

Adaptives Segeln
Inklusion im und mit dem Segelsport

Von Heiko Kröger

Sail United e.V.

I. EINFÜHRUNG

Inklusion – Was ist das eigentlich?
Inklusion ist ein Menschenrecht, das in der UN-Behindertenrechtskonvention festgeschrieben ist, und heißt wörtlich übersetzt **Zugehörigkeit**, also das Gegenteil von **Ausgrenzung**. Wenn jeder Mensch – mit oder ohne Behinderung – überall dabei sein und mitmachen kann, in der Schule, am Arbeitsplatz, im Wohnviertel, in der Freizeit, im Sport, dann ist das gelungene Inklusion.

Kaum eine Sportart ist so inklusiv, wie der Segelsport. Menschen mit und ohne Behinderung können diesen Sport gemeinsam betreiben.

Der Sail United e. V. und seine Kooperationspartner unterstützen aktiv die Entwicklung und Förderung des Segelsports unabhängig von den körperlichen Fähigkeiten der Segler. Mit diesem Handbuch wollen wir einen konkreten und praktischen Beitrag leisten, den Segelsport für Menschen mit Behinderung zu erschließen und inklusiv zu entwickeln.

Inklusion bedeutet auch ein unvoreingenommenes Miteinander. Dieses Zusammenwirken setzt aber voraus, dass man sich untereinander kennt oder kennenlernen möchte. Es ist wichtig, die Bedürfnisse und Fähigkeiten im Umgang mit dem anderen Menschen zu kennen, um mit ihm gemeinsame Aktivitäten zu unternehmen.

Es geht also darum, dass Segler – ob mit oder ohne Behinderung - gemeinsam an Ausbildungs- und Trainingsmaßnahmen teilnehmen können.

Durch die Erfahrung des gemeinsamen Erlebens, können Berührungsängste und Barrieren im Kopf sehr schnell abgebaut werden. Ziel ist es, den Fokus auf den Sport und nicht auf die Behinderung zu richten.

Der Begriff „Adaptives Segeln“ ersetzt die Beschreibung „Behindertensegeln“. Im adaptiven Segelsport steht nicht die Behinderung im Fokus, sondern der Segler, der mit Adaptionen den Segelsport ausübt. Es geht also um Fähigkeiten und nicht um Einschränkungen von Seglern.

Dieses Handbuch beschreibt verschiedene Formen von Behinderung und die daraus resultierenden Aufgaben und Lösungsansätze. Die Behinderung soll durch Adaptionen kompensiert werden und aus dem „Mensch mit Behinderung“, einen Segler machen.

I.I. ERSTE SCHRITTE ZUM ADAPTIVEN SEGELN:

1. **Sammeln von Informationen**
   Sie lesen dieses Handbuch. Das ist gut und damit haben bereits den ersten Schritt zur Gestaltung eines erfolgreichen inklusiven Segelprogramms getan. Viele Vereine und Organisationen befürchten, dass weder die finanzielle Ausstattung noch die spezifischen Kenntnisse der Ausbilder und Helfer, für ein inklusives Segelprogramm ausreichen.
   Das Handbuch zeigt eine Vielzahl von funktionellen Adaptionen und beschreibt, wie Trainer, Helfer und Segler mit Behinderung aus- und weitergebildet werden können.
   Informieren sie sich auch bei den Vereinen und Organisationen, die bereits adaptives Segeln anbieten (z.B. dem Sail United e. V. – Kontaktdaten sind im Anhang des Handbuchs aufgelistet).

2. **Vorbereitung der Ausrüstung und Infrastruktur**
   Bei der Anpassung Ihrer Infrastruktur und der Boote, sollten sie sich unbedingt durch den Sail United e. V. beraten lassen.
   In diesem Handbuch werden wir außerdem Beispiele für eine Vielzahl von Modifikationen und Anpassungen zeigen, die diesen Prozess einfacher gestalten.

3. **Beginn des Ausbildungsprogramms**
   Klären sie mit allen Beteiligten, wie und wann sie die neuen Aktivitäten in ihr Ausbildungsprogramm integrieren wollen.

4. **Ausbildung der Trainer und Helfer/Betreuer**
   Es ist wichtig, dass alle Beteiligten wissen, wie sie mit den verschiedenen Fähigkeiten der Segler umzugehen haben. Dieses Handbuch soll hier eine Hilfestellung geben.

5. **Interessierte Segler finden**
   In ihrem Umfeld gibt es sicher Vereine, Einrichtungen und Schulen, die sie ansprechen können. Eine Kontaktaufnahme zu den jeweiligen Landes-Behindertensport-Verbänden und Städten/Gemeinden, ist ebenfalls sinnvoll.

I.II. Umgang mit dem Thema „Behinderung“:

1. **Grundsätzliches**
   Eine Behinderung zu haben, bedeutet nicht automatisch, dass immer eine Unterstützung benötigt und gewollt wird.
   Wenn sie glauben, dass ein Segler Hilfe benötigen könnte, fragen sie ihn ob er Hilfe möchte! *Helfen sie nie ohne vorher zu fragen. Wenn man Hilfe anbietet, warten bis bestätigt wird, dass die Hilfe auch tatsächlich gebraucht wird und aufmerksam auf Anweisungen hören.*

2. **Hilfe**
   Helfen sie möglichst unauffällig und so direkt wie möglich.
   Wenn der Segler selbst nicht weiß, wie die Hilfe aussehen könnte, schlagen sie mögliche Lösungen vor.

3. **Motivation**
   Menschen mit Behinderung sollten eine aktive Rolle im Segelsport übernehmen. Im Rahmen des Segelprogramms sollen sie motiviert werden, auf eigene Faust den Segelsport auszuüben. Es ist daher wichtig, den Seglern erreichbare Aufgaben zu geben und sie zu ermutigen, nächste Schritte zu wagen.

   TIPP: Beziehen sie sich immer auf die Fähigkeit des Seglers und nicht auf seine BEHINDERUNG.

4. **Kommunikation**
   Sie sollten immer direkt zur Person sprechen, nicht zum Begleiter. Auch wenn die Person nicht hören kann. Nehmen sie die Person ernst. Erwachsene sollen als Erwachsene behandelt werden.

   Manche Menschen mit Behinderung haben Schwierigkeiten bei der Kommunikation. Es ist aber wichtig, festzustellen, wie jemand nonverbal ein „Ja“ und „Nein“ kommuniziert. Wenn die Person nicht in der Lage ist ihnen ein klares „Ja“ oder „Nein“ anzuzeigen, fragen sie Begleitpersonen oder Familienmitglieder, wie sie mit der Person kommunizieren können.
   Die Kommunikation kann übrigens einfacher werden, wenn Fragen so formuliert werden, dass sie ein „Ja“ oder Nein als Antwort erfordern.

   Bei Personen, die unzureichend zu verstehen sind, sollten sie immer nachfragen. Es ist nicht peinlich, zu sagen, dass sie die Person nicht verstanden haben. Sprechen sie klar und deutlich und halten sie Ihre Sätze kurz und einfach. Geben sie ihnen Zeit zu beantworten und beenden sie nie angefangene Sätze.

   Wenn sie mit einer Person in einem Rollstuhl sprechen, sprechen sie mit ihr direkt. Sprechen sie nicht über sie mit einem Begleiter. Versuchen sie auf Augenhöhe mit einem Rollstuhlfahrer zu sprechen.

   Bei der Interaktion mit einem Hörgeschädigten ist es wichtig zu wissen, wie hoch der Grad der Schädigung ist. Person, die nur einen teilweisen Hörverlust

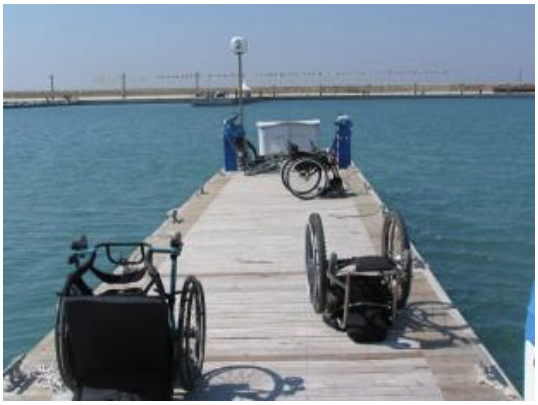
haben, können trotzdem recht gut kommunizieren. Viele hörgeschädigte Personen lesen von den Lippen. Beim Sprechen mit Hörgeschädigten sollten sie die Person direkt anschauen und langsam sprechen.

Kommunikation ist ein Prozess in zwei Richtungen. Eine Nachricht und der Austausch durch Sprache oder mittels Kommunikationshilfe geht ohne aufmerksame Zuhörer unter. Wenn ein Teilnehmer mit ihnen kommuniziert, konzentrieren sie sich auf ihn und achten sie auf das, was er sagt.

5. **Persönlicher Freiraum**
   Die Gestaltung des persönlichen Freiraums und die physische Interaktion zwischen Personen, kann eine Art von non-verbaler Kommunikation sein. Persönliche Freiräume variieren von Person zu Person. Unerwünschte Eingriffe in persönliche Freiräume, können z. B. bei Personen mit Verhaltensstörung, zu unerwünschten Reaktionen führen.

6. **Physische Interaktion**
   Die physische Interaktion ist eine der wichtigsten non-verbalen Signale. Berühren kann als positiv aber auch negativ wahrgenommen werden. Auf der positiven Seite ist die Berührung ein Weg, um der jeweiligen Person Schutz und Unterstützung zu gewährleisten. Andererseits kann eine Berührung auch Überlegenheit und Dominanz signalisieren. Manche Personen mit einer Behinderung wollen nicht unbedingt berührt werden, sind aber nicht in der Lage, das zu kommunizieren.
   Trainer und Helfer müssen sich bewusst und sensibel mit diesem Thema auseinandersetzen. Seien sie sich über die mögliche Reaktion einer Person bewusst, wenn sie versuchen, ihr zu helfen. Achten sie auf ihre Mimik oder Körpersprache.

7. **Der Rollstuhl**
   Nur, weil eine Person im Rollstuhl sitzt, heißt das nicht automatisch, dass sie



   geschoben werden möchte. Fragen sie immer, bevor sie einen Rollstuhlfahrer schieben wollen. Der Rollstuhl ist ein Teil des persönlichen Freiraums der Person und muss als ein Teil seines Körpers betrachtet werden. Daher sollte er nicht ungefragt als Ablage oder Stütze dienen.
   Sie sollten sich nie gegen einen Rollstuhl lehnen oder ihn festhalten. Wenn sie einen Rollstuhl „parken“, achten sie darauf, dass immer die Bremsen angezogen sind und der Stuhl vor Regen und Sonne geschützt steht. Wenn

der Stuhl nicht überdacht stehen kann, drehen sie unbedingt das Sitzkissen um.
Es gibt eine Vielzahl verschiedenster Rollstühle. Personen, die ausreichend Kraft im Oberkörper haben, verwenden in der Regel manuelle Rollstühle. Elektrisch betriebene Rollstühle sind in der Regel recht schwer. Es ist darauf zu achten, dass das Gewicht bei Schwimmstegen Krängungen verursachen kann. Diese Stühle sollten immer vor Witterungseinflüssen geschützt sein. Die Steuerung dieser Stühle ist oft sehr sensibel. Achten sie darauf, dass sie die Steuerung nicht unbeabsichtigt berühren.

Rollstuhlfahrer kennen sich bestens mit ihrem Equipment aus. Fragen sie also den Eigentümer.

8. **Prothesen**
   Eine Prothese ersetzt ein fehlendes Körperteil. Manchen Personen fehlt ein Körperteil von Geburt an, andere haben es aufgrund einer Erkrankung oder eines Unfalls verloren. Manche Segler lassen ihre Prothese an Land, andere benötigen sie auf dem Wasser.
   Stellen sie sicher, dass die Prothese an Land ausreichend gesichert ist. Wird die Prothese auf dem Boot getragen, ist darauf zu achten, dass sich keine Schoten oder Strecker in der Prothese verfangen können. Diese Prothesen sollten außerdem korrosionsbeständig und wasserfest sein.
   Es ist übrigens in Ordnung, die Hand zu schütteln. Auch wenn es sich um die linke oder eine künstliche Hand handelt.





II. KATEGORIEN VERSCHIEDENER BEHINDERUNGEN

Es gibt viele Formen von Behinderungen und oft wirkt sich die gleiche Art einer Behinderung bei vielen Menschen unterschiedlich aus. Daher ist es wichtig, dass individuell auf den Segler und seine persönlichen Bedürfnisse eingegangen wird.
In diesem Zusammenhang stellt sich für die Trainer oft die Frage des Nicht-Könnens oder Nicht-Wollens. Theoretisch müsste dieselbe Behinderung bei verschiedenen Personen das gleiche Fähigkeitspotential bewirken. Das ist aber nur bedingt richtig, da nicht jeder Mensch sein Potential zu 100 % abrufen kann.
Hier entscheidet der Kopf, was möglich ist und umgesetzt wird. Es gilt also, das Potential eines Seglers realistisch zu erkennen und auf dieser Basis mit ihm zu arbeiten. Das trifft übrigens auch für Segler ohne Behinderung zu.

Kategorien von Behinderungen und Herausforderungen, die sich daraus ergeben:

1) Körperliche Behinderung
   Beispiele für Erkrankungen und Verletzungen, die zu einer Einschränkung der körperliche Beweglichkeit führen können:
   Rückenmarksverletzungen, Zerebralparese, Muskeldystrophie (MD), Fibromyalgie, zystische Fibrose, Amputationen, Multiple Sklerose (MS), Arthritis und Spina bifida.
   Diese Erkrankungen und Verletzungen können zu Muskelschwäche bis hin zu Lähmungen, Koordinationsstörungen, Schmerzen und Einschränkung der Gelenksbeweglichkeit führen.
   - Mögliche Herausforderungen:
   - Die Ausrüstung muss an die jeweiligen Bedürfnisse der Segler angepasst werden
   - Der Ausbilder / Helfer muss dazu beitragen, den Segler auf und neben dem Boot zu unterstützen.
   - Der Segler kann leicht durch Muskelschwäche und Spastik ermüden.
   - Die erhöhte Anfälligkeit für Hypothermie bei kühleren Bedingungen und Hyperthermie in heißen, feuchten Bedingungen muss beachtet werden.
   - Es gibt Koordinierungs- und Gleichgewichtsprobleme beim Ein- und Austeigen aus und ins Boot.
   - Je nach der Höhe einer Rückenmarksverletzung ist der Sensibilitätsverlust unterschiedlich stark ausgeprägt. Je höher die Ebene der Lähmung in der Wirbelsäule, desto höher reichend ist der Sensibilitätsverlust.
   - Die reduzierte Empfindlichkeit oder Lähmung der Gliedmaßen kann zu Verletzungen der Füße und Beine führen. Es ist ratsam, Turnschuhe beim Segeln und Schoner zum Schutz vor spitzen Kanten auf dem Boot zu tragen.
     Gepolsterte Shorts und Hosen werden zusätzlich zu einem Kissen oder Polster empfohlen.
   - Der Verlust der Kontrolle über die Blase oder Darm. In der Regel können die Segler damit selbst gut umgehen. Der Ablauf der Trainingseinheiten mit entsprechenden Pausen sollte aber unbedingt auf ihre Bedürfnisse auf ihre Bedürfnisse abgestimmt sein.

2) Mentale Behinderung
   Einschränkung der geistigen und psychischen Leistungsfähigkeit:
   Down-Syndrom, traumatische Hirnverletzungen, autistische Spektrum-Störungen, zystische Fibrose, Muskeldystrophie, Epilepsie:

   Mögliche Herausforderungen:
   - Gleichgewichtsprobleme auf und neben dem Boot.
   - Segler kann leicht ermüden.
   - Je nach Behinderung kann es notwendig sein, einige der Adaptionen an Bord zu ändern.
   - Der Ausbilder / Freiwillige sollte mit dazu beitragen, den Segler auf und neben dem Boot zur unterstützen.
     Beeinträchtigungen der Sensibilität können das Schmerzempfinden beeinträchtigen und eine Verletzung kann unbemerkt bleiben.

3) Sensorische Behinderungen
   Sehbehinderungen:
   Das Sehvermögen kann durch verschiedene Krankheiten bis hin zur Blindheit beeinträchtigt werden. Beispiele sind angeborene Blindheit, Strabismus, Katarakt, diabetische Retinopathie, Glaukom und Makuladegeneration.

   Mögliche Herausforderungen:
   - Der Segler kann Schwierigkeiten haben, sich zu orientieren. Das gilt sowohl für die Infrastruktur an Land, als auch die Positionen der Ausrüstung auf dem Boot.
   - Schwierigkeiten, die Richtung und die Entfernung zu den Bojen und andere Boote auf dem Wasser einzuschätzen.
   - Akustische Hilfsmittel und Hinweise durch den Trainer, können den Seglern helfen, sich zu orientieren. Darüber hinaus sind eine präzise und klare Kommunikation wichtig.

   Hörstörungen:
   Neuronale Schwerhörigkeit, neuropathisch bedingte Hörstörungen

   Mögliche Herausforderungen:
   - Schwierigkeit spezifische Traineranweisungen, Manöveransagen und Warnrufe zu hören (Labels auf Ausrüstung und visuelle Hinweise, wie Markierungen auf Schoten und Streckern oder Deckflächen sollten am Boot und Equipment angebracht werden).
   - Fehlkommunikation bei Manövern und Trimmen des Bootes. Wichtig ist das Erstellen von gut definierten (und vereinbaren) klaren visuellen Signalen für den hörgeschädigten Segler

4) Kognitive Behinderungen:
   Autismus, traumatische Hirnverletzung, Demenz, Aufmerksamkeitsdefizit-Hyperaktivitätssyndrom (ADHS), Lernbehinderung.

   Mögliche Herausforderungen:
   Mangelnde Kenntnisse des Seglers im Bereich Sicherheit auf dem Wasser.

- Die Bewegung des Bootes unter Segeln oder eine abrupte Änderung in der Bewegung (wie Krängung bei einem Windstoß) kann den Segler ängstlich oder unberechenbar machen.
- Verständnisprobleme bei Anweisungen (Richtungen, Stärke, Maßeinheiten, ...). Eine sehr präzise Kommunikation mit dem Segler ist hier wichtig.
- Die Problemlösung unter Druck kann für den Segler schwierig sein. Mit positiver Verstärkung, Ermutigung und Konsistenz kann dem Segler hier geholfen werden.

5) Stoffwechselerkrankungen wie Diabetes mellitus:
   Mögliche Herausforderungen:

   - Diabetiker müssen ihren Blutzuckerspiegel überwachen.
   - Fragen sie den Segler, was seine / ihre Bedürfnisse sind und erarbeiten sie gemeinsam für eine etwaige Behandlung, Aktionspläne.
   - Der Segler muss die Möglichkeit haben, sein Insulin an einem kühlen, trockenen Ort lagern zu können. Auf dem Wasser

III. INFRASTRUKTURELLE ANFORDERUNGEN

Viele Segler mit Behinderung segeln problemlos an Orten ohne besondere Einrichtungen oder Anpassungen. Herausforderungen können oft mit einer positiven Einstellung und einem minimalen Verlust an Unabhängigkeit gemeistert werden.

Bevor sie Menschen mit stärkeren motorischen Behinderungen in ihren Segelbetrieb integrieren können, sollte die Anlage möglichst barrierefrei sein. Sie werden dafür ein paar Anpassungen an ihrer Infrastruktur (Rampen für Stufen, ...) vornehmen müssen. Von barrierefreien Einrichtungen profitieren alle (z. B. auch Vereinsmitglieder mit motorischen Einschränkungen).
Ein großer Teil der folgenden Maßnahmen/Anpassungen, können mit geringem finanziellen Aufwand bei Neubauten oder bestehenden Gebäuden umgesetzt werden.





Werfen sie einen Blick auf ihr Clubgelände und stellen sie sich die folgenden Fragen:

- Habe ich Steganlagen, die für eine Person im Rollstuhl zugänglich sind?
- Wie kann ich einen Rollstuhlfahrer in ein Boot bekommen?
- Sind meine Toiletten und Umkleideräume barrierefrei zugänglich?
- Ist mein Clubraum/Gastronomie barrierefrei zugänglich?
- Sind meine Parkplätze, Gehwege und Gebäudetüren zugänglich?

Um die Barrierefreiheit zu testen, sollten sie einen Rollstuhlfahrer um Rat bitten. Er kann das Gelände und die Gebäude besichtigen und konstruktive Ratschläge geben. Nicht alles muss immer zu 100% barrierefrei gestaltet sein, damit ein Rollstuhlfahrer sich frei bewegen kann!

Rampen, Treppen, Steganlagen und Slipp-Anlagen

Rampen

Im Idealfall sollten Rampen ein sanftes Gefälle (ideal wären nach DIN 6%) aufweisen und Türen sollten ohne hohe Schwellen oder Stufen zu passieren sein. Auf längeren Rampen sollten ebene Flächen zum Ausruhen dienen. Der Belag sollte auch bei Nässe möglichst rutschfrei gestaltet sein.
Handläufe und Leitplanken können auf beiden Seiten der Rampe für die Sicherheit und zusätzliche Unterstützung eingesetzt werden.
Je steiler die Rampe ausfällt, desto wichtiger sind Helfer für die Rollstuhlfahrer.





Stufen und Treppen

Einige Rollstuhlfahrer können eine Stufe mit dem Stuhl selbst bewältigen oder mehrere Stufen „zu Fuß“ überwinden. Zu beachten ist hier, dass der Bodenbelag trocken und rutschfest ist.





Aufzüge bieten Alternativen, sind aber teurer in der Anschaffung und Instandhaltung. Treppenlifte in und an Gebäuden stellen eine günstigere Alternative zu Aufzügen dar. Oft gibt es Zuschüsse für solche Projekte durch lokale Behörden, gemeinnützige Organisationen oder lokale Service-Organisationen / Stiftungen.

Stege & Pontons

Ein Steg oder Ponton, sollte breit genug sein, dass zwei Rollstuhlfahrer aneinander vorbeifahren können (ca. 180 cm).
Ein Steg sollte stabil sein und nicht schwanken. Er sollte mit einer rutschfesten Oberfläche versehen sein, die nicht allzu große Lücken aufweist.




Eine Holzleiste (25mm x 25mm) entlang der Kante des Docks ist für Segler mit Sehbehinderung hilfreich. Außerdem verhindern sie, dass Rollstuhle unabsichtlich ins Wasser rollen.

Slipp-Anlagen

Slipp-Anlagen sollten eine feste und ebene Oberfläche haben. Falls erforderlich, kann die Oberfläche durch die Verlegung von Teppichen, schweren Gummimatten oder Holzgrätings verbessert werden.

Obwohl Rollstühle sicher etwas weiter in Salzwasser eingeschoben werden können, sollten sie nicht für längere Zeit im Wasser sein. Das Salz sollte so bald wie möglich ausgewaschen und alle mechanischen Teile geschmiert werden.





Mittlerweile gibt es Strandrollstühle, die mit großen Ballonrädern auch weiche Sandböden befahrbar machen.

Transfer-Board

Personen, die über ausreichend Kraft und Stabilität im Oberkörper verfügen, gelangen oft ohne fremde Hilfe und ohne Hilfsmittel ins oder aus dem Boot.





Zur Überbrückung von kleineren Distanzen zwischen Steg und Bootsdeck eignen sich auch glatte Boards oder Boxen (Kunststoff oder Holz).

Personenkräne



Es gibt verschiedene Arten von Personenkrananlagen, die verwendet werden können. Diese Aufzüge sind extrem hilfreich bei größeren, schweren Menschen, die manuell nur schwierig gehoben werden können. Elektrische Kräne sind sehr komfortabel zu bedienen, kosten aber entsprechend viel und müssen gegen Witterungseinflüsse besonders geschützt werden. Ein hydraulischer Kran ist in der Regel günstiger in der Anschaffung und der Instandhaltung.
Im Idealfall, wird auf dem Steg für den Kran eine Basishalterung montiert. Dort wird der Kran nur im Bedarfsfall eingesteckt. Somit ist der Kran für die Zeit der Nichtnutzung kein Hindernis und kann geschützt untergebracht werden. Elektrische und hydraulische Personenkräne finden in Schwimmbädern und Pools Verwendung und werden über den Fachhandel vertrieben.

Sitze und Hebegeschirre



Als Sitze und Hebegeschirre können Bootsmannsstühle oder Klettergeschirre verwendet werden. Der Segler muss sicher im Geschirr sitzen können. Druckstellen sind unbedingt zu vermeiden. Außerdem ist es wichtig, dass das Geschirr leicht angelegt/ entfernt werden kann, wenn der Segler ins oder aus dem Boot gehoben wird.

Parkplätze

Die Parkplätze sollen möglichst zentral angelegt werden. Die Wege ins Clubhaus oder den Booten sollte möglichst kurz sein. Wichtig ist, dass ein Parkplatzfeld für einen Rollstuhlfahrer das vollständige Öffnen der Türen ermöglicht. Parkplätze für Personen mit Gehbehinderung, sollten deutlich gekennzeichnet sein.

Beschilderungen

Für Personen mit Sehschwächen ist es wichtig, dass die Beschilderungen in und am Gebäude kontrastreich und gut lesbar sind.

Türöffnungen



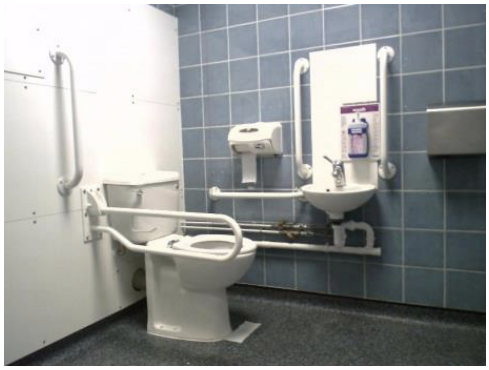
Die Breite des Türrahmens sollte mindestens 90cm betragen. Ein guter Farbkontrast zwischen dem Türrahmen und den umgebenden Wänden ist für Personen mit Sehbehinderung hilfreich. Generell sind Hebelgriffe einfacher zu bedienen, als Drehknäufe. Stufen und Schwellen sollten mit Rampen versehen sein.

Fußwege / Laufstege

Im Idealfall sollten Wege eine feste Oberfläche haben und frei von Hindernissen sein. Für raue oder unebene Oberflächen, können Kunstrasen, Platten aus Holz, Metallgitter oder Schneezäune auf dem Boden eine temporäre Lösung bieten.

Barrierefreie Toiletten / Umkleiden

Die Toiletten und Umkleiden sollten möglichst rutschfrei gestaltet sein. Die Türen sollten eine Breite von ca. 90cm haben. Die Toilettenkabinentüren sollten nach außen zu öffnen sein.
Es sollten horizontale und vertikale Haltegriffe an Toiletten, Waschbecken und Duschen vorhanden sein.
Ein Sitz oder eine Bank zum Umkleiden, mit nahegelegenen Kleiderhaken in erreichbarer Höhe ist hilfreich.





Behindertengerechte Duschen

Eine begehbare Dusche sollte einen ebenen Boden mit Bodenablaufrinne haben. Ein wasserfester Sitz/ Hocker (z. B. Kunststoff-Gartenstuhl mit Armlehnen) oder ein an der Wand montierter Klappsitz, können eine normale Duschkabine barrierefrei gestalten. Die Duschen sollten idealerweise Haltegriffe und erreichbare Duscharmaturen haben.



Schulungsräume / Sozialräume

Stühle und Tische sollten beweglich sein. Es ist darauf zu achten, dass Rollstuhlfahrern ausreichend Durchfahrtsbreite zur Verfügung steht. Achten sie darauf, dass Tische und Stühle so ausgerichtet sind, dass auch Rollstuhlfahrer ausreichend Sicht auf eine Tafel/Whiteboard/Monitor haben. Einige Rollstuhlfahrer bevorzugen es, sich vom Rollstuhl auf einen Stuhl umzusetzen.

IV. SICHERHEIT, RISIKOMANAGEMENT & VERSICHERUNG

Überlegungen zur Sicherheit für Menschen mit Behinderungen

Segeln ist ein sicherer Sport, solange Sicherheitsmaßnahmen umgesetzt und befolgt werden.
Im Allgemeinen gelten für Segler mit Behinderung die gleichen Sicherheitsmaßnahmen (Schwimmwesten, ...), wie für Segler ohne Behinderung. Es gibt jedoch ein paar wichtige Punkte, auf die bei Seglern mit Behinderung besonders geachtet werden muss.
Beispielsweise ist das sichere Umsetzen des Seglers ins Boot und ggf. seine Arretierung (Gurte mit Sicherheitsschnallen) in einem speziellen Sitz eine Aufgabe, die sehr präzise und umsichtig erfolgen muss. Hier ist von allen Beteiligten eine erhöhte Aufmerksamkeit und präzise Kommunikation und Koordinierung erforderlich.
Die Sicherheit muss ein Eckpfeiler des Segelprogramms sein. Der Rest sollte Spaß, Sport und Genuss sein.

Kommunikation

"Fragen sie den Teilnehmer" ist oberstes Gebot! Hat der Teilnehmer ein Problem, das seine und/oder die Sicherheit anderer an Bord beeinträchtigen kann?
Wenn die Person nicht in der Lage ist, gut zu kommunizieren - fragen sie einen Betreuer oder Begleitperson.

Seglern mit Verhaltensproblemen, die ein Sicherheitsrisiko für den einzelnen Segler oder andere Crewmitglieder an Bord darstellen können, sollten sie einen persönlichen Helfer zur individuellen Betreuung zuzuordnen.

Hypothermie, Hitzeerschöpfung & Dehydration

Die richtige Wahl der Bekleidung ist schon für Segler ohne Behinderung nicht immer einfach. Auf dem Wasser sind die tatsächlichen und gefühlten Temperaturen oft deutlich unter denen an Land. Spritzwasser und Wind kühlen den Körper schnell aus.
Andererseits kommt man bei Manövern schnell ins Schwitzen.
Atmungsaktive und wasserdichte Kleidung ist daher die erste Wahl für den Segelsport.
Einige Menschen mit Behinderung haben kein oder nur ein schwaches Empfinden für "kalt" oder "heiß". Somit wird die natürliche Reaktion des Körpers – Schwitzen oder Zittern – oft unterbunden. Das Fehlen dieser Reaktionen führt schnell zu einer Überhitzung oder Unterkühlung des Körpers.
Es ist daher sehr wichtig, nicht zu dünn oder zu dick bekleidet zu sein. Sehr wichtig ist das Tragen einer Kopfbedeckung.

Um der Dehydration vorzubeugen und zu vermeiden, ist unbedingt darauf zu achten, dass ausreichen Wasser mit an Bord ist. Die Teilnehmer brauchen Trinkwasser, während sie den Sport ausüben und müssen immer wieder ans Trinken erinnert werden.

Risikominimierung

Segeln ist grundsätzlich kein Sport mit besonders hohem Risikopotential. Trotzdem können Unfälle passieren und es gilt diese zu vermeiden.
Grundsätzlich gelten für Segler mit Behinderung die gleichen Sicherheitsmaßnahmen, wie für Segler ohne Behinderung.
Darüber hinaus sind aber einige wichtige Punkte zu beachten:

1. Die Anzahl der Sicherungsboote und Betreuer an Bord sollte so gewählt sein, dass jederzeit notwendige Rettungsmaßnahmen durchgeführt werden können.
2. Es sollte auf jeden Fall vor dem Segeln überlegt werden, wie das Abbergen von Bord oder aus dem Wasser ablaufen kann. Ein Segler mit Behinderung kann unter Umständen weniger zur Rettung beitragen, als ein Segler ohne Behinderung.
3. Gliedmaße mit Sensibilitätsverlust sollten mit Vorsicht behandelt werden, vor allem dann, wenn die Person aus dem Boot oder Wasser geborgen wird. Segler mit Querschnittlähmung können das Ausmaß von Verletzungen durch mangelndes Gefühl in den betreffenden Gliedmaßen, selbst oft nicht einschätzen.

Versicherungsschutz

Der Versicherungsschutz für Sportvereine, in denen Maßnahmen stattfinden, ist in Deutschland nicht einheitlich geregelt. Sportvereine, die Mitglieder in den jeweiligen Landes-Sportbünden sind, sind aber auf jeden Fall für ihr eigenes Handeln haftpflichtversichert. Das bedeutet, wenn Trainer, Übungsleiter, Helfer oder andere Vereinsmitglieder Dritten einen Schaden im Rahmen der Vereinsaktivitäten zufügen, sind diese Schäden abgedeckt. Die Deckungssummen sollten immer wieder bei den zuständigen Landes-Sportbünden erfragt werden, da diese immer wieder angepasst werden.

Eine Unterscheidung zwischen Menschen mit und ohne Behinderung gibt es nur in dem Fall, dass eine geistige Behinderung vorliegt. Auch hier bekommt man genaue Informationen beim Landes-Sportbund.
Ein wichtiger Punkt ist außerdem, wie die landesspezifische Regelung bei „Schnuppertagen oder Segelcamps“ aussieht, wenn Personen, die nicht Mitglieder des ausrichtenden Vereins sind, daran teilnehmen. Hier haftet zwar die Haftpflichtversicherung aber unter Umständen nicht die Unfallversicherung des jeweiligen Vereins/Landes-Sportbunds. Für derartige Veranstaltungen kann aber eine zusätzliche Versicherung durch den Verein abgeschlossen werden.
Die jeweiligen Landes-Sportbünde haben eigene Ansprechpartner, die für alle versicherungsrelevante Fragen Auskunft geben können.

V. TRAINER & HELFER

Auswahl der Trainer & Helfer

Grundsätzlich können die Trainer und Helfer für adaptive Segelprojekte nach den gleichen Kriterien ausgesucht werden, die auch für die Ausbildung von Seglern ohne Behinderung eine Rolle spielen. Es gibt keine speziellen Ausbildungen oder Zertifikate, die als Qualifikation nötig sind. Es gibt aber Ausbildungen zum Übungsleiter für den Behindertensport.
Auf jeden Fall sollten die Trainer und Helfer eine ausreichende Erfahrung als Segel-Ausbilder haben. Ein gewisses Maß an sozialer Kompetenz und Lernbereitschaft ist ebenso wichtig.

Schulung

Vor dem ersten Einsatz der Trainer und Helfer sollte darauf geachtet werden, dass sie den Aufgaben entsprechend geschult werden. Sie sollten unbedingt lernen, welche speziellen Anforderungen und Bedürfnisse Segler mit Behinderung haben. Außerdem muss der richtige Umgang und die Kommunikation mit den Seglern thematisiert werden.

Job-Beschreibung

Hilfreich ist immer eine schriftliche Job-Beschreibung, in der die Aufgaben umrissen werden. Diese sollte folgende Punkte beinhalten:

- Saisonplanung und Terminkoordinierung
- Planung und Umsetzung der Inhalte des Segelprogramms
- Vorbereitung und Wartung des einzusetzenden Equipments
- Kommunikation der Mitarbeiter/Helfer untereinander
- Kommunikation mit den Seglern
- Aufgaben an Land/Bootssteg
- Assistieren beim an/von Bord gehen
- Boot auf- und abriggen

Es ist wichtig, dass jeder Trainer und Helfer genau über seine Aufgaben in Kenntnis gesetzt wird. Es ist aber ebenso wichtig, dass er in der Lage ist, diese Aufgaben auch zu erfüllen. Eine intensive Kommunikation zwischen der Leitungsebene und den Trainern und Helfern ist daher sehr wichtig.

VI. METHODEN UND TECHNIKEN

Der Segelbetrieb für Menschen mit Behinderung erfordert das Erlernen verschiedener neuer Methoden und Techniken. Das gilt sowohl für die Trainer und Helfer, als auch für die Segler selbst. Das an und von Bord gehen, sowie die Mobilität an Bord stellen viele Neueinsteiger vor ungekannte Probleme.
Gerade hier ist es sehr wichtig, dass die richtigen Techniken zum sicheren Umsetzen von allen Beteiligten vor der Ausführung bekannt und geübt werden.
Ein falscher Griff oder Schritt kann schlimme Folgen haben.
Es ist auch sehr hilfreich, Physiotherapeuten, Pfleger von Reha-Einrichtungen oder Übungsleiter von Behindertensportvereinen für die ersten Einsätze vor Ort zu haben. Sie können dank ihrer Erfahrung wertvolle Ratschläge geben.

Das Übersetzen von Seglern mit Gehbehinderung

Je nach dem Grad der Bewegungseinschränkung, variiert die Notwendigkeit der Unterstützung und der Hilfsmittel. Es gibt auch nicht die einzig richtige Technik. Die Umgebung (Breite und Höhe der Steganlage, Freibord und Stabilität des Bootes,...) und die individuellen Fähigkeiten/Kräfte des Segler und der Helfer bestimmen die Technik und Schnelligkeit. Gerade hier ist die intensive Kommunikation vor und während des Übersetzens extrem wichtig.

Positionierung des Bootes

Das Boot sollte möglichst nah und fest längsseits eines Steges festgemacht sein. Dicke Fender sollten durch flache Fenderpads ersetzt werden, da so die Lücke zwischen Boot und Steg minimiert werden kann.





Das Deck sollte möglichst auf Höhe des Steges sein. Höhenunterschiede sollten durch Rampen, Platten oder festen Transferboxen ausgeglichen werden.



3-stufiges Übersetzen ohne Hilfe

Diese Methode wird für Segler eingesetzt, die zwar auf den Rollstuhl angewiesen sind aber ihre Beine einsetzen können.

1. Der Segler setzt sich auf den Steg.
2. Der Segler bewegt sich mit dem Körper zuerst an Deck und zieht dann die Beine hinterher. Manche bevorzugen es, die Beine zuerst auf Deck zu legen und dann mit dem Körper an Deck zu rutschen. Welche der Methoden für den Segler die bessere ist, sollte ausprobiert werden.
3. Der Segler setzt sich ins Cockpit.

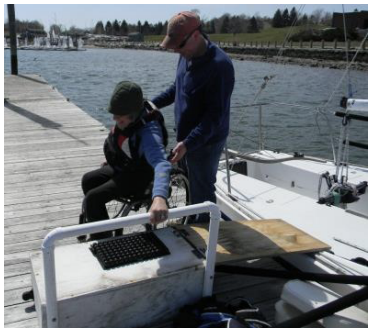
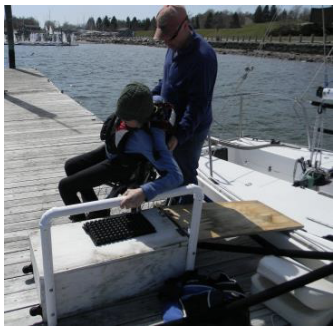




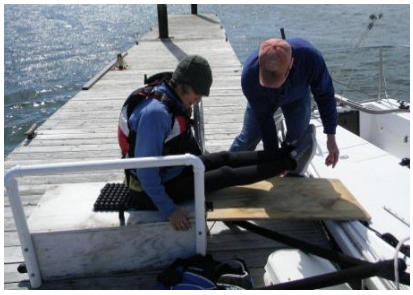
3-stufiges Übersetzen mit Assistenz

Diese Methode wird eingesetzt, wenn der Segler nicht mit eigener Kraft ins Boot gelangen kann.

1. Helfen sie dem Segler aus dem Rollstuhl auf den Steg oder die Transferbox.


2. Positionieren sie den Seglern mit den Beinen in Richtung Boot.


3. Helfen sie dem Segler ins Boot.




Heben und Tragen

Das Anheben und Tragen von Seglern, ist die gängige Methode um Segler in Boot überzusetzen. Wichtig ist hier, dass die Helfer körperlich in der Lage sind, den Segler sicher anzuheben und zu tragen.

1-Personen Lift

Selbst, wenn das Heben und Tragen von einer Person möglich ist, ist diese Technik nicht zu empfehlen! Wenn überhaupt, sollte immer ein zweiter Helfer das Boot ausrichten und stabilisieren. Er kann außerdem im Bedarfsfall beim Übersetzen eingreifen.

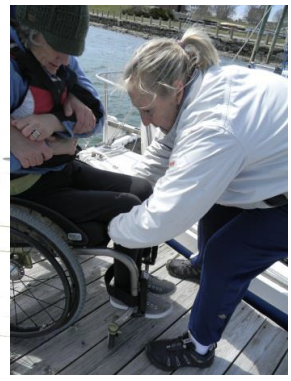




2-Personen Extremitäten Lift

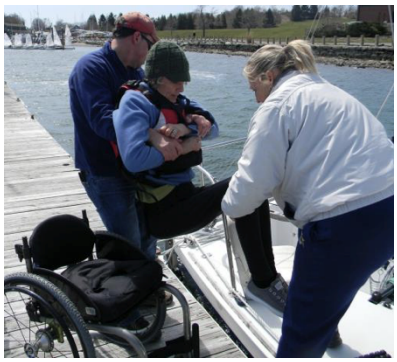
Bei dieser Methode greift ein Helfer von hinten dem Segler unter den Armen hindurch und greift mit beiden Händen die Unterarme des Seglers, der diese vor der Brust verschränkt hält.
Der andere Helfer umfasst mit beiden Händen die Beine oberhalb des Kniegelenks des Seglers

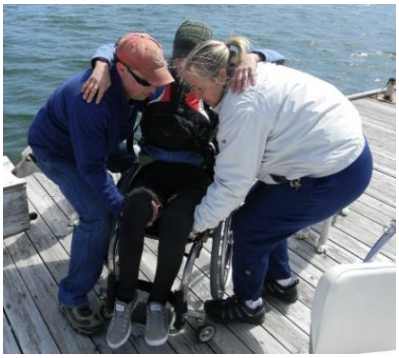





2-Personen Seitenlift

Die Helfer stehen seitlich zum Segler und beugen sich so weit vor, dass der Segler jeweils einen Arm um den Hals des Helfers legen kann. Die Helfer gehen dazu leicht in die Kniebeuge und umfassen mit dem einem Arm den Rücken und mit dem anderen Arm die Beine des Seglers. Der Segler wird dann von beiden Helfern angehoben und wieder abgesetzt. Bei dieser Methode sollten die Helfer darauf achten, dass das Heben und Senken des Seglers aus den Knien und nicht dem Rücken erfolgen sollte.





VII. ADAPTIONEN

Der Segelsport eignet sich hervorragend für Menschen mit körperlichen Behinderungen. Durch teilweise einfache Adaptionen (Ein- und Umbauten) können Segler mit Behinderung ein Boot selbstständig und unabhängig führen.
Die Adaptionen helfen den Seglern, ihre Beeinträchtigungen in den Bereichen Stabilität, Mobilität, Kraft, Hand- und Beinfunktion bis zu 100% auszugleichen. So können Segler mit Behinderung z. B. in der Bootsklasse 2.4mR gegen Segler ohne Behinderung auch auf höchstem Niveau chancengleich gegeneinander auf Augenhöhe bei Regatten antreten.

Es gibt Bootsklassen, die speziell für Segler mit Behinderung konzipiert wurden. Die Boote sind werkseitig schon für eine Vielzahl verschiedener Behinderung ausgelegt. Individuelle Anpassungen sind aber auch hier oft nötig.
Die allermeisten Boote werden jedoch nicht mit der Idee konzipiert, dass auch Segler mit Behinderung mit ihnen segeln. Mit verschiedenen Adaptionen lassen sich aber viele Boote relativ einfach und kostengünstig herstellen und installieren.

Viele Adaptionen müssen nicht dauerhaft eingebaut werden. Der Umbau für die verschiedenen individuellen Bedürfnisse der Segler oder den Urzustand ohne Adaptionen, ist oft in wenigen Minuten erledigt.
Viele Adaptionen, die in diesem Handbuch vorgestellt werden, wurden von Regattaseglern entwickelt und eignen sich auch für den Breitensport hervorragend.

Bevor das Thema Adaptionen angegangen wird, sind einige Dinge am Boot zu prüfen:

- Sind alle Fallen, Strecker und Schoten vom Cockpit aus erreichbar?
- Sind die Klemmen, Blöcke und Rutscher in einem guten Zustand?
- Sind die Übersetzungen der Taljen ausreichend dimensioniert?
- Ist das Tauwerk richtig dimensioniert und ausreichend griffig?
- Ist die Steuerung leichtgängig?
- Sind scharfe Kanten und Ecken vorhanden
- Bieten Cockpitboden und -bänke ausreichende Rutschfestigkeit?

Bei der Gestaltung der Adaptionen muss immer das Ziel vor Augen sein. Welche Einschränkung hat ein Segler und wie kann eine Adaption helfen?
Es wird immer wieder nötig sein, individuelle Anpassungen und Optimierungen vorzunehmen. Auf der anderen Seite ist es aber auch wichtig, dass der Segler sich an die Adaption gewöhnt und lernt, mit ihr umzugehen. Es macht also nicht immer Sinn, Adaptionen zu kurzfristig zu ändern.

Die Herstellung der Adaptionen

Nur selten kann man fertige Adaptionen passend zum Boot und Segler im Handel bekommen. Mit etwas handwerklichem Geschick, können aber fast alle Adaptionen selbst gebaut werden. Die wichtigsten Werkstoffe zum Selbstbau sind:

- Tape zum abkleben von scharfen und spitzen Kanten und Ecken
- Rutschfester Belag (selbstklebend Rollenware)
- Schaummatten zum Polstern von Sitzflächen (biegsame geschlossenporige Yoga-/Sportmatten aus Schaumstoff)
- Hartschaumplatten für Sitzerhöhungen oder Bänke (Styropor oder Styrodur)
- Sperrholz zum Bau von Rutschplatten oder Bänken
- Isolierrohre zum Polstern von Kanten
- GFK- oder CFK-Gewebe und Laminierharze zum Ummanteln von Holz- oder Hartschaumblöcken
- Kontaktkleber für die Weichschäume

Beispiele für Adaptionen

Grundsätzlich können die Einschränkungen von Seglern mit Behinderung in vier physikalische Funktionsbereiche eingeordnet werden:

1. Mobilität - Die Fähigkeit, sich im Boot zu bewegen
2. Stabilität - Fähigkeit die Bewegung des Bootes bei Krängung auszugleichen, sich selbst halten und aufzurichten zu können, sich umzusetzen und sich beim Ziehen von Schoten und Streckern abzustützen.
3. Handfunktion - Die Fähigkeit, zu Schoten, Strecker, Steuerung zu greifen und mit der Hand Zug/Druck auszuüben.
4. Sehfähigkeit - Die Fähigkeit, zu sehen.

1. Mobilität

Segler mit Mobilitätsbeeinträchtigungen benötigen Adaptionen um das Wechseln der Sitzposition bei Manövern oder dem Trimmen des Bootes durchführen zu können.

Bügel

Für Segler mit **Einzel- oder Doppelbeinamputationen** (mit oder ohne Prothesen) oder mit einer Behinderung, die sich auf die Balance beim Stehen auswirken, kann ein Metallbügel, der die Cockpitbreite überspannt, eine Hilfe sein.







Für **Querschnittsgelähmte und Doppelbeinamputierte** ohne Prothese kann eine Bank, die beide Cockpitseiten verbindet, installiert werden. Oft werden diese Bänke in Kombination mit Haltegriffen (z. B. auf dem Kajütaufbau) verwendet, um den Seitenwechsel sicherer zu gestalten.





Die Bänke werden häufig aus Hartschaum mit einem Überzug aus GFK, CFK oder aus Sperrholz gebaut. Zur Polsterung dienen Weichschaumplatten.
Zur temporären Fixierung können Klettband oder Gurte eingesetzt werden. Soll die Bank dauerhaft eingebaut werden, empfiehlt sich eine feste Verschraubung. In diesem Fall ist darauf zu achten, dass alle Komponenten auch dauerhaft der Witterung ausgesetzt werden können.









Sitze, Sitzgeschirre und Gurte

Zur Fixierung eines Seglers in Sitzen werden oft Gurtbänder eingesetzt. Es ist wichtig dass alle Gurte mit Schnellverschlüssen versehen sind, die jederzeit durch den Segler oder Helfer zu öffnen sind.





Die Sitze sollten möglichst abhängig vom Bootstyp konstruiert werden. Über einen Schwenkarm und/oder ein Schinensystem (Travellerschine und –schlitten) können die Sitze bewegt werden. Als Sitz können GoKart-Sitze oder ähnliche Sitzschalen eingesetzt werden.

Zur Fixierung der Beine können elastische Gurtbänder mit Klett- oder Schnellverschlüssen eingesetzt werden. So wird verhindert, dass sich die Beine unkontrolliert Bewegen.




2. Stabilität

Der Sitzstabilitätsverlust tritt auf, wenn die Rumpf- und Hüftmuskulatur nicht voll funktionsfähig sind und/oder die Beine nicht zum Abstützen und Halten eingesetzt werden können.
Einfache Handgriffe, Relings oder Bügel können die Stabilität erheblich verbessern.



Sitze

Für Personen mit stark eingeschränkter Rumpfstabilität oder Beinfunktion kann es sinnvoll sein, einen Sitz einzusetzen. Die Sitze werden dem Behinderungsgrad und der Cockpitgröße angepasst.
In einem engen Cockpit (wie bei der 2.4mR) bekommt der Körper des Seglers duch den Rumpf eine gewisse Seitenstabilität. Ein biegsamer Kanusitz oder ein Surftrapez in Verbindung mir Polsterschäumen auf den Seitenflächen des Rumpfs ist hier eine gute und leichte Lösung. Die Sitzneigung wird durch Strecker, die im vorderen Bereich des Cockpits verankert sind, genau eingestellt.





Bei offenen Kielbooten werden eher feste Sitzschalen eingesetzt.
Individuelle Sitzsysteme können für Personen mit einer schweren Behinderung entwickelt und gebaut werden. Als Sitzschalen eignen sich z. B. Sitze aus dem Kart-Sport.
Diese Sitze sind in vielen verschiedenen Ausführungen und Größen erhältlich. Sie bestehen meistens aus leichten und festen Materialien und lassen sich gut auf Schienen oder Wippen montieren.
Die Sitze sollten mit Gurten so ausgestattet werden, dass der Segler eine ausreichende Bewegungsfreiheit hat aber trotzdem gut gesichert ist.

Bei schmalen Booten kann der Sitz in Fahrtrichtung mittschiffs montiert werden. In diesem Fall macht es Sinn, den Sitz auf eine Wippe zu montieren. Der Sitz kann so nach Luv angestellt werden und verleiht dem Segler eine bessere Übersicht und bequemere Sitzposition. Die passende Einstellung der Sitzposition kann durch einen Hebel mit Einrastfunktion oder Taljen erfolgen.





Bei breiteren Booten ist die Wippe nicht zu empfehlen. Hier eignen sich schwenkbare Sitze oder Sitze, die auf Schienen (z. B. Travellerschienen) von einer auf die andere Seite gefahren werden können.
Der Schwenksitz erfordert ein relativ großes Cockpit, da der Schwenkarm mit Sitz um eine Achse in der Mittschiffsline des Cockpits dreht.





Wesentlich weniger Platz beanspruchen Sitze, die auf 2 geraden, parallel laufenden Schienen verfahren werden. Diese Sitze müssen allerdings zusätzlich drehbar gelagert werden.
Der Nachteil dieser Technologie ist aber, dass bei einem Manöver die Drehung zusätzlich zum Verfahren des Sitzes hinzukommt. Außerdem muss die drehbare Basis möglichst rostfrei sein.



3. Handfunktion

Das Dichtholen, Belegen und Lösen von Schoten und Streckern, sowie das Steuern eines Bootes ist normalerweise „Handwerk“. Ist die manuelle Funktionalität eines Seglers eingeschränkt oder nicht vorhanden, wird durch spezielle Adaptionen die Handfunktion ersetzt. Es gibt eine Vielzahl elektronischer und mechanischer Lösungen, die je nach Boot, zu lösender Aufgabe und Art der Behinderung zum Einsatz kommen können.

Elektronische Adaptionen

Mittlerweile gibt es eine Vielzahl verschiedener elektronischer Systeme, die z. B. in der Steuerung von Kraftfahrzeugen, Rollstühlen oder Haushaltsgeräten zum Einsatz kommen. Diese Systeme sind im Fachhandel erhältlich und werden in der Regel individuell an den Anwender angepasst. Wenn diese Systeme auf einem Boot

eingesetzt werden sollen, ist unbedingt darauf zu achten, dass sie Wasserdicht gefertigt werden. Ebenso wichtig ist die Stromversorgung dieser Systeme. Die Größe und das Gewicht eines Akkus muss zum System und dem Boot passen. Die Kabelverbindungen, Stecker und Schaltelemente müssen wasserdicht und knicksicher sein. Kurzschlüsse und Kabelbrüche setzen jedes System sofort außer Betrieb und sind daher ein Sicherheitsrisiko. Um bei einem Systemfehler das Boot kontrollieren zu können, muss auf eine manuelle Bedienung unbedingt schnell und unkompliziert umgeschaltet werden können.
Die Funktionalität der Systeme ist mit einem ferngesteuertem Segelboot vergleichbar. Über den Hebel der Fernsteuerung werden Ruder- und Segelservos angesteuert.

Unterschiedliche Steuersysteme:

- **4-Wege-Joysticks** sind die einfachsten und zuverlässigsten Steuerungen. Hier kann mit dem Mund, der Hand oder dem Fuß z. B. durch die Hebelstellung „vor und zurück“ ein Segel gefiehrt und dichtgeholt, durch die Hebelstellung „links und rechts“ nach Backbord und Steuerbord gesteuert werden.





- **Luft- und oder Beißsteuerungssysteme** werden eingesetzt, wenn z. B. keine Handfunktion vorhanden ist. Durch Saugen/ Blasen an einem Schlauch und beißen in ein Pad erfolgt die Ansteuerung der Ruderanlage oder der Winschen.



Steueradaptionen

Gerade für den Steuermann ist es wichtig, dass er sich jederzeit unbeschränkt im Boot bewegen und die Steuerung des Bootes kontrollieren kann. Sitzt der Steuermann auf einem Schienen- oder Schwenksystem, ist die Pinne und/oder der Pinnenausleger entsprechend anzupassen.
Kann der Steuermann die Pinne oder den Ausleger nicht sicher greifen, ist eine Anpassung der Form und Oberflächenbeschaffenheit erforderlich.
Unter Umständen ist auch eine völlig andere Steuerung (z. B. eine Rad-, Hebel oder Fußsteuerung) nötig, um das Steuern zu ermöglichen.

Modifizierte Pinnensteuerung:





Die Pinne oder der Ausleger werden mit Bügeln versehen, die ein besseres Greifen und Halten ermöglichen.

Radsteuerung:




Die Radsteuerung kann auf Schwenksysteme integriert werden. Über Steuerseile wird hier ein Ruderquadrant angesteuert.

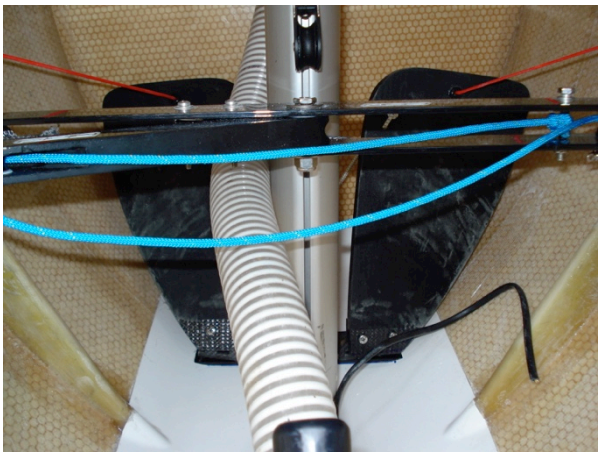
Hebelsystem:





Der oder die Hebel können über Schubstangen, Bowdenzüge oder Steuerseile mit der Ruderanlage verbunden werden.

Fusspedalsteuerung:



Die Fusspedalsteuerung eignet sich für Boote (z. B. 2.4mR) mit fester Sitzposition. Über Steuerseile werden die Pedale mit einem Ruderquadranten verbunden.

Modifikationen am laufenden Gut

Moderne Segelboote sind in der Regel sehr ergonomisch ausgestattet und so für Segler mit Behinderung gut bedienbar. Moderne Beschläge sind leicht zu bedienen und im Bedarfsfall einfach nachzurüsten. Tipps zum Umbau von Segelbooten bekommt man von erfahrenen Regattaseglern und Trainern, da sie sich ständig mit Fragen der ergonomie am Boot beschäftigen und technisch immer auf dem neuesten Stand sind. Oft reicht es auch, sich die aktuelle Regattaversion der Bootsklasse näher anzuschauen, die man für den Trainingsbetrieb ausrüsten möchte.

Folgende Punkte sollten beachtet werden:

- Alle Strecker und Schoten sollten aus dem Cockpit aus bedienbar sein. Achterstag und Groß-Traveller sollten zusätzlich von beide Seiten bedienbar sein.

- Dimension und Länge der Schoten und Strecker sollten dem Zweck angepasst sein.
- Die Schoten und Strecker sollten farblich getrennt sein.
- Markierungen auf den Schoten, Streckern und an Deck helfen dem Segler, die richtige Einstellung zu finden.
- Kugeln oder Schlaufen an den Enden von Streckern erleichtern das Handling.
- Klemmen müssen gut leserlich beschriftet sein.
- Blöcke und Rutscher sollten kugelgelagert sein.
- Die Übersetzungen von Taljen sollte der Kraft der Segler angepasst sein.
- Feintuning Taljen und Grobverstellungen (im Regattasport häufig im Gebrauch) können bei Groß- und Fockschoten hilfreich sein.

Wichtig ist an dieser Stelle immer darauf zu achten, dass die Segler und deren Möglichkeiten/Bedürfnisse im Fokus stehen.

4. Sehbehinderungen

Menschen mit einer Sehbehinderung haben eine eigene Wahrnehmung ihrer Umwelt.
Die Sinne „Hören“ und „Fühlen“ übernehmen weite Teile des „Sehens“. In wie weit Hören und Fühlen an Bedeutung zunehmen, hängt von der Stärke der Sehbehinderung ab.
Blinde Segler mit Segelerfahrung können die Windrichtung und die Bootsbewegungen präzise fühlen und deuten. Ebenso die Richtung und Entfernung von Geräuschen auf dem Wasser.
Durch Ertasten des Decks und der Beschläge, Strecker und Schoten, kann sich ein blinder Segler ein virtuelles Bild machen und sich sehr sicher an Bord bewegen.
Um zu ermöglichen, dass sich ein Segler mit Sehbehinderung sicher an Bord bewegt und die Handgriffe beherrscht, sind einige Vorkehrungen an Bord hilfreich.

Damit der Segler sich besser orientieren kann, können Tauwerke mit einer unterschiedlichen Ummantelung oder eine verschiedene Zahl von Knoten an den Enden von Schoten und Streckern hilfreich sein.
Tapestreifen, die eine unterschiedliche Oberfläche aufweisen, dienen der Orientierung an Klemmen.
Aufkleber mit Brailleschrift (Blindenschrift) können mithilfe von Braille-Label Druckern gefertigt oder im Internet bestellt werden.
Ein Audio-Kompass ist ebenfalls empfehlenswert.

Erste Schritte für sehbehinderte Segler (Anfänger)

Vor dem ersten Segeln sollte dem Segler mit Sehbehinderung ausreichend Zeit gegeben werden, sich mit dem Boot und der Umgebung intensiv vertraut zu machen.
Mit kleinen Bootsmodellen kann die Theorie des Segelns dargestellt werden.

Mit diesen ersten Lektionen sollten sie beginnen:

- Üben sie mit dem Segelschüler die Windrichtung zu empfinden. Bei dieser Gelegenheit kann auch die richtige Segelstellung mithilfe des Modellbootes geübt werden.

- Sprechen sie mit dem Schüler wenn sie zum Boot gehen, damit er ihnen folgen kann. Bieten sie ihm ihre Schulter oder Ellenbogen an, wenn sie auf dem Steg sind.
- Legen sie das Boot möglichst dicht an den Steg.
- Erklären sie eindeutig und präzise die Abfolge der Schritte beim An-bord-gehen. Benutzen sie möglichst dabei die Beschreibung der Abstände in Schritten und Zentimeterangaben.
- Vor dem Ablegen sollten sie dem Schüler ausreichend Zeit geben, sich an Bord selbst zu orientieren. Erklären sie dem Schüler, was er gerade (abtastend) fühlt und was sich in seiner Nähe befindet. Zeigen sie ihm die Ausrüstung (Pinne, Schoten, Strecker, Blöcke, etc.) und lassen sie ihn damit „spielend umgehen“.
- Vereinbaren sie zur Orientierung an Bord, die Richtungen in Uhrzeiten einzuteilen. Auf 12 Uhr ist der Bug des Bootes.
- Nach der ersten Orientierungsphase an Bord, kann die Orientierung bezüglich der Windrichtung, Richtung des Steges und Ausrichtung des Bootes erweitert werden.
- Üben sie die verschiedenen Pinnenstellungen und üben sie auch, in welche Richtung das Boot bei welcher Pinnenstellung fährt.
- Erklären sie, welche Geräusche z. B. beim Segelsetzen oder bei Manövern entstehen.
- Alle Abläufe eines Manövers sollten am Steg eingeübt werden. Zwei Helfer können dabei behilflich sein, die Bootsbewegungen zu simulieren.

Fortgeschrittene sehbehinderte Segler

Sobald ein Segler mit Sehbehinderung sich sicher an Bord bewegen kann und dabei die Grundlagen des Segelns gelernt hat, sollte seine Umgebung auf dem Wasser ins Ausbildungsprogramm aufgenommen werden.
Der erste Schritt, ist das Absegeln eines Kurses. Hierzu werden Bojen mit akustischen Schallsignalgebern ausgestattet, die jeweils ein spezifisches Schallsignal abgeben. Darüber können die Segler die Entfernung und Richtung einer zu rundenden Boje einschätzen.
Der zweite Schritt ist das Zusammenspiel mit einem weiteren Boot. Dazu werden die Boote mit einen akustischen Schallsignalgeber ausgestattet.
Wenn die, den Erfordernissen entsprechende Sicherheit im Umgang mit den Bojen und einem anderen Boot erreicht ist, kann auch die erste Übungsregatta gestartet werden.

Anfangs ist es sicherlich notwendig, wenn zumindest ein nicht sehbehinderter Ausbilder an Bord ist. Wenn sehbehinderte Segler eine angemessene Erfahrung gesammelt haben, spricht nichts dagegen, dass sie ein Boot eigenständig führen. Selbstverständlich muss in jedem Fall ein Trainerboot jederzeit in unmittelbarer Nähe sein, um im Bedarfsfall eingreifen zu können.

Mittlerweile bestreiten Segler mit SehBehinderung Regatten im Matchraceformat, bei denen man von außen deren Sehbehinderung kaum feststellen kann.

VIII. BOOTE

Die Eignung des Bootes hängt von seinem Adaptionspotential und der Form und dem Grad der Behinderung eines Segler/der Crew ab.
Ein Segler, dem z. B. eine Hand oder ein Unterschenkel fehlt, kann durchaus auf Weltniveau Jollen oder Kielboote ohne jegliche Adaption segeln.

Im Kapitel VII wurden Adaptionen beschrieben, die es auch Seglern mit schwerer Behinderung ermöglichen, verschiedene Boote zu segeln.
Es ist also nicht unbedingt nötig, dass für ein Segelprogramm, an dem Segler mit Behinderung teilnehmen sollen, spezielle Boote angeschafft werden müssen.

Moderne Kielboote und Jollen zeichnen sich nicht nur durch ihr Geschwindigkeitspotential aus. Die ergonomische Gestaltung des Decks/Cockpits die leichte Bedienbarkeit des Bootes, sind wichtige Elemente des Bootsdesigns. Daher eignen sich viele Bootsklassen für Adaptive Segelprogramme.

In der folgenden Auflistung werden einige Boote exemplarisch vorgestellt, die häufig in Segelprogrammen für Segler mit Behinderung eingesetzt werden oder ein hohes Adaptionspotential besitzen und eingesetzt werden können.

Hansa 2.3 / Hansa 303

www.accessdinghy.org
www.hansaclass.org
Die Hansa 2.3 und Hansa 303 sind offene Jollen, die weltweit für Einsteiger genutzt werden. Sie können von 1-2 Personen gesegelt werden. Durch den Einsatz von Gewichten im Schwert, sind sie nahezu unkenterbar.





Scud 18

https://hansaclass.org/about/skud18/

Die Skud 18 ist ein 2-Personen High-Performance Skiff, das sich sowohl für Anfänger. Als auch für Fortgeschrittene Segler eignet. Die ehemals paralympische Bootsklasse ist speziell für den Regattasport konstruiert worden.



Int. 2.4mR Class
www.inter24metre.org
www.2punkt4.de

Die 2.4mR Klasse ist die Paradeklasse des inklusiven Segelsports. Weltweit treten in dieser Bootsklasse Segler mit und ohne Behinderung gegeneinander an. Chancengleich und vergütungsfrei. Das Boot kann mit einer Pedal- oder Pinnensteuerung ausgestattet werden, ist unkenterbar und mit großen Auftriebskörpern auch unsinkbar.





RS-Venture

www.rssailing.com
Die RS-Venture ist ein offenes Kielboot, das mit Sitzen und Handsteuerung ab Werft bestellt werden kann. Interessant ist, dass das Boot sowohl als Schwert, als auch als Kielversion angeboten wird und von 1 bis 4 Personen segelbar ist.





Sonar

http://www.sonar.org
Die Sonar ist als ehemalige paralympische Klasse auch in Europa verbreitet und bietet aufgrund seiner Cockpit-Ergonomie viele Möglichkeiten, Adaptionen (siehe Fotos in diesem Handbuch) zu installieren. Mittlerweile gibt es sehr viele offene Kielboote mit einem offenen und weiten Cockpit, die ebenfalls ein hohes Adaptionspotential haben.





Weta-Trimaran
www.wetamarine.com

Die Weta ist ein Trimaran, der von 1-2 Personen gesegelt werden kann. Sie gilt als schwer kenterbar und ist mit einem hohen Geschwindigkeits- und Spassfaktor versehen.





IX LINKS UND KONTAKTE

Autor und Rechteinhaber des Handbuchs:
Heiko Kröger
Tannenkoppelweg 10
22949 Ammersbek
Telefon: +49 (0) 16094954720
heikosail@me.com



Sail United e. V.
Mecklenburgerstr. 221
23568 Lübeck
Telefon: +49 (0) 16094954720
kontakt@sail-united.eu
www.sail-united.eu

Deutscher Behindertensportverband (DBS) e.V.
-Im Hause der Gold-Kraemer-Stiftung-
Tulpenweg 2-4
50226 Frechen

Telefon: +49 (0) 2234-6000-0
Fax: +49 (0) 2234-6000-150

E-Mail: info@dbs-npc.de
Internet: www.dbs-npc.de

World Sailing (Welt Segelverband)
http://www.sailing.org/new-to-sailing/disabled-sailing.php#.WMuhexI1-L4

Stützpunkte:

Berlin
Yachtclub Berlin-Grünau e.V.(YCBG)
Müggelseedamm 72
12587 Berlin
Webseite: www.ycbg.de
Email: mail@ycbg.de
Telefon: 030 64197220
Ansprechpartner: Geschäftsführer Joachim Piesker
Oder:
Bernd Zirkelbach (01714376100)

Plau am See
Plauer Hai-Live e.V. in der Marina & Segelschule Plau am See
Seestr. 2b
19395 Plau am See
Lutz-Christian Schröder
01752491034
info@plauer-hai-live.de
www.plauer-hai-live.de
www.facebook.com/PlauerHaiLive

Segelclub Prien e.V. Chiemsee
Lothar Demps
Präsident
Eisvogelweg 3
83209 Prien am Chiemsee
Tel.: +49 (0)8051/ 9886858
Mobil: +49 172 8371023
E-Mail: lothar@demps.de

Club:
Segelclub Prien e.V. Chiemsee (SCPC)
Seestr. 127
83209 Prien am Chiemsee
Telefon: +49 **(0)8051 6639932**
E-Mail: info@scpc-ev.de

Wilhelmshaven
SCS -Inklusives Wassersportzentrum e.V.
Schellingstrasse 74
Kai-Olav Huelzer, Volker Perschmann
Telefon (Ansprechpartner): 04421-2090501
Webseite: www.hafenpiraten.org
E-Mail: info@hafenpiraten.org

Bostalsee/ Nohfelden
Landesverband Saarländischer Segler e.V. LVSS
Ansprechpartner: Michael Jakobs
Telefon (Ansprechpartner): 0171-2147361
Webseite: www.lvss.de
E-Mail: m.jakobs@jakobsdachgmbh.de
Webseite: www.lvss.de
E-Mail: m.jakobs@jakobsdachgmbh.de

Geierswalde (SACHSEN)
1. Wassersportverein Lausitzer Seenland e.V. (1. WSVLS e.V.)
Straße am Lessinghaus 5 / 02977 Hoyerswerda
Ansprechpartner: Clemens Kraus
Telefon (Ansprechpartner): +49 1590 44034783564
Webseite: www.wsvls.de / www.wir-sind-wir.org
E-Mail: clemens.kraus@jumbotec.de

Inhalt

I. EINFÜHRUNG 2

I.I. ERSTE SCHRITTE ZUM ADAPTIVEN SEGELN: 3

1. Sammeln von Informationen
2. Vorbereitung der Ausrüstung und Infrastruktur
3. Beginn des Ausbildungsprogramms
4. Ausbildung der Trainer und Helfer/Betreuer
5. Interessierte Segler finden

I.II. Umgang mit dem Thema „Behinderung“: 4

1. Grundsätzliches
2. Hilfe
3. Motivation
4. Kommunikation
5. Persönlicher Freiraum 5
6. Physische Interaktion
7. Der Rollstuhl
8. Prothesen 6

II. KATEGORIEN VERSCHIEDENER BEHINDERUNGEN 7

Kategorien von Behinderungen und Herausforderungen, die sich daraus ergeben: 7

1) Körperliche Behinderung
2) Mentale Behinderung
3) Sensorische Behinderungen
4) Kognitive Behinderungen
5) Stoffwechselerkrankungen wie Diabetes mellitus 9

III. INFRASTRUKTURELLE ANFORDERUNGEN 10

Rampen, Treppen, Steganlagen und Slipp-Anlagen

Rampen
Stufen und Treppen 11
Stege & Pontons
Slipp-Anlagen 12
Transfer-Board
Personenkräne
Sitze und Hebegeschirre 13

Parkplätze
Beschilderungen
Türöffnungen
Fußwege / Laufstege
Barrierefreie Toiletten / Umkleiden
Behindertengerechte Duschen 14
Schulungsräume / Sozialräume

IV. SICHERHEIT, RISIKOMANAGEMENT & VERSICHERUNG 15

Überlegungen zur Sicherheit für Menschen mit Behinderungen
Kommunikation
Hypothermie, Hitzeerschöpfung & Dehydration
Risikominimierung
Versicherungsschutz 16

V. TRAINER & HELFER 17

Auswahl der Trainer & Helfer
Schulung
Job-Beschreibung

VI. METHODEN UND TECHNIKEN 18

Das Übersetzen von Seglern mit Gehbehinderung
Positionierung des Bootes
3-stufiges Übersetzen ohne Hilfe 19
3-stufiges Übersetzen mit Assistenz
Heben und Tragen 20
1-Personen Lift
2-Personen Extremitäten Lift 21
2-Personen Seitenlift

VII. ADAPTIONEN 22

Die Herstellung der Adaptionen
Beispiele für Adaptionen 23

1. Mobilität
Bügel
Sitze, Sitzgeschirre und Gurte 25

2. Stabilität
Sitze 26

3. Handfunktion 27
Elektronische Adaptionen

Steueradaptionen 29
Modifikationen am laufenden Gut 30

4. Sehbehinderungen 31
Erste Schritte für sehbehinderte Segler (Anfänger)
Fortgeschrittene sehbehinderte Segler 32

VIII. BOOTE 33
Hansa 2.3 / Hansa 303
Scud 18 34
Int. 2.4mR Class
RS-Venture 35
Sonar
Weta-Trimaran 36

IX LINKS UND KONTAKTE 37

Links

Stützpunkte 38