

Sichtbarkeit

10 einleuchtende Punkte

Text: Udo Beier, Referent für Küstenkanuwandern (HKV) (20/04/16)

Bezug: www.kanu.de/nuke/downloads/Sichtbarkeit.pdf

1. Kameraden
2. Schifffahrt
3. Retter
4. Bootsfarbe & Beleuchtung
5. Paddelfarbe
6. Bekleidungsfarbe
7. Paddelkurs
8. Gruppenzusammenhalt
9. Signalmittel
10. Funkkontakt

Kanutinnen und Kanuten, die hinaus aufs Meer paddeln, sind weder Eindringlinge noch Flüchtlinge. Sie brauchen sich vor niemanden zu verbergen. Sie sollten vielmehr auffallen, zumindest wenn sie draußen vor der Küste unterwegs sind. Diese Auffälligkeit ist deshalb wichtig, damit sie gesehen werden, und zwar betrifft das die:

1. Kameraden

- Alle Paddler, mit denen man & frau zusammen unterwegs ist, sollten alle anderen Mitpaddler während einer Tour sehen und nicht aus den Augen verlieren.
- Schon ab einer Gruppengröße von 5 Kajaks kann es Probleme geben, wenn die anderen neben bzw. hinter einem oder zu weit vorne paddeln. Das gilt insbesondere dann, wenn es windet & wellt. Dann konzentrieren sich alle auf ihre eigene Paddelei und jeder hat nur noch den Bruchteil einer Sekunde Zeit zu schauen, wo die anderen sich gerade befinden.
- Wer nicht auffällt, wird schnell übersehen und geht u.U. verloren.

2. Schifffahrt

- Die Schifffahrt, die ebenfalls auf dem Meer unterwegs ist, rechnet i.d.R. nicht damit, dass auch Kanuten auf dem Wasser sind.
- Wenn ein Kapitän Ausschau hält, dann wird er spätestens ab einem 5er Wind & Regenschauer bestimmt nicht nach Kajaks suchen. Er wird folglich ein Kajak nur entdecken, wenn es auffällt.
- Wenn es sich auf Kollisionskurs befindet, aber nicht auffällt, kann es schon zu spät sein; denn von der Kollision selbst wird ein Dampferkapitän i.d.R. nichts merken.

3. Retter

- Wie können die Retter einen finden, wenn sie nicht genau wissen, wo der Seenot leidende Kanute sich gerade aufhält. Die Wasserflächen des Meeres sind unendlich weit.
- Unter Umständen brechen überall die Wellen, so dass es den Rettern sehr schwer fallen wird, ein Kajak bzw. einen im Wasser treibenden Kanuten zu entdecken.

Was kann nun ein Kanute unternehmen, damit er auf dem Meer leichter gesehen bzw. gefunden wird? Es bieten sich folgende Möglichkeiten an:

4. Bootsfarbe & Beleuchtung

- Ein gelb bzw. orange leuchtendes Seekajak ist leichter zu erkennen als ein grünes, graues, braunes oder schwarzes.
- Ein rotes Kajak mag wohl noch bei Sonnenschein gut zu sehen sein. Je schwächer das Tageslicht ist, desto dunkler erscheint jedoch das Rot.
- Weiße Kajaks sind an und für sich sehr auffällig, solange die See nicht bricht. Das bedeutet aber, dass spätestens ab 4 Bft. Wind (→ „mäßiger Wind“)

→ „Mäßige Wellen; überall weiße Schaumkämme.
Ganz vereinzelt kann schon Gischt vorkommen.“

ein weißes Kajak nicht mehr so leicht entdeckt werden kann.

- Wenn Dunkelheit herrscht, sind jedoch alle Boote „grau“. Dann helfen höchstens noch Reflexstreifen, die vorne und hinten aufs Oberdeck geklebt sind, aber auch nur dann, wenn das Kajak in den Lichtkegel eines Suchscheinwerfers gerät.
- Lt. Vorschriften muss zwischen Sonnenuntergang (SU) und Sonnenaufgang (SA) bzw. bei verminderter Sicht ein Kajak unterwegs entlang der Küste mindestens ein fest angebrachtes, weißes Rundumlicht führen, das über den ganzen Horizont sichtbar ist und eine Mindesttragweite von 2-3 sm hat (eine Zulassungspflicht durch den BSH besteht nicht mehr!), z.B. „**NaviSafe NaviLight 360**“ (Sichtbarkeit bis 5 Seemeilen; wasserdicht bis 20 m; 130 g ohne die 3 AAA-Batterien).
- Verfügt ein Kanute nicht über ein solches Licht, sollte er auf den Fall vorbereitet sein, dass er auf Grund eines Notstandes in die Dunkelheit geraten kann, d.h. er sollte ein weißes Licht (z.B. wasserdichte Taschenlampe) ständig gebrauchsfertig mitführen und bei Kollisionsgefahr rechtzeitig zeigen, z.B. „**Fenix SD10 Diving Light**“ (wasserdicht bis 100 m; max. 930 Lumen; Leuchtweite bis 300 m; Länge 14,4 cm; 160 g ohne die 2 CR 123A-Batterien).
- Um den Kontakt mit den Kameraden nicht zu verlieren, bietet es sich an, schon vor Antritt einer Tour, bei der wir in die Dunkelheit geraten könnten, am Heck eines jeden Seekajaks einen Leuchtstab (Knicklicht) mit Klebeband zu befestigen. Vor Eintritt der Dunkelheit kann durch leichtes Knicken der Stab zum Leuchten gebracht werden, sodass sich die Kameraden im Dunklen leichter gegenseitig erkennen können.

5. Paddelfarbe

- Wenn wir einen Kanuten auf dem Meer entdecken, liegt es meistens daran, dass wir zunächst auf sein Paddel aufmerksam werden. Dieses stetige Auf und Ab der Paddelblätter muss wohl eine besonders große Signalwirkung haben.
- Wenn wir diese Wirkung verstärken wollen, sollten wir nicht mit z.B. schwarzen Paddelblättern auf Tour gehen. Ich habe mir daher meine Blätter mit salzwasserfester Farbe gelb angestrichen.

6. Bekleidungsfarbe

- Auch hier gilt, je auffälliger, desto sichtbarer. Es gibt eine britische Firma, die wohl deshalb extra die für das Küstenkanuwandern angebotenen Paddeljacken mit gelben Ärmeln ausrüstet, und manchen Trockenanzugsproduzenten, der die Ärmel seiner Anzüge mit Reflexstreifen ausstattet. Gerade wenn wir mit unseren Armen winken bzw. Signale geben, ist es von Vorteil, wenn die Ärmelfarbe sich gut von der Farbe des Wassers abhebt. Das gilt insbesondere dann, wenn wir nach einer Kenterung unser Kajak verloren haben.

- Eine nicht zu unterschätzende Signalwirkung hat auch z.B. ein gelber Südwester, der bei schlechtem Wetter zu tragen ist. Nicht nur beim Paddeln können dann die Kameraden viel schneller erkennen, zwischen welchen Wellenbergen die anderen paddeln, sondern auch die Retter haben eine größere Chance, den nach einer Kenterung im Wasser treibenden Kanuten zu entdecken.
- Leider ist es noch nicht – wie bei Rettungswesten und vielfach schon bei Joggingbekleidung - üblich, die Paddel-Bekleidung (z.B. Jacke, Mütze, Neokappe, Paddelpfötchen) mit Reflexstreifen zu versehen, damit auch in der Nacht die nötige Auffälligkeit gesichert ist.

7. Paddelkurs

- Kommt es darauf an, gesehen zu werden (z.B. bei Kollisionsgefahr im Fahrwasser), so empfiehlt es sich, der Schifffahrt seine Breitseite zu zeigen.
- Die international gültigen „Kollisionsverhütungsregeln“ (KVR) schreiben bei größeren Schifffahrtsstraßen ausdrücklich vor, dass das „*Queren möglichst mit der Kielrichtung im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen muss*“. (Regel 10c)
- Gilt es nun, durch Kursänderung eine Kollision zu vermeiden, so gibt die KVR Folgendes vor: „*Jede Änderung des Kurses und/oder der Geschwindigkeit zur Vermeidung eines Zusammenstoßes muss ... so groß sein, dass ein anderes Fahrzeug optisch sie schnell erkennen kann; aufeinander folgende kleine Änderungen des Kurses und/oder Geschwindigkeit sollen vermieden werden.*“ (Regel 8 b)

8. Gruppenzusammenhalt

- Wichtig für den Gruppenzusammenhalt ist, dass die Gruppe überschaubar bleibt. Je größer die Gruppe, desto kritischer wird dies und umso nötiger wird eine Teilung der Gruppe in Untergruppen mit max. 4-5 Kajaks pro Untergruppe.
- Da eine Gruppe von Kanuten leichter zu erkennen ist als ein Solo-Paddler, empfiehlt es sich auch aus Gründen der besseren Sichtbarkeit, dass die Gruppe zusammen bleibt und bei Querungen eines Fahrwassers im Pulk paddelt.
- Driften die Kanuten immer weiter auseinander, ist die Gefahr sehr groß, dass die am Rande einer Gruppe paddelnden Kameraden von der Schifffahrt bzw. den Rettern einfach übersehen werden.

9. Signalmittel

Ein weiteres Mittel, um auf sich aufmerksam zu machen, stellen Signalmittel dar.

- In Frage kommt hier zunächst einmal als akustisches Signalmittel die Signalpfeife. Jede Rettungsweste wird damit ausgerüstet, letztlich weil sie so klein, handlich und leicht verstaubar ist. Sie ist besser als gar nichts; denn bei Wind- & Wellengeräuschen bzw. bei Schiffsmotorengeräuschen sind Pfeifsignale auf dem Meer praktisch nach wenigen –zig Metern nicht mehr wahrnehmbar. Das gilt übrigens auch für jene Signalpfeifen, die Töne mit über 100 Dezibel erzeugen und folglich so laut sind, dass einem anschließend noch minutenlang die Ohren dröhnen. Aber irgendwie „verschluckt“ dass offene Meer auch ein solch lautes Tonsignal bzw. der Signalton wird von Dritten nicht als ein solches Signal erkannt, weil es z.B. mit Möwengeschrei wechselt wird.
- Besteht Kollisionsgefahr bzw. gilt es, einen Retter zu sich zu lotsen, empfiehlt es sich, ein „Nico-Signal“ griffbereit dabei zu haben. Zuvor ersetzen wir jedoch 2 der 6 roten Signalkugeln durch weiße Signalkugeln.
- Tritt eine Kollisionsgefahr ein, verschießen wir: → 1 weiße Signalkugel; und kommt es zum Seenotfall, verschießen wir: → 2 rote Signalkugeln

Natürlich ist die Tragweite einer solchen nur ca. 60-80 m hoch steigenden und nur für ca. 6-8 Sek. leuchtenden Signalkugel nicht sehr groß. wir sollten sie daher nur dann einsetzen, wenn das sich auf Kollisionskurs befindende bzw. als Retter in Frage kommende Schiff in der Nähe befindet (ca. 100-400 m). Auch ist es ratsam, ein Reservemagazin griffbereit im Cockpit zu lagern; denn in einem Seenotfall sind 6 Signalkugeln schnell verschossen.

- Das „Nico-Signal“ sollte jedoch griffbereit gelagert werden, und zwar möglichst am Körper (Rettungsweste, Spritzdecke), damit wir es auch noch nach einer Kenterung mit nassem Ausstieg und Bootsverlust dabei haben und einsetzen können.
- Zusätzlich bietet es sich bei einem Seenotfall an, ein weißes Blitzlicht zu aktivieren und am Körper bzw. auf Deck zu befestigen.
- Am geeignetsten sind jedoch die pyro-scheinflichtigen Fallschirmsignalaraketen (Steighöhe: ca. 300 m; Brenndauer: ca. 30-40 Sek.), und zwar möglichst in Verbindung mit einer Handrauchsignal (Tagsignal) (ca. 60 Sek. orangenfarbiger Rauch) bzw. Handfackel (Nachtsignal) (ca. 60 Sek. roter bzw. weißer Feuerschein). Leider sind diese Signalmittel so voluminös, das der einzelne Kanute nur jeweils 2 Seenotraketen, 1 Handfackel und 1 Handrauchfackel mit sich führen kann. Berücksichtigt wir jedoch, dass jeder Kanute damit ausgerüstet sein sollte, dann summiert sich dies bei einer Gruppe von 4-8 Kajaks beträchtlich.

10. Funkkontakt

„Wer nicht gesehen wird, der muss wenigstens gehört werden!“ Funk kann einem dabei helfen:

- Zunächst bietet sich hier das – wasserdicht verpackte - Handy (Mobilfunk) an. Der Vorteil dieses Gerätes besteht darin, dass fast jeder Kanute über ein Handy verfügt. Der Nachteil ist, dass
 - (a) das Display eines Handys bei Sonn- oder diesigem Licht nur schwer ablesbar ist und die winzige Tastatur im Seegang mit nass-kalten Händen nur schwer bedienbar ist (empfehlenswert wäre es deshalb, ein „Senioren“-Handy mit großem Display, großen Tasten und leistungsfähigem Lautsprecher dabei zu haben!);
 - (b) vor der Küsten bzw. in Strandnähe oder beim Schwimmen des „Kenterbruders“ im Seegang nicht immer ein Funkkontakt hergestellt werden kann (hier: lückenhaftes Netz, Funkabdeckung durch Dünen);
 - (c) die Verständigung bei Außengeräusche (Wind, Seegang) erschwert wird;
 - (d) das Handy nicht angepeilt werden kann;
 - (e) und dass man die Tel.-Nr. desjenigen kennen muss, den man auf sich aufmerksam machen möchte.

Die Warnung vor Kollision bzw. das Heranlotsen eines Helfers per Handy ist folglich praktisch kaum möglich. Anders verhält es sich jedoch, wenn wir den Funkkontakt zu unseren Kameraden suchen. Vorausgesetzt, wir haben vor Beginn einer Tour die Handy-Nr. ausgetauscht, dann ist es – sofern wir ins Netz kommen - zumindest möglich mitzuteilen, wo wir uns gerade befinden, sodass es den Kameraden leichter fallen wird, einen zu finden.

- Weiterhin kommt das scheinpflichtige UKW-Handfunkgerät in Frage. Über Kanal 16 können wir ein nahendes Schiff bzw. den Retter auf uns aufmerksam machen und über das beim Sprechen ausgesendete Peilsignal (sog. „Homing-Signal“) kann ein entsprechend ausgerüsteter Seenot-Retter uns zusätzlich anpeilen. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass eine Verständigung möglich ist. Das scheitert u.U. an der mangelnden Reichweite der von Kanuten in Betrieb gesetzten Geräte. Z.B. ein im Seegang schwimmender „Kenterbruder“ wird u.U. gar keinen Funkkontakt aufbauen können, da die Ausstrahlung des Funksignals durch den Seegang behindert wird. Ein im Seekajak sitzender Kanute hat da schon bessere Aussichten; denn ein UKW-Funksignal reicht bis zum Horizont. Das ist weit genug, um mit der Schifffahrt Funkkontakt aufnehmen zu können, vorausgesetzt, der dafür übliche Not- & Anruf-Kanal

16 oder die Sprechkanäle der Sportschiffahrt (69 und 72) bzw. der Fischereifahrzeuge (19 und 77) werden abgehört und eine akustische Verständigung ist möglich.

- Last and least bietet sich noch eine Seenotbake an. Mit ihr können wir uns wohl nicht vor einer Schiffskollision schützen. Auch können wir mit ihr keinen Kontakt zu den Kameraden herstellen. Dafür aber wird das Alarmieren & Auffinden durch Seenot-Retter ermöglicht, und zwar auch dann, wenn kein Sichtkontakt besteht. Empfehlenswert sind satelliten-gestützte Seenotbaken, die sowohl mit der Frequenz 406 Mhz und 121,5 Mhz (als Peilsender) arbeiten. Die Ortung erfolgt nach max. 90 Min. bei einer Genauigkeit von ca. 3 sm. Ist die Seenotbake mit integriertem 12-Kanal-GPS-Modul versehen, erfolgt sogar innerhalb von max. 5 Min. eine bis max. 75 m genaue Ortung. Für das Küstenkanuwandern geeignete Geräte (hier: handlich & wasserdicht) wird seit einiger Zeit ab ca. 300,- Euro angeboten (Z.B. „**ACR ResQLink**“ mit den Maßen 3,3x9,9x4,8 cm; 130 g; „**Ocean Signal rescueME PLB1**“ (3,3x7,5x5,1 cm; 116 g).

(Erstfassung: 08/02/04)