



Ausarbeitung zur Trainer B Fortbildung

Techniken im schweren Wildwasser

Der Boof

Eric Mich
20.06.2019

Inhaltsverzeichnis

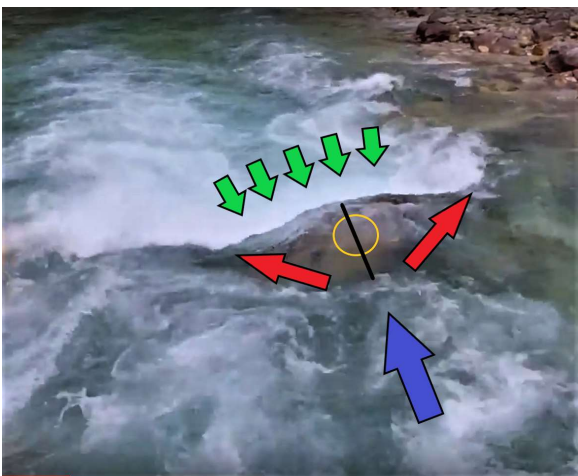
- Vorwort
- Allgemeine Beschreibung des Boof
- Der klassische Boof
 - Anfahrt
 - Setup
 - Boof
 - Flugphase / Landung
- Übungssequenz zum Boof
 - Kreisfahren
 - Spitze lupfen
 - Anschauen von Steinen
 - Kehrwasserfahren

Vorwort

Die gesamten Techniken, welche im schweren Wildwasser benötigt werden, würde es notwendig machen, ein ganzes Buch zu schreiben. Dies überschreitet den Umfang dieser Arbeit bei Weitem. Aus diesem Grund werde ich mich im folgenden auf die wichtigste Technik beschränken.

Diese ist in meinen Augen der Boof.

Da Boofen eine Technik ist, die in der Regel an Walzen angewandt wird, möchte ich vorab die Strömungs-Situation einer klassischen Walze beschreiben.



(Soca Friedhof-strecke Foto: Eric Mich)

Legende:

Blauer Pfeil: Strömungsrichtung

Roter Pfeil: Querströmung

Grüner Pfeil: Rückströmung der Walze

Schwarze Linie: Scheitel des Prallpolsters

gelber Kreis: Prallpolster

Die von oben kommende Hauptströmung wird von dem im Weg befindlichen Stein abgebremst.

➡ **es entsteht ein Prallpolster**

Dieses Prallpolster teilt sich am Scheitelpunkt in eine nach rechts und eine nach links abfließende Strömung auf. Ist der Stein wie in diesem Bild überspült, bildet sich eine Deckwalze mit einem nach flussaufwärts gerichteten Rückstrom. Diesen gilt es mit dem Boof zu überwinden.

Der Boof



(Johannes Moll, Eiskanal, Foto: Eric Mich)

Grundsätzlich versteht man unter Boofen eine Technik, welche dazu dient, den Bug des Bootes über eine Welle oder Walze zu heben und dabei Geschwindigkeit respektive Kontrolle über das Boot aufrecht zu erhalten. Hierzu werden sowohl die Strömung als auch eventuell vorhandene Felsen genutzt. Oft genutzt wird diese Technik beim Kehrwasserfahren, Wasserfallspringen oder auch im Kanu-Slalom um den Bug des Bootes über Wellen zu heben.

Generell kann man einen Boof in folgende Abschnitte unterteilen.

1) Anfahrt

- Strömungseigenschaften an Steinen
- Wie fahre ich die Walze an?

2) Setup

- Richtige Paddelhaltung im Moment vor dem Absprung
- Oberkörperpositionierung

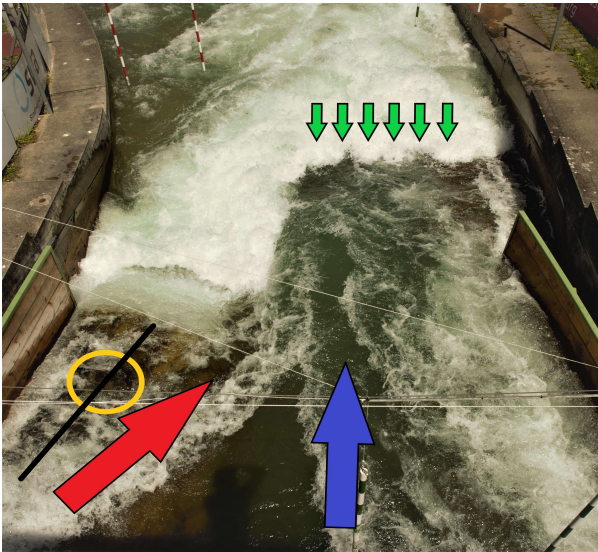
3) Boof

- Paddelbewegung
- Oberkörperrotation

4) Flugphase / Landung

- Strömung im ablaufenden Wasser
- Körperschwerpunkt
- Kante

Der klassische Boof



(Eiskanal, Foto: Eric Mich)

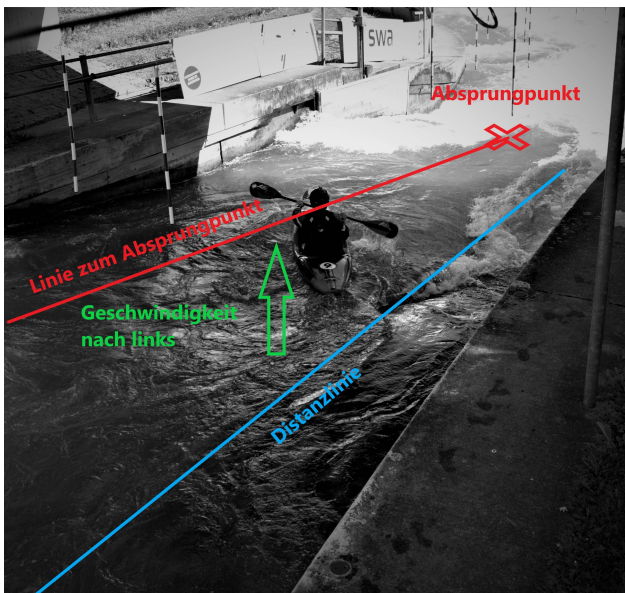
Unter einem klassischen Boof versteht man den Sprung über eine Walze unter Zuhilfenahme eines natürlichen Kickers, dieser kann beispielsweise wie im Bild links eine Felsplatte sein. Es ist jedoch auch jedes andere "feature" im Fluss welches eine Winkeländerung der Strömung zu folge hat nutzbar (Stein, Welle, Querströmung...)

Im hier dargestellten Beispiel wird durch einen Abweiser auf der linken Seite des Flusses ein Prallpolster erzeugt, aus welchem eine Stromzunge nach rechts resultiert.

Ziel des Boofs ist es über die grün markierte Walze zu springen und dabei keine Geschwindigkeit einzubüßen.

Im folgenden wird der klassische Boof anhand eines Beispiels an der Bogenbrücke des Eiskanals in Augsburg illustriert.

1) Die Anfahrt



(Johannes Moll, Esiakanl, Foto: Eric Mich)

Während der Anfahrt ist es zu aller erst wichtig frühzeitig zu schauen wo man abspringen möchte. Hat man die perfekte Stelle gefunden, möchte man erst einmal ein wenig Distanz (orthogonal der Flussrichtung) zur direkten Linie des Absprungpunktes schaffen.

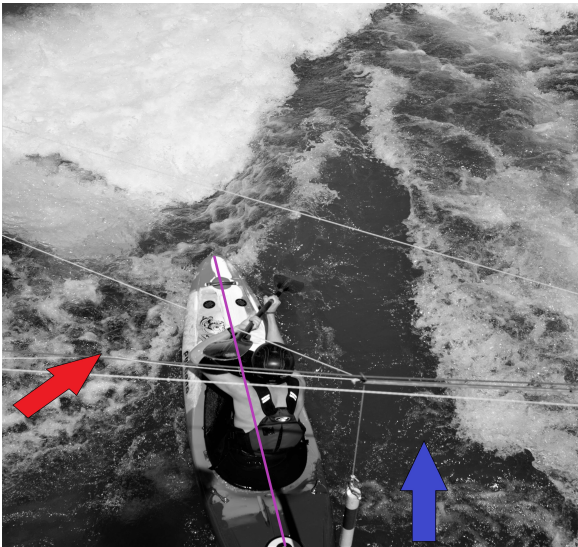


Wer nach rechts will muss von links kommen!!!



Hat man nun eine Ausgangsposition gefunden, aus der man dann starten kann, nimmt man Maß auf den Absprungpunkt (hier das rechte Ende des Prallpolsters) beginnt man sein Boot mit ein paar Vorwärts-Schlägen in Richtung des Absprungpunktes zu beschleunigen. Dabei zeigt der Bug in Richtung des Prallpolsters.

2) Das Setup



(Johannes Moll, Eiskanal, Foto: Eric Mich)

In der Anfahrt stellt man das Boot in Richtung des Prallpolsters und baut Geschwindigkeit in dessen Richtung auf. Hieraus hat man nun die Möglichkeit eine Rotationsbewegung des Bootes einzuleiten (in diesem Fall eine Rotation nach rechts). Durch das aufgedrehte Paddel und die Stärke der Aufkantung lässt sich dieser Bogen gut steuern.

Man hebt die linke Kante und greift mit dem rechten Paddelblatt in die Querströmung, um die Rechtsrotation zu unterstützen.

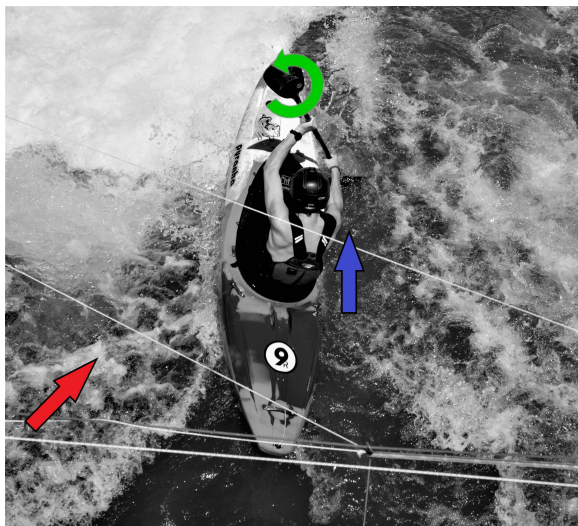
Das Paddel wird hier relativ steil neben dem Boot geführt, um maximalen Druck aufzubauen.

Hierbei wird der Oberkörper stark vorgedreht (rechte Schulter bewegt sich nach vorne) um

eine Vorspannung des Oberkörpers zu erreichen.

➡ **Aufgedrehtes Paddel, vorgedrehte Aktionsschulter, Bootsrotation** ⬅

3) Der Boof



(Johannes Moll, Eiskanal, Foto: Eric Mich)

In dieser Phase ist wie in der Anfahrt und dem Setup die paddelferne Kante zu heben (hier links).

Paddelbewegung:

Im Moment des Absprungs muss das Paddel wieder nach innen gedreht werden, um nun in der Hauptströmung Druck aufzubauen.

Das Paddel wird relativ eng am Boot geführt was einen möglichst großen Vortrieb zur Folge hat

Sobald Druck auf dem Blatt ist beginnt nun die Rumpf-Rotation.

Wichtiger als die Paddelführung gestaltet sich beim Boof jedoch die Rumpfrotation!



(Johannes Moll, Eiskanal, Foto: Eric Mich)

Rumpfrotation:

Wenn man nun Druck auf dem Paddel spürt, gilt es den Bug des Bootes nach oben zu heben und so über die Walze zu springen.

Hierzu ist eine Kraftübertragung von Paddel zu Boot essenziell.

Diese wird, wie eigentlich bei jedem Paddelschlag, durch die Bauch und Rückenmuskulatur (den Rumpf) erzeugt!

Diese Bewegung kann besser visualisiert werden, durch die Vorstellung die Beine nach oben zu heben.

Um hier die maximale Kraft entwickeln zu können, nutzt man die im "Setup" erreichte Oberkörper-Vordrehung. Hierdurch wird die Muskulatur in eine Art Vorspannung versetzt, welche einen Kraftzuwachs von ca. 15-35 Prozent nach sich zieht.

Während dieser Bewegung wird der Oberkörper automatisch ein wenig nach hinten bewegt. Er sollte jedoch nie über die Neutral-Stellung (90 Grad zum Oberschiff) geraten.



steile Paddelführung, Beine nach oben



4) Flugphase/Landung



(Johannes Moll, Eiskanal, Foto: Eric Mich)

Während des Fluges geht es nun hauptsächlich darum, die Landung vorzubereiten. Zu aller erst ist es wichtig, den Schwerpunkt wieder nach vorne zu verlagern um möglichst viel Vortrieb aus der Landung zu generieren. Gerade bei grösseren Höhen ist eine Landung mit nach vorne gelagertem Oberkörper sehr viel rückenschonender.

Der zweite wichtige Punkt bei der Landung ist die Kante.

Um zu wissen welche Kante gehoben werden muss ist es wichtig folgende Bereiche zu verstehen:

- Von wo kommt die Strömung?

Kommt die abfließende Strömung von links ist die linke Kante zu heben, kommt sie von rechts so ist die auch die rechte Kante zu heben.

In vielen Fällen landet man nach einem Boof im Kehrwasser, was zur Folge hat, dass ein Umkanten während der Flugphase stattfindet.

- Wo möchte ich als nächstes hin?

Landet man in gerade nach unten abfließendem Wasser so kann man über die Wahl der Kante die Richtung der Ausfahrt bestimmen:

Rechte Kante hoch  Boot fährt nach rechts

Linke Kante hoch  Boot fährt nach links

Kante neutral/flach  Boot fährt gerade aus

Um möglichst viel Geschwindigkeit zu erzeugen gilt fürs Kanten generell:

So viel wie nötig, so wenig wie möglich



Oberkörper vor, wenig Kante



Übungssequenz zum Boof

Generelles zu Übungsstellen:

Geeignete Übungsstellen weisen zu aller erst ein Höchstmaß an Sicherheit auf. Vor allem der Ausgang der Stelle sollte genügend Platz für Eskimorollen bzw. etwaige Personen- bzw. Materialrettungen bieten.

Des weiteren sollte bei der Auswahl einer geeigneten Übungsstelle darauf geachtet werden, dass sich die Übung leicht wiederholen lässt. Entweder sollte hierzu ein Kehrwasser auf der anderen Uferseite zum hinauf paddeln vorhanden sein, oder zumindest eine leichte Möglichkeit zum hinauf tragen gegeben sein. Häufige Wiederholungen von Übungen sorgen für ein reproduzierbares Fehlerbild und hilft damit dem Lernenden selbst zu erkennen wo Verbesserungspotenzial besteht.

Übung 1) Kreisen durch Kanten

(Dies Übung sollte im Flachwasser durchgeführt werden.)

Es soll nur durch gerade Paddelschläge auf der Kurveninnenseite Kreise gefahren werden. Die Drehung entsteht lediglich durch die Kante (Kurven äußere Seite des Bootes aufkanten).



(Johannes Moll, Eiskanal, Foto: Eric Mich)

Es sollte darauf geachtet werden, dass der Lernende ausprobiert bei welchem Winkel der Aufkantung, welcher Kreisbogen resultiert. Hier reagiert jede Boots- und Paddlergewicht kombination anders.

Potentielle Korrekturen:

- zu flache Paddelführung
- zu wenig Kante
- Schummeln durch J-Schlag (ähnlich zum Kanadierschlag)

Diese Übung schult im entspannten Umfeld zwei Dinge:

- steile Paddelführung
- Drehung durch Kante

Übung 2) Spitze Lupfen

(Diese Übung sollte im Flachwasser oder im Kehrwasser durchgeführt werden)

Ziel dieser Übung ist es, den Bewegungsablauf des Absprungs einzustudieren.

Die Bootsspitze soll mit Hilfe eines steilen Paddelschlags auf ein Hindernis hinauf gehoben werden. Als Hindernis eignen sich hier beispielsweise Steine oder die Bootsspitze eines anderen Bootes. Gerade bei jüngeren Teilnehmern kann hier eine besondere Motivation durch gestellte Zielobjekte, wie beispielsweise eine aufgestellte Wasserflasche sein.



(Johannes Moll, Eiskanal, Foto: Eric Mich)

Diese Übung schult im speziellen:

- Oberkörperrotation
- Beine als Teil des Kajakfahrens

Es sollte besonders darauf geachtet werden, dass eine ausreichende Oberkörpervordrehung vorhanden ist und somit die Möglichkeit geschaffen wird, maximale Kraft aus Beinen und Rumpf zu gewinnen.

Potentielle Korrekturen:

- Oberkörper geht komplett nach hinten
- zu wenig Kante

Übung 3) Anschauen von Steinen

(Diese Übung muss in der Strömung durchgeführt werden, es bietet sich an, sie in Flussfahrten zu integrieren)

Ziel dieser Übung ist es, ein Gefühl für das Timing der Bewegung zu bekommen.

Es sollte ein Stein gesucht werden, der eine Neigung von ca. 60 Grad zur Wasseroberfläche aufweist, und nach Möglichkeit schräg in der Strömung steht.

Nun soll versucht werden, mit einem letzten stromabwärts gerichteten Schlag den Stein so hoch wie möglich raufzufahren.

Diese Übung schult im Speziellen:

- Timing der Schläge
- Wahl des richtigen Anfahrtswinkels

Es sollte insbesondere auf die Rhythmisierung der Paddelschläge geachtet werden, nur so ist es möglich den letzten Schlag, ohne Hektik, exakt zu setzen.

Potentielle Korrekturen:

- Hektik ist eine der häufigsten Fehlerquellen
- Anfahrtsgeschwindigkeit erst mit steigendem Erfolg steigern
- Anfahrtswinkel

Übung 4) Kehrwasserfahren

(Diese Übung erfordert die Wahl einer geeigneten Übungsstelle im Wildwasser)

Ziel dieser Übung ist die Kombination aus Anfahrt, Setup, Boof und Landung.

Da eine saubere Einfahrt in ein Kehrwasser im Wesentlichen identisch mit einem Boof in ein Kehrwasser ist, bietet es sich an hier anzusetzen.

Gerade zu Anfang dieser Übung ist es von enormer Wichtigkeit, die Übung an einer Stelle zu fahren, welche sich sehr leicht wieder rauffahren lässt. Im Optimalfall gliedert sich der Boof hier in eine Übungsreihe aus Seilfähre, Kehrwasserausfahrt, Kehrwassereinfahrt mit Boof ein. Dies bringt die Möglichkeit mit, die Übung häufig zu wiederholen.

Wasserdruck und Prallpolsterhöhe sollten hier sukzessive gesteigert werden
(Übung an verschiedenen Stellen wiederholen)



(Johannes Moll, Eiskanal, Foto: Eric Mich)

Hierbei ist insbesondere darauf zu achten, dass der Lernende in der Anfahrt genügend Geschwindigkeit mitbringt, um eine möglichst lange Flugphase zu erreichen.

Potentielle Korrekturen:

- fehlende Konsequenz aufgrund fehlenden Mutes
- falscher Anfahrtswinkel (wer nach links will, muss von rechts kommen)
- Umkanten vergessen
- Oberkörperposition bei der Landung hinten

Diese Übung schult im speziellen:

- Kombiniertes Ablauf des Boofs
- Anfahrt, Setup, Boof, Landung



(Johannes Moll, Eiskanal, Foto: Eric Mich)

Erkenntnisse aus dem Praxisteil der Trainer B Ausbildung



Während der Trainer B Ausbildung versuchten wir den Boof mit verschiedenen Anfahrtsgeschwindigkeiten unter den Aspekten:

Sicherheit - Zielführung - Effektivität - Komplexität

in einer Matrix zu vergleichen.

Hierzu haben wir eine geeignete Stelle auf der unteren Kummerbrücke (Enns) genutzt.

	Sicherheit	Zielführung	Effektivität	Komplexität	Gesamtpunktzahl
Schnelle Anfahrt	5	5	5	2	17
Langsame Anfahrt	4	4	5	3	16

Als Ergebnis unseres Versuchs erhielten wir die Erkenntnis, dass der Erfolg des Boofs bei schnellerer Anfahrt tendenziell höher einzuschätzen ist.

Jedoch ist für die Schulung dieser Technik vorrangig die Komplexität entscheidend, welche bei höherer Anfahrtsgeschwindigkeit ein wenig größer einzuschätzen ist. Hier ist zu sagen, dass eine geringere Anfahrtsgeschwindigkeit mehr Zeit für den Bewegungsablauf zur Folge hat.

Zusammengefasst kann man also sagen:

Zum Üben des Boofs ist es sinnvoll die Geschwindigkeit sukzessive zu erhöhen.

An schweren Stellen, welche einen an das persönliche Limit bringen steigt die Erfolgsaussicht mit steigender Geschwindigkeit.