

De kano en de kano uitrusting.

Het kiezen van een kano kan een lastige klus zijn. Advies hierover geven is eveneens lastig. Welke kano je kiest hangt namelijk af van factoren zoals je lichaamsbouw, je vaardigheden en wat je zoal met de kano wilt gaan doen. Wil je vooral varen bij mooi weer op vlak binnen water, kies je ook wel eens ruiger weer, ben je van plan op zee te gaan varen, wil je kano vakanties houden, wil je trekken met een tent en kano? Er zijn veel fabrikanten van kano's, sommigen hebben goede naam gemaakt met een bij behorend prijskaartje, anderen laten de boten goedkoop produceren in het buitenland, met soms gebrekkig materiaal. Kano fabrikanten geven de boot een type naam, helaas gaan die fabrikanten wel eens falliet, maken een doorstart en gebruiken dan opnieuw de zelfde type namen voor een heel andere soort boot. Lekker verwarrend is dat.

Een licht gewicht kano is niet altijd goed, een zwaardere boot ligt beter in het water, natuurlijk niet overdrijven, hij moet immers ook vervoerd worden en dan meestal op en af de auto getild worden.

Laat je adviseren door iemand die langer meevaart voor je een boot aanschaft. Proefvaren is zeker aan te raden. Vaak is het mogelijk om een boot voor een langere proefvaart mee te krijgen.

Dit stuk gaat over: drijfvermogen, snelheid, zitje, rugbandje, kniesteunen, voetensteunen, luiken, tokkels, grijplijnen, dekelastieken, variabele scheg, spatzeil en peddel.

Drijfvermogen De meest simpele kano heeft geen luchtkamers die voor drijfvermogen zorgen. Dit betekent dat wanneer je omgaat, de kano vol loopt of in het gunstigste geval voor de helft volloopt en als een dobber op het water drijft. Heb je pech dan verdwijnt hij helemaal onder water. In beide gevallen is het heel lastig om de boot leeg te maken. Zorg dus altijd voor luchtkamers /drijfvermogen. Er zijn stevige voorgevormde punt zakken te koop die opgeblazen in voor en achter punt geschoven worden van kano's zonder eigen drijfvermogen.





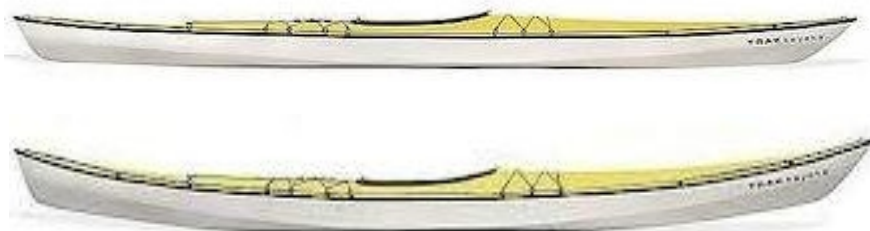
(deze boot heeft geen luiken, en dus ook geen eigen drijfvermogen)

Meeste kano's hebben ingebouwd drijfvermogen doordat ze schotten hebben die het water tegen houdt, het water kan dus maar in een klein deel van de boot komen en is redelijk makkelijk leeg te maken. De ruimte achter de schotten is bereikbaar via een luik op het dek. Deze moet uiteraard goed sluiten, want water in je boot maakt het varen zeer instabiel.

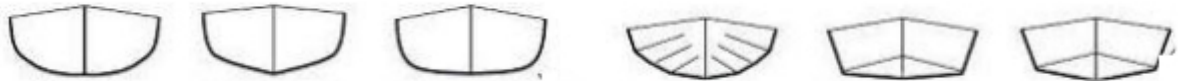
Het schot achter het zitje werd vroeger ver naar achteren geplaatst, dit bemoeilijkt het leeg maken van de boot. Een schot dicht op de kuiprand of een schuin geplaatst schot betekent dat de boot sneller gelegegd is.

Snelheid De verhouding lengte breedte van een kano bepaalt de snelheid. Hoe langer en slanker, hoe sneller de boot. De topsnelheid van een kano kan 16 km per uur zijn, in de praktijk vaar je meestal hooguit 8 km per uur. In de praktijk vaar je dus nooit op de topsnelheid van de boot, (tenzij je aan wedstrijd varen doet) een iets kortere of bredere boot is dus prima en doet weinig aan je snelheid af.

Bekijk je een kano van opzij dan zie bij de ene boot dat de kiellijn bijna recht is, deze boot zal goed recht door varen, en lastig de bocht om willen. Een boot die een zeer kromme kiel lijn heeft, (de banaan) zal juist heel goed rondjes draaien, en lastig zijn om in een rechte lijn te houden zonder veel scheg. Alles daar tussenin is mogelijk. Beginners vinden het zowiezo vaak lastig om 'rechtuit' te varen. Bij ieder slag gaat de boot een andere kant op. Naar mate je meer geoefend wordt, gaat het rechtuit varen ook makkelijker.



Sommige boten hebben een knikspant, anderen zijn min of meer rond van onderen. Boten met knikspant voelen in eerste instantie als instabiel, ze liggen makkelijk op één wang. Toch is dit in de praktijk wel degelijk een stabiele boot, hij blijft namelijk makkelijk op die ene wang liggen zonder verder om te gaan. Elke boot heeft een kantelpunt. Bij proef varen is het goed om uit te zoeken waar dat kantelpunt ligt, door je goed vast te houden aan een steiger en de boot zover te kantelen dat je voelt waar het kantelpunt zit.



Bovendecks kan de hoogte een rol spelen. Bij een hoog achterdek zal een eskimorol lastiger aan te leren zijn dan bij een laag achterdek. Bovendien vangt een hoog dek makkelijker de wind, en ben je meer op scheg gebruik aangewezen dan bij een laag dek. Een laag dek daarentegen betekent dat je minder bagage mee kan nemen, voor een dagtocht geen punt, voor wie trektochten wil gaan varen kan dit een minpunt zijn.

Voordek, wie grote voeten heeft zal ook een grotere behoefte hebben aan een hoog voordek. Zorg dat het niet onnodig hoog is, het vangt net als het achterdek alleen maar wind.

Zitje. Hier is er verschil voor dames en heren. Zitjes zijn vaak voorgevormd, een te hoog midden gedeelte kan voor de mannen ongemakkelijk zijn vooral bij langer zitten. De rand vooraan het zitje is soms recht afgezaagd, soms omgebogen wat een afgeronde rand geeft. Dit laatste is zeker voor de stevig gebouwden prettiger, het snijdt niet zo in het vlees, wat de recht afgesneden rand wel doet. Zorg dat het zitje goed passend is. Je zult de boot voor een groot deel met je heupen beheersen, een goede pasvorm van het zitje is dan belangrijk om contact met de boot te houden.



Het rugbandje is verstelbaar, voor sommigen een must, anderen maken er geen gebruik van. Het is een comfort item in de boot, zorg in ieder geval dat je er niet afhankelijk van wordt door er vaak in te leunen. Een actieve vaarder gebruikt het nauwelijks en zit vanzelfsprekend met rechte rug in de kano.

Kniesteunen, de kuiprand kan zo gevormd zijn dat je makkelijk met je bovenbenen grip hebt op het bovendek. Kniesteunen of vleugeltjes wordt dit wel genoemd. Vleugeltjes zijn niet altijd nodig, soms is de boot zo gevormd dat het ook zonder kan.

Eigenlijk zijn het niet je knieën maar je bovenbenen die gebruikt worden om je schrap te zetten in de boot. Zorg dat de steunen voor jou op de juiste plaats zitten. Ga op het droge in de kano zitten, (grasveld of een matje eronder) zit recht op, dus niet in het rugbandje hangen, voeten stevig op de voetensteun en nu met de boven benen schrap zetten. Kun je nu door heup bewegingen de boot links rechts laten schommelen? Misschien moet je de voetensteun iets aanpassen, maar als je bovenbenen steeds weg glijden is het niet goed. Je moet je één kunnen voelen met de boot. Kleine ruimtes kun je opvullen met schuim. Wanneer de boot te krap is om goed grip te krijgen is het helemaal niet goed, kies een grotere versie.

Voetensteunen, hier zijn drie versies van, de stang, de pedaaltjes en het vlakke schot.

In sommige boten zit een stang, die kan via een gaatjes systeem verschoven worden. De stang zelf kan tot pijnlijke voeten leiden bij langer varen of actief varen. (Je zet jezelf dan heel stevig tegen de voetensteun af). Dit kan opgelost worden door er een plankje tegenaan te knutselen. De beugels waar de stang in hangt kunnen ook storend werken, de voeten worden in één positie gedwongen, of de hoeken stoten pijnlijk tegen de voeten aan. Om de stang te verstellen zul je met je hoofd en handen diep de boot in moeten.

Pedaaltjes kunnen naar je toe geschoven worden. Door je voet er achter te haken schuif je het steuntje eenvoudig naar je toe. Om het verder van je af te schuiven haak je één voet erachter en de andere zet je er op. Je kunt het geheel als een wasknijper met je voeten samenknijpen en verschuiven. Pedaaltjes hebben een vrij klein oppervlak, voor de

gevoelige voet kan dit op de lange duur pijnlijk zijn. Ook hier kan een plankje een goede oplossing zijn.

Het vlakke schot; een boot wordt soms op maat gemaakt, het voorste schot kan dan precies op de juiste afstand geplaatst worden. Het betekent wel dat iemand die langer is dan de eigenaar niet in de boot past. Wanneer het schot verder weg staat kan met stevige schuimplaten een verdikking gemaakt worden die tegen het schot aanschuift. Dit kan tot zeer dik, echter het is dan niet makkelijk om de steun 'even' te verschuiven.

Luiken dichten de waterdichte compartimenten af. Vaak zijn dit rubberen doppen. Deze dichten goed af, gaan een flink aantal jaren mee en moeten dan vervangen worden. Goed onderhoud draagt uiteraard bij aan de levensduur. De grotere ovale luiken worden eerder slap en kunnen minder tegen de kracht van een flinke golf water erover. Bij het sluiten van een rubberluik niet 'timmeren', maar met de muis van je hand stevig rondom het luik aandrukken, de rand waar het luik op sluit is namelijk los ingezet en door te timmeren beschadigt de verbinding en laat deze op den duur los.

Andere luiken zijn van polyester gemaakt in de zelfde kleur als het bovendek. Deze sluiten 'blind' af, dat wil zeggen je kunt niet zien of ze echt goed dicht zitten. Zit er een koordje of wat anders tussen dan zal het zeker lekken, terwijl het op het oog lijkt alsof het luik goed dicht zit.

Tokkels, deze zitten aan de punten van je boot en dienen om de boot te dragen. Zorg dat ze lekker in de hand liggen, dus mooi rond van vorm. Het touwtje waar het mee vast zit kan een dubbel touwtje zijn of een enkel touwtje. Bij een dubbel touwtje is er het risico dat je er een vinger tussen krijgt. Wordt de boot gedraaid dan is dat erg pijnlijk (ook op het water is de tokkel een houvast.) Wind een dunner koordje zodanig om het dubbele touwtje zodat het onmogelijk is om er vingers tussen te krijgen. Controleer af en toe of de tokkel touwtjes nog gaaf zijn. Wanneer je een boot regelmatig op de auto vervoert willen de tokkels nogal eens vrolijk met de wind mee wapperen, hierdoor slijten de touwtjes door schuren tegen het polyester. De tokkels kun je altijd vast zetten met elastiek aan de dichtstbijzijnde grijp lijn. De touwtjes zullen dan niet wapperen en minder snel slijten.

Grijplijnen zijn de lijnen die van voor naar achter aan weerskanten van je boot lopen. Deze moeten stevig zijn. Een drenkeling moet zich er aan op kunnen trekken en soms moet een volgeladen boot met meerder mensen gedragen worden, dat gaat soms aan de grijplijnen. Het volle gewicht van de boot hangt daarbij aan de grijplijnen. Zorg dus voor goede, gave, grijplijnen. Deze moeten redelijk strak op dek liggen. Zorg wel dat je nog met je handen tussen lijn en dek kunt komen om 'te grijpen'

Dek elastieken zitten meestal vlak voor je kuiprand en soms vlak achter de kuip. Ze zijn bedoeld om spullen op te bergen die je beslist aan dek nodig hebt, de waterkaart, drinken of een anorak. Alles wat op dek ligt kan wind vangen en het varen belemmeren. Denk dus na over wat je wel en niet op dek houdt. Zorg in ieder geval dat je peddelslag er geen last van heeft. Spullen op dek moeten gezekerd worden omdat ze anders van het dek kunnen spoelen.



De variabele scheg, wordt bediend met een knopje links of rechts van de kuip. De peddel houdt je met je rechter hand altijd op één manier vast, terwijl de peddel in de linker hand mag draaien. Bij veel boten zit het scheg knopje rechts, dit betekent echter dat jij je vaste peddelhand moet los laten om het te bedienen. Los laten met links om de scheg te bedienen blijkt in de praktijk makkelijker.

De scheg zelf zit onder de boot aan de achterkant, en kan in en uit

geschoven worden doormiddel van de schegknop. Iedere boot zal van nature naar de wind toe draaien terwijl je vaart. Je boot werkt als een windvaantje, de wind duwt tegen de achterkant van de boot en dwingt hem zo met de neus in de wind. Is de scheg helemaal ingetrokken dan vaar je makkelijk tegen de wind in. Zet je de scheg halverwege uit dan kan de wind je boot minder weg duwen, je vaart met de wind in je zij. Zet je de scheg helemaal uit dan heeft de wind geen grip meer op je boot en vaar je met de wind in de rug. Het is wel afhankelijk van je boot vorm hoe gevoelig hij is voor deze wijze van besturing. De boot met een rechte kiellijn zal nu ook bij veel wind vooral rechtdoor willen, terwijl de kromme 'bananenkiel' ook bij weinig wind altijd wat scheg nodig heeft om goed rechtuit te varen. Het bedienen van de schegknop is eenvoudig. Je schuift hem heen en weer, echter hij is erg gevoelig voor trekken en duwen. Zeker bij oudere boten komt het voor dat verkeerd omgaan met de schegknop snel tot schade aan de kabel leidt, dubbel vouwen of knikken van de kabel, een lastige klus om weer te repareren. Wen je er aan om zorgvuldig met de schegknop om te gaan en voor het aanlanden altijd de scheg in te doen. Het woord 'variabele' duidt al aan dat er ook vaste scheggen zijn, deze zijn dan meestal onder de boot geplakt. Niet handig voor de serieuze vaarder.



Roertjes, inplaats van een scheg hebben sommige boten roertjes, deze worden met de voeten bediend. Wie actief (effectief) vaart zet zich stevig af met de voeten. Een roertje en actief varen gaan in mijn optiek niet goed samen.

Het spatzeil hoort evenals de peddel bij de kano uitrusting. Hij is op maat gemaakt voor de kuip van de kano.

Het belangrijkste onderdeel is de panieklus. Dit moet een stevig lus zijn, die altijd aan de buiten kant moet zitten wanneer je het spatzeil om de kuiprand hebt. Hieraan trek je namelijk het spatzeil los. Sommige lussen zijn van slap materiaal, dat makkelijk aan de binnenkant gaat zitten bij het om doen, pas daar dus mee op. Andere lussen zijn van steviger materiaal en vouwen niet zo makkelijk mee naar binnen. Soms zit er

zelfs een stuk plastic of een versteviging aan zodat het haast onmogelijk is om de panieklus naar binnen te laten slaan.

Het spatzeil moet vlot om de kuiprand getrokken worden. Er moet niet teveel water in blijven staan als er een golf overheen komt. Het spatzeil kan dan van de kuiprand los glijden en je zit gegarandeerd ik heel wat ongewenste nattigheid. Het gedeelte dat over de kuiprand gaat, is soms met een extra stroef materiaal bedekt. Dit lijkt mooi, maar in de praktijk zijn deze zeer moeilijk om over de rand te krijgen, ze lijken te plakken, laat staan dat je het 'vlot' kunt doen.

Spatzeilen voor extra grote kuipen hebben meestal een balein overdwars zodat voorkomen wordt dat te veel water blijft staan.

Er zijn spatzeilen van stretch neopreen. Deze zitten goed strak. Zodoende blijft een flinke golf niet in een doorzakkend spatzeil staan maar stroomt er meteen weer af. Wanneer deze spatzeilen nieuw zijn kunnen ze lastig zijn om om te doen. Ook zijn ze wat kwetsbaar (snel beschadigd) en wanneer je veel reddingstechnieken oefent is het af te raden om deze spatzeilen te gebruiken. Andere spatzeilen zijn van textiel, soms met een rubber laagje, soms hightech waterdicht textiel.



Het spatzeil moet wat losjes over de heupen kunnen bewegen, je moet immers je capriolen kunnen uithalen. Om de taille hoort het goed te sluiten meestal met elastiek, maar soms ook met neopreen in combinatie met klittenband. Verwacht een goede maar geen 100% afdichting.

De peddel, vroeger stonden peddel bladen evenwijdig aan elkaar. Inmiddels hebben fabrikanten geëxperimenteerd met verschillende standen van het blad. Duurdere peddels zijn deelbaar en hebben de mogelijkheid om het blad in verschillende standen te zetten. Een groter peddelblad verzet meer water in een keer, maar kost ook

meer kracht om te gebruiken.

De steel kan van verschillende materialen gemaakt zijn, zwaar of licht. Kies voor een niet al te zware peddel, maar houdt rekening dat hele lichte peddels ook makkelijk uit je handen geblazen worden bij sterke wind, (peddelkoordje gebruiken).

De lichte steel is van carbon gemaakt, sterk om mee te varen, maar het verdraagt geen capriolen. In en uitstappen met de peddelbrug moet je er niet mee doen. Leer op een andere manier instappen. Ook bij oefeningen in het zwembad geen carbon peddel gebruiken, de vereniging heeft er ongetwijfeld wel een voor je te leen.

De lengte van een peddel wordt ruw weg bepaald door je lichaamslengte. Vuistregel is dat wanneer je staat, met je peddel verticaal naast je, jij je hand makkelijk om het bovenste peddel blad moet kunnen leggen. Maar ben je erg lang neem dan toch een iets kortere peddel, ben je erg klein neem toch een iets langere peddel. Het blad kan verschillende vormen hebben, asymmetrisch versus symmetrisch, lepel gevormd of vlak. Zeepeddels zijn langer en slanker dan de universele peddel.



Wie dieper in wil gaan op technische aspecten raad ik aan te kijken welke informatie er bij andere kanoverenigingen op de website staat.

Maria Affourtit
november 2012