

Richtlinien für die praktische Schiffsführerprüfung - 10 m/- 20 m

Die Bundesländer Wien, Niederösterreich, Oberösterreich und Burgenland haben gemeinsam eine abgestimmte Vorgehensweise für den praktischen Teil der Schiffsführerprüfungen festgelegt um ein möglichst einheitliches Qualitätsniveau zu gewährleisten.

Folgende Richtlinien werden ab Beginn der Prüfungssaison 2022 umgesetzt:

Vor Prüfungsbeginn: Erklärung über den Ablauf der Prüfung.

Die praktische Prüfung beginnt mit der Knotenkunde (zumindest 2 – max. 3 Knoten) bei 20 m

Patent: zumindest 3 – max. 5 Knoten.

Geprüft werden: Palstek, Klampenschlag, Schotstek, Kreuzknoten, Achterknoten,

Webeleinstek, Slipstek, Eineinhalb Rundtörn mit zwei halben Schlägen

Bei nichtausreichender Knotenkunde (**weniger** als die Hälfte der geprüften Knoten) ist die praktische Prüfung als negativ zu bewerten und abzubrechen (keine praktische Prüfungsfahrt!)

Im Rahmen der Prüfungsfahrt sind von jedem Kandidaten/jeder Kandidatin folgende Manöver durchzuführen:

- Paralleles An- und Ablegen vom Steg/Vorstellobjekt/Kaimauer
- „Ring über Bord“-Manöver“
- Achter fahren
- Wende (optional)
- Höhe halten (optional)
- Richtiges Verheften (optional)
-

Bei 20 m Patent zusätzlich:

- Einteilung und Unterweisung der Mannschaft
- Fahrzeugkunde (Armaturen, Erklären und Zeigen der Rettungsmittel, Batterie..)
- Richtiges Verheften
- An-/Ablegen in Box (optional)
- Ankermanöver (optional)
- Notstopp (optional)
- Manöver auf engstem Raum (optional)
- Eindampfen in die Vorspring/Ausdampfen (optional)
- Lavieren/Traversieren (optional)

Für jedes Manöver sind jeweils 3 Versuche möglich, aber nur dann, wenn das Manöver rechtzeitig abgebrochen wird.

Bei der praktischen Prüfung kein Einsagen des Ausbildners (unerlaubter Eingriff!) **neuer Versuch**. Bei wiederholtem Einsagen: Prüfung ist abzubrechen und als negativ zu bewerten.

Entscheidend für ein Durchkommen ist ein „Gesamtbild“ (Knotenkunde, unsichere Fahrweise, Einlenken in falsche Richtung, mangelndes Blickverhalten, Kommandos, Setzen/Einbringen der Fender...). **Entscheidende Frage:“ Kann ich Kandidaten/in mit ruhigem Gewissen in den Schiffsverkehr lassen“!**

Ablegen vom Steg/Vorstellobjekt/Kaimauer:

„Ordentliches“ Ablegen: situationsabhängig vorwärts oder rückwärts, rundum Prüfblicke (alle Personen an Bord, Gefahrenabwehr, Schwimmer, andere Fahrzeuge.....), Kommandos, Fender und Leinen versorgen lassen.

Durchfallskriterien: starkes Anfahren am Steg bzw. Anfahren an anderen Fahrzeugen etc.,
Eingriff des Ausbildners.

Für Gesamtbild wichtig: leichtes/mittleres Anfahren am Steg, unkontrolliertes Ablegen (z.B.:
Treiben lassen), Blickverhalten (fehlender Rundum-/Schulterblick),
Fender einholen.....

Paralleles Anlegen am Steg/Vorstellobjekt/Kaimauer:

Steuerbord/Backbord bzw. „wo“ entscheidet Prüfer!

30 bis 45 ° Annäherung in langsamer Fahrt, Kommandos, Fender rechtzeitig setzen, Matrosen dürfen mit Leine, Haken oder händisch erst „helfen“, wenn Boot parallel neben Steg fast schon zum Stillstand kommt (kein „Lasso – werfen“!)

Durchfallskriterien: starkes Anfahren am Steg bzw. Anfahren an anderen Fahrzeugen etc.,
Eingriff des Ausbildners, 3 x kein Anlegen (vorbeifahren bzw. keine Parallellenkung)

Für Gesamtbild wichtig: leichtes/mittleres Anfahren am Steg, unkontrolliertes Anlegen (z.B.:
Treiben lassen, Anlegen ohne Fender, Einlenken in falsche
Richtung, Überstieg des Matrosen auf Steg, fehlende Kommandos.

Achter fahren:

In Gleitfahrt über eigene Welle (kurz Gas wegnehmen).

Durchfallskriterien: Eingriff des Ausbildners, kein Rück-/Schulterblick, schafft vom Kurs her
keinen Achter

Für Gesamtbild wichtig: Unkontrollierte Fahrt, mangelhaftes Blickverhalten, zu langsam

„Ring über Bord“- Manöver:

Es ist ein „Ring über Bord“ und kein „Mann über Bord“ – Manöver! Anfahrt daher zügig und „ordentlich“, aber nicht auf kürzestem Weg. Die Ringaufnahme kann sowohl stromaufwärts als auch stromabwärts erfolgen. Ringaufnahme seitlich (selbst oder durch Matrosen, mit oder ohne kurzem Haken) mit Sicherheitsabstand und maximal aus 2 Meter Entfernung. Boot soll praktisch zum Stillstand kommen. Auskuppeln **vor** der Ringaufnahme mit Ansage „Ausgekuppelt“, Kommandos (Beobachter einteilen, Ringaufnahme wie/ welche Seite).

Durchfallskriterien: Eingriff des Ausbildners, Überfahren des Ringes, Gang bei Ringaufnahme eingelegt (nicht ausgekuppelt), nach 3 Versuchen keine Ringaufnahme

Für Gesamtbild wichtig: unkontrolliertes Anfahren, zu schnell (2./3. Versuch), keine Ansagen/Kommandos.

Wendemanöver:

„ordentliches“ Wenden über Steuerbord/Backbord mit entsprechendem Blickverhalten.

Durchfallskriterien: Eingriff des Ausbildners, Behinderung des Schiffsverkehrs, Gefährdung, **kein** Rück-/Schulterblick (**mehr als 1x!**).

Für Gesamtbild wichtig: unkontrollierte Fahrweise, mangelhaftes Blickverhalten

Höhe halten/Lavieren:

Referenzpunkt am Ufer stetig beobachten, bei Zielerreichung parallel zum Ufer ca. 3 Sekunden stehen bleiben und Ansage „Höhe halten“.

Durchfallskriterien: Eingriff des Ausbildners, Behinderung des Schiffsverkehrs, keine Zielerreichung.

Für Gesamtbild wichtig: „kein Gefühl“ bei Gas geben/auskuppeln, mangelndes Blickverhalten, unkontrollierte Fahrweise

Praktische Radarprüfung:

- Erklärung der Funktionalität des Radars inklusive, Wendegeschwindigkeitsanzeiger
- Radar wird vor Fahrt vom Prüfer/Ausbildner verstellt.
- Fahren mit verdunkelter Scheibe unter Radar inklusive Wende