

## Stufe 5 Schwarzes Paddel

### I. Seekajak

#### A. Ziel

Der ausgebildete Seekajakfahrer in der Rolle als Fahrtenleiter kann: **eine Gruppe von Paddlern mit Seebefähigung (EPP4) in Tidengewässern unter fortgeschrittenen Bedingungen** (Wind bis 5 Bft.) **führen** und bei unvorhergesehen **widrigen Umständen** (Wind bis 6 Bft.) Fahrten abwickeln und die Gruppe sicher **evakuieren** (Notfall Management).

#### B. Voraussetzungen

**Formal** – EPP 4 Seekajak, EPP 5 Seekajak-Training nicht älter als 18 Monate, DLRG Bronze, Seefunklizenz (SRC), Erste Hilfe, Erfahrungen im Führen von Gruppen als zweiter Fahrtenleiter

**Empfehlung** – Mehrere Jahre Seekajakerfahrung; Touren unter widrigen Bedingungen auch im Winter in mindestens zwei unterschiedlichen Seekajakregionen, Mehrtagestouren auf Tidengewässern, Teilnahme an internationalen Seekajak-Symposien, Paddelkompetenz in Demo Qualität, Teilnahme an Kooperationen und Trainings mit der DGzRS (SAR). Logbuch/Fahrtenbuch/Lastenheft zum Nachweis empfehlenswert.

#### C. Kenntnisse und Fertigkeiten

##### C.1. Ausrüstung

**Ziel** – Der Kandidat kann die Anforderung an die Qualität und den Umfang der Ausrüstung so beurteilen und zusammenstellen, dass sie die Anforderung der geplanten Seekajaktour erfüllt und die Sicherheit der Gruppe unter allen vorstellbaren Bedingungen gewährleisten unter Berücksichtigung des Protokolls VERA (siehe Anhang Protokolle)

**Bestandteile** – siehe EPP Seekajak 4

**Zusätzliche Bestandteile** – Reservepaddel, Handlenzpumpe, UKW-Handfunkgerät (DSC empfohlen), wasserdichtes Smartphone (inkl. SafeTrx APP), Erste Hilfe-Set, Reparaturset mit Reparaturmittel für laminierte Boote, mind. zwei redundante Alarmerungssysteme (z.B.: UKW, SafeTRX, PLB), Shelter/ Plane/Biwaksack, Energieriegel, Bonbons, Lampe, Knicklichter

**Qualität** – Demo (s.a. Erläuterung unter E.5.)

**Prüfungshinweis** – Der Kandidat wählt die erforderliche Ausrüstung und hat einen Überblick über den Ausrüstungsstand der Gruppe vor dem Ablegen und berücksichtigt dies ggf. auf der Fahrt.

##### C.2. Persönliche Paddelfertigkeiten

Der Kandidat soll seine Fähigkeit zeigen, sein Boot sicher unter den beschriebenen Bedingungen durch die Verbindung von Körper, Boot und Paddel perfekt zu kontrollieren. Dies schließt alle Paddeltechniken des EPP 4 Seekajak in Demoqualität ein.

Dazu gehören ergänzend das Beherrschen der unten aufgeführten Techniken und Paddelschläge sowie Schlagkombinationen in Demoqualität auch unter rauen Bedingungen.

### **C.2.1. Effizientes Bewegen in der Gruppe unter schweren Bedingungen**

**Ziel** – Der Kandidat wählt als Leiter einer Gruppe seine Position in der Gruppe immer bestmöglich. Dieses gelingt ihm spielerisch und ohne Anstrengung.

**Technik** – Steuerschläge, Schlagkombinationen, Power-Stroke, Edging and Leaning

**Qualität** – Demo

### **C.2.2. Timing; Technik und Taktik zum Bewegen in hohen Brandungszonen**

**Ziel** – Der Kandidat kann in hohen Brandungsbereichen (ab 100 cm brechender Wellenhöhe) frei und sicher manövrieren und zu jeder Zeit jeden Ort erreichen.

**Technik** – taktisches Rollen; kontrollierter Vorwärts- und Rückwärtssurf, Power-Stroke, Wellen Analyse; etc.

**Qualität** – Demo

### **C.2.3. Kontrolliertes Anfahren vom Havaristen auch unter Brandungsbedingungen**

**Ziel** – Der Kandidat 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** –

**Qualität** – Demo

## **C.3. Sicherheit und Rettung (Notfall-Management)**

Beherrschen der im EPP 4 geforderten Selbst- und Partnerrettungsmethoden in Demoqualität sowie Vermitteln, Umsetzen und Kontrollieren der oben genannten Methoden in der Gruppe in Routine Qualität unter Berücksichtigung der Protokolle BRACE, STeVE und SAFER. Abwickeln eines Seenotfalls. Darüber hinaus Abwicklung von Notfall-Szenarien wie z.B. offene Luken-Deckel, havarierte und beschädigte Boote, Rettung von verletzten und ohnmächtigen Personen etc.

### **C.3.1. Situativer Führungsstil**

Anpassung des Führungsstils an die jeweils zu erwartende Situation (direktiv oder über Orientierung). Orientierung (Ziele setzen und vereinbaren), klare Kommunikation durch Handlungsdirektiven (Rückmeldung und Reflexion), Delegation von Aufgaben unter Einschätzung der Teilnehmerpotentiale (Not Involvement)

### **C.3.3. STeVE (siehe Anhang Protokolle)**

**Ziel** – Rettungshierarchien bei Gruppenfahrten

**Technik** –

**Qualität** – Demo (selbst) Routine (Vermittlung)

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

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

**Qualität** – Demo (selbst) Routine (Vermittlung)

### 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 professionelle Hilfe von außen. Habe in der Gruppe immer mehrere redundante Rettungsmittel 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 Funk DSC** Controller (drücken der Distress Taste über 3 Sec.)

Über **UKW Sprechfunk:** Mayday! Mayday! Mayday! Hier ist (Schiffsname) 3x; Rufzeichen 1x Mayday! Rufzeichen; Position; Beschreibung des Notfalls; Art der Hilfe; nach Aufforderung Träger senden (2x10 sec. die PTT Taste drücken); Rufzeichen; Over

Über **Smartphone: Nutzung der Seenotfall APP SafeTRX.** Festnetz MRCC Bremen 0049 421 536870; Kurzwahl 124124 (sollte immer auf Kurzwahltaste gespeichert sein), Aufbau einer telefonischen Seenotrettung: Wo? Was? Wie viele? Welche Verletzungen? Warten auf Nachfragen?

**Optische Mittel:** Handfackel zum „Homing“ in bei Hubschrauber/Rettungsboot-Annäherung

## C.4. Führen einer Gruppe auf dem Wasser und an Land

Der Kandidat ist sich der intrinsischen und extrinsischen Motivation seines Handelns bewusst. Er befreit sich von inneren und äußeren Handlungszwängen und stellt persönliche Motive unter das Gruppenziel: **Sicherheit, Freude und Lernen (SFL)**. 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 (MeYouABCDE; CLAP) und setzt diese aktiv ein.

### C.4.1. Führungsstile

Der Kandidat 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, 2.Mann, Kommunikation innerhalb der Gruppe, Kommunikation mit den einzelnen Teilnehmern, 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** – Protokoll Me, You, A, B, C, D, E (siehe Anhang) unter Berücksichtigung 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. Ausrüstung

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

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

**Ziel** – Der Kandidat soll eine Tour in **Tidengewässern (Revierspezifische Besonderheit: Wattenmeer)** planen und durchführen können.

**Inhalt** – detaillierte Kenntnisse der Betonung, Seezeichen und Landmarken, detaillierte Kenntnisse der Kollisionsverhütungsregeln (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 Kandidat 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 / Apps für den deutschen Küstenbereich

**Prüfungshinweis** – Der Kandidat kennt jederzeit die Wetterbedingungen innerhalb der nächsten 24 Stunden und kann daraus mögliche Konsequenzen für die Fahrtenplanung und Gruppenkontrolle ableiten.

### D.2.3. Umwelt und Befahren / Betreten

**Ziel** – Der Kandidat 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 Kandidat kennt die Charakteristika und paddeltechnischen Anforderungen der wesentlichen europäischen Reviertypen, die daraus resultierenden revierspezifischen Besonderheiten zum Führen von Gruppen und kann entsprechende Touren planen.

**Inhalt** – Informationsquellen zu den Revierspezifika von Küstengebieten; Informationen, 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 (überblickartig), 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 Kandidat kann als schriftliche Prüfungsaufgabe eine Tour in Europa planen und ggf. durchführen.

### D.3. Sicherheit auf See

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

**Inhalt** – Sicherheitsvorkehrungen auf See, speziell für Seekajak

- 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. Hypothermie -Verhalten im kalten Wasser- (oder analog revierspezifisch: Hitzschlag/Sonnenstich)**

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

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

**Prüfungshinweis** – Der Kandidat kann in einem Szenario die Gruppe so organisieren, dass ein Paddler mit (simulierten) leichten Unterkühlungserscheinungen versorgt wird.

### **E. Prüfungsbedingungen**

#### **E.1. Vorerfahrungen**

(siehe Voraussetzungen zur Prüfung)

#### **E.2. Örtlichkeiten**

**Tidenabhängige** Küstenbereiche im Wattenmeer sowie die seeseitigen Brandungszonen der Küste vorgelagerten Inseln oder Halligen bis zu den Ansteuerungstonnen der Fahrwasser (z.B.: Nordsee)

#### **E.3. Wetterbedingungen**

Wind: bis max. 6 Bft. (Böen bis 8 Bft.)

Wellen: max. ca. 200 cm

Strömung: **Tide** bis max. 4 KN

#### **E.4. Prüfungsfahrt**

Ein Tag persönliche Fähigkeiten und zwei Tage Fahrtenleitung (unter EPP 4 Bedingungen) bei einer Gruppe von 3 bis 4 Teilnehmern (insgesamt mindst. 24 Std.) inklusive einer Nachtfahrt zur Simulation unsichtiger 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 beiden Leiter (Anzahl 2) (der Kurse bzw. Fahrten müssen mindestens DKV-Kanulehrer (DOSB Lizenz B) und im Besitz des EPP 5 des Prüfungsfachgebietes Küste sein.

### E.7. Prüfungsablauf

Die Prüfung wird an drei 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:

- Nacht/Dämmerungsfahrt mit Biwak
- Inzident/Notfall-Management (Hitze/Kälteschock; Seekrankheit; Luxierte Schulter; Reparatur eines Seekajaks)
- Abwicklung eines All In (inkl. Kandidat) 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.

## Abnahmebogen zum Erwerb des Europäischen Paddel-Passes Deutschland Stufe 5 – Schwarzes Paddel

### Seekajak

Name des Erwerbers / der Erwerberin: \_\_\_\_\_

	☺	☹
<b>Voraussetzungen</b>		
Liegt die unterzeichnete Erklärung zur Sportgesundheit vor?		
Wurde der EPP 4 vorgelegt? Erste Hilfe		
Ausrüstung		
Persönliche Ausrüstung (im Zugriff)		
Zusatzausrüstung für Gruppe (im Zugriff)		
Notfallkommunikationsmittel/ -signalmittel (Funk im Zugriff)		
<b>Persönliche Fähigkeiten bei Seegang, Gegenwind, Brandung</b>		
Paddeltechniken, inkl. Rolle einseitig		
Schlepptechnik, inkl. Schleppleine unter Wasser lösen		
Partnerrettungstechniken		
Hand-of-God Fremdrettung		
Selbstrettungstechniken		
Notreparaturen		
<b>Navigation und Fahrtenplanung</b>		
Erweiterte Kenntnisse zu Umwelt/Natur/Kulturbesonderheiten		
Planung, „Innere Karte“, Standortbestimmung, Schlüsselstellen		
Navigation mit Strom und Wind (Strom/Winddreieck)		
Navigation in Verkehrsgebieten		
Navigation in Brandungsgebieten		
Navigation bei unsichtigen Bedingungen		
<b>Kenntnis europäischer Seereviere</b>		
<b>Gruppenführung</b>		
Ausschreibung, Briefing, Formalie, Debriefing		
Einschätzen der Teilnehmer, „Zweiter Mann“, Empathie, Kritik für Teilnehmer		



	☺	☹
Kommunikation mit Gruppe/individuellen Teilnehmern, Kontaktkette		
Gruppenorganisation in Verkehrszonen/ Gefahrenstellen		
Gruppenorganisation in Brandungszonen		
Gruppenorganisation bei unsichtigen Bedingungen		
Aufgaben delegieren, Flexibilität in Gruppenorganisation		
Risikobewertung, Absichern von Spielzonen		
<b>Incident Management</b>		
Beachten der Protokolle SAFER, STeVE		
Aufgabenzuweisung / Non Involvement		
Sicherer Ort (Safe Spot), Gruppe evakuieren		
Empathie, Ermuntern, Zuversicht vermitteln		
Seenotfall abwickeln, Ablaufschema beachten		
Transport und Landung eines Verletzten (Unterkühlten) bei Seegang, Brandung		
Erstversorgung auf dem Wasser und an Land		
Aufarbeitung des Incidents mit der Gruppe		
Bemerkungen:		
Der Kandidat hat alle notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten am heutigen Prüfungstag im ausreichenden Maße zeigen können und somit die Prüfung bestanden und den EPP Deutschland 5 Seekajak erworben		
Datum	Unterschrift des Prüfers	

## Protokolle

### VERA

#### 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 Meteo gecheckt. Ich weiß, was mich an Natur und Kulturbesonderheiten erwartet • Ich habe die Funktionsfähigkeit meiner Ausrüstung kontrolliert

#### 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

#### Redundant

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

#### 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

### MeYouABCDE

#### Area

- Infos über Gefahren/Risiken und Vermeidung; aktuell, direkt vor Ort

#### Boat

- Check der Ausrüstung der Teilnehmer unter sicherheitsspezifischen Aspekten

#### Communication

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

#### Doctor

- Fragen nach aktuell gesundheitlichen Zustand und Einschränkungen

#### Emergency

- Informationen zur Verantwortung für Rettungen, Ort des Erste-Hilfe-Materials, Notrufnummern und Ort der Kommunikationsgeräte (Handy, Funke)

#### and Me

- Vorstellen der eigenen Person

## CLAP- Gruppenführung- Fahrtenleitung

### 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"

### 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

### 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.

### 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.

## 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 "freischwebende" Aufmerksamkeit voraus. Gegensatz: Fokussierung

### Antizipation

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

### Epikrise

(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)

## Non-Involvement

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

## STeVE- Rettungsprioritäten

Rettungshierarchien bei Gruppenfahrten

- S**elf - Ausbilder  
**T**eam - restliche Teilnehmer  
**V**ictim - der zu Rettende  
**E**quipment - Ausrüstung

## SAFER - Incident Management

Zählt Aufgaben und notwendige Aktionen des Fahrleiters in der richtigen Reihenfolge / Annäherung an eine schwierige/gefährliche Stelle auf

### Stop

- Atme tief durch
- möglichst an einem "sicheren Ort"

### Assess - beurteilen der Situation

Was gibt es für weitere Risiken:

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

### Formulate – formuliere einen Plan

- Welche Rettung ist in dieser Situation anwendbar?
- Muss ich Schäden an Land oder auf See beheben?

### Execute - Ausführen und bewerte den Plan

### Review

- bewerte parallel auf Wirksamkeit, passe (FORMULATE) ihn falls nötig an und führen ihn weiter aus.

## Variante Powerstroke

Der Power Stroke ist ein sehr dynamischer Paddelschlag und dient beim Seekajaken zur Überwindung hoher Brandungswellen. Dein 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.