B5 der SALZWASSER UNION e.V.

Fahrtenleitung unter anspruchsvollen Bedingungen auf Tidegewässern

Veranstaltung:	

Name, Vorname:	**Anschrift:**	
SaU-Mitgliedsnummer:	**E-Mail:**	**Mobil-Tel.:**

B4-Schein (wann erlangt):	**SRC** (dem Prüfer vorlegen), **Funkgerät vorhanden:**	**Erste Hilfe** (wann erlangt, dem Prüfer vorlegen):

Erklärung zur Sportgesundheit und zum Haftungsausschluss - Teilnahmebedingungen

Ich erkläre, dass ich schwimmen kann und dass keine gesundheitlichen Hindernisse der Ausübung des Seekajaksports entgegenstehen. Die Teilnahme an allen Veranstaltungen erfolgt auf eigene Gefahr. Die Teilnahmebedingungen für Veranstaltungen der SALZWASSER UNION – Verband der Seekajakfahrer e.V. unter teilnahmebedingungen.salzwasserunion.de habe ich zur Kenntnis genommen und akzeptiert.

Datum: Unterschrift Teilnehmer:

Wird vom Ausbildungsteam ausgefüllt.

Ausbildungs-/ Prüfungsmodul	+	-		Ausbildungs-/ Prüfungsmodul	+	-
Schriftl. Prüfungsaufgabe (Fahrtenplanung eur. Tiderevier)				(G) 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/einzelnen Tn, Kontaktkette		
Notfallkommunikationsmittel/ -signalmittel (Funk im Zugriff)				Gruppenorganisation in Verkehrszonen/Gefahrenstellen		
(P) Persönliche Fähigkeiten bei Seegang, Gegenwind, Brandung				Gruppenorganisation in Brandungszonen		
Paddeltechniken incl. Rolle beidseitig				Gruppenorganisation in unsichtigen Bedingungen		
Schlepptechniken, incl. Schleppleine unter Wasser lösen				Aufgaben delegieren, Flexibilität in Gruppenorganisation		
Partnerrettungstechniken				Risikobewertung, Absichern von Spielzonen		
Hand-of-God Fremdrettung				(I) Incident-Management		
Selbstrettungstechniken				Beachten der Protokolle SAFER, STeVE		
Notreparaturen				Aufgabenzuweisung / Non Involvement		
(N) Navigation und Fahrtenplanung				Sicherer Ort (Safe Spot), Gruppe evakuieren		
Erweiterte Kenntnisse zu Umwelt/Natur/Kulturbesonderheiten				Empathie, Ermuntern, Zuversicht vermitteln		
Planung, „Innere Karte“, Standortbestimmung, Schlüsselstellen				Seenotfall abwickeln, Ablaufschema beachten		
Navigation mit Strom und Wind (Strom/Winddreieck)				Transport und Landung eines Verletzten (Unterkühlten)		
Navigation in Verkehrsgebieten				bei Seegang, Brandung		
Navigation in Brandungsgebieten				Erstversorgung auf dem Wasser u. an Land		
Navigation bei unsichtigen Bedingungen (Nachtfahrt)				Aufarbeitung des Incidents mit der Gruppe		

Wenn eine Einzelleistung nicht ausreichend erbracht wurde, unbedingt entsprechend protokollieren.

Ergebnis			Datum	Unterschrift Prüfer
B5-Training				
B5-Modul geprüft				
Abschlussfahrt				

Hinter Training, Modul (in Tabelle oben dokumentieren) bzw. Abschlussfahrt ankreuzen, was erfolgreich absolviert wurde.

Anmerkungen:

Hier werden Anmerkungen zur Leistung des Teilnehmers eingetragen.

A. Ziel
Der ausgebildete Fahrtenleiter kann eine Gruppe von Paddlern mit Seebefähigung (B4) bei anspruchsvollen Bedingungen (Wind bis 5 Bft) in Gewässern mit signifikanten Tideeinfluss führen und bei unvorhergesehen widrigen Umständen (Wind bis 6 Bft) Fahrten abwickeln und die Gruppe sicher evakuieren (Notfall Management).

B. Voraussetzungen für Ausbildungsbeginn
Verpflichtend: Mitglied der SALZWASSER UNION, B4-Schein oder vergleichbare Qualifikation nach Einzelfallprüfung durch die Ausbildungsleitung. Seefunklizenz (SRC) und UKW-Seefunkgerät, Erste Hilfe 8h (nicht älter als 2 Jahre).
Min. 3 Jahre Seekajakerfahrung.
Min. 5 Veranstaltungstage (Fahrt auf A3 Niveau) für die Salzwasser Union durchgeführt und protokolliert.
Anmeldung bei der Ausbildungsleitung, dass man die B5-Ausbildung absolvieren möchte, mit Angabe zur eigenen Historie/Erfahrung.
Bezahlung des Ausbildungsbeitrags auf das Konto der SaU:
Verwendungszweck: *B5, 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: Min. eine Assistenz als zweiter Fahrtenleiter bei Fahrten unter B4 Bedingungen. Mehrere Jahre Seekajakerfahrung bei Touren unter widrigen Bedingungen in mindestens zwei unterschiedlichen Seekajakregionen, Mehrtagestouren auf Gewässern mit signifikanten Tideeinfluss, Teilnahme (als Teilnehmer) an internationalen Seekajak-Symposien, Paddelkompetenz in Demo Qualität, Teilnahme an Kooperationen und Trainings mit SAR-Einheiten z.B. DGzRS oder DLRG. Logbuch/Fahrtenbuch zum Nachweis empfehlenswert.
Gültigkeit: Den Status des aktiven B5-Fahrtenleiters (BC-Kreis Mitgliedschaft) und die Berechtigung Fahrten auf entsprechendem Niveau für die SALZWASSER UNION durchzuführen erhält man aufrecht, wenn innerhalb der letzten 3 Jahre min. 1 Veranstaltung für die SALZWASSER UNION eigenständig oder unter maßgeblicher Beteiligung durchgeführt wurde. Nach Inaktivität kann die B5 Fahrtenleiterberechtigung durch eine entsprechende Assistenz bei einer Fahrt reaktiviert werden. Dafür nimmt man mit der Ausbildungsleitung vorab Kontakt auf.

C. Kenntnisse und Fertigkeiten

C.1. Ausrüstung
Ziel: Der Fahrtenleiter kann die Anforderung an die Qualität und den Umfang der Ausrüstung so wählen, zusammenstellen und beurteilen, dass sie den Anforderungen der geplanten Seekajaktour erfüllen und die Sicherheit der Gruppe / Fahrtteilnehmer gewährleisten unter Berücksichtigung des Protokolls VERA (siehe Anhang Protokolle). Die Ausrüstung muss bei allen praktischen Ausbildungs-/Prüfungsmodulen OK sein.
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, Triller-Pfeife, Messer/Leinencutter, Schleppleine, ggf. Contact Tow, UKW- Handfunkgerät - DSC empfohlen - und min. ein weiteres redundantes für das Revier geeignete Kommunikationsmittel für den Seenotfall (z.B. Mobiltelefon, PLB/EPIRB, ggf. pyrotechnische Signalmittel). Wasserdichte Lampe (rotes und weißes Licht), Knicklichter.
Mitführen für sich - Ersatzkleidung, Essen und Trinken, Erweitertes Reparatur-Kit (zur Reparatur von Löchern im Boot), erweitertes Erste-Hilfe-Kit, Kälteschutz Biwaksack oder Notplane, Hilfsmittel Bootstransport (Bootswagen, evtl. Tragegurte)
Mitführen für die Gruppe - Zusätzlich Trinken (bei kühlen Temperaturen heißes Wasser/Tee), Stormcag/Stormshelter, Riegel bei „Unterzuckerung“ von Paddlern
Qualität: Demo
Prüfungshinweis: Der Fahrtenleiter wählt die erforderliche Ausrüstung und hat einen Überblick über den Ausrüstungsstand der Gruppe vor Fahrtbeginn und berücksichtigt dies weiterhin auf der Fahrt.

C.2. Persönliche Paddelfertigkeiten
Der Fahrtenleiter soll seine Fähigkeit zeigen, sein Boot kundig durch die Verbindung von Körper, Boot und Paddel jederzeit zu kontrollieren. Dies schließt alle Paddeltechniken des B4 in Demoqualität ein. Dazu gehören ergänzend das Beherrschen der unten aufgeführten Techniken und Paddelschläge sowie Schlagkombinationen auch unter anspruchsvollen Bedingungen.

C.2.1. Effizientes Bewegen in der Gruppe unter schweren Bedingungen
Ziel: Der Fahrtenleiter wählt als Leiter einer Gruppe seine Position in der Gruppe immer bestmöglich.
Technik: Steuerschläge, Schlagkombinationen, Powerstroke, Edging and Leaning.
Qualität: Demo

C.2.2. Timing; Technik und Taktik zum Bewegen in hohen Brandungszonen
Ziel: Der Fahrtenleiter kann in hohen Brandungsbereichen (ab 1m brechender Wellenhöhe) sicher manövrieren.
Technik: Wellen Analyse, taktisches Rollen, kontrollierter Surf, Powerstroke, etc.
Qualität: Demo

C.2.3. Kontrolliertes Anfahren vom Havaristen auch unter Brandungsbedingungen
Ziel: Der Fahrtenleiter beherrscht sein Boot auch unter Brandungsbedingungen, analysiert die Situation des Havaristen und kann technisch und taktisch notwendige Fahrmanöver zur Unterstützung und Bergung des Havaristen in der Gruppe anleiten oder selber durchführen.
Technik: Paddeltechniken, Anleiten von Rettungen, Aufgabenzuweisungen
Qualität: Demo

C.2.4. Kurshalten
Ziel: Der Fahrtenleiter 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, asymmetrische Paddelhaltung, Schlagkombinationen
Qualität: Demo

C.2.5. Brandungsfahren
Ziel: Der Fahrtenleiter kann 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
Ziel: Der Fahrtenleiter beherrscht die Selbstrettungsmethoden (Re Entry & Roll oder Cowboy-Einstieg) in Routine-Qualität und die für B4 geforderten Partnerrettungsmethoden in Demo-Qualität. Er kann die Partnerrettungstechniken in der Gruppe in Routine-Qualität delegieren und anleiten unter Berücksichtigung der Protokolle BRACE, STeVE und SAFER. Der Fahrtenleiter kann einen Seenotfall abwickeln. Darüber hinaus beherrscht der Fahrtenleiter die Abwicklung von Notfall Szenarien wie z.B. offene Lukendeckel, havarierte und beschädigte Boote, Rettung von verletzten und ohnmächtigen Personen etc.

C.3.1. Situativer Führungsstil
Anpassung des Führungsstils an die jeweils zu erwartenden Situationen (direktiv oder über Orientierung). Klare Kommunikation durch Handlungsdirektiven (Rückmeldung und Reflexion), Delegieren von Aufgaben unter Einschätzung der Teilnehmerpotenziale.
Orientierung (auf Situationen aufmerksam machen, Ziele setzten und vereinbaren).
Nicht selbst involvieren (DON´T GET INVOLVED) z.B. in eine Rettung, solange es angebracht ist.

C.3.2. Kontrolliertes Anfahren und Retten eines Havaristen
Der Ausbilder beherrscht sein Boot auf B5-Niveau auch in unübersichtlichen Situationen, auf engem Raum und in Brandung, analysiert die Situation des Havaristen und kann schnellstmöglich Hilfe leisten, z.B. wenn ein Teilnehmer nach einer Kenterung das Kajak nicht verlassen kann.
Technik: Paddeltechniken, Geschwindigkeit, Rettungstechniken incl. Hand-of-God
Qualität: Routine

C.3.3. BRACE (siehe Anhang Protokolle)
Ziel: Im Protokoll wird durch Priorisierung der Handlungsmöglichkeiten der Focus auf das nicht Verlassen des Bootes gesetzt, um Verletzungspotenziale des Einzelnen und die Gefährdung der Gruppe durch sinnvolle Abläufe zu reduzieren.
Qualität: Demo

C.3.4. SteVE (siehe Anhang Protokolle)
Ziel: Rettungshierarchien bei Gruppenfahrten einhalten
Qualität: Demo

C.3.5. SAFER (siehe Anhang Protokolle)
Ziel: Beschreibt notwendige Aktionen des Fahrtenleiters in der richtigen Reihenfolge auf bei Annäherung an eine schwierige/gefährliche Stelle.
Qualität: Demo

C.3.6. Leitlinien zum Seenotfall
Der Seenotfall tritt dann ein, wenn äußerste Gefahr für Schiff und Besatzung besteht, die aus eigener Kraft nicht abgewendet werden kann. Können wir uns also nicht mehr selber helfen, bzw. besteht akute Lebensgefahr liegt ein Seenotfall vor, d.h. wir benötigen Hilfe Dritter (von Außen). Habe in der Gruppe immer mehrere redundante Alarmierungsmittel einsatzbereit.
Grundsätzliches: Der Seenotfall wird nur vom Fahrtenleiter ausgerufen. Seinen Anordnungen wird zwingend Folge geleistet (auf dem Wasser hören, an Land diskutieren). Die Gruppe bleibt zusammen und wartet auf Anweisungen. Die Alarmierung der Rettungskräfte sollte im Zweifel lieber früher als zu spät erfolgen.
Die Alarmierung: Über UKW-Seefunk digital (DSC) oder analog (Sprechfunk Kanal 16).
Über Smartphone: Nutzung der Seenotfall APP SafeTRX. Festnetz MRCC Bremen +49 421 536 870; Kurzwahl 124124 (sollte immer auf Kurzwahltaste gespeichert sein).
Optische Mittel: evtl. Fallschirmraketen. Handfackel, Wasserfärber zum „Homing“ bei Hubschrauber/Rettungsboot-Annäherung, Paddel schwenken, Blitzlicht.

C.4. Führen einer Gruppe auf dem Wasser und an Land
Der Fahrtenleiter ist sich der Motivation seines Handelns bewusst. Er befreit sich von inneren und äußeren Handlungszwängen und stellt persönliche Motive unter das Gruppenziel: Sicherheit, Freude und Lernen. Er hat sein Führungsselbstverständnis reflektiert und kommuniziert dies auch. Er kann die Gruppe und einzelne Teilnehmer motivieren und wertschätzend behandeln. Er gewährleistet eine dauerhafte und lückenlose Kommunikation und Verbindung zur Gruppe und zu den Teilnehmern. Er kennt die Protokolle (MY ABCDE, CLAP, SAFER) und setzt diese aktiv ein.

C.4.1. Führungsstile
Der Fahrtenleiter ist sich seiner Führungsrolle bewusst, kann situativ seinen Führungsstiel entsprechend variieren und den gegebenen inneren (Selbst/Gruppe) und äußeren Bedingungen (Wetter/See/Zeit) anpassen. Er formuliert und vereinbart Ziele, delegiert Aufgaben in der Gruppe, kommuniziert kurz und eindeutig, fordert Rückmeldung ein und reflektiert Feedback offen.

C.4.2. Gruppenführung
Einschätzen der Teilnehmer, „Zweiter Mann“, Kommunikation innerhalb der Gruppe, Kommunikation mit den einzelnen Teilnehmer, Kontaktkette, Aufgabenzuweisung, Vermeiden unnötiger Risiken, Anregen zum Spielen, Surfen, Brandungsfahren, Absichern von Spielzonen, Anregen zum Rollen, Rettungsübungen, Positionierung, Flexibilität der Gruppenorganisation, Annäherung an und Passieren von Gefahrenstellen, Gruppenorganisation in Brandungszonen, Gruppenorganisation in Verkehrs- und Hafenbereichen Gruppenorganisation bei unsichtigen Bedingungen, Persönliche Kritik und Anregungen für Teilnehmer, Empathie. Fortlaufende Bewertung der Situationen (kontinuierliches Risikomanagement) während der Tour durchführen.

C.4.3. Kommunikation Briefing, Debriefing
Unter Berücksichtigung des Protokoll MY ABCDE (siehe Anhang) folgender Punkte: Vorstellung, Formalien, Befinden der Teilnehmer, aktueller Plan, Strecken und Zeitplan, Auswirkungen intervenierender Faktoren, Tide, Wetter, Seegang, Strom, Schlüsselstellen, Rückzugspunkte, Point-of-no-Return, Verkehr, Pausenplätze, Natur- und Kulturbesonderheiten, Ausrüstungscheck, Kommunikation, Signale, UKW, Gruppenorganisation, Regeln bei der Gruppenfahrt, Risk Assessment, Zielscheibe bei divergierenden Einschätzungen, Fragen, Debriefing nach der Ankunft.

C.4.4. Navigation
Planung und "Innere Karte", Deckpeilung, Kompasskurs, Standortbestimmung, Proaktive Navigation, Navigation mit Strom und Wind, Strom, Winddreieck, Navigation in Verkehrsbereichen, Navigation in Brandungszonen, Navigation bei unsichtigen Bedingungen (Nachtfahrt).

D. Theorie / Praxiswissen

D.1. Ausrüstung
siehe C.1.

D.2. Planung

D.2.1. Navigation
Ziel: Der Fahrtenleiter soll eine Tour in Küstengewässern mit signifikantem Tideeinfluss (Revierspezifische Besonderheit: Wattenmeer, große Flussmündungen, lange Querungen) planen und durchführen können.
Inhalt: detaillierte Kenntnisse der Betonnung, 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, Entfernung und Paddelzeit berechnen können.
Prüfungshinweis: Der Fahrtenleiter 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 Fahrtenleiter muss jederzeit die Wetterbedingungen innerhalb der nächsten 48 Stunden kennen und daraus mögliche Konsequenzen für die Fahrtenplanung und Gruppenkontrolle ableiten können.

D.2.3. Umwelt, Befahren/Betreten
Ziel: Der Fahrtenleiter 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, Ruhezonen, etc.), Outdoor-Verhalten /Leave no trace (Umgang mit Müll, Toilettengang, etc.) aber auch zu Natur- und Kulturbesonderheiten des Paddelreviers.
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 Fahrtenleiter ist sich der Charakteristika und paddeltechnischen Anforderungen der wesentlichen europäischen Reviertypen bewusst. Die daraus resultierenden revierspezifischen Besonderheiten kann er sich erarbeiten, entsprechende Touren planen und Gruppen führen.
Inhalt: Informationsquellen zu den Revierspezifika von Küstengebieten, Informationen welche Faktoren die Befahrung / Planung beeinflussen können (Tiden, Winde, etc.), Gefahren und landesspezifische Regularien.
Informationsquellen: Seekartentypen (z.B. Anglo-Amerikanisch mit Tidal-Diamonds, usw.), Revierführer, Wetterdienste, etc.
Prüfungshinweis: Wesentlich sind die Kenntnisse, 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.). Der Fahrtenleiter soll als schriftliche Prüfungsaufgabe (Hausaufgabe) eine 2-tägige Gepäckfahrt in Europa (Tiderevier) planen.

D.3. Sicherheit auf See
Ziel: Der Fahrtenleiter kann die Risiken auf See vermeiden und jederzeit die Sicherheit seiner Person und die der Gruppe gewährleisten.
Inhalt: Sicherheitsvorkehrungen auf See, speziell für Fahrtenleiter

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

Prüfungshinweis: Protokolle: SAFER; CLAP, STeVE

D.4. Achtsamkeit in der Gruppe
Ziel: Der Fahrtenleiter 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 Fahrtenleiter 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 Fahrtenleiter 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
Um die B5-Prüfung zu absolvieren, müssen alle Module (Schriftl. Prüfungsaufgabe, Ausrüstung, Persönliche Fähigkeiten, Navigation und Fahrtenplanung, Gruppenführung, Incident-Management) ausgebildet worden sein (Training, ca. 48h). Gleichwertige Qualifikationen können nach Einzelfallprüfung durch die Ausbildungsleitung anerkannt werden. Das letzte Training darf dabei nicht älter als 2 Jahre sein.

E.2. Örtlichkeiten

Küstengewässer mit signifikantem Tideeinfluss (z.B.: Nordsee / Wattenmeer, große Flussmündungen, lange Querungen), sowie die seeseitigen Brandungszonen der den Küsten vorgelagerten Sände, Inseln oder Halligen bis zu den Ansteuerungstonnen der Fahrwässer.

E.3. Wetterbedingungen (bei den Prüfungsmodulen)

Wind: min. 5 Bft - max. 6 Bft, Böen bis max. 8 Bft
Wellen: min. 1,3 m - max. 2,0 m Brandung
Strömung: Tidenstrom min. 2.5 kn
Wenn leichtere Wetter-/Seebedingungen vorherrschen wird das Prüfungsmodul als Training gewertet, ein B5-Schein kann dann nicht vergeben werden.
Bei schwereren Wetter-/Seebedingungen können Erleichterungen zugelassen werden.

E.4.1. Prüfungsmodule

Alle Module müssen erfolgreich geprüft werden. Die B5-Prüfung kann aufgrund der Komplexität und der notwendigen anspruchsvollen Wetter-/Seebedingungen über mehrere Veranstaltungen verteilt oder in einer Veranstaltung erfolgen. Dabei werden keine Einzelleistungen, sondern nur ganze Module (Prüfungsblöcke) geprüft und entsprechend protokolliert. Sollte eine Einzelleistung nicht erfolgreich bestanden sein, gilt das ganze Modul als nicht bestanden.

E.4.2. Abschlussfahrt

Der B5-Auszubildende führt nach erfolgreicher Prüfung aller Module selbstständig eine min. 2-tägige Abschlussfahrt auf B4-Niveau durch. Diese schreibt er als SaU-Veranstaltung für B4-Teilnehmer aus. Er wählt dabei ein geeignetes Tiderevier, Zeitpunkt und Ausweichrevier. Er ist eigenständig für die Durchführung und die anschließende Evaluierung der Fahrt verantwortlich und reflektiert was gut gelaufen ist und wo Verbesserungspotential besteht. Ein Prüfer begleitet ihn bei der Abschlussfahrt.

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 (min. 2 insgesamt) der 6 Module und der Abschlussfahrt müssen mindestens ein C3-Ausbilder (verantwortlich) und mindestens ein C2-Ausbilder (SaU Ausbildungssystem) sein. Die beteiligten Prüfer stehen dabei regelmäßig im engen Austausch miteinander.
Einzelne Prüfungsmodule bzw. die Abschlussfahrt können dabei vom gleichem Prüfer geprüft werden. Insgesamt darf ein Prüfer aber nicht mehr als 4 der Module incl. Abschlussfahrt prüfen.

E.7. Prüfungsablauf

Die schriftliche Prüfungsaufgabe umfasst die Planung einer 2-tägigen Gepäckfahrt in einem europäischen (nicht deutschen) Tiderevier. Diese wird selbstständig bearbeitet. Eine Rückmeldung incl. Korrektur durch den Ausbilder/Prüfer erhält der Teilnehmer zeitnah.
Alle 5 praktischen Module müssen erfolgreich geprüft werden. Die B5-Prüfung kann aufgrund der Komplexität und der notwendigen anspruchsvollen Wetter-/Seebedingungen über mehrere Veranstaltungen verteilt oder in einer Veranstaltung erfolgen.
Nach erfolgreichem Abschluss der 6 Module nehmen die beteiligten Prüfer und der B5-Auszubildende Kontakt mit der Ausbildungsleitung auf. In einem Gespräch (Auszubildender, min. einer der C3-Prüfer, min. 1 Mitglied der Ausbildungsleitung) wird entschieden, ob die Abschlussfahrt absolviert werden kann.
Nach erfolgreich durchgeführter Abschlussfahrt ist die B5-Prüfung abgeschlossen und der B5-Schein wird vergeben.
Die Ausbilder/Prüfer (min. 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 Prüfern einstimmig 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: Klopfe 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 Landzungen, 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)