

# Kanuseminare 2004

Szatmárcseke, Kölcse und Túristvándi / Ungarn  
25. Juli – 1. August



Csaba, Noémi, Viola und Máté



Ábel, Beni



Ábel, Csaba, Máté, Barnabás, Beni, Noémi und Viola

Ichenheim und Wittenweier  
4. – 7. September



Gabriel

und

Elias



Gabriel

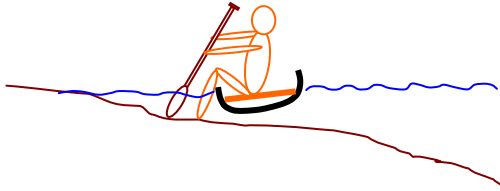
und

Jonathan



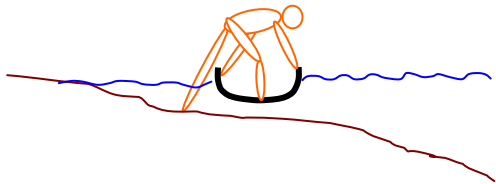
## Ein- und Aussteigen

Es gibt unzählige Möglichkeiten für das Ein- und Aussteigen, ich beschreibe hier nur einige wenige, die ich am häufigsten anwende.



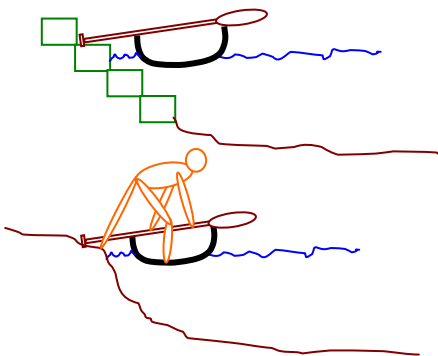
Das oberste Bild zeigt die Methode „Erst hinsetzen, dann einsteigen“. Man stellt sich zuerst neben das Boot und setzt sich, wie das Bild zeigt, von der Seite hinein. Bei dieser Methode bekommt man nasse Füße, da man in das wenigstens 10 cm tiefe Wasser hineingehen muss. Im Winter muss man wasserdichte Schuhe oder Stiefel tragen. Die Methode ist für

ruhige flache Gewässer zu empfehlen. Man kann die Füße waschen, bevor man sie ins Boot hineinzieht, so bleibt das Boot sauber.



Das zweite Bild zeigt die Methode „Erst einsteigen, dann hinsetzen“. Man stellt sich neben das Boot und fasst mit der rechten Hand den rechten, mit der linken Hand den linken Bootsrand an. Man hebt vorsichtig den dem Boot zugewandten Fuß in die Bootsmitte und verlagert langsam sein Gewicht

auf die Hände und den im Boot stehenden Fuß. Mit dem anderen Fuß kann man sich in Fahrtrichtung abstoßen – so, als würde man aufs Fahrrad steigen. Man holt den abstoßenden Fuß ins Boot hinein und kniet oder setzt sich schnell hin.



Während die ersten zwei Methoden für flaches Wasser gedacht sind, ist die dritte Methode bei steilem Ufer am besten geeignet. Der Vorteil dieses Einstiegs ist, dass man mit trockenen Füßen ins Boot kommt. Man stellt zuerst das Boot parallel zum Ufer und fixiert es mit einem quer gelegten Paddel an Land. Man stellt sich neben das Boot und stützt sich mit den Händen auf das quer gelegte Paddel. Vorsichtig hebt man den einen Fuß in die Bootsmitte. Man zieht dabei das Boot mit dem Fuß zum Ufer und verlagert sein Gewicht langsam auf diesen Fuß. Es ist wichtig, dass wir das Boot mit dem Fuß in

Richtung Ufer ziehen, sonst entsteht ein ungewollter Spagat. Wir ziehen den anderen Fuß nach und knien oder setzen uns schnell. Gute Fahrt!

## Wo nimmt man im Boot Platz, wenn man allein paddelt?

**Von vorn gepaddelt:** Im Gegenwind ist dies die beste Möglichkeit zu paddeln, aber bei Seitenwind wird das Kanu ständig aus der Richtung gedrängt. Bei Rückenwind kann das Kanu kentern. Beim Vorwärtspaddeln ist das Boot etwas widerspenstig, es verzeiht keinen Fehler. Beim Rückwärtspaddeln ist es gutmütig. Man kann das Boot nicht parallel versetzen, beim Seitwärtspaddeln verändert sich die Richtung.

**Von hinten gepaddelt:** Alles ist umgekehrt. Diese Position ist bei Rückenwind günstig, bei Seitenwind ungünstig, bei Gegenwind besteht Kenterungsgefahr. Das Boot ist beim Vorwärtspaddeln gutmütig, beim Rückwärtspaddeln widerspenstig, und man kann es nicht parallel versetzen. Das Boot ist schnell und ist leicht beherrschbar bei windstillem Wetter auf ruhigen Seen, aber wehe, wenn der Wind weht und das Wasser aufwellt!

**Von der Mitte gepaddelt:** Dies ist die sicherste Position bei Seitenwind. Bei starkem Seitenwind reicht es nicht, dass man in der Mitte sitzt, man muss darüber hinaus das Boot richtig **trimmen**, das heißt, die eigene Position und die des Gepäcks so wählen, dass das Boot im Wasser absolut horizontal ist, also vorne und hinten gleich tief im Wasser liegt. Bei Gegenwind ist es allerdings günstiger, wenn man ein wenig nach vorn rutscht. Bei Rückenwind liegt die beste Position etwas hinter dem Mittelpunkt des Bootes. Bei gut getrimmtem Boot sind sowohl das Vorwärts- als auch das Rückwärtspaddeln relativ einfach, und man kann das Boot leicht parallel versetzen. Man braucht keine Überraschungen zu befürchten, das Boot lässt sich optimal manövrieren.

Ein Soloboot hat nur einen Sitz, und der ist in der Mitte. Wer in einem Dreisitzer allein paddelt, nimmt den mittleren Sitz. In einem Zweisitzer nimmt der Solokanute den Vordersitz und paddelt in die Richtung, welche bei der Tandemfahrt die Rückwärtsrichtung wäre – also das Heck ist vorne. Ähnlich ist es in einem Viersitzer: Man sitzt auf dem zweiten Sitz und paddelt in die Heckrichtung.

## Wann muss man seitwärts oder rückwärts paddeln?

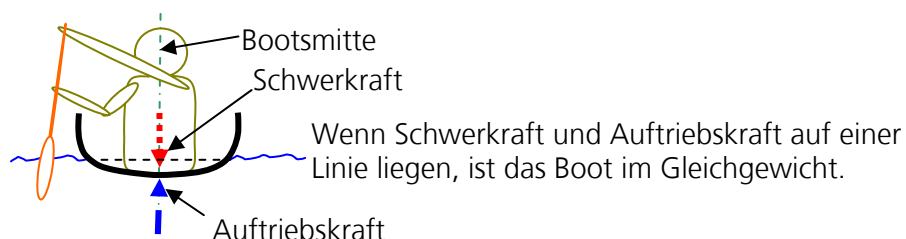
Eigentlich nie, wenn man lediglich bei Windstille auf Baggerseen paddelt. Auf bewegtem Wasser und bei unruhigem Wetter muss man das Boot unabhängig von der Fahrtrichtung in alle Richtungen versetzen können, und zwar sowohl beim Vorwärts- als auch beim Rückwärtsfahren. Dies gilt erst recht auf großen Flüssen mit Schiffsverkehr. Es gibt unendlich viele Beispiele für die Notwendigkeit des Seitwärts- und Rückwärtspaddelns, ich beschreibe nur zwei davon:

*Beispiel 1:* Wenn man mit dem Fahrrad eine scharfe Rechts-Linkskombination fahren muss, bremst man vorher, denn scharfe Kurven kann man nicht mit hoher Geschwindigkeit fahren. Beim Paddeln ist es genauso. Fließt das Wasser mit einer Geschwindigkeit von 8 km/h, und paddelt der Kanute an einer schwierigen Stelle mit 4 km/h rückwärts, so hat er dreimal so viel Zeit für jedes Manöver, wie er beim Vorwärtspaddeln mit der gleichen Geschwindigkeit hätte:  $(8 + 4) / (8 - 4) = 3$ .

*Beispiel 2:* Man begegnet einem Schiff auf einem Fluss. Das Kanu muss man so steuern, dass es zu den größten Wellen senkrecht steht. Die Wellen ändern aber ihre Richtung, insbesondere, wenn Wind- und Schiffswellen beziehungsweise die vom Ufer reflektierten Wellen sich gegenseitig beeinflussen. Der Fluss hat eine Strömung, und das Schiff erzeugt starke Sekundärströmungen, die die ursprüngliche Strömungsrichtung wild verändern. Vor dem Kanu ist das Schiff, hinter dem Kanu befindet sich das Ufer, links und rechts stehen Hindernisse, wie Steine oder Bäume. Man muss die Position halten, egal welche Sekundärströmung und welche Wellenrichtung im Augenblick herrschen. Hierzu sind Vorwärts-, Seitwärts- und Rückwärtspaddeln samt Bootsdrehung unentbehrlich.

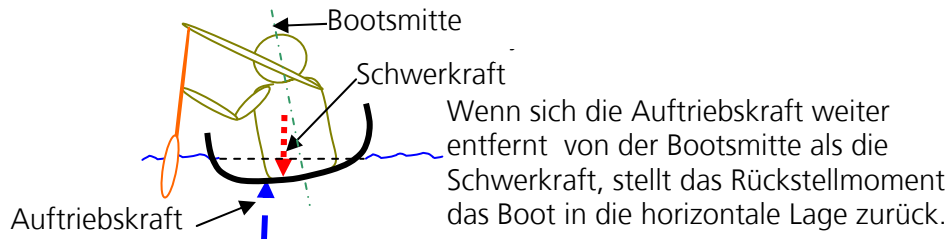
## Wann und warum kentert das Boot?

Das Kanu befindet sich im Gleichgewicht, wenn sein Schwerpunkt und der Schwerpunkt des verdrängten Wassers auf einer Linie liegen. Die Schwerkraft verläuft durch den Schwerpunkt des Bootes, die Auftriebskraft durch den Schwerpunkt des verdrängten Wassers. In der Sprache der Physik ausgedrückt: Die Schwerkraft und die Auftriebskraft bilden kein Drehmoment.

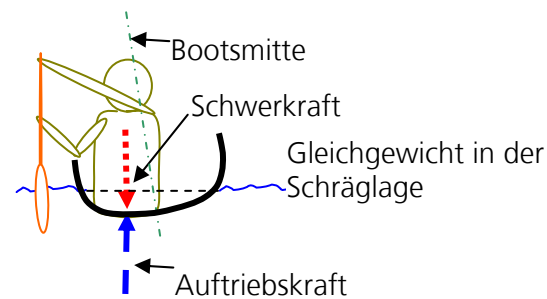




Wenn eine seitliche Kraft das Boot schräg stellt, verschieben sich im Bezug auf die Bootsmitte sowohl die Schwerkraft als auch die Auftriebskraft. Wenn sich dabei die Auftriebskraft stärker als die Schwerkraft verschiebt, entsteht ein **Rückstellmoment**, das das Boot in die horizontale Lage zurückstellt. Das Rückstellmoment verleiht dem Kanu eine Stabilität, die in der Fachsprache **Primärstabilität** heißt.



Wenn der Kanute nicht mittig im Boot sitzt oder kniet, verschieben sich sowohl die Schwerkraft als auch die Auftriebskraft, sie bleiben jedoch mitunter auf einer gemeinsamen Linie. In diesem Fall befindet sich das Boot trotz Schräglage im Gleichgewicht. Die Stabilität in der Schräglage heißt **Sekundärstabilität**. Der tiefste Punkt des Bootes liegt jetzt tiefer im Wasser als in der Normallage. Dafür verringert sich die benetzte Bootsfläche. So wird das Kanu schneller und leichter lenkbar. Auch der Geradeauslauf verbessert sich, allerdings verringert sich die Primärstabilität. Die verringerte Primärstabilität wird aber meistens durch eine erhöhte **Endstabilität** wettgemacht.

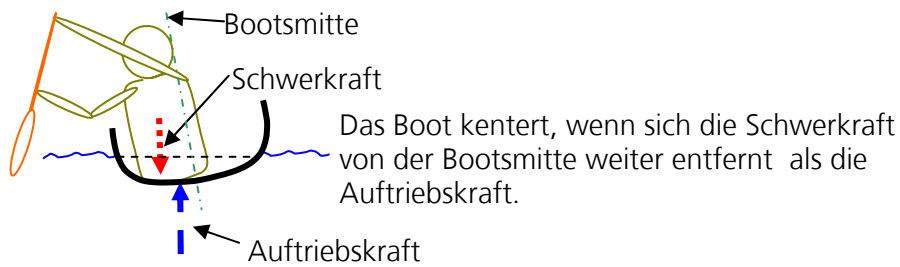


Auch in der Schräglage des Bootes sitzt der Kanute senkrecht: Csaba in Túrístvándi, Juli 2004.

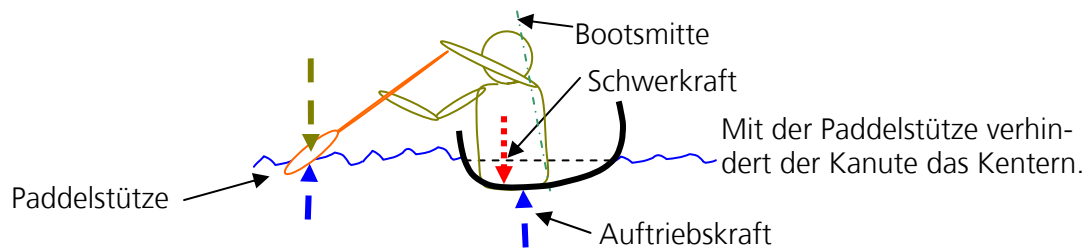
Das Boot kentert, wenn es im Wasser derartig schräg liegt, dass sich die Schwerkraft weiter als die Auftriebskraft von der Bootsmitte entfernt. Die Sekundärstabilität ist groß, wenn dies erst in einer sehr starken Schräglage geschieht. Beim Kentern ändert das **Rückstellmoment** sein Vorzeichen und verstärkt das **Verstellmoment**.

---

*Die Primärstabilität ist gering, wenn das Kanu bereits bei einer winzigen Seitenkraft eine starke Schräglage einnimmt. Geringe Sekundärstabilität bedeutet, dass das Boot schon bei einer kleinen Schräglage kentert. Die Endstabilität ist hoch, wenn es leicht ist, die Schräglage durch Paddelstütze zu verringern. Boote mit halbrundem oder ovalem Boden haben eine niedrige Primär- und eine hohe Endstabilität. Ein flacher Boden erhöht die Primär- und verringert die Endstabilität. Die Primärstabilität eines stehenden Bootes heißt **Anfangsstabilität**. Diese erhöht sich mit zunehmender Geschwindigkeit, genau wie beim Fahrradfahren, wo es ebenfalls schwierig ist, bei niedriger Geschwindigkeit das Gleichgewicht zu halten. Die Erhöhung der Primärstabilität bei der Fahrt nennt man **dynamische Stabilität**. Irreführenderweise wird die dynamische Stabilität oft als Endstabilität bezeichnet: Endstabilität kann also zweierlei bedeuten, - allerdings sind die zwei Bedeutungen des Begriffs „Endstabilität“ eng miteinander verknüpft.*



Der Kanute kann das Kentern allerdings verhindern, wenn er mit dem Paddel ein entsprechendes Gegenmoment erzeugt, das heißt, wenn er das Boot mit dem Paddel in die stabile Gleichgewichtslage zurückschiebt. Die Summe aller Momente (des Verstell- und Rückstellmoments und des vom Paddel erzeugten Gegenmoments) bestimmt die **Endstabilität**. Somit ist die Endstabilität keine reine Bootseigenschaft, sondern sie hängt vom Können des Kanuten ab. Die triviale Folge: ein erfahrener Kanute kentert seltener als ein Anfänger.

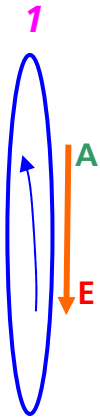


Die Anfangsphase einer Beinahe-Kenterung. Die Kenterung wird durch die so genannte **Paddelstütze** verhindert. Plattensee – Balatonfüzfő, August 2004.



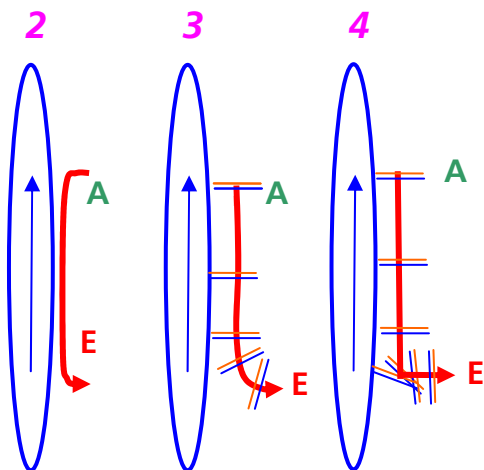
Das Kanu ist schneller in der schrägen als in der horizontalen Lage und fast jedes Manöver ist leichter durchzuführen. Der Kanute muss jedoch auch in der Schräglage senkrecht bleiben! Csaba, Máté und Ábel auf dem Alten Túr in Túrístvándi, Juli 2004.

## Wie steuert man das Boot?



Nun, stellen wir uns vor, dass man allein im Boot sitzt und an der rechten Seite paddelt. Der rote Pfeil in Skizze (1) zeigt die Paddelbewegung an: Man sticht das Paddel vorn ins Wasser. Der Buchstabe **A** zeigt die **A**nfangsstelle des Paddelschlages. Das **E**nde des Paddelschlages wird mit dem Buchstaben **E** bezeichnet. Während man das Paddel von vorn nach hinten zieht, bewegt sich das Boot nach vorn, wird aber dabei etwas von der Paddelseite weggelenkt. Die blaue Ellipse zeigt das Boot, der schwach links gebogene blaue Pfeil die Bootsrichtung. Für das Geradeaus-Paddeln ist also dieser Paddelschlag nicht geeignet. Man kann aber immer wieder die Paddelseite wechseln. In diesem Fall fährt man zwar Zickzack, aber man hält zumindest grob die gewünschte Richtung. Das **Zickzackpaddeln** ist typisch für Anfänger, man kann aber diese Technik verfeinern, indem man bei der Entscheidung, wann die Seite gewechselt wird, nicht nur die Richtung, sondern auch die Trägheit des Bootes

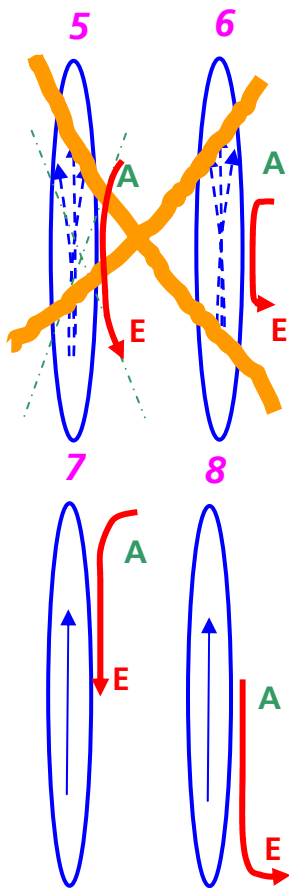
berücksichtigt. Anfänger wechseln in der Regel zu spät und das Boot dreht sich ständig hin und her. Die verfeinerte Form des Zickzackpaddelns heißt „**sit and switch**“. Bei schmalen, langen Booten mit gerundetem Boden kommt man auf diese Weise sehr schnell vorwärts. Bei kurzen, breiten Kanus und bei flachem Kanuboden ist diese Technik ungünstig. In schnellen Flüssen, bei starkem Wind und bei großen Wellen ist *sit and switch* überhaupt nicht zu empfehlen: Das Zickzack wird zu wild, das Boot macht, was es will, und man kentert schnell.



Die Skizzen (2) bis (8) zeigen, wie der Solo-Paddler den Kanadier ohne das Wechseln der Paddelseite geradeaus fährt. Das Boot wird in den Skizzen (2) bis (6) von der Mitte aus gepaddelt, wobei die Bilder (5) und (6) einige Fehlermöglichkeiten darstellen. Bei den Bildern (7) und (8) ist der Paddler vorn beziehungsweise hinten.

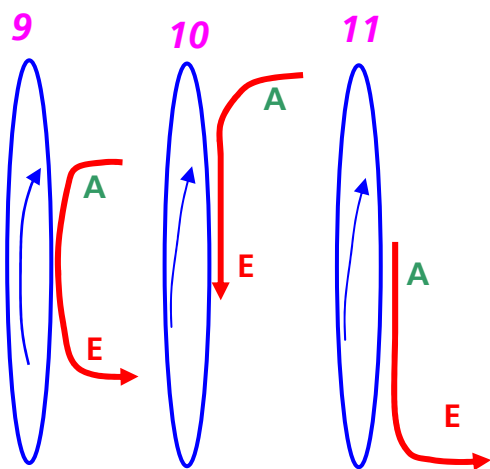
Die Paddelführung nach Skizze (2) ist der so genannte **C-Schlag**. Am Anfang zieht man das Paddel zum Boot, dann führt man es dicht am Boot vorbei, und am Ende stoßt man es kurz vom Boot weg. Während des Schlages wird das Paddel um ca. 180° gedreht. Beim Zurückbringen des Paddels zur Anfangsstelle wird es in der Luft zurückgedreht. Skizze (3) zeigt

den **J-Schlag**: Hier wird das Paddel gleich am Boot vorbeigeführt, dafür muss man am Ende das Paddel etwas stärker als beim C-Schlag vom Boot wegstoßen. Beim J-Schlag bleibt über die ganze Paddelphase die gleiche Paddelseite aktiv. Beim **L-Schlag**, Skizze (4), ändert man die aktive Paddelseite vor dem Wegstoßen des Paddels am Ende des Schlages. Wichtig ist beim L-Schlag, der übrigens sehr zu Unrecht auch **Deppenschlag** genannt wird, dass das Wegstoßen ein kurzer, kräftiger Stoß wird. Wenn man nämlich am Ende der Paddelphase das Paddel ohne einen kräftigen Seitenstoß vom Boot wegschiebt und lange im Wasser liegen lässt, um überhaupt eine Steuerwirkung zu erzielen, wird der Deppenschlag seinem Namen gerecht: In diesem Fall bremst man das Boot zu sehr. Statt Deppenschlag sage ich jedoch lieber **Anfängerstufe des L-Schlages**. Zuerst wird diese Stufe gelernt. Dann erst kommt die fortgeschrittene Stufe mit dem kräftigen Seitenstoß. Dies ist am leichtesten bei langen Paddelschlägen durchführbar. Hierzu müssen wir uns am Anfang des Schlages nach vorn bücken und am Ende des Schlages nach hinten lehnen, wie Gabriel und Jonathan es uns zeigen (Seite 11). Den J- und den C-Schlag lernen wir erst, wenn der L-Schlag bereits gut eingeübt ist!



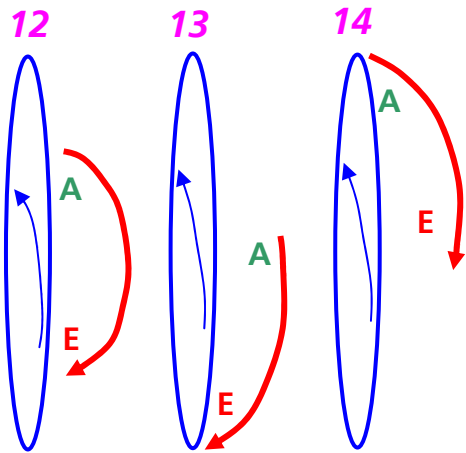
Die Skizzen (5) und (6) zeigen typische Fehler der Richtungskorrektur. Die richtige Richtungskorrektur sehen wir in Skizze (2). Wenn man den Korrekturteil am Anfang und Ende des Schlages nicht deutlich ausführt, bleibt unbestimmt, in welche Richtung sich das Boot bewegen wird. Beim Paddelschlag nach der Skizze (5) ist der Fehler, dass die Paddelrichtung am Anfang und am Ende zur Drehpunkt des Bootes zeigt. So findet keine Richtungskorrektur statt. Bei der Skizze (6) ist der Paddelschlag zu kurz: Der Anfang ist nicht weit genug vorn und das Ende nicht weit genug hinten. Auch hier ist die Richtungskorrektur unwirksam.

Es ist wichtig, dass ein Solopaddler das Boot sowohl von vorn wie auch von hinten richtig lenken kann. So lernt man gleich das Fahren im Zweierkanadier. Das Paddeln von vorn zeigt Bild (7), während Skizze (8) das Paddeln vom Heck darstellt. Von vorn gepaddelt verwendet man zum Geradeausfahren den auf den Kopf gestellten J-Schlag. Man könnte auch einen auf den Kopf gestellten L-Schlag ausüben, das wird jedoch wegen der komplizierten Handhabung selten getan. Von hinten gepaddelt sind J-Schlag und L-Schlag etwa gleichwertig, aber auch hier gilt: Der L-Schlag ist leichter zu erlernen, während der J-Schlag dem Boot eine Vorwärtsbewegung während der Richtungskorrektur verleiht. Beim L-Schlag können wir während der Richtungskorrektur keine Vorwärtsbewegung erzeugen; im Gegenteil, wir bremsen das Boot, wenn der L-Schlag ohne einen kräftigen Seitenstoß durchgeführt wird.



Wenn man das Boot in die Paddelrichtung wendet, spricht man von der **Innenkurve**. Die Bilder (9) bis (11) zeigen, wie man die Innenkurve fährt. Von der Bootsmitte gepaddelt können alle drei Schläge (J-, L- oder C-Schlag) verwendet werden, der Korrekturanteil muss aber deutlich stärker durchgeführt werden als beim Geradeauspaddeln. Man sieht es, wenn man beispielshalber die Bilder (9) und (2) miteinander vergleicht. Paddelt man von vorn, Bild (10), wird das Boot zuerst in die Paddelrichtung gelenkt, das heißt, am Anfang steht die verstärkte Richtungskorrektur, dann kommt der Vorwärts-Teil des auf den Kopf gestellten J-Schlages. Von hinten gepaddelt eignen sich sowohl der J- als auch der L-Schlag mit dem stark betonten Richtungskorrektur-Teil, wie Bild (11) zeigt.

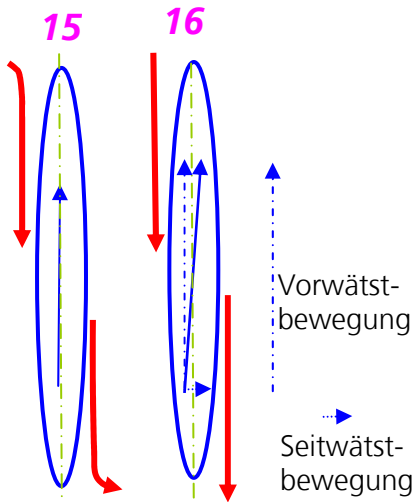
Die Anfangsphase der Schläge in den Skizzen (2), (5), (9) und (11) wird auch **Ziehschlag** oder **Ziehen** genannt, da am Anfang des Paddelschlages die Bootsspitze zum Paddel gezogen wird. Die Endphase der Schläge in den Bildern (2), (3), (4), (8), (9) und (10) heißt **Schieben**. Dieser Schlag heißt **Hebel**, wenn man das Paddel beim Schieben an den **Süllrand** (Bootskante) stützt, da in diesem Fall das Paddel als Hebel benützt wird. Das Ziehen, Schieben und den Hebel können wir auch ohne Vorwärtsanteil des Schlages ausüben. Von der Mitte gepaddelt fährt dann das Boot seitwärts. Von vorn gepaddelt wird der Bug, von hinten gepaddelt das Heck des Bootes seitlich versetzt.



Bei der **Außenkurve**, wenn man also das Boot von der Paddelseite weg lenkt, verwendet man den so genannten **Bogenschlag** oder **Steuerschlag**, wie die Skizzen (12) bis (14) zeigen. Bei scharfen Kurven reduziert man den Vorwärts-Anteil des jeweiligen Schlages. Bei diesen Schlägen wird das Boot in der Außenkurve beschleunigt. Will man das Kanu in der Außenkurve nicht beschleunigen, muss man das Lenken nach Bild (21) oder (23) durchführen. Zwar muss man alle Paddelschläge mit beiden Händen sowohl beim Vorwärts- als auch bei Rückwärtsfahren beherrschen, für den Anfang reicht es jedoch, wenn man die Schläge in den Bildern (4), (9) und (12) mit beiden Händen durchführen kann. Nur wenn wir diese Schläge sauber

durchführen können, kommen die anderen Schläge an die Reihe. Das Erlernen der restlichen Schläge ist dann fast nur noch ein Kinderspiel. Die Innenkurve können wir am Anfang mit dem L-Schlag üben, wenn sich der in Bild (9) gezeigte C-Schlag noch als zu schwierig erweist.

Das Fahren im Zweierkanadier ist sehr leicht, wenn beide Kanuten Erfahrung im Solopaddeln haben. Es geht natürlich auch, wenn einer der beiden paddeln kann und der andere ein Anfänger ist. Aber zwei Anfänger in einem Zweierkanadier? Das ist ungefähr so, als wenn zwei, die nicht Fahrrad



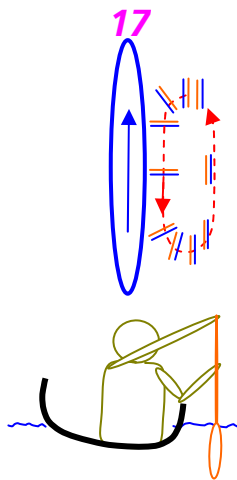
fahren können, das Radfahren auf einem Tandem üben. Genau das wird aber beim Kanufahren oft versucht. Das Kanu fährt natürlich Zickzack, der Vordermann denkt, der Hintermann (Steuermann) ist schuld dran, der Steuermann beschuldigt den Vordermann. Nur in einem haben beide Recht: Der andere kann es nicht. Wenn ein Solopaddler übt, und es geht nicht so richtig, so übt er weiter, und gibt die Schuld nicht einem anderen. Dabei entsteht ein Gefühl, was richtig und was falsch ist. Beim Zweierkanadier kann sich dieses Gefühl erst gar nicht entwickeln. Wie paddelt man also richtig im Zweierkanadier? So, dass jeder so paddelt, dass das Kanu auch dann in etwa geradeaus führe, wenn er allein paddelte. Also fängt der Vordermann den Schlag mit dem **Ziehen** an, der Steuermann beendet den Schlag mit dem **Hebel**, wie gezeigt im Bild (15). Tun das beide nicht, erzeugen beide ein Drehmoment. Es ist möglich, dass sich die zwei Drehmomente gerade kompensieren. In diesem Fall fährt das Kanu zwar gerade, aber die

Fahrtrichtung ist nicht die Längsachse des Bootes, sondern das Boot giert (rutscht seitlich), wie Bild (16) zeigt. Das bremst natürlich! Wenn sich die zwei Drehmomente nicht kompensieren, ändert das Kanu außerdem noch seine Fahrtrichtung. Dann wird oft die Paddelseite gewechselt, um die Fahrtrichtung zu korrigieren, und das Zickzack wird immer toller! Zum Schluss bremst der Steuermann mit dem Deppenschlag (jetzt ist der Name richtig!), um die Richtung einigermaßen wieder hinzukriegen. Und so wird nur ein Bruchteil der Paddelarbeit in Vorwärtsbewegung umgesetzt. Also, übt mal erst das Solopaddeln! So viel Zeit muss sein!

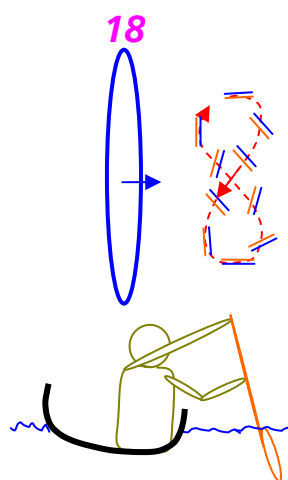
Die bisher beschriebenen Paddelschläge bestehen aus einer Paddel- und einer Rückholphase. In der Rückholphase bringt man das Paddel in der Luft in die Anfangsposition zurück. In dieser Zeit ist das Boot sehr instabil, weil das Paddel dem Kanu keine Stabilität geben kann, solange es in der Luft ist. So kann in der Rückholphase jede seitliche Welle, jeder Seitenwind oder Stoß das Boot umkippen. Daher müssen wir als nächstes die kontinuierlichen Paddelschläge erlernen, wie sie in den Skizzen (17) bis (23) dargestellt sind.



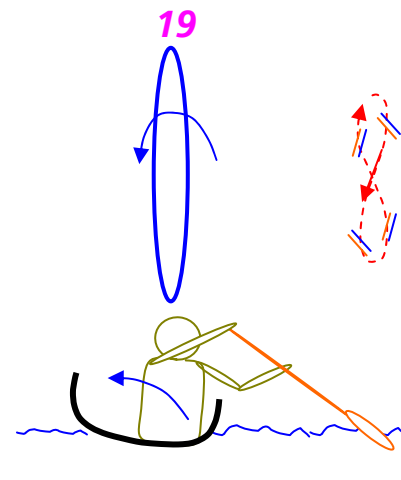
Der wichtigste kontinuierliche Paddelschlag ist der so genannte **Messerschlag** (17): Hier bleibt das Paddel die ganze Zeit, d.h. auch beim Zurückziehen zur Anfangsposition, im Wasser. Das Paddelblatt dreht sich bei jedem Schlag um 180°, daher muss man beim Zurückziehen des Paddels zur Anfangsposition den Paddelschaft mit der linken Hand um 180° umgreifen. Beim Zurückziehen gleitet das Paddel wie ein Messer im Wasser. Der Messerschlag verleiht dem Boot eine enorme Sicherheit und erhöht die Manövrierfähigkeit. Während des Zurückziehens kann man die Bootslage korrigieren, und in der ganzen Zeit kann man sich am Paddel festhalten. Letzten Endes sind das **Wriggen** (18) zur parallelen Bootsversetzung und die **Paddelstütze** (19) lediglich Untervarianten des Messerschlages. Bei diesen Schlägen wird das Paddel nicht immer senkrecht zum Paddelblatt bewegt. Mit einer leichten Verdrehung des Paddelblattes entsteht eine zweite Kraftkomponente. So kann man das Boot gleichzeitig nach vorne bewegen und aufrichten, vorwärts bewegen und parallel verschieben. Man kann die drei Kraftkomponenten gleichzeitig erzeugen, wenn man die Winkel zwischen Paddelblatt und Waagrecht beziehungsweise zwischen Paddelstiel und Waagrecht gleichzeitig ändert. Es ist schwierig, diese Bewegungen zu beschreiben, die Skizzen (17) bis (23) können die kontinuierlichen Paddelschläge nur andeuten. Das richtige Gefühl entsteht bei der Übung, und dann braucht man die Bilder auch nicht mehr.



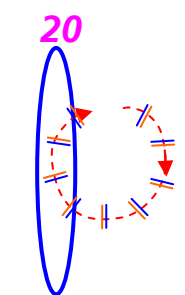
Messerschlag



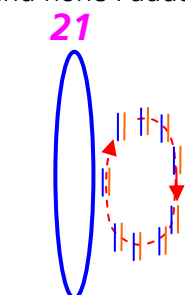
Parallele Bootsversetzung  
und hohe Paddelstütze



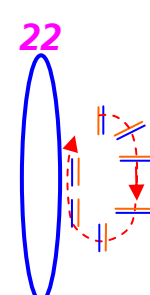
flache Paddelstütze



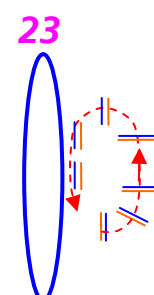
rechtshändige  
Linkspirouette



Außenkurve ohne  
Fahrt



Außenkurve  
Vorwärts



Außenkurve  
Rückwärts

Diese Übungen machen Riesenspaß, das Boot macht alles, was man nur will! Die Bilder (17) bis (23) sind nur Beispiele, um die Phantasie anzuregen. Alle Skizzen von (1) bis (23) zeigen rechtshändig durchgeführten Paddelschläge. Für die linkshändige Version müssen wir in Gedanken die Bilder um die Längsachse des Bootes spiegeln. Die Skizzen (1) bis (22) zeigen Paddelschläge beim Vorwärtspaddeln. Für Rückwärtspaddeln müssen wir die Bilder der Paddelbewegung auf dem Kopf stellen. Ein Beispiel hierzu zeigen die Bilder (22 – Vorwärtspaddeln) und (23 – Rückwärtspaddeln).

Das Einüben der behandelten Paddelschläge heißt in der Fachsprache **Freestyle Paddling**, **Freestyle Canoeing** oder **Playboating**, als deutscher Ausdruck hierfür wird oft das Wort Bootsbalett oder **Bootstanz** benutzt.



Karen Knight

Weltmeisterin in Freestyle Canoeing

## Bootstanz

“Playboating” ist der Ausdruck für eine Reihe von Bootsmanövern. Der Name ist treffend, denn es handelt sich um ausgesprochen spielerische Übungen.

- 1) Das Boot im Uhrzeiger- und Anti-Uhrzeigersinne drehen (Pirouette)
- 2) Das Boot in die Paddelrichtung ziehen beziehungsweise von dem Paddel wegdrücken
- 3) Die Innen- und die Außenkurve bei schneller und langsamer Vorwärts- und Rückwärtsbewegung, alles mit beiden Händen.

Das Playboating, der Bootstanz, hilft außerordentlich beim Erlernen der souveränen Bootsbeherrschung – vor allen Dingen aber, der Bootstanz macht Riesenspaß!



Bootstanz auf dem Plattensee, Balatonfüzfő, August 2004.





Elias paddelt allein – mit fünf Jahren! Gabriel lernt den L-Schlag, Jonathan übt die fortgeschrittene Stufe des L-Schlages. Beide paddeln mit dem ganzen Körper und machen lehrbuchmäßig schöne, lange Paddelschläge. Elias und Gabriel auf einem Baggersee, Jonathan auf dem Taubergießen, September 2004.





*Oberste Reihe:* Csaba und Máté üben die Schräglage. *Zweite Reihe:* Beni beim Zickzackpaddeln, Csaba und Ábel erteilen Ratschläge. *Dritte Reihe:* Beni und Noemi begutachten Barnabas' C-Schlag, Csaba und Máté spielen Haschen beim Seitwärtspaddeln. *Vorletzte Reihe:* Viola übt das Seitwärtsziehen, Csaba paddelt im Stehen, Barnabás führt den J-Schlag vor und Ábel badet. *Unterste Reihe:* Beni, Noemi und Viola genießen die Sonne, Abel übt das Seitwärtspaddeln.  
Der Alte Túr in Kölcse und Turistvándi, Juli 2004.



## Umsteigen auf dem Wasser

Beim Umsteigen steht nur derjenige im Boot auf, der gerade umsteigen will. Alle anderen fixieren die Boote, indem sie die Paddel quer über die Boote legen und sich darauf stützen.



*links:* Ábel fixiert die zwei Boote mit dem quer gelegten Paddel. Beni müsste sein Paddel ebenfalls quer legen.

*rechts:* Beni fixiert die Boote mit dem Paddel. Máté hätte das Fixieren mit einem quer gelegten Paddel unterstützen müssen.



*links:* Máté fixiert die Boote beim Umsteigen. Beni müsste auch dasselbe tun.

*rechts:* Noémi steht zu hoch auf beim Umsteigen und balanciert mit den Armen, anstatt die Boote mit einem quer gelegten Paddel zu fixieren. Viola müsste sitzen.

*Unten:* Viola steht zu hoch auf und stützt sich dadurch nicht mehr richtig auf das quer gelegte Paddel. Noemis Paddel ist zwar quer gelegt, sie stützt sich aber nicht darauf.

Trotz aller Fehler beim Umsteigen, das wichtigste machen alle richtig: Mit den quer gelegten Paddeln entsteht ein stabiler Katamaran, was den Booten die zum Umsteigen notwendige Stabilität verleiht.

## Wie sitzt man im Boot?



Auf dem linken Bild sitzt Ábel im Boot wie auf dem Töpfchen. Das Kanu würde gleich kentern, wenn es jemand seitlich berührte, wenn Seitenwind oder seitliche Wellen kämen. Man soll sich im Boot richtig festkeilen, zum Beispiel indem man die Knien, die Beine oder die Füße zum Bootsrand drückt. Wenn ein Kran den Kanuten hochhölbe, sollte das Boot auch mit in die Luft kommen, als wären Kanu und Kanute aus einem Stück. Das rechte Bild zeigt Elias, der das erste Mal allein im Boot sitzt und automatisch die sicherste Sitzposition einnimmt: Seine Füße sind so weit voneinander entfernt, wie er seine Beine spreizen kann.

### Mögliche Sitzpositionen:

1) Beim Sitzen spreizen wir die Beine, so weit es geht, und drücken sie fest zum Bootsrand. 2) Der eine Fuß wird unter den Sitz gezogen, der andere nach vorne gestreckt und dabei zum Bootsrand gedrückt. 3) Man kniet auf dem einen Knie, der andere Fuß wird nach vorne gestreckt und dabei zum Bootsrand gedrückt. 4) Man kniet auf beiden Knien. 5) Um ermüdungsfrei zu paddeln, können die Positionen gewechselt werden.



Meine Knie sind so fest zum Bootsrand gedrückt, dass ich nach dem Aussteigen aus dem Boot die Druckspuren an meinen Füßen sehe. So habe ich die größte Kontrolle über das Boot – in dieser Jahreszeit will ich nicht schwimmen!

Auf dem Main bei Wertheim, November 2003

Bis bald, Euer Zoltán.

Nächstes Seminar: 31. Juli – 7. August 2005 in Tiszafüred