



Ausbilderleitfaden

Bootsmannausbildung

3. Ausgabe – 04/2015

Inhalt

1. Fahrzeug

- 1.1. Knotenkunde
- 1.2. Sichtprüfung
- 1.3. Treibstoff
- 1.4. Beladeplan
- 1.5. Sicherheitseinrichtungen
- 1.6. Klarmachen zum Ablegen
- 1.7. Sicherheitsbestimmungen

2. Fahrt

- 2.1. Rudern, Schieben
- 2.2. Ankern
- 2.3. Lavieren mit Anker
- 2.4. Notsignale
- 2.5. Retten / Bergen
- 2.6. Menschenrettung
- 2.7. Sondieren
- 2.8. Fahrzeug abschleppen

3. Nach der Fahrt

- 3.1. Nach der Fahrt

1. Fahrzeug



THEMA

ZEIT/AUSBILDUNGSEINHEITEN

1.1	Knotenkunde	0,50
1.2	Sichtprüfung	0,25
1.3	Treibstoff	0,25
1.4	Beladeplan	0,25
1.5	Sicherheitseinrichtungen	0,25
1.6	Klarmachen zum Ablegen	0,10
1.7	Sicherheitsbestimmungen	0,25
		<u>1,85</u>

LITERATURHINWEISE



Inhalt

1. THEMA:

1.1 KNOTENKUNDE

2. AUSBILDUNGSZIEL:

Der Teilnehmer soll

Teilziele:

Der Teilnehmer soll wissen:

- Wie verschiedenste Befestigungsmöglichkeiten durchgeführt werden können
- Welcher Knoten für welche Befestigung verwendet werden

Der Teilnehmer soll können:

- Kreuzklank (Mastwurf, Webeleinenstek)
- Schwabenklank (Doppelter Ankerstich)
- Rettungsschlinge (Bulinknoten, Einfacher Ankerstich, Palstek)
- Roringstek (Ankerknoten)
- Einfacher Ring (Slipstek, Zillenhaft)
- Weberknoten (Schotstek)
- Belegen auf der Klampe (Klampenschlag)
- Fahrzeugverheftung
- Rechter Knoten (Kreuzknoten, Samariterknoten)

3. METHODE:

Vortrag, Demonstration

4. VORBEREITEN:

BITTE Unterlagen: Handbuch Grundausbildung

Geräte: Leinen

Sonstiges: Geeigneter Übungsplatz

5. HINWEISE:

Die Knoten sind im Rahmen der praktischen Übungen zu festigen

6. ZEIT:

0,5 Ausbildungseinheiten

EINLEITUNG:

Knoten haben verschiedenste Verwendungen vor allem beim Befestigen und Verheften. Sie können aber auch bei richtiger Anwendung Tätigkeiten erleichtern. Erkläre anhand eines Beispiels die Notwendigkeit der verschiedenen Knoten

HAUPTTEIL:**Übe systematisch:**

Zeige und erkläre systematisch:

- Kreuzklank (Mastwurf, Webeleinenstek)
- Schwabenklank (Doppelter Ankerstich)
- Rettungsschlinge (Bulinknoten, Einfacher Ankerstich, Palstek)
- Roringstek (Ankerknoten)
- Einfacher Ring (Slipstek, Zillenhaft)
- Weberknoten (Schotstek)
- Belegen auf der Klampe (Klampenschlag)
- Fahrzeugverheftung
- Rechter Knoten (Kreuzknoten, Samariterknoten)

SCHLUSS:

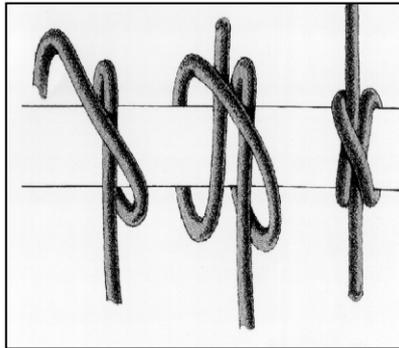
Lass den Teilnehmer:

- die verschiedenen Knoten vorzeigen

KREUZKLANK (MASTWURF, WEBELEINENSTEK)

- Der Kreuzklank ist kein zuverlässiger Befestigungsknoten, da er sich bei Belastungen aus verschiedenen Richtungen löst. Am besten sicherst Du diesen Knoten mit einem oder zwei halben Schlägen.
- Mit dem Kreuzklank kannst Du eine Leine an einem Geländer, an einem Pfosten o.ä. befestigen oder Kupplungen bei herabhängenden Schlauchleitungen entlasten. Diesen Knoten verwendest Du auch dazu, um die Saugschlauchleine an einem festen Punkt zu befestigen oder um eine Schiebleiter zu sichern.

Dieser Knoten kann auch mit der Hand gefertigt und über einen Pfosten gesteckt werden.



SCHWABENKLANK (DOPPELTER ANKERSTICH)

- Der Anwendungsbereich ist wie beim Kreuzklank, das Seilende muss jedoch mit mehreren Schlägen gesichert werden, ansonst besteht die Gefahr des Durchziehens.



RETTUNGSSCHLINGE (BULINKNOTEN, EINFACHER ANKERSTICH, PALSTEK)

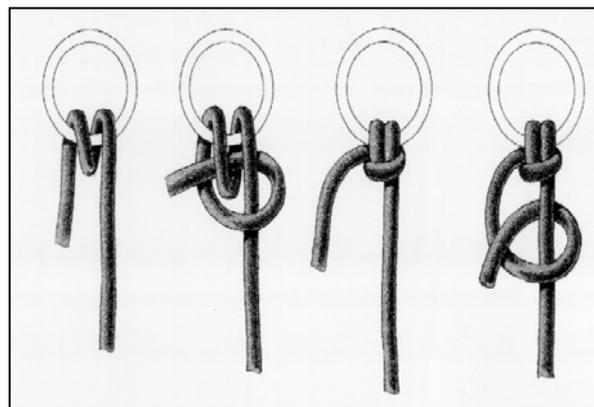
- Der Palstek ist ein verlässlicher Befestigungsknoten, welcher vor allem auf Booten und Schiffen verwendet wird

Dieser Knoten kann auch mit der Hand gefertigt und über einen Pfosten gesteckt werden.



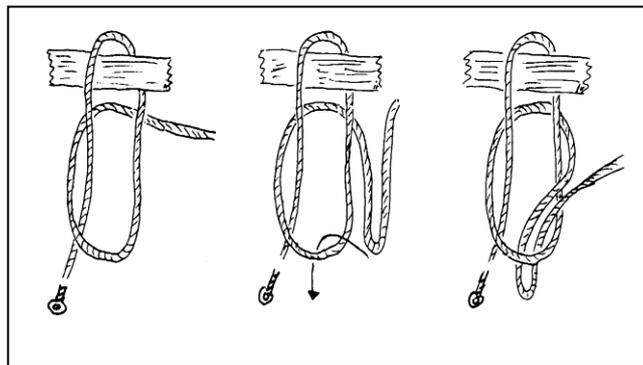
RORINGSTEK (ANKERKNOTEN)

- Der Roringstek hält zuverlässig und klemmt nicht.
- Mit dem Roringstek kannst Du eine Leine an einem Ring befestigen: z.B. an einer Abschleppöse - in diesem Fall muss der Roringstek aber immer mit einem halben Schlag gesichert werden.



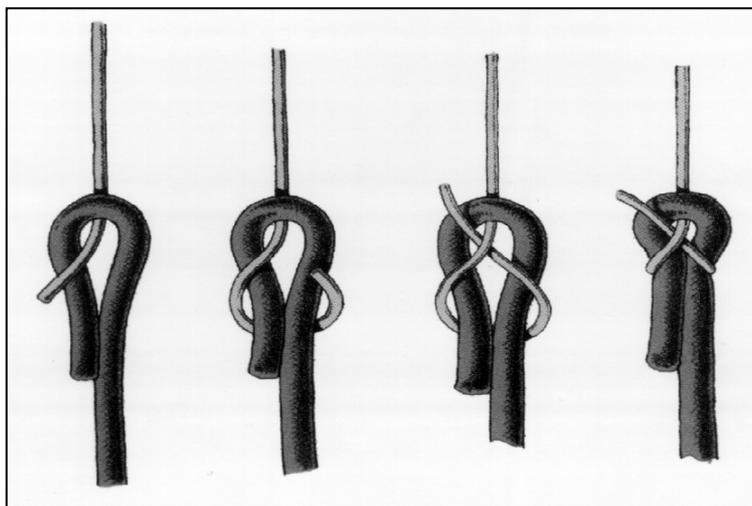
EINFACHER RING (SLIPSTEK, ZILLENHAFT)

- Der einfache Ring ist eine leicht lösbare und einfache Befestigungsart. Er wird durch Ziehen am losen Ende gelöst.
- Mit dem einfachen Ring kannst Du zum Beispiel eine Zille mit dem Zillenhaft am Ufer verheften.



WEBERKNOTEN (SCHOTSTEK)

- Der Weberknoten dient dazu, zwei Leinen mit unterschiedlichen Durchmessern miteinander zu verbinden. **Achtung aber:** Je größer der Unterschied in der Stärke der beiden Seile ist, desto weniger hält dieser Knoten - insbesondere bei stärkerer Belastung.



BELEGEN AUF DER KLAMPE (KLAMPENSCHLAG)

Beim Verheften von Booten wird die Leine über die Klampe gelegt. Nur der letzte Schlag wird überschlagen.

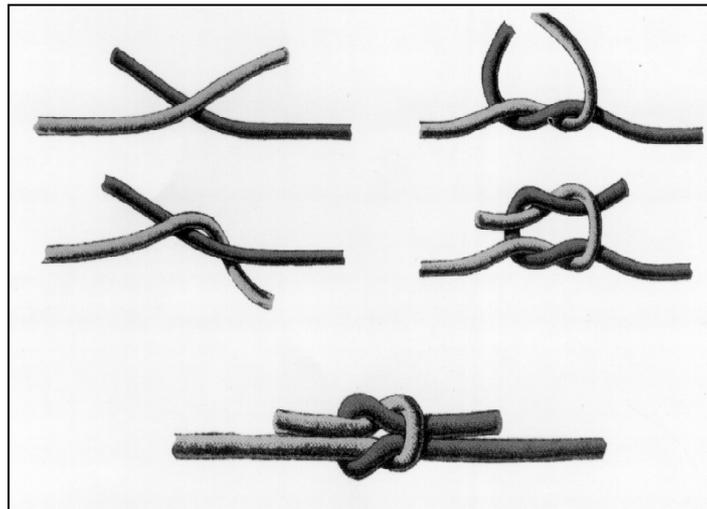


FAHRZEUGVERHEFTUNG

Für die Fahrzeugverheftung werden je nach örtlicher Gegebenheit, Größe des Fahrzeuges und Liegedauer die Knoten „Einfacher Ring“, „Rundtörn“, „Palstek“ und „Belegen auf der Klampe“ verwendet.

RECHTER KNOTEN (KREUZKNOTEN, SAMARITERKNOTEN)

- Je ähnlicher der Durchmesser der beiden Leinen ist, desto stabiler hält dieser Knoten! Bei Nässe oder nach starker Belastung ist er aber schwer zu lösen.
- Der Rechte Knoten dient zur Verbindung von Leinen und Seilen mit ähnlichen Durchmessern.



Inhalt

1. THEMA:

1.2 SICHTPRÜFUNG

2. AUSBILDUNGSZIEL:

Der Teilnehmer soll sich vor Inbetriebnahme vergewissern, dass sich das Boot in einem ordnungsgemäßen Zustand befindet.

Teilziele: Der Teilnehmer soll **wissen**:

- Welche Kontrollen vor Inbetriebnahme durchzuführen sind

Der Teilnehmer soll **können**:

- Kontrolle Leckwasser
- Kontrolle des Propellers
- Kontrolle der Außenhaut

3. METHODE:

Vortrag, Demonstration

4. BITTE VORBEREITEN:

Unterlagen: keine

Geräte: Boot

Sonstiges: Geeigneter Übungsplatz

5. HINWEISE:

....

6. ZEIT:

0,25 Ausbildungseinheit

EINLEITUNG:

Die Kontrolle des Bootes dient dazu die Einsatz- und Fahrbereitschaft vor der Ausfahrt zu überprüfen.

HAUPTTEIL:**Erkläre:**

- wie die Kontrolle auf Leckwasser durchzuführen ist
- worauf bei der Kontrolle des Propellers zu achten ist
- worauf bei der Kontrolle der Außenhaut zu achten ist

SCHLUSS:

Lass den Teilnehmer:

- die Kontrolle auf Leckwasser durchführen
- den Propeller kontrollieren
- die Kontrolle der Außenhaut durchführen

KONTROLLE AUF LECKWASSER

Unterboden

Zeige am eigenen Boot, wo sich Wasser im Unterboden befinden könnte. Öffne dazu (wenn dies möglich ist und sofern vorhanden) auch eine der Kammern. Befindet sich Wasser im Unterboden, so ist das Wasser zu entfernen und die Ursache für den Eintritt zu erkunden. Mögliche Ursachen können sein: Regenwasser, Beschädigungen am Unterboden etc.



KONTROLLE DES PROPELLER

Propeller

Wird der Propeller durch einen Schlag (Grundberührung, Treibholz etc.) beschädigt, so treten Vibrationen auf. Unwuchte Propeller sollten so rasch als möglich repariert werden, da diese Unwucht sehr rasch zu Motor- und Lagerschäden führen kann. Die Größe des Propellers ist mit dem Motor abzustimmen. Siehe auch dazu die technischen Angaben in der Motorbetriebsanleitung.



KONTROLLE DER AUSSENHAUT

Außenhaut

Die Außenhaut bei Feuerwehrbooten besteht aus Holz, Polyester, Stahl oder Aluminium. Jede Beschädigung kann einen Wassereintritt ins Bootsinnere erleichtern. Deswegen sind regelmäßige Kontrollen wichtig. Bei Stahl- und Aluminiumbooten ist zum Schutz der Außenhaut eine Opferanode angebracht. Beschädigungen der Außenhaut können auch Auswirkungen auf das Fahrverhalten haben.



Inhalt

- 1. THEMA:** **1.3 TREIBSTOFF**
- 2. AUSBILDUNGSZIEL:** Der Teilnehmer soll das Boot ordnungsgemäß betanken können
- Teilziele:** Der Teilnehmer soll wissen:
- Wie die Treibstoffversorgung des Bootes sichergestellt wird
- Der Teilnehmer soll können:
- Betankung des Bootes
 - Kontrolle des Reservetanks
- 3. METHODE:** Vortrag, Demonstration
- 4. BITTE VORBEREITEN:**
- Unterlagen:** Betriebsanleitung
- Geräte:** Boot, Tankschlauch
- Sonstiges:** Geeigneter Übungsplatz
- 5. HINWEISE:**
- 6. ZEIT:** 0,25 Ausbildungseinheiten

EINLEITUNG:

Die Betankung des Bootes hängt vom verwendeten Motor ab. Es gibt bei den niederösterreichischen Feuerwehren die verschiedensten Motor- und auch Bootstypen. Deshalb sind die Hinweise der Betriebsanleitung in jedem Fall zu beachten.

HAUPTTEIL:**Erkläre:**

- wie eine gefahrlose Bedankung des Motors durchgeführt wird
- wie die Kontrolle des Reservetanks durchzuführen ist

SCHLUSS:

Lass den Teilnehmer:

- die Betankung des Bootes durchführen
- die Kontrolle des Reservetanks durchführen

BETANKUNG VON BOOTEN

Hier ist die Gebrauchsanweisung des Motorherstellers zu beachten. Die Betankung von Booten erfolgt zumeist mit Kanistern, wenn das Boot still liegt. Besonders eignen sich dazu selbstfördernde Tankschläuche. Beim Tankvorgang ist sicherzustellen, dass ein Feuerlöscher griffbereit ist. Tragbare Tanks, sind außerhalb des Bootes zu befüllen. Die Tanks sollten stets so weit als möglich befüllt sein, um die Kondensierung von Wasser im Tank zu vermeiden.

Beachte: Treibstoffdämpfe sind schwerer als Luft und können im Bootskörper zu gefährlichen Konzentrationen führen.

Aufgrund der Entzündungsgefahr ist Rauchen und offenes Feuer verboten.

beim Betanken:

- Motor aus
- keine elektrischen Schalter betätigen
- kein offenes Feuer
- Trichter verwenden falls notwendig

nach dem Tanken

- eventuell verschütteten Treibstoff aufwischen
- Motorraum belüften

KONTROLLE DES RESERVETANKS

Hier ist auch die Gebrauchsanweisung des Motor- bzw. Tankherstellers zu beachten. Reservetanks sind immer wieder mit dem Betriebstank zu tauschen, damit der Treibstoff seine Eigenschaften nicht verliert. Ebenfalls ist der Tank zu Gänze zu befüllen, um die Kondensation im Tank zu verhindern, welche durch Temperaturunterschiede entsteht.



Inhalt

1. THEMA:

1.4 BELADEPLAN

2. AUSBILDUNGSZIEL:

Der Teilnehmer soll die Gerätschaften an Bord kennen, wissen wo diese verstaut sind und soll sich vergewissern können, dass alle notwendigen Ausrüstungsgegenstände vorhanden sind.

Teilziele: Der Teilnehmer soll **wissen:**

- Welche Gerätschaften vorhanden sein sollen
- Wo sich die Gerätschaften befinden

Der Teilnehmer soll **können:**

- Gerätschaften für eine Ausfahrt vorzubereiten

3. METHODE:

Vortrag, Demonstration

4. BITTE VORBEREITEN:

Unterlagen: Schiffspapiere, Beladeplan

Geräte: Boot, Gerätschaften lt.
Beladeplan

Sonstiges:

5. HINWEISE:

6. ZEIT:

0,25 Unterrichtseinheiten

EINLEITUNG:

Nur ein genügend ausgerüstetes Fahrzeug kann wirksam im Einsatz sein. Deshalb ist es notwendig ein Mindestmaß an Gerätschaften mitzuführen. Diese sind in den Schiffspapieren und im Musterbeladeplan definiert. Zeige dem Teilnehmer anhand des Beladeplans die Gerätschaften, welche am Boot mitgeführt werden.

HAUPTTEIL:**Erkläre:**

- Wo befinden sich beim Stillliegen die Gerätschaften
- Woraus das Ankergeschirr besteht.

SCHLUSS:

Lass den Teilnehmer

- Das Ankergeschirr vorbereiten
- Die Rettungsweste anlegen...

SCHIFFSPAPIERE, BELADEPLAN

1. Schiffspapiere

Die notwendigen, den gesetzlichen Bestimmungen entsprechenden, Schiffspapiere (Zulassungsurkunde) sind bei den Ausfahrten mitzuführen.

2. Beladeplan

Es sind alle in der Zulassungsurkunde angeführten Gerätschaften mitzuführen. Aus den Erfahrungen bei Ausfahrten hat es sich als sinnvoll erwiesen ein gewisses Mindestset an Gerätschaften mitzuführen, welches in der nachstehenden Tabelle angeführt ist.

	FRB	A-Boot alt,	A-Boot 02, A-Boot 08, FEB
Anker	Anker lt. Schiffspapieren. Falls dieser auf dem vorgesehenen Ankergrund nicht ausreicht ist ein entsprechender Anker mitzuführen.	Anker lt. Schiffspapieren. Falls dieser auf dem vorgesehenen Ankergrund nicht ausreicht ist ein entsprechender Anker mitzuführen.	Anker lt. Schiffspapieren. Falls dieser auf dem vorgesehenen Ankergrund nicht ausreicht ist ein entsprechender Anker mitzuführen.
Ankerkette, Ankerseil	Beide zusammen müssen eine Mindestlänge von 30 m haben z.B: 7 m Ankerkette und Drittelseil. Wenn notwendig ist zusätzlich eine längere Ankerkette mitzuführen	Beide zusammen müssen eine Mindestlänge von 30 m haben z.B: 7 m Ankerkette und Drittelseil. Wenn notwendig ist zusätzlich eine längere Ankerkette mitzuführen	Beide zusammen müssen eine Mindestlänge von 30 m haben z.B: 7 m Ankerkette und Drittelseil. Wenn notwendig ist zusätzlich eine längere Ankerkette mitzuführen
Drittelseil zusätzlich	nein	ja	ja
Bindeleinen	10 Stück (mind. Je 5 m)	10 Stück (mind. Je 5 m)	10 Stück (mind. Je 5 m)
Heftleinen	4 Stück ca. 10 m	4 Stück ca. 12 m	4 Stück ca. 12 m
Kappbeil, Kappmesser	ja	ja	Ja
Rettungsring mit Leine	ja	ja	Ja

	FRB	A-Boot alt,	A-Boot 02, A-Boot 08, FEB
(mind. 10 m)			
Rettungswesten	Lt. Zulassung	Lt. Zulassung	Lt. Zulassung
Feuerlöscher überprüft	ja	ja	Ja
Fender	4 Stück	4 Stück	4 Stück
Erste Hilfe Kasten	ja	ja	Ja
Flagge rot – weiß – rot	ja	ja	Ja
Reserveschraube Hauptmotor	Ja	Ja	ja
Reserveschraube Hilfsmotor	Nein	Nein	Ja
Werkzeug geeignet zum Tausch der Schraube, Tausch von Zündkerzen mit Schraubenziehern und Zange	ja	ja	Werkzeugkasten lt. Auslieferung
Reservekanister vollgetankt	ja	ja	nein
Tank für Hilfsmotor befüllt mit mind. 5 l Treibstoff	Nein	Nein	Ja
Haupttank zumindest zu $\frac{3}{4}$ vollgetankt	Ja	Ja	Ja
Schiffshaken bzw. Bootshaken	2 Stück	2 Stück	2Stück
Ruder	Mind. 2 Stück	Mind. 2 Stück	Mind. 2 Stück
Sondierstange (es kann auch eine Schiffshakenstange als Sondierstange ausgeführt sein)	Ja	Ja	Ja
Fahrtenbuch (vollständige Eintragungen)	Ja	Ja	ja

3. Rettungsweste

Eigenschaften

Mit dauerhaften Auftriebskörpern

- Im Wasser 24 h eine Masse von 75 kg tragen
- Den Kopf des Trägers auch im bewusstlosen Zustand über Wasser halten können
- Den Körper in eine sichere Schwimmlage drehen können
- Leicht, schnell und sicher am Körper zu befestigen
- Aufschrift mit Namen des Herstellers, Typ und Jahr der Herstellung.



Aufblasbare Rettungswesten

- Alle Anforderungen einer Rettungsweste mit dauerhaften Auftriebskörpern, auch wenn eine der Luftkammern nicht aufgeblasen ist
- Selbstständiges Aufblasen und Auslösung von Hand
- Die Kammern müssen mit dem Mund aufgeblasen werden können.
- Wirkung muss bei jeder Witterung gewährleistet sein.



Inhalt

1. THEMA:**1.5 SICHERHEITSEINRICHTUNGEN****2. AUSBILDUNGSZIEL:**

Der Teilnehmer soll in einem Notfall die zugehörige Sicherheitseinrichtung bedienen können.

Teilziele: Der Teilnehmer soll **wissen:**

- Wo sich die Sicherheitseinrichtungen am Boot befinden
- Wie die Sicherheitseinrichtungen funktionieren

Der Teilnehmer soll **können:**

- Bedienen der Sicherheitseinrichtung

3. METHODE:

Vortrag, Demonstration

**4. BITTE
VORBEREITEN:****Unterlagen:**

Geräte: Boot

Sonstiges:**5. HINWEISE:****6. ZEIT:**

0,25 Unterrichtseinheiten.

EINLEITUNG:

In einem Notfall ist es notwendig, dass rasch alles unternommen wird, um Gefährdungen zu verhindern. Es ist auch notwendig, dass jedes Besatzungsmitglied die Notfalleinrichtungen bedienen kann.

.

HAUPTTEIL:**Erkläre:**

1. Wo befinden sich Erste Hilfe Kasten, Kappbeil
2. Die Funktion der Notstoppeinrichtung

SCHLUSS:

Lass den Teilnehmer die Notstoppeinrichtung ausprobieren

NOTSTOPPEINRICHTUNG

a) Notstoppeinrichtung

Die Notstoppeinrichtung (zumeist bestehend aus einem Schalter mit einer Steckverbindung, welche mit einem Armband verbunden ist) dient dazu, um - sofern der Schiffsführer den Kontakt zum Steuer verliert - sofort den Motor und die damit verbundene Schraube zu stoppen.



b) Nottaster bei Bugklappe

Der Nottaster bei der Bugklappe dient zum schnellen stoppen der Öffnungsbewegung oder der Schließbewegung. Weiters kann damit beim Betrieb der Seilwinde der Abspul- bzw. Aufspulvorgang gestoppt werden.



Inhalt

- 1. THEMA:** **1.6. KLARMACHEN ZUM ABLEGEN**
- 2. AUSBILDUNGSZIEL:** Der Teilnehmer soll die Tätigkeiten rund um das Ablegemanöver durchführen können.
- Teilziele:** Der Teilnehmer soll **wissen:**
- In welcher Reihenfolge die Heftleinen gelöst werden
 - Welche Auswirkung eine falsche Reihenfolge hat
- Der Teilnehmer soll **können:**
- Selbstständiges richtiges Lösen der Heftleinen nach dem Kommando „Leinen los“....
- 3. METHODE:** Vortrag, Demonstration
- 4. BITTE VORBEREITEN:** Unterlagen:
- Geräte: Boot, Heftleinen
- Sonstiges:
- 5. HINWEISE:**
- 6. ZEIT:** 0,10 Unterrichtseinheiten

EINLEITUNG:

Das richtige Lösen der Verheftung schützt vor Unfällen. So kann eine falsche Reihenfolge des Lösens ein Kentern des Bootes zur Folge haben..

HAUPTTEIL:**Erkläre:**

Den Ablauf nach dem Kommando „Leinen los“

SCHLUSS:

- Übe den Vorgang „Leinen lösen“

EINLEITUNG:

Das richtige Lösen der Verheftung schützt vor Unfällen. So kann eine falsche Reihenfolge des Lösens ein Kentern des Bootes zur Folge haben.

HAUPTTEIL:

Übe:

Den Vorgang „Leinen los“

SCHLUSS:

- Führe das Manöver „Ablegen“ durch

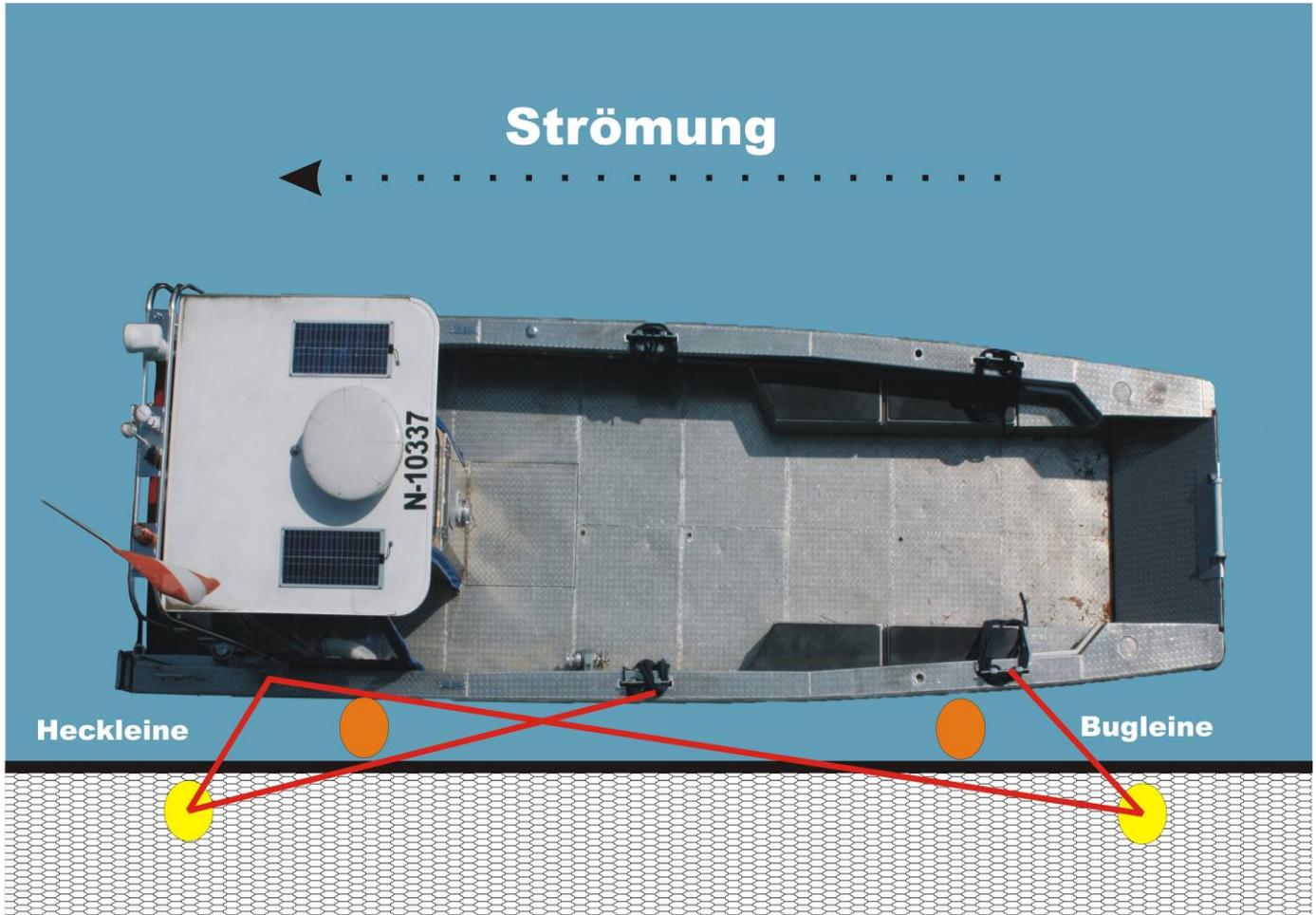
VERHEFTUNG LÖSEN

1. In der Strömung

Besonders in der Strömung ist darauf zu achten, dass zuerst die nauwärtige Verheftung und erst danach die bergwärtige Verheftung gelöst wird. Beim Lösen der bergwärtigen Leine muss gewährleistet sein, dass der Schiffsführer die Steuerung des Bootes übernommen hat. Dazu haben Bootsmann und Schiffsführer aufeinander zu achten.

Beachte: Wird zuerst die bergwärtige Leine gelöst, kann es dazu kommen dass die nauwärtige Leine dermaßen belastet wird, dass sie nicht mehr gelöst werden kann. Die Folge wäre möglicherweise eine Kränkung des Bootes mit nachfolgender Kenterung. In dieser Situation ist die Heftleine sofort zu kappen.

Beispiel einer Verheftung



Inhalt

- 1. THEMA:** **1.7 SICHERHEITSBESTIMMUNGEN**
- 2. AUSBILDUNGSZIEL:** Der Teilnehmer soll durch Weitergabe der Sicherheitsbestimmung die Sicherheit am Boot erhöhen.
- Teilziele:** Der Teilnehmer soll **wissen:**
Den Inhalt der Checkliste
„Sicherheitsunterweisung“
- Der Teilnehmer soll **können:**
- Unterweisung von Passagieren....
- 3. METHODE:** Vortrag
- 4. BITTE VORBEREITEN:** **Unterlagen:** Checkliste
„Sicherheitsunterweisung“
- Geräte:**
- Sonstiges:**
- 5. HINWEISE:**
- 6. ZEIT:** 0,25 Unterrichtseinheiten

EINLEITUNG:

Die Umsetzung der Sicherheitsbestimmungen, gemeinsam mit dem aufmerksamen und kritischen Beobachten, der sich ständig ändernden Fahrsituationen, gewährleistet eine sichere Fahrt

HAUPTTEIL:**Erkläre:**

1. Den Inhalt der Checkliste „Sicherheitsunterweisung“ für Bootsbesatzungen

SCHLUSS:

- Im Rahmen der sechsten Ausbildung führt der Teilnehmer die Sicherheitsunterweisung durch

CHECKLISTE SICHERHEITSUNTERWEISUNG

In dieser sind punktuell relevante Sicherheitshinweise angeführt, welche der Besatzung zur Kenntnis zu bringen sind. Die Durchführung sollte für ausgebildete Feuerwehrmänner (Feuerwehrschriftsführer und Bootsmänner) zumindest einmal im Jahr erfolgen, bzw. für nichtausgebildete Besatzungsmitglieder vor der ersten Ausfahrt, bzw. nach spätestens drei Monaten zu wiederholen.

CHECKLISTE SICHERHEITSUNTERWEISUNG FÜR BOOTS BESATZUNGEN UNG

1. Checkliste Sicherheitsunterweisung für Bootsbesatzungen

Grundsätzlich: Menschenleben ist unbedingt zu schützen.

- **Schiffsführer:**
Ist verantwortlich für Boot und Besatzung. Seinen Anweisungen ist unbedingt Folge zu leisten. Vor jeder Fahrbewegung hat sich der Steuermann zu vergewissern, dass dieses gefahrlos durchgeführt werden kann.
- **Besatzung:**
Jedes Besatzungsmitglied hat alles zu unterlassen, das andere oder Sachgüter gefährden könnte. Insbesondere hat die Besatzung im Boot auf den vorgesehenen Plätzen zu sitzen. Es ist zu gewährleisten dass der Steuermann freie Sicht hat.
- **Rettungsweste:**
Jedes Besatzungsmitglied hat eine Rettungsweste zu tragen. Jeder ausgebildete Schiffsführer ist für die Funktionsfähigkeit/Sichtprüfung seiner Rettungsweste verantwortlich. Jährliche Überprüfungen der Rettungswesten sind durch den SBWD durchzuführen. Für sonstige Besatzungsmitglieder hat der Schiffsführer eine Unterweisung durch zu führen.
- **Die Besatzung**
ist über den Standort des Feuerlöschers und des Beils (Messer) zum Kappen von Leinen zu informieren.
- **Beim Arbeiten mit Ketten**
ist auf das Tragen von Handschuhen zu trachten.
- **Verheftungen:**
Diese sind so aus zu führen, dass niemand gefährdet wird. Verheftungen an Land, welche nicht unmittelbar am Ufer durchgeführt werden, sind so zu kennzeichnen, dass sie rechtzeitig erkennbar sind.
- **Rauchen:**
Offenes Feuer, inklusive Rauchen soll am Boot unterbleiben, ist aber insbesondere beim Hantieren mit Treibstoff verboten. Bei Innenbordmotoren ist vor jedem Startvorgang die Motorraumbelüftung zu betätigen.

- **Bootsordnung:**
Am Boot ist eine solche Ordnung herzustellen, dass dadurch niemand gefährdet wird. Lose Gegenstände sind zu vermeiden.
- **Körperliche Eignung:**
Jedes Besatzungsmitglied hat alles zu vermeiden, was die Leistungsfähigkeit und die Reaktion beeinträchtigt. Alkoholkonsum kann diese Leistungsfähigkeit und die Reaktionsfähigkeit stark einschränken.
- **Fahrmanöver:**
Der Schiffsführer hat sich vor jedem Fahrmanöver davon zu überzeugen, dass keine anderen Verkehrsteilnehmer gefährdet werden, oder zu Ausweichmanövern gezwungen werden. Die Fahrgeschwindigkeit ist an Strömungsverhältnisse, Wellenschlag und Verkehrsdichte anzupassen.
- **Das Sitzen**
auf den Bordwänden ist verboten!

Auf die vorfahrtsberechtigte Berufsschiffahrt muss stets geachtet werden, es ist ausreichend Abstand zu halten.

2. Fahrt



THEMA

ZEIT/AUSBILDUNGSEINHEITEN

2.1	Rudern, Ankern	0,50
2.2	Ankern	0,50
2.3	Lavieren mit Anker	0,25
2.4	Notsignale	0,25
2.5	Retten / Bergen	0,50
2.6	Menschenrettung	0,50
2.7	Sondieren	0,25
2.8	Fahrzeug abschleppen	<u>0,50</u>
		3,25

LITERATURHINWEISE

📖 LEHRBEHELFBAND WD20



Inhalt

1. THEMA:

2.1 RUDERN, SCHIEBEN

2. AUSBILDUNGSZIEL:

Der Teilnehmer soll bei einem Motorausfall oder auf Anordnung des Schiffsführers das Boot mit Fahrbehelfen fortbewegen können.

Teilziele: Der Teilnehmer soll **wissen**:

- Wie man das Boot mit dem Ruder, bzw. einer Schiffshakenstange fortbewegen kann

Der Teilnehmer soll **können**:

- Auf das Kommando „Rudern“, bzw. „Schieben“ die entsprechenden Fahrbehelfe vorzubereiten und bei der Fortbewegung des Bootes mitwirken.

3. METHODE:

Vortrag, Demonstration

4. BITTE VORBEREITEN:

Unterlagen: Lehrbehelf „Fahren mit der Feuerwehrrille“

Geräte: Boot, Fahrbehelfe

Sonstiges:

5. HINWEISE:

6. ZEIT:

0,5 Unterrichtseinheiten

EINLEITUNG:

Rudern und Schieben ist bei einem Motorausfall die erste Maßnahme um das Boot weiterbewegen zu können. Erkläre die Handhabung des Ruders und die Ruderbewegung „Durchstreifen“ und die Handhabung der Schiffshakenstange mit der Fortbewegungsart „Schieben“ und das „Anhaken“

HAUPTTEIL:**Übe systematisch:**

- Durchstreifen mit dem Ruder
- Schieben mit der Schiffshakenstange
- Anhaken

SCHLUSS:

Lass eine Bootsbesatzung Ruder- und Schubmanöver durchführen.

1. Durchstreifen

Das Durchstreifen mit dem Ruder dient dazu, das Boot mit dem Ruder vorwärts zu bringen.

Das Ruder wird, durch Gewichtsverlagerung und vorneigen des Oberkörpers soweit wie möglich, nach vorne gebracht und senkrecht in das Wasser eingetaucht. Durch Verlagerung des Körpergewichtes auf den hinteren Fuß und anziehen des Ruders zum Körper entlang der Bordwand, wird das Boot vorwärts bewegt. Dann wird das Ruder senkrecht, im Bereich des hinteren Beines, aus dem Wasser gehoben und der Rudervorgang wie beschrieben wiederholt. Besonders ist dabei auf eine gerade Körperhaltung, mit Blickrichtung Bug, zu achten.

2. Schieben

Zum Schieben hebt man die Schubstange mit dem landseitigen Arm und setzt diese durch einen raschen, kräftigen Ruck auf den Grund.

Sodann ergreift man mit der wasserseitigen Hand die Stange so hoch als möglich und schiebt das Boot durch den Zug der Hände und das Gewicht des zurückzubeugenden Körpers nach vorne.

Während des Schubes bleiben die Füße in ihrer Grundstellung. Das Knie des vorderen Beines bleibt durchgestreckt. Der Körper stützt sich auf das rückwärtige Bein.

Der Schub dauert so lange, wie das Gleichgewicht gehalten werden kann. Hierauf kehrt man in die Grundstellung zurück, wobei die Schubstange vom natürlich herabhängenden Arm nachgezogen wird. Beide Hände verbleiben jedoch an der Schubstange. Zum nächsten Schub wird beim Vorbringen der Schubstange das Gewicht des Körpers vorübergehend auf das vordere Bein übertragen. Der neue Schub erfolgt, bevor das Boot zum Stillstand kommt.

Verzwängt sich eine Schubstange zwischen Steinen, kann sie durch sofortiges, rasches Drehen oft frei gemacht werden. Gelingt dies nicht, ist die Schubstange sofort auszulassen, um ein Abbrechen bzw. Verletzungen der Besatzung zu verhindern.

3. Anhaken

Beim Anhaken nimmt der Bootsmann die Schiffshakenstange mit beiden Händen und versucht sich mit dem Haken an einem Baum, Stein etc. anzuhaken. Dabei stemmt er sich mit beiden Füßen gegen die Bordwand oder den Bootsboden, immer beachtend, dass er kein Übergewicht bekommt und versucht dadurch das Boot zum Stillstand zu bringen. Es wird dazu auch notwendig sein, je nach Geschwindigkeit, Strömung und Bootsgewicht mehrmals nachzuhaken.

Inhalt

1. THEMA:**2.2 ANKERN****2. AUSBILDUNGSZIEL:**

Der Teilnehmer soll auf Auftrag des Schiffsführers selbstständig alle Tätigkeiten rund um das Ankermanöver ausführen können.

Teilziele: Der Teilnehmer soll **wissen:**

- Bestandteile des Ankergeschirres

Der Teilnehmer soll **können:**

- Vorbereiten des Ankergeschirres
- Tätigkeiten beim Ankern

3. METHODE:

Vortrag, Demonstration

4. BITTE VORBEREITEN: Unterlagen: .

Geräte: Boot, Ankergeschirr

Sonstiges:

5. HINWEISE:

..

6. ZEIT:

0,50 Unterrichtseinheiten

EINLEITUNG:

Die sichere Verankerung des Bootes oder eines anderen Wasserfahrzeuges ist oft Voraussetzung für weitere Maßnahmen

HAUPTTEIL:

Erkläre:

- Woraus das Ankergeschirr besteht
- Den Ankervorgang

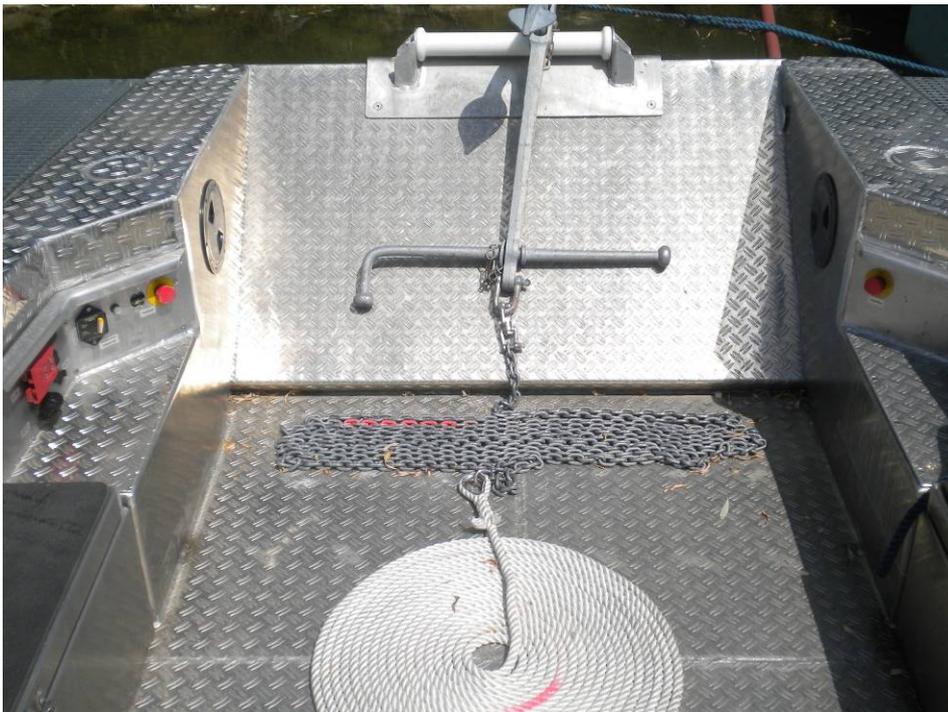
SCHLUSS:

- Die Bootsbesatzung führt den Ankervorgang durch

ANKERN

1. Ankergeschirr

Das Ankergeschirr gehört zu den wichtigsten Einrichtungen eines Wasserfahrzeuges. Es besteht aus dem Anker, der Ankerkette (dem Ankerseil), gegebenenfalls einer Ankerboje zur Kennzeichnung auf Binnengewässern.



Grundsätzlich sollte man von einer dreifachen Wassertiefe ausgehen, diese erhöht sich je nach Strömungsgeschwindigkeit.

Dies ist bei Verwendung einer Ankerkette anzunehmen, bei Verwendung von Ankerleinen ist von einer Verdoppelung der Länge auszugehen.

Formel: $L = 3 \times \text{Wassertiefe}$

2. Ankern

Für das Ankermanöver haben die Bootsmänner das Ankergeschirr (Anker, Kette und Ankerleine) so vorzubereiten, dass sich im Boot keine zusätzliche Stolpergefahr ergibt und dass die Ankerleine am Boot verheftet ist.

Beim Kommando "Anker werfen" werfen die Bootsmänner den Anker ins Wasser, wobei sie darauf achten, dass sie nicht in den Kettenlauf geraten.

Das Ankerwerfen erfolgt je nach Art des Ankers durch 2 bis 3 Bootsmänner. Sie tragen für die Dauer ihrer Tätigkeit Schutzhandschuhe.



Fertigmachen zum Ankerwerfen

Wenn der Schiffsführer den Auftrag erteilt den Halt des Ankers zu prüfen, beschlägt ein Bootsmann eine der vorderen Belegklampen mit dem Ankerseil. Danach bringt der Schiffsführer die Ankerleine auf Spannung und der Bootsmann teilt dem Schiffsführer das Ergebnis mit. Dabei kann er auch mit einem Griff auf die Leine prüfen, ob er Vibrationen durch das „Rutschen“ des Ankers wahrnehmen kann.

Hält der Anker, so ist das Boot möglichst so zu verheften, dass der Bug gegen die Strömung steht. Nach dem Kommando "Anker heben" begeben sich die Bootsmänner entweder zur Ankerwinde und legen das Seil oder die Ankerkette ein, bzw. beim händischen Heben begeben sie sich zum Bug und nehmen das Ankergeschirr in das Boot, wobei sie dem Schiffsführer Fahrhinweise geben, so dass Anker und Leine ohne Spannung in das Boot genommen werden können. Danach ist die Bootsordnung wieder herzustellen.

Inhalt

- 1. THEMA:** **2.3 LAVIEREN MIT ANKER**
- 2. AUSBILDUNGSZIEL:** Der Teilnehmer soll das Kommando „Lavieren mit dem Anker“ durchführen können.
- Teilziele:** Der Teilnehmer soll **wissen:**
- Wie man den Anker beim Lavieren bedient
- Der Teilnehmer soll **können:**
- Handhabung des Ankers beim Lavieren.
- 3. METHODE:** Vortrag, Demonstration
- 4. BITTE VORBEREITEN:** **Unterlagen:**
- Geräte:** Boot, Ankergeschirr
- Sonstiges:** .
- 5. HINWEISE:** Diese Einheit kann auch mit dem Ankern verbunden werden.
- 6. ZEIT:** 0,25 Unterrichtseinheiten

EINLEITUNG:

Lavieren mit dem Anker ist eine der Möglichkeiten, um bei Motorausfall das Boot aus einem Gefahrenbereich zu steuern.

HAUPTTEIL:

Erkläre:

Worauf beim Lavieren zu achten ist

SCHLUSS:

Führe Lavierbewegungen mit der Besatzung durch

LAVIEREN MIT DEM ANKER

Neben dem Rudern und Schieben ist „Lavieren“ eine Möglichkeit sich bei einem Motorausfall mit dem Boot fort zu bewegen.

Dabei wirft man den Anker in jene Richtung in welche man sich bewegen möchte und achtet darauf, dass er sich nicht festsetzt. Die Richtungsbewegung unterstützt der Schiffsführer durch eine entsprechende Steuerstellung des Motors. Zwischendurch hebt man wieder den Anker und wiederholt den Vorgang solange bis man aus dem Gefahrenbereich oder der Strömung ist.

Inhalt

1. THEMA:

2.4 NOTSIGNALE

2. AUSBILDUNGSZIEL:

Der Teilnehmer soll wissen, welche Möglichkeiten es gibt Notsignale abzusetzen. Ebenso soll er erkennen, wenn jemand anderer Notsignale abgibt.

Teilziele: Der Teilnehmer soll **wissen:**

- Wie ein Notsignal abzusetzen ist

Der Teilnehmer soll **können:**

- Durchführung der Notsignale.

3. METHODE:

Vortrag Demonstration

4. BITTE VORBEREITEN:

Unterlagen:

Geräte: Rettungswesten, Lampen

Sonstiges:

5. HINWEISE:

Siehe Wasserstraßenverkehrsordnung, Seen- und Fluss-Verkehrsordnung

6. ZEIT:

0,25 Unterrichtseinheiten

EINLEITUNG:

Bei Manövrierunfähigkeit oder anderen Notsituationen ist es notwendig auf sich und die Gefahrensituation aufmerksam zu machen. Dazu sind die wesentlichsten Notsignale in den gesetzlichen Bestimmungen verankert.

HAUPTTEIL:**Erkläre:**

- Wie können Notsignale abgesetzt werden
- Bedienung der Hupe.

SCHLUSS:

- Der Auszubildende soll die Durchführung der Notsignale demonstrieren

NOTSIGNALE

§ 53. Seen- und Fluss-Verkehrsordnung

In Notfällen auf einem Gewässer können folgende Zeichen gegeben werden, um Hilfe herbeizurufen:

1. kreisförmiges Schwenken einer roten Flagge, eines Lichtes oder eines sonstigen geeigneten Gegenstandes;
2. Abfeuern einer rotbrennenden Rakete oder Zeigen sonstiger roter Leuchtsignale (Handfackeln, Leuchtkugeln oder ähnliches);
3. Lichtzeichen, zusammengesetzt aus den Morsezeichen (SOS);
4. langsames und wiederholtes Heben und Senken der seitlich ausgestreckten Arme;
5. eine Folge langer Töne.

§ 3.46 Wasserstraßenverkehrsordnung

Notzeichen

1. Ein in Not befindliches Fahrzeug, das Hilfe herbeirufen will, kann zeigen:
 - a. eine Flagge oder einen sonstigen geeigneten Gegenstand, die im Kreis geschwenkt werden;
 - b. eine Flagge über oder unter einem Ball oder einem ballähnlichen Gegenstand;
 - c. ein Licht, das im Kreis geschwenkt wird
 - d. Raketen oder Leuchtkugeln mit roten Sternen in kurzen Zwischenräumen
 - e. ein Lichtzeichen, zusammengesetzt aus den Morsezeichen (SOS);
 - f. ein Flammensignal durch Abbrennen von Teer, Öl oder ähnlichem;
 - g. rote Fallschirm-Leuchtraketen oder rote Handfackeln;
 - h. langsames und wiederholtes Heben und Senken der seitlich ausgestreckten Arme

2. Diese Zeichen ersetzen oder ergänzen die Schallzeichen gemäß § 4.01 Z 4.



Inhalt

- 1. THEMA:** **2.5 RETTEN / BERGEN**
- 2. AUSBILDUNGSZIEL:** Der Teilnehmer soll die Tätigkeiten rund um ein Rettungs-, bzw. Bergermanöver durchführen können.
- Teilziele:** Der Teilnehmer soll **wissen:**
- Wie eine Rettung/Bergung durchzuführen ist
- Der Teilnehmer soll **können:**
- Auf Anweisung des Schiffsführers eine Rettung oder Bergung durchführen
- 3. METHODE:** Vortrag, Demonstration
- 4. BITTE VORBEREITEN:** **Unterlagen:** .
- Geräte:** Boot, Übungsobjekt (Rettungsring, Fass etc.), Rettungsnetz sofern vorhanden
- Sonstiges:**
- 5. HINWEISE:**
- 6. ZEIT:** 0,50 Unterrichtseinheiten..

EINLEITUNG:

Bei Rettungs-, bzw. Bergemanöver ist die Zusammenarbeit von Besatzung und Schiffsführer besonders wichtig und hat deshalb in der Ausbildung einen hohen Stellenwert

HAUPTTEIL:**Erkläre:**

- Die Durchführung der Aktion
- Erkläre die Handhabung der vorhandenen Hilfsmittel.

SCHLUSS:

- Übe mit dem Auszubildenden die Aktion

BERGUNG/RETTUNG

Der Bootsmann hat im Rahmen dieser Aktion den Schiffsführer bei der Anfahrt durch richtungweisende Handzeichen zu unterstützen. Nach dem Kommando des Schiffsführers nehmen die Bootsmänner das Objekt auf. Dabei sollen als Hilfsmittel Leinen bzw. Rettungsnetze, sofern vorhanden, verwendet werden.



Inhalt

1. THEMA: 2.6 MENSCHENRETTUNG
2. AUSBILDUNGSZIEL: Der Teilnehmer soll alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit einer Menschenrettung aus dem Wasser beherrschen.
- Teilziele: Der Teilnehmer soll **wissen:**
- Wie ein Mensch aus dem Wasser gerettet wird
 - Welche Möglichkeiten am Boot vorhanden sind
- Der Teilnehmer soll **können:**
- Durchführung einer Menschenrettung
3. METHODE: Vortrag, Demonstration.....
4. BITTE VORBEREITEN: **Unterlagen:**
- Geräte:** Boot, Rettungsring mit Leine, Rettungsball und Rettungsnetz, sofern vorhanden, Puppe, Leine.....
- Sonstiges:**
5. HINWEISE: Allfällig vorhandene Rettungsmittel sind einzusetzen....
6. ZEIT: 0,50 Unterrichtseinheiten.....

EINLEITUNG:

Die Rettung von im Wasser treibenden Personen ist eine der vordergründigsten Aufgaben der Feuerwehren am Wasser und ist deshalb auch besonders zu schulen.

HAUPTTEIL:**Erkläre:**

- Handhabung des Rettungsringes samt Leine
- Handhabung des Spineboards, sofern vorhanden
- Handhabung der vorhandenen sonstigen Rettungsmittel

SCHLUSS:

- Führe Menschenrettungsaktionen mit einer Holzpuppe durch!

MENSCHENRETTUNG

1. Menschenrettung

Der Bootsmann hat den Schiffsführer bei der Anfahrt zum zu Rettenden zu unterstützen, in dem er richtungsweisende Handzeichen gibt. Zudem bereitet er den Rettungsring mit Leine vor und zeigt dem Schiffsführer die Wurfbereitschaft an. Nach dem gelungenen Wurf (d.h. der zu Rettende konnte den Rettungsring greifen) zieht der Bootsmann die Leine ein. Andernfalls ist der Vorgang zu wiederholen, wobei dem Schiffsführer die Fahrtrichtung anzuzeigen ist. Das Ergreifen des Rettungsringes ist dem Schiffsführer zu kommunizieren, damit dieser den Fahrtengeber auf neutral (bzw. den Gang auskuppeln) kann. Wenn der Verdacht besteht, dass die zu rettende Person unterkühlt ist, so ist sie möglichst waagrecht in das Boot zu hieven oder zu ziehen. Ansonsten ist die Person je nach Bootstyp mit dem Oberkörper voraus so flach wie möglich seitlich oder von der Bugklappe aus, aus dem Wasser zu ziehen. Dabei sollen vorhandene Hilfsmittel, wie Spineboard, Rettungsnetze, Bootsleitern oder auch die Bugklappe verwendet werden.



Inhalt

1. THEMA:

2.7 SONDIEREN

2. AUSBILDUNGSZIEL:

Der Teilnehmer soll auf das Kommando „Sondieren“ die dazugehörigen Tätigkeiten selbstständig ausführen können.

Teilziele: Der Teilnehmer soll **wissen:**

- Wie die Sondierung durchzuführen ist

Der Teilnehmer soll **können:**

- Die Sondierstange vorbereiten, bzw. auch eine behelfsmäßige Sondierstange herstellen

3. METHODE:

Vortrag, Demonstration

4. BITTE VORBEREITEN:

Unterlagen:

Geräte: Boot, Sondierstange, Fahrbehelfe

Sonstiges:

5. HINWEISE:

Diese Aktion ist bei den Landemanövern des Schiffsführers durchzuführen.

6. ZEIT:

0,25 Unterrichtseinheiten

EINLEITUNG:

Das Sondieren ist jene Messtätigkeit, bei welcher die Besatzung mit Hilfe einer markierten Stange dem Schiffsführer die Wassertiefe bekannt gibt.

HAUPTTEIL:**Erkläre:**

- Herstellung einer Sondierstange
- Handhabung der Sondierstange

SCHLUSS:

- Übe das Manöver „Anlanden“ und führe dabei Sondierungen durch!

SONDIEREN

1. Sondierstange

Eine Sondierstange ist eine Stange mit Abstandsmarkierungen (z.B. alle 10 cm und gesonderte Kennzeichnung bei jedem vollen Meter). Behelfsmäßig können dafür die Fahrbehelfe, Schiffshakenstange oder Ruder verwendet werden.

2. Sondieren

Auf das Kommando "Sondieren" rüstet sich einer der Bootsmänner mit einer markierten Stange aus und begibt sich zum Bug. Dort taucht er die Stange ins Wasser und meldet dem Schiffsführer die ermittelte Tiefe. Dies wird solange wiederholt bis das Boot entweder gelandet ist und der Schiffsführer den Auftrag erteilt das Sondieren einzustellen.



Inhalt

1. THEMA:

2.8 FAHRZEUG ABSCHLEPPEN

2. AUSBILDUNGSZIEL:

Der Teilnehmer soll die Tätigkeiten kennen, welche notwendig sind um einen Fahrzeugverband herstellen zu können.

Teilziele: Der Teilnehmer soll wissen:

- Wie abzuschleppende Fahrzeuge am eigenen Boot verheftet werden müssen

Der Teilnehmer soll können:

- Vorbereitung der notwendigen Leinen, bzw. die richtige Verheftung.

3. METHODE:

Vortrag, Demonstration.

4. BITTE VORBEREITEN:

Unterlagen:

Geräte: Boot, Zille, Platte etc.

Sonstiges:

5. HINWEISE:

6. ZEIT:

0,50 Unterrichtseinheiten

EINLEITUNG:

In dieser Schulungseinheit ist die Herstellung eines Fahrzeugverbandes zu erklären und zu beüben. Oft ist dies die einzige Möglichkeit ein nicht motorbetriebenes Wasserfahrzeug weiter zu bewegen.

HAUPTTEIL:**Erkläre:**

- Durchführung der Verheftung eines Wasserfahrzeuges am eigenen Boot
- Warum das Wasserfahrzeug möglichst weit vorne verheftet werden soll

SCHLUSS:

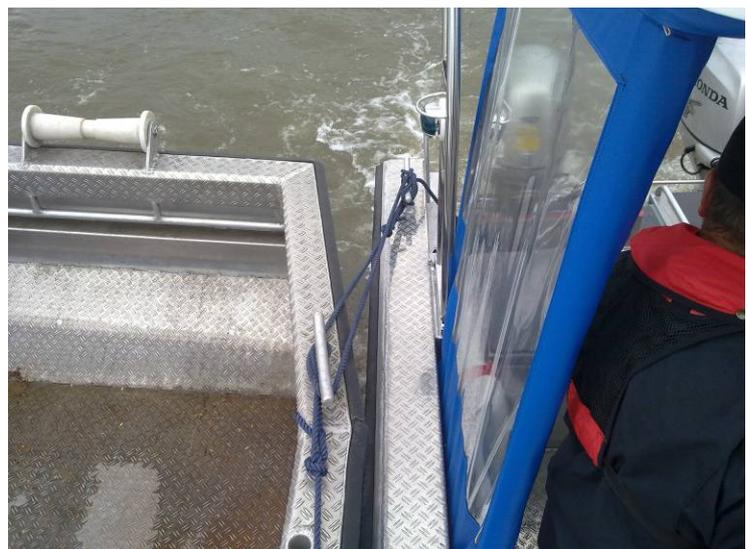
Führe das Abschleppen praktisch durch.

FAHRZEUG ABSCHLEPPEN

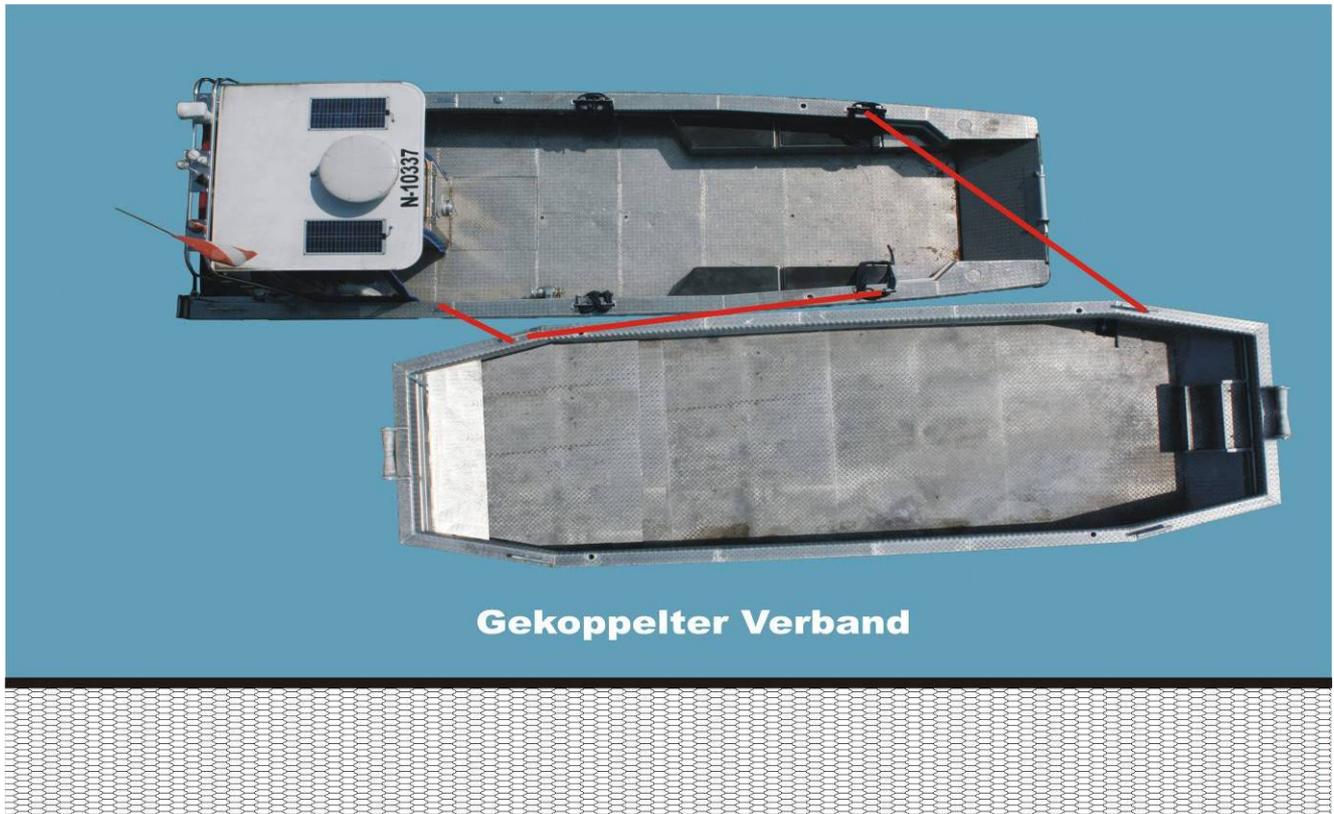
1. Koppeln

Unter Koppeln versteht man das seitliche Verbinden, in diesem Fall von Wasserfahrzeugen.

Das Boot legt am Wasserfahrzeug an. Es wird so am Boot verheftet, dass das Heck des Wasserfahrzeuges zumindest einen Meter vor dem Steuer des eigenen Bootes ist. Dadurch ist erst eine ordentliche Manövrierfähigkeit gegeben. Je weiter vorne das zu koppelnde Wasserfahrzeug verheftet wird desto leichter lässt sich der Verband steuern. Die Verheftung ist mit mindestens dreier Leinen so durchzuführen, dass sie jederzeit vom Boot aus gelöst werden kann. Am besten eignen sich Leinen mit einem Durchmesser von 12 – 14 mm. Hier ist auch die Masse des zu ziehenden Fahrzeuges zu beachten. Für eine Feuerwehrrille werden auch möglicherweise Leinen mit zwischen 8 - 10 mm genügen. Als Alternative zu Seilen können auch ein vorbereitetes Stahlseil und zur Sicherung handelsübliche Zurrgurte verwendet werden. Am Bug des Bootes ist das Wasserfahrzeug seitlich so zu verheften, dass es zu keiner V-Stellung in der Vorwärtsbewegung kommt. Unter Umständen ist nach einer kurzen Fahrt das Nachspannen der Verheftungen notwendig. Das abzuschleppende Fahrzeug wird deshalb nach vorne gesetzt, damit der Verband besser gesteuert werden kann.



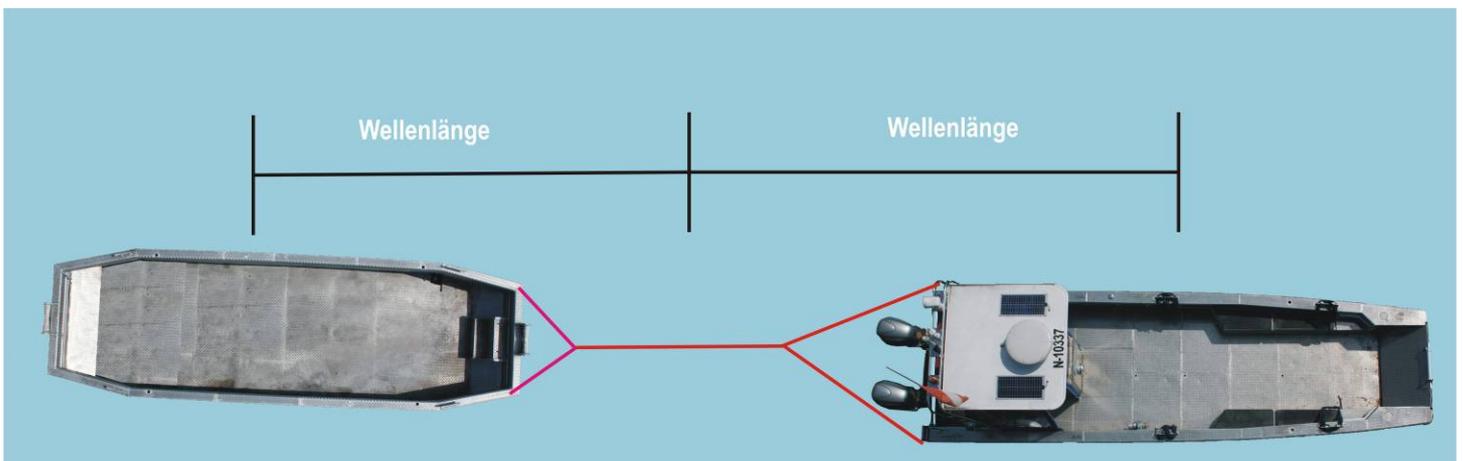
Einfaches Beispiel



2. Schleppen an langer Leine

Das geschleppte Fahrzeug ist mit dem Schleppenden Fahrzeug durch eine lange Schleppleine (Drittelseil) verbunden.

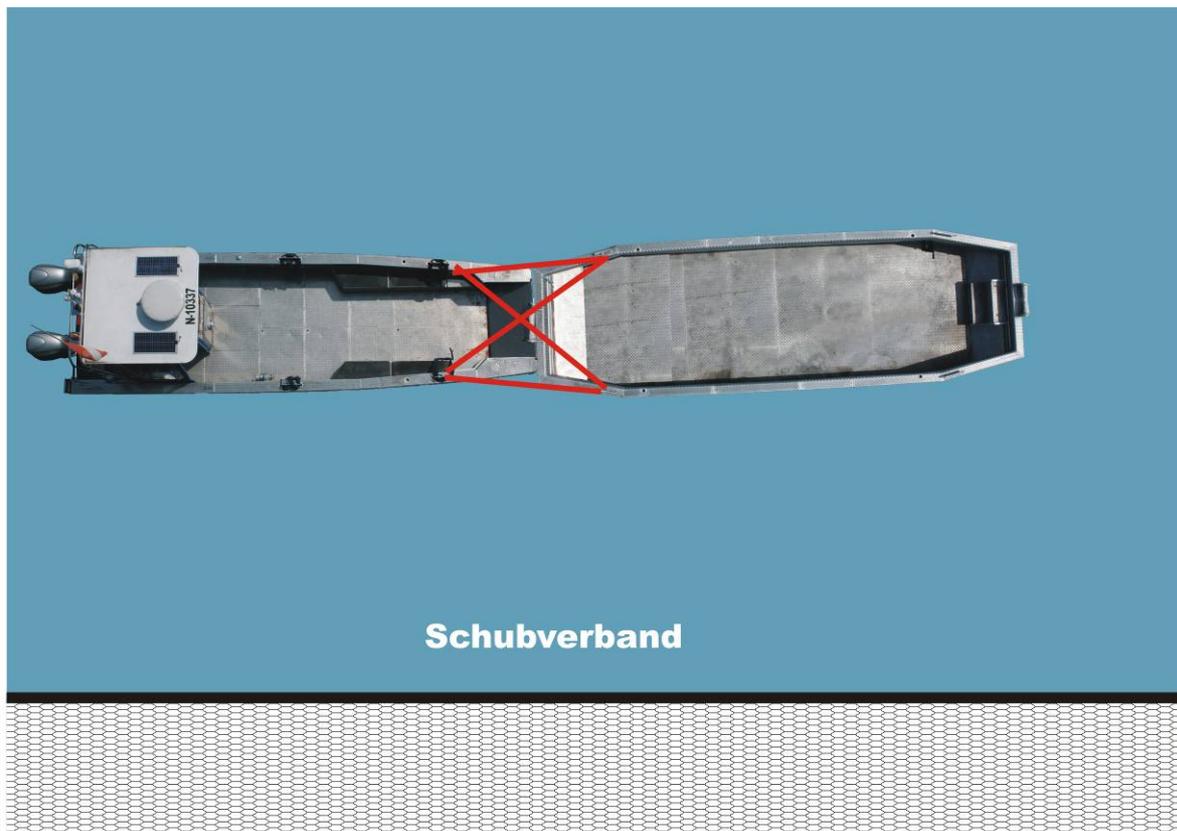
- Je länger die Schleppleine, desto besser, denn eine Schleppleine reduziert die Ruckbelastungen, welchen beide Boote (und besonders die Beschläge) während des Schleppens ausgesetzt sind.



- Die Länge sollte aber mindestens der zweifachen Wellenlänge entsprechen. Ist die Leine der Wellenlänge angepasst, befinden sich beide Fahrzeuge entweder auf dem Wellenkamm oder im Tal.
- Das manövrierunfähige Fahrzeug sollte die Leine entweder direkt am Bug befestigen oder ebenfalls Leinen zu den Klampen beiderseits des Buges führen.
- Das Kappbeil ist griffbereit zu halten.

SCHUBVERBAND

Beispiel



3. Nach der Fahrt

**THEMA****ZEIT/AUSBILDUNGSEINHEITEN**

3.1 Nach der Fahrt

$$\frac{0,50}{0,50}$$

Inhalt

1. THEMA:

3.1 NACH DER FAHRT

2. AUSBILDUNGSZIEL:

Der Teilnehmer soll jene Tätigkeiten kennen und durchführen können, welche nach der Rückkehr von einer Ausfahrt notwendig sind

Teilziele: Der Teilnehmer soll **wissen**:

- Wie das Boot nach der Fahrt zu verheften ist
- Wo die Gerätschaften verstaut werden
- Wie die Einrückmeldung funktioniert
- Wie die Kontrolle des Treibstoffstandes funktioniert
- Welche Eintragungen im Bordbuch notwendig sind

Der Teilnehmer soll **können**:

- Bootsverheftung
- Das Boot in den Bereitschaftszustand bringen
- Eine Einrückmeldung absetzen
- Den Treibstoffstand kontrollieren
- Eintragen im Bordbuch durchführen

3. METHODE:

Vortrag, Demonstration

4. BITTE VORBEREITEN:

Unterlagen:

Geräte: Tankschlauch

Sonstiges: Bordbuch

5. HINWEISE:

6. ZEIT:

0,50 Unterrichtseinheiten

EINLEITUNG:

Nach jeder Ausfahrt ist die Einsatzbereitschaft des Bootes wieder herzustellen und eventuell angefallene Mängel zu beheben, bzw. muss veranlasst werden, dass diese behoben werden.

HAUPTTEIL:**Erkläre:**

- die Verheftung des Bootes
- Was ist bei der Versorgung der Gerätschaften zu beachten
- das Absetzen der Einrückmeldung
- die Kontrolle des Treibstoffstandes
- die Eintragung im Bordbuch.

SCHLUSS:

- Lass den Teilnehmer das Boot verheften, die Geräte versorgen und den Treibstoffstand kontrollieren.

NACH DER FAHRT

1. Bootsverheftung

Der Schiffsführer gibt der Besatzung den Befehl „Fertigmachen zum Anlegen“.

Die Bootsleute bereiten die Heftleinen vor und setzen die Fender auf jener Seite des Wasserfahrzeuges, an welcher dieses verheftet wird.

Der Schiffsführer fährt an seinen Liegeplatz. Auf das Kommando „Boot verheften“ verheften die Bootsmänner in der richtigen Reihenfolge das Boot (Voraus- u. Heckleine). Die Bootsmänner melden die Verheftung an den Schiffsführer. Der Schiffsführer stellt den Motor ab.

2. Schiff klarmachen

Nachdem das Boot sicher verheftet ist, sorgen die Bootsmänner dafür, dass die Ausrüstung wieder am vorgesehenen Platz ist und die Stauräume verschlossen sind. Dabei ist dem Schiffsführer zu melden, wenn Beschädigungen vorliegen.

3. Einrückmeldung absetzen

Nach der Verheftung ist auch durch die Bootsbesatzung entsprechende den Dienstanweisungen die Einrückmeldung an die zuständige Alarmzentrale abzusetzen.

4. Treibstoff

Nach Beendigung der Ausfahrt sind die vorhandenen Tanks wieder auf zu füllen.

5. Bordbuch

Analog dem Fahrtbuch bei Kraftfahrzeugen sind die Eintragungen im Bordbuch vom Schiffsführer durchzuführen. Beschädigungen, Besondere Fälle sind hier festzuhalten und auch dem Feuerwehrkommandanten zu melden.

Niederösterreichischer Landesfeuerwehrverband
LANDESFEUERWEHRKOMMANDO



**Langenlebarner Straße 108
3430 Tulln
Telefon: 02272/9005-13170
Telefax; 02272/9005-13135
E-Mail: post@noelfv.at**

Homepage: <http://www.noef122.at>