

Anlage 4

Erwartungshorizont für den Ausbildungsteil

Fahrpraxis

für den Führerschein für Motorrettungsboote der DLRG

Bewertungen von Fahrmanövern in der Praktischen Ausbildung zum Führerschein für Motorrettungsboote der DLRG

von Peter A. Fischer

1 Grundsätzliches:

Es gibt die nachfolgend aufgelisteten Fahrmanöver. In der praktischen Prüfung beim DLRG Landesverband Nordrhein werden ALLE Manöver geprüft.

1. An- und Ablegen
2. Einfahrt in und aus einem begrenzten Raum
3. Wenden auf engem Raum
4. Schleppen (in Kiellinie und längsseits)
5. Manöver „Mensch-Über-Bord“
6. Ankern
7. Technische Hilfeleistung

Für die Praktische Ausbildung B (Seeschiffahrtsstraße) sind zusätzlich folgende Manöver zu bewerten:

8. Fahren nach Kompass incl. Kursänderungen
9. Durchführung einer Kreuzpeilung mit mindestens zwei Landmarken

Bei Booten mit Zündunterbrechereinrichtung ist der „Quickstop“ immer anzulegen.

Bei allen Manövern gilt: Grundsätzlich sind alle Körperteile wie Hände, Arme, Beine oder Füße im Boot zu behalten. Soweit erforderlich, ist ein Bootshaken zu verwenden.

Der Ausbilder benennt das durchzuführende Manöver und legt den Manöverbeginn fest. Der Rudergänger hat das Manöver mit dem Kommando „Manöver beendet“ zu beenden. Bei der Prüfung werden alle Prüflinge in ihrer Leistung bewertet, bis das Boot im Hafen fest gemacht liegt.

Das Manöver wird vorzeitig beendet, sobald einer der nachfolgenden Punkte durch den Ausbilder festgestellt wird. Die Prüfung wird als NICHT BESTANDEN gewertet.

- Verstoß gegen Gesetze, Ausweichregeln, Anweisungen oder Anordnungen.
- Fahren ohne angelegten Zündunterbrecher („Quickstop“)
- Gefährdung von Boot oder Besatzung
- Vermeidbare Beschädigung des Bootes herbeigeführt
- Ausweichpflicht missachtet (z.B. Schallsignal des Kurshalters)
- sonstiger sicherheitsrelevanter Grund
- Nicht ausgekuppelt beim Ruf „Mensch über Bord“
- Person angefahren oder überfahren oder nicht an Bord genommen
- Aufstoppen des Bootes mittels Rückwärtsgang
- Bootshaken verwendet, um die Person zum Boot oder an Bord zu ziehen
- Nicht ausgekuppelt, sofern sich die Person in unmittelbarer Nähe zum Boot befindet

1.1 Bewertung

Die Bewertung erfolgt über ein seit Jahren erprobtes, einheitliches Bewertungsschema.

Es gibt keine Teilpunkte

Ein Fahrmanöver gilt als „Bestanden“, wenn die erforderlichen Punkte erreicht wurde.

Die praktische Ausbildung gilt insgesamt als „Bestanden“, wenn alle Fahrmanöver bestanden wurden.

2 An- und Ablegen

Das Manöver wird an Anlegepontons der Fahrgastschiffahrt im Rheinstrom sowie an den Hafenanlagen im Yachthafen durchgeführt.

Der Ausbilder nennt dem Rudergänger das durchzuführende Manöver. Der Rudergänger bestätigt dies durch Kommandowiederholung.

2.1 Ablauf des Manövers:

- Zügige Anfahrt zum Anlegeort.
- Langsames Annähern an den Anleger.
- Ausbringen der notwendigen Fender.
- Anlegen am Anleger.
Das Boot wird mit „virtuellen Leinen“ fest gemacht .
Hierbei ist das Boot ohne echte Leinenverbindung über ca. 15 Sekunden fest am Anleger zu halten (keine Fahrt über Grund). Die Spiegelkante sollte hierbei nicht weiter als notwendig vom Anlegerabscheren
- Ablegen nach Aufforderung durch den Ausbilder.
Das Boot darf hierbei nicht mit dem Heck gegen den Anleger kollidieren.
- Einholen der Fender.
- Fahrt aufnehmen und das Manöver für beendet erklären.

2.2 Mögliche Fehlerpunkte [4]:

- ○ Fender nicht oder nicht ausreichend oder an falscher Stelle ausgebracht.
- ○ ○ Hände, Arme, Füße oder Beine zum Abhalten/Halten eingesetzt..
- Unterschreitung von ca. 15 Sek. Festliegen bzw. Fahrt über Grund beim Liegen.
- Fehlendes „virtuelles“ Festmachen oder Lösendes Bootes.
- ○ Kollision mit dem Anleger beim An- oder Ablegen.
- ○ Fehlerhaftes Anlegen oder Ablegen.
- ○ Unangepasste Geschwindigkeit
- Vergessen, das Manöver für beendet zu erklären
- ○ Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Unsichere Fahrweise

3 Ein- und Ausfahren in bzw. aus einem begrenzten Raum

In der Regel dient hierzu eine freie Stegbox oder ähnliche umgrenzte Fläche im Yachthafen. Der Ausbilder berücksichtigt bei der Auswahl die ggf. starke Seitenwindempfindlichkeit des Bootes. Der Ausbilder nennt dem Rudergänger das durchzuführende Manöver. Der Rudergänger bestätigt dies durch Kommandowiederholung.

3.1 Ablauf des Manövers:

- Teil 1: Der Rudergänger fährt langsam vorwärts bis zum Ende der Stegbox, stoppt auf und fährt rückwärts wieder hinaus.
- Teil 2: Der Rudergänger fährt langsam rückwärts bis zum Ende der Stegbox, stoppt auf und fährt vorwärts wieder hinaus.
- Fender sind klar zu halten, damit sie – falls notwendig - kurzfristig ausgebracht werden können. Sie können auch auf Anweisung des Rudergängers schon zu Beginn des Manövers außenbords gebracht und vor Ende des Manövers wieder eingeholt werden.
- Aufstoppen und das Manöver für beendet erklären.

3.2 Mögliche Fehlerpunkte [3]

- ○ Fender nicht oder nicht ausreichend oder an falscher Stelle ausgebracht.
- ○ ○ Hände, Arme, Füße oder Beine zum Abhalten des Bootes eingesetzt.
- Einsetzendes Bootshakens
- ○ ○ Boot berührt seitliche Umgrenzung
- ○ Unangepasste Geschwindigkeit
- Vergessen, das Manöver für beendet zu erklären
- ○ Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Unsichere Fahrweise

4 Wenden auf engem Raum

Das Manöver wird im Yachthafen durchgeführt.

Das Boot soll nach dem Aufstoppen um 180 Grad gewendet werden.

Das Manöver soll nicht mehr Raum als die 2 fache Bootslänge beanspruchen.

4.1 Ablauf des Manövers:

- Ruderlegen – Gang einkuppeln. Nachdem das Boot anfängt zu drehen:
- Auskuppeln- schnelle Ruderlageänderung – andere Gangrichtung einkuppeln.
- Während das Boot die Drehrichtung beibehält.
- Auskuppeln- schnelle Ruderlageänderung – andere Gangrichtung einkuppeln.
- Weiter bis die gewünschte Kursänderung erreicht ist.
- Aufstoppen und das Manöver für beendet erklären.

4.2 Mögliche Fehlerpunkte [3]:

- ○ Zu hohe Raumnutzung.
- ○ ○ Kursänderung um 180 Grad nicht erreicht.
- Nach dem Wendevorgang nicht gestoppt
- ○ Unangepasste Geschwindigkeit
- Vergessen, das Manöver für beendet zu erklären
- ○ Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Unsichere Fahrweise

4 Schleppen in Kiellinie und längsseits

Das Manöver wird im Rheinstromdurchgeführt.

Auf die durchgehende Schifffahrt ist besonders zu achten.

Die Anfahrstrecke zum Havaristen beträgt ca. 50 Meter. Nach Bekanntgabe des Manöverbeginns durch den Ausbilder ist der Havarist spätestens nach ca. fünf Minuten über Grund zu schleppen. Es muss während dem anschließenden Schleppvorgang mindestens eine Kursänderung um 180 Grad gefahren werden.

Die zum Schleppen notwendigen Leinen können schon vor Beginn des Manövers klargemacht werden. Es ist eine geeignete Schleppleine/ Schleppgeschirr zu verwenden (Bruchlast, Länge).

4.1 Ablauf der Manöver:

Der Havarist ist nach Bekanntgabe des Manöverbeginns zügig anzufahren und zu sichern. Die Besatzung ist zu fragen, ob und welche Hilfe benötigt wird.

4.1.1 Schleppen in Kiellinie:

- Längsseitsgehen am Havaristen, Sicherung des Havaristen.
- Herstellen bzw. Ausbringen eines Schleppdreiecks am Spiegels bzw. Nutzung bestehender Schleppoller.
- Herstellen einer Schleppverbindung vom Bug des Havaristen zum Schleppdreieck.
- Schleppen über Grund incl. einer Kursänderung um 180 Grad.
- Aufstoppen und das Manöver für beendet erklären.

4.1.2 Schleppen längsseits:

- Längsseitsgehen am Havaristen, Sicherung des Havaristen.
- Herstellen der Schleppverbindung durch Ausbringen von Vorleine, Vorspring, Achterspring und Achterleine in sinnvoller Reihenfolge.
- Auf ausreichende Manövrierbarkeit des Schleppers achten (Heck des Schleppers ragt hinter dem Havaristen heraus)
- Schleppen über Grund incl. einer Kursänderung um 180 Grad.
- Aufstoppen und das Manöver für beendet erklären.

4.2 Mögliche Fehlerpunkte [8]:

- Besatzung des Havaristen nicht nach erforderlicher Hilfe gefragt.
- Fender nicht oder unzureichend ausgebracht.
- Hände, Arme, Füße oder Beine zum Abhalten/Halten eingesetzt..
- Ungeeigneten Anschlagpunkt gewählt.
- Ungeeignete Schleppleine gewählt.
- Leinenlänge beim Achterausschleppen falsch gewählt.
- Fehlerhafter Einsatz von Knoten, Steken oder Belegungen.
- Fehlerhafte Leinenverbindung, stark durchhängende Leine beim Schleppen.
- Fehlende Manövrierbarkeit beim Längsseitsschleppen.
- Mehr als zwei Anfahrten zum Havaristen.
- Fehlerhafte 180- Grad-Wende beim Achterausschleppen
- Zu verantwortende Zeitüberschreitung der ca. 7 Minuten bis Schleppbeginn
- Unangepasste Geschwindigkeit
- Vergessen, das Manöver für beendet zu erklären
- Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Unsichere Fahrweise

5 Mensch-Über-Bord

Das Manöver wird im Rheinstrom im Fahrwasserdurchgeführt.

Der Dummy (ggf. auch Fender) wird bei langsamer bis mäßiger Geschwindigkeit über die Bordwand gekippt. Das Manöver beginnt durch den Ruf des Ausbilders „Mensch über Bord an Backbord!“ oder „Mensch über Bord an Steuerbordbord!“

In allen Fällen ist die Maschine auszukuppeln, sobald sich die Person in einem Bereich zwischen Bug und ca. 5 Meter nach der Spiegelkante befindet.

Die Fahrtgeschwindigkeit ist beim Anfahren der Person so einzurichten, dass beim Anbordnehmen keine oder nur eine sehr geringe Fahrt durchs Wasser gemacht wird. Der Antrieb ist auszukuppeln. Ein Aufstoppen des Bootes mittels Rückwärtsgang ist nicht zulässig. Dies gilt auch für Boote mit JET-Antrieb.

Das nicht augenblickliche Auskuppeln beim Ruf „Mensch-über-Bord“ oder ein laufender Antrieb in unmittelbarer Nähe des Dummys führt zum sofortigen Manöverabbruch seitens des Ausbilders. Die Ausbildung ist dann mit „Nicht Bestanden“ zu werten. Gleiches gilt, wenn der Dummy angefahren oder überfahren wurde.

5.1 Ablauf des Manövers:

- Kommandowiederholung des Rudergängers.
- Auskuppeln (beim JET: Klappenstellung auf NEUTRAL) UND
- Hinlenken auf die Seite, an der die Person über Bord gefallen ist.
- Kommando „Rettungsmittel bereithalten und hinterherwerfen“ und „Mensch im Auge behalten“. IM AUSBILDUNGS- BZW. PRÜFUNGS MANÖVER WIRD JEDOCH KEIN RETTUNGSMITTEL GEWORFEN! Der Ausbilder wird nur ein Rückkommando geben.
- Erst nach den Rückkommandos, insbesondere, dass die Person frei vom Antrieb schwimmt, nimmt das Boot wieder Fahrt auf.
- Anfahrt zur über Bord gefallen Person.
- Anbordnehmen der Person.
- Das Boot kann zur Aufnahme sowohl in Stromrichtung, gegen die Stromrichtung oder beigedreht liegen.
- Das Manöver für beendet erklären, nachdem die Person sicher an Bord genommen wurde.

5.2 Mögliche Fehlerpunkte [3]:

[NICHT BESTANDEN]	Nicht ausgekuppelt beim Ruf „Mensch über Bord“
[NICHT BESTANDEN]	Person angefahren oder überfahren oder nicht an Bord genommen
[NICHT BESTANDEN]	Aufstoppen des Bootes mittels Rückwärtsgang
[NICHT BESTANDEN]	Bootshaken verwendet, um die Person zum Boot oder an Bord zu ziehen
[NICHT BESTANDEN]	Nicht ausgekuppelt, sofern sich die Person in unmittelbarer Nähe zum Boot befindet

○○○	Nicht sofort auf die Seite gelenkt, an der die Person über Bord gefallen ist
○○○	Fahrt aufgenommen, ohne zu prüfen ob die Person frei vom Antrieb schwimmt
○○	Unangepasste Geschwindigkeit
○	Vergessen, das Manöver für beendet zu erklären
○○	Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
○	Unsichere Fahrweise

6 Ankern

Das Manöver wird im Rheinstromaußerhalb der Fahrinne durchgeführt. Der Ankerplatz wird vom Ausbilder vorgegeben. In der Regelliegt dieser ufernah in Höhe der Schwimmstangen zwischen den Kribben köpfen. Der Beginn des Manövers wird durch den Ausbilder mitgeteilt. Nach Beendigung des Manövers ist das Ankergeschirr aufzuklären und zu verstauen.

6.1 Ablauf der Manöver:

6.1.1 Ankern (Anker ab):

- Klarmachen von Anker, Ankerkette, Ankerleine.
- Festmachen der Ankerleine am Bug.
- Ausbringen des Ankers, ohne dass der Anker oder die Kette über die Bordwandschleifen. Der Anker kann hierzu auch mit der Kette ins Wasser fallen.
- Ein Ausbringen „Hand-über-Hand“ ist nicht notwendig.
- Rückmeldung ob der Anker gefasst hat.
- Der Anker darf im Manöver „Schleifen“.
- Das Manöver für beendet erklären.

6.1.2 Ankern (Anker auf):

- Einholen des Ankers während das Boot langsam zum Ankerfährt.
- Halten im Strom, sobald Anker kurzstag ist.
- Anker aufholen unter besonderer Berücksichtigung des An-Bord-Nehmens.
- Der Einholende kann bei schweren Ankern durch ein oder weitere Besatzungsmitglieder beim An-Bord-Nehmen unterstützt werden.
- Aufklären des Ankergeschirrs und des Decks.
- Halten im Strom und das Manöver für beendet erklären.

6.2 Mögliche Fehlerpunkte [5]:

- Ankergeschirr nicht klargemacht.
- Ankerleine am Bug nicht festgemacht oder Anker nichtbefestigt.
- Gefährlicher Umgang mit dem Ankergeschirr.
- Stehen in der auslaufenden Ankerleine.
- Ankerleine im Antrieb.
- Fahrt über Grund beim Ausbringendes Ankers.
- Fehlerhafte Feststellung, ob der Anker hält.
- Boot bei „Anker aufholen, Anker kurzstag“ nicht im Strom gehalten.
- Ankergeschirr / Deck nicht aufgeklärt.
- Unangepasste Geschwindigkeit
- Vergessen, das Manöver für beendet zu erklären
- Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Unsichere Fahrweise

7 Technische Hilfeleistung (Einsatzübung)

Das Manöver wird in Form einer Einsatzübung für die gesamte Besatzung an Bord gemeinsam bewertet.

7.1 Mögliche Hilfeleistungen:

Es können unterschiedliche **technische** Hilfeleistungen gefordert werden. Ein entsprechender Katalog an Manövern wird derzeit erarbeitet, festgelegt und veröffentlicht.

7.1.2 Mögliche Fehlerpunkte [2]:

- Fehlerhafte Manöverausführung
- Vergessen, die Art der Hilfeleistung zu erfragen
- Unangepasste Geschwindigkeit
- Vergessen, das Manöver für beendet zu erklären
- Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Unsichere Fahrweise

8 Fahren nach Kompass

Die Himmelsrichtungen müssen in Gradzahlen angegeben werden: N = 0/360°, NO = 045°, E = 90°, SE = 135°, S = 180°, SW = 225°, W = 270°, NW = 315°

Der Gegenkurs ergibt sich aus der Addition oder Subtraktion von 180° des anliegenden Kurses.

Rechenhilfe:

Kursänderungen nach Steuerbord: Gradzahl addieren

Kursänderungen nach Backbord: Gradzahl subtrahieren

Gegenkurs: Alle Kurse bis 180°: minus 20 plus 200

rechnen Gegenkurs: Alle Kurse über 180°: plus 20 minus 200 rechnen

8.1 Ablauf des Manövers (Beispiel)

Der Ausbilder erfragt den aktuell anliegenden Kurs und weist eine Kursänderung um eine bestimmte Gradzahl an. Der Rudergänger ändert den Kurs auf dem kürzesten Weg in die vorgegebene Richtung. Auf Nachfrage des Ausbilders kann der Rudergänger den Gegenkurs nennen.

BEISPIEL:

Schiffsführer: Welcher Kurs liegt an?

Rudergänger: Kurs 260 Grad liegt

an. Schiffsführer: Neuer Kurs 290 Grad°

Rudergänger: Neuer Kurs 290 Grad°

Der Rudergänger ändert Kurs um 30 Grad nach Steuerbord.

Rudergänger: Kurs 290 Grad liegt an.

Schiffsführer: Wie lautet der Gegenkurs?

Rudergänger: 110 Grad

(für Einfachrechner: $290+20(=310)-200=110$)

8.2 Mögliche Fehlerpunkte [2]

- Kurs liegt nicht korrekt an
- Kursänderung zur falschen Seite durchgeführt
- Falschen Gegenkurs errechnet
- Vergessen, das Manöver für beendet zu erklären
- Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Unsichere Fahrweise _____

9 Durchführung einer Kreuzpeilung mit mindestens zwei Landmarken

Für die Feststellung der genauen Position durch Kreuzpeilung ist sicherzustellen, dass die optisch gepeilten Landmarken auch in der Seekarte verzeichnet sind. Missweisung und Ablenkung werden nur im Rahmen der praktischen Ausbildung „Peilen“ nicht berücksichtigt. Auf Binnengewässern ist bei Wassersportkarten ohne Geokoordinaten eine örtliche Bestimmung der Position ausreichend.

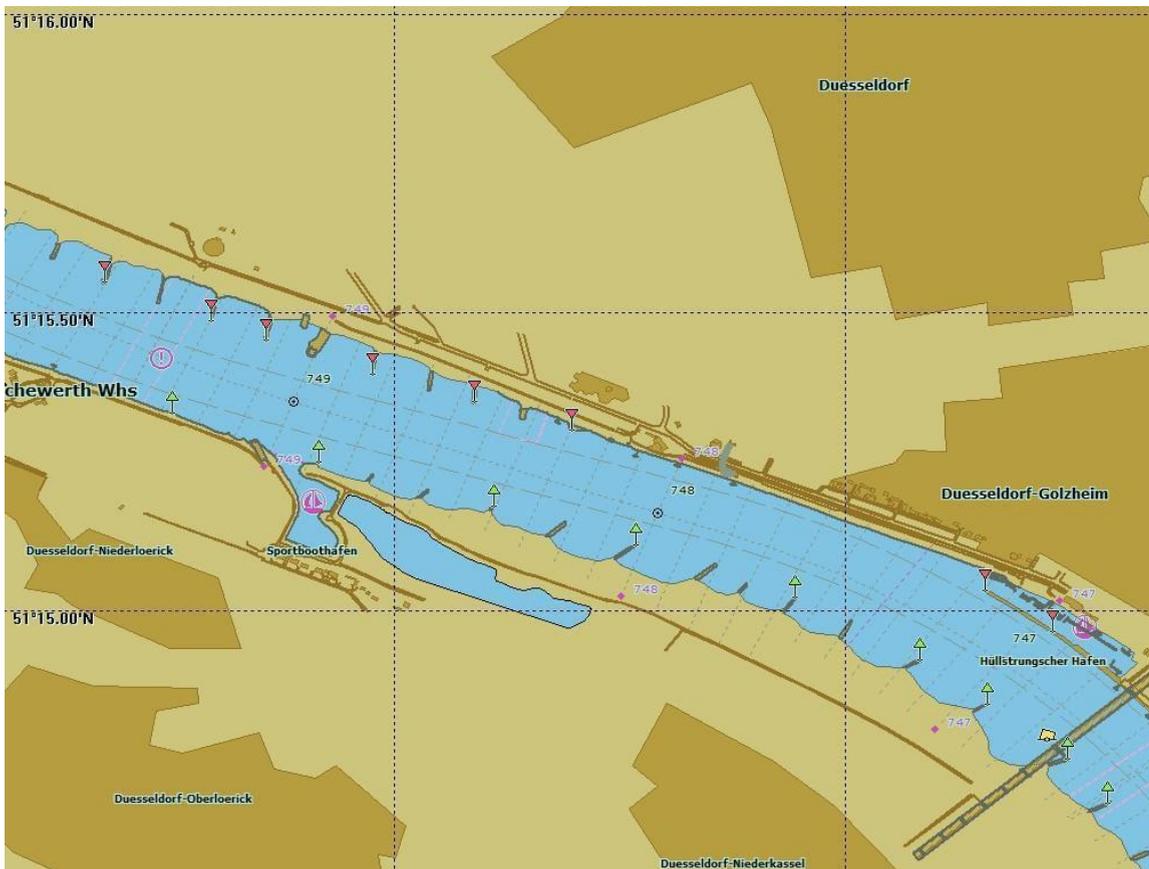
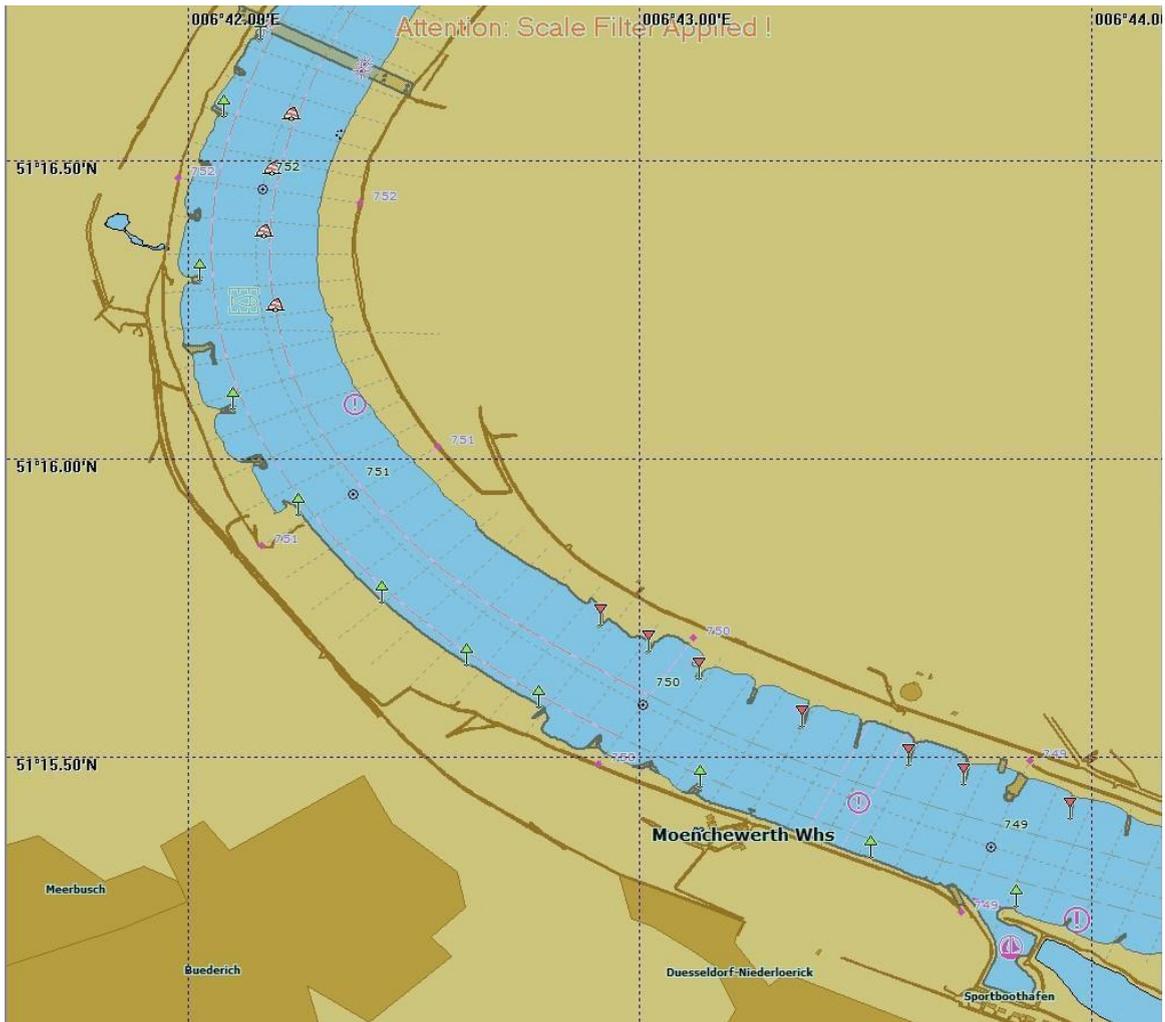
9.1 Ablauf des Manövers

- 9.1.1 Auswahl der Peilobjekte bzw. Landmarken
- 9.1.2 Bestimmung der Richtung mit dem Peilkompass
- 9.1.3 Einzeichnen der Peilungen in die Wassersportkarte bzw. Seekarte
- 9.1.4 Ermitteln der Position

9.2 Mögliche Fehlerpunkte [3]

- Fehlerhafte Peilung
- falsches Peilobjekt gewählt
- versegelte Strecke zwischen den Peilungen zu groß
- Vergessen, das Manöver für beendet zu erklären
- Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Unsichere Durchführung der Peilung

10 Karten (Beispiel: Düsseldorf, Prüfungsgebiet der DLRG LV Nordrhein)



[QuelleGrafik:www.elwis.de]



[QuelleGrafik:www.elwis.de]