


VS - NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH

-1-

Flottenkommando
A 2
KtrNr 2- /91 VS-NfD

2392 Glücksburg, 13.05.91
Bw 141
Postfach 11 63
Kennzahl 72 25, App 3 66

Verfügung

Gefertigt: 
Gelesen:
ab:

Bundesministerium der Verteidigung
- Inspekteur der Marine -
Postfach 13 28
z.Hd. FKpt Schell

5300 Bonn 1

Betr.: Schnelles Kurierboot - VB-2 -
hier: "FEED-BACK"-Bericht VB-2

Bezug: 1. FS BMVg Fü M VII 2 R090630Z Apr 91 VS-NfD (MBH 19170)
2. Telcom FKpt Schell (Fü M VII 2) - KKpt Freiberg (FlottenKdo) am 16.04.91

Schnelles Kurierboot "VB-2"

1 Auftrag

ALLGEMEINE und GEZIELTE AUFKLÄRUNG gegen die durch den GROSSEN BELT die OSTSEE verlassenden/in die OSTSEE einlaufenden Seestreitkräfte der SOWJETISCHEN und POLNISCHEN MARINE sowie - in beschränktem Umfang - gegen Handelsschiffe beider Nationen.

2 Einsatz

Haupt Einsatzgebiet ist das Seegebiet zwischen dem südlichen Eingang des GROSSEN BELT und dem Seegebiet GEDSER.

Die Aufklärungseinsätze erfolgen ausschließlich bei Tageslicht. Dabei sind folgende Grenz-
wetterbedingungen zu beachten: Windstärke Bft 5-6, Wellenhöhe bis 1,5 m.

Die Einsätze erfolgen auf Weisung Flottenkommando.

Festgelegte Routineeinsätze werden durchgeführt:

- Dienstag, Mittwoch und Donnerstag.

Auslaufen Olpenitz: ca. 08.00 Uhr Ortszeit

Einlaufen Olpenitz: ca. 15.45 Uhr Ortszeit

3 Durchführung

a. Einsatztage/Seemeilen:

Nach Beendigung der Bau- und Kalibrierungsphase im 4. Quartal 1987 wurden in den folgenden Jahren bis heute gemäß Einsatzplan und unter Berücksichtigung der Wetterminima insgesamt 224 Einsatztage in See durchgeführt. Dabei legte "VB-2" 20.280 sm zurück.

b. Fahrverhalten/Handling des Bootes:

Das Fahr- und Seegangsverhalten ist entsprechend der Größe des Bootes gut. Im Einsatz und im Hafen beim An- und Ablegen hat sich das Boot durch gute Manövriereigenschaften bewährt.

Nach entsprechenden nachträglichen Einbauten ergaben sich keine Schwierigkeiten mehr beim Zugriff auf die Bedienelemente des Fahrpults, beim Einsatz der Fernbedienung der Aufklärungsgeräte sowie bei der automatischen Überwachung.

c. Zuverlässigkeit der Antriebs- und sonst. boottechnischer Anlagen/aufgetretene Reparaturen: Die Antriebsanlagen (zwei Hauptdiesel) sowie die E-Diesel und sonst. Hilfsmaschinen arbeiten problemlos und ohne bemerkenswerte Ausfälle.

d. Nachbesserungen:
Nach anfangs häufigem Ausfall arbeitet das Radar inzwischen zuverlässig. Wünschenswert wäre für die zukünftige Planung eine Tageslichtkonsole, da die Brücke rundum verglast ist und der Bootsführer zur gleichen Zeit Bootssteuerer und ggf. Radarbeobachter (Gewöhnung der Augen) sein muß.

e. Personal:

Derzeit besteht die Besatzung aus

- 1 Bootsführer	Hauptbootsmann
- 1 Antriebsmeister (42)	Obermaat
- 1 Nav-Meister (26)	Obermaat
- 1 Gasten VwdgR 11 (zugleich Koch)	Gefreiter

Forderung:

- Der derzeit durch das 2. SGschw abgestellte zusätzliche zweite 42er Gast sollte als Maat/Obermaat die voll verantwortliche Alleinfahrerlaubnis als Ersatz /Antriebsmeister besitzen. Grund: Erhöhung der Einsatztage in See.

4 Gesamtbeurteilung

"VB-2" hat sich als Plattform für "gezielten Aufklärungseinsatz" einschließlich aller boots- und schiffstechnischer Anlagen uneingeschränkt bewährt.

Im Auftrag A2 U

Müller, Th.
Fregattenkapitän

Müller 13.
5.

A21
22/05

A2A1
13/5

A2A1

13.05.91

- 1 Umlauf gem. Mitzeichnungsspalte
- 2 Wvl A2A1
- 3 Vfg. zdA bei A2A1