

Erwartungshorizont

DLRG-Bootsführerschein

- praktische Prüfungsteile -

Inhaltsverzeichnis

Impressum.....	4
Vorwort	5
1 Grundsätze	6
2 Bewertung.....	7
3 Fahrmanöver	8
Prüfungsort.....	8
3.1 An- und Ablegen längsseits	8
3.1.1 Durchführungsort	8
3.1.2 Manöverablauf.....	8
Anlegen rückwärts.....	8
3.1.3 mögliche Fehlerpunkte	9
3.2 Ein- und Ausfahren in/aus einem begrenzten Raum.....	9
3.2.1 Durchführungsort	9
3.2.2 Manöverablauf.....	9
3.2.3 mögliche Fehlerpunkte	10
3.3 Wende auf engem Raum.....	11
3.3.1 Durchführungsort	11
3.3.2 Manöverablauf.....	11
3.3.3 mögliche Fehlerpunkte	11
3.4 Manöver „Mensch über Bord“ bzw. „Person über Bord“	11
3.4.1 Durchführungsort	11
3.4.2 Manöverablauf.....	11
3.4.3 mögliche Fehlerpunkte	13
3.5 Fahren nach Kompasskurs.....	13
3.5.1 Durchführungsort	13
3.5.2 Manöverablauf.....	13
3.5.3 mögliche Fehlerpunkte	14
3.6 Gruppenmanöver	14
3.6.1 Ankern.....	14
3.6.1.1 Durchführungsort	14
3.6.1.2 Manöverablauf.....	14
3.6.1.3 mögliche Fehlerpunkte	15
3.6.2 technische Hilfeleistung - Seglerbergung.....	15
3.6.2.1 Durchführungsort	15
3.6.2.2 Manöverablauf.....	15
3.6.2.3 mögliche Fehlerpunkte	17
3.6.3 Schleppmanöver Längsseits	17
3.6.3.1 Durchführungsort	17
3.6.3.2 Manöverablauf.....	17
3.6.3.3 mögliche Fehlerpunkte	18
3.6.4 Schleppen in Kiellinie	18
3.6.4.1 Durchführungsort	18
3.6.4.2 Manöverablauf.....	18
3.6.4.3 mögliche Fehlerpunkte	18

4 Motorenkunde	19
4.1 Grundsätzliches zum Ablauf des Prüfungsgesprächs	19
4.2 Themengebiete Der Fragekatalog setzt sich aus folgenden Gebieten zusammen:	19

Impressum

Herausgeber

DLRG Landesverband Niedersachsen e.V.

Fachreferat Bootswesen

Im Niedernfeld 4a

31542 Bad Nenndorf

Email: boot@niedersachsen.dlrg.de

Die in dieser Broschüre veröffentlichten Texte sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte sind vorbehalten. Keine Teile dieser Ausgabe dürfen ohne schriftliche Genehmigung des DLRG Landesverband Niedersachsen e.V. in jeglicher Form kopiert oder übertragen werden.

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

Autoren

Hauke Bösch

Andreas Thiessen

Stefan Schmöe

Thorsten Knebel

Andreas Winter

Aufgestellt: 01.01.2026

Vorwort

Dieses Dokument beschreibt den Erwartungshorizont der Durchführung der Fahrmanöver, sowie den Prüfungsteil „Motorenkunde“. Aus den Prüfungsteilen „Knoten/Belegen, Umgang mit Leinen“, „Kreuzpeilung“ und „Rettungswesten (Schutzausrüstung gegen das Ertrinken PSaGE) werden in der Prüfung Inhalte der AV511 / 512 der jeweiligen Themengebiete abgefragt. Für die Durchführung der Prüfung gilt die jeweils gültige Prüfungsordnung in seiner aktuellen Fassung.

Dieser Erwartungshorizont wurde durch den Arbeitskreis Bootswesen des DLRG Landesverband Niedersachsen e.V. erstellt.

Die Verwendung der männlichen oder weiblichen Form in diesem Erwartungshorizont dient lediglich der besseren Lesbarkeit des Textes. Es sind stets Personen des jeweils anderen Geschlechts und Diversitäten mit einbezogen, sofern diese nicht explizit erwähnt werden.

Die in diesem Dokument verwendeten Logos sind durch den DLRG Bundesverband, bzw. deren Rechteinhaber geschützt. Die veröffentlichten Texte sind ebenfalls urheberrechtlich durch den DLRG Landesverband Niedersachsen, Fachreferat Bootswesen geschützt. Alle Rechte sind vorbehalten.

Eine Veröffentlichung, im Besonderen im Internet, erfordert eine schriftliche Erlaubnis. Anfragen hierzu erfolgen schriftlich unter

boot@niedersachsen.dlr.de

Quellen

- Ausbildungsvorschrift AV 511 / AV 512 der DLRG, Auflage vom Mai 2023
- Prüfungsordnung Bootswesen der DLRG, Auflage 13

1 Grundsätze

Die Prüfung eines jeden Anwärters erfolgt nach der gültigen Prüfungsordnung „Bootswesen“. Der Umfang entspricht der in der Prüfungsordnung aufgeführten Punkte:

- An- und Ablegen jeweils in Vorwärts- und Rückwärtsfahrt
- Ein- und Ausfahren in/aus einem begrenzten Raum
- Wende auf engem Raum
- Manöver „Mensch über Bord“
- Fahren nach Kompasskurs
- Gruppenübung
 - Ankern
 - Schleppen in Kiellinie
 - Schleppen längsseits
 - Bergung eines Segelfahrzeuges
- Kreuzpeilung

In der Fahrpraxis wird die Leistung des Rudergängers bewertet. Die Prüfung ist dann zu ende, wenn das Boot am Steg angekommen ist, oder die Prüfung vom Prüfer als beendet erklärt wird.

Vor dem Loswerfen der Leinen ist die Zündunterbrechung oder sonstig geartete Notstopp – Einrichtung der Antriebsmaschine anzulegen (Quickstop). Die Nichtbeachtung führt zum nicht bestehen der Prüfung.

Bei der Durchführung sämtlicher Manöver bleiben alle Körperteile, im Besonderen Hände und Finger, im Boot. Ausgenommen hiervon ist das Manöver „Mensch über Bord“, hier darf erst nach Kommando des Rudergängers der Dummy aufgenommen werden.

Bootsgasten sind während der Arbeit am Wasser (z.B. Absenken oder Heraufholen des Ankers) geeignet zu sichern.

Die Verwendung eines Bootshakens ist nicht gestattet.

Der Prüfer benennt die zu fahrende Manöver. Jedes Manöver beginnt mit der Ansage des Prüflings „beginne Manöver ...“. Ist das Manöver beendet, so wird dieses mit dem Kommando „Manöver beendet“ durch den Anwärter angesagt.

Beispiel: „Beginne Manöver längsseits Anlegen an Steuerboard“ und wird beendet mit „Manöver längsseits Anlegen an Steuerboard beendet“. Ausgenommen ist hierbei das Manöver „Mensch über Bord“. Hier erfolgt auf den Ausruf „Person über Bord“, „Mensch über Bord“ oder ähnlichem Ausruf die sofortige Reaktion des Rudergängers. Für jedes Manöver steht dem Prüfling ein zweiter Versuch zu. Sollte ein Manöver vom Prüfling als nicht durchführbar angesehen werden (Anfahrt-Winkel ungünstig, Abstand zu einem Objekt zu hoch), kann der Prüfling das Manöver abbrechen und neu beginnen. Der Versuch wird durch den Prüfer nicht gewertet. Das Abbrechen eines Manövers darf während der gesamten Prüfung nur einmal erfolgen.

2 Bewertung

Die Bewertung der Prüfungsleistung erfolgt über ein einheitliches Punktesystems. Es werden bei der praktischen Prüfung keine Teilpunkte vergeben. Ein Manöver gilt als bestanden, wenn es fehlerfrei innerhalb der geltenden Vorgaben erfüllt worden ist.

Die praktische Prüfung gilt als nicht bestanden, wenn folgende Fehler festgestellt worden sind:

- **Verstoß gegen geltende Gesetze**
- **Verstoß gegen Dienstvorschriften der DLRG gem. Bootsdienstanweisung**
- **Berühren des Dummy beim Manöver „Mensch über Bord“ mit dem Bootskörper**
- **Missachten eines Sicherheitsabstands zwischen Dummy und Propeller beim erneuten Anfahren beim Manöver „Mensch über Bord“**
- **Gefährdung der eigenen Besatzung**
- **Gefährdung des Schiffverkehrs**
- **Direkte Kollisionen des Rumpfes mit anderen Booten/Schiffen oder Anlegern**
- **Vermeidbare Beschädigungen des eigenen Bootes**
- **Nichtanlegen des Quickstop**
- **Sonstige, die Sicherheit betreffende Gründe**

Darüber hinaus werden alle einzelnen Manöver bewertet. Es müssen alle Manöver mit dem Ergebnis „Bestanden“ bewertet worden sein.

3 Fahrmanöver

Prüfungsort

Die Prüfung findet auf Gewässern mit geeigneten Voraussetzungen im Landesverband Niedersachsen statt. Die Entscheidung über die Eignung des Gewässers obliegt dem Prüfungsvorsitz.

3.1 An- und Ablegen längsseits

3.1.1 Durchführungsort

Das Manöver wird, sofern vorhanden, im stehenden Gewässer gefahren. Als Anleger dient ein Anleger oder eine Spundwand. Als „Angelegt“ gilt, wenn Prüfer oder Besatzung im Sitzen problemlos mit der Hand den Steg oder Anleger erreichen können und das Boot unter Maschine dazu gebracht wird, dass es keine Fahrt über Grund macht.

3.1.2 Manöverablauf

Das Manöver darf nur mit ausgebrachten Bootsfendern auf der Seite an der angelegt werden soll durchgeführt werden. Das Manöver wird unter Maschine gefahren, herantreiben an den Anleger oder Spundwand ist nicht zulässig.

Anlegen vorwärts

1. Annähern an den Anleger in angemessener Geschwindigkeit. Zur Reduktion der Geschwindigkeit kann kurzzeitig ausgekuppelt werden, muss aber nach höchstens 5 Sekunden wieder eingekuppelt werden.
2. Ausbringen der Bootsfender
3. Anfahren des Anlegers in einem Winkel von 30 – 45 Grad
4. Aufstoppen des Bootes mittels Antriebsmaschine und Heranziehen des Hecks an den Anleger
5. Belegen der Klampen¹
6. Beendigung des Manövers durch Meldung an den Prüfer

Ablegen rückwärts

1. Lösen der virtuell festgemachten Leinen
2. Abziehen des Hecks vom Anleger in Rückwärtsfahrt und parallelstellen des Bootes zum Anleger
3. Einholen der Bootsfender
4. Beendigung des Manövers durch Meldung an den Prüfer

Anlegen rückwärts

1. Annähern an den Anleger in angemessener Geschwindigkeit. Zur Reduktion der Geschwindigkeit kann kurzzeitig ausgekuppelt werden, muss aber nach höchstens 5 Sekunden wieder eingekuppelt werden.
2. Ausbringen der Bootsfender
3. Anfahren des Anlegers in einem Winkel von 30 – 45 Grad
4. Aufstoppen des Bootes mittels Antriebsmaschine und Heranziehen des Hecks an den Anleger
5. Virtuelles Belegen der Klampen¹
6. Beendigung des Manövers durch Meldung an den Prüfer

¹ Auf das Belegen der Klampen oder eines Pollers kann auf Ansage des Prüfers verzichtet werden

Ablegen vorwärts

- 1 Lösen der festgemachten Leinen
- 2 Abziehen des Bugs vom Anleger in Rückwärtsfahrt mit eingeschlagenem Steuer zum Anleger. Zur Schonung des Bootes kann der Prüfling das Kommando geben, einen Fender am Heck des Bootes zwischen Boot und Anleger auszubringen. Hierbei muss darauf geachtet werden, dass der Fender, auf Grund der Quetschgefahr an Finger und Hand, an einer Leine geführt wird. Befindet sich bereits ein Fender ausreichend achterlich, kann auf einen zusätzlichen Fender verzichtet werden.
- 3 Einholen der Bootsfender
- 4 Beendigung des Manövers durch Meldung an den Prüfer

3.1.3 mögliche Fehlerpunkte

- Unangemessene Geschwindigkeit
- Nicht ausgebrachte Fender
- Herantreiben an den Anleger (Anlegen erfolgte nicht unter Maschine)
- Anschlagen an den Anleger
- Entlangschleifen mit der Scheuerleiste am Anleger von mehr als $\frac{1}{4}$ der Bootslänge
- Nicht Einholen der ausgebrachten Bootsfender
- Manöver wird nicht als beendet gemeldet
- Ständiges Ein- oder Auskuppeln
- Boot wurde nicht unter Nutzung der Maschine zum Stehen gebracht (macht weiterhin Fahrt über Grund)

3.2 Ein- und Ausfahren in/aus einem begrenzten Raum

3.2.1 Durchführungsort

Das Manöver wird der im stehenden Gewässer gefahren. Als beengter Raum dient eine Einzel- oder Doppelstegbox.

3.2.2 Manöverablauf

Das Manöver darf nur mit ausgebrachten Bootsfendern auf der Seite an der angelegt werden soll durchgeführt werden. Handelt es sich um eine Einzelstegbox oder liegt ein Fahrzeug von Dritten in der Box, sind die Bootsfender beidseitig auszubringen. Der Abstand zwischen Boot und Anleger darf einem maximalen Abstand von 50 cm nicht überschreiten. Der Anleger muss ohne Bootshaken erreichbar sein und das Boot parallel zum Anleger unter Maschine zum Stehen gebracht werden.

Einfahrt vorwärts

1. Annähern der Stegbox in angemessener Geschwindigkeit
2. Bei einer Doppelstegbox muss die Seite benannt werden, an der angelegt werden soll
3. Ausbringen der Bootsfender
4. Das Boot soll vorwärts in die Stegbox eingefahren werden und mit der Maschine aufgestoppt werden. Der maximale Abstand zwischen Bug, Bordwand und Steg beträgt nicht mehr als 50 cm.
5. Das Boot steht parallel zum Steg an der Back- oder Steuerbordseite in der Steg Box
6. Belegen der Klampen ¹
7. Beendigung des Manövers durch Meldung an den Prüfer

Ausfahrt Rückwärts

1. Lösen der virtuell festgemachten Leinen
2. Ausfahrt aus der Stegbox unter Beachtung des möglichen Schiffsverkehrs in angemessener Geschwindigkeit
3. Aufstoppen des Bootes und Beendigung des Manövers durch Meldung an den Prüfer

Einfahrt Rückwärts

1. Annähern der Stegbox in angemessener Geschwindigkeit mit der Antriebsmaschine voraus
2. Bei einer Doppelstegbox muss die Seite benannt werden, an der angelegt werden soll
3. Ausbringen der Bootsfender
4. Das Boot soll rückwärts in die Stegbox eingefahren werden und mit der Maschine auf gestoppt werden. Der maximale Abstand zwischen Bug, Bordwand und Steg beträgt nicht mehr als 50 cm.
5. Das Boot steht parallel zum Steg an der Back- oder Steuerbordseite in der Stegbox
6. Belegen der Klampen ¹
7. Beendigung des Manövers durch Meldung an den Prüfer

Ausfahrt vorwärts

1. Lösen der virtuell festgemachten Leinen
2. Ausfahrt aus der Stegbox unter Beachtung des möglichen Schiffsverkehrs in angemessener Geschwindigkeit
3. Aufstoppen des Bootes und Beendigung des Manövers durch Meldung an den Prüfer

3.2.3 mögliche Fehlerpunkte

- Unangemessene Geschwindigkeit
- Nicht ausgebrachte Fender
- Herantreiben an den Anleger (Anlegen erfolgte nicht unter Maschine)
- Anschlagen an den Anleger
- Entlangschleifen mit der Scheuerleiste am Anleger von mehr als $\frac{1}{4}$ der Bootslänge

¹ Auf das Belegen der Klampen oder eines Pollers kann auf Ansage des Prüfers verzichtet werden

- Nicht Einholen der ausgebrachten Bootsfinder
- Manöver wird nicht als beendet gemeldet
- Ständiges Ein- oder Auskuppeln
- Boot wurde nicht unter Nutzung der Maschine zum Stehen gebracht (macht weiterhin Fahrt über Grund)

3.3 Wende auf engem Raum

3.3.1 Durchführungsort

Das Manöver wird möglichst in stehendem Gewässer gefahren, um die Navigation durch Bezugspunkte zu ermöglichen.

3.3.2 Manöverablauf

Das Manöver dient dazu ein Boot auf begrenztem Raum um 180° zu drehen. Hierbei bleibt das Boot auf der Stelle stehen. Umgebungseinflüsse sind durch entsprechende Drehzahl Anpassungen der Antriebsmaschine auszugleichen. Der Radeffekt sollte bei der Durchführung berücksichtigt werden, um optimal zu drehen.

Ablauf (Beispielhaft)

Auf einem Boot mit Außenbordmotor mit rechtsgängigem Propeller wird das Ruder komplett nach Steuerbord gelegt und die Maschine im Rückwärtsgang eingekuppelt. Bevor das Boot beginnt Fahrt durch das Wasser aufzunehmen wird die Maschine ausgekuppelt. Das Ruder wird komplett nach Backbord gelegt und die Maschine im Vorwärtsgang eingekuppelt. Bevor das Boot beginnt Fahrt durch das Wasser aufzunehmen wird die Maschine ausgekuppelt. Dieses Vorgehen wird so lange wiederholt, bis sich das Boot um 180° gedreht hat. Wirken äußere Einflüsse auf das Boot (Strömung, Wind, Wellenschlag vorbeifahrender Fahrzeuge, etc.), muss dieses durch entsprechendes Gegenhalten mit der Maschine ausgeglichen werden.

3.3.3 mögliche Fehlerpunkte

- Versatz des Boots um mehr als 1 Bootslänge um den Startpunkt
- Drehung um mehr als 180°
- Drehung um weniger als 180°
- Manöver wird nicht als beendet gemeldet

3.4 Manöver „Mensch über Bord“ bzw. „Person über Bord“

Das Manöver „Mensch über Bord“ bzw. „Person über Bord“ ist im Sinne der Sicherheit an Bord das wichtigste Manöver, welches es zu beherrschen gilt. Auf Grund der Wichtigkeit und der Fähigkeit in einer Wasserrettungsorganisation werden hier keine Fehler geduldet. Auch wenn das Manöver mit einem Dummy gefahren wird, wird die gesamte Zeit davon ausgegangen, dass es sich bei der Simulation um eine Person im Wasser handelt. Der Dummy ist bis zur Aufnahme an Bord entsprechend zu behandeln.

3.4.1 Durchführungsort

Das Manöver wird bei schneller Fahrt gefahren.

3.4.2 Manöverablauf

Durch den Prüfer oder durch das Signal an einen Bootsgast wird ein Döpper mit einem angehängten Bleigewicht steuerbord- oder backbordseitig über Bord geworfen, wenn das Boot

eine schnelle Fahrt durch das Wasser erreicht hat. Der Prüfer berücksichtigt beim Überbordwerfen die aktuelle Verkehrslage.

Ablauf nach Ausruf „Mensch über Bord an ...“ oder „Person über Bord an ...“

- Die Maschine wird sofort ausgekuppelt und das Heck von der Person abgedreht
- Aus der Besatzung wird eine Person auf Ausguck geschickt. Der Ausguck meldet dem Rudergänger die Position der über Bord gegangenen Person und zeigt mit der Hand in Richtung der Person und nennt die Position der über Bord gegangenen Person. (Bsp. Steuerbord achteraus, Backbord querab, etc.)
- Der Rudergänger gibt das Kommando Rettungsmittel bereit zu halten
- Nachdem sich der Rudergänger versichert hat, dass die Person aus dem Gefahrenbereich des Propellers ist, wird unter Beachtung der Verkehrslage das Rettungsmanöver eingeleitet.
- Das Boot wendet entsprechend der Gegebenheiten und nimmt mit mäßiger Fahrt Kurs auf die Person. Hierbei gilt, dass entgegen Wind und Strömung angefahren wird. Der Rudergänger bewertet, welches der beiden genannten die auf das Boot am stärksten einwirkende Kraft ist.
- Der Rudergänger wendet das Boot nach 4–5-facher Länge des eigenen Bootes und gibt seiner Besatzung die Seite an, an der die Person aufgenommen werden soll. Hierbei wird ein Besatzungsmitglied für die Aufnahme bestimmt. Da der Rudergänger nun direkte Sicht auf die überbordgegangene Person hat, ist das Anzeigen der Position durch den Ausguck nicht mehr notwendig, wird aber bei schlechter Sicht (Regen, Nebel, Gischt) weiterhin gefordert.
- Der Rudergänger fährt die Person an und bringt das Boot neben der Person mit der Maschine zum Stehen. Der Rudergänger gibt das Kommando zur Aufnahme der Person, bzw des Dummy. Auf den Ausruf des Rudergängers "Ausgekuppelt Aufnahme" wird dann der Dummy an Bord genommen. Das Besatzungsmitglied, dass den Dummy an Board nimmt, wird z.B. durch das Festhalten am Rückengurt der Rettungsweste dabei gesichert. Das Boot macht bei der Aufnahme keine Fahrt durchs Wasser. Es ist zu beachten, dass die Aufnahme backbord- oder steuerbordseitig zu erfolgen hat. Die Aufnahme erfolgt durch das benannte Besatzungsmitglied auf der angesagten Seite (Steuerbord oder Backbord) in den ersten 2/3 des Bootes, in jedem Fall wenigstens 2m vor dem Unterwasserteil des Motors. **Bei der Aufnahme ist die Maschine ausgekuppelt.**
- Nach erfolgter Aufnahme meldet die Besatzung „Person an Bord“
- Nach erfolgter Aufnahme des Dummy an Bord meldet der Rudergänger das Manöver als beendet.

Verfahren im Falle einer erneuten Anfahrt

- Sicherstellen, dass sich die Person außerhalb des sich drehenden Propellers befindet. Hierbei ist ein Abstand von wenigstens 2m um den Propeller zu wahren. Der Dummy ist als reale Person zu betrachten und entsprechend zu behandeln.
- Die Anfahrt auf die Person wird erneut eingeleitet, der Ausguck ist wieder besetzt worden, sofern er vorher abberufen worden ist. Rettungsmittel stehen noch immer bereit

- Das Boot wendet entsprechend der Gegebenheiten und nimmt mit mäßiger Fahrt Kurs auf die Person. Hierbei gilt, dass entgegen Wind und Strömung angefahren wird. Der Rudergänger bewertet, welches der beiden genannten die auf das Boot am stärksten einwirkende Kraft ist.
- Der Rudergänger wendet das Boot nach 4–5-facher Länge des eigenen Bootes und gibt seiner Besatzung die Seite, an der die Person aufgenommen werden soll. Hierbei wird ein Besatzungsmitglied für die Aufnahme bestimmt. Da der Rudergänger nun direkte Sicht auf die überbordgegangene Person hat, ist das Anzeigen der Position durch den Ausguck nicht mehr notwendig, wird aber bei schlechter Sicht (Regen, Nebel, Gischt) weiterhin gefordert.
- Der Rudergänger fährt die Person an und bringt das Boot neben der Person mit der Maschine zum Stehen. Es ist zu beachten, dass die Aufnahme backbord- oder steuerbordseitig zu erfolgen hat. Die Aufnahme erfolgt durch das benannte Besatzungsmitglied auf der angesagten Seite (Steuerbord oder Backbord) in den ersten 2/3 des Bootes, in jedem Fall wenigstens 2m vor dem Unterwasserteil des Motors. **Bei der Aufnahme ist die Maschine ausgekuppelt.**
- Nach erfolgter Aufnahme meldet die Besatzung „Person an Bord“
- Nach erfolgter Aufnahme des Dummy an Bord meldet der Rudergänger das Manöver als beendet.

3.4.3 mögliche Fehlerpunkte

- Berühren der Person, bzw. des Prüfungsdummy mit dem Bootskörper
- Nicht auskuppeln der Antriebsmaschine nach dem Ausruf „Person über Bord“, „Mensch über Bord“, „Mann über Bord“, „Frau über Bord“
- Nicht abdrehen des Hecks von der überbordgegangenen Person
- Fehlende Kommandos vom Rudergänger (Bsp.: Ausguck besetzen, Rettungsmittel bereithalten, Aufnahme an)
- Nichtbeachtung des Mindestabstandes bei Neuanfahren
- Das Boot macht Fahrt durchs Wasser
- Die Maschine ist bei der Aufnahme der Person nicht ausgekuppelt
- Fehlende Kommandos

3.5 Fahren nach Kompasskurs

3.5.1 Durchführungsort

Das Manöver wird in strömendem oder stehendem Gewässer bei angepasster Geschwindigkeit gefahren.

3.5.2 Manöverablauf

- Durch den Prüfer werden den Gegebenheiten angemessene Kurse vorgegeben, die von dem aktuell anliegenden Kurs auf dem kürzesten Wege erreicht werden müssen
 - Beispiel: aktueller Steuerkurs 195° liegt an, der anzusteuern Kurs soll 225° betragen. Um den neuen Steuerkurs zu erreichen ist eine Korrektur über Steuerbord einzuschlagen
- Liegt der neue Steuerkurs an, meldet der Rudergänger entsprechend mit „Kurs liegt an“ den neuen Kurs
- Der Nullübergang (360°/000°) ist entsprechend dem kürzesten Kurs zu berücksichtigen

3.5.3 mögliche Fehlerpunkte

- Abweichung des Steuerkurses von mehr als 5°
- Aufnahme des neuen Steuerkurses nicht auf kürzestem Weg

3.6 Gruppenmanöver

Bei allen Gruppenmanövern wird der Rudergänger der Gruppenaufgabe bewertet. Der Rudergänger, bzw. der Bootsführer ist für das Handeln seiner Besatzung und der Durchführung der Manöver verantwortlich. Ausgenommen ist, wenn die Besatzung eine korrekte Anweisung des Bootsführers nicht entsprechend umsetzt

3.6.1 Ankern

3.6.1.1 Durchführungsort

Das Manöver wird unter Beachtung des Fahrwassers und rechtlicher Bestimmungen im fließenden Gewässer durchgeführt. Sollte die Prüfung auf einem Kanal stattfinden müssen, wird der Anker mit eingeklappten Flunken **vorsichtig** zur Andeutung des Manövers auf den Grund des Kanals herabgelassen.

3.6.1.2 Manöverablauf

Ausbringen des Ankers

- Der Rudergänger sucht sich einen geeigneten Ort für das Manöver außerhalb des Fahrwassers aus
- Auf das Kommando „Bereit machen zum Ankern“ bereitet die Mannschaft den Anker samt Geschirr vor und sichert die Ankerleine gegen Überbordgehen mit dem Ende an einer Klampe oder Ring am Boot.
- Hat der Rudergänger unter Beachtung der Fahrrinne, des Schwoj – Kreises und möglichen Tidenhüben einen geeigneten Ankerplatz gefunden, lässt er von der Mannschaft die Wassertiefe mittels Anker ausloten
- Das Besatzungsmitglied, das die Tiefe auslotet, meldet die ermittelte Wassertiefe in Meter Angaben an den Rudergänger. Dieser entscheidet anhand des vorhandenen Ankers, Ankerleine oder Ankervorfachs die auszubringende Leinenlänge. Auch hier müssen Fahrrinne, Schwoj – Kreises und mögliche Tidenhübe beachtet werden.
- In Absprache mit dem Anker ausbringenden Besatzungsmitglied wird der Anker fallen gelassen, das Boot kann, sofern nötig, mit der Antriebsmaschine achteraus gezogen werden, um die Ankerleine auf Länge zu bringen und den Anker in den Untergrund einzugraben.
- Nach dem Kommando „Anker ausgebracht“ ermittelt der Rudergänger den Sitz des Ankers im Untergrund per Kompasspeilung
- Während des gesamten Manövers ist das Besatzungsmitglied, welches nicht mit dem Ausbringen des Ankers beschäftigt ist dafür verantwortlich, dass sich keine Stolperfallen durch die Ankerleine an Bord ergeben.
- Ist der Sitz des Ankers kontrolliert und gesichert worden, meldet der Rudergänger „Manöver beendet“ an den Prüfer.

Einholen des Ankers

- Der Rudergänger gibt seiner Mannschaft das Kommando zum Einholen des Ankers. Da sich ein Mannschaftsmitglied über die Reling lehnen muss wird es während des

Einholen von dem anderen Besatzungsmitglied zur Sicherung im Rückenteil der Rettungsweste gesichert (durch festhalten).

- Sofern notwendig kann der Rudergänger sich mit dem einholenden Besatzungsmitglied absprechen und das Einholen mit der Antriebsmaschine durch Einkuppeln des Getriebes unterstützen.
- Zwischen Besatzungsmitglied und Rudergänger findet eine stetige Kommunikation statt, gerade in dem Moment, wenn sich ein Ankervorfall dem Bug nähert. Um Beschädigungen am Boot zu vermeiden, wird Leine und Ankervorfall vom Bootskörper entfernt gehalten.
- Ist der Anker an Bord geholt worden meldet das Besatzungsmitglied „Anker eingeholt“ an den Rudergänger.
- Während des gesamten Manövers ist das Besatzungsmitglied, welches nicht mit dem Einholen des Ankers beschäftigt ist dafür verantwortlich, dass sich keine Stolperfallen durch die Ankerleine an Bord ergeben.
- Ankerleine und Anker werden nach dem Einholen auf Kommando des Rudergängers entsprechend aufgeklart

3.6.1.3 mögliche Fehlerpunkte

- Nichtbeachtung des laufenden Verkehrs
- Nichtbeachtung von Schwoje – Kreis, Uferbegrenzung und Fahrwinne
- Mangelhafte Ordnung beim Umgang mit der Ankerleine
- Fehlende Sicherung des Ankerleins gegen Überbordgehen
- Ungeeignete Ankerleinenlänge

3.6.2 technische Hilfeleistung - Seglerbergung

3.6.2.1 Durchführungsort

Das Manöver wird in strömendem Gewässer unter Beachtung des laufenden Verkehrs gefahren. Bei dem havarierten Fahrzeug wird ein Surfbrett mit Segel verwendet werden.

3.6.2.2 Manöverablauf

Lageerkundung

- Sollten sich noch Personen auf oder an dem havarierten Fahrzeug befinden ist zuerst die Frage nach der Vollständigkeit der Besatzung zu stellen. Wird die Frage so beantwortet, dass die Besatzung des Havaristen komplett ist, wird mit der Rettung der Personen begonnen
- Sind keine Personen an dem havarierten Fahrzeug zu sehen, muss eine Lageerkundung durchgeführt werden, um auszuschließen, dass Personen unter dem Segel eingeklemmt sind. Hierbei ist auf mögliche im Wasser treibende Leinen (Takelage, Schoten, Festmacher, etc.) zu achten.

Sicherungsmaßnahmen

- Um ein unkontrolliertes Aufrichten und Umherschlagen des Segels zu verhindern, muss im Wasser das Segel vom Gabelbaum gelöst werden. Dann werden alle störenden Teile, sofern möglich, abgebaut und an Bord des MRB verstaut. Ist dies nicht möglich, muss der Mast mit Segel und Gabelbaum auf dem Havaristen gesichert werden. Hierzu wird eine Leinenverbindung verwendet.

- Ist das eingesetzte MRB groß genug, kann unter Berücksichtigung der Sicherheit aller an Bord befindlichen Personen das Surfbrett und das zusammengerollte Segel an Bord geholt werden

3.6.2.3 mögliche Fehlerpunkte

- Nicht nach dem Verbleib des Surfers / Besatzung erkundigt
- Segel nicht abgeriggt und gesichert
- Segel, Gabelbaum und Mast nicht gesichert
- Eigensicherung nicht beachtet (rumschlagendes Segel oder Quetschen von Gliedmaßen)
- Beim Schleppen keine Schleppverbindung hergestellt
- Nichtbeachtung des laufenden Verkehrs

3.6.3 Schleppmanöver Längsseits

Da zwischen zwei Booten gearbeitet wird ist im höchsten Maße Vorsichtig zu agieren. Die Antriebsmaschine darf erst eingekuppelt werden, wenn Finger und Hände der Besatzung zwischen den Booten entfernt sind. Missachtung der Sicherheit führt zum Durchfallen des Manövers.

3.6.3.1 Durchführungsort

Das Manöver wird im strömenden Gewässer unter Beachtung des laufenden Verkehrs gefahren.

3.6.3.2 Manöverablauf

- Es wird Kontakt in Rufreichweite mit dem Schleppboot aufgenommen und nach dem Anliegen gefragt
- Der Rudergänger erkundigt sich nach dem Gesundheitszustand und der Vollständigkeit der Besatzung des Havaristen. Wird dieses als „OK“ beantwortet, wird mit der technischen Hilfeleistung fortgefahren.
- Der Rudergänger teilt dem Havaristen mit, dass der Havarist Längsseits geschleppt werden soll. Das Kommando über das havarierte Boot geht an das Hilfeleistende Boot über.
- An beiden Booten werden Bootsfender ausgebracht
- Unter Beachtung des laufenden Verkehrs werden Vor- und Achterleine zwischen beiden Booten gesetzt und, sofern notwendig, langsam aus dem Fahrwasser gefahren. Eine entsprechende Meldung muss an den Rudergänger gegeben werden, dass die Leinenverbindung hergestellt worden ist.
- Vor- und Achterspring werden zwischen den Booten gesetzt. Eine entsprechende Meldung muss an den Rudergänger gegeben werden, dass die Leinenverbindung hergestellt worden ist.
- Das schleppende Boot nimmt vorsichtig Fahrt auf, der Rudergänger des schleppenden Bootes muss die Besatzungen anweisen, ggfs. Vor-, Achter- oder Springleinen nachzusetzen
- Das Manöver wird vom Rudergänger als beendet gemeldet, wenn die Leinenverbindungen gesetzt und steif geholt worden sind

3.6.3.3 mögliche Fehlerpunkte

- Keine Ansprache an die vermeintlich abzuschleppende Besatzung des havarierten Bootes
- Keine oder nicht genügend oder ungeeignete Fender ausgebracht
- Nicht beachten von Gefahrenbereichen. Ufer, Fahrwasser oder Wehren
- Das geschleppte Boot darf nicht auf Grund laufen. Über ein Wehr rutschen
- Das Manöver wurde nicht außerhalb des Fahrwassers durchgeführt
- Das havarierte Boot wurde nicht aus ggf. einem Gefahrenbereich geschleppt
- Fehlende Leinen Verbindung (keine Vor- oder Achterleine keine Vor- oder Achterspring gesetzt)
- Anfahren des Schleppbootes, ohne die Besatzung darauf hinzuweisen
- Nichtbeachtung des laufenden Verkehrs

3.6.4 Schleppen in Kiellinie

Da zwischen zwei Booten gearbeitet wird ist im höchsten Maße Vorsichtig zu agieren. Die Antriebsmaschine darf erst eingekuppelt werden, wenn Finger und Hände der Besatzung zwischen den Boots entfernt sind. Missachtung der Sicherheit führt zum Durchfallen des Manövers.

3.6.4.1 Durchführungsort

Das Manöver wird im strömenden Gewässer unter Beachtung des laufenden Verkehrs gefahren.

3.6.4.2 Manöverablauf

- Es wird Kontakt in Rufreichweite mit dem Schleppboot aufgenommen und nach dem Anliegen gefragt
- Der Rudergänger erkundigt sich nach dem Gesundheitszustand und der Vollständigkeit der Besatzung des Havaristen. Wird dieses als „OK“ beantwortet, wird mit der technischen Hilfeleistung fortgefahren.

3.6.4.3 mögliche Fehlerpunkte

- Keine Ansprache an die vermeintlich abzuschleppende Besatzung des havarierten Bootes
- Keine oder nicht genügend oder ungeeignete Fender ausgebracht
- Nicht beachten von Gefahrenbereichen. Ufer, Fahrwasser oder Wehren
- Das zu schleppende Boot darf nicht auf Grund laufen.
- Über ein Wehr rutschen
- Das Manöver wurde nicht außerhalb des Fahrwassers durchgeführt
- Das havarierte Boot wurde nicht aus ggf. einem Gefahrenbereich geschleppt
- Fehlende Leinen Verbindung (keine Vor- oder Achterleine keine Vor- oder Achterspring gesetzt)
- Anfahren des Schleppbootes, ohne die Besatzung darauf hinzuweisen
- Nichtbeachtung des laufenden Verkehrs

4 Motorenkunde

4.1 Grundsätzliches zum Ablauf des Prüfungsgesprächs

Die Prüfung findet unter Zuhilfenahme eines Außenbordmotors als Anschauungsobjekt statt. Es wird kein Schnittmodell verwendet. Es ist nicht relevant, ob es sich um einen Zweitakt- oder Viertaktmotor handelt, ob der Motor an einem Boot befestigt ist und wenn ja, wie die Befestigung erfolgt ist. Ebenso spielt die Leistung oder die Art der Trimmvorrichtung keine Rolle.

Diese ist in der aktuellen Ausgabe der Ausbildungsvorschrift 511/512 nachzulesen.

Die Dauer der Prüfung ist auf 30 min je Teilnehmer beschränkt. Bewertet wird die Leistung, die nach dieser Zeit erbracht wurde.

Der Prüfling soll nachweisen, dass er die grundsätzliche Funktion und Bedienung eines Außenbordmotors verstanden hat. Er soll in der Lage sein, kleinere Reparaturarbeiten und Kontrollen zur Gewährleistung des sicheren Betriebs durchzuführen. Fehlfunktionen des Motors sollen vom Anwarter erkannt und deren Ursache beurteilt werden. Einfache Fehlerbilder sollen nach Möglichkeit und der eigenen Lage angemessen behoben werden können.

Im Prüfungsgespräch werden entsprechende Fragen zum sicheren Betrieb der jeweiligen Maschine, sowie aus dem technischen Umfeld und dem umweltgerechten Betrieb gestellt. Die Bewertung des Prüfungsgesprächs erfolgt nach einem festgelegtem Wertungsschema. Schwerpunktfragen liegen hier in den Aspekten des Betriebes und der Fehlersuche.

4.2 Themengebiete

Der Fragekatalog setzt sich aus folgenden Gebieten zusammen:

- Technische Grundlagen, Montage und umweltbewusstem Betrieb von Booten im Allgemeinen
- Befestigung und Sicherung von Außenbordmotoren
- Kenntnisse über den Kraftverlauf
- Kenntnisse über den Kühlverlauf von Bootsmotoren
- Kenntnisse über den Wechsel von Propellern, sowie über die Schutzvorrichtungen für Propeller-, Antriebswelle und Getriebe.
- Kenntnisse über die Kaltstarteinrichtung eines Außenbordmotors
- Kontrolle des Motors vor Fahrtantritt und der Einsatzbereitschaft inkl. aller möglichen Flüssigkeiten
- Allgemeine Fehlersuche, bspw. Motor startet nicht, Motor stirbt im Betrieb ab oder verliert Vortrieb