

Wichtige Hinweise, betreffend den praktischen Teil der Radarschifferprüfung

Der Prüfling wird sowohl am Ruder als auch am Radargerät eingesetzt. Folgendes ist u.a. im Interesse eines erfolgreichen Abschneidens der Prüfung zu beachten:

1. Das Prüfungsschiff "Büffel" ist ein 32,29 m langer und 8,83 m breiter Zweischraubenmotorschlepper (Eisbrecher) mit einer Antriebsleistung von 2 x 585 PS. Mit einem Tiefgang von ca. 1,90 m kommt man auf eine Fahrtgeschwindigkeit von 20-22 km/h bei voller Fahrt; ca. 14-16 km/h bei halber Fahrt.
Aus diesen technischen Daten resultieren im Vergleich zu den hauptsächlich in der Berufsschiffahrt eingesetzten Fahrzeugen abweichende Fahr- und Manövriereigenschaften, so u.a. geringe Kursstabilität. Bei den Manöverfahrten ist daran zu denken, dass das Fahrzeug mit einer Verstellpropelleranlage ausgerüstet ist, folglich die Geschwindigkeitsveränderung hauptsächlich über die Hebel der Propellerverstellanlage getätigt wird.
Der Eisbrecher "Büffel" ist ferner bautechnisch mit einem Einmannfahrstand ausgerüstet, somit wird die Rudertätigkeit über einen waagrecht liegenden Hebel getätigt.

2. Bei dem bei der Prüfung verwandten Radargerät handelt es sich um das Gerät Swiss Radar JFS 364, welches in den Bereichen 0,3 bis 0,5 Abstand der Ringe 100 m, 0,8 und 1,2 km Abstand der Ringe 200 m, 1,6 km und 2 km Abstand der Ringe 400 m, 4 km Abstand der Ringe 1000 m, 8 km Abstand der Ringe 2000 m, 16 km Abstand der Ringe 4000 m, 32 km Abstand der Ringe 8000 m und 64 km Abstand der Ringe 16000 m geschaltet werden kann.

Die Antenne ist eine 7 - Fuß (Schlitz) mit einem Drehkreisdurchmesser von 2100 mm gut für eine Bündelung horizontal 1,05°, vertikal 20°.

Der Wendeanzeiger ist im Sichtgerät integriert und gut ablesbar.

Zur besseren Beurteilung der Prüfungsfahrten wurde im Ruderhaus ein Tochtersichtgerät zur Einsicht der Prüfungskommission installiert, welches nur vom Hauptgerät bedient werden kann.

3. Während der Radarprüfungsfahrt befindet sich der Prüfling in einem abgedunkelten, abgetrennten Teil des Steuerhauses. Er muss laut und deutlich sprechen, um vom Rudergänger und von den Mitgliedern der Prüfungskommission klar und deutlich verstanden zu werden - nur so ist die Gewähr gegeben, dass der Rudergänger sofort ohne Säumen den Fahrweisungen folgen und sich die Kommission ein klares und zuverlässiges Bild von den Kenntnissen und Fähigkeiten des Radarfahrers machen kann. Die erforderlichen Anweisungen sind rechtzeitig und in der Weise zu geben, dass eine gefahrlose Fahrt durchs Revier gewährleistet ist; unstetiges Kursverhalten verunsichert andere Verkehrsteilnehmer und beeinträchtigt deren wie auch die eigene Sicherheit.

Bei Kursveränderungen ist zuerst die Seite und daran anschließend die gewünschte Kursabweichung aufzugeben (also z.B. Backbord 30°; nicht aber: 30° BB!). Hierdurch wird gewährleistet, dass der Befehl umgehend in die Tat umgesetzt wird. Reicht die aufgegebene Kursänderung nach Auffassung des Radarbetrachters nicht aus, so ist der neue Kurs anzugeben, also z.B. nicht "10° mehr". Der Rudergänger wiederholt die Kurs- und Manövrierrangaben und meldet insbesondere, wenn der befohlene Kurs anliegt.

Über die Fahrbefehle hinausgehend hat der Radarfahrer außerdem - soweit erforderlich - die weiteren Befehle (Schallzeichen, "blaue Flagge" usw.) zu geben. In der Talfahrt wird ihm mitgeteilt, dass die Bergfahrt die blaue Flagge zeigt, nachdem er diese zuvor gemeldet hat.

4. Für die Prüfungskommission muss erkennbar werden, ob der eingehaltene Kurs auf Grund richtiger, fehlerfreier Auswertung des Radarbildes gewählt wurde.
Um dieses feststellen zu können, ist es erforderlich, dass der Radarbetrachter laufend und neben den Anweisungen für den Rudergänger Angaben über das sich ihm bietende Radarbild macht (wo befinde ich mich im Revier, welchen seitlichen Abstand zum Ufer, Stillliegen, Entgegenkommen halte ich ein: Wo, in welcher Richtung, in welcher Entfernung befinden sich andere Fahrzeuge und markante Punkte; welche Richtung halten andere Fahrzeuge im Revier usw.).
5. Dem Prüfling wird angeraten, sich nicht nur intensiv in der Bildauswertung zu üben sowie auch darin, das auf dem Bildschirm laut zu beschreiben und laut die für eine einwandfreie Schiffsführung erforderlichen Befehle zu geben.
6. Weiterhin wird empfohlen, sich mit der Prüfungsstrecke, auf der die Prüfung abgenommen wird, vertraut zu machen.
Diese erstreckt sich von Elbe-km 573,0 bis Elbe-km 568,5 einschließlich des Hafens Lauenburg bis zur Wendestelle.
7. Dem Kandidaten wird im Prüfungstermin Gelegenheit gegeben, sich vor dem praktischen Teil der Prüfung mit Schiff und Radargerät vertraut zu machen. Hierfür ist die zur Verfügung gestellte Zeit ausreichend bemessen; sie ist jedoch weder geeignet noch bestimmt, mangelnde Praxis und Übung nachzuholen.
Die vorstehenden Hinweise beruhen auf den in der Vergangenheit gewonnenen Erfahrungen der Prüfungskommission. Aus diesem Grunde wird dem Prüfling dringend empfohlen, die Hinweise mehrfach zu studieren und zu befolgen.
Ein Prüfling, der sich unzureichend vorbereitet der Prüfung stellt, stiehlt nur sich selbst, seiner Reederei und dem staatlichen Prüfungsorgan Zeit und Geld.

Karte der Prüfungsstrecke

