

Erwartungshorizont Bootspraxis

Erarbeitet von: Detlef Freihube, René Herrmann, Christian Kaiser, Martin Hoffmann, Jens Förster und Christian Bissinger im Rahmen des FS A/P Boot 2017.
Dankbar basierend auf dem Erwartungshorizont des LV Nordrhein, Peter A. Fischer.

Vorwort

Mit dem Ziel die Qualität in der Breite der Ausbildungslandschaft zu sichern verfassten die Teilnehmer des FS A/P Boot 2017 diese Handreichung, wofür Ihnen ausdrücklicher Dank gebührt. Die Grundlage bildete der Erwartungshorizont des LV Nordrhein. Ungleich diesem möchten wir jedoch auf die Verteilung von Fehlerpunkten verzichten, um das Bestehen oder Durchfallen nicht zum mathematischen Kalkül zu machen. Vielmehr gilt es hier der Vorausbildung Vorschläge für Standards und Übungen an die Hand zu geben, sodass gut ausgebildete Bootsführeranwärter reibungslos zu Bootsführern geprüft werden können.

Jedes Blatt ist so aufgebaut, dass die Relevanz des Manövers aufgezeigt wird, gefolgt von einer exemplarischen Durchführung. Darüber hinaus werden typische Fehlerquellen und Gefahren aufgezeigt, die es zu vermeiden gilt. Dies soll Verständnis dafür schaffen, was im Hinterkopf des Bootsführers neben der reinen Fahrtätigkeit, permanent überprüft werden sollte, um Mannschaft und Material zu schützen.

Die Manöver werden bereits bei den jeweils benannten, sehr niederschweligen Ansprüchen bestanden. Um sich bei guter Vorausbildung jedoch weiter vorzubereiten oder nach der Prüfung im Training zu bleiben, gibt es für jedes Manöver Vorschläge zu Varianten zur Übung und Steigerung.

Das Papier als solches ist als lebendig und in steter Überarbeitung zur Verbesserung zu verstehen. Es ist daher unabdingbar immer mit der neusten Version zu arbeiten.

Letzte Änderung: Feb 2019

Inhaltsverzeichnis

Grundlagen.....	1
Ab- und Anlegen.....	2
Wenden auf engstem Raum.....	3
Acht fahren.....	4
Strömung halten.....	5
Schleppen (Kiellinie/Längsseits).....	6
Mensch über Bord.....	8
(Not)Ankern.....	9
Einfahren in die Box.....	10

Grundlagen

Auf dem Boot wird von allen besonnenes Verhalten und sorgsamer Umgang mit Mensch und Material, sowie aktive Mitarbeit zum Abwenden von Unfällen oder Beschädigungen vorausgesetzt.

Bei Booten mit Zündunterbrechereinrichtung ist der „Quickstop“ immer so anzulegen, dass er nicht versehentlich abrutschen kann, er die Zündung unterbricht bevor in die Schraube gefasst werden kann und Lenkmanöver nicht behindert werden.

Bei allen Manövern gilt: Grundsätzlich sind alle Körperteile wie Hände, Arme, Beine oder Füße, wie auch der Kopf beim Bücken nach Gegenständen auf der Wasseroberfläche nicht zwischen Boote / Steiger oder ähnliches zu bringen und bei Fahrt im Boot zu behalten.

Der Ausbilder benennt das durchzuführende Manöver und legt den Manöverbeginn fest.

Der Rudergänger hat das Manöver mit dem Kommando „Manöver beendet“ zu beenden.

In Prüfungsmanövern werden alle Prüflinge in ihrer Leistung bewertet, bis die Fahrt durch den Prüfer als beendet erklärt wurde. Jeder Prüfling hat sich dazu auf Anweisung des angehenden Bootsführers sinnvoll einzubringen. Niemand an Bord soll sich von der Mitarbeit ausnehmen, sondern ordentliches, hilfsbereites Verhalten an den Tag legen ohne dabei jedoch voraussetzenden Gehorsam zu leben und dem angehenden Bootsführer die Möglichkeit der Kommandogabe zu nehmen.

Boote sind angemessen zu betreten. Es ist nicht auf-/einzuspringen oder unkontrolliert heftig auf ungeeignete Flächen einzutreten (Thematik: ausgleiten oder Stiefel auf Baxkistendeckel).

Sperren im Gashebel, die das Durchschalten verhindern sollen, sind nur zu betätigen, nachdem ausgekuppelt wurde. Gerade beim Aufstoppen ist ein Durchschalten zu vermeiden.

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

Gefährdung von Boot oder Besatzung

- Fahren ohne angelegten Zündunterbrecher („Quickstop“)
- Verstoß gegen Gesetze, Ausweichregeln, Anweisungen oder Anordnungen
- Vermeidbare Beschädigung des Bootes herbeigeführt
- Ausweichpflicht missachtet (z.B. Schallsignal des Kurshalters)
- sonstiger sicherheitsrelevanter Grund

Manöver Mensch über Bord

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

Ab- und Anlegen

Hinweise zur Ausführung / Relevanz

Das Manöver findet im stehenden oder fließenden Gewässer statt. Gerade im fließenden Gewässer ist sinnvolles Gieren dem Anfahren in spitzem Winkel vorzuziehen.

Ablauf

Ablegen

- Der Bootsführer hat Boot/Tank/Motor überprüft und den Quickstop korrekt angelegt
- Um Manövrierunfähigkeit zu vermeiden, wird zuerst am Heck abgeworfen. Es sind klare, getrennte Kommandos „Heckleine los“, „Bugleine los“ zu geben. Die Bootsmannschaft bestätigt das Kommando jeweils bei Durchführung.
- Um zu vermeiden, dass das Heck mit dem Anleger kollidiert, ist der Bug leicht vom Anleger weg zu steuern und so Wasser zwischen Boot und Steiger zu bringen, um vom Steiger weg zu gieren.
- Auf Kommando „Fender einholen“ Fender und Leinen ordentlich verbringen.

Anlegen

- Steiger parallel mit Abstand Anfahren
- Fender ausbringen und Leinen bereit halten lassen.
- Bug in Richtung Steiger ausrichten und dadurch zum Steiger gieren.
- Mit zunehmender Nähe zum Steiger, Winkel verringern, bis parallel am Steiger gelegen wird.
- Boot befestigen lassen, dabei vorne beginnen.

Fehlerquellen und Gefahren

- Heftige Lenkbewegungen, heftige Gasstöße und Aufstoppen
- Einparken / Ausparken wie mit einem Auto
- am Steiger aufgrund falschen Winkels mit dem Heck entlang schrammen
- Motor falsch getrimmt, Tiefgang und Ruderwirkung abwägen
- Keine oder unzureichende Kommandos des Rudergängers
- pauschale Kommandos wie „Leinen los“/„Festmachen“ statt klarer Ansage was und wo
- Strömung wird nicht genutzt
- Kollision mit dem Anleger
- Fender nicht oder wirkungslos / falsch ausgebracht
- Nicht Körperteile zwischen Boot und Steiger bringen

Varianten zu Übung und Steigerung

- Unterschiede mit und ohne Strömung trainieren
- Gieren an Boje heran und weg trainieren
- Unter Nutzung einer durchgefierten Leine beiziehen
- Boot zwischen zwei Booten anlegen
- Boot mit der – statt gegen die – Strömung anlegen
- Boot (z.B. Hochwasserboot) über Bug anlegen
- Ein geschlepptes Boot durch gieren an den Steiger bringen und beide anlegen

Wenden auf engstem Raum

Hinweise zur Ausführung / Relevanz

Manövrieren bei beengten Verhältnissen im stehenden oder fließenden Gewässer. Beginn mit Bug zum Ufer, bzw. Schraube weg von der größeren Gefahrenquelle. Strömung und Wind für möglichst kleine Drehung nutzen. Das Manöver sollte bewusst in fließendem Gewässer viermal – also mit und gegen die Strömung, jeweils über Back- und Steuerbord begonnen – durchgeführt werden.

Ablauf

Die folgenden Schritte von Lenkbewegung und Kuppeln sind gut miteinander zu verzahnen, sodass eine flüssige, kontrollierte Drehung entsteht:

- Ruder legen und vorwärts einkuppeln.
- Nachdem das Boot zu drehen beginnt, Auskuppeln und schnelle Ruderlageänderung.
- Wenn etwa die Hälfte der gesamten Drehung erreicht ist, rückwärts einkuppeln.
- Während das Boot die Drehrichtung beibehält, auskuppeln und schnelle Ruderlageänderung.
- Andere Gangrichtung einkuppeln. Weiter bis die gewünschte Kursänderung erreicht ist.

Fehlerquellen und Gefahren

- hektisches Umgreifen, Quickstop verwickelt sich im Lenkrad.
- Abruptes, schnelles Gas geben/bremsen
- Durchschalten
- keine Verzahnung von Kuppeln und lenken
- Strömung nicht zu eigenen Gunsten genutzt
- Verkehr nicht beachtet
- zu hohe Raumnutzung
- Kursänderung um 180 Grad nicht erreicht
- Unangepasste Geschwindigkeit
- Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- generell unsichere Fahrweise
- in untiefem Bereich Motor nicht richtig getrimmt oder in Gefahr gebracht

Varianten zu Übung und Steigerung

- Mit aufgetrimmten Motor wegen Flachwassers, dadurch weniger Ruderwirkung
- Als Päckchen mit geschlepptem Boot
- In / auf engem Gewässer z.B. Aue, Yachthafen, kleiner Fluss
- Gegen und mit der Strömung
- Quer zur Strömung beginnen
- In Kehrwasser
- Bei Wellengang

Acht fahren

Hinweise zur Ausführung / Relevanz

Das Fahren einer Acht zeigt die Sicherheit im Umgang mit dem Boot. Sie dient dazu, sich mit einem Boot vertraut zu machen, und ergibt sich automatisch auch bei zügigem Anfahren eines MüB-Manövers.

Ablauf

- Die Acht wird mit angepasster Geschwindigkeit gefahren
- Es erfolgt eine Ansage über die gewählte Richtung (z.B. „Fahre Acht über Sb/Bb“).
- Die Schleifen sollten möglichst eng und gleich groß gefahren werden.
- Beim Queren der eigenen Welle knappen Hinweis wie „Wahrschau, Welle“ für die Besatzung geben.
- Im Wendepunkt wird die eigene Welle in rechtem Winkel überfahren.

Fehlerquellen und Gefahren

- Wendepunkt wird nicht überfahren.
- Eigene Welle wird nicht oder in zu flachem Winkel genommen.
- Kurve wird im Verhältnis zur Geschwindigkeit zu eng genommen.
- Boot nimmt Wasser.
- Bei Kuven oder Möwenspant wird steil in die Welle eingetaucht, Boot reißt herum.
- Nicht mit konstanter Geschwindigkeit gefahren, starkes Beschleunigen/Bremsen.
- Schlecht ausgetrimmtes Boot.
- Schlagender Rumpf.

Varianten zu Übung und Steigerung

- Über Steuerbord und Backbord beginnen.
- Je nach Lenkung (Feedback ja/nein) mit/ gegen Propellerdrehrichtung beginnen, um Steuer durch die Hand gleiten lassen zu können und auch gegen Propeller arbeiten zu müssen.
- Ausrichtung zur Strömung quer/längs ändern
- In der Welle / Kreuzwellen des restlichen Verkehrs fahren, Übersicht behalten.
- Eingebrachte Fender umkreisen

Strömung halten

Hinweise zur Ausführung / Relevanz

Beherrschen des Bootes ohne Nervosität, beachten von Wind und Wellen und intuitives Gegenarbeiten durch Maschinenkraft und Ruderlegen. Bieten einer stabilen Arbeitsplattform für die Bootsmannschaft z.B. bei Hilfeleistungen (vgl. Gruppenprüfung).

Ablauf

- Das Manöver findet im Fließgewässer statt oder bei Wind im stehenden Gewässer.
- Das Boot ist gegen Abtreiben und Verdrehen durch Kuppeln und Ruderlegen ruhig zu halten.
- Damit dies gelingt sind jeweils zwei geeignete Peilmarken in Längs- und Querrichtung in Deckung zu bringen und zu halten.

Fehlerquellen und Gefahren

- Wegdrehen des Bootes
- Nervöse Lenkbewegungen
- Lenkverhalten eines Autos annehmen
- Übertriebenes Schalten und Kuppeln
- Getriebe schleifen lassen / Gang nicht richtig einlegen
- Abtreiben des Bootes
- Landmarken nicht erkannt oder nicht sachdienlich ausgewählt
- Nichtbeachten von Verkehr

Varianten zu Übung und Steigerung

- Am Rand des Stroms / Strominnenseite
- An Boje herangieren, Strömungsverhalten beobachten
- Stromaußenseite oder Einmündung / Abflussrohr
- Kehrwasser und Wind, auch in der Nähe von Mauern
- Holzstück / Fender / Surfbrett ins Wasser, Boot verlässlich daneben halten

Schleppen (Kiellinie/Längsseits)

Hinweise zur Ausführung / Relevanz

Technische Hilfeleistung / Rettung aus Gefahrenlage ist eine häufige Aufgabe, die nur unter koordiniertem Einsatz von Besatzung(en) und Material zufriedenstellend erfolgen kann. Je nach Notsignal und Situation wird das benötigte Material bereits bei der Anfahrt klar gemacht, um einen flüssigen Ablauf zu gewährleisten. Für Notsituationen muss die Schleppverbindung jederzeit lösbar sein.

Hinweis zur Bewertung

Kommt es beim Schleppmanöver zu

- mehr als zwei Anfahrten zum Havaristen
- einer zu verantwortenden Zeitüberschreitung von ca. 5 Minuten bis Schleppbeginn
- Schleppen mit inkorrekt oder gefährlicher Belegungen

so wird das Manöver als nicht bestanden gewertet.

Bootsgasten, die in der Gruppenprüfung die Knoten oder das Belegen der Klampe nicht beherrschen, werden als nicht bestanden gewertet.

Ablauf:

Der Havarist ist nach Bekanntgabe des Manöverbeginns zügig anzufahren und zu sichern. Die Besatzung ist zu fragen, ob und welche Hilfe benötigt wird. Ebenso kann die andere Besatzung durch Kommandos eingebunden werden. Vor allem die Aufforderung zum Mitlenken ist für spätere Manöver förderlich.

Schleppen in Kiellinie:

- Ansprache und Betreuung während Längsseitsgehen am Havaristen
- Kurzfristig ausfendern und Havaristen sichern
- Vorbereiten (Herstellen bzw. Ausbringen) eines Schleppdreiecks am Spiegel bzw. Nutzung bestehender Schlepppoller.
- Herstellen einer Schleppverbindung vom Bug des Havaristen zum Schleppdreieck.
- Geschlepptes Boot in angemessenem Abstand belegen.
- Schleppen über Grund in angemessener Geschwindigkeit, Rumpfgeschwindigkeit beachten
- Kursänderung um 180 Grad und aufstoppen, um kurzes Schleppmanöver zu demonstrieren.
- Schleppaufbau rückbauen und ordentlich verbringen.

Schleppen längsseits:

- Ansprache und Betreuung während Längsseitsgehen am Havaristen
- Langfristig ausfendern und Havaristen sichern
- Herstellen der Schleppverbindung durch Ausbringen von Vorleine, Vorspring, Achterspring und Achterleine in sinnvoller Reihenfolge. Ggf. Notschlepp-Verbindung nach Rücksprache mit dem Ausbilder/Prüfer.
- Auf ausreichende Manövrierbarkeit des Schleppers achten durch gutes Ausfendern und ausreichend Schraubenwasser.
- Schleppen über Grund mit einer Kursänderung um 180 Grad und aufstoppen, um kurzes Schleppmanöver zu demonstrieren.
- Schleppaufbau rückbauen und ordentlich verbringen. Bei Notschleppverbindung abwerfen demonstrieren.

Fehlerquellen und Gefahren

- Besatzung des Havaristen nicht nach erforderlicher Hilfe gefragt.
- Fender nicht oder unzureichend ausgebracht.

- Hände, Arme, Füße oder Beine gefährlich zum Abhalten/Halten eingesetzt..
- Ungeeigneten Anschlagpunkt gewählt.
- Ungeeignete Schleppleine gewählt.
- Leinenlänge beim Achterausschleppen falsch gewählt,
- Fehlerhafter Einsatz von Knoten, Steken oder Belegungen.
- Fehlerhafte Leinenverbindung/ stark durchhängende Leine beim Schleppen.
- Verkrängen der Boote gegeneinander.
- Fehlende Manövrierbarkeit beim Längsseits-Schleppen.
- Mehr als zwei Anfahrten zum Havaristen.
- Zu verantwortende Zeitüberschreitung von ca. 5 Minuten bis Schleppbeginn
- Unangepasste Geschwindigkeit
- Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Unsichere oder gefährlich Fahrweise
- Tauwerk quer durch Boot gespannt, nicht ordentlich verbracht
- Geschlepptes Boot wird nicht beobachtet, Schlagen des Rumpfes, Überschreiten der Rumpfgeschwindigkeit
- Klare Ansagen werden von der Mannschaft nicht umgesetzt
- Boote nehmen zu viel Wasser (z.B. durch zu tiefe Fender, Addition der Bugwelle)
- Material oder Vorgehen zum Trennen der Schleppverbindung sind nicht bereit.
- Hindernis in Schleppleine beim Achteraus-Schleppen
- Schlechte Einbindung des zweiten Bootsführers (Mitlenken für Ruderwirkung)

Varianten zu Übung und Steigerung

- Schleppen unterschiedlicher Objekte: Ruderboot, Drachenboot, Sportboot, Segelboot, Surfbrett, Motorschiff unterschiedlicher Rumpflängen
- Fahren der Prüfungsmanöver als Päckchen
- An und Ablegen/ an den Steiger bringen des geschleppten Bootes
- Schleppen achteraus mit mehreren Booten und Stopperstek in Leine
- Notschleppmanöver
- 2 Boote schleppen ein Boot im Päckchen

Mensch über Bord

Hinweise zur Ausführung / Relevanz

Das Manöver dient zum Anbordnehmen im Wasser befindlicher Personen allgemein; es ist besondere Vorsicht angesagt.

Hinweis zur Bewertung

Bei Einkuppeln bzw. nicht Auskuppeln wenn sich die Person in Bootsnähe befindet wird die komplette Einzelprüfung als nicht bestanden gewertet.

Ausführung

- Nach Hören des Ausrufs „Mensch über Bord, Back-/Steuerbord“ wiederholt der Rudergänger diesen
- Auskuppeln
- unter Ansage der Richtung Maschine so drehen, dass sich das Heck von der Person wegdreht
- Ansagen an Bootsgasten: „Rettungsmittel bereitmachen und Ausbringen“, sowie „Mensch beobachten und Anzeigen“.
- Der Rudergänger überprüft vor dem Einkuppeln, ob die Person außerhalb des Gefahrenbereichs ist.
- Anfahrt der Person zügig durchführen. Dabei Kommandos geben, um Mannschaft über die Fahrt zu informieren („wende über ...“, „Wahrschau Welle“, etc.).
- Anfahrt gegen Strom bzw. Wind vornehmen.
- Letztes Stück der Anfahrt in unmittelbarer Nähe der Person mit ausgekuppelter Maschine.
- Ruder unter Ansage „Aufnahme über Bb/Sb“ legen, um leichten Winkel zu bekommen.
- Aufnahme durch Gasten gut austrimmen
- Ansage Bootsgast „Mensch an Bord“, wenn Person aufgenommen.

Fehlerquellen und Gefahren

- Person zu weit angefahren, so dass Aufnahme nicht möglich wird oder eigene Bootsgasten über Bord zu gehen drohen.
- Person überfahren, durch schlagenden Rumpf gefährden
- In der Nähe der Person eingekuppelt
- Bootsgast geht über Bord
- Rettungsmittel werden nicht ausgebracht bzw. nicht mitgeborgten

Varianten zu Übung und Steigerung

- Gegen Wind und Welle / Strömung
- Mit der Strömung
- Quer zur Strömung, Person zutreiben lassen
- Aufnahme über Bugklappe
- Einfahren über Bugklappe
- helfende Seilkonstruktionen herstellen, ausbringen und einholen

(Not)Ankern

Hinweise zur Ausführung

Ankern dient dem Stilliegen in Warteposition, auf Absicherungen, aber auch als Arbeitsplattform bspw. für Taucheinsätze. Beim Notankern ist zu zeigen, dass das Boot im Gewässer auch beherrscht wird, wenn die Maschine aus ist. Es gilt sich mit Stechpaddeln die Strömung zu nutze zu machen, um aus dem Gefahrenbereich zu kommen und dabei zu ankern.

Ablauf

(Anker ab):

- Klarmachen von Anker, Ankerkette, Ankerleine . Sichern des Endes der Ankerleine.
- Ausbringen des Ankers, ohne dass der Anker oder die Kette über die Bordwandschleifen. Der Anker kann hierzu auch mit der Kette ins Wasser fallen.
- Ankerleine spüren, Rucken melden, Rückmeldung ob der Anker gefasst hat oder schleift
- Der Anker darf im Prüfungsmanöver „Schleifen“.
- Das Manöver für beendet erklären.

(Anker auf):

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

Fehlerquellen und Gefahren

- Manöver dauert zu lange
- Hektische, planlose Ausführung, Unklare Kommandos
- In eigener Ankerkette oder -Leine stehen
- Anker werfen statt fallen lassen / einlegen ins Wasser
- Leine ist nicht klar / verheddert
- Anker ist nicht am Boot fest
- Anker klappt unkontrolliert auf / zu
- Anker schlägt gegen Boot
- Boot gerät in Ungleichgewicht

Varianten zu Übung und Steigerung

- Ohne Gefahren zu erzeugen Anker ins Wasser und wieder raus
- Mannschaft sinnvoll in Aktion aufteilen und einbeziehen
- Schwojkreis beachten
- Zwei Anker, um schwojen zu vermeiden
- Anker mit Boje oder Fender versehen, ablegen und Anfahren üben. (Hierbei immer Verlust und Schwojen verhindern, deutlich markieren, Gefährdung anderer ausschließen.)

Einfahren in die Box

Hinweise zur Ausführung

Das Einfahren in Boxen bzw. enge Räume ist nicht nur zum Anlegen elementar, sondern zeigt auch das Handling des Bootes. Aufgaben wie Anlegen sind durch minimale Lenkbewegung und sinnvolles Kuppeln, ohne starke Gasstöße, und im Team durch Ausfendern und Leinenführung zu bewältigen.

Ablauf

- Fender sind klar zu halten, damit sie — falls notwendig — kurzfristig ausgebracht werden können.
- Der Rudergänger fährt langsam vorwärts bis zum Ende der Stegbox und stoppt auf.
- Leinen sind auf Anweisung des Rudergängers bereit zu machen und auszubringen.

Fehlerquellen und Gefahren

- Fender nicht oder nicht ausreichend oder an falscher Stelle ausgebracht.
- Hände, Arme, Füße oder Beine zum Abhaltendes Bootes eingesetzt.
- Einsetzen des Bootshakens, um sich an den Platz zu hangeln.
- Boot berührt seitliche Umgrenzung
- Unangepasste Geschwindigkeit
- Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Unsichere Fahrweise

Varianten zu Übung und Steigerung

- Manöver wie zuvor beschrieben durchführen, Radeffekt bewusst einsetzen
- Manöver rückwärts durchführen, um im Einsatzfall vorwärts aus der Box zu fahren.