverablauf

Der Anleger darf beim Manöver nur mit den Bootsfendern, die außerhalb des Bootes sind, berührt werden.

Anlegen

1. Langsames Annähern an den Anleger
2. Ausbringen der notwendigen Fender
3. Paralleles Anlegen am Anleger
4. Festmachen des Bootes mit virtuellen Leinen¹
5. Das Teilmanöver für beendet erklären

Ablegen

1. Virtuelle Leinen lösen
2. Paralleles Ablegen vom Anleger
3. Einholen der Fender
4. Das Manöver für beendet erklären

¹ Aus Sicherheitsgründen wird auf das Festmachen des Bootes am Steg verzichtet. Es ist ausreichend, wenn der Prüfling durch geeignete Kommandos das Festmachen bzw. Lösen der Leinen anweist.

3.1.3 zulässige Fehlerpunkte

Bei diesem Manöver sind maximal **4 Fehlerpunkte** zulässig

3.1.4 mögliche Fehlerpunkte

- Fender nicht / nicht ausreichend / an falscher Stelle ausgebracht [2]
- Körperteile zum Abhalten oder Abstoßen eingesetzt [3]
- Fahrt über Grund beim Liegen oder Liegezeit >15 Sek. [1]
- fehlerhaftes Festmachen oder Lösen der Leinen [1]
- nicht paralleles An- oder Ablegen (fehlerhaftes Gieren) [3]
- unsicheres Liegen am Anleger [2]
- fehlerhaftes An- oder Ablegen [2]
- unpassende Geschwindigkeit [2]
- unsichere Fahrweise [1]
- keine oder unzureichende Kommunikation mit der Besatzung [2]
- das Manöver nicht für beendet erklärt [1]

3.2 Einfahrt in und Ausfahrt aus einem begrenzten Raum

Bei diesem Manöver soll der Prüfling zeigen, dass der Umgang mit dem Boot auch in beengte Umgebung beherrscht wird. Es handelt sich nicht um ein Anlegemanöver oder die entsprechende Vorbereitung zum Anlegen.

Für das Manöver wird vom Prüfer ein ausreichend großer Raum vorgegeben. Hierbei werden neben der Bootsgröße insbesondere Seitenwind und Wellen berücksichtigt.

Es bleibt dem Prüfling freigestellt, Bootsfender auszubringen.

3.2.1 Prüfungsort

Das Manöver wird im Hafenbecken durchgeführt.

3.2.2 Manöverablauf

- Der Prüfling fährt langsam vorwärts in den begrenzten Raum, stoppt auf und fährt rückwärts wieder hinaus
- Der Prüfling fährt langsam rückwärts in den begrenzten Raum, stoppt auf und fährt wieder hinaus
- Das Manöver für beendet erklären

3.2.3 zulässige Fehlerpunkte

Bei diesem Manöver sind maximal **3 Fehlerpunkte** zulässig.

3.2.4 mögliche Fehlerpunkte

- Ein Bootsfender berührt die seitliche Begrenzung [4]
- Einsatz eines Bootshakens zur Vermeidung der Kollision eingesetzt [4]
- unpassende Geschwindigkeit [2]
- unsichere Fahrweise [1]
- keine oder unzureichende Kommunikation mit der Besatzung [2]
- das Manöver nicht für beendet erklärt [1]

3.3 Wenden auf engem Raum

Das Manöver wird in einem engen Raum durchgeführt. Ziel des Manövers ist eine Kursänderung um 180°. Hierbei darf das Manöver nicht mehr als die doppelte Bootslänge in Anspruch nehmen.

3.3.1 Prüfungsort

Das Manöver wird im Hafenbecken durchgeführt.

3.3.2 Manöverablauf am Beispiel eines Bootes mit Außenbordmotor

1. Ruderlegen
2. Gang einkuppeln (ohne dass das Boot Fahrt aufnimmt)
3. Auskuppeln, schnelle Ruderlageänderung
4. andere Gangrichtung einkuppeln (ohne dass das Boot Fahrt aufnimmt)
5. auskuppeln
6. Die Schritte 1. bis 5. Wiederholen, bis die gewünschte Kursänderung von 180° erreicht wurde
7. Aufstoppen des Bootes und das Manöver für beendet erklären

Ein anderer Manöverablauf bei anderen Antrieben, insbesondere bei Booten mit starrer Welle, ist zulässig.

3.3.3 zulässige Fehlerpunkte

Bei diesem Manöver sind maximal **3 Fehlerpunkte** zulässig

3.3.4 Mögliche Fehlerpunkte

- Raumnutzung mehr als zwei Bootslängen [2]
- Kursänderung um 180° nicht erreicht [3]
- nach dem Wendevorgang nicht gestoppt [1]
- unpassende Geschwindigkeit [2]
- unsichere Fahrweise [1]
- keine oder unzureichende Kommunikation mit der Besatzung das Manöver nicht für beendet erklärt [1]

3.4 Schleppen (in Kiellinie und längsseits)

Der Havarist ist zu Beginn des Manövers zügig anzufahren. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass das Boot geeignet neben den Havaristen gebracht. Dann ist der Havarist zu befragen, ob Hilfe benötigt wird. Wenn ja, wie und in welcher Form. Dabei ist der Gesundheitszustand und die Vollständigkeit der Besatzung zu erfragen.

Eine sichere Schleppverbindung ist innerhalb von 5 Minuten herzustellen, und das Schleppen über Grund hat innerhalb dieser Zeit begonnen. Im Anschluss ist eine Kursänderung von 180° zu fahren.

3.4.1 Prüfungsort

Das Manöver wird im Strom (Rhein) durchgeführt.

3.4.2 Manöverablauf

3.4.2.1 Schleppen achteraus

1. Ansprache des Havaristen
2. Längsseits gehen am Havaristen und ggf. Sicherung des Havaristen
3. Herstellen einer für das Achterausschleppen geeigneten Schleppverbindung zum Havaristen
4. Herstellen einer Schleppverbindung vom Bug des Havaristen
5. Schleppen über Grund inkl. einer Kursänderung um 180°
6. Aufstoppen und das Manöver für beendet erklären

3.4.2.2 Schleppen längsseits

1. Ansprache des Havaristen
2. Längsseits gehen am Havaristen, Sicherung des Havaristen
3. Herstellen der Schleppverbindung durch geeignetes Ausbringen von Vorspring, Vorleine, Achterleine und Achterspring in einer der Situation entsprechenden sinnvollen Reihenfolge
4. auf ausreichende Manövrierbarkeit des Schleppers achten, das Heck des schleppenden Bootes ragt hinter dem Havaristen heraus
5. Schleppen über Grund inkl. einer Kursänderung um 180°
6. Aufstoppen und das Manöver für beendet erklären

3.4.3 zulässige Fehlerpunkte

Bei diesem Manöver sind maximal **8 Fehlerpunkte** zulässig.

3.4.4 Mögliche Fehlerpunkte

- Besatzung des Havaristen nicht nach erforderlicher Hilfe und Vollständigkeit gefragt [1]
- Fender nicht oder nicht ausreichend ausgebracht [3]
- Köperteile zum Abhalten oder Halten des Bootes eingesetzt [3]
- ungeeigneten Anschlagpunkte gewählt [2]
- ungeeignete Schleppleine gewählt [1]
- Leinenlänge beim Achterausschleppen falsch gewählt [2]
- fehlerhafte Belegung [2]
- fehlerhafte Leinenverbindung, stark durchhängende Leine beim Schleppen [3]
- fehlende Manövrierbarkeit beim Schleppen längsseits [3]
- mehr als zwei Anfahrten zum Havaristen (jede weitere Anfahrt [2])
- fehlerhafte 180°-Wende beim Achterausschleppen
- Zeitüberschreitung der 5 min bis Schleppbeginn [2]
- unpassende Geschwindigkeit [1]
- unsichere Fahrweise [1]
- keine oder unzureichende Kommunikation mit der Besatzung [1]
- Manöver nicht für beendet erklärt [1]

3.5 Manöver „Mensch über Bord“

Die über Bord gegangene Person wird während der Prüfung durch einen Fender oder eine Übungspuppe dargestellt. Manöverbeginn ist der Ruf: „Mensch über Bord an Backbord“ oder „Mensch über Bord an Steuerbord“. Das Kommando ist zu wiederholen. Es ist sofort auszukuppeln und Ruder auf die Seite der über Bord gegangenen Person zu legen. Rettungsmittel sind bereitzuhalten. Mensch beobachten und Anzeigen.

Es darf erst wieder Fahrt aufgenommen werden, wenn sich die über Bord gefallene Person nicht im Gefährdungsbereich der Schraube befindet.

Bei Aufnahme der über Bord gegangenen Person ist die Fahrgeschwindigkeit so zu wählen, dass möglichst keine Fahrt gemacht wird. Der Antrieb ist auszukuppeln bzw. neutral zu stellen, sobald sich die Person in der Nähe des Bootes befindet.

Unabhängig von Antriebstyp ist das Aufstoppen mit Hilfe des Rückwärtsganges nicht zulässig!

Für die Anfahrt und die Aufnahme spielt die Ausrichtung des Bootes zur Strömung keine Rolle. Es braucht nicht gegen die Strömung angefahren werden.

3.5.1 Prüfungsort

Das Manöver wird im Strom (Rhein) durchgeführt.

3.5.2 Manöverablauf

1. Kommando „Mensch über Bord an Backbord/ Steuerbord“
2. Auskuppeln und Sofortiges Lenken zu der Seite, an der die Person über Bord gegangen war
3. Kommandos: „Rettungsmittel bereithalten“, „Rettungsmittel hinterherwerfen“, „Mensch im Auge behalten“
(Während der Prüfung wird kein Rettungsmittel geworfen, der Prüfer gibt lediglich ein Rückkommando)
4. Nach der Sicherstellung, dass die Person frei vom Antrieb schwimmt, nimmt das Boot wieder Fahrt auf
5. Anfahrt der über Bord gefallenen Person
6. An Bord nehmen der Person
7. Das Manöver für beendet erklären

3.5.3 zulässige Fehlerpunkte

Bei diesem Manöver sind maximal **3 Fehlerpunkte** zulässig.

3.5.4 Mögliche Fehlerpunkte

- Person nicht wieder an Bord aufgenommen [4]
- Fahrt aufgenommen, ohne zu prüfen, ob die Person frei vom Antrieb schwimmt [3]
- unpassende Geschwindigkeit [2]
- unsichere Fahrweise [1]
- unzureichende Kommunikation mit der Besatzung [2]
- das Manöver nicht für beendet erklärt [1]

3.5.5 Manöverabbruch

- Beim Ruf „Mensch über Bord“ wird nicht sofort auf neutral gestellt
- Beim Ruf „Mensch über Bord“ wird nicht sofort zur richtigen Seite gelenkt
- Nicht ausgekuppelt, sofern sich die Person in unmittelbare Nähe des Bootes befindet
- Aufstoppen unter Zuhilfenahme des Rückwärtsganges
- Überfahren der Person

3.6 Ankern

Das Manöver wird außerhalb der Fahrrinne (siehe Anlage) im Strom durchgeführt. Der Prüfer gibt den Ankerplatz grob vor. Der genaue Ankerplatz ist von Prüfling zu wählen.

Nachdem das Manöver beendet wurde, muss das Ankergeschirr aufgeklart und geeignet verstaut werden.

3.6.1 Prüfungsort

Das Manöver wird im Strom (Rhein) durchgeführt.

3.6.2 Manöverablauf

3.6.2.1 Anker ausbringen

1. Klarmachen des Ankergeschirrs
2. Festmachen der Ankerleine am Bug
3. Ausbringen des Ankers, ohne dass der Anker oder die Kette über die Bordwand schleifen
4. Prüfen, ob der Anker hält
5. das Manöver für beendet erklären

3.6.2.2 Anker einholen

1. Einholen der Ankerleine, während das Boot langsam zum Anker fährt
2. Halten im Strom, sobald der Anker kurzstag ist
3. Anker aufholen unter besonderer Berücksichtigung des An-Bord-Nehmens
4. Bei einem schweren Anker können auch mehrere Bootsgasten eingesetzt werden.
5. Aufklaren des Ankergeschirrs und des Decks
6. Halten im Strom
7. das Manöver für beendet erklären

3.6.3 zulässige Fehlerpunkte

Bei diesem Manöver sind maximal **5 Fehlerpunkte** zulässig.

3.6.4 mögliche Fehlerpunkte

- Ankergeschirr nicht klargemacht [1]
- Ankerleine am Bug oder am Anker nicht festgemacht [3]
- gefährlicher Umgang mit dem Anker oder dem Ankergeschirr [3]
- Stehen in der Ankerleine [3]
- Fahrt über Grund beim Ausbringen des Ankers [1]
- Ankerleine im Antrieb [3]
- fehlerhafte Feststellung, ob der Anker hält [3]
- Boot bei „Anker aufholen“ bzw. „Anker kurzstag“ nicht im Strom gehalten [1]
- Ankergeschirr oder Deck nicht aufgeklart [1]
- unpassende Geschwindigkeit [2]
- unsichere Fahrweise [1]
- keine oder unzureichende Kommunikation mit der Besatzung [2]
- Manöver nicht für beendet erklärt [1]

3.7 Technische Hilfeleistung (Einsatzübung)

Die technische Hilfeleistung wird innerhalb der Prüfungsmanöver Schleppen, Mensch-über-Bord und Ankern bewertet und nicht gesondert geprüft.

3.8 Fahren nach Kompass

Die Prüfung erfolgt auf einem Boot mit eingebautem Steuerkompass. Hilfsweise kann ein geeigneter Schiffskompass provisorisch befestigt werden. Die Himmelsrichtungen müssen in Gradzahlen angegeben werden.

3.8.1 Prüfungsort

Das Manöver wird im Hafenbecken oder auf dem Strom (Rhein) durchgeführt.

3.8.2 Manöverablauf

Der Prüfer erfragt den aktuellen Kurs. Nach der Rückmeldung durch den Prüfling folgt die Anweisung für den neuen Kurs. Der Prüfling ändert den Kurs auf dem kürzesten Weg. Der Prüfer gibt einen weiteren Kurs vor. Der Prüfling ändert erneut auf dem kürzesten Weg den Kurs.

Beispiel:

Prüfer: Welcher Kurs liegt an?

Prüfling: Kurs 110 Grad liegt an.

Prüfer: Neuer Kurs 200 Grad

Prüfling: Neuer Kurs 200 Grad

Der Prüfling ändert Kurs um 90 Grad nach Steuerbord.

Prüfling: Kurs 200 Grad liegt an.

Prüfer: Neuer Kurs 190 Grad

Der Prüfling ändert Kurs um 10 Grad nach Backbord.

Prüfling: Kurs 190 Grad liegt an.

3.8.3 zulässige Fehlerpunkte

Bei diesem Manöver sind maximal **1 Fehlerpunkt** zulässig.

Beim Kurs ist eine Fehlertoleranz von $\pm 5^\circ$ zulässig. Sofern der Kompass nur eine 10° -Skala hat, gilt eine Fehlertoleranz von $\pm 10^\circ$.

3.8.4 mögliche Fehlerpunkte

- Kurs wird falsch abgelesen [2]
- Kursänderung zur falschen Seite durchgeführt [2]
- neuer Kurs liegt nicht korrekt an [1]
- unpassende Geschwindigkeit [2]
- unsichere Fahrweise [1]
- keine oder unzureichende Kommunikation mit der Besatzung [1]

3.9 Durchführen einer Kreuzpeilung mit mindestens zwei Landmarken

Die Durchführung einer Kreuzpeilung geschieht mit Hilfe eines Peilkompasses. Zur Bestimmung der Position werden vom Prüfling zwei geeignete optische Landmarken² gewählt. Der Schnittwinkel zwischen angepeilten Landmarken bzw. der daraus resultierenden Standlinien sollte möglichst rechtwinklig sein, damit schleifende Schnitte (für Winkel kleiner als 30° bzw. größer als 150°) vermieden werden.

Eine Umrechnung von MgP in rwP ist nicht Teil der Prüfung.

3.9.1 Prüfungsort

Das Manöver wird im Hafenbecken oder auf dem Strom (Rhein) durchgeführt.

3.9.2 Manöverablauf

1. Auswahl der Peilobjekte bzw. Landmarken durch den Prüfling
2. Bestimmung der Peilobjekte mit dem Peilkompass

3.9.3 zulässige Fehlerpunkte

Bei diesem Manöver sind maximal **1 Fehlerpunkt** zulässig.

Bei der Gradzahl ist eine Fehlertoleranz von +/- 5° zulässig. Sofern der Kompass nur eine 10°-Skala hat, gilt eine Fehlertoleranz von +/- 10°.

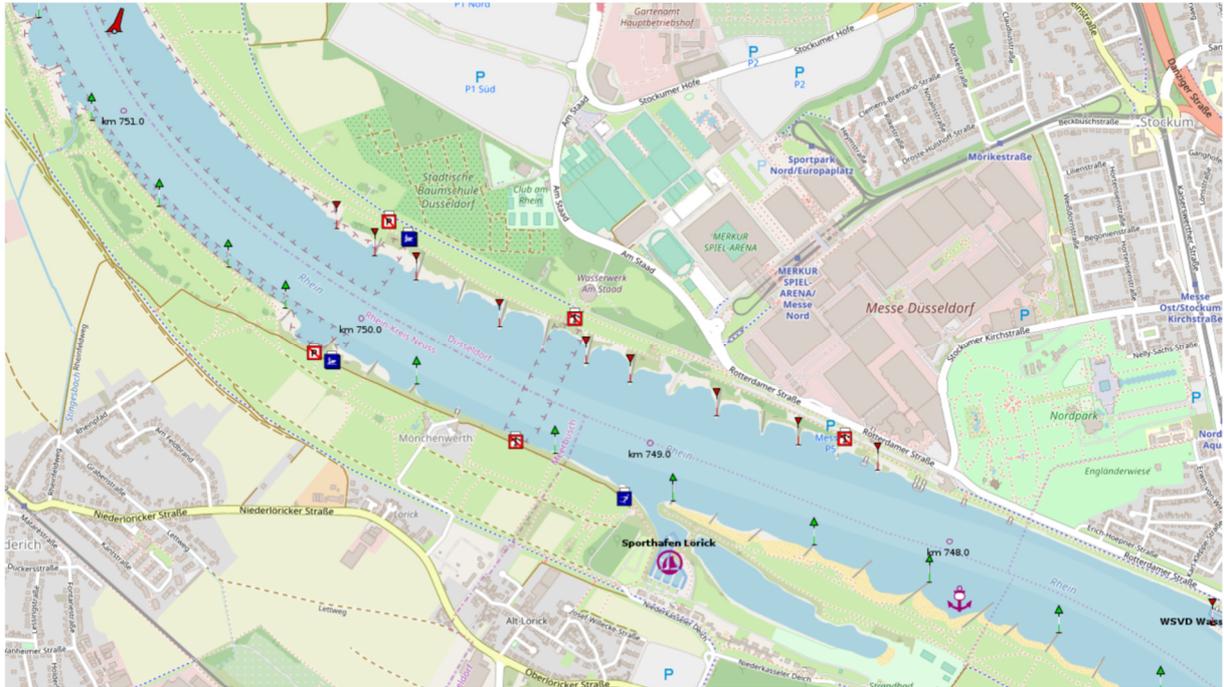
3.9.4 mögliche Fehlerpunkte

- falsche Nennung der Gradzahl der gepeilten Objekte [2]
- Peilobjekte zu nah beieinander (schleifender Winkel) [2]
- unpassende Geschwindigkeit [1]

² Als geeignete Landmarken sind alle Landmarken anzusehen, die auf Seekarten üblicherweise verzeichnet werden. Dazu gehören insbesondere Kirchen, Leuchttürme, besondere Bauwerke etc.

4 Anlage

4.1 Karte vom Prüfungsgebiet



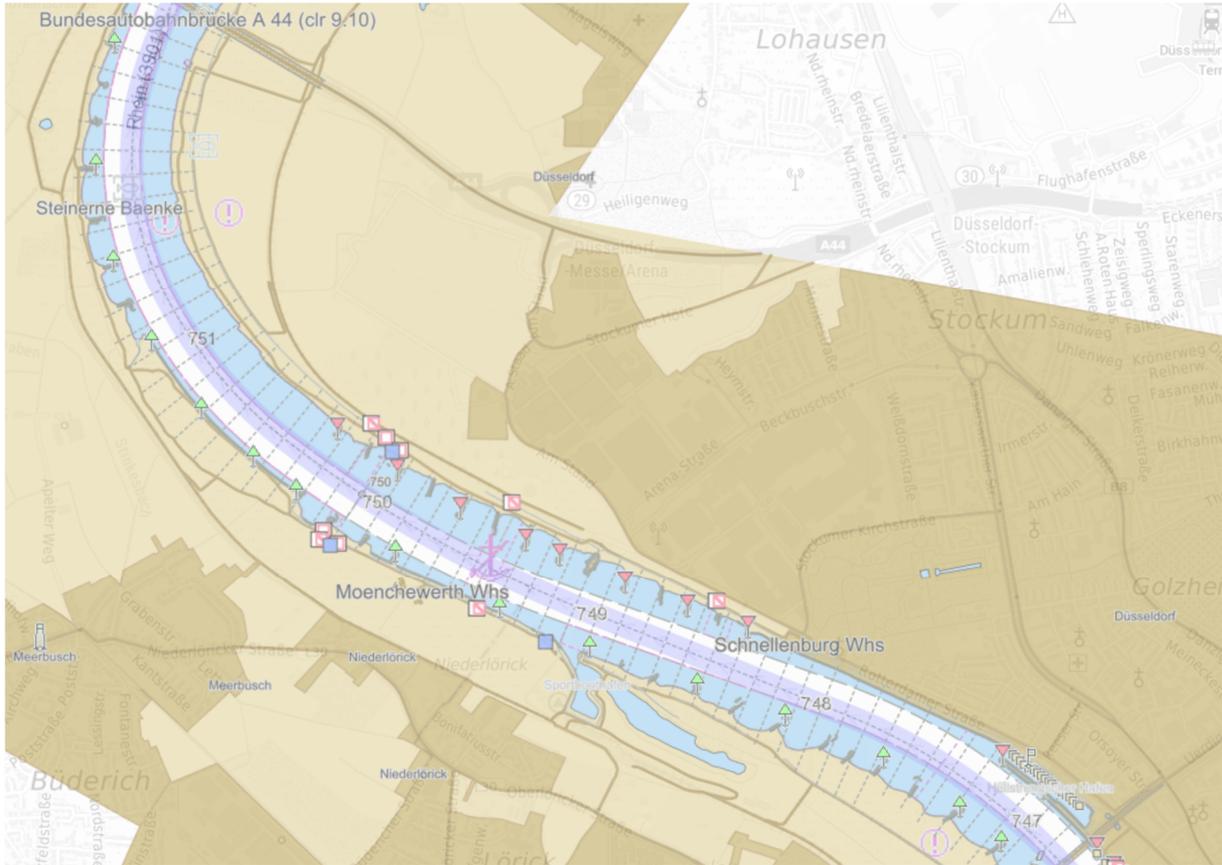
© OpenSeaMap

4.2 Karte vom Hafen

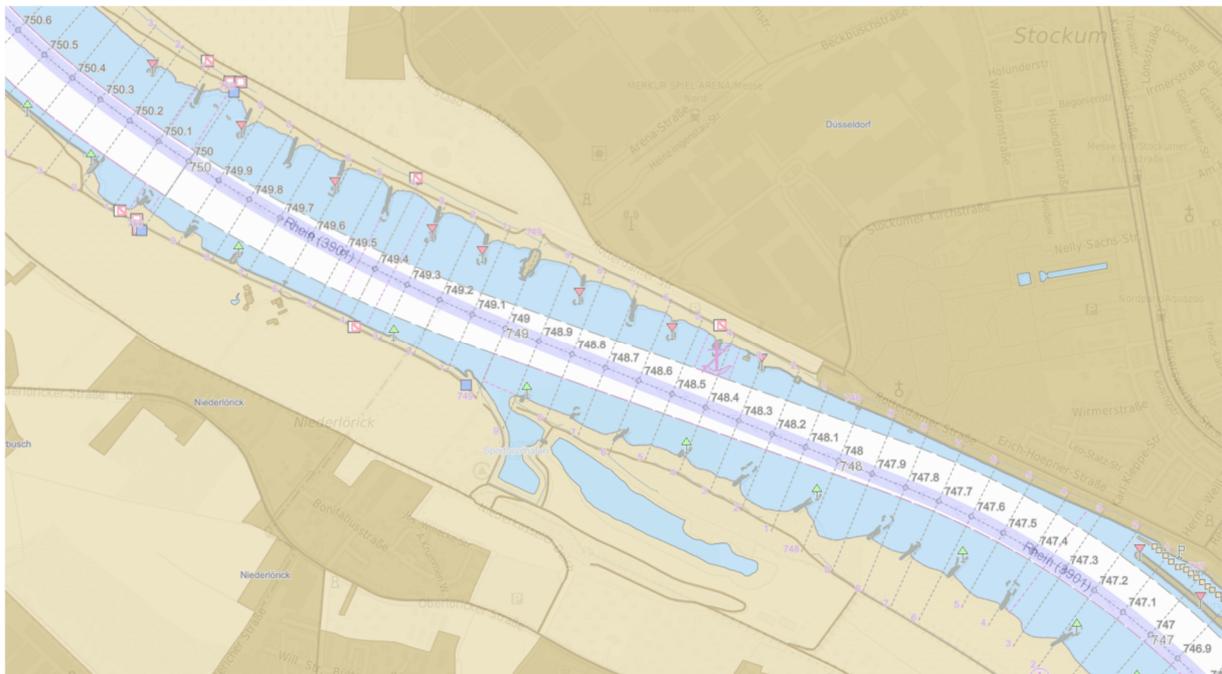


© OpenSeaMap

4.3 Karte vom Prüfungsgebiet - WSV



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie