

# Erwartungshorizont

Praktische Prüfung des  
DLRG Bootsführerscheins A&B (511/512)

Entwurf Stand 14.10.2025



## Vorwort

### Geschlechterneutrale Sprache

Alle personenbezogenen Ausführungen beziehen sich gleichermaßen auf Frauen, Männer und Sonstige, die in der DLRG, gleichberechtigt zusammenarbeiten. Der Grundsatz gilt uneingeschränkt. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird ein (grammatikalischer) Genus verwendet, der nicht mit dem biologischen oder identitären Geschlecht gleichzusetzen ist.

### Gütekriterien und Hintergrund zum Erwartungshorizont

Die Ausbilder des Referats Bootswesen sind am 11.01.2025 zum Thema Fahrmanöver und praktische Prüfungen des DLRG-Bootsführerscheins zusammengekommen. Das Ziel war sicherzustellen, dass möglichst gleiche Maßstäbe in den Prüfungen angesetzt werden und Kriterien formuliert werden. Sie definieren die Rahmenrichtlinie über das Bestehen bzw. Nicht-Bestehen einzelner Prüfungsinhalte, als auch der gesamten Prüfung. Daraus ergibt sich der folgende Erwartungshorizont für Prüfungen des DLRG Bootsführerscheins A & B in dem DLRG Landesverband Berlin.

Es wird angestrebt die folgenden Gütekriterien für Erwartungshorizonte zu erfüllen:

- **Objektivität:** Die Ergebnisse der Prüfung soll unabhängig von der Person, die die Prüfung durchführt oder bewertet, sein. Dies wird durch klare, standardisierte Anweisungen und Bewertungskriterien erreicht.
- **Reliabilität:** Die Prüfung soll bei wiederholter Durchführung unter den gleichen Bedingungen konsistente Ergebnisse liefern. Dies bedeutet, dass im Rahmen der Prüfung bei gleicher Leistung auch die gleichen Ergebnisse erzielt werden.
- **Validität:** Die Prüfung soll das messen, was vorgegeben ist. Dies bedeutet, dass die Aufgaben und Fragen dem Prüfungsziel zugeordnet werden können.
- **Fairness:** Die Prüfung soll für alle Teilnehmer gleich sein, unabhängig von Geschlecht, Herkunft, sozialem Hintergrund, Sympathie oder anderen Faktoren. Dies gewährleistet, dass niemand benachteiligt wird und eine gerechte Grundlage für alle Teilnehmer geschaffen wird.
- **Praktikabilität:** Die Durchführung und Auswertung der Prüfung soll effizient und im Rahmen der vorhandenen Ressourcen möglich sein. Dies bedeutet, dass die Prüfung im zeitlichen, sowie inhaltlichen Prüfungsrahmen, durchführbar ist.
- **Transparenz:** Die Teilnehmer sollen darüber informiert sein, was die Anforderungen der Prüfung sind. Dies schafft gleiche Prüfungsbedingungen für alle Teilnehmer.

Die Besprechung vom 11.01.2025 der Ausbilder im Referat Bootswesen basierte auf der zu diesem Zeitpunkt aktuellen AV 511/512 und Prüfungsordnung sowie den besonderen Bedingungen im Einsatzgebiet des Landesverbandes Berlin.

## Praktische Prüfung Fahrmanöver

Die folgenden praktischen Fahrmanöver sind Teil der Prüfung:

- An- und Ablegen (mit und ohne Eindampfen in die Spring)
- Ein- und Ausfahrt in einen begrenzten Raum (vor- und rückwärts)
- Wenden auf engem Raum, Schleppen (Kiellinie und längsseits)
- "Mensch über Bord"
- Ankern (mit zwei Ankern, mit einem erklären), zusätzlich Durchführung einer Kreuzpeilung mit mindestens zwei Landmarken
- Technische Hilfeleistung (Einsatzübung)
- Fahren nach Kompass

Entwurf

## Allgemeine Randbedingungen und Kriterien

Im Rahmen der Prüfungsbewertung ist es wichtig, zwischen dem einzelnen Manöversuch und dem gesamten Prüfungsablauf zu unterscheiden. Der Manöversuch beschreibt dabei lediglich den Versuch, ein spezifisches Fahrmanöver (An- und Ablegen, Ein- und Ausfahrt in einen begrenzten Raum, Wenden auf engem Raum, Schleppen, "Mensch über Bord", Ankern, Durchführung einer Kreuzpeilung mit mindestens zwei Landmarken, Technische Hilfeleistung, Fahren nach Kompass) unter definierten Randbedingungen korrekt auszuführen. Hier werden beispielsweise Manövrieren, Befolgen der Sicherheitsvorgaben sowie die Führung der Mannschaft (Umsetzung der erhaltenen Kommandos und Kontrolle der Ausführung) in den Vordergrund gestellt.

Die Gesamtprüfung dagegen umfasst weitaus mehr: Sie bewertet nicht nur das isolierte Fahrmanöver mit den Kommandos, sondern auch die gesamte Führung des Kleinfahrzeugs. Die Gesamtprüfung umfasst die Gesamtdauer vor, während und nach den Manöversuchen. Das umfasst ebenfalls, dass der Prüfling zu jeder Zeit den Überblick über Kleinfahrzeug, Mannschaft und den umliegenden Schiffsverkehr hat. Es ist ebenso entscheidend, dass er seine Pflichten als Bootsführer verlässlich umsetzt, klare und deutliche Kommandos gibt. Klare und deutliche Kommandos berücksichtigen das fachlich korrekte Vokabular und beugen Misskommunikation vor. Nur so wird sichergestellt, dass der Prüfling im realen Einsatz nicht nur einzelne Manöver sicher steuern kann, sondern auch in der komplexen Gesamtsituation/Lage souverän reagiert. Zusammengefasst stellt der Manöversuch einen isolierten Leistungsnachweis dar, während die Prüfung als Ganzes ein umfassendes Bild der Fahr- und Führungskompetenz wiedergibt. Diese Unterscheidung ist essenziell, um den Prüfling in allen relevanten Aspekten zu bewerten.

### Folgende Kriterien sind für die Prüfung zu beachten:

1. **Praktische Fahrmanöver:** Für jedes Fahrmanöver gibt es drei Versuche.
2. **Sicherheitsgefühl und Bootstypkenntnis:** Der Anwärter muss auf dem jeweiligen Kleinfahrzeug bzw. Bootstyp sicher sein, um die Prüfung anzutreten. Dabei sind Kenntnisse der Pinnensteuerung, des Jet-Antriebs, Innenborders, Außenborders, des Steuerstands etc. vorzusetzen.
3. **Einhaltung gesetzlicher Regelungen:** Gesetzliche Vorschriften sind strikt einzuhalten. Grobe Verstöße, wie z.B. das Missachten von Ausweichregeln, führen zum sofortigen Nichtbestehen der Prüfung.
4. **Zündunterbrecher (Quickstop):** Verfügt das Kleinfahrzeug über einen Zündunterbrecher, ist dieser vor dem Motorstart anzulegen. Ein versehentliches Abstreifen ist auszuschließen. Bei Missachten gilt die Prüfung als nicht bestanden.
5. **Für die Prüfung wird mindestens folgende persönliche Schutzausrüstung gefordert:**
  - a. Kleidung gemäß Corporate Design und gemäß Wetterlage
  - b. Geprüfte Rettungsweste (mit geeigneter Auftriebsklasse, jedoch mind. 275 N)
  - c. Geschlossenes Schuhwerk mit rutschfester Sohle

Dabei hat der Prüfling darüber hinaus sicherzustellen, dass auch seine Mannschaft insbesondere unter Punkt b die Vorgaben erfüllt. Wird diese Anforderung missachtet, wird die Fahrprüfung abgebrochen und als nicht bestanden gewertet.

Ein Kappmesser / Taschenmesser muss an Bord als Teil der Sicherheitsausrüstung vorhanden sein.

**Kommentiert [Ga1]:** Kappmesser ist Bestandteil der Sicherheitsausrüstung (Mindestausrüstung) eines Bootes. Daher keine PSA!

6. **Wiederholung von Manöveranweisungen:** Die vom Prüfer erteilten Anweisungen zu den Manövern sind vom Anwärter durch Wiedergabe des Arbeitsauftrages zu bestätigen. Das ermöglicht die Sicherstellung, dass der Arbeitsauftrag korrekt verstanden wurde.
7. **Klare Kommandos und Umsetzung:** Der Prüfling muss klare und deutliche Kommandos an die Mannschaft erteilen und darauf achten, dass seine Anweisungen fachgerecht umgesetzt werden. Gegebenenfalls sind Korrekturen vorzunehmen und die Quittierung der Befehle einzufordern. Zur Vermeidung von Misskommunikation empfiehlt es sich, die Bootsbesatzung direkt anzusprechen oder etwaige Aufgaben (z. B. das Besetzen eines

Ausguck-Sektors) vor Fahrtantritt festzulegen. Beim Arbeiten mit Leinen sind die traditionellen Seemannschaftsregeln – wie das fachgerechte Stecken von Knoten und Steken sowie das Vermeiden des Betretens von am Boden liegenden Tauwerks – strikt einzuhalten. Wird die Besatzung wiederholt nicht korrigiert oder werden wichtige Sicherheitsstandards missachtet (z. B. das Nichteinhalten der Anweisung, sich während der Fahrt festzuhalten, zu Sitzen oder das Belassen von Körperteilen in gefährlichen Bereichen wie zwischen Kleinfahrzeug und Steg), gilt die Prüfung als nicht bestanden.

8. **Meldung von Manöverbeginn und -ende:** Der Anwärter meldet den Start sowie das Ende jedes Manövers. Unterbleibt eine oder beide Ansagen, wird der jeweilige Versuch als nicht bestanden bewertet.
9. **Durchführung der Manöver:** Manöver sind, sofern die Situation es nicht anders erfordert, gegen Wind und/oder Welle unter Berücksichtigung örtlicher Gegebenheiten durchzuführen. Falls der Prüfling zu der Einschätzung gelangt, dass ein bestimmtes Manöver an einem Ort (z. B. aufgrund von Untiefen, aufgrund der Verkehrssituation) nicht sicher ausgeführt werden kann, muss er dies den Prüfern nachvollziehbar begründen.
10. **Gefährdung von Mensch und/oder Material:** Beschädigungen am Kleinfahrzeug oder durch die Fahrweise herbeigeführte Verletzungen an Bootsbesatzung sowie Gefährdungen von Bootsbesatzung oder anderen Verkehrsteilnehmern während der Prüfung führen automatisch zum Nichtbestehen der Prüfung.
11. **Eingreifen Dritter:** Das Eingreifen des Prüfers oder Bootsführers in die Schiffsführung des Prüflings führt ebenfalls zum sofortigen Nichtbestehen der Prüfung.
12. **Rundumblick:** Der Prüfling muss jederzeit die Gesamtsituation – einschließlich Wind, Strömung, Verkehr, Bootsbesatzung und Material – vollständig im Blick behalten. Das bedeutet, vor jedem Gangwechsel gezielt in die relevanten Richtungen (vorne, achtern, seitlich) zu schauen. Wiederholte Verstöße gegen diese Regel führen zum Nichtbestehen der Gesamtprüfung.

## Manöver 1: An- und Ablegen

### Beschreibung

1. Der Anwärter verschafft sich eine Übersicht über seinen Fahrraum.
2. Fender rechtzeitig ausbringen beziehungsweise einholen (Anzahl der Fender berücksichtigen), handelt sich um ein IRB oder RIB oder reicht der Prallschutz des Kleinfahrzeuges durch die örtliche Begebenheit aus, sind lediglich min. 2 Fender bereitzuhalten!
3. Allgemeine Sicherheitsbestimmungen einhalten!
  - a. Hände nicht außenbords!
  - b. Im Kleinfahrzeug sitzen!
4. Behutsames anlegen (Schläge und Stöße sind zu vermeiden)
5. Angemessene Geschwindigkeit
6. Prüfer gibt vor, ob das Manöver mit oder ohne Eindampfen in die Spring auszuführen ist, oder ob der Prüfling selbst wählen kann.

### Bewertung

Beim Anlegen muss sichergestellt werden, dass die Prüfer im Sitzen keinen Stoß spüren, der sie aus ihrer Sitzposition wirft, sonst gilt der Versuch als nicht bestanden.

Der Anlegeplatz soll nach AV 511 die anderthalbfache Bootslänge nicht überschreiten.

Auf die richtige Motorstellung ist zu achten.

Beschädigungen am Kleinfahrzeug und / oder durch die Fahrweise herbeigeführte Personenschäden führen automatisch zum Nichtbestehen der Gesamtprüfung!

**Leinen, die durch Motorkraft unter Spannung stehen, müssen auf der Klampe fest belegt sein. Der Prüfling hat sicherzustellen, dass die Gefahr durch Durchrauschen oder Quetschungen ausgeschlossen sind.**

**Kommentiert [Ga2]:** eventuell finden wir hier noch eine bessere Formulierung - hier ist viel Spielraum drin.

**Kommentiert [NK3R2]:** besser wäre ">5 cm verrutschen", irgendwann wird es aber schwachhsinning und verstößt gegen das Gütekriterium Parktikalität

**Kommandos Anlegen (mit Fendern) ohne Eindampfen in die Vorspring**

Klar zum Anlegen über Steuer- / Backbord  
 Fender aus auf Steuer- / Backbord  
 Klar bei Vor- / Achterleine  
 Festmachen Vor- / Achterleine

*Fender auf Steuer- / Backbord sind aus  
 Vor- / Achterleine sind klar  
 Vor- / Achterleine sind fest*

**Kommandos Ablegen (mit Fendern) ohne Eindampfen in die Vorspring**

Klar zum Ablegen  
 Klar bei Vor- / Achterleine  
 Leinen los!  
 Fender ein auf Steuer- / Backbord  
 (Maschine geht Rückwärts / Vorwärts!)

*Vor- / Achterleine sind klar  
 Vor- / Achterleine sind los  
 Fender sind ein(geholt)*

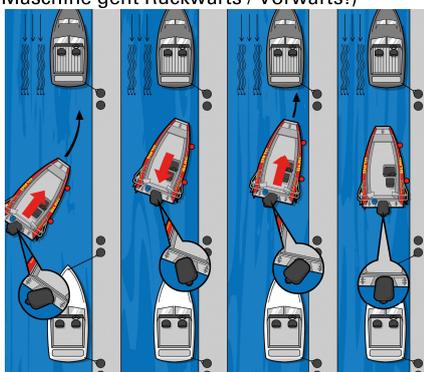


Abbildung 1: Anlegen

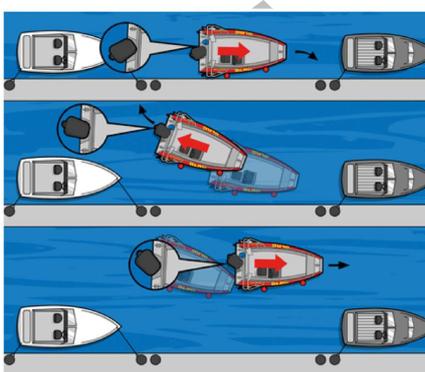


Abbildung 2: Ablegen

**Kommandos Anlegen (mit Fendern) mit Eindampfen in die Vorspring**

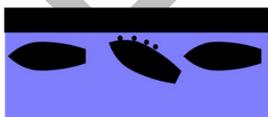
Klar zum Anlegen über Steuer- / Backbord mit Eindampfen in die Vorspring  
 Fender aus auf Steuer- / Backbord  
 mobiler Fender an St./B.bord bereithalten

*Fender auf Steuer- / Backbord sind aus  
 mobiler Fender auf Steuer- / Backbord ist bereit*

Klar bei Vorspring  
 Vorspring belegen  
 Klar bei Vor-/Achterleine  
 Festmachen Vor- / Achterleine

*Vorspring klar  
 Vorspring ist belegt  
 Vor-/Achterleine sind klar  
 Vor-/Achterleine sind fest*

Kommentiert [Ga4]: Formatierung im finalen Dokument überprüfen

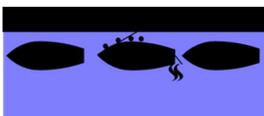


Bug ausgefendert, mit stumpfen Winkel an den Steg

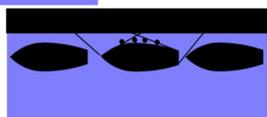


Vorspring setzen

Boot mit Maschine kontrolliert an den Steg bringen, ggf. Achterschiff ausfendern



Festmachen



**Kommandos (mit Fendern) mit Eindampfen in die Vorspring**

Klar zum Ablegen mit Eindampfen in die Vorspring

(Vorspring setzen)

Klar bei Vor- / Achterleine

Vor- / Achterleine lösen

Gang ist draußen Vorspring los und ein!

Fender ein auf Steuer- / Backbord

(Maschine geht Rückwärts!)

*(Vorspring ist gesetzt)*

*Vor- / Achterleine sind klar*

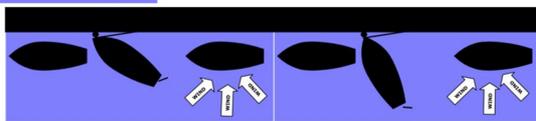
*Vor- / Achterleine sind los*

*Vorspring ist los und ein*

*Fender ein(geholt)*



Vorspring an bringen



Winkel zwischen Boot und Steg vergrößern

Ausfendern, Bug an den Steg



Vorleine los, rückwärts fahren

## Manöver 2: Ein- und Ausfahrt in einen begrenzten Raum (vor-/rückwärts)

### Beschreibung

1. Nur Vorwärts in stark strömenden Gewässern, vor- und rückwärts in allen anderen Gewässern
2. Klare Anweisungen des Anwärters an seine Besatzung
3. Besatzung muss Fender und Leinen bereithalten, Einsatz entsprechend den örtlichen Gegebenheiten. Ein Bootshaken kann bereitgehalten werden.
4. Das Kleinfahrzeug soll annähernd parallel zum begrenzten Raum zum Stehen kommen
5. Paralleles Positionieren ohne Dalben, leichte Berührungen aufgrund von Wind/ Wasser erlaubt

### Bewertung

Die Prüfer dürfen beim Einfahren in den begrenzten Raum im Sitzen keinen merkbaren Stoß verspüren, sonst gilt der Versuch als nicht bestanden.

Auf die richtige Motorstellung ist zu achten.

Beschädigungen am Kleinfahrzeug und / oder Personenschäden führen automatisch zum Nichtbestehen der Gesamtprüfung!

### Kommandos zum Einfahren

Klar zum Einfahren in (Steg-)Box / begrenzter Raum

Fender aus auf Steuer- / Backbord

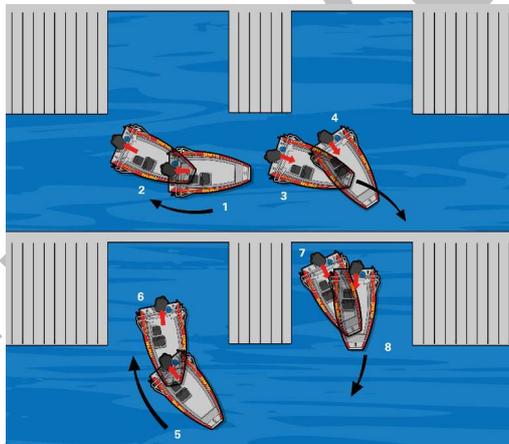
*Fender auf Steuer- / Backbord sind aus*

### Kommandos zum Ausfahren

Klar zum Ausfahren

Fender ein Steuer- / Backbord

*Fender sind ein(geholt)*



Kommentiert [Ga5]: einheitliche Schreibung im gesamten Dokument -> "Nichtbestehen"

### Manöver 3: Wenden auf engem Raum

#### Beschreibung

1. Wenden auf engem Raum ist meist zwischen Stegen- oder in Slipanlagen erforderlich → langsam fahren/ Sog und Wellenschlag vermeiden
2. Beobachtung Umfeld Schifffahrt, Gefahrenstellen, Steganlage
3. Überhastete Schaltvorgänge sind zu vermeiden
4. Ruderlage zügig und vollständig herstellen, erst dann Gang einlegen
5. Nur geringe Fahraufnahme (dadurch geringen Raum)
6. So oft wiederholen bis gewünschte Position erreicht (180 °)
7. Anzahl der Züge richtet sich nach dem zur Verfügung stehenden Raum
8. Durchführung in geeigneter Steganlage, Fahrmanöver unter Berücksichtigung der Bootsbedingungen (Bsp. unter Verwendung von 2 Maschinen) und Randbedingungen (Wind/Welle)

#### Bewertung

Der Manövrierraum soll die anderthalbfache Bootslänge nicht überschreiten.

Auf die richtige Motorstellung ist zu achten.

Berührungen mit Objekten während der Wende führen zum Nichtbestehen eines der Manöverversuche.

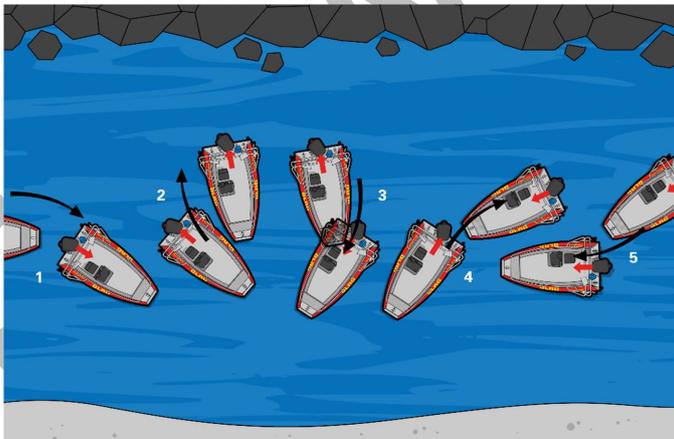
Wiederholtes Verschalten und/oder falsches Einlenken (bevor die Ruderlage vollständig hergestellt ist) führt zum Nichtbestehen eines der Manöverversuche.

**Beschädigungen am Kleinfahrzeug und / oder Personenschäden führen automatisch zum Nichtbestehen der Gesamtprüfung!**

#### Kommandos

Klar zum Manöver Wenden auf engem Raum  
Fender bereithalten  
(Maschine geht vor-/rückwärts)

*Klar zum Manöver  
Fender sind klar*



## Manöver 4: Schleppen

Das Manöver ist im Block durchzuführen und soll simulieren, wie der Geschleppte erst über eine längere Strecke (ca. 100-200 m) in Kiellinie und später zum besseren Manövrieren an bspw. seinen Liegeplatz im Paket (ca. 20 m) geschleppt wird.

### Beschreibung Kiellinie

1. Sofern vorhanden, passendes Schleppgeschirr nutzen, passende Schleppleine verwenden (Länge und Stärke) Formel der Bruchlast wird nicht abgefragt, jedoch sollte bekannt sein, welches Tauwerk geeignet ist (Dichte/Auftrieb, je mehr Leistung der Motor des schleppenden Kleinfahrzeuges desto größer die Arbeitslast)
2. Auf Zustand und Belastbarkeit der Klampen, Ösen und Festmachpunkte des geschleppten und des schleppenden Kleinfahrzeuges achten
3. Sicherheit der Mannschaft beachten
4. Leine nicht in den Propeller
5. Ausguck achteraus
6. Kommunikation mit geschlepptem Kleinfahrzeug festlegen
7. Kappwerkzeug bereitlegen
8. Klare Anweisungen vom Anwärter
9. Langsames ausgeben der Leine und "auf Zug bringen"
10. Der Situation angemessene Schleppleinenlänge bestimmen (Strömung, Welle, Bootsgröße, Verkehr etc.)
11. Angemessene Geschwindigkeit < 80 % der Rumpfgeschwindigkeit (Formel Rumpfgeschwindigkeit wird nicht abgefragt, aber Orientierungswerte kennen und erklären können)
12. Richtiges Auflösen des Gespanns

### Bewertung

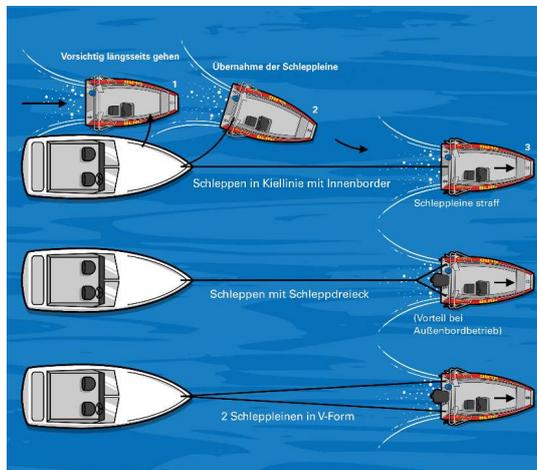
- Besatzung darf sich nicht im Gefahrenbereich aufhalten
- Lenkung darf durch das Schleppgeschirr nicht beeinträchtigt werden und andersrum
- Schleppverbindung muss unter Last trennbar sein (Kappmesser, , Patentschäkel, usw...), ein Bootshaken ist bereitzuhalten
- Schleppverbindung soll zügig aufgebaut werden, jedoch soll nicht ruckartig in die Schleppverbindung eingefahren werden (unter 5 Minuten) → vom Prüfling verschuldete Zeitüberschreitung führt zum Nichtbestehen eines der Manöverversuche
- Zu Beginn sind Kommunikationsmöglichkeiten und Absprachen mit der Besatzung des geschleppten Kleinfahrzeuges abzuklären / zu treffen.
- **Beschädigungen am Kleinfahrzeug und / oder Personenschäden führen automatisch zum Nichtbestehen der Gesamtprüfung!**

Kommentiert [Ga6]: vom Prüfling verschuldete Zeitüberschreitung...

### Kommandos

Klar bei Schleppleine / Schleppgeschirr  
Person „XY“ fiert und achtet auf Schleppleine  
Maschine geht vorwärts

*Schleppleine/ Schleppgeschirr sind klar*



#### Beschreibung längsseits

1. Anwärter koordiniert nur und gibt laute, klare Anweisungen
2. Ausreichend Fender ausbringen
3. Heckposition vom eigenen Kleinfahrzeug beachten (Manövrierfähigkeit), ca. 1 m über den Spiegel des anderen Kleinfahrzeuges mit dem eigenen Propeller hinaus
4. Vier Leinen müssen gesetzt werden: Vorleine, Vorspring, Achterleine, Achterspring
5. Motorstellung des geschleppten Kleinfahrzeuges beachten (Antriebe hoch trimmen oder zumindest geradstellen)
6. Angemessene Geschwindigkeit (Formel Rumpfgeschwindigkeit wird nicht abgefragt, aber Orientierungswerte kennen und erklären können)
7. Tauwerk muss auf Nachfrage des Prüfers benannt werden (Vorspring, Vorleine, Achterspring, Achterleine). Deren Funktion muss klar erklärt werden können

#### Bewertung

- Schleppverbindung soll zügig aufgebaut werden (**unter 8 Minuten**), vom Prüfling **verschuldete Zeitüberschreitung führt zum Nichtbestehen eines der Manöversuche**
- Ist nicht ausreichend ausgefendert (Boote reiben aneinander oder schlagen beim Manövrieren gegeneinander), gilt der Versuch als nicht bestanden
- Ist die Manövrierfähigkeit durch eine falsche Heckposition zu stark beeinträchtigt, gilt der Versuch als nicht bestanden
- Abfragen der Funktionen von Vor- / Achterleine (seitwärts Abdriften verhindern), wenn nicht korrekt beantwortet, gilt dieser Manöversuch als nicht bestanden
- Abfragen der Funktion von Vor- / Achterspring (Verhindert Verschieben, Hält Heck des Schleppers an korrekter Position, überträgt Hauptkräfte beim Fahren und Aufstoppen), wenn nicht korrekt beantwortet, gilt dieser Manöversuch als nicht bestanden
- Sind die genannten Leinen nicht vollständig in ihrer Funktion vorhanden, gilt dieser Versuch als nicht bestanden
- Schleppverbindung muss unter Last trennbar sein (Kappmesser, Patentschäkel, usw. ...)
- Beschädigungen am Kleinfahrzeug und / oder durch die Fahrweise herbeigeführte Personenschäden führen automatisch zum Nichtbestehen der Prüfung!

Kommentiert [Ga7]: vom Prüfling verschuldete Zeitüberschreitung...

#### Kommandos

Klar zum längsseits Schleppen auf Back- / Steuerbord

Fender aus auf Steuer- / Backbord

Klar bei Vor- / Achterleine

Klar bei Vor- / Achterspring

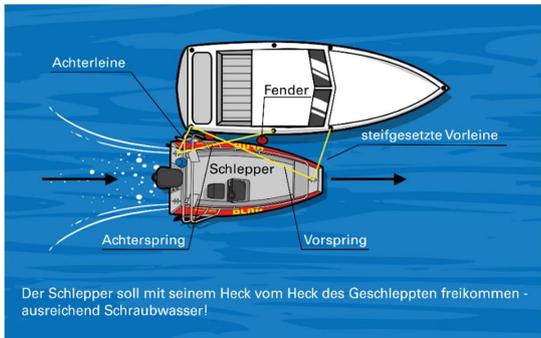
Leine ... belegen/ferien/dichter holen

*Fender sind aus*

*Vor- / Achterleine sind klar*

*Vor- / Achterspring sind klar*

*Leine ... ist belegt/gefiert/ dichter geholt*



## Manöver 5: Mensch über Bord

### Beschreibung

1. Nach dem Überbordgehen der Wettkampfpuppe muss der Prüfling feststellen, auf welcher Seite die Person über Bord gegangen ist, auch wenn der Prüfer die Seite benennt, muss eine Kontrolle erfolgen.
2. Klare Befehle, Meldungen und Befehle müssen bestätigt werden.
3. Während (oder besser vor) Ruf „Mensch über Bord“ sofort:
  - a. Auskuppeln
  - b. Heck weg von der Puppe, um den Propeller von der Puppe wegzubringen.
4. Arbeit verteilen (Ausguck besetzen, Rettungsmittel muss vom Prüfling benannt werden können und muss ausgebracht werden eventuelle Hilfsmittel zum Aufnehmen der Puppe klären)
5. Motor darf erst wieder eingekuppelt werden, wenn das Heck frei von der Puppe ist.
6. Ansage: „Aufnahme an \_\_\_\_\_“; Prüfling darf sich die Seite aussuchen
7. Situationsgerechte Anfahren der Puppe (entgegen Wind und Strömung)
8. Rechtzeitig Auskuppeln, Motor bleibt an, bei der Aufnahme muss die Puppe sicher gegriffen werden können. Puppe darf durch den drehenden Propeller nicht gefährdet werden.
9. Alternativ darf das Kleinfahrzeug kurz vorher quer in Lee zur Puppe gedreht werden. Dieses Manöver darf die Puppe jedoch nicht gefährden!
10. Bugklappen dürfen nicht zur Aufnahme verwendet werden.
11. Manöver ist entsprechend der Wetterlage im niedrigen Drehzahlbereich zu fahren

### Bewertung

- Puppe mit dem Kleinfahrzeug überfahren oder gefährden führt zum direkten Nichtbestehen der Gesamtprüfung!
- Den Motor einkuppeln, wenn sich die Puppe in unmittelbarer Nähe zum Propeller befindet, führt zum Nichtbestehen der Gesamtprüfung!
- Beschädigungen am Kleinfahrzeug und / oder durch die Fahrweise herbeigeführte Personenschäden führen automatisch zum Nichtbestehen der Gesamtprüfung!
- Einsatz des Bootshakens zum Einholen der Puppe ist nicht zulässig!
- Bei der Aufnahme der Puppe muss das Kleinfahrzeug ständig sein

### Kommandos

Mensch über Bord Back- / Steuerbord

Rettungsmittel „XY“ ausbringen

Mensch beobachten

Abstand und Richtung ansagen / anzeigen

Klar zum Aufnehmen an Steuer-/Backbord

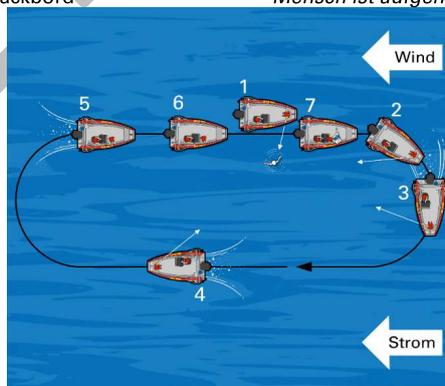
Aufnahme an Steuer-/Backbord

*Mensch über Bord Back- / Steuerbord*

*Rettungsmittel „XY“ ist ausgebracht*

*Klar zur Aufnahme*

*Mensch ist aufgenommen*



**Kommentiert [Ga8]:** Prüfling hat immer eigenständige Kontrollpflicht und kann sich nicht zwangsläufig auf Gesagtes verlassen!!!

## Manöver 6: Ankern mit Kreuzpeilung mit Kompass

### Beschreibung

#### Anker ausbringen:

1. Ankern mit zwei Anker ist in der Prüfung gefordert, der Schwöjkreis muss jedoch bei Anker mit einem Anker erklärt und benannt werden können
2. Ankerposition wird vom Prüfer festgelegt.
3. Prüfling muss bei der Leinenlänge die Wassertiefe und das Wetter berücksichtigen, Kettenvorläufer reduziert die notwendige Länge um Faktor 0,5

|                  | Normales Wetter     | Grobes Wetter       | Sturm                |
|------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| Ankerleinenlänge | 4-fache Wassertiefe | 6-fache Wassertiefe | 10-fache Wassertiefe |

4. Vorbereitung des Bugankers: Das Ende der Ankerleine des Bugankers vor dem Fallen des Ankers an der Klampe befestigen.
5. Setzen des Bugankers: Buganker zu Wasser lassen, bis er den Grund erreicht. Rückwärtsgang einlegen und Ankerleine währenddessen fieren, bis die gesamte Leinenlänge ausgebracht ist (es wird über die angestrebte Endposition hinausgefahren).
6. Setzen des Heckankers: Ende der Heckankerleine an der Heckklampe befestigen. Den Heckanker an dieser Position zu Wasser lassen. Ab diesem Punkt darf kein Gang des Motors mehr eingelegt werden.
7. Heranziehen Richtung Buganker mittels Bugankerleine, dabei fieren Heckankerleine, bis gewünschte Endposition erreicht ist.
8. An der jeweiligen Ankerposition wird eine Kreuzpeilung möglichst mit Deckspeilung als Standlinie durchgeführt. Der Prüfling muss die Auswahl der zu peilenden Objekte erklären können und die korrekten Gradzahlen ablesen.
9. Überprüfung Festsitz der Anker durch „Handauflegen“ (es darf kein Ruckeln spürbar sein)
10. Buganker und Heckanker sollten bestenfalls auf den sich diagonal gegenüberliegenden Klampen befestigt werden. Kommen Wind und Strömung querab aus einer Richtung, können die Anker auch beide auf den luvseitigen Klampen befestigt werden.

#### Anker einholen:

1. Ggf. Motor starten und Kommando klar zum Anker lichten.
2. Meldung der Mannschaft klar zum Anker lichten.
3. An den Heckanker heranziehen
4. Meldung wenn über dem Heckanker
5. Anker aus dem Grund ausbrechen
6. Meldung wenn Anker frei
7. Ankerleine einholen (Vorsicht, dass der Anker nicht das Kleinfahrzeug beschädigt)
8. Meldung Anker aus dem Wasser
9. Zum Buganker fahren.
10. Meldung wenn über dem Buganker.
11. Anker aus dem Grund ausbrechen (ggfs. auf Klampe belegen und entgegen Ausbringrichtung Ausbrechen) Meldung wenn Anker frei
12. Ankerleine einholen (Vorsicht, dass der Anker nicht das Kleinfahrzeug beschädigt)
13. Ankergeschirr klarieren, reinigen und verstauen.

#### Kommandos:

- Kommandos situationsbedingt /lageangepasst 2 Anker kurz knapp präzise!

### Bewertung

Ankergeschirrlänge muss benannt werden können (Ermittlung gemäß AV511).

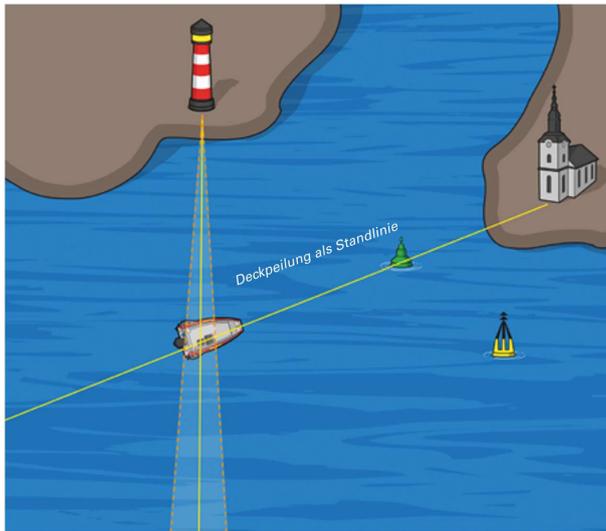
Es muss klar sein, wie in der Realität die Ankerleinenlänge ermittelt wird.

Es muss erklärt werden, wie eine Kreuzpeilung durchgeführt wird.

## Prüfungen DLRG Bootsführerschein ab 2025

Die korrekte Gradzahl muss vom Kompass abgelesen werden können.

**Beschädigungen am Kleinfahrzeug und / oder durch die Fahrweise herbeigeführte Personenschäden führen automatisch zum Nichtbestehen der Gesamtprüfung!**



### **Manöver 7: Technische Hilfeleistung:**

Portfolio an Szenarien ist aktuell in Bearbeitung.

Die technische Hilfeleistung erfolgt theoretisch und praktisch auf Basis der Inhalte nach 2.8 Hilfeleistung und besondere Einsätze der Ausbildungsvorschrift 511/512 sowie den Inhalten des Berliner Vorbereitungslehrgangs für den DLRG Bootsführerschein A.

### **Manöver 8: Fahren nach Kompass:**

#### **Beschreibung**

1. Prüfer gibt einen rechtweisenden Kurs (rwK) vor. Der Prüfling hat diesen unter Berücksichtigung der Missweisung und der Ablenkung des Schiffes in einen Magnetkompasskurs (MKK) umzurechnen und zu fahren.
2. Eventuelle Faktoren wie die Ablenkung durch metallische oder magnetische Materialien oder Wind- und Strömung sind mündlich zu erörtern.
3. Die Missweisung ist zu erklären.

#### **Bewertung**

Der vom Prüfer angegebene Kartenkurs muss in einen Magnetkompasskurs (MKK) ohne Fehler umgewandelt werden und unter Berücksichtigung des Schiffsverkehrs zügig eingeschlagen und ohne weiteres hin- und her steuern gefahren werden.

**Kommentiert [Ga9]:** Kurs => Kartenkurs;  
Umwandlung in MKK ohne Fehler

## Prüfung Persönliche Schutzausrüstung gegen Ertrinken (PSAgE)

Der „Anhang Merkblatt SuG-05-22 – Dokumentationsnachweis Prüfung PSaGE“ kann bei der Prüfungsvorbereitung unterstützen.

### Beschreibung

Der Anwärter...

1. ...muss die unterschiedlichen Auslöseautomatiken der Firma Secumar (weil wir diese in der Materialstelle zum Kauf anbieten und auch überwiegend im Einsatz sind) nennen und den Unterschied erklären können.
2. ...muss die grundsätzliche Funktionsweisen erklären können.
3. ...muss die grundsätzliche Funktion der Auslöseautomatik erklären können.
4. ...muss das bestimmungsgemäße Anlegen der Westen erklären und anleiten können.
5. ...muss die regelmäßigen Wartungsintervalle nennen können und wissen, an welchen Stellen entsprechende Merkmale hierzu zu finden sind.
6. ...muss wissen, was der grundlegende Unterschied zwischen Prüfung und Wartung ist.
7. ...muss die Bedeutung der Kennzeichnungssymbole (Auftriebsklassen) erklären können.
8. ...muss wissen, wo das Tragen der PSaGE angewiesen wird.
9. ...muss die zusätzlichen Ausstattungsmerkmale kennen und den Verwendungszweck erklären können
10. ...muss wissen, welche Schritte erforderlich sind, um eine aufblasbare Weste wieder einsatzklar zu machen.
11. ...muss über den Arbeitsschutz Bescheid wissen: Lagerung, sichere Handhabung und Entsorgung der CO2-Patronen

### Bewertung

Die Prüfung gilt als nicht bestanden ...

- wenn die unter „Beschreibung“ aufgeführten Punkte überwiegend fehlerhaft wiedergegeben werden.
- wenn eine CO2-Patrone falsch zugeordnet wird (Folge: Materialschaden/Zerstörung)
- wenn eine Rettungsweste erneut auslöst, wenn sie in der Prüfung wieder einsatzklar gemacht werden soll

### Fachvokabular

- Es muss die Bezeichnung „Rettungsweste“ verwendet werden, nicht „Schwimmweste“.
- Feststoffweste vs. aufblasbare Rettungsweste
- CO2-Patrone mit Schraubgewinde/Bajonettverschluss
- Auslösetablette
- Sicherungspins
- Auslöseautomatik mit einem/drei Prüfmerkmale/n
- Tarierschlauch
- Signalpfeife
- Lifebelt
- Halteschlaufen
- Schwimmkörper
- Schutzhülle
- Auftriebsklasse
- Schrittgurt

## Motorenkunde

Für jeden Themenblock (1.1/1.2 -1.5) werden vom Prüfer 1-2 Fragen gestellt. Es wird entweder 1.1 oder 1.2 (je nach Motorentyp) behandelt.

### 1.1 Bestandteile IB

Teile zeigen, benennen

- Motorblock
- Kühlsystem: Wärmetauscher, Seewasserventil, -Filter
- Zu- und Abluft, elektr. Lüftung
- Kraftstofftransport: Absperrhahn, Benzinfilter
- Lenkung, Fernsteuerung
- Antriebsstrang: Z/Jet/st. Welle incl. Lenkung

### 1.2 Bestandteile AB

Teile zeigen, benennen

- Kraftkopf mit Anschlüssen für Elektrik, Kraftstoff, ggf. Pinne, Lenkung, Ansaugöffnung für Luft
- Lenkung, Fernsteuerung
- Aufnahme mit (Power-) Trim, Klemmen/Bolzen, Transportsperre
- Schaft mit Wasserpumpe, Getriebe, Opferanode, Propeller, Auspuff, Ansaugöffnung für Kühlwasser

### 1.3 Check vor Inbetriebnahme

Einzelteile nennen, auf Erfüllung der Vorgaben prüfen

- WOLKE (1 oder 2 Bestandteile)
- Ausrüstung
- Tanken (Potentialausgleich, Umweltschutz, ext. Tank, ggf. Benzin/Öl-Gemisch)
- Funk?

### 1.4 Check beim Starten, während der Fahrt

Indikatoren bzw. typische Werte sind zu benennen und mit Vorgabewerten zu vergleichen. Abweichungen sind zu erklären.

- Kühlwasserstrahl
- Drehzahl
- Wassertemperatur
- Bordspannung

### 1.5 Fehlerdiagnose

Fehlerbild wird vom Prüfer (zur Orientierung ähnlich der Motorenkunde 3: Fehlerdiagnostik) beschrieben. Ursachen sind zu benennen, ggf. sind Abhilfe-Maßnahmen zu benennen.

### Durchfallkriterien

- zu 1.1 oder 1.2 und 1.3 bis 1.5 je ein oder zwei Fragen
  - bei weniger als 50%/Themenblock ist die Prüfung nicht bestanden
  - bei weniger als 3 bestandenen Themenblöcken ist die Prüfung nicht bestanden
  - bei gesamt weniger als 200% (von 400%) ist die Prüfung nicht bestanden
- korrektes Fachvokabular ist zu verwenden. Beeinträchtigt das fehlende Fachvokabular das Verständnis der Antworten, kann die jeweilige Frage zu einem Themenblock als nicht bestanden gewertet werden.

**Kommentiert [Ga10]:** grundsätzlich vermisse ich hier das Prüfschema "WOLKE" - verbirgt sich eventuell irgendwo in den weiteren Ausführungen, leider nicht klar erkennbar. Weiterhin sollten wir uns die Frage stellen, wie lange wir noch 2-Takter und Vergaser ausführlich prüfen wollen, da diese Techniken langsam "aussterben". Gibt es eigentlich zu Elektromotoren ein Prüfschema oder Ähnliches?