



# B4 der SALZWASSER UNION e.V.

## Seebefähigung unter anspruchsvollen Bedingungen auf Tidegewässern Fahrtenleitung unter moderaten Bedingungen auf Tidegewässern

<b>Veranstaltung:</b>		
Name, Vorname:		Anschrift:
SaU-Mitgliedsnummer:	E-Mail:	Mobil-Tel.:
A3-Schein (wann erlangt):	Aktueller A2-Schein (wann erlangt):	Erste-Hilfe (wann erlangt, dem Prüfer vorlegen):

### Erklärung zur Sportgesundheit und zum Haftungsausschluss

Ich erkläre hiermit, dass ich schwimmen kann und dass keine gesundheitlichen Hindernisse der Ausübung des Seekajaksports entgegenstehen. Die Teilnahme an allen Veranstaltungen erfolgt auf eigene Gefahr. Die SALZWASSER UNION - Verband der Seekajakfahrer e.V. übernimmt auf ihren Veranstaltungen keine Haftung für Sachschäden oder Diebstähle. Hiervon ausgenommen ist eine Haftung bei grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz. Mit Teilnahme an der Veranstaltung wird dieser Haftungsausschluss akzeptiert. Die Kursleiter sind im Rahmen ihrer Aufgaben weisungsbefugt. Mitglieder der SALZWASSER UNION sind untereinander haftpflichtversichert.

**Datum:**

**Unterschrift Teilnehmer:**

**Wird vom Ausbildungsteam ausgefüllt.**

Themen/Prüfungsblock	+	-	Themen/Prüfungsblock	+	-
Theoretische Vorbereitung / Hausaufgabe OK			Gruppenführung		
Ausrüstung			Ausschreibung, Briefing, Formalia, Debriefing		
Persönliche Ausrüstung (im Zugriff)			Einschätzen der Tn, „2.Mann“, Empathie, Kritik für Tn		
Zusatzausrüstung für Gruppe (im Zugriff)			Kommunikation mit Gruppe/individuellen Tn, Kontaktkette		
Notfallkommunikationsmittel/ -signalmittel (im Zugriff)			Gruppenorganisation in Verkehrszonen/Gefahrenstellen		
Persönliche Fähigkeiten			Aufgaben delegieren, Flexibilität in Gruppenorganisation		
Paddeltechniken incl. Rolle beidseitig			Risikobewertung		
Eine Selbstrettungstechnik (z.B. ReEntry&Roll oder Cowboy)			Incident-Management		
Schleppetechniken, incl. Schleppleine unter Wasser lösen			Beachten der Protokolle SAFER, StEVe		
Partnerrettungstechniken			Aufgabenzuweisung / Non Involvement		
Hand-of-God Fremdrettung			Sicherer Ort (Safe Spot), Gruppe evakuieren		
Persönliches Risikomanagement			Erstversorgung auf dem Wasser u. an Land		
Navigation und Fahrtenplanung			Seenotfall abwickeln, Ablaufschema beachten		
Erweiterte Kenntnisse zu Umwelt, Natur			Erstversorgung auf dem Wasser u. an Land		
Planung, „Innere Karte“, Standortbestimmung, Schlüsselstellen			Vertraut mit UKW-Seefunk für den Notfall		
Navigation mit Strom und Wind u. in Brandungsgebieten					
Navigation in Verkehrsgebieten					

Wenn eine Einzelleistung nicht ausreichend erbracht wurde unbedingt entsprechend protokollieren.

Ergebnis	Datum	Unterschrift Prüfer
B4-Training		1.
B4-Schein		2.

Hinter Training bzw. Schein ankreuzen, wenn diese oder Beides erfolgreich absolviert wurde.

**Anmerkungen:**

Hier werden Anmerkungen zur Leistung des Teilnehmers eingetragen.



### A. Ziel

Der ausgebildete Seekajakfahrer kann als kompetentes Gruppenmitglied an Mehrtagestouren bei anspruchsvollen Bedingungen (Wind bis 5 Bft) in Küstengewässern mit signifikantem Tideeinfluss (revierspezifische Besonderheit: Wattenmeer) teilnehmen.

Der ausgebildete Seekajakfahrer kann eigene Fahrten mit gleich kompetenten Seekajakfahrern unter moderaten Bedingungen (Wind bis 4 Bft) in Küstengewässern mit signifikantem Tideeinfluss (revierspezifische Besonderheit: Wattenmeer) planen und durchführen.

Der ausgebildete Fahrtenleiter kann eine Gruppe von Paddlern mit Seebefähigung (A3) bei moderaten Bedingungen (Wind bis 4 Bft) in Gewässern mit moderatem Tideeinfluss führen und bei unvorhergesehenen Umständen (Wind bis 5 Bft) Fahrten abwickeln und die Gruppe sicher evakuieren (Notfall Management).

### B. Voraussetzungen für Ausbildungsbeginn

**Verpflichtend:** Mitglied der SALZWASSER UNION. A3-Schein oder vergleichbare Qualifikation nach Einzelfallprüfung durch die Ausbildungsleitung. A2-Schein/Training nicht älter als 2 Jahre, wenn der A3-Schein älter als 2 Jahre ist. Erste Hilfe 8h (nicht älter als 2 Jahre).

Anmeldung bei der Ausbildungsleitung, dass man die B4-Ausbildung absolvieren möchte.

Bezahlung des Ausbildungsbeitrags auf das Konto der SaU:

Verwendungszweck: B4, Name, Vorname, SaU-Nr.

Abgabe der ersten Seite des Prüfungsbogens (ausgefüllt und unterschrieben) beim Leiter der jeweiligen Veranstaltung spätestens zum Beginn der jeweiligen Veranstaltung.

**Empfehlung:** Training/Workshop zu Theorie: Ausrüstung, Planung, Navigation im Wattenmeer, Meteorologie; Praxis: Paddeltechnik, Sicherheitstechnik, Praxis auf See; Vertraut mit UKW-Seefunk für den Notfall.

Mindestens 5 Fahrtentage auf Küstengewässern unter moderaten (A3) Bedingungen als Teilnehmer oder eigenständig incl. Gepäckfahrten.

### C. Kenntnisse und Fertigkeiten

#### C.1. Ausrüstung

**Ziel:** Der Seekajakfahrer kann die Ausrüstung so wählen, zusammenstellen und beurteilen, dass sie die Anforderung einer Küstenfahrt erfüllen und die Sicherheit für sich und die Fahrtteilnehmer gewährleistet.

**Bestandteile:** Einer-Kajak (Keyhole Luke, Clean Cockpit/Deck) mit Rundumleine, Toggles, Lenzsystem, Paddel, Ersatzpaddel. Mindestens 1 mobile Handlenzpumpe pro Gruppe.

Am Paddler - Paddelkleidung (dress for water not for air), Spritzdecke, Schwimmweste/ evtl. Helm, Trillerpfeife, Messer/Leinencutter, Schleppleine, ggf. Contact Tow, 2 voneinander unabhängige für das Revier geeignete Kommunikationsmittel für den Seenotfall (z.B. UKW- Handfunkgerät (DSC empfohlen), Mobiltelefon, PLB/EPIRB, ggf. pyrotechnische Signalmittel).

Mitführen für sich - Ersatzkleidung, Essen und Trinken, erweitertes Reparatur-Kit (zur Reparatur von Schäden und Löchern im Boot), erweitertes Erste-Hilfe-Kit (Verbandszeug, sterile Handschuhe, etc.), Kälteschutz Biwaksack oder Notplane, Hilfsmittel Bootstransport (Bootswagen, evtl. Tragegurte)

Mitführen für die Gruppe - Zusätzlich Trinken (bei kühlen Temperaturen heißes Wasser/Tee), Kleidung / Regenzeug / Stormcag, Stormshelter, Riegel bei „Unterzuckerung“ von Paddlern

**Qualität:** Routine

**Prüfungshinweis:** Es kann eine Aufgabe ein fremdes Boot zu „reparieren“, bzw. Ausrüstungsfehler eines fremden Paddlers zu bemerken und ggf. zu beheben.

#### C.2. Persönliche Paddelfertigkeiten

Der Seekajakfahrer soll seine Fähigkeit zeigen, sein Boot kundig durch die Verbindung von Körper, Boot und Paddel zu kontrollieren. Dies schließt die Anwendung der verschiedenen weiter unten aufgeführten Techniken ein. Der Paddler soll seine Aktionen aus der aktiven Bereitschaftshaltung (Paddelbox) heraus entwickeln und alle Schläge auf beiden Seiten zeigen. Er ist in der Lage Mitpaddlern hinsichtlich Techniken Hinweise zu geben, die es Ihnen ermöglicht evtl. Hindernisse leichter zu meistern (z.B. flache Paddelhaltung bei Gegenwind)



### **C.2.1. Beladen des Bootes, Heben und Tragen, Starten und Landen**

**Ziel:** Der Seekajakfahrer kann seine Ausrüstung sinnvoll und trimmneutral in seinem Boot verstauen. Der Seekajakfahrer kann seine Ausrüstung sicher zum und vom Wasser verbringen. Der Seekajakfahrer kann in sein schwimmendes Kajak auf dem Wasser ein- und aussteigen.

**Technik:** Auswahl eines geeigneten Start- und Landeplatzes für sich und die Gruppe, Gebrauch Bootswagen, Tragen, Tragegurte, Brandungsstart allein (ohne Hilfestellung), Starten (Robbenstart) und Landen bei Brandung, Ein- und Ausstieg mit Auslegertechnik

**Qualität:** Routine

**Prüfungshinweis:** Der Seekajakfahrer hat so zu landen, dass er andere Paddler nicht behindert. Bei leichten Bedingungen organisiert er das Anlanden der Gruppe.

### **C.2.2. Effizientes Vorwärtspaddeln**

**Ziel:** Der Seekajakfahrer kann unter biomechanischen Gesichtspunkten effizient und ökonomisch in seinem Kajak Vortrieb erzeugen.

**Technik:** Aktives Sitzen, Kraftschluss zum Boot, Oberkörperrotation, Beinarbeit, Catch, obere Führhand, Ellenbogen; 4 Phasen des Paddelschlags: Eintauchphase, Durchzugphase, Aushubphase, Wechselphase

**Qualität:** Routine

**Prüfungshinweis:** Gute Oberkörperrotation, Timing und Dynamik, Ellenbogen statisch

### **C.2.3. Rückwärts paddeln, Stoppen**

**Ziel:** Der Seekajakfahrer ist in der Lage unter Prüfungsbedingungen (siehe E.3.) ein Ziel effizient in 25 m Entfernung anzusteuern. Der Seekajakfahrer kann sein Kajak aus voller Fahrt vor einem Hindernis stoppen.

**Technik:** Rückwärtsschlag mit effizientem Umsetzen des Paddels, rückwärtiges Geradesausfahren und Kurshalten, maximal drei Schläge genügen um das Boot zum Stehen bzw. in eine leichte Rückwärtsbewegung zu bringen

**Qualität:** Routine

**Prüfungshinweis:** Der Nachweis der Technik kann in ein Rettungsmanöver integriert werden (rückwärtiges Anfahren eines Gekenterten)

### **C.2.4. Kurshalten**

**Ziel:** Der Seekajakfahrer kann sein Kajak in Wind und Welle (auch von der Seite oder Achtern) durch Kanten und Trimmen (Skeg, Decklast, Steuer) auf den vorgegebenen Kurs führen und dauerhaft halten

**Technik:** Kanten, Heckruder, Ankanten bei leichtem Seitenwind, asymmetrische Paddelhaltung, J- Schlag, S- Schlag

**Qualität:** Routine

### **C.2.5. Richtungswechsel**

**Ziel:** Der Seekajakfahrer kann sein Kajak unter Prüfungsbedingungen (siehe E.3.) in alle Richtungen drehen.

**Technik:** Kanten (Edging) Lehnen (Leaning), Bogenschlag, Bugruder, Heckruder, Konterschlag, Schlagkombinationen

**Qualität:** Routine

**Prüfungshinweis:** 360° Wende durch Kombination von Bogenschlag/Edging sowie flache Stütze Rückwärts (Low Brace Return)/Leaning

### **C.2.6. Seitwärts versetzen, aus dem Stand und aus der Fahrt**

**Ziel:** Der Seekajakfahrer kann unter moderaten Bedingungen zu jeder Zeit sein Boot seitlich versetzen sowohl im Stand als auch in Fahrt, ohne das Kajak dabei zu drehen.

**Technik:** Ziehschlag (-mitte) (statisch und dynamisch), Wriggen,

**Qualität:** Routine

**Prüfungshinweis:** Körper gut rotiert, Paddelschaft senkrecht, Blatt vollständig im Wasser.



### C.2.7. Stützen

**Ziel:** Der Seekajakfahrer kann sein Kajak unter Prüfungsbedingungen (siehe E.3.) durch die flache Stütze (low brace) stabilisieren. Er kann das Boot bei seitlicher Brandung über einen längeren Zeitraum stabil halten (seitwärts-surfen).

**Technik:** Aktives Sitzen, Kraftschluss zum Boot, Bereitschaftshaltung, C to C, flache Stütze, Kopfkontrolle

**Qualität:** Routine

**Prüfungshinweis:** C to C, Kopfsteuerung sowie Timing und Dynamik

### C.2.8. Rollen

**Ziel:** Der Seekajakfahrer soll zu jeder Zeit unter Prüfungsbedingungen sein Kajak beidseitig durchrollen und aufrichten können.

**Technik:** C to C, Hüftknick, Kopfsteuerung, Bogenschlag oder Paddelhangrolle in Rück- besser Vorlage

**Qualität:** Routine

**Prüfungshinweis:** C to C, Kopfsteuerung sowie Timing und Dynamik

### C.2.9. Brandungsfahren

**Ziel:** Der Seekajakfahrer kann unter Prüfungsbedingungen (siehe E.3.) durch die Brandung Starten, Anlanden und quer zur Brandung fahren.

**Technik:** Aktives Sitzen, Kraftschluss zum Boot, C to C, Kanten, flache Stütze, Heckruder, Powerstroke  
Der Powerstroke dient zur Überwindung hoher Brandungswellen. Wenn die Brandungswelle dein Boot erreicht, greifst du mit dem aktiven Paddelblatt weit über die Welle nach vorne, schiebst explosiv dein Becken mit Kajak nach vorne und ziehst den Schlag mit zur aktiven Seite gekantetem Boot tief durch das Grünwasser und verlagerst dabei dein Gewicht nach vorne.

**Qualität:** Routine

**Prüfungshinweis:** Timing, Dynamik, Sicherheit

## C.3. Sicherheit und Rettung

### C.3.1. Eskimorettung

**Ziel:** Der Seekajakfahrer soll in der Rolle des Gekenterten lernen unter Wasser Ruhe zu bewahren. In der Rolle des Retters lernt er das zielgerichtete Manövrieren seines Kajaks unter Zeitdruck. Im Idealfall kann der Gekenterte sich wieder an der Bootspitze des Retters aufrichten.

**Technik:** Anfahren, 45°, Rumpfkontakt, Körpervorlage, mit beiden Armen über Wasser an der Außenlinie des Rumpfes hin und hier bewegen.

**Qualität:** Routine

**Prüfungshinweis:** Es kann eine Aufgabe des Prüflings sein, bei (simulierter) „missglückter“ Rettung selbstständig wieder hochzurollen. Sobald eine Person sich mit dem Kopf unter Wasser befindet, gelten besondere Vorsichtsmaßnahmen. Während eine Zweiergruppe übt, sichert eine andere Zweiergruppe diese ab.

### C.3.2. Selbstrettung

**Ziel:** Der Fahrtenleiter beherrscht eine Selbstrettungsmethoden (z.B. Re Entry & Roll oder Cowboy-Einstieg) in Routine-Qualität in moderaten Bedingungen.

### C.3.3. Partnerrettung

**Ziel:** Gezeigt werden soll die sichere und schnelle Rettung eines gekenterten Kajakfahrers, mit angemessener Verständigung während der vom Retter kontrollierten Aktion. Als Schwimmer befolgt der Seekajakfahrer die Anweisungen des Retters und zeigt einen flüssigen Wiedereinstieg.

**Technik:** T-Lenzung, Heel Hook oder Paralleleinstieg, Schöpfmethode, Umgang mit der mobilen Lenzpumpe

**Qualität:** Routine

**Prüfungshinweis:** Sobald eine Person sich mit dem Kopf unter Wasser befindet, gelten besondere Vorsichtsmaßnahmen. Während eine Zweiergruppe übt, sichert eine andere Zweiergruppe diese ab.



### **C.3.4. Hand-of-God Fremdrettung**

**Ziel:** der Fahrtenleiter/Ausbilder kann einen hilflosen Gekenterten so schnell wie möglich wieder aufrichten, damit ein Ertrinken des Gekenterten verhindert wird.

**Technik:** schnelle kurze Anfahrt von 10-15m, Positionierung parallel zum gekenterten Boot, Hochdrehen des Gekenterten (Hilflosen) durch den Retter, Sicherung des Hilflosen (d.h. nicht gleich loslassen, kurze Ansprache, etc). Weitere Maßnahmen entsprechend Zustand des Hilflosen einleiten.

**Qualität:** Routine

**Prüfungshinweis:** Sobald eine Person sich mit dem Kopf unter Wasser befindet, gelten besondere Vorsichtsmaßnahmen. Während eine Zweiergruppe übt, sichert eine andere Zweiergruppe diese ab.

### **C.3.5. Push & Pull; Gebrauch der Schleppleine**

**Ziel:** Der Seekajakfahrer kann in Gefahrenmomenten durch Push & Pull ggf. mit Contact Tow ein Gruppenmitglied über eine kurze Distanz verbringen. Ebenfalls ist er in der Lage für einen unterstützenden Schlepp seine Schleppleine in Wellen zu bedienen und Schlepphilfe über einen längeren Zeitraum zu gewährleisten. Er verfügt über die Achtsamkeit einen Schleppbedarf zu erkennen und einen Schleppverband zu organisieren.

**Qualität:** Routine

**Technik:** Push & Pull; Support Schlepp mit Leine in Reihe, Allein und im Floßschlepp

**Prüfungshinweis:** Kurze Klarier- und Kontaktzeiten; Schleppsystem muss auch unter Zug im gekenterten Zustand gelöst werden können. Nach Lösen der Schleppleine muss hochgerollt werden können.

## **C.4. Sicherheit, Führung und Gruppenfähigkeit**

### **C.4.1. Persönliches Risikomanagement**

Das Training muss zeigen, dass der Seekajakfahrer

- seine persönliche Leistungsfähigkeit und die der Gruppenteilnehmer objektiv einschätzen kann
- potenzielle Risiken antizipieren und durch eine veränderte Planung vermeiden kann
- Situationen (Kenterungen, erschöpfte Paddler, Schäden an Boot und Material, etc.) unter moderaten Seebedingungen verantwortlich lösen kann

### **C.4.2. Achtsamkeit gegenüber den Anderen**

Das Training muss zeigen, dass der Seekajakfahrer

- die Erfahrung und Urteilskraft hat, um zuverlässig als Fahrtenleiter/Ausbilder bei moderaten Seebedingungen Gruppen zu führen
- Gefahren identifizieren und die Gruppe auf geeigneten Routen, z.B. um Hindernisse/Felsen sicher führen kann
- den Umgang mit der gesamten für einen Tagestrip notwendigen Ausrüstung beherrscht, auch was die persönlichen Sicherheitsbedürfnisse und die der Gruppe betrifft
- Vorbild- und Führungsqualitäten zeigt, und dafür sorgt, dass die Gruppe zusammenbleibt und gleichzeitig jeder Teilnehmer genügend Raum abhängig von den Bedingungen erhält
- die Bedeutung dessen, was um ihn und die Gruppe herum passiert, versteht
- die Verantwortung für sich selbst und eine Gruppe zu tragen weiß, und die Zusammenarbeit in der Gruppe fördert

### **C.4.3. Paddeln als kompetenter Teil einer geführten Gruppe**

Beim Training ist es wichtig, dass der Seekajakfahrer ein weites Spektrum unterschiedlicher Situationen bei Seebedingungen in Tidengewässern beherrscht wie Buchten, Häfen, Strände, Wattflächen einschließlich starten und landen bei Wind und Brandung.

Der Seekajakfahrer soll die Tourenplanung nachvollziehen können und auf Nachfrage ggf. Alternativen für Route oder Gruppe unterbreiten können.



#### **C.4.4. Führen einer Gruppe**

In der Prüfung ist es wichtig, dass der Seekajakfahrer eine Gruppe in Küstenregionen bei A3 Bedingungen und in allen potenziellen Situationen führen und managen kann. (siehe auch C.4.2.)

**Prüfungshinweis:** Protokolle: MY ABCDE, SAFER, CLAP

### **D. Theorie / Praxiswissen**

#### **D.1. Ausrüstung**

siehe C.1.

#### **D.2. Planung**

##### **D.2.1. Navigation**

**Ziel:** Der Seekajakfahrer soll eine Tour in Tidegewässern (Revierspezifische Besonderheit: Wattenmeer) planen und durchführen können.

**Inhalt:**

- detaillierte Kenntnisse der Betonung, Seezeichen und Landmarken
- detaillierte Kenntnisse der Verkehrsregeln (KVR, SeeSchStrO) und Schallsignale
- Tiden und- Gezeiten verstehen und in die Planung mit einbeziehen können
- seine Position nach Längen- und Breitengrad Koordinaten bestimmen können
- Landmarken und Seezeichen zur Deckpeilung nutzen Kompasskurse verstehen und fahren und zur Standortbestimmung nutzen können
- Entfernung und Paddelzeit berechnen können.

**Prüfungshinweis:** Der Seekajakfahrer muss die zur Tourenplanung und -durchführung notwendigen Kenntnisse der Navigation zuverlässig auch auf ihm unbekannte Seegebiete übertragen können.

##### **D.2.2. Wetter**

**Ziel:** Verfügt über Kenntnis der verschiedenen Quellen für die Wettervorhersage und wie diese auf die Bedingungen einer Mehrtagestour anzuwenden sind.

**Inhalt:** Seewetterbericht, über Funk, digitale Quellen / App's für den deutschen Küstenbereich

**Prüfungshinweis:** Der Seekajakfahrer muss jederzeit die Wetterbedingungen innerhalb der nächsten 24 Stunden kennen und daraus mögliche Konsequenzen für die Fahrtenplanung und Gruppenkontrolle ableiten können.

##### **D.2.3. Umwelt, Befahren/Betreten**

**Ziel:** Der Seekajakfahrer verhält sich sorgsam gegenüber der lokalen Tier- und Pflanzenwelt, ihrem Habitat und Schutzbestimmungen. Er berücksichtigt dies und die geltenden Befahrens- und Betretungsregeln in seiner Planung und sensibilisiert „seine“ Fahrtteilnehmer hierfür.

**Inhalt:** Informationsquellen zur Flora und Fauna von Küstengebieten; Informationen die Befahrung / Planung beeinflussen können (Brutzeiten, Ruhezeiten, etc.); Outdoor-Verhalten /Leave no trace (Umgang mit Müll, Toilettengang, etc.)

Informationsquellen: Befahrungs- und Betretungsregeln und Schutzgebiete Regeln und Bestimmungen für eine Planung

**Prüfungshinweis:** Wesentlich sind die Kenntnisse, die dazu führen, dass die Tour keine ökologische Belastung darstellt und die geltenden Bestimmungen befolgt werden. Wünschenswert ist die Kenntnis von Trittsteinen im Wattenmeer.



#### **D.2.4. Kenntnis europäischer Seereviere**

**Ziel:** Der Seekajakfahrer kennt die Charakteristika und paddeltechnischen Anforderungen der wesentlichen europäischen Reviertypen.

**Inhalt:** Informationsquellen zu den Revierspezifika von Küstengebieten; Informationen die Befahrung / Planung beeinflussen können (Tide, Winde, etc.), Gefahren und landesspezifische Regularien.

Informationsquellen: Seekartentypen (z.B. Anglo-Amerikanisch mit Tidal-Diamonds, usw.), Revierführer, Wetterdienste, etc.

**Prüfungshinweis:** Wesentlich sind die Kenntnisse (überblicksartig), die dazu führen, dass vor Tourbeginn die erforderlichen Planungen unter Berücksichtigung der revierspezifischen Anforderungen erfolgen können. Wünschenswert ist die Kenntnis von einzelnen Informationsquellen für die jeweiligen Gebiete (mit starken Tiden, großen Wattflächen, Felsrevieren, Stark- und Fallwinden, etc.).

#### **D.3. Sicherheit auf See**

**Ziel:** Der Seekajakfahrer kann die Risiken auf See vermeiden und jederzeit die Sicherheit seiner Person und die der Gruppe gewährleisten.

**Inhalt:** Sicherheitsvorkehrungen auf See, speziell für Seekajakfahrer

- Sensibilisierung zur Erkennung und Vermeidung von Gefahrenmomenten
- Anwendung von Ablaufprotokollen und Leitschemas
- Abwicklung von Seenotfällen über Telefon und UKW analog und digital (DSC)
- Umgang und Anwendung von redundanten Seenotmitteln

**Prüfungshinweis:** Protokolle: SAFER, CLAP, STeVE

#### **D.4. Achtsamkeit in der Gruppe**

**Ziel:** Der Teilnehmer ist in der Lage rechtzeitig zu erkennen, ob er selbst und seine Mitfahrer auch während der Fahrt den sich ggf. verändernden Bedingungen von Wind und Wetter gewachsen sind.

**Prüfungshinweis:** Es können moderate „Gefahrensituationen“ (Kenterungen, erschöpfte Mitfahrer, etc.) simuliert werden, die dem Prüfling helfen, sich selbst und die Gruppe zu erfahren und Problemlösungsstrategien zu entwickeln.

#### **D.5. Kälteschock und Hypothermie -Verhalten im kalten Wasser**

**Ziel:** Der Seekajakfahrer kennt die wichtigsten Zeichen und Symptome von Kälteschock und Unterkühlung und Maßnahmen und verfügt über Kenntnis und Ausrüstung Hilfe zu leisten.

**Technik:** Anzeichen von Kälteschock, Unterkühlung, einfache Hilfsmittel zur Vermeidung bzw. zur Hilfeleistung (Regenkleidung, Müllsack, etc.), Maßnahmen bei Unterkühlung

**Prüfungshinweis:** Der Seekajakfahrer kann in einem Szenario die Gruppe so organisieren, dass ein Paddler mit (simulierten) leichten Unterkühlungserscheinungen versorgt wird.  
(oder analog revierspezifisch: Hitzschlag/Sonnenstich)

### **E. Prüfungsbedingungen**

#### **E.1. Voraussetzung zur Prüfung**

Siehe B

B4-Training oder gleichwertige Qualifikation nach Einzelfallprüfung. Die B4-Prüfung kann kombiniert mit dem Training erfolgen.

#### **E.2. Örtlichkeiten**

Küstengewässer mit signifikantem Tideeinfluss (z.B.: Nordsee / Wattenmeer)



### **E.3. Wetterbedingungen / Seebedingungen** (persönliche Paddelfertigkeiten)

Wind: min. 4 Bft - max. 5 Bft Mittelwind, Böen bis max. 6 Bft

Wellen: min 0,8 m - max. 1,5 m Brandung

Strömung: Tidestrom min. 2 kn - max. 4 kn

Wenn leichtere Wetter-/Seebedingungen vorherrschen wird die Prüfung als Training gewertet, ein B4-Schein kann dann nicht vergeben werden.

Bei schwereren Wetter-/Seebedingungen können Erleichterungen zugelassen werden.

### **E.4. Prüfungsfahrt**

Ein Tag persönliche Paddelfertigkeiten (ca. 6 h) und ein Tag Fahrtenleitung (unter A3 Bedingungen und moderatem Tideeinfluss bis max. 2 kn) (ca. 6 h) bei einer Gruppe von 4 bis 6 Teilnehmern.

### **E.5. Qualitative Prüfungskriterien**

Die praktischen Prüfungsinhalte lassen eine qualitative Einschätzung in drei Qualitätsniveaus zu:

**Einfach:** Der geprüfte Vermittlungsinhalt entspricht einmalig den Mindestanforderungen unter einfachen Bedingungen

**Routine:** Der geprüfte Vermittlungsinhalt kann in gleichbleibender Qualität unter moderaten Bedingungen immer wieder abgerufen werden

**Demoqualität:** Der geprüfte Vermittlungsinhalt kann unter anspruchsvollen Bedingungen zu jeder Zeit dargeboten werden.

### **E.6. Prüfer**

Die verantwortlichen Ausbilder/Prüfer (2) der Kurse bzw. Fahrten müssen mindestens zwei C2-Ausbilder (SaU Ausbildungssystem) sein.

### **E.7. Prüfungsablauf**

Die theoretische Vorbereitung (Hausaufgabe) wird selbstständig bearbeitet. Eine Rückmeldung incl. Korrektur erhält der Teilnehmer vorab.

Die Prüfung wird an zwei Tagen abgenommen. Sie beinhaltet den praktischen Teil einer Prüfung der persönlichen Fähigkeiten und eine Prüfungsfahrt zur Prüfung der Gruppenführungsfähigkeiten.

Die Ausbilder/Prüfer (2) entscheiden über personelle als auch materielle Voraussetzungen. Grundlage der Beurteilung sind ausschließlich die während der Veranstaltung gezeigten Leistungen.

Die Entscheidung über das Prüfungsergebnis (bestanden / nicht-bestanden) wird von den Ausbildern (2) getroffen und begründet sowie dem Teilnehmer direkt im Anschluss mitgeteilt.

Das Ergebnis ist durch den Teilnehmer nicht anfechtbar.

Eine nicht bestandene Prüfung gilt als Training.

### **E.8. Dokumentation**

Im Prüfungsbogen (erste Seite) sind alle notwendigen Eintragungen vorzunehmen. Der Prüfungsbogen ist Teil des Veranstaltungsprotokolls.

Die Ausbildungsleitung prüft das Protokoll und trägt die entsprechende Qualifikation in den Mitgliedsausweis ein.





**Anhang:**

**Protokolle:**

**BRACE:**

Priorisierung der Handlungsabläufe mit Focus auf Vermeidung der Kenterung bzw. des Nassen Ausstiegs.

**B- BRACE:** Stützen

**R-ROLL:** Rollen

**A-AGAIN:** Versuch nochmal zu Rollen

**C-CLAP:** Klopfen auf den Bootsrumpf um die Eskimorettung zu starten

**E-ENTRY:** Führe den Wiedereinstieg durch

**VERA:**

**V -VORBEREITET:**

Ich halte mich körperlich fit, bin gesund und leistungsbereit. Ich fühle mich den Anforderungen der geplanten Tour/ des Kurses gewachsen und freue mich auf die anderen Teilnehmer. Ich habe die aktuellen Karten studiert und Tide und Wetter gecheckt. Ich weiß, was mich an Natur und Kulturbesonderheiten erwartet. Ich habe die Funktionsfähigkeit meiner Ausrüstung kontrolliert

**E -EINFACH:**

Ich halte meine Ausrüstung einfach und leicht und mache mich mit jedem einzelnen Gegenstand vertraut. Außer Lebensmitteln und Verbandszeug ist nichts mehr original verpackt. Nach der Tour überprüfe ich Ausrüstung und Dachträgergurte, setze Instand, sortiere Überflüssiges aus

**R -REDUNDANT:**

Ich versuche, immer einen Plan B zu haben, falls bei mir oder einem anderen etwas nicht klappt, kaputt geht, abschwimmt. Ich habe regelmäßig Reservepaddel, Bootswagen und Mobiltelefon dabei. Auch auf Tagestouren nehme ich Biwak Ausrüstung mit

**A -ACHTSAM:**

Ich achte auf Veränderungen bei (mir, in der Gruppe, in der Umgebung). Mir fällt auf, wenn wir unbemerkt ins Fahrwasser treiben oder ein Teilnehmer langsamer wird. Ich bemerke die von Achtern aufziehende Wolkenfront.

**MY ABCDE:**

**M-Me:**

Vorstellen der eigenen Person

**Y-YOU:**

Alle Teilnehmer stellen sich vor (Kenntnisse, Erwartungen, gemeinsame Ziele)

**A-AREA:**

Infos über Seegebiet, Plan, Dauer, Pausen, Schlüsselstellen, Fluchtpunkte, Gefahren/Risiken und Vermeidung, Gezeiten, Strömungen, Wetter, Unterbringung, Besonderheiten

**B-BOAT:**

Check der Ausrüstung der Teilnehmer unter sicherheitsspezifischen Aspekten

**C-COMMUNICATION:**

Erläuterung der Kommunikation auf dem Wasser (Verständigungssignale und -zeichen)

**D-DOCTOR:**

Fragen nach aktuellem gesundheitlichem Zustand/Befinden und Einschränkungen

**E-EMERGENCY:**

Informationen zur Verantwortung für Rettungen, Ort des Erste-Hilfe-Kits, Notrufnummern und Ort der Kommunikationsgeräte (Handy, UKW-Funkgerät)



**CLAP:**

**C-COMMUNICATION:**

Verständigung in der Gruppe auf See. Wichtige Voraussetzung: situationsangemessene Gruppenorganisation und -formation.

Ansagen: Der Fahrtenleiter/Ausbilder muss sich überzeugen, dass er verstanden wird. Blickkontakt – Was haben die Teilnehmer verstanden? Die Frage "Können mich alle verstehen?" kann nur der Fahrtenleiter/Ausbilder selbst beantworten. Ansagen sind daher gut vorzubereiten und auf das Nötigste zu beschränken. Informationen können innerhalb der Gruppe von Teilnehmer zu Teilnehmer übermittelt werden ("Line of Sight", gilt auch akustisch, s. unter CLAP), Schreien ist im Regelfall nicht nötig.

Paddelsignale: nonverbale Zeichen "Achtung", "Sammeln", "Stop", "OK", "Notfall"

**L-Line of Sight:**

Sichtverbindung ist jederzeit zu allen Teilnehmern zu halten, ggf. durch den Einsatz von anderen Gruppenmitgliedern (Sichtkette), wenn Landungen, Felsen, etc. die eigene Sichtlinie unterbrechen - Sichtlinie sorgt für Linie der Kommunikation

**A-Antizipation/Awareness:**

Einschätzen was passieren kann, als nächstes passieren wird um vorbereitet zu sein, eine angemessene Gruppensteuerung / Gruppenkontrolle zu ermöglichen, die Handlungsmöglichkeiten zu erweitern und Gefahren vermeiden zu können.

Wie werden sich die Dinge entwickeln? Wie wird die See aussehen, wenn wir da sind? Was für Vorkehrungen muss ich treffen? Bedeutet also nicht nur Voraussicht, sondern Beachtung der Konsequenzen, die sich aus der Voraussicht ergeben.

**P-Positioning:**

Wo muss sich der Fahrtenleiter/Ausbilder positionieren, um die optimale Wirksamkeit sicherzustellen. Er wählt seine Position in der Gruppe entsprechend den aktuellen inneren (gruppenbedingten) und äußeren (Seegangsverhältnisse, Wind, etc.) Umständen, um optimal agieren zu können, z.B. mit der Gruppe zu kommunizieren, Risiken erkennen und einschätzen und im Notfall eingreifen zu können. Der Fahrtenleiter/Ausbilder kann auch seinen „Zweiten Mann“ entsprechend dieser Prinzipien positionieren.

**SAFER:**

Zählt Aufgaben und notwendige Aktionen des Fahrtenleiters/Ausbilders in der richtigen Reihenfolge auf z.B. bei Annäherung an eine schwierige/gefährliche Stelle oder bei einem Incident

**S-STOP:**

Halte kurz inne

- atme tief durch und beruhige dich.
- sammle die Gruppe, möglichst an einem "Sicheren Ort"

**A-ASSESS:**

Beurteile die vor dir liegende Situation. Was gibt es für weitere Risiken:

- für mich
- für den Rest der Gruppe
- durch den Unfall

**F-FORMULATE:**

Formuliere einen Plan

- welche Vorgehensweise ist in dieser Situation anwendbar
- welche weiteren Alternativen habe ich

**E-EXECUTE:**

Führe den Plan aus.

**R-REVIEW:**

Reviewe / bewerte ihn parallel auf Wirksamkeit, passe (FORMULATE) ihn falls nötig an und führe ihn weiter aus.



**STeVE:**

Rettungsprioritäten bei Gruppenfahrten

**S-SELF:**

Du selbst - du kümmerst dich zuerst um dich selbst. Nur wenn du dich selbst nicht unnötig gefährdest, kopflos wirst, kannst Du handlungsfähig bleiben, verlierst die Situation und Gruppe nicht aus den Augen und wirst nicht selbst zum VICTIM.

**Te-TEAM:**

die Gruppe - Dann kümmerst Du dich um die anderen Fahrtenteilnehmer. Nur wenn du diese nicht unnötig gefährdest können sie handlungsfähig bleiben und werden nicht selbst zum VICTIM.

**V-VICTIM:**

Zu Rettender - Dann kümmerst Du dich um den zu Rettenden, oder besser andere Teilnehmer kümmern sich um dessen Rettung.

**E-EQUIPMENT:**

Ausrüstung – Dann kann die Ausrüstung eingesammelt werden. Das Kajak des zu Rettenden hat dabei höchste Priorität.

**Weitere Hinweise:**

**Non-Involvement – Don't get involved:**

Der Fahrtenleiter/Ausbilder vermeidet so lange es geht, sich selbst an Rettungs-, Schlepp- und ähnlichen Aufgaben zu beteiligen, um unabhängig aktionsfähig zu bleiben.

**Achtsamkeit / Awareness:**

Mehrdimensionale Wahrnehmung, besonders von langsamen Veränderungen: wie verändert sich die Gruppe in ihrem Verhalten, wie der einzelne Paddler, was ist mit dem Wetter, Wellenbild. Setzt breit gefächerte Aufmerksamkeit voraus. Gegensatz ist Fokussierung.

Antizipation - Wie werden sich die Dinge entwickeln? Wie wird die See aussehen, wenn wir da sind? Was für Vorkehrungen muss ich treffen? Bedeutet also nicht nur Voraussicht, sondern Beachtung der Konsequenzen, die sich aus der Voraussicht ergeben

**Selbstreflektion:**

(Selbst-)kritische Nachschau auf abgelaufene Ereignisse, einzelne Aspekte einer Tour, Zwischenfälle und Höhepunkte (Wie haben die Teilnehmer das erlebt, was lief dabei gut, was war verbesserungswürdig)