

**Erwartungshorizont
DLRG-Bootsführerschein
Praxisprüfung - LV Bayern**



Erwartungshorizont LV Bayern e.V.

Praxis

DLRG-Bootsführerschein

Impressum

Herausgeber

DLRG Landesverband Bayern e.V.

Woffenbacher Straße 34

92318 Neumarkt/OPf.

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

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

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

Eine Veröffentlichung – insbesondere im Internet – erfordert eine schriftliche Erlaubnis. Anfragen bitte per E-Mail an den Fachbereich Boot unter **boot@bayern.dlrg.de**

Literatur/Quellen

- Ausbildungsvorschrift AV 511/AV 512 der DLRG, 2. Auflage Mai 2023
- Prüfungsordnung Bootswesen der DLRG, 13. Auflage 2025

Vorwort

Die Prüfung für den Bootsführerschein besteht aus insgesamt sechs Teilen (zwei theoretische und vier praktische Teile). Um einheitliche Ausbildungs- und Prüfungsmaßstäbe der Praxisteile zu garantieren, wurde dieser Erwartungshorizont erstellt, welcher für Prüfungen im DLRG-Landesverband Bayern e.V. Anwendung findet.

In diesem Erwartungshorizont wird auf folgende Praxisteile eingegangen:

- Fahrpraxis
- Knotenkunde
- Umgang mit Persönlicher Schutzausrüstung gegen Ertrinken (PSAgE)
- Motorenkunde

Die beschriebenen möglichen Fehler stellen keinen Anspruch auf Vollständigkeit dar und dienen lediglich der Veranschaulichung, auf welche Gegebenheiten während der einzelnen Manöver bei der Prüfung besonders geachtet wird.

Das Thema Sicherheit (für Besatzung und Material) steht stets im Mittelpunkt der Prüfung.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Inhaltsverzeichnis

Impressum	3
Literatur/Quellen	3
Vorwort	4
Inhaltsverzeichnis	5
1 Grundsätzliches.....	7
2 Bewertung	8
3 Fahrpraxis	9
3.1 An- und Ablegen	9
3.1.1 Manöverablauf	9
3.1.1.1 Anlegen	9
3.1.1.2 Ablegen	9
3.1.2 Mögliche Fehler.....	10
3.2 Einfahrt in und Ausfahrt aus einem begrenzten Raum	11
3.2.1 Manöverablauf	11
3.2.2 Mögliche Fehler.....	11
3.3 Wenden auf engem Raum	12
3.3.1 Manöverablauf am Beispiel eines Bootes mit Außenbordmotor	12
3.3.2 Mögliche Fehler.....	12
3.4 Schleppen (in Kiellinie und längsseits).....	13
3.4.1 Manöverablauf	13
3.4.1.1 Schleppen achteraus.....	13
3.4.1.2 Schleppen längsseits	14
3.4.2 Mögliche Fehler.....	14
3.5 Manöver „Mensch über Bord“	15
3.5.1 Manöverablauf	15
3.5.2 Mögliche Fehler.....	16
3.6 Ankern.....	17
3.6.1 Manöverablauf	17
3.6.1.1 Anker ausbringen	17
3.6.1.1 Anker einholen	17
3.6.2 Mögliche Fehler.....	18
3.7 Technische Hilfeleistung (Einsatzübung).....	19
3.7.1 Manöverablauf	19

3.7.2	Mögliche Fehler.....	19
3.8	Fahren nach Kompass.....	20
3.8.1	Manöverablauf	20
3.8.2	Mögliche Fehler.....	20
3.9	Durchführen einer Kreuzpeilung mit mindestens zwei Landmarken	21
3.9.1	Manöverablauf	21
3.9.2	Mögliche Fehler.....	21
3.10	Sicherheit an Bord.....	22
3.10.1	Mögliche Fehler.....	22
3.11	Zusätzliche Arbeitsbereiche.....	23
3.11.1	Seemannschaft.....	23
3.11.2	Führen der Bootsbesatzung und klare Anweisung mittels Kommandosprache	23
3.11.3	Belegen von Pollern und Klampen, Aufschießen einer Leine in der Fahrpraxis.....	23
4	Knotenkunde	24
4.1	Knoten	24
4.2	Belegen	24
5	Umgang mit Persönlicher Schutzausrüstung gegen Ertrinken (PSAgE) / Rettungswesten	25
6	Motorenkunde.....	26
6.1	Technische Grundlagen	26
6.2	Propeller.....	26
6.3	Motorbefestigung/-sicherung	26
6.4	Betriebsstoffe / Betankung.....	26

1 Grundsätzliches

Gemäß der DLRG-Prüfungsordnung „Bootswesen“ werden die folgenden praktischen.

Fähigkeiten für den DLRG-Bootsführerschein geprüft.

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

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

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

Bei allen Manövern sind alle Körperteile, vor allem die Hände, stets innerhalb des Bootes zu halten. Ausnahme sind Manöver, bei denen Tätigkeiten außenbords durchgeführt werden müssen (z.B. Aufnahme des Dummys bei „Mensch über Bord“, Schleppleine befestigen beim Schleppmanöver etc.)

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

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

Freies Stehen im Boot ist auf ein Minimum zu begrenzen. Gefahren durch möglichen Wellenschlag oder abrupter Kurskorrektur sind stets zu beachten. Die Sicherheit der Besatzung ist hier immer in den Mittelpunkt zu stellen.

2 Bewertung

Die Bewertung erfolgt (außer bei der Sicherheit) für jedes Manöver separat. Die Zeitvorgaben sowie die erwarteten Sicherheitsvorgaben sind stets einzuhalten.

Manöver, welche aufgrund von Sicherheitsbedenken vom Prüfling rechtzeitig abgebrochen werden müssen, können ein weiteres Mal durchgeführt werden.

Zum Bestehen der praktischen Prüfung sind alle Manöver sowie der Punkt Sicherheit erfolgreich zu absolvieren. Wird ein Manöver als nicht bestanden gewertet, ist die komplette praktische Prüfung als nicht bestanden zu werten.

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

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

3 Fahrpraxis

3.1 An- und Ablegen

Das Manöver wird möglichst an Schiffsanlegern oder ähnlichen geeigneten Orten in der Strömung oder im stillen Gewässer durchgeführt.

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

3.1.1 Manöverablauf

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

3.1.1.1 Anlegen

- langsames Annähern an den Anleger
- ausbringen der notwendigen Fender
- Bootshaken bereithalten
- im spitzen Winkel anfahren
- durch einen kurzen Vorwärtsschub Boot parallel zum Steg bringen
- gegenlenken, mit Rückwärtsgang aufstoppen und zum Steg hinziehen
- festmachen des Bootes mit virtuellen Leinen¹
- das Teilmanöver für beendet erklären

3.1.1.2 Ablegen

- virtuelle Leinen lösen¹
- eindampfen in die Vorspring (je nach Anlegemöglichkeit gedachte oder gelegte Vorspring)
- umsehen
- achtern ablegen
- einholen der Fender
- Boot aufklaren
- das Manöver für beendet erklären

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

3.1.2 Mögliche Fehler

- Fender nicht / nicht ausreichend / an falscher Stelle ausgebracht
- Körperteile zum Abhalten oder Abstoßen eingesetzt
- fehlerhaftes Festmachen oder Lösen der Leinen
- nicht per Eindampfen in die Vorspring ablegen
- unsicheres Liegen am Anleger
- fehlerhaftes An- oder Ablegen
- unpassende Geschwindigkeit
- unsichere Fahrweise
- zu heftige Lenkbewegungen
- heftige Gasstöße und übertriebenes Aufstoppen
- Bootsgasten stehen im Boot
- keine oder unzureichende Kommunikation mit der Besatzung
- beim Achternfahren nicht umsehen

3.2 Einfahrt in und Ausfahrt aus einem begrenzten Raum

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

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

Es bleibt dem Prüfling freigestellt, Bootsfender auszubringen.

3.2.1 Manöverablauf

- langsam vorwärts in den begrenzten Raum einfahren
- aufstoppen, Radeffekt beachten
- achtern aus dem begrenzten Raum ausfahren
- langsam rückwärts in den begrenzten Raum einfahren
- aufstoppen, Radeffekt beachten
- vorwärts aus dem begrenzten Raum ausfahren
- das Manöver für beendet erklären

3.2.2 Mögliche Fehler

- Fender nicht oder nicht ausreichend oder an der falschen Stelle ausgebracht
- Boot berührt seitliche Umgrenzung bzw. andere Boote
- Einsatz eines Bootshakens zur Vermeidung der Kollision eingesetzt
- unpassende Geschwindigkeit
- unsichere Fahrweise
- Einfluss von Wind/Strömung nicht beherrscht
- Umfeld/ Verkehr nicht beachten
- keine oder unzureichende Kommunikation mit der Besatzung

3.3 Wenden auf engem Raum

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

3.3.1 Manöverablauf am Beispiel eines Bootes mit Außenbordmotor

- Ruderlegen
- Gang einkuppeln (ohne dass das Boot Fahrt aufnimmt)
- auskuppeln, schnelle Ruderlageänderung
- andere Gangrichtung einkuppeln (ohne dass das Boot Fahrt aufnimmt)
- auskuppeln
- Die Schritte 1. bis 5. wiederholen, bis die gewünschte Kursänderung von 180° erreicht wurde
- aufstoppen des Bootes
- das Manöver für beendet erklären

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

3.3.2 Mögliche Fehler

- Raumnutzung mehr als zwei Bootslängen
- Kursänderung um 180° nicht erreicht
- nach dem Wendevorgang nicht gestoppt
- unpassende Geschwindigkeit
- unsichere Fahrweise
- hektisches Umgreifen, Quickstop® verwickelt sich im Lenkrad
- zu abruptes Gas geben
- Umfeld/ Verkehr nicht beachten
- keine oder unzureichende Kommunikation mit der Besatzung

3.4 Schleppen (in Kiellinie und längsseits)

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

Im ersten Schritt ist der Havarist aus dem Gefahrenbereich zu entfernen. Hierzu sind nur die unbedingt notwendigen Verbindungen herzustellen. Dies muss in maximal fünf Minuten erfolgen.

Im zweiten Schritt ist eine sichere Schleppverbindung innerhalb von maximal fünf weiteren Minuten herzustellen und das Schleppen über Grund hat innerhalb dieser Zeit zu beginnen. Im Anschluss ist eine Kursänderung von 180° zu fahren.

Der Motor des Havaristen ist entweder aus dem Wasser zu nehmen - oder das Ruder ist mit entsprechendem Personal zu besetzen, damit die Lenkbewegung des Schleppbootes unterstützt werden kann.

Das Manöver „Schleppen längsseits“ ist zu präferieren, da nur so ein Anlegen an einem Steg möglich ist und während der Prüfung keine weiten Strecken zurückzulegen sind.

In diesem Manöver werden sowohl der Prüfling am Steuer sowie die Prüflinge, welche als Bootsgasten eingesetzt sind, jeweils einzeln bewertet!

3.4.1 Manöverablauf

3.4.1.1 Schleppen achteraus

- Ansprache des Havaristen
- längsseits gehen am Havaristen und ggf. Sicherung des Havaristen
- entfernen des Havaristen aus dem Gefahrenbereich
- Hoheit über den Havaristen einnehmen (z.B. Schlüssel übernehmen)
- herstellen einer für das Achterausschleppen geeigneten Schleppverbindung zum Havaristen
- herstellen einer Schleppverbindung vom Bug des Havaristen
- Kappmesser bereithalten
- schleppen über Grund inkl. einer Kursänderung um 180°
- anlegen -> ggf. in Längsseits umhängen
- aufstoppen und das Manöver für beendet erklären

3.4.1.2 Schleppen längsseits

- Ansprache des Havaristen
- längsseits gehen am Havaristen, Sicherung des Havaristen
- entfernen des Havaristen aus dem Gefahrenbereich
- Hoheit über den Havaristen einnehmen (z.B. Schlüssel übernehmen)
- herstellen der Schleppverbindung durch geeignetes Ausbringen von Vorspring, Vorleine, Achterleine und Achterspring in einer der Situation entsprechenden sinnvollen Reihenfolge
- Kappmesser bereithalten
- auf ausreichende Manövrierbarkeit des Schleppers achten, das Heck des schleppenden Bootes ragt hinter dem Havaristen heraus
- schleppen über Grund inkl. einer Kursänderung um 180°
- anlegen
- aufstoppen und das Manöver für beendet erklären

3.4.2 Mögliche Fehler

- Besatzung des Havaristen nicht nach erforderlicher Hilfe und Vollzähligkeit gefragt
- Fender nicht oder nicht ausreichend ausgebracht
- Körperteile zum Abhalten oder Halten des Bootes eingesetzt
- ungeeigneten Anschlagpunkt gewählt
- ungeeignete Schleppleine gewählt
- Leinenlänge beim Achterausschleppen falsch gewählt
- fehlerhafte Belegung
- fehlerhafte Leinenverbindung, stark durchhängende Leine beim Schleppen
- fehlende Manövrierbarkeit beim Schleppen längsseits
- mehr als zwei Anfahrten zum Havaristen
- fehlerhafte 180°-Wende beim Achterausschleppen
- Zeitüberschreitung der 5 Min. bis Schleppbeginn
- unpassende Geschwindigkeit
- unsichere Fahrweise
- keine oder unzureichende Kommunikation mit der Besatzung
- Umfeld/Verkehr nicht beachten
- Schleppverbindung unter Last nicht trennbar (Leinen auf Slip oder Kappmesser)
- keine Hoheit über das Boot übernommen

3.5 Manöver „Mensch über Bord“

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

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

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

Die Aufnahme erfolgt über Backbord oder Steuerbord. Eine Aufnahme über Bugklappe ist nicht vorgesehen.

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

3.5.1 Manöverablauf

- Kommando „Mensch über Bord an Backbord / Steuerbord“
- auskuppeln und sofortiges Lenken zu der Seite, an der die Person über Bord gegangen ist
- Rettungsmittel bereithalten, Rettungsmittel hinterherwerfen, Mensch im Auge behalten
(Während der Prüfung wird kein Rettungsmittel geworfen, der Prüfer gibt lediglich ein Rückkommando.)
- nach der Sicherstellung, dass die Person frei vom Antrieb schwimmt, nimmt das Boot wieder zügig Fahrt auf
- Anfahrt der über Bord gefallenen Person gegen Wind oder Strömung
- rechtzeitig auskuppeln
- Person an Bord nehmen
- das Manöver für beendet erklären

3.5.2 Mögliche Fehler

- Person nicht wieder an Bord aufgenommen
- Fahrt aufgenommen, ohne zu prüfen, ob die Person frei vom Antrieb schwimmt
- unpassende Geschwindigkeit
- unsichere Fahrweise
- unzureichende Kommunikation mit der Besatzung
- Umfeld/ Verkehr nicht beachten
- Person mit Bootshaken an Bord genommen
- beim Ruf „Mensch über Bord“ wird nicht sofort auf neutral gestellt
- beim Ruf „Mensch über Bord“ wird nicht sofort zur richtigen Seite gelenkt
- nicht ausgekuppelt, sofern sich die Person in unmittelbarer Nähe des Bootes befindet
- aufstoppen unter Zuhilfenahme des Rückwärtsgangs
- überfahren der Person

3.6 Ankern

Das Manöver wird außerhalb der Fahrrinne im Strom durchgeführt. Der Prüfer gibt den Ankerplatz grob vor. Der genaue Ankerplatz ist vom Prüfling zu wählen.

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

Im Falle eines fehlenden geeigneten Ankerplatzes besteht die Möglichkeit, das Manöver nur theoretisch durchzusprechen. Die praktische Durchführung ist dem jedoch vorzuziehen.

3.6.1 Manöverablauf

3.6.1.1 Anker ausbringen

- klarmachen des Ankergeschirrs
- festmachen der Ankerleine am Bug
- Wassertiefe bestimmen
- ausbringen des Ankers, ohne dass der Anker oder die Kette über die Bordwand schleifen
- prüfen, ob der Anker hält
- das Manöver für beendet erklären

3.6.1.1 Anker einholen

- einholen der Ankerleine, während das Boot langsam zum Anker fährt
- auskuppeln, sobald der Anker nicht mehr am Grund aufliegt
- Anker aufholen unter besonderer Berücksichtigung des Anbordnehmens
- bei einem schweren Anker können auch mehrere Bootsgasten eingesetzt werden.
- aufklaren des Ankergeschirrs und des Decks
- das Manöver für beendet erklären

3.6.2 Mögliche Fehler

- Ankergeschirr nicht klargemacht
- Ankerleine am Bug oder am Anker nicht festgemacht
- gefährlicher Umgang mit dem Anker oder dem Ankergeschirr
- stehen in der Ankerleine
- Tiefe nicht geprüft
- unzureichende Leinenlänge
- Fahrt über Grund beim Ausbringen des Ankers
- Ankerleine im Antrieb
- fehlerhafte Feststellung, ob der Anker hält
- Schwojkreis nicht beachtet
- bei „Anker aufholen“ nicht ausgekuppelt
- Ankergeschirr oder Deck nicht aufgeklart
- unpassende Geschwindigkeit
- unsichere Fahrweise
- keine oder unzureichende Kommunikation mit der Besatzung
- Umfeld/Verkehr nicht beachten

3.7 Technische Hilfeleistung (Einsatzübung)

Simuliert wird die parallele Anfahrt an ein fahrendes Boot. Das Manöver erfolgt idealerweise in geringer Gleitfahrt. Eine Durchführung bei Verdrängerfahrt ist ebenfalls möglich.

Das anzufahrende Boot befindet sich auf gleichbleibendem Kurs in Vorfahrt. Das zweite Boot nähert sich dem fahrenden Boot auf einen Abstand von ca. 0,5 m und hält diese Position bei gleichbleibendem Abstand und ohne Versatz mindestens 10 Sekunden. Das Manöver ist beendet, wenn sich das anfahren Boot wieder entfernt hat.

Eine Berührung der Boote ist nicht vorgesehen. Eine Übergabe von Material oder Besatzung während der Fahrt ist nicht zulässig.

3.7.1 Manöverablauf

- dem Prüfling wird ein zweites Boot vorgegeben
- parallele Anfahrt mit größerer Entfernung
- zum anzufahrenden Boot gieren
- Position mind. 10 Sekunden halten
- vom anzufahrenden Boot per gieren entfernen
- das Manöver für beendet erklären

3.7.2 Mögliche Fehler

- Anfahrt über Heckwelle
- unpassende Geschwindigkeit
- Abstand wird nicht gehalten
- Geschwindigkeit wird nicht gehalten
- beim Auflösen über Heckwelle treiben lassen
- Boote berühren sich
- Umfeld/Verkehr nicht beachten

3.8 Fahren nach Kompass

Die Prüfung erfolgt auf einem Boot mit eingebautem Steuerkompass. Hilfsweise kann ein geeigneter Schiffskompass provisorisch befestigt werden.

Die Himmelsrichtungen müssen in Gradzahlen angegeben werden.

3.8.1 Manöverablauf

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

Beispiel:

Prüfer: Welcher Kurs liegt an?

Prüfling: Kurs 110 Grad liegt an.

Prüfer: Neuer Kurs 200 Grad

Prüfling: Neuer Kurs 200 Grad

Der Prüfling ändert Kurs um 90 Grad nach Steuerbord.

Prüfling: Kurs 200 Grad liegt an.

Prüfer: Neuer Kurs 190 Grad

Der Prüfling ändert Kurs um 10 Grad nach Backbord.

Prüfling: Kurs 190 Grad liegt an.

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

- Manöver für beendet erklären

3.8.2 Mögliche Fehler

- neuer Kurs liegt nicht korrekt an
- unpassende Geschwindigkeit
- unsichere Fahrweise
- Umfeld/ Verkehr nicht beachten

3.9 Durchführen einer Kreuzpeilung mit mindestens zwei Landmarken

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

3.9.1 Manöverablauf

- Boot Null über Grund stellen
- Auswahl der Peilobjekte bzw. Landmarken durch den Prüfling
- Bestimmung der Peilobjekte mit dem Peilkompass

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

- Manöver für beendet erklären

3.9.2 Mögliche Fehler

- falsche Nennung der Gradzahl der gepeilten Objekte
- Peilobjekte zu nah beieinander (schleifender Winkel)
- Umfeld/Verkehr nicht beachten
- falsche Kompasshaltung
- nicht von elektronischen Komponenten entfernt stehen (z.B. Funkgerät, Handy, Smartwatch...)
- Peilung bei Fahrt über Grund
- Bootsführer übernimmt Peilung selbst

¹ Als geeignete Landmarken sind alle Landmarken anzusehen, die auf Seekarten üblicherweise verzeichnet werden. Dazu gehören insbesondere Kirchen, Leuchttürme, besondere Bauwerke etc.

3.10 Sicherheit an Bord

Während der gesamten Prüfung wird ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheit gelegt. Dies gilt sowohl wenn der Prüfling als Rudergänger eingesetzt ist, als auch während der Prüfling als Bootsgast eingesetzt ist.

Die nachfolgende Liste der Fehler soll nur ein grundsätzliches Verständnis geben und ist nicht als Sicherheitscheckliste zu verstehen.

3.10.1 Mögliche Fehler

- sicherheitskritisches Verhalten der Besatzung nicht ansprechen
- während der Fahrt unnötig stehen
- Bootsgasten mit Bootshaken gefährden
- Leinen/Material nicht auflären
- Umfeld/Verkehr nicht beachten
- Hände aus dem Boot strecken
- waghalsige Manöver

3.11 Zusätzliche Arbeitsbereiche

Während der Prüfung sind zusätzlich folgende Arbeitsbereiche zu beherrschen. Dies wird nicht in separaten Manövern abgeprüft, der Prüfer achtet jedoch während der ganzen Prüfung auf diese Arbeitsbereiche. Das Ergebnis dieser Beobachtung fließt in die Bewertung der einzelnen Manöver ein.

3.11.1 Seemannschaft

Gutes Benehmen sollte eine Selbstverständlichkeit sein. Im Rahmen der Prüfung wird auf die Seemännischen Gepflogenheiten geachtet. Dies betrifft zum Beispiel:

- Bewusstsein über Fokus der Öffentlichkeit
- Hilfsbereitschaft
- fremde Boote nur nach Rückfrage, mit sauberem Schuhwerk betreten
- nicht benötigte Materialien stets aufgeklart
- DLRG-konforme Kleidung
- rauchen ist nur in den Pausen an Land gestattet
- usw.

3.11.2 Führen der Bootsbesatzung und klare Anweisung mittels Kommandosprache

Kommandosprache dient der sinnvollen, klaren und verständlichen Kommunikation mit der Bootsbesatzung. Es ist hierbei wichtig, dass die Verständlichkeit für die Bootsbesatzung im Vordergrund steht.

Während der gesamten Prüfung wird darauf geachtet, dass die Besatzung klar mittels Kommandosprache miteinander kommuniziert.

Begrifflichkeiten bzw. Kommandos können regional teils unterschiedlich ausfallen. Die Botschaft steht klar im Mittelpunkt, nicht der genaue Wortlaut.

Der Bootsführer nennt das durchzuführende Manöver und lässt sich dieses durch Wiederholung der Kommandos von der Bootsbesatzung bestätigen

3.11.3 Belegen von Pollern und Klampen, Aufschießen einer Leine in der Fahrpraxis

Knoten sowie das Belegen von Pollern und Klampen werden in einem separaten Prüfungsteil an Land geprüft. Jedoch ist die Anwendung während der Fahrpraxis ebenso wichtig.

4 Knotenkunde

4.1 Knoten

Folgende Knoten sind in einer praktischen Prüfung zu stecken. Der Name sowie der vorgesehene Einsatzzweck sind zu nennen. Der Knoten ist zügig zu stecken, legen oder werfen.

- Achtknoten
- 1 ½ Rundtörn mit 2 halben Schlägen
- Webeleinstek
- Kreuzknoten
- Schotstek
- Palstek

4.2 Belegen

Das folgende Belegen ist korrekt auszuführen.

- aufschließen einer Leine
- belegen an einer Klampe
- belegen an einem Poller
- belegen an einem Kreuz- oder Doppelkreuzpoller

5 Umgang mit Persönlicher Schutzausrüstung gegen Ertrinken (PSAgE) / Rettungswesten

Während der Prüfung werden in der Regel folgende Typen von Rettungswesten/Auftriebshilfen besprochen:

- Feststoffweste
- Automatikweste
- Halbautomatikweste
- Prallschutzweste

Folgende Dinge werden von den Prüflingen erwartet:

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

Im Gesamteindruck sind ausreichende Kenntnisse dieses Themenbereichs nachzuweisen.

6 Motorenkunde

Folgende Themenschwerpunkte werden während des Prüfungsteils Motorenkunde abgefragt:

6.1 Technische Grundlagen

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

6.2 Propeller

- Durchführung Propellerwechsel

6.3 Motorbefestigung/-sicherung

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

6.4 Betriebsstoffe / Betankung

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

Wenn beim eingesetzten Prüfungsmotor einzelne Baugruppen nicht zutreffen oder schwer zugänglich bzw. unzugänglich sind, kann eine theoretische Erläuterung anstelle der praktischen Demonstration erfolgen. Im Gesamteindruck sind ausreichende Kenntnisse dieses Themenbereiches nachzuweisen.