

**Erwartungshorizont und Bewertung der
Fahrmanöver in der praktischen Prüfung
zum DLRG-Bootsführerschein**



Erwartungshorizont und Bewertung der Fahrmanöver in der praktischen Prüfung zum DLRG-Bootsführerschein im DLRG-Landesverband Nordrhein

Autor: Peter A. Fischer

Diese Broschüre wurde in Abstimmung mit dem Fachbereich Boot des DLRG-Landesverbandes Nordrhein erstellt und überarbeitet.

1. Auflage 2014
2. Auflage 2016 (veränderte Auflage)
3. Auflage 2024 (veränderte Auflage)

Die in dieser Broschüre verwendeten Logos Markennamen sind durch den Bundesverband der DLRG bzw. deren Rechteinhaber geschützt. Die in dieser Broschüre veröffentlichten Texte sind ebenfalls urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte sind vorbehalten. Eine Veröffentlichung – insbesondere im Internet – erfordert eine vorherige schriftliche Erlaubnis.

Anfragen bitte per eMail an den Fachbereich Boot unter peter.fischer@wesseling.dlrg.de

1 Grundsätzliches

In der praktischen Prüfung zum DLRG-Bootsführerschein A oder B werden gemäß der DLRG Prüfungsordnung Boot die folgenden Manöver geprüft und bewertet:

- An- und Ablegen
- Einfahrt in und aus einem begrenzten Raum
- Wenden auf engem Raum
- Schleppen (in Kiellinie und längsseits)
- Manöver „Mensch-Über-Bord“
- Ankern
- Technische Hilfeleistung

In der praktischen Prüfung zum DLRG-Bootsführerschein B (Seeschiffahrtsstraße) werden zusätzlich die folgenden Manöver geprüft und bewertet. Zu prüfende Personen, die bereits im Besitz des DLRG-Bootsführerscheins A sind und die praktische Prüfung zum Erwerb des DLRG-Bootsführerscheins B ablegen, werden nur in den folgenden Manövern geprüft und bewertet:

- Fahren nach Kompass inkl. Kursänderungen
- Durchführung einer Kreuzpeilung mit mindestens zwei Landmarken

Bei Booten mit Zündunterbrechereinrichtung (Quickstop®) ist die Auslöseleine immer anzulegen!
Bei allen Manövern sind alle Körperteile im Boot zu behalten. Soweit erforderlich ist ein Bootshaken zu verwenden.

Die zu prüfende Person kann zum Kennenlernen der Fahreigenschaften eines ihm unbekanntes Prüfungsbootes auf Wunsch eine kurze Eingewöhnungszeit in Anspruch nehmen.

Der Prüfer oder die Prüferin benennt das durchzuführende Manöver und legt den Manöverbeginn fest.
Die zu prüfende Person wiederholt das benannte Prüfungsmanöver und teilt den Beginn und das Ende des Manövers mit.

Einsatzkleidung und PSA

Es ist die Einsatzkleidung gem. der Bekleidungsfiel der DLRGist zu tragen.
Rettungswesten sind durch die das Prüfungsboot stellende Gliederung zur Verfügung zu stellen.
Weitere PSA kann auf Wunsch durch die zu prüfende Person getragen werden.

2 Bewertung

Die Bewertung erfolgt über ein seit vielen Jahren erprobtes, einheitliches Bewertungsschema. Es gibt keine Teilpunkte. Ein Fahrmanöver gilt als „bestanden“, wenn die Anzahl der zulässigen Fehlerpunkte nicht überschritten wurde. Die praktische Prüfung gilt insgesamt als „bestanden“, wenn alle bewerteten Fahrmanöver bestanden wurden.

Während der Prüfung wird die Leistung so lange bewertet, bis das Boot im Hafen festgemacht liegt und die Prüfung für beendet erklärt wird.

Die zu prüfende Person hat die Möglichkeit bei Überschreiten der zulässigen Fehlerpunkte das Manöver zu wiederholen. Die Prüfung wird generell vorzeitig beendet, sobald einer der nachfolgenden Punkte durch den Prüfer oder der Prüferin festgestellt wird. Die Prüfung wird dann grundsätzlich als nicht bestanden gewertet und ohne zweiten Versuch beendet.

- Fahren ohne angelegter Auslöseleine bei Booten mit Zündunterbrecher (Quickstop®)
- Verstoß gegen Gesetze, Ausweichregeln, Anweisungen oder Anordnungen
- Kollision oder Gefährdung des eigenen Bootes oder der eigenen Besatzung
- Gefährdung oder Behinderung eines anderen Wasserfahrzeugs
- Gefährdung anderer Personen
- Herbeiführung einer vermeidbaren Beschädigung des Bootes
- Missachtung der Ausweichpflicht (z.B. Hinweis durch Schallsignal eines Kurshalters)
- sonstiger sicherheitsrelevanter Grund
- Fehlendes oder nicht ausreichendes Teamverhalten einer zu prüfenden Person
- Innerhalb der Manöverprüfung das Prüfungskriterium [NICHT BESTANDEN] festgestellt wurde

3 An- und Ablegen in der Strömung

Das Manöver wird an Schiffsanlegern in der Strömung durchgeführt. Der Einsatz des Bootshakens ist ausdrücklich gestattet. Das Manöver wird als „nicht bestanden“ gewertet, wenn die zulässige Fehlerpunktzahl überschritten wurde. Es besteht die Möglichkeit eines zweiten Versuchs.

3.1 Ablauf des Manövers:

Die zu prüfende Person wird das durchzuführende Manöver benannt und muss durch eine Kommandowiederholung bestätigt werden. Während des Manövers darf der Anleger nicht mit dem Bootsrumpf sowie den An- oder Aufbauten in Kontakt geraten.

Ablauf des Teilmanövers „Anlegen“

- Langsames Annähern an den Anleger
- Ausbringen der notwendigen Fender
- Seitliches Anlegen am Anleger durch Gieren
- Festmachen des Bootes mit den dafür notwendigen Leinen
- Das Manöver für beendet erklären

Ablauf des Teilmanövers „Ablegen“

- Lösen der Leinen
- Seitliches Ablegen durch Gieren nach Aufforderung
- Einholen der Fender
- Das Manöver für beendet erklären

3.2 Zulässige Fehlerpunktzahl [4]:

- Fender nicht oder nicht ausreichend oder an falscher Stelle ausgebracht
- Hände, Arme, Füße oder Beine zum Abhalten oder Abstoßen eingesetzt
- Liegezeit weniger als ca. 15 Sek. oder Fahrt über Grund beim Liegen
- Fehlerhaftes Festmachen bzw. Lösen der Leinen
- Fehlerhaftes Gieren beim Anlegen oder Ablegen
- Unsicheres Liegen am Anleger
- Fehlerhaftes Anlegen oder Ablegen
- Unangepasste Geschwindigkeit
- Unsichere Fahrweise
- Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Vergessen, das Manöver für beendet zu erklären

4 Ein- und Ausfahren in und aus einem begrenzten Raum

In der Regel dient hierzu ein ausreichend großer beengter Raum. Bei der Auswahl ist sowohl das Boot selbst als auch eine ggf. starke Seitenwindempfindlichkeit des Bootes zu berücksichtigen.

Das Manöver wird als „nicht bestanden“ gewertet, wenn die zulässige Fehlerpunktzahl überschritten wurde. Es besteht die Möglichkeit eines zweiten Versuchs.

4.1 Ablauf des Manövers:

Der zu prüfenden Person wird das durchzuführende Manöver benannt und muss durch eine Kommandowiederholung bestätigt werden.

- Teil 1: Die zu prüfende Person fährt langsam vorwärts in den beengten Raum, stoppt auf und fährt rückwärts wieder hinaus
- Teil 2: Die zu prüfende Person fährt langsam rückwärts in den beengten Raum, stoppt auf und fährt vorwärts wieder hinaus
- Fender sind klar zu halten, damit sie - falls notwendig - kurzfristig ausgebracht werden können. Sie können auch auf Anweisung der zu prüfenden Person schon zu Beginn des Manövers außenbords gebracht und vor Ende des Manövers wieder eingeholt werden
- Aufstoppen und das Manöver für beendet erklären

4.2 Zulässige Fehlerpunktzahl [3]:

- **Das Boot berührt indirekt (z.B. durch Fender oder Bootshaken) die seitliche Begrenzung**
- Unangepasste Geschwindigkeit
- Unsichere Fahrweise
- Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Vergessen, das Manöver für beendet zu erklären

5 Wenden auf engem Raum

Das Manöver wird im Yachthafen durchgeführt. Die Kursrichtung des Bootes soll nach Beendigung des Manövers um 180 Grad geändert sein. Das Manöver soll dabei nicht mehr Raum als die 2-fache Bootslänge beanspruchen. Der nachfolgend beschriebene Ablauf bezieht sich auf Boote mit einem Außenbordmotor oder Z-Antrieb. Bei Booten mit anderen Antrieben (z.B. doppelter Antrieb, JET-Antrieb) sind andere Abläufe möglich. Das Manöver wird als „nicht bestanden“ gewertet, wenn die zulässige Fehlerpunktzahl überschritten wurde. Es besteht die Möglichkeit eines zweiten Versuchs.

5.1 Ablauf des Manövers

Der zu prüfenden Person wird das durchzuführende Manöver benannt und muss durch eine Kommandowiederholung bestätigt werden.

- Ruderlegen - Gang einkuppeln. Nachdem das Boot anfängt zu drehen
- Auskuppeln - schnelle Ruderlageänderung - andere Gangrichtung einkuppeln
- Während das Boot die Drehrichtung beibehält
- Auskuppeln - schnelle Ruderlageänderung - andere Gangrichtung einkuppeln
- Weiter wie oben, bis die gewünschte Kursänderung erreicht ist
- Aufstoppen und das Manöver für beendet erklären

5.2 Zulässige Fehlerpunkte [3]

- ○ Raumnutzung von mehr als zwei Bootslängen
- ○ ○ Kursänderung um 180 Grad nicht erreicht
- Nach dem Wendevorgang nicht gestoppt
- ○ Unangepasste Geschwindigkeit
- Unsichere Fahrweise
- ○ Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Vergessen, das Manöver für beendet zu erklären

6 Schleppen achteraus und Schleppen längsseits

Beide Manöverteile werden in der Strömung durchgeführt. Auf die durchgehende Schifffahrt ist besonders zu achten. Die Anfahrstrecke zum Havaristen beträgt ca. 50 Meter.

Nach Bekanntgabe des Manöverbeginns durch den Prüfer oder durch die Prüferin ist der Havarist spätestens nach ca. fünf Minuten sicher über Grund zu schleppen. Es muss während des anschließenden Schleppvorgangs mindestens eine Kursänderung um 180 Grad gefahren werden.

Die zum Schleppen notwendigen Leinen können schon vor Beginn des Manövers klargemacht werden. Es ist eine geeignete Schleppverbindung zu verwenden (Ankerpunkt, Länge, Bruchlast).

Das Manöver wird als „nicht bestanden“ gewertet, wenn die zulässige Fehlerpunktzahl überschritten wurde. Es besteht die Möglichkeit eines zweiten Versuchs.

6.1 Ablauf der Manöver

Der Havarist ist nach Bekanntgabe des Manöverbeginns zügig anzufahren und ggf. zu sichern. Die Besatzung des Havaristen ist zu fragen, ob und welche Hilfe benötigt wird. Anschließend wird die Leinenverbindung hergestellt.

Der zu prüfenden Person wird das durchzuführende Manöver benannt und muss durch eine Kommandowiederholung bestätigt werden.

Teil A: Schleppen achteraus

- Ansprechen des Havaristen
- Längsseits gehen am Havaristen, ggf. Sicherung des Havaristen
- Herstellen einer für das Achterausschleppen geeigneten Schleppverbindung zum Havaristen
- Herstellen einer Schleppverbindung zum Bug des Havaristen
- Schleppen über Grund inkl. mindestens einer Kursänderung um 180 Grad, die Richtung wird durch den Prüfer oder der Prüferin vorgegeben
- Aufstoppen und das Manöver für beendet erklären

Teil B: Schleppen längsseits

- Ansprechen des Havaristen
- Längsseits gehen am Havaristen, Sicherung des Havaristen
- Herstellen der Schleppverbindung durch Ausbringen von Vorspring, Vorleine, Achterleine und Achterspring in einer der Situation entsprechenden sinnvollen Reihenfolge
- Auf ausreichende Manövrierbarkeit des Schleppers achten (Heck des Schleppers ragt hinter dem Havaristen heraus)
- Schleppen über Grund inkl. mindestens einer Kursänderung um 180 Grad. Die Richtung wird durch den Prüfer oder der Prüferin vorgegeben
- Aufstoppen und das Manöver für beendet erklären

6.2 Zulässige Fehlerpunkte [8]

- Besatzung des Havaristen nicht nach erforderlicher Hilfe gefragt
- Fender nicht oder nicht ausreichend ausgebracht
- Hände, Arme, Füße oder Beine 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 selbst zu verantwortende Anfahrten zum Havaristen
- Fehlerhafte 180-Grad-Wende beim Achterausschleppen
- Zu verantwortende Zeitüberschreitung der 5 Minuten bis Schleppbeginn
- Unangepasste Geschwindigkeit
- Unsichere Fahrweise
- Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Vergessen, das Manöver für beendet zu erklären

7 Mensch-Über-Bord

Das Manöver wird in der Strömung durchgeführt.

Die über Bord gefallene Person wird während der Prüfung durch eine Übungspuppe oder einen Fender dargestellt.

Das Manöver beginnt durch den Ruf der prüfenden Person „Mensch über Bord an Backbord!“ oder „Mensch über Bord an Steuerbord!“

In allen Fällen ist das Kommando zu wiederholen, das Getriebe sofort auszukuppeln und es ist auf die Seite einzulenken, an der die Person über Bord gefallen ist. Rettungsmittel sind bereit zu halten und bei Bedarf auszubringen. Das Getriebe darf erst eingekuppelt werden, wenn sichergestellt wurde, dass sich die über Bord gefallene Person ausreichend weit vom Antrieb entfernt befindet.

Die Fahrtgeschwindigkeit ist beim Anfahren der über Bord gefallenen Person so einzurichten, dass beim Anbordnehmen keine oder nur eine sehr geringe Fahrt durchs Wasser gemacht wird. Das Getriebe ist auszukuppeln sobald sich das Boot in der Nähe der über Bord gefallenen Person befindet. Bei Booten mit JET-Antrieb ersetzt die Neutralstellung das Auskuppeln. Ein Aufstoppen des Bootes durch Einlegen des Rückwärtsganges ist nicht zulässig. Dies gilt auch für Boote mit JET- Antrieb.

Die Anfahrt des Bootes kann zur aus einer beliebigen Richtung erfolgen. Bei der Aufnahme kann das Boot sowohl in Stromrichtung, als auch gegen die Stromrichtung oder begedreht liegen.

Das nicht augenblickliche Auskuppeln des Getriebes beim Ruf „Mensch-über-Bord“ oder ein nicht sofortiges Lenken zu der Seite, an der die Person über Bord gefallen ist oder ein noch eingekuppeltes Getriebe in unmittelbarer Nähe der über Bord gefallenen Person (z.B. beim Aufstoppen durch Einlegen des Rückwärtsganges) führt zum sofortigen Manöverabbruch. Die Prüfung wird dann mit [NICHT BESTANDEN] gewertet. Gleiches gilt, wenn die über Bord gefallene Person angefahren oder überfahren wurde.

Das Manöver wird als „nicht bestanden“ gewertet, wenn die zulässige Fehlerpunktzahl überschritten wurde. Es besteht die Möglichkeit eines zweiten Versuchs.

7.1 Ablauf des Manövers

Der zu prüfenden Person wird das durchzuführende Manöver benannt und muss durch eine Kommandowiederholung bestätigt werden.

- Kommando „Mensch über Bord an Backbord“ oder „Mensch über Bord an Steuerbord“
- Auskuppeln (beim JET-Antrieb: Klappenstellung auf neutral) und
- Sofortiges Lenken zu der Seite, an der die Person über Bord gefallen ist
- Kommando „Rettungsmittel bereithalten“ bzw. „Rettungsmittel hinterherwerfen“ und „Mensch im Auge behalten“. Während der Prüfung wird jedoch kein Rettungsmittel geworfen. Der Prüfer oder die Prüferin wird nur ein Rückkommando geben
- Erst nach Sicherstellung, dass die Person frei vom Antrieb schwimmt, nimmt das Boot wieder Fahrt auf
- Anfahrt zur über Bord gefallenen Person
- Anbordnehmen der Person
- Das Manöver für beendet erklären, nachdem die Person sicher an Bord aufgenommen wurde

7.2 Zulässige Fehlerpunkte [3]

- [NICHT BESTANDEN] Nicht ausgekuppelt beim Ruf „Mensch über Bord“
- [NICHT BESTANDEN] Nicht sofort auf die Seite gelenkt, an der die Person über Bord gefallen ist
- [NICHT BESTANDEN] Aufstoppen des Bootes durch Einlegen des Rückwärtsganges in unmittelbarer Nähe der Person.
- [NICHT BESTANDEN] Nicht ausgekuppelt, obwohl sich die Person in unmittelbarer Nähe zum Boot befindet
- [NICHT BESTANDEN] Person angefahren oder überfahren

- Person nicht wieder an Bord aufgenommen
- Fahrt aufgenommen, ohne zu prüfen ob die Person frei vom Antrieb schwimmt
- unangepasste Geschwindigkeit
- unsichere Fahrweise
- keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- vergessen, das Manöver für beendet zu erklären

8 Anker

Das Manöver wird in der Strömung außerhalb der Fahrrinne durchgeführt. Der Ankerplatz wird der zu prüfenden Person grob vorgegeben. Er muss außerhalb der Fahrrinne (siehe Anlage) jedoch noch in der Strömung liegen. Nach Beendigung des Manövers ist das Ankergeschirr aufzuklaren und geeignet zu verstauen. Der Anker muss im Prüfungsmanöver nicht fassen. Ein schleifender Anker ist - sofern korrekt festgestellt - zulässig. Das Manöver wird als „nicht bestanden“ gewertet, wenn die zulässige Fehlerpunktzahl überschritten wurde. Es besteht die Möglichkeit eines zweiten Versuchs.

8.1 Ablauf des Manövers Anker

Der zu prüfenden Person wird das durchzuführende Manöver benannt und muss durch eine Kommandowiederholung bestätigt werden.

Teil A: „Anker werfen und setzen“

- Klarmachen des Ankergeschirrs
- Festmachen der Ankerleine am Bug
- Ausbringen des Ankers, ohne dass der Anker oder die Kette über die Bordwand schleifen. Der Anker kann hierzu auch mit der Kette zusammen ins Wasser fallen. Ein Ausbringen „Hand-über-Hand“ ist nicht notwendig
- Rückmeldung ob der Anker gefasst hat
- Das Manöver für beendet erklären

Teil B: „Anker lichten“

- Einholen der Ankerleine während das Boot langsam zum Anker fährt
- Halten im Strom, sobald der Anker kurzstag ist
- Anker aufholen unter besonderer Berücksichtigung des An-Bord-Nehmens
- Beim Einholen des Ankers muss bei schweren Ankern das einholende Besatzungsmitglied durch ein oder weitere Besatzungsmitglieder beim An-Bord-Nehmen gegen Herausfallen gesichert werden.
- Bei schwerem Anker unterstützen diese das Anbordnehmen
- Aufklaren des Ankergeschirrs und des Decks
- Halten im Strom und das Manöver für beendet erklären

8.2 Zulässige Fehlerpunkte [5]

- Ankergeschirr nicht klargemacht
- Ankerleine am Bug oder am Anker nicht festgemacht
- Gefährlicher Umgang mit dem Anker oder dem Ankergeschirr
- Stehen in der Ankerleine
- Antrieb beim „Ankerfallen“ nicht ausgekuppelt
- Ankerleine im Antrieb
- Fehlerhafte Feststellung, ob der Anker hält
- Boot bei „Anker aufholen bzw. Anker kurzstag“ nicht im Strom gehalten
- Ankergeschirr oder Deck nicht aufgeklart
- Unangepasste Geschwindigkeit
- Unsichere Fahrweise
- Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Vergessen, das Manöver für beendet zu erklären

9 Technische Hilfeleistung (Einsatzübung)

Das Manöver wird in Form einer Einsatzübung für die gesamte Besatzung an Bord gemeinsam bewertet. Der zu prüfenden Person wird das durchzuführende Manöver benannt und muss durch eine Kommandowiederholung bestätigt werden. Das Manöver wird als „nicht bestanden“ gewertet, wenn die zulässige Fehlerpunktzahl überschritten wurde. Es besteht die Möglichkeit eines zweiten Versuchs.

9.1 Mögliche Hilfeleistungen

Es können unterschiedliche technische Hilfeleistungen in Form einer Einsatzübung gefordert werden.

9.2 Zulässige Fehlerpunkte [2]

- Vergessen, die Art der Hilfeleistung zu erfragen
- Fehlerhafte Manöverausführung
- Unangepasste Geschwindigkeit
- Unsichere Fahrweise
- Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung
- Vergessen, das Manöver für beendet zu erklären

10 Fahren nach Kompass

Die Prüfung erfolgt auf einem Boot mit eingebautem Steuerkompass. Die Himmelsrichtungen müssen in Gradzahlen angegeben werden. Die Prüfung gilt als [NICHT BESTANDEN] wenn die zu prüfende Person die Kursänderung zur falschen Seite durchführt. Das Manöver wird als „nicht bestanden“ gewertet, wenn die zulässige Fehlerpunktzahl überschritten wurde. Es besteht die Möglichkeit eines zweiten Versuchs.

10.1 Ablauf des Manövers (Beispiel)

Der Prüfer oder die Prüferin erfragt den aktuell anliegenden Kurs und weist einen neuen Kurs an. Die zu prüfende Person (Rudergänger) ändert den Kurs auf dem kürzesten Weg in die vorgegebene Richtung.

Beispiel:

Prüfer oder Prüferin: Welcher Kurs liegt an?

Rudergänger: Kurs 260 Grad liegt an!

Prüfer oder Prüferin: Neuer Kurs 290 Grad!

Rudergänger: Neuer Kurs 290 Grad!

Die zu prüfende Person ändert den Kurs um 30 Grad nach Steuerbord!

Rudergänger: Kurs 290 Grad liegt an!

10.2 Zulässige Fehlerpunkte [2]

[NICHT BESTANDEN] Kursänderung zur falschen Seite durchgeführt



Neuer Kurs liegt nicht korrekt an



Unangepasste Geschwindigkeit



Unsichere Fahrweise



Keine oder unzureichende Kommandos bzw. Kommunikation mit der Besatzung

11 Durchführung einer Kreuzpeilung mit mindestens zwei Landmarken

Für die Feststellung der genauen Position durch Kreuzpeilung ist sicherzustellen, dass die optisch gepeilten Landmarken auch in der Karte verzeichnet sind. Missweisung und Ablenkung werden während der praktischen Prüfung „Kreuzpeilung“ nicht berücksichtigt. Auf Binnengewässern ist bei Wassersportkarten ohne Geokoordinaten eine örtliche Bestimmung der Position ausreichend.

Es ist ein Peilkompass zu verwenden. Eine Umrechnung von MgP in rwP ist nicht Teil der Prüfung, Da während der Prüfung keine Karte vorliegt, ist die einfache Auswahl eines anzupeilenden Objekts ausreichend. Die Prüfung gilt als [NICHT BESTANDEN] wenn die zu prüfende Person eine falsche Gradzahl nennt. Das Manöver wird als „nicht bestanden“ gewertet, wenn die zulässige Fehlerpunktzahl überschritten wurde. Es besteht die Möglichkeit eines zweiten Versuchs.

11.1 Ablauf des Manövers

- Auswahl der Peilobjekte bzw. Landmarken durch die zu prüfende Person
- Bestimmung der Richtungen mit dem Peilkompass

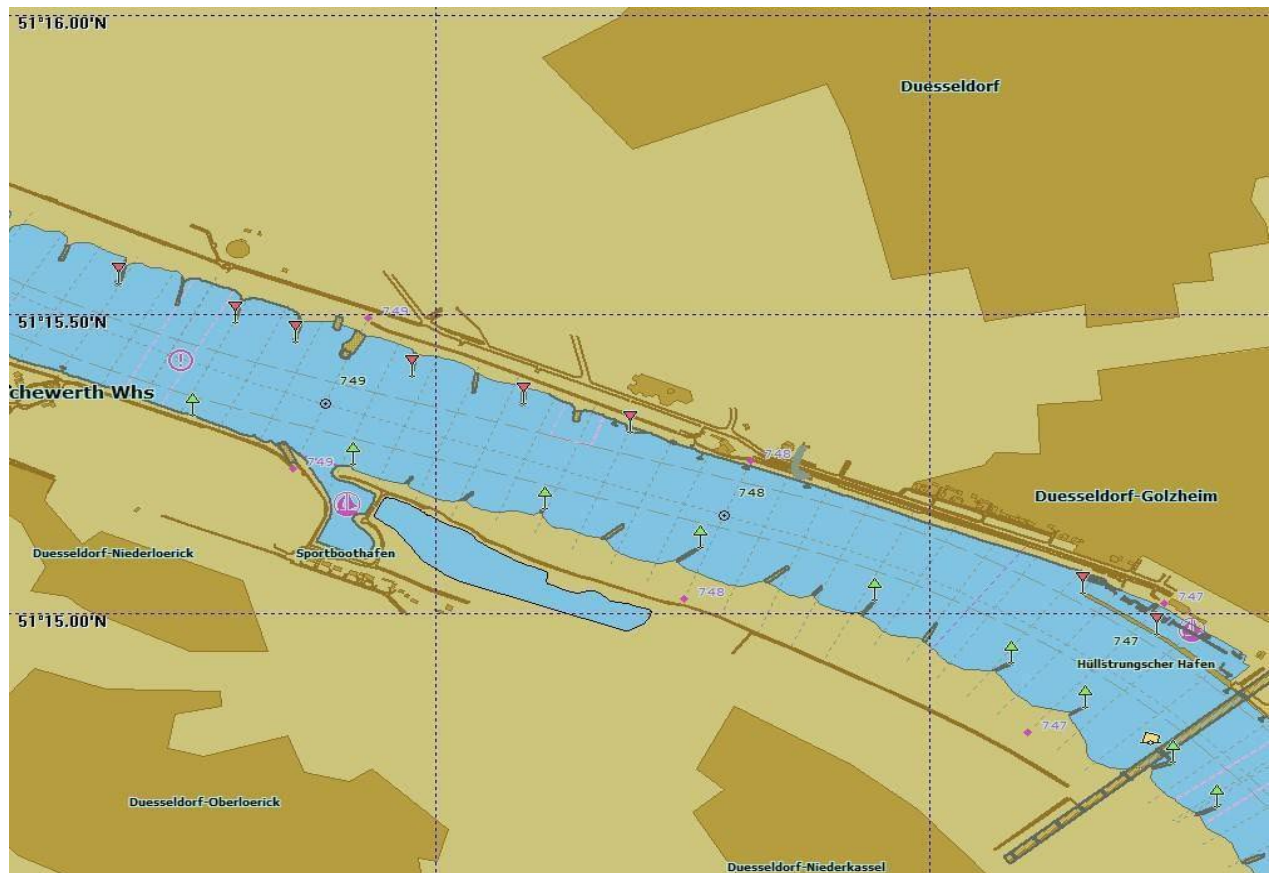
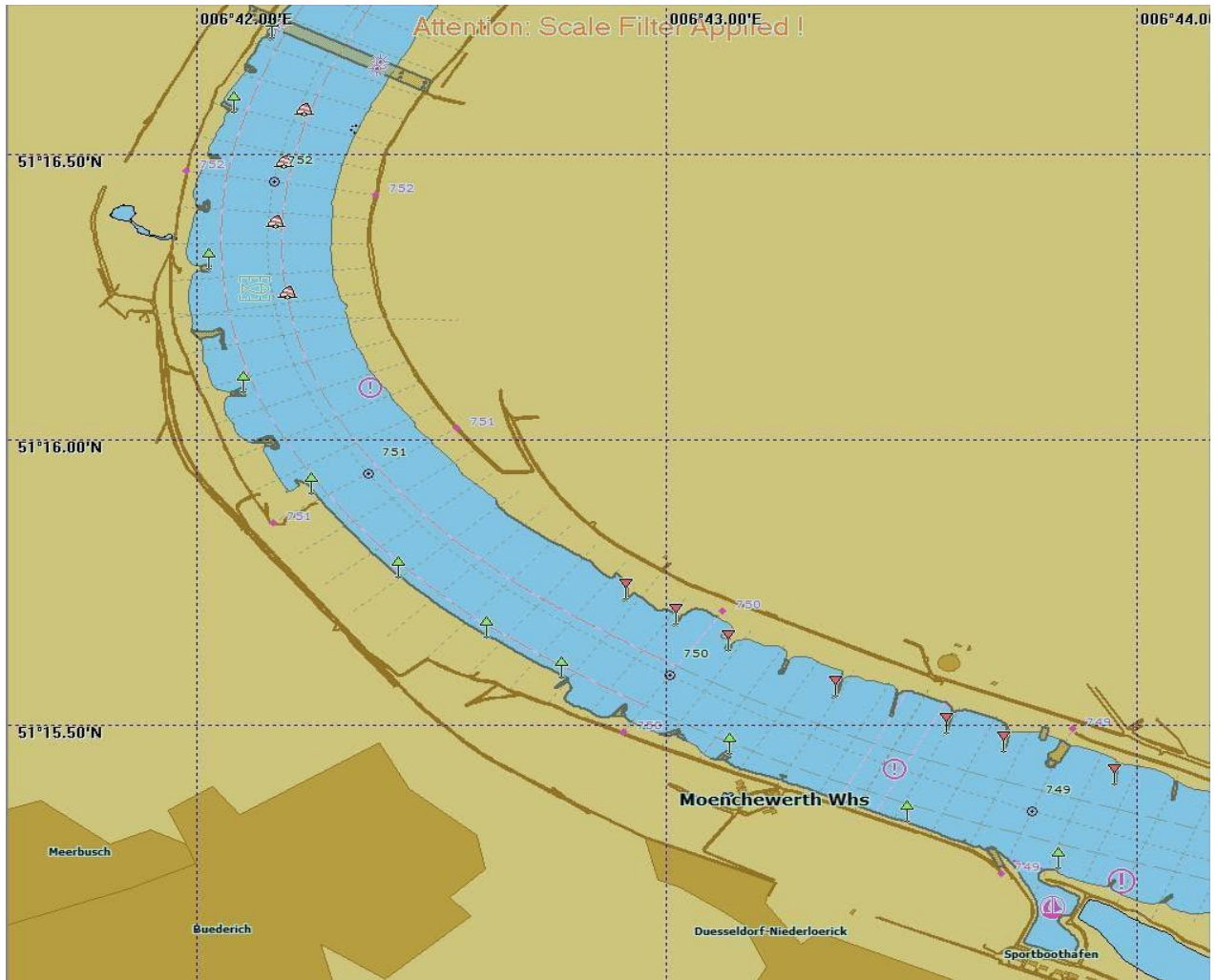
11.2 Zulässige Fehlerpunkte [1]

[NICHT BESTANDEN] Falsche Nennung der Gradzahl der gepeilten Richtung

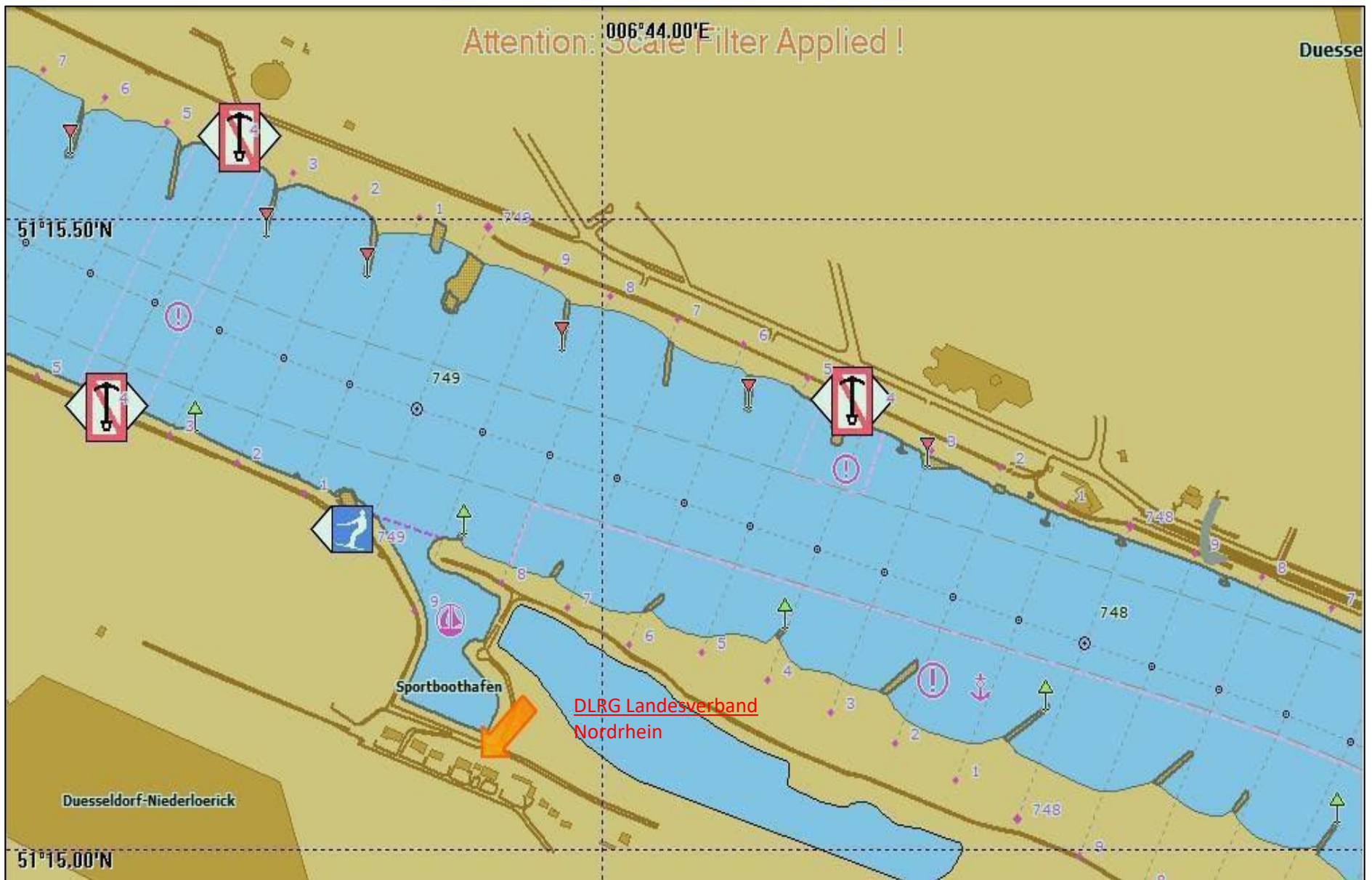


Peilobjekte zu nah beieinander (extrem spitze oder extrem stumpfe Winkel)

Anlage: Rheinkarten des Prüfungsgebietes der DLRG LV Nordrhein



[Quelle: www.elwis.de]



[Quelle: www.elwis.de]