



# B5 der SALZWASSER UNION e.V.

## Fahrtenleitung unter anspruchsvollen Bedingungen auf Tidegewässern

<b>Veranstaltung:</b>			
Name, Vorname:		Anschrift:	
SaU-Mitgliedsnummer:	E-Mail:	Mobil-Tel.:	
B4-Schein (wann erlangt):	B5-Training (wann erlangt):	SRC (wann erlangt):	Erste Hilfe (wann erlangt):

### Erklärung zur Sportgesundheit und zum Haftungsausschluss

*Ich erkläre hiermit, dass ich schwimmen kann und dass keine gesundheitlichen Hindernisse der Ausübung des Seekajakports 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, Vorstellung, 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 (im Zugriff)			Gruppenorganisation in Verkehrszonen u Gefahrenstellen		
Persönliche Fähigkeiten bei Seegang, Gegenwind, Brandung			Gruppenorganisation in Brandungszonen		
Paddeltechniken incl. Rolle beidseitig			Gruppenorganisation in unsichtigen Bedingungen		
Schlepptechniken			Aufgaben delegieren, Flexibilität in Gruppenorganisation		
Partnerrettungstechniken			Risikobewertung, Absichern von Spielzonen		
Selbstrettungstechniken			Incident-Management		
Notreparaturen			Beachten der Protokolle SAFER, STeVE		
Navigation und Fahrtenplanung			Aufgabenzuweisung / Non Involvement		
Erweiterte Kenntnisse zu Umwelt, Natur, Kulturbesonderheiten			Sicherer Ort (Safe Spot), Gruppe evakuieren		
Planung, „Innere Karte“, Standortbestimmung, Schlüsselstellen			Empathie, Ermuntern, Zuversicht vermitteln		
Navigation mit Strom und Wind (Strom/Winddreieck)			Transport und Landung eines Verletzten (Unterkühlten) bei Seegang, Brandung		
Navigation in Verkehrsgebieten			Erstversorgung auf dem Wasser u. an Land		
Navigation in Brandungsgebieten			Seenotfall abwickeln, Ablaufschema beachten		
Navigation bei unsichtigen Bedingungen			Aufarbeitung des Incidents mit der Gruppe		
Kenntnis europäischer Seereviere					

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

Ergebnis	Datum	Unterschrift Prüfer
B5-Training		1.
B5-Schein		2.

Verbesserungspotenzial:

**Hier kann Verbesserungspotenzial des Teilnehmers eingetragen werden, es kann aber auch frei gelassen werden.**



### 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 unvorhergesehenen Umständen (Wind bis 6 Bft) Fahrten abwickeln und die Gruppe sicher evakuieren (Notfall Management).

### B. Voraussetzungen

**Formal:** Mitglied der SALZWASSER UNION. B4-Schein der SALZWASSER UNION. B5-Training nicht älter als 24 Monate. Seefunklizenz (SRC), Erste Hilfe (nicht älter als 12 Monate), eine Assistenz als zweiter Fahrtenleiter bei Fahrten auf Gewässern mit signifikanten Tideeinfluss.

**Empfehlung:** Mehrere Jahre Seekajak Erfahrung, Touren unter widrigen Bedingungen auch im Winter 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.

### 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 unter allen vorstellbaren Bedingungen gewährleisten unter Berücksichtigung des Protokolls VERA (siehe Anhang Protokolle).

**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, 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 (s.a. Erläuterung unter E.5.)

**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 unter den beschriebenen Bedingungen (siehe E.3.) durch die Verbindung von Körper, Boot und Paddel perfekt zu kontrollieren. Dies schließt alle Paddeltechniken des B4 in Demoqualität ein. Dazu gehören ergänzend das Beherrschen der unten aufgeführten Techniken und Paddelschläge sowie Schlagkombinationen in Demoqualität 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. Dieses gelingt ihm spielerisch und ohne Anstrengung.

**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 100 cm brechender Wellenhöhe) frei und sicher manövrieren und zu jeder Zeit jeden Ort erreichen.

**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.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 setzen und vereinbaren).

Nicht selbst involvieren (DON'T GET INVOLVED) z.B. in eine Rettung.

### **C.3.2. 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.3.3. SteVE (siehe Anhang Protokolle)**

**Ziel:** Rettungshierarchien bei Gruppenfahrten einhalten

**Qualität:** Demo

### **C.3.4. SAFER (siehe Anhang Protokolle)**

**Ziel:** Zählt Aufgaben und notwendige Aktionen des Fahrtenleiters in der richtigen Reihenfolge auf bei Annäherung an eine schwierige/gefährliche Stelle.

**Qualität:** Demo



### **C.3.5. 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 retten, 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:** 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 Führungsstil 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.

#### **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, Ziel direkt anliegen, Standortbestimmung, Proaktive Navigation, Navigation mit Strom und Wind, Strom, Winddreieck, Navigation in Verkehrsbereichen, Navigation in Brandungszonen, Navigation bei unsichtigen Bedingungen.



## 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) 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, 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 und Radio, digitale Quellen / App's für den deutschen Küstenbereich

**Prüfungshinweis:** Der Fahrtenleiter 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 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, Ruhezeiten, 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 (Anglo-Amerikanisch mit Tidal-Diamonds, Wattenmeerkarten), 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.). Der Fahrtenleiter kann als schriftliche Prüfungsaufgabe eine Tour in Europa planen und ggf. durchführen.



### 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. Vorerfahrungen

(siehe Voraussetzungen zur Prüfung)

### E.2. Örtlichkeiten

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

### E.3. Wetterbedingungen

Wind: max. 6 Bft (Böen bis 8 Bft)

Wellen: max. 2 m

Strömung: Tide max. 4 kn

### E.4. Prüfungsfahrt

Ein Tag persönliche Fähigkeiten und zwei Tage Fahrtenleitung (unter B4 Bedingungen) bei einer Gruppe von 3 bis 4 Teilnehmern. (insgesamt min. 24 h) inclusive einer Fahrt bei unsichtigen Bedingungen.

### 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 auch unter sehr anspruchsvollen äußeren Bedingungen zu jeder Zeit auf höchstem Niveau dargeboten werden.



### **E.6. Prüfer**

Die verantwortlichen Ausbilder/Prüfer (2) der Kurse bzw. Fahrten müssen mindestens ein C2-Ausbilder und ein C3-Ausbilder (leitend) (SaU Ausbildungssystem) sein.

### **E.7. Prüfungsablauf**

Die theoretische Vorbereitung (Hausaufgabe) wird selbstständig bearbeitet.

Die Prüfung wird an 3 Tagen abgenommen. Sie beinhaltet den praktischen Teil einer Prüfung der persönlichen Fähigkeiten und eine Prüfungsfahrt zur Prüfung der Gruppenführungsfähigkeiten.

Es müssen folgende Prüfungs-Sequenzen erfolgreich durchgeführt werden: Fahrt bei unsichtigen Bedingungen mit Biwak - Incident/Notfall Management (Hitze/Kälteschock, Seekrankheit, Luxierte Schulter, Reparatur eines Seekajaks) - Abwicklung eines All In (inkl. der zu prüfende Fahrtenleiter) in brechenden Wellen.

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

Das Prüfungsergebnis wird von den Ausbildern getroffen und begründet sowie dem Teilnehmer direkt im Anschluss mitgeteilt.

Das Ergebnis ist nicht anfechtbar.

Eine nicht bestandene Prüfung gilt als Training.





**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 Bootsrumf 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, Funke)





**CLAP:**

**C-COMMUNICATION:**

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

Ansagen: Der Fahrtenleiter muss sich überzeugen, dass er verstanden wird. Blickkontakt – Was haben die Teilnehmer verstanden? Die Frage "Können mich alle verstehen?" kann nur der Fahrtenleiter 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 positionieren, um die optimale Wirksamkeit sicherzustellen. Der Fahrtenleiter 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 kann auch seinen „Zweiten Mann“ entsprechend dieser Prinzipien positionieren.

**SAFER:**

Zählt Aufgaben und notwendige Aktionen des Fahrtenleiters 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, kopflös 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 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)

**Powerstroke:**

Der Powerstroke ist ein sehr dynamischer Paddelschlag und dient beim Seekajakfahren zur Überwindung hoher Brandungswellen. Setup und Timing müssen dabei genau stimmen. Wenn die Brandungswelle dein Boot erreicht, greifst du mit dem aktiven Paddelblatt weit über die Welle speerartig nach vorne. Dann schiebst du 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.