

Kanten

Eine oft vernachlässigte Paddeltechnikkomponente

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (06/01/09)

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

Wie kanten?

Warum ist das Kanten so wichtig?

1. Zur Erleichterung des Paddelns einer Kurve
2. Zur Verbesserung des Geradeauslaufs bei Windabdrift
3. Zur Beherrschung des „Seitwärtssurfen“ bei Brandungsbedingungen
4. Zur Beherrschung des Ein- und Ausfädelns bei Kehrwasserbedingungen
5. Zum Kontrollierten Surfen bei stehenden Wellen (Tide Race)
6. Bei Kollision mit einem in der Strömung liegenden Hindernis
7. Zum erfolgreichen Beenden der Rolle

Literatur

Wer auf dem Meer paddeln möchte, muss sein Seekajak bei den dort anzutreffenden Gewässerbedingungen beherrschen. Voraussetzung dafür ist zum einen der richtige Halt in der Sitzluke (hier: Hüft-, Schenkel- und Fußhalt):

www.kanu.de/nuke/downloads/Volumen&Sitzhalt.pdf

und zum anderen der richtige Einsatz des Paddels. Nur dann ist es möglich, effizient Vorwärts-, Bogen-, Stütz-, Bug- & Heckruder-, Wrigg-Schläge auszuführen bzw. sicher zu eskimotieren.

Eine Teilkomponente des Paddelns ist das „**Kanten**“, welches insbesondere beim effizienten und sicheren Kurvenfahren unabdingbar ist.

Wie kanten?

Beim „**Kanten**“ (hier: An-, Wegkanten) wird das Seekajak auf die Seite gelegt, bis im Idealfall der Süllrand das Wasser berührt. Das Ankanten des Seekajaks nach links, also das Legen des Seekajaks beispielsweise auf seine linke Seite (= Drehung des Seekajaks um seine Horizontalachse nach links) wird im Wesentlichen dadurch erreicht, dass das rechte Knie etwas angezogen und das linke Knie gestreckt wird. Der Oberkörper bleibt dabei aufrecht und wird per „Hüftknick“ so ausbalanciert, dass es nicht nötig ist, mit dem Paddel auf dem Wasser zu stützen. Muss gestützt werden (= mit einem Paddelstützschlag, wenn das Seekajak sich in Fahrt befindet, bzw. mit Wriggschlägen, wenn es keine Fahrt mehr macht), wird nicht mehr vom Kanten sondern von „**Auslage**“ gesprochen. Der Oberkörper liegt dann nicht mehr aufrecht über dem Seekajak, sondern ist seitwärts hinaus verlagert ist.

Um mit seinem Seekajak vertrauter zu werden und zu erfahren, welche Anfangs- und Endstabilität es hat, bieten sich Übungen an, bei denen das Kanten im Vordergrund steht.

- Zur Übung kanten wir das Seekajaks zunächst zur einen, später zur anderen Seite an. Anschließend bewegen wird das angekantete Seekajak mit Vorwärtsgrundschlägen 20-30 m vorwärts.

Bei dieser Übung wird schnell klar, dass es ein Unterschied ist, ob bei „Ententeichbedingungen“ oder bei rauem Seegang gekantet wird. Die weniger geübten Küstenkanuwanderer verzichten daher oft bei Seegang auf das Kanten, da ihnen das Risiko zu kentern einfach zu groß ist.

Siehe auch: www.kayakpaddling.net >Einführung >Gleichgewicht halten

Warum ist das Kanten so wichtig?

1. Zur Erleichterung des Paddelns einer Kurve:

Es wird beim Paddeln zur **Außenkurve** hin gekantet, um die Drehfreudigkeit eines kursstabilen Kajaks auf stehendem oder seicht fließendem Gewässer zu erhöhen.

Gerade mit Seekajaks, die über eine lange Wasserlinie und wenig Kielsprung verfügen (sog. „Geradeausläufer“) und ohne Steuer ausgerüstet sind, lassen sich nicht so einfach Kurven paddeln. Insbesondere hier gilt:

- Linkskurve: Um nach links zu kurven, kanten wir das Seekajak zur rechten Seite hin an und machen gleichzeitigen rechts mehrere Bogenschläge. Bei guter Bootsbeherrschung können wir stattdessen – sofern Fahrt gemacht wird - während des Kantens auf der rechten Seite einen Bugruderschlag links vornehmen und auf diese Weise den Bug nach links hinüber ziehen.
- Rechtskurve: Links kanten mit Bogenschlägen links bzw. Bugruderschlag rechts.

Siehe auch: www.kayakpaddling.net >Grundfertigkeiten >Wenden mit Ankanten

Zwei Erklärungsansätze dafür, dass das Kanten das Kurven von Seekajaks erleichtert:

- Beim Kanten wird die Wasserlinienlänge vermindert und der Kielsprung erhöht. Dadurch lässt sich ein Seekajak leichter drehen. - Insofern ist einzusehen, dass bei einem Seekajak mit größerem Kielsprung beim Kurvenfahren ein Kanten nicht erforderlich ist, da ein solches Kajaks ohnehin viel leichter dreht.
- Beim Kanten verändert sich das Unterwasserprofil (= „Footprint“) des Seekajaks. Es wird asymmetrisch, und zwar etwas ausgebeult zu jener Seite hin, zu der gekantet wird. Durch diese Profilveränderung soll aus hydrodynamischen Gründen ein Drall entstehen, der bei Vorwärtsfahrt ein rechts gekantetes Seekajak nach links bzw. ein links gekantetes Seekajak nach rechts drehen lässt.

Der „Dralleffekt“ ist bei jedem Seekajakmodell anders und bei Seekajaks mit viel Kielsprung fast Null. Wie stark dieser Drall ist, lässt sich ausprobieren, indem wir zunächst schnell geradeaus paddeln und dann das Paddeln einstellen. Beim Kanten z.B. nach links kann ein mehr oder weniger starker oder gar kein Rechtdrall beobachtet werden. Wenn das Seekajak tatsächlich beim Kanten links eine Rechtskurve fährt, kann auch die Gegenprobe gemacht werden: Wir wechseln plötzlich vom Kanten links auf Kanten rechts und beobachten, ob unsere Kajak statt weiter nach rechts zu kurven nun nach links kurvt!

Skeg-Seekajaks: Bei Seekajaks mit einem Skeg stellt sich die Frage, ob es vor der Einleitung der Kurve eingezogen werden muss? Nein, das ist nicht erforderlich; denn beim Kanten legt sich ja nicht nur das Seekajak auf die Seite, sondern auch das Skeg, sodass dieses einen wesentlich geringeren Wasserwiderstand gegen das Drehen des Seekajaks ausübt.

Steuer-Seekajaks: Bei einem Seekajak mit Steuer müsste ein Tritt auf die Steuerpedale reichen, um mit Hilfe des Steuerblatts die gewünschte Kurve zu paddeln. Wer zusätzlich kantet, vermindert nur die Wirksamkeit des Steuerblattes.

2. Zur Verbesserung des Geradeauslaufs bei Windabdrift:

Es wird gekantet, um ein abdriftendes Seekajak auf stehendem bzw. seicht fließendem Gewässer auf Kurs zu halten.

Insbesondere Seitenwind kann den Geradeauslauf eines Seekajaks beeinträchtigen, dadurch dass der Wind das Seekajak zum Wind hin (= luvgerig) bzw. vom Wind weg kurven lässt (= leegerig).

- Luvgerigkeit: Dreht das Seekajak beim Geradeauspaddeln in den Wind, müssen wir auf der Luvseite vermehrt Bogenschläge einsetzen. Da diese Art Paddelerei auf Dauer recht anstrengend wird, bietet es sich an, die luvseitigen Bogenschläge mit luvseitigem Kanten zu kombinieren.
- Leegerigkeit: Dreht das Seekajak vom Wind weg, kombinieren wir die auf der Leeseite ausgeführten Bogenschläge mit leeseitigem Kanten.

Zusätzlich kann es hilfreich sein, dass Paddel nicht mehr mittig zu halten. Z.B. sollten wir bei Luvgerigkeit (Leegerigkeit) das Paddel etwas zur Luvseite (Leeseite) hin verschieben, so dass die Hebelwirkung des Bogenschlages sich erhöht.

3. Zur Beherrschung des „Seitwärtssurfen“ bei Brandungsbedingungen:

Es wird zum **brechenden Seegang** hin gekantet, um zu verhindern, von einem Brecher gekentert zu werden.

Insbesondere bei Brandungsbedingungen, wenn parallel zu den Brechern gepaddelt wird, besteht die Gefahr des „Seitwärtssurfens“.

- „Seitwärtssurf“: Das Seekajak müssen wir zum Brecher hin kantet, damit es nicht gleich bzw. beim anschließenden „Seitwärtssurf“ zum Wellen-Lee (die dem Brecher abgewandte Seite) hin gedreht und gekentert wird.

Zusätzlich kann es – in Abhängigkeit von der Wucht des Brechers - nützlich sein, den Oberkörper zur Welle hin zulegen, um mit der flachen bzw. hohen Paddelstütze für weitere Stabilität zu sorgen. D.h. dem Kanten folgt die Auslage (= „Edging and Leaning“).

4. Zur Beherrschung des Ein- und Ausfädelns bei Kehrwasserbedingungen:

Es wird zur **Innenkurve** hin gekantet, um zu verhindern, von der Strömung gekentert zu werden.

Kehrwasserbedingungen sind an Felshindernissen, Buhnen oder Tonnen zu beobachten. Der Wechsel von Strömung und Kehrwasser sorgt dafür, dass das Seekajak fast von alleine kurvt. Mit dem Kanten auf der Innenseite der Kurve soll verhindert werden, dass Wasser auf das Oberdeck gedrückt wird und dadurch das Seekajak zur Kurvenaußenseite hin kentern lässt. Folgende beiden Situationen sind dabei zu unterscheiden:

- Einfahrt ins Kehrwasser: Beim Einkurven ins Kehrwasser müssen wir auf der Kurveninnenseite kanten, und zwar so stark, dass das Oberdeck nicht auf der Kurvenaußenseite unter Wasser gedrückt wird.
- Ausfahrt aus dem Kehrwasser: Beim Einkurven in die Strömung müssen wir ebenfalls zur Kurveninnenseite hin kanten.

Je nach der Stärke der Strömung ist es auch empfehlenswert, sich zusätzlich – einem Fahrradfahrer gleich – in die Kurveninnenseite zu legen und mit einem Bugruderschlag auf der Seite, wo gekantet wird, die Einfahrt ins Kehrwasser bzw. die Ausfahrt in die Strömung einzuleiten. Wie weit sich zur Seite gelegt werden muss und wann der Bugruderschlag in einen Paddelstützschlag übergehen sollte, hängt von der Stärke der Strömung ab.

5. Zum kontrollierten Surfen bei stehenden Wellen (Tide Race):

Das Paddeln in starken Gezeitenströmungen („Tide Races“) ist eine große Herausforderung. Das trifft insbesondere dann zu, wenn wir auf den Gezeitenstromwellen, die bei einlaufender Dünung bzw. Wind-gegen-Strom-Bedingungen zusätzlich an Höhe und Wucht gewinnen, gegen die Strömung gesurft. Dies stellt hohe Anforderungen an die Paddelfertigkeiten, da ständig Kurskorrekturen vorzunehmen sind, um auf der Welle zu bleiben. Zwei Situationen sind dabei erwähnenswert, bei denen richtig gekantet werden muss, um den Surf nicht abzurechen:

- Auf dem Wellenberg: Befindet sich beim Surfen die Sitzluke über dem Wellenberg, müssen wir nach links (recht) ankanten, wenn wir nach links (rechts) steuern wollen.
- Im Wellental: Befindet sich der Bug beim Surfen im Wellental, wird das Kajak von der Strömung nach rechts (links) abgelenkt, wenn wir links (rechts) ankanten.

Reagiert das Kajak nicht aufs Kanten, sollte mit einem Bug- bzw. Heckruderschlag nachgeholfen werden.

6. Bei Kollision mit einem in der Strömung liegenden Hindernis:

Solche Kollisionen sind auf Großgewässern nicht so häufig wie auf Kleingewässern bzw. im Wildwasser. Dennoch ist es nicht auszuschließen, dass wir von der Strömung durch Unachtsamkeit quer vor z.B. eine Tonne, Pricke, Buhne, Felsen bzw. gar ein Boot getrieben werden. Wie beim Kehrwasserpaddeln ist bei einer solchen Kollision darauf zu achten, dass das anströmende Wasser nicht aufs Oberdeck drückt und das Seekajak zur Strömung hin kentern lässt. Um das zu verhindern ist Folgendes ist zu beachten:

- Kenterprophylaxe: Kurz vor der Kollision des Seekajaks mit einem Hindernis müssen wir es zum Hindernis hin kanten. Erst danach sollten wir uns – wenn überhaupt – am Hindernis festhalten.

Ob eine Kenterung dadurch zu vermeiden ist, hängt anschließend allein vom Wasserdruck der Strömung und der Art des Hindernisses ab. Übrigens, diese Art Kenterprophylaxe ist nicht beim Seitwärtssurf anzuwenden, sofern wir seitlich auf ein parallel zu uns paddelnden Kanuten getrieben werden. D.h wir kanten und legen uns weiterhin zum Brechen; denn sobald der Brecher mit uns das parallel neben uns liegende Seekajak erreicht hat, wird dieses sofort zusammen mit unserem Seekajak mitgerissen, ohne dass ein größerer Zusammenprall beider Seekajaks zu befürchten ist. Der von uns „gerammte“ Kanute hat lediglich darauf zu achten, dass er ebenfalls zum Brecher hin kantet und stützt, wobei das Stützen gegebenenfalls auch auf dem Seekajak des seitwärts heran surfenden erfolgen kann. Nur wenn das

seitwärts auf einem zu surfende Seekajak in Körperhöhe auf einem zu kommt, ist es überlebenswert, lieber zur anderen Seite hin weg zu kentern.

7. Zum erfolgreichen Beenden der Rolle:

Zum Schluss soll kurz angemerkt werden, dass der bei der Endphase der Rolle so wichtige „Hüftknick“ simultan mit einem Kanten einhergeht.

Quellen:

J.Gerlach: Der Kajak – das Lehrbuch des Kanusports. 1996, S.28ff.

A.Matthews: Sea Kayaking - Rough Waters, 2006, S.39ff., S.84ff.

D.Alderson: Sea Kayak Strokes, 2007, S.21ff., S.83ff., S.103ff.

Ph.Clegg: Playing in Tide Races, in: Ocean Paddler, No.11/08,S.52ff.

N.Hakkarainen: www.kayakpaddling.net (2007)

Ich danke K.Coelius für kritische Anmerkungen.