



Einleitung

- A Vorbereitenden Maßnahmen vor dem Kajakfahren
 - 1 Kennenlernen der Gruppenmitglieder
 - 2 Absprache und Kontrolle vom Material und Ausrüstung
 - 3 Einholen von elektronischen Unterlagen
 - 4 Einholen von schriftlichen Unterlagen
 - 5 Befragung von ansässigen Veranstaltern oder Kajakschulen
 - 6 Kontaktaufnahme mit Vereinen oder bekannten Personen
 - 7 Scouten
 - 8 Telefonliste der Rettungskette einholen und an die Gruppe ausgeben
 - 9 Info an Dritte
 - 10 Festlegung einer Reihenfolge in der Gruppe
 - 11 Ansprache der Helferkette
 - 12 Rettungs-/Verhaltensschema auf dem Wasser
 - 13 Handzeichen beim Kajakfahren
 - 14 Zusätzliche Handzeichen für das Arbeiten mit Seilen
 - 15 Zusätzliche Zeichen für die Arbeit mit Hubschraubern
 - 16 Anleitung im Ernst/Gefahrenfall
- B Taktiken während der Befahrung eines Flusses
- C Schulung der Handzeichen und Befahrungsformen auf dem Wasser
- D Handout zur Kontrolle



Diese Ausarbeitung soll eine Unterstützung der Übungsleiter C /Gruppenführer einer Wildwassergruppe darstellen und aufzeigen welche Möglichkeiten zur Vorbereitung er hat um ein sicheres Befahren von unbekanntem schweren Flüssen zu gewährleisten, gleichzeitig soll er damit eine Checkliste an die Hand bekommen, wie er seine Tätigkeit ständig unterstützend mit den an ihn gestellten Anforderungen abgleichen kann.

Die Einschätzung und Umsetzung der jeweiligen Gegebenheit obliegt dem einzelnen Gruppenführer.

Welche Vorbereitungen und Maßnahmen sollte man einhalten um einen unbekanntem schweren Fluss zu befahren?

A) Vor dem Kajakfahren

1) Kennlernen der Gruppenmitglieder

- Name
- Persönlicher Werdegang im Wildwasser *
- Abklopfen von Allergien, Krankheiten oder aktuelle Beeinträchtigungen
- Was macht wer beruflich oder bei anderen Hobbys oder Tätigkeiten

*Generell ist dazu zu sagen, dass man im Normalfall besser von einer Befahrung eines schweren Flusses „mit Fremden“ absehen sollte. Da man andere schnell überfordert oder sich selber in eine sehr schwere Lage bringen kann. Besser ist es erst einmal bei mittelschweren Wildwasser (3-4+) ab zu klopfen wie den jeder mit den verschiedenen Begebenheiten umgeht und um ein gesundes Zusammenspiel in der Gruppe zu finden. Erst danach sollte man sich der Thematik beschäftigen „schweres Wildwasser“ in Angriff zu nehmen. Bei schwererem Wildwasser wird auch im speziellen erhebliche psychische und physische Anforderungen an die Gruppenmitglieder gestellt. Diese lassen sich nur im kleinen Rahmen vorab theoretisch in einem Gespräch abklopfen.

2) Absprache und Kontrolle vom Material und Ausrüstung

2.1. An der Person:

- Wildwasserhelm
- Wildwasserschwimmweste
- Neopren / Trockenhose mit einer Trockenjacke oder Trockenanzug
- Wildwasserspritzdecke
- Rutschfestes Schuhwerk
- 1 Bandschlinge mit Schraubkarabiner
- Einhandmesser
- Signalpfeife
- Müsliriegel
- 1 Seilrolle mit Schraubkarabiner

Weitere Empfehlung:

- Ellbogenschützer
- 2 Prusikschlingen oder Seilklemme
- 2 Karabiner
- Kleiner Wurfsack am Mann (10-15m)
- Cow-Tail

2.2. Im Kajak:

- Erste Hilfe Set



- Wurfsack
- 3 Karabiner
- 1 Schraubkarabiner mit Seilrolle
- Pelicase oder Trockensack für
- Handy
- Notfallnummern
- Getränk
- Auftriebskörper vorne und hinten

Weitere Empfehlung

- 1 teilbares Ersatzpaddel/pro Gruppe
- Klappbare Säge
- Abseilachter mit Schraubkarabiner
- Teer Tape oder Ducktape
- Wundpflaster wasserfest
- Aluschiene
- Traubenzucker
- OB klein (starkes Nasenbluten oder tiefere Astwunden)
- Feuerzeug oder ähnliches
- Textmarker*

*es bietet sich bei Rettungsmaßnahmen an bei Verunfallten schriftlich zu vermerken was wann wo schon eingeleitet wurde und ob schon Schmerz- oder Beruhigungsmittel verabreicht wurden und ob Allergien vorliegen!

Dies erleichtert die weitere Behandlung von eintreffenden oder weiter behandelnden Ärzten und Helfern.

- Name und Telefonnummer* in den Booten anbringen
*Leider gab es in den letzten Monaten wieder einige Vorfälle bei denen Boote gefunden wurden. Bei denen wurden durch örtliche Instanzen Such und Rettungsmaßnahmen eingeleitet. Diese hätten sich zum Teil sehr schnell durch einen Anruf erledigen können um die Begebenheiten die zum Auffinden der Boote zu klären. So kamen auf die ermittelten Besitzer erhebliche Kosten der Rettungs- und Suchmaßnahmen zu.
- Notrufsender Garmin, Spot Gen 3 Kosten pro Jahr 150€ + Gerät

3) Einholen von elektronischen Unterlagen

- In der heutigen Zeit von Smartphone und Co. haben wir die Möglichkeit über Google und anderen Suchmaschinen uns genaue Flussbeschreibungen ein zu holen. Dabei ist darauf zu achten wie alt diese sind. Diese können als reine schriftliche Beschreibungen vorhanden sein oder aber sogar als Videomaterial zu Verfügung gestellt werden. Es sollte dabei darauf geachtet werden wer dieses ins Netz gestellt hat. Schon alleine daran kann man sich selber ein Bild über die Aussagekraft der Beschreibung machen. Dazu gehören auch Wasserstandsmitteilungen, da diese die Schwierigkeit maßgeblich mit beeinflussen. Es bietet sich auch an meteorologische Daten mit ein zu holen, da diese wiederum die Wasserstände sehr schnell im Fall von Regen mit verändern können. (4 Paddlers, RiverApp, rivermap ch, Katwarn, uniqa, wetteralarm, uam.) Eigentlich soll laut DKV auch canua, ihre Info- und Planungsapp schon laufen, sie steckt aber noch in den Kinderschuhen.



- 4) Einholen von schriftlichen Unterlagen
 - Der klassische Flussführer oder eine schriftliche Beschreibung von Flüssen hilft sehr gut um den Charakter und die Schwierigkeit eines Flusses einschätzen zu können. Bei diesen ist auch sehr oft sehr schnell erkennbar wo sich bei einem eventuellen Abbruch der Fahrt oder eines Unfalles sich die nächste Straße oder Ortschaft befindet.

- 5) Befragung von ansässigen Veranstaltern oder Kajakschulen
 - Schweigen ist Silber reden ist Gold! Mit dieser Devise kann man an ortsansässige Veranstalter oder Kajakschulen herantreten, da diese sehr oft von Straßenbauämtern und Waldarbeitern über anstehende Maßnahmen informiert werden oder aktuelle Begebenheiten wie Baumhindernisse schon im Vorfeld mitteilen können.

- 6) Kontaktaufnahme mit Vereinen oder bekannten Personen
 - Wenn es in der Nähe Kajakvereine geben sollte, kann man auch bei diesen sehr oft noch Informationen über aktuelle Veränderungen oder Gefahren erhalten. Sehr oft werden auch hier von öffentlichen Trägern Gefahren, zeitliche Sperrungen oder aber ähnliches eingereicht.
 - Es ist sehr hilfreich im Bereich von schweren Befahrungen sich einem Netzwerk an zu schließen. Dabei sind entsprechende Gruppen wie der AKC, Black Forrest Whitewater etc. sehr hilfreich, da man dort sehr schnell und unkompliziert Aussagen zur aktuellen Befahrbarkeit und Risikoeinschätzungen erhält.

- 7) Scouten
 - Bei machen Flüssen bietet es sich auch an schwere Stellen, die vom Fluss her nicht einsehbar sind, diese vorab durch Zugang oder Abseilen an diese Stelle oder zu Hilfe Name einer Drohne zu scouten. Dabei schafft man sich den Überblick ob eine schwere Stelle frei von Bäumen oder unter den jeweiligen Bedingungen vom Wasserstand her überhaupt befahr ist. Dies bietet sich in jedem Fall bei so genannten Zwangspassagen an.

- 8) Telefonliste der Rettungskette einholen und an die Gruppe ausgeben
 - Polizei*
 - Erste Hilfe*
 - Bergwacht*
 - ADAC*
 - Kontaktperson
 - Telefonnummer untereinander in der Gruppe austauschen

*In sehr vielen Ländern sind diese Telefonnummern einheitlich, aber leider nicht in allen. Daher sollten sie vorab abgeklärt werden. Auch sollte darauf geachtet werden sich kurz mit der Verfügbarkeit der Netzabdeckung auseinander zu setzen und gegebenenfalls Telefonsperren aus den Handys nehmen zu lassen, so dass sie jeder der Gruppe benutzen kann! Es ist leider in vielen Ländern den Rettungsorganisationen oder der Polizei verboten über unsere Handys unseren Standort zu lokalisieren ohne dass vorher ein Staatsanwalt zugestimmt hat. Um Zeit zu sparen umgehen dies viele Rettungsorganisationen dadurch, dass sie bei Bedarf eine SMS an uns senden, in der wir unseren Standort unter zu Hilfe Name von z.B. Google unsere Positionsdaten selber übermitteln. Ein einfaches probates Mittel ist allerdings auch, das Zusenden unseres Standortes über WhatsApp an einen „Dritten“, der diesen dann wieder an die entsprechende Rettungsorganisation weiter gibt.



- 9) Bekanntgabe an „Dritte“ wer, wann, was, von wo bis wo, bis wann etwas befahren haben will!
- Leider kommt es immer wieder vor, dass an Flüssen verwaiste Autos stehen bei denen auch nach Tagen weder Rettungskräfte noch über das Kennzeichen ermittelte Angehörige wissen warum dies so ist. Daher bietet es sich an Angehörigen oder anderen Personen kurz mit zu teilen wenn man eine Befahrung eines schwereren Flussabschnittes in Angriff nehmen möchte und sich bei diesen zurück zu melden, wenn dieses abgeschlossen ist.
- 10) Festlegung einer Reihenfolge in der Gruppe
- In einer Gruppe sollte vor Beginn der Fahrt klar abgesprochen werden wer auf welcher Position fahren soll. Dabei kommt es immer wieder vor, dass diese Reihenfolge kurzzeitig aufgebrochen wird. Sie sollte aber beim nächsten Kehrwasser oder leichterem Flussabschnitt wieder aufgenommen werden.
- 11) Ansprache der Helferkette
- Bei einer Kenterung sollte immer der darauf folgende dem gekenterten versuchen zu helfen in dem er ihm eventuell beim Rollen hilft oder aber sich gleich um den Schwimmer kümmert. Gleichzeitig sind die voranfahrenden Gruppenmitglieder durch zurufen oder Betätigung der Signalpfeife über die Situation zu informieren, damit sie sich mit an den Rettungs- und Bergemaßnahmen zu Wasser oder durch Aufbau und Anwendung von Sicherheitsmaßnahmen vom Ufer aus einbringen. Der Paddler der als zweites den Schwimmer erreicht sollte den ersten mit unterstützen oder sich um das Paddel kümmern. Ein mit Auftriebskörpern ausgestattetes Boot kann auch mal ein paar Meter schwimmen ohne dass es gleich verloren oder kaputt geht. Boote im Wuchtwasser zu Bergen erfordert das Zusammenspiel von mehreren Beteiligten. Sehr oft lässt es sich nur durch das Abbremsen mit dem Cowtail oder durch schieben in langsam fließenden Wasser erreichen. Sehr oft muss sogar vor gepaddelt werden um dort an entsprechender Stelle eine Springersicherung auf zu bauen.
- 12) Rettungs-/Verhaltensschema auf dem Wasser bei Vorfinden einer unübersichtlichen Unfallsituation absprechen
- Unfall erkennen
 - Situation analysieren
 - Aufgaben abstimmen
 - Aufgaben Ausführen
 - Erkenntnisse der Aufgaben abstimmen
 - Weiteres Verhalten/Vorgehen koordinieren



13) Handzeichen beim Kajakfahren:

Signale beim Wildwasserpaddeln

Aufbauend auf den verschiedenen Konzepten zur Zeichengebung, die u. a. vom Bayerischen Kanu-Verband, AKC, VDKS zum Teil unabhängig voneinander in den letzten Jahren entwickelt wurden, stellen wir hier acht Zeichen vor, die die Basis zur Zeichengebung in der nächsten Zeit setzen sollen.

(1) Mann in Gefahr Beidarmiges Armschwenken über Kopf <ul style="list-style-type: none">• Rettungsmaßnahmen sofort einleiten! 	(5) Freie Fahrt Paddel beidarmig heben und senken bzw. beide Arme heben und senken <ul style="list-style-type: none">• Freie Fahrt, losfahren, weiterfahren 
(2) Achtung! Arm heben <ul style="list-style-type: none">• Vorsicht, Gefahr! 	(6) Zur Seite fahren Arm nach links bzw. rechts bewegen <ul style="list-style-type: none">• Links bzw. rechts fahren (in Weisungsrichtung) 
(3) Unfahrbare Stelle Arme über Kopf kreuzen <ul style="list-style-type: none">• Nachfolgende Passage ist unfahrbar! Aus dem Boot aussteigen! 	(7) Schnell fahren Angewinkelten Arm auf und ab bewegen <ul style="list-style-type: none">• Schnell fahren, sofort beschleunigen, z. B. um Walze oder Abfall zu durchfahren 
(4) Kehrwasser anfahren Armkreisen mit erhobenem Arm (links bzw. rechts) <ul style="list-style-type: none">• Das nächste Kehrwasser (links bzw. rechts) anfahren! 	(8) Bremsen Unterarm auf und ab bewegen <ul style="list-style-type: none">• Tempo verlangsamen, Bremsen, Abstand halten, aufpassen 

Icons: Susanne Driesen © DKV



Geht gut / Alles ok: Eine Gruppe von Kajakern kommt an eine unübersichtliche Stelle. Einer steigt aus und sieht sofort, dass sich bei der Befahrung keine Probleme gibt. Dies kann auch als Abfrage genutzt werden, falls man sich außer Rufweite befindet. Dabei wird die Hand oder die Faust auf den Kopf gelegt, das daraus entstehende „O“ ist dabei das eigentliche Zeichen. Es kann als Frage oder Antwort gemeint sein und bedarf daher immer einer Reaktion!

Steine im Unterwasser: Die Stelle wird hakelig. Hohe Kentergefahr durch Steine im Unterwasser. Kann ebenfalls mit anderen Handzeichen kombiniert werden. Bsp.: Stufe muss „gebooft“ werden, da sich Steine im Unterwasser befinden.



Baumhindernis: Anschließend die Flussseite auf der der Baum gefahrlos zu umfahren ist per Hand anzeigen. Falls nicht „X“ mit Flussseite auf der er zu umtragen ist.

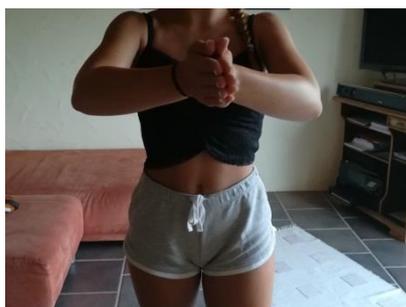
Mittig fahren: Stelle ist mittig zu fahren. Es können noch weitere Zeichen hinzugefügt werden. Bsp.: Stelle mittig „boofen“.





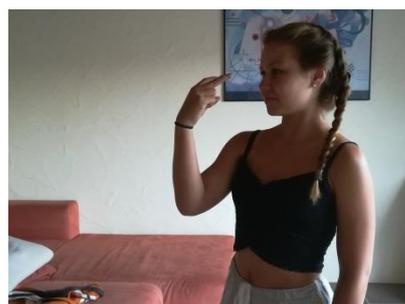
Boofen (Stein anboofen): Linke Hand (nur in diesem Bsp.) zeigt „den boofenden Paddler“, rechte Hand zeigt einen „Stein“. Je nachdem wie der Stein anzufahren ist, muss auch das Handzeichen angepasst werden.

Stufe: Hier wird eine Hand über den gestreckten Unterarm des anderen Armes gelegt. Durch dabei schließen der flachen Hand zur Faust wird angezeigt ob es sich bei der Stufe um einen Stein oder um ein Naturwehr handelt. Die Höhe der Stufe wird durch die Anzahl der Finger danach angegeben.



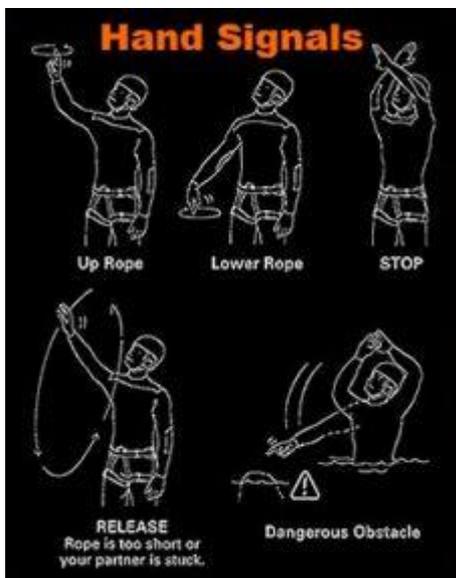
Schwimmer: Hier werden Brustschwimmbewegungen angedeutet

Stelle ansehen oder Scouten: Zeigefinger und Mittelfinger deuten Richtung Augen





Aussteigen und Umtragen: Der Unterarm macht eine Beugung Richtung Schulter



14 Zusätzliche Zeichen für das Arbeiten mit Seilen:

Seil einholen: Der Arm wird nach oben gestreckt und die Hand beschreibt eine Kreisbewegung.

Seil nachlassen: Der Arm wird nach unten gestreckt und die Hand beschreibt eine Kreisbewegung.

Seil Stop: Die Hände werden mit gestreckten Armen über dem Kopf gekreuzt.

Seil lösen: Der Arm wird in der Schulter in großen Kreisen bewegt.

Gefährliches Hindernis: Die Hände werden wie bei Stop gehalten und ein Arm wird aund ab bewegt

15 Zusätzliche Zeichen für die Arbeit mit Hubschraubern

Signalisiere, ob du Hilfe brauchst

Nähert sich ein Heli, kannst du dem Piloten über deine Körperhaltung signalisieren, ob du Hilfe benötigst oder nicht.

Brauchst du Hilfe, strecke beide Arme seitlich nach oben und bilde ein **Y = Yes, bitte helfen**. Wenn du keine Hilfe benötigst: einen Arm nach oben, den anderen runter.



Ein Hubschrauber landet immer mit der Nase zu dir. Sinkt er vor dir langsam ab. Geht man in die Knie. Nicht nach hinten laufen. Hat er aufgesetzt zeigt man dies dem Piloten mit dem Daumen nach oben an. Wichtig ist, sich immer so hin zu stellen das der Wind aus deinem Rücken her kommt.

Yes: Es werden beide Arme gehoben und man streckt diese im 45° zum Oberkörper

No: Es wird ein Arm nach oben und einer nach unten im 45° vom Körper gestreckt





*In unserer Tätigkeit als ÜL und als Teilnehmer von europäischen und internationalen Befahrungen auch im schweren Wildwasser habe wir immer wieder die Erfahrung gemacht, dass wir selbst in Europa unterschiedliche Zeichen anwenden. Dies sollte zumindest in Europa versucht werden zu vereinheitlichen. Die oben genannte sind ergänzende Zeichen die wir uns als ÜL bei der Durance Wildwasserwoche angeeignet haben. Generell wäre hier darüber nach zu denken ob man nicht mit dem DKV Bereich Wildwasser, VDKS, den Naturfreunden Wildwasser und dem AKC die voran allgemein gültigen Zeichen ergänzen möchte/sollte um einer Vereinheitlichung an zu streben.

16) Anleitung im Ernst-/Gefahrenfall:

- Ruhe bewahren
- Situation analysieren
- Klare Absprachen treffen 10 Sekunden Abstimmung bringen 5 Minuten Effektivität
- Eigensicherung geht vor Fremdrettung
- Personen immer zu Erst retten; **Material ist ersetzbar!**

Dabei ist zu bedenken, dass wilder Aktionismus und falsch verstandener Rettungsinstinkt leicht zu mehr Schaden als Hilfe führt. Welche Hilfsmaßnahme jeweils die optimale wäre, ist ohne die dazugehörige Gefahrensituation zu kennen, nur schwer ein zu schätzen. Deshalb ist der eigene Erfahrungsschatz die wichtigste Hilfe bei diesen Situationen. Daher der Tipp von mir: „Üben, üben und noch einmal üben!“

Die Erfahrung hat uns gezeigt, dass wir alle unter der entsprechenden Stresssituation nur dann als Rettungsteam unseren Kameraden helfen können, wenn wir immer wieder die jeweiligen Situation simuliert und die entsprechenden Rettungsmaßnahmen eingeübt haben, um sie bei Bedarf als Routine abrufen zu können.

B) Taktiken während der Befahrung eines Flusses

1) Vorausschauendes Fahren

- Beim vorausschauenden Fahren sollte es sich um eine erfahrene oder eingespielte Gruppe handeln. Dabei gibt der erste Paddler vor wann für ihn die Situation (Flussbegebenheit) unübersichtlich für sich und die Gruppe erscheint. Er weist in einer solchen die Gruppe an das nächstgelegene Kehrwasser an zu steuern und verschafft sich vom Boot her einen Überblick über die gegebene Situation. Dann erfolgen die entsprechenden Zeichen zur weiteren Befahrung. Es müssen vorab zwingend entsprechende Absprachen getroffen werden!

2) Aussteigen und Einweisen

- Hierbei wird gleich wie im Punkt 1) vorgegangen. Darüber hinaus steigt der Gruppenführer aus und sichtet die Lage. Bei klarer Beurteilung der Sachlage kann der Gruppenführer durch entsprechende Zeichen Ansagen zur Befahrung geben oder spricht die Route verbal ab. Sieht er die Schwierigkeit als zu unklar oder unübersichtlich an sollte Punkt 3) eintreten.



- 3) Aussteigen und besprechen mit Sicherheitsaufbau oder Umtragen der schweren Stelle
- Dies der Regelfall und kann auch bei nicht so homogenen Gruppen gemacht werden. Dabei sichtet jeder Kajakfahrer für sich die Begebenheit. Für diejenigen die die Stelle als nicht für sich „machbar“ erachten steht das Umtragen an. Dabei sollten die „Stärkeren“ den anderen dabei helfen. Diese sollten für sich dann mit der Gruppe entsprechende Sicherungsmaßnahmen abstimmen um das Restrisiko bei der Befahrung zu minimieren. Klare Absprachen sind dabei zu treffen. Leiber ein Video weniger als eine unsichere Befahrung!

4) Überschlagendes Fahren

- Dies bietet sich an wenn die Gruppe zu groß ist (ab sechs Personen), dabei werden zwei Gruppen gebildet. Beide Gruppen fahren an sich autark. Trifft die voranfahrende Gruppe auf eine schwere Stelle, sichtet sie diese überlegt sich eine Rute und bereitet die Sicherungsmaßnahmen vor. Die nachfolgende Gruppe wird nunmehr nur noch eingewiesen und befährt die schwere Stelle. Sie wird nun zur voranfahrenden Gruppe. Dies kann wohl als eine der anspruchvollste aber auch zeitsparende Befahrungsforme gesehen werden. Dabei ist zu beachten dass sich während der Befahrung des Flusses nicht eine Großgruppe bildet, da diese die zeitliche Effizienz und auch das normale Platzmanagement in den vorhandenen Kehrwässern sehr schnell aufbrauchen würde.

C) Wie schule ich diese Maßnahmen und Taktiken

1) Zeichen auf dem Wasser

- Jeder meiner Gruppenmitglieder macht sich Gedanken zu einem ihm geläufigen Flussabschnitt und erklärt die entsprechende Linie der übrigen Gruppe mit den abgesprochenen üblichen taktischen Zeichen.

Diese merken sich die Linie und geben sie an den Gruppenführer weiter der den erklärten mit dem beschriebenen Flussabschnitt abstimmt und gegebenenfalls Korrekturen bei der Erklärung anbringt. Dies kann als Scharade Spiel oder stille Post außerhalb vom Wasser abgehalten werden.

- Auf einem leichteren Flussabschnitt befindet sich ein Paddler im Wasser. Die übrige Gruppe überlegt sich am Ufer wie den der sich auf dem Wasser befindende Paddler den folgenden Flussabschnitt bewältigen soll. Einer der am Ufer befindenden Gruppe macht dem im Wasser durch die taktischen Zeichen klar wie er denn fahren soll. Anhand der gefahrenen Linie wird allen gleich bewusst, ob die gegebene Zeichen entsprechend verstanden und umgesetzt wurden. Dieses Spiel wiederholt man mit verschiedenen Personen die Ansagen und die die Zeichen umsetzen sollen. Nur so kann man nach einiger Übung und Training davon ausgehen das die Ansagen auch wie gewünscht ankommen und umgesetzt werden.

- 2) Die Gruppe fährt auf einen für ihn unübersichtlichen Flussabschnitt zu. Der Gruppenführer veranlasst das Anlanden im nächst gelegenen Kehrwasser. Der Gruppenführer gibt durch klare Zeichen an was als nächstes geschieht. z.B. Ansage der Linie, Besprechung der Route. Gegebenenfalls wird eine Sicherung dazu auf gebaut. Wurfsack, Springersicherung, Springersicherung ohne abtreiben oder Sicherung vom Boot aus.

3) Siehe 2



- 4) Es werden zwei Gruppen gebildet. Sie fahren mit einem Zeitabstand von 10 Minuten los. Stößt eine Gruppe auf eine schwere Stelle bereitet sie alles vor um die 2. Gruppe einzuweisen* und eventuell abzusichern. Diese befährt die Stelle und rückt voran. Die erste Gruppe befährt die besagte Stelle nun selber und fährt nunmehr als zweite Gruppe weiter, bis sie gegebenenfalls wieder auf die vorangerückte Gruppe aufläuft und diese wieder überholt und wieder zur ersten Gruppe wird.

*Bei erst kurz zusammengewürfelten Gruppen die sich untereinander noch nicht so gut kennen sollte auf eine reine Befahrung nach Zeichen zwischen den Gruppenmitgliedern absehen und auf das gesprochene Wort bauen um keine unvorteilhaften Begebenheiten zu schaffen.

Handout für den Übungsleiter zur Befahrung schwerer Wildwasserstrecken

Vor der Fahrt:

Ist der Flussabschnitt etwas für meine Teilnehmer

Ausrüstungskontrolle

Pegel, Wetter, aktuelle Gegebenheiten

Sichten von markanten Stellen vorab

Wichtige Kommunikationsdaten verteilen

Ansprache der Helferkette durchgehen

Rettungs-/Verhaltensschema auf dem Wasser bei Vorfinden einer unübersichtlichen Unfallsituation absprechen

Handzeichen durchsprechen

Reihenfolge in der Gruppe festlegen

Während der Befahrung:

Passen meine angenommenen Eckdaten noch

Werden meine Zeichen und Anweisungen befolgt

Fühlen sich alle in meiner Gruppe wohl (Überforderung)

Nach der Befahrung:

Gruppenfeedback, Kritik, Zustimmung, Verbesserungen

Ist das, was ich mir für die Befahrung mit der Gruppe an diesem Tag vorgenommen hatte, eingetreten und was muss ich eventuell noch verbessern um dies zu erreichen?

