

Vorläufiger Ausbildungsrahmenplan

Erwartungshorizont für die Prüfungsteile

- **Seemannschaft**
- **Rettungswesten**
- **Motorenkunde**
- **Fahrpraxis**

➤ Ausführungsbestimmungen



**Deutsche Lebens-Rettungs-
Gesellschaft**

**Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
Leitung Einsatz - Referat Bootswesen**

Vorwort

Für die Bootsführer im DLRG-Landesverband Rheinland-Pfalz gelten in Abänderung zum „Teilnehmerhandbuch für die Ausbildung zum DLRG - Motorrettungsbootsführer“ - hier Ziffer I.2.2.1: *Die praktische Prüfung* - nachfolgende Prüfungsinhalte als exemplarisch ausgewählt. Bestehende Abweichungen werden als Hauptelemente der Ausbildung betrachtet und in die Vor-Ort-Ausbildung (Ausbildung in den Untergliederungen: OG, Bezirk) verlagert.

Um evtl. Unklarheiten bezüglich der Durchführung bestimmter Übungsteile der praktischen Bootsführerprüfung vorzubeugen, werden der gesamte praktische Prüfungsinhalt, sowie dessen Bewertung bekannt gegeben:

Zur Klarstellung des Begriffes *zufriedenstellend ausgeführt* bedienen wir uns insbesondere im Arbeitsbereich *Fahrpraxis* des seit Jahren bewährten *Punktesystems*.

Hierdurch entfällt jegliche Diskussion darüber, ob ein Kandidat die Prüfung noch soeben bestanden hat oder nicht. Höchst- und Mindestpunktzahl liegen fest; die Mindestpunktzahl muss erreicht werden, ein Punkt weniger bedeutet nicht bestanden.

Das sind klare Verhältnisse für den Prüfling, wie auch für den Prüfer!

Ausführungsbestimmungen zur Bootsführerprüfung (PO 511.21)

Herausgeber:

Deutsche Lebens-Rettungsgesellschaft
Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
Technische Leitung Einsatz - Bootswesen
Bergstr. 18, 56332 Lehmen / Mosel

Version: 6.0 - vom 09.03.2019 (geändert: III.3 - „Mensch-über-Bord“ Manöver)

Die praktische Prüfung

ist in **3 Arbeitsbereiche** aufgeteilt, von denen jeder als ein Teil der gesamten *praktischen* Prüfung gilt. D.h. um die praktische Prüfung zu bestehen, muss jeder einzelne Arbeitsbereich als solches bestanden werden, ansonsten wird eine Nachprüfung erforderlich.

Wird bei der festgesetzten Wiederholungsprüfung der Arbeitsbereich wiederum nicht bestanden, muss die gesamte Prüfung zu einem anderen Zeitpunkt wiederholt werden (beachte: Ausschreibungs-rundschreiben zum Bootsführerlehrgang)!

Die praktischen Arbeitsbereiche sind:

I. Seemannschaft

Knoten

- Kreuzknoten (2 Varianten)
- Webleinstek (3 Varianten)
- 1 ½ Rundtörn mit 2 halben Schlägen
- Palstek (2 Varianten)
- Schotstek (2 Varianten)
- Achtknoten

Belegen

- an einer Klampe
- an einem Poller
- an einem Kreuzpoller oder Doppelkreuzpoller
- Leine aufschließen

Der Prüfling muss die Knoten nach Art und Namen beherrschen; alle Arbeiten muss er auf Anweisung selbständig und korrekt ausführen können. Je Teilbereich ist ein zweiter Versuch zulässig. Welche Variante des Knotens ausgeführt werden soll, entscheidet der Prüfer. Im Gesamteindruck sind ausreichende Kenntnisse des Themenbereiches nachzuweisen.

Rettungswesten

- Benennung des Westentyps
- Erklärung der Funktionsweise
- Kontrolle der Einsatzbereitschaft

Im Gesamteindruck sind ausreichende Kenntnisse des Themenbereiches nachzuweisen.

II. Motorenkunde

a) Technische Grundlagen

- 2-Takter / 4-Takter / Diesel
- Kontrolle Zündkerzenstecker
- Benennung von Baugruppen (Kraftkopf / Schaft / Unterwasserteil)
- Kühlwassereintritt / -austritt / -kontrolle
- Funktion Choke
- Funktion Quickstop
- Kippsperre

b) Propeller

- Durchführung Propellerwechsel

c) Motorbefestigung / -sicherung

- Kontrolle der Knebelschrauben
- Kontrolle der Motorsicherung (Fangleine pp.)

d) Betriebsstoffe / Betankung

- Kontrolle Motorölstand
- Funktion Entlüftungsschraube
- Kontrolle Kraftstoffleitung
- Benennung der korrekten Betriebsstoffe (Kraftstoff / Öl)
- Erläutern Herstellen von 20 Liter Gemisch 1:50

*Der Prüfling muss alle Arbeiten - auf Anweisung - selbständig und korrekt ausführen können. Die Richtzeit für den Arbeitsbereich liegt bei 15 Minuten / Prüfling.
Im Gesamteindruck sind ausreichende Kenntnisse des Themenbereiches nachzuweisen.*

III. Fahrpraxis**0) Generelles**

Die gegebenen *Kommandos* sind durch den mit der Ausführung der Tätigkeit *Beauftragten* (Bootsführer / Bootsgast) zu wiederholen; erst dann dürfen die Manöver ausgeführt werden! Damit wird sichergestellt, dass die *Kommandos* auch richtig verstanden werden und zur erwünschten Ausführung gelangen sollen.

Punktewertung:

Wird ein Manöver im ersten Versuch als *zufriedenstellend ausgeführt* gewertet, erfolgt die Vergabe der hierfür vorgesehenen Höchstpunktzahl.

Punkteabzug erfolgt:

- Für jeden (zulässigen) weiteren Versuch, unabhängig davon, ob vom Prüfer gefordert oder vom Prüfling selbst ausgeführt
- Bei Wertung des Manövers: für die nicht korrekte Ausführung (siehe Beschreibung) desselben Manövers nach den Ziffern 1, 2, 4 und 5 sind maximal zwei weitere Versuche zulässig, für das Manöver nach Ziffer 3 nur ein weiterer Versuch.

Zur Punktewertung der Fahrpraxis im Einzelnen: siehe die Besonderheiten zu den Ziffern 3, 4 und 5, sowie die „Bewertung“ am Schluss dieser Ausführungsbestimmungen.

1) An- und Ablegen an einem Steg – gegen den Strom

Die Übung wird an einem im Strom liegenden Steg oder Ponton durchgeführt; ein angegebener Zielpunkt *markiert* die anzufahrende Stelle. Die Übung ist ohne Unterbrechung und gleichmäßig zu durchfahren (*direkte Anfahrt in spitzem Winkel ~ ca. 30 – 45° - ohne den Zielpunkt zu „überfahren“ oder an dem Steiger entlang zu „schleichen“*). In Höhe des Zielpunktes ist das Boot vom Prüfling ca. 3 Sekunden - parallel zum Steiger (zulässiger Abstand ca. 15 cm) *in Stillstand* zu bringen. Das Ablegen erfolgt analog (*in Gier-Stellung*).

Beim Anfahren können die Fender auf Anweisung des Prüflings auslegt werden; sie sind nach Abschluss der Übung wieder einzuholen.

2) Ein- und Ausfahren in eine Steg-Box (begrenzter Raum)

a) Vorwärts einfahren; rückwärts ausfahren

Die Übung wird in einer im Hafen liegenden Steg-Box o.ä. durchgeführt. Der seitliche Abstand der Box ist so zu bemessen, dass bei einem einfahrenden Boot an jeder Seite ca. 50 cm Raum verbleibt. In die Box ist ohne Unterbrechung und gleichmäßig ein- bzw. auszufahren. Das Boot muss in der Box - ohne dass diese an irgendeiner Stelle berührt wird - für ca. 3 Sekunden zum Stillstand kommen. Beim Einfahren können die Fender auf Anweisung des Prüflings ausgelegt werden; sie sind nach Abschluss der Übung wieder einzuholen.

➤ **Ausbildungsrelevant: „Wenden auf engem Raum“**

b) Rückwärts einfahren; vorwärts ausfahren

- Durchführung des Manövers analog 2a)

3) „Mensch über Bord“ / Anfahren & Aufnahme eines "treibenden" Gegenstandes

Es handelt sich um die wichtigste Einzelübung für einen DLRG-Bootsführer, da er schnell Hilfe bringen soll; entsprechend schwerwiegend ist die Bewertung.

Ein geeigneter Gegenstand (z.B. Rettungsball mit Gewicht) wird für den Prüfling *unbemerkt* nach Außenbord gebracht. Auf den Ruf: "Mensch über Bord an Backbord oder ... Steuerbord" ist der Gegenstand vom Prüfling nach eigenem Ermessen, aber zügig - unter Berücksichtigung von Wind und Strömung - anzufahren.

Der Bootsführer hat darauf zu achten, dass

- sofort nach dem vorgenannten Zuruf das Gas weggenommen und ausgekuppelt wird,
- das Heck von der über Bord gefallenen Person abgedreht wird, um die Schraube von der Person wegzubringen,
- das Kommando gegeben wird: „Ausguck besetzen, Rettungsmittel bereithalten“,
- er ansagt, an welcher Seite er die Aufnahme durchführen will,
- er mit angepasster Geschwindigkeit und nicht direkt auf den treibenden Gegenstand zu fährt,
- das Boot neben dem treibenden Gegenstand zum Stehen kommt und die Schraube keine Umdrehungen mehr macht,
- der treibende Gegenstand durch die Besatzung an der angegebenen Seite aufgenommen wird und
- das Manöver durch das Kommando „Person an Bord“ beendet wird.

Kann das Boot nicht nahe genug an den treibenden Gegenstand herangebracht werden, ist ein weiteres sofortiges Anfahren zulässig.

Besonderheiten:

Ein falsches Abdrehen oder ein zu großer Abstand von dem Gegenstand erfordern einen weiteren Versuch.

Kann auch beim zweiten Versuch der Gegenstand nicht ordnungsgemäß übernommen werden, gilt der Arbeitsbereich Fahrpraxis als nicht bestanden.

Dies gilt ebenso, wenn der Gegenstand (auch schon beim ersten Versuch) „überfahren“ wird.

Als „Überfahren“ gilt die Kollision von Boot und Gegenstand

- im Bugbereich oder

- mit der Bordwand, wenn das Boot nicht parallel zum Ufer steht und hierdurch der Gegenstand unter das Boot treiben könnte.

4) Paddeln und Ankern

a) Notmanöver - mit Paddel aus Gefahrenzone gehen

Die Übung wird im Fahrwasser durchgeführt. Auf den Ruf: „*Motor aus - Notmanöver*“ hat der Prüfling - unter Mitwirkung der Bootsgasten - das Boot durch geeignete Maßnahmen (Paddeln) unverzüglich aus der Gefahrenzone zu manövrieren. Bei einem Boot mit Außenbordmotor empfiehlt es sich, diesen hoch zu klappen, da er andernfalls als „Lenkhilfe“ genutzt werden muss.

b) An einem geeigneten Ort Anker werfen - Hilfe anfordern

An dem *geeigneten Ort* angekommen, veranlasst der Prüfling, dass der *Anker* seines Bootes *gesetzt* wird und auch *hält*.

Er fordert danach durch *geeignete Mittel* (Notzeichen oder Funk) Hilfe an. Nach *Kontaktaufnahme* mit der Besatzung des zur Hilfeleistung angeforderten Bootes, trifft der Bootsführer die *notwendigen Vorkehrungen* für den anstehenden Schleppvorgang (Ausbringen von Fendern; Bereithalten von Schleppleinen).

Der Bootsführer ist für die Koordination (Kommandos) und die Ausführung der durch ihn oder die Bootsgasten durchgeführten Manöver verantwortlich!

5) Hilfeleistung (Einsatzübung)

a) Bergen und Abschleppen eines gleichartigen, manövrierunfähigen Fahrzeuges

Auf *Anforderung* (s. 4 b) bringt die Besatzung des Motorrettungsbootes Hilfe.

Alternative 1: Schleppen längsseits

Der Prüfling geht mit seinem Boot an dem *Havaristen* - nach vorheriger *Kontaktaufnahme* - längsseits. Auf seine Anweisung sind die *Fender auszubringen* (und später wieder einzuholen), sowie die *Schleppleinen zu übernehmen / übergeben*.

Der Prüfling lässt darüber hinaus die Fahrzeuge durch die Bootsgasten in *korrekter Reihenfolge ordnungsgemäß verbinden*: 1. Vorleine übernehmen; 2. Achterleine übergeben / übernehmen; 3. Vorspring (vom Schlepper aus gesehen) übergeben / übernehmen und belegen; 4. Vor- und Achterleine belegen; 5. Achterspring (vom Schlepper aus gesehen) übernehmen / übergeben und belegen.

Nachdem sich der Bootsführer des *Schleppers* von dem *ordnungsgemäßen Festmachen* überzeugt hat, veranlasst er die *Aufnahme des Ankers* durch die Besatzung des Havaristen und beginnt danach - in Absprache (Zielvorgabe erfolgt durch den Prüfer) - mit dem Schleppmanöver.

Bei der Fahraufnahme muss der AB-Motor des Havaristen hochgeklappt sein - andernfalls ist dessen Bootsführer zur "Lenkhilfe" aufzufordern.

Alternative 2: Schleppen achteraus

Der Prüfling fährt mit seinem Boot an den *Havaristen* - nach vorheriger Kontaktaufnahme - von achteraus (den Strömungs-, Wind- und Wasserverhältnissen angepasst) heran.

Auf seine Anweisung sind die Schleppleinen zu übernehmen / übergeben; außerdem lässt er die Fahrzeuge durch die Bootsgasten beider Boote *ordnungsgemäß verbinden*. Dabei sind insbesondere zu beachten:

- Geeignete Schleppleine verwenden (Bruchlast)
- Passende Länge der Leine (beide Boote müssen gemeinsam auf dem Wellenberg bzw. im Wellental sein)
- Schleppleine beim Schlepper so belegen, dass die Manövriereigenschaften desselben möglichst wenig beeinträchtigt werden (möglichst nahe am Drehpunkt befestigen; beim Havaristen möglichst weit vorne am Bug; Y-Leine oder V-Leine verwenden).

Nachdem sich der Bootsführer des „Schleppers“ von dem *ordnungsgemäßen Festmachen* überzeugt hat, veranlasst er die *Aufnahme des Ankers* durch die Besatzung des Havaristen und beginnt danach - in Absprache (Zielvorgabe erfolgt durch den Prüfer) - mit dem Schleppmanöver. Dabei sind insbesondere zu beachten:

- Langsam Fahrt aufnehmen; Schleppleine „steif kommen“ lassen; rucken vermeiden
- Rumpfgeschwindigkeit des geschleppten Bootes
- Leinen ständig beobachten - auch vom geschleppten Boot aus
- die Leine darf nicht in den Propeller geraten
- Vor dem Erreichen des Zielpunktes ist die Schleppgeschwindigkeit soweit herab zu setzen, dass das geschleppte Boot ohne Schwierigkeiten gestoppt, längsseits genommen und an das Ufer bzw. den Anleger gebracht werden kann

Der Bootsführer ist für die Koordination (Kommandos) und die Ausführung der durch ihn oder die Bootsgasten durchgeführten Manöver verantwortlich!

b) Längsseits gehen an ein fahrendes („gleichartiges“) Boot

Bei Beginn der Übung befindet sich das *Prüfungsboot* ca. 30 m in Kiellinie hinter dem anzufahrenden Boot (*Führungsboot* = Fender ausgelegt). Das *Führungsboot* ist mit einem erfahrenen Bootsführer zu besetzen, der das Steuerruder übernimmt.

Auf Kommando des Prüfers beginnt die Übung: Der Prüfling schert mit seinem Boot aus und fährt in größerem Abstand und gleicher Geschwindigkeit parallel neben dem Führungsboot. Danach *giert* er mit seinem Boot – unter Vermeidung einer Kollision (oder Kollisionskurs) - an das *Führungsboot* an und fährt ca. 15 Sekunden neben diesem *Bordwand an Bordwand*. Das Ablegen erfolgt - nach Anweisung des Prüfers - ebenfalls in *Gier-Stellung*.

Die Übung muss ab dem Ausscheren in 2 Minuten abgeschlossen sein.

Bewertung der Arbeitsergebnisse:

Arbeitsbereich	Höchstpunktzahl	Mindestpunktzahl
Seemannschaft		
a) Knoten	6	5
b) Belegen	4	3
c) Rettungswesten	3	3
Motorenkunde		
	15	11
Fahrpraxis		
1. An- und Ablegen am Steg	3	1 *
2. Einfahren in eine Steg-Box		
a) vorwärts ein, rückwärts aus	3	1 *
b) rückwärts ein, vorwärts aus	3	1 *
3. Manöver „Mann über Bord“	2	1
4. Paddeln und Ankern		
a) Notmanöver / Paddeln	3	1 *
b) Ankern; Hilfe anfordern	3	1 *
5. Hilfeleistung		
a) Bergen und Abschleppen	3	1 *
b) Längsseits gehen an ein fahrendes Boot	3	1 *
Fahrpraxis - Gesamt	23	8 / 16
<i>Wird bei einem der mit * gekennzeichneten Manövern eine „Null“ gefahren, im Gesamten aber eine Punktzahl von 16 und mehr erreicht, gilt der Arbeitsteil Fahrpraxis als „zufriedenstellend“ ausgeführt und bestanden.</i>		