

Anleitungen zum Brandungsfahren

Text: Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (13/5/03)

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

1. Voraussetzungen für das Brandungspaddeln
2. Sicherheits-Hinweise zum Brandungspaddeln
3. Grundsätzliches zum Brandungspaddeln
 - 3.1. Starten in die Brandung
 - 3.2. Paddeln gegen die Brandung
 - 3.3. Paddeln parallel zur Brandung
 - 3.4. Paddeln mit der Brandung (Surfen) (90°-Kurs)
 - 3.5. Anlanden in der Brandung
 - 3.6. Ausstieg mitten in der Brandung

Um Paddeln zu lernen, ist es ratsam, zunächst einmal mit seinem Kajak auf einem kleinen See zu fahren und anschließend einen Kleinfluss aufzusuchen. Um fit für eine Küstenkanuwanderung zu werden, empfiehlt es sich, zunächst einmal spielerisch in der Brandung zu paddeln. Es gibt dafür - vom Wildwasser einmal abgesehen - kein geeigneteres Paddelrevier als einen flach auslaufenden Strandabschnitt mit langsam einlaufender Brandung. Dort kann der Kanute erfahren, wie er sich im Seegang zu verhalten hat. Die folgenden Ausführungen dienen dazu, ihm den Lernvorgang, bei steileren, kabbligeren und brechenden Wellen zu paddeln, zu erleichtern.

1. Voraussetzungen für das Brandungspaddeln

Brandungspaddeln kann - wie z.B. das Wildwasserpaddeln - gefährlich sein. Wer bei einer Fahrt in der Brandung mit seinem Kajak auch wieder unversehrt anlanden möchte, sollte folgende Voraussetzungen/Bedingungen beachten:

- Brandungspaddeln ist nichts für Paddelanfänger! Der Kanute sollte schon paddeln können und - da Kenterungen in der Brandung nicht auszuschließen sind - kentertüchtig sein.
Die Seegangstüchtigkeit selber kann er sich jedoch dann vor Ort in der Brandung durch "Learning by doing" aneignen.
Die Kentertüchtigkeit aber muss er aber zuvor erwerben. Sie setzt Folgendes voraus: Der Kanute muss schwimmen können, den Ausstieg unter Wasser und die TX-Lenz-Methode, V- bzw. Parallel-Wiedereinstiegs-Methode beherrschen.
Außerdem muss er auf kritische Situationen innerhalb der Brandung vorbereitet sein. Dabei ist das Tragen von Rettungs-/Schwimweste, Nico-Signal (mit 4 roten und 2 weißen Signalkugeln) (am Körper) und Schutzhelm unerlässlich ... und sollten die Wassertemperaturen unter ca. +15°C liegen, empfiehlt es sich auch, einen Trockenanzug bzw. Neo anzuziehen.
- Brandungspaddeln soll in seetüchtigen Kajaks erfolgen. Das setzt Folgendes voraus: mindestens doppelte Abschottung, fest installierte oder Hand-Lenzpumpe, Rettungshalteleine (mehrfach befestigt im Bug-/Heckbereich), Toggles (hier: am Bug bzw. Heck befestigte Halteknauf), fester Schenkelhalt in der Sitzluke (sog. Schenkelstützen), fest sitzende Spritzdecke, Paddelhalterungsleine.
Übrigens, lasst - wenn möglich - die Steueranlage an Land! Achtet zumindest darauf, dass sie während der Fahrt durch flaches Wasser hochgezogen und gesichert ist (das gilt auch für das Skag); denn bei seitlicher Grundberührung kann sie sehr schnell beschädigt werden. Und Kajaks mit unter dem Heck befestigter Flossensteueranlage, die nicht ins Heck gezogen werden kann, sind zum Brandungspaddeln nicht geeignet!

- Schließlich ist Brandungspaddeln Teamarbeit. D.h. ein Kanute sollte nicht solo, sondern nur mit einer kleinen Gruppe von Kanuten hinaus paddeln, damit jeder auf jeden aufpassen und erforderlichenfalls jeder jedem helfen kann! Das gilt auch für Kanuten, die ansonsten perfekt eskimotieren können; denn es ist niemals auszuschließen, dass man beim Kentern in der Brandung den Sitz-/Schenkelhalt verliert, Aussteigen muss und dabei den Kontakt zu seinem Kajak verliert!
Am Besten ist eine "Dreiergruppe", so können im Falle einer Kenterung immer zwei Kanuten helfen ... und wenn "Not am Mann" ist, kann u.U. einer Hilfe holen bzw. per Signalmittel um Hilfe bitten!

2. Sicherheits-Hinweise zum Brandungspaddeln

- Wenn mit der Brandungs-Welle gefahren wird (sog. Surfen), dann sollte das nur mit sehr großem Abstand zu den anderen Kanuten erfolgen. Es darf immer nur jeweils pro Welle ein Kanute surfen! Außerdem hat der "Surfer" immer Vorfahrt, d.h. derjenige, der seinen Surf hinter sich hat und nun wieder hinaus paddelt, sollte einen Umweg nehmen und nicht den direkten Weg hinaus wählen. Ansonsten besteht Zusammenstoßgefahr! D.h. es besteht die Gefahr, dass ein Kajak von der Welle zur Seite gedrückt wird (sog. "Ausbrechen") und mit hohem Tempo den benachbarten Kanuten rammt! Folge: Bootsschäden und Körperverletzungen! Besteht trotz großer Vorsicht das Risiko, dass ein Kanute beim Surfen mit einem anderen Kanuten zusammenstößt bzw. dass er von einem surfenden Kanuten überfahren wird, sollte er - je nach Situation - eine Notkenterung vor nehmen, um sich vor einem Zusammenstoß zu schützen bzw. um etwas Tempo aus dem Kajak zu nehmen.
- Im Falle einer Kenterung in der Brandung ist es unbedingt wichtig, dass der Kanute sich sofort flach aufs Vorderdeck seines Kajaks legt, um Kopfverletzung zu vermeiden! (*Auch wenn seit 15 Jahren Brandungsübungen in St.Peter-Ording noch kein Kanute sich etwas gebrochen hat. Auszuschließen ist das jedoch beim Brandungspaddeln genauso wenig, wie beim Fahrradfahren, wenn man stürzt!!!!*)
Bei einem Unterwasserausstieg sollte der Kenterbruder versuchen, nicht den Griffkontakt zu seinem Kajak zu verlieren. Hierzu ist es erforderlich, sofort nach dem Ausstieg zum Bug bzw. Heck (sofern dort keine "Flipp-Off-Steueranlage" montiert ist) vor zu hangeln und das Kajak am Toggle zu halten. Wer sein Kajak nur an der Sitzluke fest hält und dort auf Kameradenhilfe wartet, den reißt irgendwann ein heranrauschender Brecher das meist quer zur Brandung liegende Kajak aus den Händen.
- Wenn parallel zur Brandung gepaddelt wird, sollte auf großen seitlichen Abstand zu den anderen Kanuten geachtet werden! Am Besten ist es, wenn ein Kanute seitlich versetzt vor oder hinter einem anderen Kanuten paddelt. Wenn dennoch ein Kanute von der Brandung seitlich auf einen anderen Kanuten draufgedrückt wird, gilt Folgendes:
Nicht: mit der Hand das Kajak des anderen Kanuten auf Abstand halten (Gefahr: Handgelenk-/Fingerverletzung).
Sondern: Der im Wellenlee liegende Kanute braucht sich nur mit seinem Paddel über das angetriebene Kajak seines Kameraden zu legen ("Hohe Stütze"). I.d.R. werden beide Kajaks beim Zusammentreffen sofort gemeinsam mit der Brandungswelle transportiert. - Achtung, dass funktioniert jedoch nur dann, wenn die den Kameraden seitlich transportierende Brandungswelle nicht zu hoch ist! Kommt der andere Kanute etwa in Schulterhöhe und höher seitwärts auf einen zu, sollte besser der im Wellenlee paddelnde Kanute zum Wellenlee hin durchkentern und warten, bis beide Kajaks nicht mehr von der Brandungswelle transportiert werden.

3. Grundsätzliches zum Brandungspaddeln:

Auf dem "Übungsprogramm" sollte Folgendes stehen:

3.1. Starten in die Brandung:

Achtung: Niemals direkt, sondern stets seitlich versetzt hinter einem anderen Kanuten her paddeln; denn falls der vor einem paddelnde Kanute vom Brecher rückwärts mitgenommen wird, besteht Kollisionsgefahr!

Beobachtung: Am Anfang steht immer die Beobachtung des Seegangs. Wer Schwierigkeiten mit dem Starten hat, sollte stets nur dann starten, wenn die heran rauschenden Brandungswellen (sog. "Brecher") am niedrigsten sind. Dann sollte der Kanute sich aber beeilen; denn nach einer Serie niedriger Brecher, folgt stets eine Serie hoher Brecher (die sog. "7. Welle").
90°-Winkel: Beim Start paddelt der Kanute stets direkt, d.h. im 90°-Winkel und nicht schräg gegen die Brandungswelle an, damit er nicht von den heranrauschenden Wellen querschlagen/-gedreht wird!

Kameradenhilfe: Es ist dabei hilfreich, wenn ein anderer Kanute einen beim Starten unterstützt, d.h. das Kajak am Querschlagen hindert und es anschließend in tieferes Wasser schiebt. Anderenfalls passiert es sehr schnell, dass der startende Kanute schon im flachen Wasser, wo noch das Heck Grundberührung hat, querschlägt und anschließend große Mühe hat, weg vom Strand zu kommen.

Solo-Startvorgang: Wenn einen beim Starten keiner hilft, muss der Kanute sehr exakt darauf achten, dass schon beim Einsteigen das Kajak immer direkt zu den Wellen liegt. Sollte der Seegang versuchen, das Kajak quer zu treiben, sind sofort per Paddel bzw. Hand Korrekturen vorzunehmen, d.h. das Kajak wieder zum Seegang auszurichten.

Nach dem Einsteigen schließt der Kanute sofort die Spritzdecke, damit kein Wasser in die Sitzluke dringen kann.

Anschließend versucht er - wie ein Seehund - mit dem Kajak ins tiefere Wasser zu "robben". Das kann wie folgt geschehen:

- Der Kanute legt sein Paddel auf die Spritzdecke und drückt sich mit seinen beiden Händen im Sand links und rechts seines Kajaks so ab, dass das Kajak Richtung Wasser geschoben wird.

Problem: U.U. rutscht dabei das Paddel von der Spritzdecke Richtung Wasser, so dass der Kanute sich ums Paddel, statt ums Kajak kümmert. Wenn er Pech hat, treibt ihn genau dann ein heranrauschende Welle quer bzw. zurück zum Strand.

- Der Kanute teilt - sofern möglich - sein Paddel, ergreift mit jeder Hand eine Hälfte und drückt sich mit den beiden Paddelhälften vom Grund ab, so dass sein Kajak in Richtung tieferes Wasser transportiert wird.

Problem: Ist die Brandungszone zu nahe am Strand und sind die Brecher zu kräftig, kann es jedoch leicht passieren, dass - gerade wenn er die beiden Paddelhälften zusammen stecken will - ein Brecher ihn wieder samt Kajak zurück an den Strand transportiert!

- Der Kanute robbt z.B. auf der linken Seite mit der Hand und auf der rechten Seite mit der anderen Hand am ungeteilten Paddel. Das hat den Vorteil, dass er zumindest auf der Seite mit dem Paddel in der Hand eine größere Hebelwirkung hat und so leichter das Kajak am Querschlagen hindern kann.

Problem: Auch diese Startvariante kann nicht immer verhindern, dass das Kajak querschlägt. Aber so ist das halt mit dem Brandungspaddeln. Man versucht es dann immer wieder. Irgendwann klappt es mit dem Herauspaddeln.

Rückwärts-Variante: Zuvor kann es jedoch passieren, dass der Kanute nicht nur mit seinem Kajak quer zur Brandung liegt, sondern dass das Kajak plötzlich weiter dreht, so dass es allmählich mit dem Heck zur Brandung zeigt. Nun, das sollte ihn nicht weiter stören. Statt auszusteigen und das Kajak erneut mit dem Bug zur Brandung auszurichten, versucht er halt rückwärts durch die Brandung zu paddeln.

Manche Kanuten sind sogar der Auffassung, dass es rückwärts leichter ist, hinaus zu paddeln als vorwärts. Aber das gilt nur, wenn das Kajak hecklastig ist, d.h. wenn das Kajak hinten schwerer beladen ist als vorne. Außerdem hat man bei etwas höherer Brandung (so ab 1 m) größere Probleme, rückwärts durch die Brandung zu paddeln, da man i.d.R. einen schwächeren Rückwärts- als Vorwärtsschlag hat.

Endspurt: Sowie der Kanute paddelbares Wasser erreicht hat, ergreift er das Paddel und paddelt mit voller Kraft Richtung tieferes Wasser. Das geschieht so lange, bis er außerhalb der ersten Brecher ist.

Wer zu früh aufhört zu paddeln, wird von der Brandung wieder mit dem Kajak zurück an den Strand getrieben.

Start-Timing: Wenn es einem Kanuten immer noch nicht gelingt, durch die Brandung heraus zu paddeln, liegt das u.U. daran, dass er sich zum Herauspaddeln gerade die höchsten Brecher ausgesucht hat. Bekanntlich kommt ja nach jeder "7. Welle" eine Serie höherer Wellen! Deshalb sollte er in solch einer Situation den Seegang ganz genau beobachten und den Start zeitlich so planen, dass er möglichst dann heraus paddelt, wenn die Brecher etwas niedriger werden. Startet er jedoch erst dann, wenn die Wellen am niedrigsten sind, braucht er sich nicht zu wundern, wenn die Wellen wieder höher werden, sobald er die ersten Brecher erreicht hat und durchfahren will.

Warteposition: Dieses Abwarten gelingt einem dann am Besten, wenn zwischen Strand und Brandungszone etwas ruhigeres Wasser liegt. Dort sollte der Kanute auf "Warteposition" gehen bis die Brecher niedriger werden, d.h. sich ein "Brandungsfenster" öffnet. Dann paddelt er sofort mit voller Kraft hinaus, wohl wissend, dass sich bald wieder dieses "Brandungsfenster" schließen wird.

Achtung "Dumpers": Die Steilheit des Strandes bestimmt den Charakter der Wellen.

Je flacher der Strand ist, desto breiter ist die Brandungszone und desto kleiner werden die Brecher, je näher sie Richtung Strand kommen und desto weniger kräftig sind sie, da der Kraftabbau sukzessive über viele Brecher erfolgt.

Je steiler der Strand ist, desto größer und kräftiger sind die Wellen nahe an der Wasserkante. Ab einer bestimmten Steilheit gibt es schließlich nur noch einen einzigen, relativ hohen Brecher, in dem allein die ganze Kraft der nun brechenden Welle steckt. Der Brecher schäumt kaum weiß auf, sondern überschlägt sich und schlägt mit aller Kraft am Strand auf. Ein Starten, aber auch Anlanden ist unter solchen "Dumper-Bedingungen" nur unter Gefahren für Mensch & Kajak möglich. Der Kanute sollte dann lieber einen Strandbereich aufsuchen, der etwas flacher ausläuft.

Übrigens, auf Grund der durch die Tide ausgelösten Wasserstandsschwankungen, reicht die See unterschiedlich weit hoch auf den Strand. Ist der Strand bei unterschiedlichen Wasserständen unterschiedlich steil, erlebt man daher im selben Strandabschnitt zu unterschiedlichen Zeiten unterschiedliche Brandungsbedingungen.

Bootseigenschaften: Im Wesentlichen bestimmen Kajakvolumen, Kielsprung & Beladung sowie welche Art von "Kurskorrekturvorrichtungen" am Heck montiert sind, wie leicht ein Brecher überwunden werden kann.

Je voluminöser und beladener das Heck im Vergleich zum Bug des Kajaks ist bzw. je geringer der Kielsprung des Kajaks ist (besonders kritisch bei "negativem" Kielsprung), desto mehr hält sich das Heck am Grund fest und erhöht somit die Gefahr des Querschlagens.

Starre Heckflossen bzw. Steueranlagen, die hinten den tiefsten Punkt des Kajaks bilden, fördern dabei die Neigung zum Querschlagen während der Startphase.

Am nachteiligsten wirken sich dabei Flossensteueranlagen aus, die nicht im Achterschiff integriert sind, sondern unten heraus hängen. Mit solchen Steuerkonstruktionen ist praktisch ein Starten vom Strand weg unmöglich, da sich das Steuerblatt hinten im Sand eingräbt und beschädigt wird, sobald ein etwas größerer Brecher heran gerauscht kommt, höher als erwartet aufläuft und das Kajak nach hinten mitnimmt. Mit solchen Kajaks kann man nicht in der Brandung starten und auch nicht anlanden.

Unterwegs auf Tour: Es kann durchaus passieren, dass ein Kanute unterwegs auf einer Tour bei normalen Brandungsbedingungen anlandet und nach einer Pause bzw. am nächsten Tag dort nicht mehr starten kann, da die Brandungsverhältnisse sich verschlechtert haben. Der Grund dafür kann in Folgendem liegen:

- eine längere Windwirkdauer führt bei gleich bleibender Windstärke zu einem höheren Seegang und folglich auch bei auflandigem Wind zu einer höheren Brandung;
- eine einlaufende Dünung bzw. Dampferwelle führen zu einer Erhöhung der Brandung;
- eine Wasserstandsveränderung führt dazu, dass die Brandung an einem steileren Strandabschnitt bricht.

Dann bietet es sich an, einen Strandbereich zu suchen, an dem es nicht so sehr brandet, oder man versucht es mit "Team-Arbeit", d.h. ein guter Kanute steigt als Letzter ins Kajak und paddelt als Letzter durch die Brandung hinaus ("last out"). Zuvor hilft er den anderen Kameraden beim Starten durch die Brandung.

3.2. Paddeln gegen die Brandung:

Achtung: Niemals direkt, sondern stets seitlich versetzt hinter einem Kanuten her paddeln; denn falls der vor einem paddelnde Kanute vom Brecher rückwärts mitgenommen wird, besteht Kollisionsgefahr!

Vorsicht "Rückwärts-Surf": Kommt eine Welle herangerauscht und bricht sie, sollte der Kanute nicht das Paddel mit beiden Armen über seinen Kopf halten, weil er etwa meint, dass er dann beim Durchstoßen durch den Brecher nicht so nass wird.

Er bietet nämlich dann mit seinem aufrechten Oberkörper plus dem quer gehaltenen Paddel dem Brecher zu viel Widerstand, so dass es passieren kann, dass ihn der Brecher sofort mitnimmt (sog. "Rückwärts-Surf") und u.U. zurück auf den Strand transportiert.

Paddeltechnik: Vielmehr sollte er unmittelbar bevor ihn ein Brecher erreicht, den Oberkörper weit nach vorne legen (zwecks Verminderung des Körperwiderstandes) und zugleich entweder das linke bzw. rechte Paddelblatt vor sich ins Wasser eintauchen (zwecks Erhöhung des Bremswiderstandes). Auf diese Weise vermindert er die Gefahr, rückwärts zu surfen. Ist der Brecher unter einem fast vorbei gerauscht, sollte er sofort beginnen, kräftig vorwärts zu paddeln, damit er schnell den Brecher hinter sich lässt und genug Fahrt aufnehmen kann, um den nächsten Brecher, der meist unmittelbar danach angerauscht kommt, leichter zu überwinden.

Bootseigenschaften: Im Wesentlichen bestimmen Kajakbreite/-länge, Kielsprung & Beladung, wie leicht ein Brecher überwunden werden kann.

Je schmaler & länger das Kajak ist und über je weniger Kielsprung es verfügt, desto mehr sticht es durch den Brecher. Der Brecher knallt wohl auf die Brust des Kanuten, so dass ihm fast die Luft wegbleibt, und überspült ihn. Anschließend ist er jedoch durch.

Je breiter & kürzer das Kajak ist, je größer sein Kielsprung ist und je schwerer das Heck beladen ist ("hecklastig"), desto mehr steigt es am Brecher hoch und desto größer ist die Gefahr, dass der Brecher das Kajak aufsteilen, u.U. sogar "kerzen" lässt und dann - wegen des größeren Wasserwiderstandes des Kajaks - rückwärts mitnimmt.

Unterwegs auf Tour: Das Durchfahren eines Brechers ist immer eine etwas nassere Angelegenheit. Wem das nicht gefällt, da er noch eine längere Strecke vor sich hat bzw. da er nicht die richtige Bekleidung an hat (z.B. Trockenanzug, Neo), der sollte den Seegang vor sich genau beobachten. In vielen, aber nicht allen Situationen gelingt es einem jedoch, durch Kurs- und Geschwindigkeitskorrekturen einem heranrauschenden Brecher auszuweichen bzw. ein "Brandungsfenster" zu finden, wo die See weniger stark aufsteilt und brandet.

3.3. Paddeln parallel zur Brandung:

Achtung: Möglichst nicht parallel zu einem Kanuten, sondern immer seitlich nach vorn oder hinten versetzt zueinander paddeln; anderenfalls besteht Kollisionsgefahr, sobald ein Brecher den im Wellenluf paddelnden Kanuten seitwärts mittransportiert!

Training im seichten Wasser: Der Kanute sollte nicht sofort draußen mitten in der Brandung, sondern vielmehr zunächst im seichten Wasser die nötigen Paddeltechniken (hier: "flache und hohe Paddel-Stütze") trainieren, die er benötigt, um einen Brecher, der einen seitlich ergreift und einige Meter, manchmal -zig Meter mit transportiert, ohne Kenterung zu überstehen.

Stützübungen: Sie sind sowohl links und rechts durchzuführen.

- Zuerst übt der Kanute das Stützen noch ganz ohne Wasser, d.h. im puren Sand. Er fängt erst mit der flachen Paddelstütze an (hier stützt er mit der Vorderseite des Paddelblatts, wobei die Unterarme nach unten zeigen), dann übt er die hohe Paddelstütze (hier stützt er mit der Rückseite des Paddelblatts, wobei die Unterarme nach oben angewinkelt sind).
- Dann geht es ins flache Wasser, aber noch ohne Brecher. Der Kanute stützt zur Seite hin, woher der Brecher kommen könnte. Wenn er dabei mit dem Paddelblatt Grundberührung hat, ist das nicht weiter schlimm, sondern dient der eigenen Sicherheit.
- Anschließend stützt er im tieferen Wasser, jedoch immer noch ohne Brecher, aber mit Kameradenunterstützung, d.h. ein anderer Kanute legt sich mit seinem Kajak parallel zum eigenen Kajak (ca. 1 m seitlicher Abstand) und dann stützt der übende Kanute sich mit seinem Paddel flach bzw. hoch auf dem Kajakdeck des Kameraden ab. Dieser braucht dabei keine Angst zu haben, gekentert zu werden, kann er sich doch seinerseits am Kajak des Übenden abstützen.

Paddeltechnik: Schließlich sucht der Kanute sich einen flacheren Bereich mit kleineren Brechern aus bzw. wo Brandungswellen mehr oder weniger stark auslaufen. Kommt ein solcher Brecher heran, stützt er zu diesem Brecher und legt sich mit dem Körper und seinem Kajak in dieselbe Richtung:

- Transportiert der Brecher den Kanuten samt Kajak mit, erfährt er anschaulich die Stützwirkung des Paddels auf dem Wasser. Er sollte dabei zunächst die flache Paddelstütze ausprobieren. Ansonsten bietet es sich an, die hohe Paddelstütze erst dann einzusetzen, wenn der Brecher mindestens Schulterhöhe erreicht.
- Je stärker der Brecher einen dabei transportiert, desto intensiver sollte der Kanute sich und sein Kajak zum Brecher hin legen. Vergisst er dies, kann es passieren, dass der Brecher ihn zum Wellenlee hin kentern lässt.

Übrigens, bricht eine Welle nicht, spielt es keine Rolle, ob der Kanute sich zum Wellenluf oder -lee hin stützt. Hauptsache er behält das Gleichgewicht. Stützt er dennoch zur ankommenden, aber nicht brechenden Welle und legt er sich dabei zu stark zur Seite, kann es leicht passieren, dass er - wenn der Wellenkamm sein Kajak erreicht hat - mit seinem Paddelblatt tief unten im nächsten Wellental stützt und - bei wenig Stützerfahrungen - kentert.

Training in etwas tieferem Wasser: Der Kanute geht auf Position parallel zu den einlaufenden Brechern und wartet, bis ein Brecher herangerauscht kommt. Dann übt er die flache und hohe Stütze.

Problem: Ist jedoch der Brecher sehr schwach, transportiert er einen kaum mit. Wer sich dann zu viel zum Brecher hin legt, der kentert - wenn das Stützen noch nicht so recht klappt - u.U. ins Wellenluf.

Aufrichtübung nach Kenterung: Schließlich sollte der Kanute nach Wellenluf hin kentern und versuchen, sich wieder aufzurichten, und zwar indem er sich mit seinem Paddel vom Grund in Richtung Wellenluf abstützt; denn das ist eine gute Übung für die Praxis, da die meisten Brecher im paddeltiefen Wasser auftreten. Wenn er dann dort einmal kentert, kann er - auch wenn er die Rolle nicht beherrscht - auf diese Weise wieder hoch kommen. Beim Abstützen sollte er jedoch nicht den "Hüftknick/-schwung" vergessen!

Übrigens, wenn der Kanute versuchen wollte, sich im Wellenlee hoch zu stützen bzw. hoch zu rollen, wird er Schwierigkeiten bekommen, da sich ja sein Paddel auf der falschen Seite befindet und die heranrauschenden Brecher dafür sorgen werden, dass das Kajak über das Paddel getrieben wird ("stolpert"). Ähnliches gilt auch bei Wind bzw. Strömung: Man sollte nur gegen den Wind hoch rollen bzw. hoch stützen bzw. gegen die Strömung hoch stützen. Das betrifft natürlich nur jene Kanuten, die noch etwas Schwierigkeiten mit dem Rollen und Stützen haben. Ein Experte zeichnet sich ja bekanntlich dadurch aus, dass er aus jeder Lage hoch kommt, egal woher es gerade bricht, windet bzw. strömt.

Paddeln parallel zur Brandung: Weiß der Kanute nun, wie er sich verhalten soll, paddelt er parallel zur Brandung und nimmt die Brecher, wie sie kommen, d.h. er paddelt ganz normal und stützt genau dann zum Brecher hin, wenn dieser beginnt, ihn mitzunehmen, d.h. seitwärts zu transportieren. Voraussetzung dafür ist, dass er ständig den Seegang im Wellenluf beobachtet, um sich auf die herannahende Welle rechtzeitig einstellen zu können.

Problem: Ist der Brecher unter einem durchgelaufen, muss jedoch der Stützvorgang beendet sein. Außerdem darf der Kanute nicht mehr mit Körper & Kajak zum Wellenluf geneigt sein. Anderenfalls kann es passieren, dass er zum Wellenluf hin kentert. Um das zu verhindern, sollte er die Neigung von Körper & Kajak beim Transportieren durch den Brecher der Kraft des Brechers anpassen: Anfangs neigt er sich stärker zum Brecher hin. Mit abnehmender Transportkraft des Brechers nimmt er dann auch die Neigung zurück, und zwar genau so abgepasst, dass er wieder gerade in seinem Kajak sitzt, wenn der Brecher einen nicht mehr mitnimmt.

Problem: Ist der Seegang hoch (ab 1 m), aber bricht die Welle oben nur schwach, so dass der Kanute nicht sicher ist, ob die brechende Welle ihn transportiert, darf er sich nicht so sehr zur Welle hin neigen. Anderenfalls kann es passieren, dass die Welle planschend unter ihm durch läuft und er selber nun Richtung Wellental stützt und Richtung Wellenluf ins Wellental kentert. Um das zu verhindern, sollte er sich nur ganz vorsichtig zum Wellenluf hin neigen und die flache Paddelstütze so ansetzen, dass sie tief unter einem Richtung Wellental stützt.

Bootswiderstand/-eigenschaften: Der Transport des Kajaks durch den Brecher wird im Wesentlichen von Breite & Länge des Kajaks, Ladegewicht, Deckslast und Art der Steuerung, aber auch von der Neigung (Anstellwinkel) des Kajaks zum Brecher bestimmt.

Je leichter und schmaler das Kajak ist, je weniger Gepäck auf Deck gelagert wird und je weniger Skeg bzw. Steuer im Wasser hängen, desto weniger nimmt einen ein Brecher mit und umso schneller ist der Transport durch den Brecher vorbei.

Übrigens, je stärker der Kanute sich mit seinem Kajak zum Brecher hin neigt, desto größer wird der Wasserwiderstand und desto länger kann der Transport durch den Brecher dauern. Bei Übungen in der Brandung macht das Spaß, aber wenn der Kanute Strecke paddeln will, kann das äußerst anstrengend werden, wenn die Brecher ihn ständig seitwärts mitnehmen. Denn wenn er dagegen nichts unternimmt, wird er irgendwann von den Brechern auf den Strand transportiert. Um das zu verhindern, muss er zunächst kräfteraubend sein Kajak Richtung See drehen und dann nicht weniger kräfteraubend gegen die anrauschenden Brecher wieder hinaus paddeln.

"Brandungswalzer": Nimmt einen ein Brecher seitwärts mit, kann es passieren, dass das Kajak nicht die ganze Zeit parallel zum Brecher transportiert wird, sondern anfängt, sich zu drehen, so dass der Kanute irgendwann ins Vorwärts- oder Rückwärtssurfen kommt. Wenn er das nicht möchte, muss er die - möglichst: hohe - Paddelstütze so auf Höhe des Kajaks ausführen, dass das Kajak sich nicht mit dem Bug oder Heck wegdreht. Droht das Kajak in Richtung Vorwärts-Surf zu drehen, stützt er mehr in Richtung Bug, und umgekehrt: droht das Kajak in Richtung Rückwärts-Surf zu drehen, verlagert er die Paddelstütze in Richtung Heck. Übrigens, möchte der Kanute, dass das Kajak vom Seitwärts-Transport in den Vorwärts-Surf übergeht, muss er beim hohen Stützen lediglich das Paddelblatt in Richtung Heck verlagern und schon beginnt der Bug sich langsam im Fahrtrichtung zu drehen.

Problem: Das Kajak wird vom Brecher seitwärts (z.B. Backbordseite zum Brecher) mitgenommen, dann allmählich z.B. Heck voraus gedreht, so dass der Kanute anfängt, rückwärts zu surfen. Anschließend dreht jedoch das Kajak weiter zur anderen Seite, so dass nun die Steuerbordseite zum Brecher liegt. Zunächst stützt dabei der Kanute auf seiner Backbordseite. Sobald aber das Kajak vom Brecher auf die Steuerbordseite gedreht wird, muss der Kanute sofort reagieren und die Paddelstütze von backbords nach steuerbords verlagern, anderenfalls befindet sich das Paddelblatt im Wellenlee und das Kajak wird vom Brecher darüber gedrückt und kentert.

Drei Extra-Übungen:

- Päckchen-Übungen: Ist unterwegs der Seegang nicht so hoch (max. 0,40 m), sollte der Kanute mal mit einem anderen Kanuten ein Päckchen bilden und sich zusammen seitlich von einem Brecher mittransportieren lassen. Dabei stützt der im Wellenluv sich befindende Kamerad zum Brecher hin und der im Wellenlee sich befindende Kamerad stützt über das Kajak des Kameraden.
- "Kollisionstraining": Nun trennen sich beide Kanuten, halten ca. 2-3 m Abstand voneinander und warten, bis ein kleinerer Brecher heran gerauscht kommt und zunächst den im Wellenluv sich befindenden Kanuten und dann den im Wellenlee sich befindenden Kanuten mitnimmt. Dabei soll der im Wellenlee sich befindende Kamerad sich mit dem Paddeln am hernahenden Kajak des anderen Kanuten abstützen. D.h. die Hände bleiben am Paddeln und sollten nicht dazu eingesetzt werden, das Kajak des Kameraden vom eigenen Kajak abzuhalten.
- Übung mit Kenterung: Bevor ein Brecher heran gerauscht kommt, kentert der Kanute zum Wellenluv hin, dreht das eigene Paddel so, dass es 90° zum Kajak in Richtung Wellenluv liegt (ähnlich wie bei der "Paddelhang-Rolle") und wartet, bis der Brecher einen mitnimmt. Dann zieht er mehr oder weniger langsam am Paddelblatt und "stützt"/hebelt sich so allmählich wieder im Wellenluv an die Wasseroberfläche. (Auf Grund des Wasserdrucks funktioniert das fasst so leicht, wie wenn man sich am Deck des Kajaks eines Kameraden abstützt und aufrichtet.) Taucht der Kanute beim Hochrollen zu früh an der Wasseroberfläche auf, nämlich weil der Brecher ihn immer noch kräftig mittransportiert, ist das nicht weiter schlimm, da er sich ja mit seinem Paddel auf der Wellenluvseite befindet.
Übrigens, sollte er Kanute versuchen, im Wellenlee hoch zu rollen, da dies seine "Schokoladenseite" ist, wird er - so lange der Brecher ihn mittransportiert - scheitern. Er muss mit dem Hochrollen so lange warten, bis der Brecher vorbei gerauscht und der nächste Brecher noch nicht angekommen ist.

Kaventsmann: Kommt ein sehr großer Brecher (ab ca. 1 m) mit viel Kraft angerauscht, sollte der Kanute, kurz bevor dieser ihn erreicht und nach Wellenlee umschmeißt, vorbeugend halb oder ganz durchkentern, wobei er das Paddel von Anfang an auf "Stütz-Stellung" (90°-Stellung zum Kajak) hält. Rauscht der Brecher durch, kann er sich mit Hilfe der Stützkraft des Paddels wieder allmählich aus dem Wasser hebeln.

Natürlich kann er auch ganz normal in Rollposition gehen und in Richtung Wellenlee durchkentern, um dann anschließend mit Unterstützung des Brechers im Wellenluv wieder hoch zu rollen.

Unterwegs auf Tour: In der Brandung zu paddeln, heißt im Wasser zu paddeln. Es bereitet unterwegs viel Abwechslung, ist jedoch anstrengend und hindert einem daran, sofern nicht der "Weg", sondern das "Ziel" das "Ziel" ist, voranzukommen.

Wenn der Kanute keine Lust bzw. Zeit mehr hat, jeden Brecher mitzunehmen, bzw. ihm die Brecher zu kräftig werden, hat er i.d.R. vier Möglichkeiten:

- Er paddelt durch die Brandungszone hinaus in den brandungsfreien Bereich. Auf dem Weg dorthin sucht er sich in der Brandungszone jene Abschnitte aus, die nur wenig oder gar nicht brechen (sog. "Brandungsfenster").

Draußen angekommen muss er sich jedoch bewusst sein, dass ab und an ganz plötzlich höhere Wellen einlaufen können, die u.U. genau dort brechen, wo er sich gerade befindet. Es handelt sich dabei meist um sehr kräftige Brecher, die er möglichst rechtzeitig erkennen und umfahren sollte. D.h. er sollte ständig die Wellenlufseite daraufhin beobachten, ob nicht solche "Kaventsmänner" plötzlich auftauchen.

- Er paddelt dichter an den Strand, sofern sich dort auf Grund von vorgelagerten Sandbänken ein seichterer Bereich gebildet hat, wo es nicht brandet (sog. "Brandungskorridor"). Aber auch hier muss er sich bewusst sein, dass irgendwann die Sandbank zu Ende ist und plötzlich die Brandungszone bis an den Strand reicht. Dann muss er entweder - sofern er unerfahrenere Kanuten dabei hat - an den Strand und den Bootswagen heraus holen, um den kritischen Bereich zum "umrollern", oder er durchfährt die Brandungszone in Richtung offene See auf der Suche nach einem anderen "Brandungskorridor".
- Er paddelt genau im Bereich zwischen zwei parallel nebeneinander liegenden Brandungszonen; denn auf Grund von Sandbänken, die einem Strand meist vorgelagert sind, gibt es häufig nicht nur eine, sondern mehrere Brandungszone. Sucht der Kanute also zeitweilig Schutz vor Brechern, paddelt er genau in diesem, manchmal sehr schmalen, aber dennoch weitgehend brandungsfreiem Korridor. Jedoch auch hier gilt das zu Punkt 2 Gesagte: Auf Grund der Verlagerung einzelner Sandbänke kann der "Brandungskorridor" immer schmaler werden, so dass er durch die Brandung muss, um einen anderen brandungsfreien Bereich anzupaddeln.
- Er beobachtet ständigen die einlaufenden Brecher und paddelt so, dass er die anrauschenden Brecher meidet, d.h. er paddelt je nach Situation mal schneller und lässt den Brecher hinter sich bzw. er bremst ab und lässt den Brecher vor sich vorbei rauschen, bzw. - wenn er den Brecher nicht seitlich nehmen will - ändert er den Kurs und nimmt den Brecher von vorn.

Grundsätzlich ist diese Variante sehr praktikabel; denn nicht jede Welle bricht in der Brandungszone, auch wenn vor und hinter einem die Brecher vorbei rauschen. D.h. bei genauer Beobachtung des Seegangs ist es einem häufig möglich, durch kleiner Kursänderungen bzw. Tempoveränderungen den meisten Brechern auszuweichen bzw. die übrigen Brecher, die einen dennoch bedrohen, seitwärts mitzureißen, noch rechtzeitig von vorne zu nehmen.

3.4. Paddeln mit der Brandung (Surfen) (90°-Kurs):

Achtung: Nur jeweils 1 Kajak auf 1 Surfwellen, um Kollisionen mit anderen Kanuten zu vermeiden!

Timing ist alles: Ist der Kanute bereit zu surfen, beschleunigt er sein Kajak genau dann, wenn ein Brecher beginnt, sein Kajak hinten anzuheben. Dann paddelt er mit aller Kraft los, um vorne auf der Welle zu bleiben.

Fehlt einem diese Kraft bzw. ist der Brecher zu schnell, läuft der Brecher unter seinem Kajak durch und alle Anstrengung war umsonst.

Ist der Brecher zu hoch, kann es passieren, dass der Bug des Kajaks voll unter Wasser gedrückt wird und der Kanute mit seinem Kajak "kerzt" bzw. sich überschlägt. Eine Kenterung ist anschließend nicht auszuschließen. Besteht Gefahr zu kerzen, ist einem Anfängern zu raten, sofort mit dem Paddeln die Fahrt des Kajaks abzubremsen.

Schafft der Kanute es, auf der Vorderseite des Brechers zu bleiben, ohne zu kerzen, nimmt einem der Brecher mit, d.h. das Kajak surft.

Problem: Während des Surfens beginnt das Kajak irgendwann nach links oder rechts auszubrechen. Um das zu verhindern, kann der Kanute versuchen, z.B. beim Ausbrechen nach backbord mit einem Zieh-, Heckruder- oder Bremsschlag rechts das Kajak wieder auf Kurs zu bringen bzw. auf Kurs zu halten.

Kenterproblem: Gelingen dem Kanuten diese Korrekturschläge nicht und bricht das Kajak immer weiter aus, entsteht in Sekundenschnelle das folgende Problem, welches zu einer Kenterung führt:

Das Kajak bricht immer mehr z.B. nach backbord aus. Das ist auch die Seite, von der her sich nun der Brecher dem Kajak annähert. Das Paddel befindet sich jedoch zwecks Ausführung des Korrekturschlags noch auf der Steuerbordseite, d.h. auf der Seite, die zum Brecher abgewandt ist. Folglich stützt der Kanute auf der falschen Seite und kentert nach Wellenlee, und zwar einmal, weil der Brecher das Kajak zur Steuerbordseite hin transportiert. und zum anderen, weil das Kajak nach links kurvt und deshalb das Heck nach steuerbord ausschwenken lässt. Dort aber befindet sich noch das Paddelblatt im Wasser, worüber nun das Kajak "stolpert" und es zum Kentern bringt.

Abhilfe: Wenn der Kanute ein Kentern unbedingt vermeiden will, bricht er, sofern ein Korrekturschlag das Ausbrechen nicht verhindern kann, den Korrekturschlag sofort ab und setzt unmittelbar danach auf der anderen Seite zum Stüttschlag an.

Bootseigenschaften: Im Wesentlichen bestimmt die Auffirstung des Vorderdecks, die Breite des Achterdecks und der Kielsprung, aber auch die Bootsform (hier: "Fisch- oder Schwedenform") wie gut das Kajak surft. Ein Steuer kann sich dabei positiv auf die Surfeigenschaften auswirken.

Ein flaches Vorderdeck neigt beim Surfen leichter zum "Bohren" und fördert das "Kerzen". Hat das Kajak im Bugbereich keinen Kielsprung, verstärken sich diese beiden Eigenschaften.

Ein gefirstetes Vorderdeck erschwert das "Bohren" und "Kerzen".

Ein großer Kielsprung im Heckbereich erleichtert das Surfen. Je breiter dabei das Heck ist, desto leichter wird das Kajak mitgenommen.

Liegt die größte Breite im Bug- und nicht im Heckbereich (sog. "Fischform"), bricht das Kajak beim Surfen nicht so leicht aus.

Verfügt das Kajak über eine effizient wirkende Steueranlage (z.B. unterm Heck eingebaute integrierte Steueranlage, statt hinten am Heck montierte "Flipp-Off-Steueranlage"), dann lässt sich häufig, sofern der Kanute schnell auf Ausbrechversuche des Kajaks reagiert, das Kajak so auf Kurs halten, ohne dass es ausbricht und quer schlägt. Ansonsten ist der Kanute auf seine Paddeltechnik (hier: Heckruder- bzw. Zieh- oder Konterschlägen) angewiesen. Je besser er diese Techniken beherrscht, desto leichter wird ihm das Surfen fallen.

Unterwegs auf Tour: Surfen macht nicht jedem Spaß, sei es, dass der Kanute immer damit kämpft, nicht zu kentern, oder dass die ständigen Zwischenspurts (die nötig sind, um von einer Welle mitgenommen zu werden) bzw. das laufende Ausbrechen des Kajaks (welches dazu führt, das schließlich die ganze Fahrt aus dem Kajak genommen wird und anschließend von neuem Fahrt aufzunehmen ist) an den eigenen Kräften zehren.

Möchte der Kanute daher einmal nicht surfen, bremst er einfach sein Kajak ab, wenn der Brecher beginnt, sein Kajak hinten anzuheben. Anschließend paddelt er weiter. Leider kommt er auf diese Weise langsamer voran. Außerdem verpasst er den "Geschwindigkeitsrausch", den man eigentlich nur beim Surfen erleben kann. Ob er sich ansonsten als "Bremsler" wohler fühlt als die "Surfer", ist auch dahingestellt; denn wenn die Wellen samt Brecher unter einem Durchlaufen, ohne das Kajak mitzunehmen, beginnt das Kajak - für manche unangenehm - hin und her zu schwoien.

3.5. Anlanden in der Brandung:

Achtung: Niemals direkt, sondern stets seitlich versetzt hinter einem Kameraden her paddeln und anlanden; denn anderenfalls besteht Kollisionsgefahr, sofern man von einem Brecher mitgenommen wird!

Wenn der Kanute wieder zurück an den Strand möchte, gibt es drei Varianten:

- Vorwärts Anlanden (90°-Kurs): D.h. der Kanute surft Richtung Strand. Landet an, robbt etwas höher auf den Strand und steigt aus, bevor der nächste Brecher einen wieder zurück ins Wasser zieht.

Vorsicht: Ist es sehr flach ist, kann der Bug des Kajak beim Surfen Grundberührung bekommen und kerzen!

Problem: Bricht das Kajak aus, sollte der Kanute - sofern die Chancen zum Korrigieren gering sind - den Kentervorgang abbrechen und sofort zur Wellen hin stützen. Das Kajak legt sich dann parallel zum Brecher und wird allmählich Richtung Ufer transportiert.

- Seitwärts Anladen (45°-Kurs): Der Kanute paddelt schräg zum Strand. Kommt ein Brecher angerauscht, stützt er gleich zum Brecher hin, wird parallel zum Brecher getrieben und allmählich vom Brecher Richtung Strand transportiert. Läuft dabei der erste Brecher unter ihm durch, braucht er nicht lange auf die nächsten Brecher zu warten, die einen anschließend zum Strand hin transportieren.

Vorteil: Da der Kanute sofort sein Paddel auf der richtigen Seite (hier: Wellenluf) hat, ist der Kentergefahr geringer.

Nachteil: Er wird viel nasser, wenn er seitwärts von einem Brecher mittransportiert wird, als wenn er vor einem Brecher her surft. Außerdem hängt der Kanute schließlich im flachen Wasser am Strand auf Grund, ohne dass er mit seinem Kajak Richtung Land robben kann. Wenn er dann aussteigt, spült garantiert der nächste Brecher die Sitzluke randvoll Wasser und - gegebenenfalls auch - Sand.

Problem: Da er Kanute beim Transportieren seitwärts mit dem Brecher kaum Steuerkorrekturen vornehmen kann, sollte er diese Variante nur wählen, wenn keine Hindernisse im Weg zum Strand liegen (z.B. Felsen, Pfähle, Buhnen).

- Rückwärts Anladen (180°-Kurs): Wer sich beim Rückwärtspaddeln wohl fühlt, kann versuchen, rückwärts Richtung Strand zu paddeln. Gerade bei sehr hoher Brandung wird diese Anlandetechnik als Alternative empfohlen.

Vorteil: Der Kanute sieht genau, wenn ein Brecher heran gerauscht kommt und kann so viel besser darauf reagieren, d.h. er paddelt gegen den Brecher an und verhindert so, dass er ins Surfen kommt. Ist der Brecher unter einem durch gerauscht, paddelt er wieder rückwärts.

Problem: Das Rückwärtspaddeln ist ungewohnt. Außerdem hat der Kanute nur beschränkte Sicht nach hinten. Schließlich kann er, wenn er auf den Strand transportiert wird, nicht so leicht mit seinem Kajak hinauf Richtung Land robben, wie wenn er vorwärts heran gesurft kommt. Und: spätestens beim Aussteigen läuft die Sitzluke voll Wasser und ... Sand.

Gefahr: "Flipp-Off-Steueranlagen" (Heckumklappsteueranlage) können im Falle einer Grundberührung beim Rückwärts am Strand Anlanden beschädigt werden.

- Anlanden mit Treibanker (0°/180°-Kurs): Es gilt das zu Punkt 1 bzw. 3 Gesagte, je nachdem ob der Treibanker am Heck oder am Bug befestigt ist. Der Treibanker hat die Aufgabe, das Kajak am Surfen bzw. Ausbrechen zu hindern.
- Anlanden mit einem Kameraden auf dem Achterdeck: Es handelt sich hier um die einzige Rettungsaktion, die keine großen Gefahren beinhaltet. Während das Schleppen eines anderen Kanuten bzw. die Anwendung von TX-Lenz-Methode bzw. V- oder Parallel-Wiedereinstiegs-Methode in der Brandung zu Körperverletzungen führen kann, ist der Hecktransport - sofern der Kanute ihn beherrscht, d.h. nicht kentert - eine Möglichkeit, einen anderen Kanuten durch die Brandung an den Strand zu bringen. Die Beine des auf dem Achterdeck liegende Kanuten wirken dabei wie ein Treibanker.

Timing ist alles: Allgemein gilt nicht nur beim Starten, sondern auch beim Anlanden: Ist die Brandung zu hoch, sollte der Kanute etwas warten. Vielleicht läuft etwas später eine Wellenserie Richtung Strand, die eine weniger hohe Brandung hervorruft.

An Land schwimmen: Ob es nun empfehlenswert ist, bei sehr hoher Brandung gleich vor der Brandung auszusteigen und mit dem Kajak durch die Brandung zu schwimmen bzw. zu treiben, muss jeder selber entscheiden. Auf der einen Seite wirkt der eigene Körper wie ein Treibanker, so dass der Kanute von den Brechern allmählich Richtung Strand transportiert wird. Auf der anderen Seite kann der Brecher einen auf das eigene Kajak schmeißen. Verletzungen sind dann nicht mehr auszuschließen.

Unterwegs auf Tour: Anlanden im Brandungsbereich ist nicht jedermanns Sache. Es besteht nicht nur die Gefahr des Kerzens bzw. Kentern, sondern es kann auch Probleme beim Auf- und Abfahren des Kajaks auf den Strand geben. Meist schlägt nämlich das Kajak quer und die Sitzluke läuft sofort voll Wasser, sobald die Spritzdecke geöffnet wird.

Möchte ein Kanute daher die Gefahren beim Anlanden durch die Brandung mildern bzw. meiden, sollte er sich einen weniger steilen Strandbereich bzw. einen geschützten Strandbereich aussuchen. Z.B. reicht u.U. eine vor dem Strand gelagerte Sandbank aus, um den Strand vor Brandung zu schützen. Oder er steuert vorsichtig die Leeseite einer Insel oder eine Bucht an und sucht dort nach einem brandungsfreien Bereich.

Teamarbeit ist alles: Anderenfalls sollte man während einer Tour verabreden, dass ein guter Kanute als Erster durch die Brandung fährt und anlandet ("first in"), die Anlandebedingungen auf Tauglichkeit überprüft und anschließend - sofern das Anlanden möglich ist - die Kameraden einzeln herein winkt (Signal: "Eine Arm senkrecht hoch halten!") und beim Anlanden hilft, d.h. das herein gesurfte Kajak am Bug ergreift und hoch auf den trockenen Strand zieht. Er weist sich jedoch der Anlandebereich als kritisch (Signal: "Paddel mit beiden Armen waagrecht hoch halten!"), sucht er einen weniger problematischen Strandabschnitt (z.B. mit niedrigeren Brechern und ohne Hindernisse) und weist seine Kameraden an, dort an Land zu kommen.

Bootseigenschaften: Hier kommen dieselben Eigenschaften zum Tragen, die beim Surfen relevant sind. Jedoch ist es wichtig, das Steuerblatt - auch wenn der Kanute es eigentlich dringend benötigt - bzw. Skeg einzuziehen, damit es nicht beim Querschlagen am Strand beschädigt wird. Außerdem zeigen sich hier die Vorteile des Bugtoggles, zumindest wenn mit Kameradenhilfe angelandet wird. Der Helfer kann nämlich das heransurfende Kajak am Toggle packen und herausziehen.

3.6. Ausstieg mitten in der Brandung:

Achtung: Sofern die Brandung zu groß und kräftig, d.h. für einen Kanuten überhaupt nicht mehr beherrschbar ist, sollte er nach einer Kenterung mit anschließendem Ausstieg, sich von seinem Kajak entfernen, damit nachfolgende Brecher ihn nicht aufs Kajak schleudern!

Wenn einem Kanuten nach einer Kenterung die Rolle nicht gelingt, muss er aussteigen. Dann tauchen dieselben Probleme auf, wie beim freiwilligen Ausstieg, um mit seinem Kajak durch die Brandung Richtung Strand zu treiben.

Problem: Wo fasst der Kanute das Kajak an?

- Auf alle Fälle hält er das Kajak nicht hinten am Heck fest, wenn sich dort eine "Flipp-Off-Steueranlage" befindet, da er sich an der Steueranlage verletzen kann.
- Auch hält er es nicht an den Rettungshalteleinen, da ein Brecher das Kajak u.U. um die Längsachse dreht und dadurch die Hand abknicken kann.
- Ebenfalls hält er es nicht an der Sitzluke fest; denn der nächste Brecher reißt einem das Kajak sofort aus den Händen.
- Am Besten hält er es mit einer Hand am Toggle und mit der anderen Hand schützt er, sobald ein Brecher herangerauscht kommt, sein Gesicht, um zu verhindern, dass der Brecher den Kopf aufs Kajak drückt.

Links:

Seekajakkauf: 10 praktische Hinweise:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Seekajakkauf-Hinweise.pdf

Schwimmweste oder Rettungsweste. Was ist geeigneter fürs Küstenkanuwandern?

è www.kanu.de/nuke/downloads/Rettungsweste.pdf

Trockenanzüge – Ein Muss fürs Küstenkanuwandern?

Kauf-, Trage- und Pflegeempfehlungen:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Trockenanzug.pdf

Großgewässer-Gefahr Nr. 1: Unterkühlung:

è www.kanu.de/nuke/downloads/Gefahr-Unterkuehlung.pdf