

Fahrsicherheitstrainings für Feuerwehren

Lernen durch Erleben

Wie verhält sich das TLF in kritischen Situationen? Die Teilnehmenden des ersten Fahrsicherheitstrainings von SFV und TCS durften das am eigenen Leib im eigenen Fahrzeug erfahren: auf rutschiger Fahrbahn, beim Bremsen, in Kurven. Was ist zu tun, wenn das Fahrzeug zu kippen droht?* (Auflösung am Ende des Artikels)



Der Touring Club Schweiz (TCS) und der Schweizerische Feuerwehrverband (SFV) arbeiten künftig zusammen. Gemeinsam bieten sie den Feuerwehren ein Fahrtraining an, speziell zugeschnitten auf deren Bedürfnisse: Bezug zur Dringlichkeitsfahrt, Fahrverhalten von Mannschaftstransportern, TLF oder Hubrettern. Die hohen Schwerpunkte sind bei allen Fahrzeugtypen eine Herausforderung.

Urs Bächtold, Direktor SFV (rechts), und Adrian Suter, Leiter Ausbildung beim TCS, freuen sich über die neuen Fahrsicherheitstrainings für Feuerwehren.

Kursinhalte des Fahrsicherheitstrainings für Feuerwehren sind Slalomfahren, Kurvenfahren, Bremsen sowie Bremsen und Ausweichen.



Fotos: Marco Moser

Erster Pilotkurs – ab 2019 im Kursangebot

«Wir wollen das Rad nicht neu erfinden», sagte SFV-Direktor Urs Bächtold anlässlich der kleinen Feier zum Start des Pilotkurses. «Unser Partner TCS hat schon viel Erfahrung mit Kursen speziell für Feuerwehren. Die Zusammenarbeit ermöglicht nun, dass eine Feuerwehr nicht mehr einen kompletten Kurs belegen muss, sondern einzelne Chauffeure in diese SFV-Kurse schicken kann.» Adrian Suter, Leiter Bildung und Technik beim TCS nimmt den roten Faden auf: «Die Kurse sind ideal für kleinere und mittlere Feuerwehren. Das bietet auch uns vom TCS neue Chancen.» Weiterhin können grosse Feuerwehren komplette Trainings beim TCS direkt buchen. Neu ist einzig, dass nun auch Einzelanmeldungen beim SFV möglich sind. «Wir vom SFV wollen unseren Beitrag leisten, dass die hohe Sicherheit bei Dringlichkeitsfahrten weiterhin beibehalten wird», beschreibt Bächtold den Ursprungsgedanken, welcher

der Zusammenarbeit zwischen TCS und SFV zugrunde liegt.

Viel fahren und erleben

Der Kurs an sich besteht zu einem Grossteil aus praktischen Fahrtrainings, angereichert mit kleinen Exkursen in die Physik und Fahrdynamik. Als oberstes Ziel definiert Reto Graber, Leiter Ausbildung beim SFV: «Der Teilnehmer geht mit Mehrwissen nach Hause. Wir wollen in diesen Fahrtrainings zusätzliches Wissen in den Rucksack geben.» Am Kurstag heisst das, Slalomfahrten, Bremsen, Bremsen mit Ausweichen oder Kurvenfahren.

Um vom Kurs maximal zu profitieren, empfiehlt sich eine Zweierbesetzung pro Fahrzeug. Dabei bleibt einerseits ausreichend Zeit, selber das Fahrzeug und seine Fahreigenschaften auszuprobieren, andererseits profitiert der Beifahrer von der Beobachtung, von der Erholung und von den Diskussionen im Team.

■ Feinprofilieren oder Microsiping

Bei LKW-Reifen ist neben dem Nachrillen auch das Feinprofilieren oder Microsiping möglich. Mit dem Sipen werden kaum sichtbare, hauchdünne Lamellen quer zur Lauffläche des Reifens geschnitten. Dieses Vorgehen erhöht die Traktion und dadurch die Sicherheit auf nasser, vereister oder schneebedeckter Fahrbahn. Die Leistung des Reifens nimmt dadurch um ein Viertel zu. Der Effekt zeigt sich weniger auf trockener und heisser Strasse. Der erwünschte stärkere Rollwiderstand senkt gleichzeitig die Kilometerleistung eines Reifens und erhöht auch Lauflärm sowie Treibstoffverbrauch.

Allerdings überwiegen die positiven Aspekte der Feinprofilierung und werden im PW-Bereich bei der Reifenherstellung schon lange angewandt. Die gesenkte Kilometerleistung eines Reifens sollte bei den Feuerwehren keine zusätzlichen Kosten verursachen, denn ein wichtiger Punkt ist zu ergänzen: Nach aktuellem Stand der Forschung sollten Reifen sowie so allerspätestens nach zehn Jahren ausgemustert werden. Denn die Gummimischung härtet aus, wird poröse und dadurch verschlechtern sich sämtliche sicherheitsrelevanten Eigenschaften eines Reifens, vor allem die Nasseigenschaften.





Vor der Praxis steht die Instruktion, nach der Praxis die Besprechung.

■ **Nachrillen der Reifenprofile**

In der Schweiz dürfen Reifen von Fahrzeugen über 3,5 Tonnen nachgerillt oder nachgeschnitten werden, sofern sie mit einem Symbol oder dem Wort «REGROOVABLE» versehen sind. Das Nachrillen erhöht das Haftungsvermögen und die Traktion des Reifens auf dem Untergrund, was beides den Bremsweg massiv verkürzt. Einzuhalten sind die gesetzlichen Mindestanforderungen: Bei Luftreifen darf das Gewebe nicht verletzt sein und die Rillen weisen ein mindestens 1,6 Millimeter tiefes Profil aus.

Tipps zum Nachrillen:

- Reifen hat den Vermerk «REGROOVABLE»
- empfohlene Restprofiltiefe von 2 bis 3 Millimetern
- Reifen auf aufgetretene Schäden überprüfen
- Steine, Nägel etc. aus den Profiltrillen entfernen
- anhand der vorgegebenen Profilmuster nachschneiden (evtl. bietet der Reifenhersteller modellspezifische Profilmuster-Schablonen an)
- ca. 15 cm vom Profil nachschneiden, dann auf mögliche Beschädigungen kontrollieren
- zuerst die längs- und Hauptprofiltrillen schneiden, danach die Querrillen
- Schlusskontrolle

Ideale Übungsbedingungen

Zielgruppe für den Kurs sind sowohl Chauffeure in Einzelausbildung (sei es als Neufahrer- oder Fortbildung) als auch Fahrerverantwortliche der Feuerwehren, um sich Wissen und Inputs zu ho-

■ **Fahrsicherheitstraining für Feuerwehren**

- Hinwil (ZH) 12.04.2019
- Derendingen (SO) 30.08.2019
- Niederstocken (BE) 20.09.2019

Kosten: CHF 410.– inklusive Verpflegung, Dokumentation, Teilnahmebestätigung und CZV-Bescheinigung



len. Dank der Zusammenarbeit zwischen dem TCS und dem SFV können auch kleinere Feuerwehren, die Chauffeure in den Kurs schicken, ihre Einsatzbereitschaft stets wahren. Ein weiterer Vorteil ist, dass der TCS in der ganzen Schweiz mehrere Trainingszentren unterhält, die ideale Fahr- und Übungsbedingungen bieten. Als besondere Motivationspritze wirkt sicher, dass das Fahrsicherheitstraining mit einer CZV-Bescheinigung belohnt wird.

Marco Moser, Redaktor

* Droht das Fahrzeug in der Kurve zu kippen, hilft einzig eine rasche Temporeduktion, idealerweise bis zum Stillstand. Das Bremsen verlagert den Schwerpunkt nach unten und drückt die vorderen Federn zusammen. Dadurch erhöht sich der Grippe vorne und die Lenkung reagiert direkter. Löst der Fahrer die Bremse zu früh, verlagert sich der Schwerpunkt nach hinten, die Feder entspannt sich und die Lenkung reagiert nicht mehr so direkt. Die Gefahr besteht, dass das Fahrzeug ins Schwanken gerät, unkontrolliert an den Randstein gerät und dort kippt.

