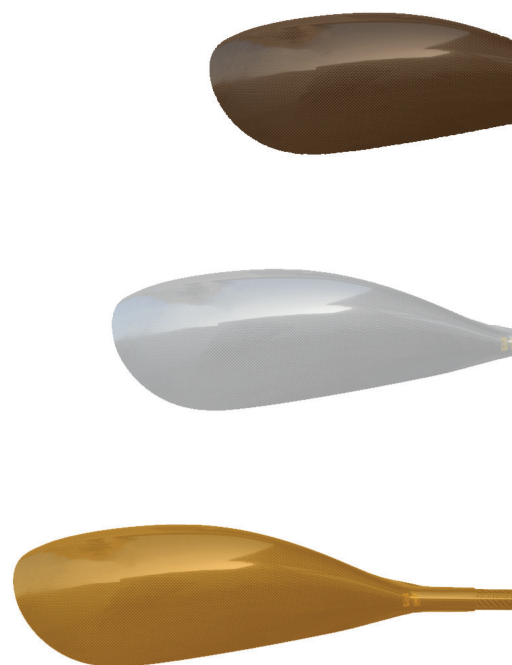


theorie kanosprint kanomarathon



Inleiding:

Dit boekwerk is gemaakt met behulp van diverse documenten die we herschreven en gebundeld hebben. Waaronder het afstudeer project van Susan Brinker en het boek "introductie vlakwater kanoën" van K.V. Frisia. Het is bedoeld om de kanovaarder op een goede wijze te coachen en trainen. Daarbij wordt ook per onderdeel getoetst. Hiervoor krijgt de deelnemer een diploma. Dit diploma kan behaald worden in een vlakwatertoerboot, een eska of een K1/MK1. Om een goede wedstrijdvaarder te worden moet dus altijd het diploma voor een K1/MK1 behaald worden.

Deze opleiding wordt gegeven voor kanovaarders vanaf 9 jaar oud.

Dit boekwerk is gebaseerd op trainingen voor wedstrijdvaarders. Voor toervaarders zijn andere vaardigheden nodig. Deels komt het overeen maar als een gouden diploma behaald wordt, wil dat niet zeggen dat de vaardigheden volgens de opleiding toervaardigheid A of B beheerst worden.

We hebben dit boek uitsluitend voor Kanosprint/marathon vervaardigd.

Kennis en techniek sporter:

Als bronzen, zilveren of gouden sporter moet je beschikken over een bepaalde kennis en techniek. Deze onderdelen worden telkens apart behandeld. Wanneer de sporter voldoet aan deze onderdelen, zal dit getoetst worden. Is de uitslag minimaal voldoende, dan kan de sporter door naar de volgende classificatie. Wanneer de uitslag onvoldoende is, zal de coach/trainer de te verbeteren onderdelen apart oefenen, zodat je opnieuw getoetst kan worden met een minimale voldoende.

brons

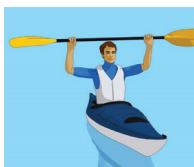
Kennis:

Boot:

Als wedstrijdvaarder vaar je in een smalle kajak. Dit noemen we een K1. Wanneer je in een tweepersoons boot vaart, is het een K2. Als je in een vierpersoonsboot vaart, is het een K4. De boot is gemaakt voor bepaalde gewichtsklassen. Zo vaar je als je bijvoorbeeld 60 kg weegt niet in een boot die geschikt is voor 90 kg. Voor kinderen tot en met 10 jaar zijn er speciale mini K1's, afgekort MK1. Deze boten zijn wat breder dan een gewone K1, in verband met de stabiliteit. Ook zijn deze boten korter, zodat ze wendbaarder zijn. Wanneer je moeite hebt met de stabiliteit, kun je ook in een Eska varen. Een Eska is een boot die stabiel is dan een K1, maar smaller dan een toerboot. Trainen kun je ook in een vlakwatertoerboot. Alleen mag je hiermee niet deelnemen aan wedstrijden.

Peddel:

De lengte van je peddel is belangrijk. Hiermee voorkom je dat je blessures krijgt en dat je een verkeerde techniek aanleert. De lengte van je peddel kun je zelf bepalen. Leg de peddel op je hoofd en houd je armen in een hoek van 90 graden. Je handen moeten dan ongeveer 5 cm van het begin van de shaft van het peddelblad zijn. Een andere methode is: rechtop staan, één arm recht omhoog, je peddel moet dan tot ongeveer je eerste wijsvingerkootje komen. Wanneer je nog in een MK1 vaart, zul je een iets langere peddel nodig hebben, omdat deze boot breder is.



Kleding:

Als sporter wil je makkelijk kunnen bewegen. Je hebt het liefst zo min mogelijk aan. Maar veiligheid staat altijd voorop. Daarom moeten kinderen tot en met 12 jaar altijd een passend zwemvest aan. Ook zul je bij kouder weer passende kleren aan moeten. Hiervoor is thermo ondergoed een uitkomst. Wanneer het water erg koud is, zul je hier ook rekening mee moeten houden. Daarom draag je dan een wetsuit/neopreen met een anorak, neopreensokken en een muts. De meeste warmte verdwijnt via je hoofd, zeker als je te water raakt! Als je twijfelt, vraag je jou coach/trainer wat verstandig is om aan te trekken. Het is beter je iets te warm te kleden dan te koud. In de winter vaar je nooit alleen en draagt iedereen een zwemvest, een wetsuit/neopreen met sokken en handschoenen. Als je weet wat je moet doen bij omslaan, kun je ook een spatzeil gebruiken.

Veiligheid:

Als bronzen sporter moet je kunnen uitleggen wat je moet doen als je omslaat. Je moet als eerste je boot direct weer rechtop draaien. Daarna zorg je dat je zsm naar de kant gaat of dat je iemand roept om je te komen helpen. Deze vaarder die je helpt, moet jou kunnen helpen om in je boot te klimmen of je samen met je boot, snel naar de kant te helpen. Als je op het open water in je boot wilt klimmen, zijn er verschillende methodes. De beste techniek hangt af van de situatie. De techniek die we hier bespreken is de X-redding:

Wanneer je bent omgeslagen draai je direct je K1 weer om met de kuip naar boven. Zo voorkom je dat er meer water in je boot komt.

Als de redder de omgeslagen kano bij de punt vastpakt, gaat de drenkeling langs de K1 naar de voerpunt van de redder en blijft daar, tenzij hij gevraagd wordt te helpen.

De redder Zal proberen zoveel mogelijk water nog uit de boot te krijgen door de k1 over zijn eigen boot heen te trekken. Hier is wel veel stabiliteit voor nodig en ervaring.

De drenkeling kan assisteren door aan de andere kant van de redder aan diens kuip te hangen om zo tegenwicht te geven bij het optillen van de punt. Als er nog een kanoër aanwezig is kan deze naast de redder gaan liggen om zo te stabiliseren.

Als de omgeslagen kano zoveel water bevat dat de redder hem niet kan legen, kan de drenkeling naar de achterpunt van zijn kano gaan om deze op te duwen en zo te helpen met op en neer wippen van de kano.

Schuif vervolgens de lege kano weer in het water en breng hem zodanig langs zij, dat de achterkant bij je eigen voerpunt ligt. Vraag de peddel van de drenkeling, leg beide peddels over de kano's en houd dit mini-vlot stabiel. De drenkeling gaat dan tussen beide boten naar de kuip. De drenkeling steun met zijn armen op beide boten. Als eerste legt de drenkeling de benen in de kuip en houdt het lichaam zo laag mogelijk. Daarna drukt de drenkeling zich op om zo via het dek in de K1 te glijden. Dit is best zwaar!

brons

Als bronzen sporter vaar je nooit alleen als het kouder is dan 4 graden boven nul. Daarnaast ga je niet met hoge golfslag het water op. Als je niet zeker genoeg bent van jezelf om te gaan varen, neem je niet het risico. Bij twijfel vraag je altijd je coach/trainer. Bekijk voordat je gaat varen altijd het weerbericht. Als er toch onverwachts slecht weer opsteekt, zoek je beschutting aan de kant. Wanneer je alleen vaart, zorg je ervoor dat altijd iemand weet waar je vaart, waarheen en op welk tijdstip. Je vaart nooit als er onweer voorspeld wordt!

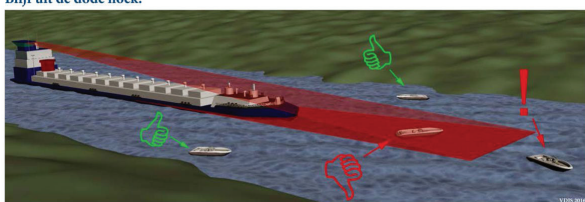
 Buienradar



Vaarregels:

Alle boten groter dan je eigen boot hebben voorrang. Van rechts heeft iedereen voorrang. Als er een grote boot aankomt, houd dan zoveel mogelijk rechts. Zeilboten zijn afhankelijk van de wind geef ze altijd zoveel mogelijk ruimte. Houd voldoende rechts. Let altijd goed op de schipper, je kunt vaak goed zien wat hij wil en daar kun je op reageren.

Blijf uit de dode hoek!



Wees een goede schipper. Geef te vaak voorrang gegeven dan één keer te weinig. Ga nooit in discussie met andere schippers. Wij maken geen ruzie op het water, ook niet als een visser een opmerking plaatst. Kijk altijd uit voor vissers aan de kant. Geef ze de ruimte. Ga in een boogje om hun dobber heen. Als er een tegenligger komt, wacht je even. Daarna ga je verder.

Techniek:

In- en uitstappen:

In een K1 of Eska stap je als volgt in:
Je legt je peddel dicht bij je boot, zodat wanneer je in je boot zit deze altijd kan pakken. Of gebruik hem als steun. Zie afbeeldingen hieronder. Daarna leg jij je boot evenwijdig langs de kade. Het meest makkelijk is om de punt van je boot tegen de wind in te leggen. Je gaat naast je boot zitten met je neus naar de voorkant van je boot. Je benen zijn dan al in je kuip. Vervolgens pak je met je hand die het dichtst bij je boot is, de voorzijde van je kuiprand vast. Je voeten staan achter elkaar, je voorste voet is dezelfde als je hand die de kuiprand vast heeft (bijvoorbeeld rechterhand en rechtervoet). Je trekt je dan op en steunt met je andere hand op de kade. Vervolgens ga je zitten in je stoeltje en strek je je benen. Pak je peddel en je bent gereed om te gaan varen. Zorg ervoor dat je altijd je benen iets gebogen hebt en dat je goed in je boot kunt zitten. Als je een boot van de vereniging gebruikt, onthoud dan goed welke boot je goed kan varen en welke instelling de juiste voor je is. Stel je boot altijd vooraf in en niet als je het water op moet om te trainen, of vertrekken moet voor de start van je wedstrijd. Vraag je coach/trainer wat de beste afstelling is voor je boot. Goede instructie vindt je op deze sites: Hoewel in het Deens, toch de beste instructie op YouTube. Bekijk ze goed.
- https://www.youtube.com/watch?v=cYpdnNQA_JM

Als je het eenmaal beheerst is het heel handig omdat je zo ook vanaf een hoge of natte walkant kant instappen.
In het Nederlands: (afbeeldingen afkomstig van skk. be) Peddel kan ook aan de kant blijven.



Hurk naast de boot, een hand op de kant, een hand aan de voorpunt van de kuip. Beide handen houdt je gedurende het in en uitstappen op dezelfde plaats. Verzetten van handen=omgaan

brons



Zet een voet in bij het midden van de boot, zodanig dat er nog ruimte is om je andere voet er achter past. Blijf gehurkt. Zet de andere voet achter de eerste voet.



Zet de andere voet achter de eerste voet. Blijf gehurkt. Ga nu aan de hand hangen die de kuip vast heeft. Laat de hand op de kant nog steeds staan. Al hangend aan de hand zak je met de billen op het zitje.



Nu kun je de benen vooruit steken tot je voeten op het voetsteun staan, en je peddel pakken

Uitstappen doe je precies in omgekeerde volgorde.

Zwemmen:

Je moet minimaal 25 meter met je boot kunnen zwemmen. Je moet zelf samen met je boot veilig aan de kant kunnen komen. Wanneer de afstand tot de kant meer is dan 25 meter, dan moet je zelf je boot kunnen gebruiken als reddingsboei. Dit doe je door als een luiaard aan de punt van je boot te gaan hangen.

Varen:

Tijdens de wedstrijden moet je goed in één lijn kunnen varen. Hier kun je op trainen. Voor brons moet je minimaal 500 meter in een rechte lijn kunnen varen, zonder om te slaan.

Om je boot goed onder controle te krijgen, is het belangrijk dat je kunt sturen met en zonder roer. Je weet namelijk nooit wat er onderweg kan gebeuren. Als je omslaat moet je zelf je boot rechtop kunnen draaien. Hiermee voorkom je dat je boot zinkt. Als je bent omgeslagen, moet je zelf je boot kunnen leegmaken. Dit kun je doen door de punt van je boot naar beneden te drukken. Wanneer al het water in de punt zit, til je de punt op en tegelijkertijd draai je de boot op zijn kop. Het water gaat dan via je kuip uit je boot. Het is wel belangrijk dat je luikje bij je roer dicht is. Anders is het water naar de zee dragen.

Uithoudingsvermogen:

Het is belangrijk dat je een goede conditie hebt. Bij brons moet je minimaal 1 km varen zonder dat je hoeft te rusten.

brons

Peddelsteun

Wanneer je je balans een klein beetje verliest en dreigt te om te slaan, is de lage steun de manier om je te herstellen, zelfs zonder nat te worden. Bij de lage steun betekent dit dat je de peddel onder, ofwel lager dan je ellebogen houdt tijdens de steun.

De lage steun voer je uit door simpelweg de peddel tegen het oppervlak van het water te drukken, of je maakt hem iets langer door de peddel op het wateroppervlak te zwaaien.

Eerst neem je de juiste houding aan. Houd de peddel in een normale voorwaartse greep. Plaats de peddel dicht bij je heup en controleer of de rugzijde van de peddel naar beneden is gekeerd aan de kant waar je wil steunen. Dit betekent dat je je ellebogen aan die kant wat hoger hebt en je knokkels naar beneden hebt gericht.

Als de boot gaat bewegen, controleer je ook of de hoek van je peddel naar het oppervlak is gericht. Op deze manier zal het blad omhoog komen zodra je die tegen het water zwaait.

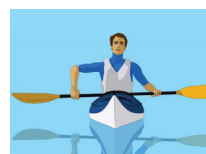
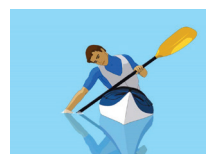
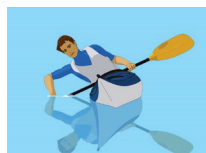
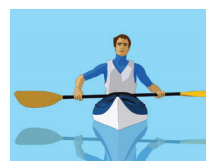
Om de steun te oefenen, leun je naar de kant totdat je begint om te slaan. Nadat je iets je balans verloren bent, druk je snel het blad naar beneden tegen het wateroppervlak (of op het water te slaan) en breng je tegelijkertijd je gewicht op de peddel. Probeer je peddel horizontaal te houden tijdens het steunen, op deze manier krijg je de best mogelijke steun.

Intuïtief zul je snel je bovenlichaam in tegengestelde richting buigen om je balans te herstellen. Maar je zit niet op vaste grond, dus het werkt net even iets anders. Eerst draai je de boot recht en pas daarna maak je je druk om je bovenlichaam.

De boot draai je recht door een heupdraai. Feitelijk betekent dit dat je je heup draait en je knie tegen het dek drukt om de boot weer op te drukken. Nu komt de boot terug in normale positie. De rotatiekracht zal je een klein beetje helpen wanneer je je bovenlichaam in balans drukt. Zie het meer dat je boot iets wegglijdt en je deze weer onder je wil trekken. Door je lichaam dicht bij het dek te houden, gaat het allemaal wat makkelijker.

Blijf een poosje oefenen, probeer een zwaaiende beweging van achter naar voor toe te voegen en je zult snel een langere tijd kunnen steunen. En vergeet niet te oefenen aan beide kanten.

Kijk voor de animatie op: www.kayakpaddling.net/nl/4-2.



brons

Voorbeeld trainingschema voor beginners

Onderstaand trainingschema is een bewerking van een programma afkomstig van de Deense site Ropro (www.ropro.dk) Wanneer je gericht wilt trainen voor een (halve) marathon kun je trainingsprogramma's voor looptraining klakkeloos overnemen.

Dit is een beginners programma voor 2x trainen per week. Zowel afstand en snelheid worden geleidelijk aan opgevoerd. De totale training (inclusief in en uit varen) is 6-7 km **Bij alle trainingen geldt: 2 km invaren, en na afloop van de training (minstens) 1 km uitvaren.** Als er geen pauze aangegeven is, vaar je alle onderdelen achter elkaar, zonder stoppen of rusten.

week	1 ^e training van de week	2 ^e training van de week
1	1 km 60% 1 km 70% 1km 60%	1 km 60% 1 km 70% 1km 60%
2	1 km 60% 1 km 70% 1km 60%	3x (800m 60%, 200m 75%)
3	3x (800m 60%, 200m 75%)	1 km 60% 1 km 70% 1km 60%
4	1 km 60% 1 km 70% 1 km 75%	3x (800m 60%, 200m 75%)
5	1 km 60% 1 km 70% 1 km 75%	4x (800m 60%, 200m 75%)
6	1 km 60% 1 km 70% 1 km 75%	4x (800m 60%, 200m 75%)
7	1 km 60% 1 km 70% 1 km 75%	1 km 60% 2 km 70% 1 km 75%
8	1 km 60% 1 km 70% 1 km 75%	1 km 60% 2 km 70% 1 km 75% 800m 100%
9	2 km 60% 1 km 70% 1 km 60% 1 km 75%	2 km 60% 1 km 70% 1 km 60% 2 km 75%
10	2 km 60% 1 km 70% 1 km 60% 1 km 75%	4x (800m 70%, 200m 60%)
11	2 km 60% 1 km 70% 1 km 60% 1 km 75%	4x (800m 70%, 200m 60%) 1x 800m 100%
12	2 km 60% 1 km 70% 1 km 60% 1 km 75%	2 km 60% 1 km 70% 1 km 60% 2 km 75%
13	2 km 60% 1 km 70% 1 km 60% 1 km 75%	2 km 60% 2 km 70% 1 km 60% 1 km 75%

zilver

Kennis:

Wedstrijdprocedure:

De sporter weet de standaard procedure bij een wedstrijd. Dit houdt in dat je altijd op tijd bij de start bent. Beter iets te vroeg dan te laat. Je weet hoe de procedure is tijdens de start. Je wordt geroepen naar de start, gaat op je baan liggen en luistert aandachtig naar de starter. Je volgt de instructies van de starter op. Dan volgt 'ready, (je zet je start positie/houding in)' en bij 'go' ga je van start.

Materiaal:

Het is belangrijk dat je zelf je boot goed kunt instellen. Tijdens wedstrijden is er niet altijd iemand die je kan helpen en moet je dit soort klusjes zelf doen.

Het belangrijk dat je van jezelf weet wat een goede houding is. Hierop stel je het zitje en je voetensteun af. Als je altijd in je eigen boot vaart, is dit niet zo belangrijk, maar tijdens wedstrijden zul je ook in een K2 en een K4 zitten. Vaak is dat een boot die door anderen ook wordt gebruikt en zal de afstelling niet zoals in je eigen boot zijn. Stel zo vroeg mogelijk je boot in.

Wanneer je klaar bent met varen, maak je altijd je boot van binnen en buiten droog en schoon. Als je de boot moet vervoeren, doe je dat zorgvuldig en je zorgt dat je boot tijdens het verplaatsen niet beschadigt of stuk gaat. Als de boot te zwaar is, vraag je iemand die je even kan helpen. Met z'n tweeën til je de boot aan de voor- en achterzijde op. Als je alleen bent, til je de boot in het midden op. Een K4 til je ook met z'n vieren, één persoon bij elke kuip. Zo voorkom je dat de boot breekt. Wees altijd zuinig op spullen van een ander, ook al ziet de boot er niet zo mooi uit als je eigen boot.

Als je een deelbare peddel hebt, moet je deze ook zelf in elkaar kunnen zetten en in de juiste hoek kunnen instellen. Jij weet als geen ander wat je fijn vindt. Net als met je boot ga je zuinig om met je peddel. Na het varen maak je deze droog en schoon. Dit geldt ook voor een peddel die je leent.

Als je met een spatscherm vaart, moet je weten hoe je deze moet vastmaken en als je omslaat, weer los maakt onder water.

Kleding:

Het is belangrijk dat jij je kleding altijd goed op orde hebt. De juiste kleding voor het juiste weertype. Ook draag je de juiste kleding tijdens wedstrijden.

Wanneer je prijzen gaat winnen, wordt je gehuldigd. Jij weet als geen ander of je op het podium komt. Tijdens de huldiging is het verplicht om je verenigingskleding aan te hebben. Zorg dat je deze dan ook aan hebt. Deze kleding moet schoon en netjes zijn.

Veiligheid:

Je kunt de reddingsprocedure die bij brons vereist is, uitleggen aan een redder. Ook kun je helpen als dat nodig is. Dus je moet de handelingen kunnen benoemen en daarnaar handelen.

Naast het redden is het ook belangrijk dat je weet op welk water je vaart. Dit is belangrijk, om te kunnen beoordelen welke gevaren er kunnen optreden.

- rustig water (beschut kanaal sloot of meertje), weinig of geen gevaar (wellicht van medegebruikers)

- licht onrustig water (kanaal of meer), gevaar van zijwind, rukwinden en golven kunnen je uit balans brengen.

- onrustig water (groot meer of vaarwater met veel grote schepen), hoge golven van diverse richtingen in combinatie met wind kunnen je in de problemen brengen.

- Rivier, buiten golven en wind is er ook een stroming die verraderlijk kan zijn.

Vaarregels:

Je moet weten wanneer je een vaargeul nadert en wat je dan moet doen. Alle boten die in de richting van de vaargeul varen, hebben voorrang op de boten die de vaargeul doorkruisen. Beroepsvaart gaat altijd voor. Buiten de vaargeul gaat een zeilboot altijd voor.

Ook beroepsvaart buiten de vaargeul gaat voor. Een motorboot buiten de vaargeul moet jou voorrang verlenen. Dit zal zeker niet altijd gebeuren. Dus wees een goed schipper. Als je vaart waar ook andere boten aanwezig zijn, blijf je altijd goed uitkijken. Jij bent een klein object op het water en je wordt niet altijd gezien. Ga niet schreeuwen op het water, dat heeft geen zin. Bij mist ga je niet varen tenzij je zeker weet dat je alle veiligheidsmaatregelen hebt genomen.



zilver

Techniek:

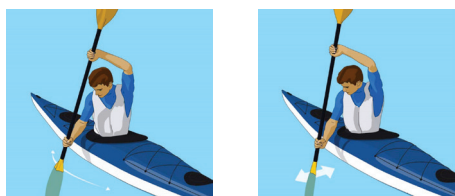
Techniek:

Het vasthouden van je peddel is belangrijk om tot goede prestaties te komen. De positie van je handen op de steel van de peddel is belangrijk. Deze moet zijn op de positie die ontstaat als je de peddel op je hoofd zet en je armen in een hoek van 90 graden houdt. Je moet je peddel ter hoogte van je voeten in het water insteken. Het blad moet geheel onder water zijn. Maar niet te diep. Door het draaien van je romp en door op het laatste moment je armen te gebruiken, haal je door tot het moment dat je peddel tussen knie en heup is. Dat is het moment dat je de peddel weer uit het water haalt. Je vaart zoveel mogelijk met gestrekte armen. Je gaat zoveel mogelijk rechtop zitten en draait met je romp. De krachten gaan van je tenen kruislinks door je lijf tot aan je handen. Bij goede rotatie zul je ook een trap beweging met je benen maken. Je been- en rugspieren zijn sterker dan je armen en daarom zul je deze ook zoveel mogelijk moeten gebruiken. Om zoveel mogelijk snelheid te kunnen genereren, is de frequentie van je peddelslag belangrijk. Bij een traag ritme zul je langzaam varen en hoe hoger de slagfrequentie, hoe sneller. Maar let wel op je techniek.

Zijwaartse slag:

Als je bent ingestapt in je boot, wil je zoveel mogelijk ruimte om je heen, om zo je peddelslagen goed te kunnen uitoefenen. Ook is het handig dat als je weer aan wal wilt, je makkelijk je boot naar de kant kan bewegen (zijwaarts). Ook bij de start kun je door de wind zijwaarts geblazen worden. Dan is het makkelijk dat jij je zelf zijwaarts kan bewegen. Dit doen we met een zijwaartse slag. Door met je peddel links en rechts te bewegen en voor en achter met een kleine trekbeweging, kun je de boot zijwaarts verplaatsen. Een goed evenwicht in je boot is dan van belang. Veel oefenen helpt erg goed. We zullen in de praktijk hier voldoende aandacht aan geven.

Kijk voor de animatie op: www.kayakpaddling.net/nl/2-6.



Varen zonder peddel:

Je moet soms kunnen varen zonder peddel. Het kan voorkomen dat je peddel breekt, of dat je deze verliest. Dan moet je met je handen kunnen peddelen.

Varen/trainen:

Het is belangrijk dat je voldoende oefent in meerpersoons boten. Tijdens wedstrijden is het niet handig dat je voor het eerst in een K2 of K4 zit en je niet weet wat je moet doen. Het belangrijkste is dat je altijd het tempo van je voorganger overneemt. Wanneer iedereen gelijk peddelt, ga je het snelst. Je moet meerdere kilometers zonder problemen kunnen varen.

Het is belangrijk dat je bekend bent met het varen van een wingpeddel. De juiste maat/soort is belangrijk. Maar een goed gebruik is nog belangrijker. Dit is de motor van je boot.

Bij kanosprint heb je een ander tempo nodig dan bij kanomathon. Een goede opbouw in je energie/ uithoudingsvermogen is dan belangrijk. Dit kun je leren door veel te trainen en te kijken welk tempo waarvoor nodig is. Ervaring is hierin belangrijk. Samen met je coach/trainer kun je kijken welk tempo bij jou past. Zie ook het meerjaren opleidings plan, je coach kan je hiermee helpen.

Stabiliteit:

Je moet al aardig stabiel in je boot kunnen zitten. De vaardigheid om een peddel onder je boot te kunnen halen, moet je al aardig beheersen. Je moet iemand een beetje kunnen helpen zonder dat je zelf omslaat.

Voor en na het varen:

Je bent in staat om zelfstandig je boot in of uit de loods of van de trailer te kunnen halen, zonder dat je iets beschadigt. Met andere woorden, je kan zelfstandig het water op en af.

Zwemmen:

Als je al zo goed bent, moet je ook verder kunnen zwemmen dan bij brons. Je moet minimaal 50 meter met je boot kunnen zwemmen. Dit kan naar de kant of naar een redder zijn.

Veiligheid:

Je moet kunnen helpen bij een redding. Het is nog niet zo dat je de redding zelfstandig kan, maar je moet wel weten wat je moet doen. In nood moet je iemand zonder/met boot naar de kant kunnen brengen. Als de zwemmer niet meer in zijn/haar boot kan komen, moet je hem/haar op de punt van je eigen boot naar de kant brengen. Daar kun je hulp gaan halen. Zorg altijd dat je zelf veilig bent en blijft. Niemand heeft er iets aan als de redder ook in nood geraakt.

Het is belangrijk dat je iemand gerust kan stellen tijdens de redding. Dit helpt de mede redder heel erg.

Uithoudingsvermogen:

Je bent met zilver al een aardige sporter aan het worden. Het is belangrijk dat je dus ook aan je conditie gaat werken. Het is belangrijk dat je 5 km kunt varen zonder dat je hoeft te stoppen om te rusten.

goud

Kennis:

Techniek:

Door de ervaringen die je hebt opgedaan tijdens brons en zilver, weet je hoe een training gegeven moet worden. Op basis hiervan moet het mogelijk zijn dat je een eenvoudige training geeft. Dit handboek is dan ook je leidraad voor die trainingen. Vraag je coach/trainer om af en toe zelf een training te verzorgen, zodat je ervaring op doet om dit zelfstandig te kunnen doen.

Het is belangrijk dat je, voordat je gaat varen, een warming-up doet. Door je ervaring moet je dus weten welke warming-up goed is. Tijdens de trainingen is het fijn als je de trainer kan assisteren met deze warming-up. Een warming-up begint met dynamische oefeningen.

Hieronder vind je in willekeurige volgorde een overzicht van de belangrijkste losmakende dynamische oefeningen.

Dribbelen

Bij het dribbelen is je looptempo heel rustig en maak je hierbij kleine stapjes. De voeten wikkel je overdreven goed af.

Huppelen

Ongeveer dezelfde oefening als vorige (dribbelen) alleen je bovenbenen hef je iets meer op.

Armzwaaien

Armen ontspannen naar voren en achteren zwaaien. Hierbij kan je ook rustig wandelen.

Draaien met je heupen

Begin houding: sta in een lichte spreidstand met de handen in de zij. Draai met de heupen langzaam grote cirkels. De schouders en het hoofd blijven daarbij zoveel mogelijk op hun plaats.

Draaien met je schouders (1)

Begin houding: sta in een lichte spreidstand. Draai je afwisselend rechts- en linksom. Wanneer je rechtsom draait, kijk je je rechterarm (die gestrekt is) zoveel mogelijk na. De hand van je linkerarm bevindt zich bij je rechter schouder.

Draaien met je schouders (2)

Begin houding: sta in een flinke spreidstand. Afwisselend raak je met je rechter hand je linker voet aan (en andersom). De andere arm wijst naar boven en probeer je zoveel mogelijk na te kijken.

Draaien met je hoofd

Begin houding: sta in een lichte spreidstand. Maak kleine cirkeltjes met je hoofd, van je ene schouder naar je andere en via je borst weer terug. Doe de oefening niet te lang, omdat je mogelijk wat duizelig

kunt worden. Vijf keer links en vijf keer rechts is voldoende.

Hakkenbillen of hielaanslag

Oefening waarbij je tijdens het uitvoeren van de loopbeweging steeds een bil aanraakt met de hak van de schoen. Probeer je bovenlichaam rechtop te houden bij het uitvoeren van de oefening. Je armen hangen langs het lichaam. Voor de variatie kan je ook afwisselend 2 x rechts en daarna 2 x links doen. Of 2 x rechts, 1 x links (en andersom).

Knieheffen

Tijdens een rustige looppas hef je regelmatig afwisselend je linker en rechterknie op tot een hoek van 90 graden. Bij het neerkomen maken je voorvoeten als eerste contact met de grond. Probeer je bovenlichaam rechtop te houden bij het uitvoeren van de oefening.

Daarna ga je 5-10 minuten bewegen zonder te gaan zweten. Dit kan zijn: hardlopen of kanoën. Soms is een tochtje naar de start een goede manier om op te warmen.

Een warming-up doe je altijd nadat je boot klaar ligt om te vertrekken, dus ingesteld en al.

Veiligheid:

Bij goud moet je weten hoe je veilig kunt varen en hoe te handelen bij noodsituaties. Daarom besteden we bij goud meer aandacht aan veiligheid.

Onderkoeling:

Het is belangrijk dat je weet wat onderkoeling is en hoe je onderkoeling herkent. Vaak merk je bij je zelf niet dat je onderkoeld raakt. Je medevaarders of buitenstaanders kunnen dit makkelijker zien.

Beginnende onderkoeling herken je als volgt:

1. je gaat rillen
2. je krijgt een koude bleke en droge huid
3. de ademhaling gaat van snel naar langzaam en oppervlakkig
4. er treed vermoeidheid, sufheid en vaak ook verwardheid op. Daarnaast gaat praten ook moeilijker.
5. het bewustzijn wordt minder

Als de onderkoeling ernstig is, zijn de volgende kenmerken te zien:

1. slachtoffer stopt met rillen
2. raakt verder buiten bewustzijn
3. de reflexen worden snel minder
4. de hartslag zal dalen
5. de spieren beginnen stijf te worden
6. de lippen, oren en de vingers en tenen beginnen blauw te raken.

goud

Wanneer je bovenstaande herkent, moet je snel handelen.

Voor een beginnende onderkoeling ga je als volgt te werk:

1. Breng het slachtoffer naar een warmere omgeving. Lukt dit niet, dan probeer je het slachtoffer in de luwte te leggen.
2. Wikkel het slachtoffer in een deken en bedek ook het hoofd. Een isolatiedeken is eenvoudig en licht om mee te nemen.
3. Voorkom verdere onderkoeling. Je kan het slachtoffer omarmen zodat je samen warm blijft.
4. Probeer iemand te benaderen om hulp te halen.

Als een slachtoffer in een diepere onderkoeling komt, wordt het kritiek en moet je extra alert blijven. Je gaat dan als volgt te werk:

1. Je gaat direct alarmeren. Als je een telefoon bij je hebt, bel je direct 1-1-2. Als dat niet gaat, zorg je dat iemand in de omgeving dit voor je doet. Laat altijd die persoon terug komen en vraag of de hulpdiensten komen. Anders moet je iemand anders vragen.
2. Zorg ervoor dat het slachtoffer niet verder onderkoeld raakt. Haal eventueel natte kleding weg.
3. Ga nooit met het slachtoffer naar een andere locatie. Dit kan schadelijk zijn.
4. Probeer het slachtoffer op te warmen. Dit kan met een isolatiedeken of op welke manier dan ook. Doormiddel van wrijven kun je ook wat warmte geven.
5. Bedek het hoofd. Hier verliest een slachtoffer vaak veel kostbare warmte.
6. Geef het slachtoffer niet te eten of te drinken. Dan gaat de energie die hij nog heeft niet naar het opwarmen maar naar het verwerken van het eten en drinken.

In bijlage 1 staat meer informatie over onderkoeling en hoe hiermee om te gaan.

Varen op onbekend water:

Wanneer je op onbekend water gaat varen, zorg je dat je goed op de hoogte bent van het vaarwater. Je laat iemand weten wanneer je gaat varen en welke route je gaat varen. Ook is het belangrijk dat je afsprekt op welk tijdstip je gaat en uiterlijk weer terug bent. Als je weer terug bent, laat je deze persoon weten dat je terug bent. Mocht er iets gebeuren dat kan dit je redding zijn.

Het is belangrijk dat je weet wat voor weer het wordt. Dus je kijkt vlak voor je gaat varen naar de voorspellingen. Ook houd je tijdens het varen het weer goed in de gaten. Komt er een dreigende lucht aan, dan zorg je ervoor dat je beschutting zoekt. Je laat aan je contactpersoon weten dat je gaat schuilen.

Regels op het water:

Bij brons en zilver is al een beetje verteld hoe jij je moet gedragen op het water. In bijlage 2 staat de basis regels die je moet weten.

Weer:

Voordat je gaat varen moet je weten welk weer het wordt. Bij twijfelachtig weer en onverwachte situaties bespreek je de risico's met je medevaarders. Daarbij geef je duidelijk aan wat jullie in deze situatie gaan doen. Je geeft aan wie de leiding heeft. Iedereen volgt de instructies van de leider op. Je mag het best oneens zijn maar lange discussies op het water is uit den boze. De leider bepaalt wat te doen en dit volg je op.



Wedstrijdregels:

Bij dit document heb je ook een ander boekwerk ontvangen waarin de wedstrijdregels staan en bijlage: introductie wedstrijdvaren. Het is belangrijk dat je globaal weet wat de regels zijn. De basisregels moet je goed kennen. Als je het niet eens bent met de wedstrijdleiding, kun je bezwaar maken. Als je dit doet blijf je kalm en wordt je niet boos. Je gaat uitleggen dat je het oneens bent met de beslissing van de wedstrijdleiding.

goud

Techniek:

Techniek:

Je techniek moet goed zijn. Zo kun je het beste presteren. De basis moet je goed kunnen uitoefenen.

Basis techniek:

- rechtop zitten
- armen goed strekken
- rompdraaien
- trapbeweging met je benen
- peddel op juiste wijze insteken en doorhalen
- gehele peddelblad in het water
- hand uitstoten tussen schouder en ooghoogte
- peddelfrequentie moet goed zijn.

In- en uitstappen:

Het kan voorkomen dat je geen steiger, kade of meerpaal hebt om je aan vast houden. Dat moet je in ondiep water in kunnen stappen. Je gebruikt dan je peddel als steunpunt. Maar voorkom dat je peddel beschadigt of breekt. Is het niet mogelijk om een vast punt te krijgen, dan zul je de peddel als vlakke steun moeten gebruiken. Je gaat dan als volgt te werk:

De boot houd je tussen je benen. Daarna houd je de peddel achter je rug vast aan de kuiprand. Hoe verder de peddel aan éénzijde uitsteekt, hoe meer stabiliteit je hebt. Één peddelblad ligt plat op het water. Als het mogelijk is om direct in je kuip te gaan zitten, probeer je dat. Anders ga je op je peddel zitten. Vervolgens doe je eerst het been aan de korte peddelkant in de boot en dan je andere. Je laat je dan geleidelijk in je boot zakken en gaat goed zitten. Je pakt je peddel en maak je klaar om te gaan varen.

Stabiliteit:

Je moet nu al heel stabiel in je boot kunnen zitten. Je slaat niet meer snel om en weet wat je moet doen om dit te voorkomen.

Het is belangrijk dat je een bal kunt vangen zonder dat je omslaat.

Als je erg goed bent, kun je proberen om in je boot te gaan staan.

Staan met behulp van de kade of steiger moet je wel kunnen.

Positie in een meerpersoons boot:

Het is in een meerpersoons boot belangrijk op welke positie je gaat zitten. Een vuistregel is dat de vaarder met de snelste frequentie (snelste vaarder) voorin gaat. De rest moet zich dan aanpassen aan hem. De vaarder met de langzaamste frequentie zit achterin. Het gewicht moet een beetje verdeeld worden, zodat de boot zo recht mogelijk in het water ligt. Door ervaring weet je vaak wel wie waar zit. In sommige gevallen is het heel anders dan de regels zijn. Maar als dat werkt kan dat natuurlijk altijd. Frustraties in een boot is nooit goed en zal ook niet werken. Overleg goed met elkaar waar je gaat zitten. Als het mogelijk is, train je elke positie een keer en bepaal je met elkaar waar iedereen moet gaan zitten.

Varen in een meerpersoons boot:

Meermansboten maken van het individuele kanoën een teamsport. Je moet redelijk K1 kunnen varen en de techniek begrijpen. Een meermans boot is maar iets sneller dan de langzaamste kanoër in de boot. Wanneer de verschillende kanoërs in een boot de slag niet op elkaar afstemmen gaat de boot zelfs langzamer dan een K1. Maar een boot met een goed team van individueel snelle kanoërs gaat heel snel. Hoe stem je de slag op elkaar af?

De voorste persoon is aan slag, en de rest volgt het tempo van nr. 1. In een K4 let iedereen op nr 1 en op degene vlak voor zich. Kopieer de stand van de peddelsteel: soms verhindert de romp het zicht op het peddelblad. Bij een goede samenwerking rolt de boot gelijkmatig een klein beetje heen en weer. Bij een minder goede samenwerking gaat de boot wringen en gaat de loop er uit. Als je veel samen vaart voel je aan de beweging van de boot wat de ander wil gaan doen. Je hoeft dan nauwelijks meer op de peddel te letten. Zo kan de achtervaarder sturen door het gewicht te verplaatsen. De voorvaarder zal daarop het roer gebruiken. De voorvaarder zal daarop het roer gebruiken. Als nr. 1 tijdens de luchtfase een korte stop houdt, kunnen de achterste kanoër(s) gemakkelijker volgen. Zo kan iedereen weer op tijd beginnen en blijft de loop in de boot.

Bij gelijktijdig volgen trekken de voorste kanoërs de boot als het ware onder de peddels van de achterste kanoërs vandaan. Daarom hoor je vaak dat de sterkste kanoër achterin moet zitten. Maar de combinatie moet wel werken. Wees niet eigenwijs en luister naar elkaar zodat je als team een goede volgorde krijgt.

Er is echter een geavanceerde truc om de kracht van alle kanoërs optimaal te benutten: de ongelijke inpik. Daarbij zet de voorste kanoër de peddel een fractie later in het water

dan de kanoër vlak achter zich. Het 'volgen' anticipeert op de slag van nr.1. In een K4 zie je bij de toppers een mooie 'wave' die achteraan begint. Dat kan alleen door veel samen te oefenen.



goud

Onderhoud:

Als zelfstandige vaarder moet jij je eigen boot kunnen afstellen en kleine reparaties kunnen doen. Je weet ook hoe je de boot moet vervoeren en opbergen. Het is belangrijk dat je weet wat er aan je boot moet gebeuren als er iets mis is. Kun je het zelf niet fixen, dan moet je het wel kunnen uitleggen aan een ander.

Zwemmen:

Het is bij goud belangrijk dat je minimaal 100 meter met je boot kan zwemmen. Dit kan naar de kant of naar een redder zijn.

Uithoudingsvermogen:

Een marathon heeft voor elke leeftijdsgroep een eigen afstand. Zo is voor aspiranten een afstand 5 km, junioren varen 14 km en heren boven de 18 jaar varen 22 km. Vrouwen varen boven de 18 jaar 14 km. De afstand in jouw leeftijdscategorie moet je eenvoudig kunnen varen, zonder dat je moet rusten.

Veiligheid:

Nu moet je iemand zelfstandig kunnen redden. En je weet welke commando's je moet geven tijdens deze redding. Ook weet je wat je moet doen als je zelf omslaat, en kun je zelfstandig weer naar de kant komen om weer in te stappen. Ook beheers je de peddelsteun.

Conclusie:

Je bent nu een ervaren kanovaarder die zelfstandig kan varen en ook de leiding kan nemen tijdens het varen met meerdere vaarders. Je weet welke verantwoordelijkheden nodig zijn. Ook ben je zelfstandig bij het deelnemen aan wedstrijden. Daarnaast moet je ook training kunnen geven aan beginnende vaarders.

bijlage 1

Informatie over Onderkoeling

Inleiding

De normale lichaamstemperatuur van de mens is 36,9° Celsius. Om zeker te zijn van lichamelijke en geestelijke fitheid moet de temperatuur op dit peil worden gehandhaafd, met een marge van een halve graad naar boven en naar beneden. Er wordt hier bedoeld op de inwendige temperatuur van het lichaam. De huidtemperatuur, dicht aan het oppervlak van het lichaam, mag enkele graden verschillen van de inwendige temperatuur.

Als we het hebben over onderkoeling worden twee typen onderscheiden:

algehele onderkoeling (=hypothermie):

- een te lage inwendige temperatuur van het lichaam, ook wel de centrale lichaamstemperatuur of kerntemperatuur genoemd.

- plaatselijke onderkoeling/bevriezing:

letsels die betrekking hebben op de temperatuur dicht aan het oppervlak en/of van bepaalde ledematen.

Temperatuurregelaar van het lichaam

Het lichaam reguleert haar centrale temperatuur door gebruik te maken van een geavanceerd regelsysteem. Dit bestaat grofweg uit:

- het aanmaken van warmte
- het verplaatsen van warmte
- het versneld afgeven van warmte of warmte-afgifte tegengaan.

Het aanmaken van warmte gebeurt door de verbranding van voedingsstoffen, die al dan niet eerst zijn omgezet in een vorm die voor elke cel bruikbaar is ("energiepakketjes"). Het meest bekend is de warmteontwikkeling door skeletspiercellen tijdens beweging, maar ook in rust vinden er in het lichaam processen plaats waarbij spiercellen betrokken zijn. Daardoor verbruiken alle cellen altijd een hoeveelheid energie om hun basisfuncties uit te kunnen voeren (en daarmee in leven te blijven) en produceren dus een, zij het zeer kleine, hoeveelheid warmte. Als het lichaam extra warmte nodig heeft zal het dus spiercellen opdracht geven te gaan werken. Dit is immers de meest efficiënte manier van het lichaam om snel extra warmte tot haar beschikking te hebben. Het verplaatsen van warmte gaat via het bloed: Als de omgevingstemperatuur oploopt wordt meer bloed van het inwendige naar de koelere oppervlakte van het lichaam gebracht. De lichaamswarmte wordt voornamelijk door straling en convectie (geleiding) aan de omgeving afgegeven. Zo geeft het warme bloed, terwijl het langs de koelere huid stroomt, zijn warmte af en keert terug met een lagere temperatuur. Op deze wijze wordt een constant peil gehandhaafd.

Als door het lichaam meer warmte wordt geproduceerd, bijvoorbeeld door beweging, zal het lichaam over gaan tot versnelde warmte afgifte: de haarvaten in de huid gaan open staan waardoor de bloedstroom door de huid toeneemt (de huid wordt rood) en het lichaam begint te transpireren. Door verdamping van transpiratievocht wordt een grote hoeveelheid warmte afgegeven.

Bij een lage omgevingstemperatuur is de huid koud, dus is bloed dat van de huid naar het inwendige terugkeert vrij koel. Het bloed zou zelfs zeer snel beneden de noodzakelijke temperatuur afkoelen als het lichaam er niets aan zou doen. Het meest logische zou zijn de bloedstroom door de huid te verminderen. Dit doet het lichaam dan ook. Het vernauwt de bloedvaten in de huid. Als deze aanpassingen de inwendige temperatuur niet op het juiste peil houden, begint het lichaam te rillen. Rillen is een vorm van onvrijwillige beweging die warmte produceert. Door wordt de inwendige temperatuur van het lichaam verhoogd tot het juiste peil. Als het lichaam zijn warmte sneller verliest dan het die kan produceren zal de inwendige temperatuur dalen.

bijlage 1

Wat is onderkoeling?



Onderkoeling is een verschijnsel dat iedereen kan overkomen. Te water raken is een duidelijke aanleiding voor onderkoeling, maar ook op het droge kan onderkoeling optreden. Het kan iedereen gebeuren die buiten actief is. Tijdens zwemmen, surfen, duiken en zeilen, zelfs tijdens vissen kan onderkoeling ontstaan, zeker wanneer men zich onvoldoende voorbereidt of de weersomstandigheden plotseling veranderen. Maar ook iemand die 's nachts thuis valt en niet meer op kan staan kan onderkoeld raken.

Het grootste gevaar van onderkoeling is, dat het sluipend verloopt. Omdat weinig mensen van het gevaar van onderkoeling op de hoogte zijn kun je onnodig in een gevaarlijke situatie terecht komen. Het grootste gevaar van te water raken is cold-shock. Dit is een oncontroleerbare, op hyperventilatie lijkende ademhaling. Men kan het gevoel krijgen dat de luchtweg is afgesloten en voelt hevige pijn. Ook kan cold-shock ervoor zorgen dat men onder water onbedwingbaar moet ademen, wat de paniek alleen maar groter maakt. Mede hierdoor treedt een plotselinge versnelling van de hartslag op en een toename van de bloeddruk. Dit kan leiden tot een hartstilstand. De cold-shock fase duurt enkele minuten. Juist op dit soort momenten is een goed reddingsvest levensreddend doordat dit het gezicht boven water houdt. Na het overleven van de cold-shock zal bij een langer verblijf in het water het lichaam gaandeweg afkoelen.

Wat gebeurt er eigenlijk als je onderkoeld raakt?

Ook al merken we dit niet, ieder mens verliest voortdurend warmte en maakt voortdurend warmte aan. Wanneer de warmteafgifte groter is dan de aanmaak, zal de lichaamstemperatuur dalen. Vooral bij veel wind en wanneer men nat is, zal afkoeling sneller optreden. In water raakt je lichaam ongeveer 20 keer sneller warmte kwijt dan in lucht en hoe kouder het water, hoe sneller het proces verloopt.



bijlage 1



Zodra de lichaamstemperatuur beneden 35°C daalt, spreekt men van onderkoeling

Het eerste stadium van onderkoeling is kippenvel. In het tweede stadium van onderkoeling gaat het lichaam rillen en treedt er soms agitatie op. Wanneer iemand opgewonden of rusteloos is, spreekt men van agitatie. In een volgend stadium wordt de patiënt suf en sloom, gaat hij slechter presteren. Coördinatie en beoordelingsvermogen nemen af. Omdat de spraak verward kan raken, kun je de indruk krijgen dat de patiënt dronken is. De spieren kunnen verstijven waardoor er nauwelijks kracht meer is in armen en benen. Het wordt dan lastig om bijvoorbeeld een reddingmiddel te pakken of een lichtkogel af te schieten.

Ook zwemmen wordt na verloop van tijd onmogelijk. Beneden 32°C zal bewusteloosheid optreden en rond 28°C veroorzaakt de lage lichaamstemperatuur een spontane hartstilstand. Toch zijn er onderkoelingslachtoffers bekend die tot ruim onder deze temperatuur zijn afgekoeld, gered zijn en hersteld zijn zonder daarvan nadelige gevolgen te hebben ondervonden.

bijlage 1

Omdat bij onderkoeling de bloedvaten van de huid en spieren in armen en benen vernauwen, is er nauwelijks hartslag te voelen. Zo kan de indruk ontstaan, dat het slachtoffer is overleden. In sommige gevallen is dit echter niet zo! De dood kan pas met zekerheid in een ziekenhuis worden vastgesteld, en alleen als de patiënt eerst is opgewarmd. Vandaar: niemand is dood tenzij warm en dood.

Hoe kun je onderkoeling voorkomen?

Onderkoeling kan worden voorkomen door goede kledingkeuze en de juiste uitrusting. Een isolatiedeken (van versterkt aluminiumfolie) in combinatie met een deken zijn noodzakelijke hulpmiddelen, mits op de juiste wijze gebruikt. Dikke plastic vuilniszakken zijn echter ook al effectief. In het water koel je 20 keer sneller af dan buiten het water. Hoe verder je lichaam uit het water blijft, hoe beter het is. Reddingvloten, reddingboeien of wrakhout kunnen je redding betekenen als je daardoor gedeeltelijk uit het water kunt blijven en niet hoeft te zwemmen. Anderzijds zal water in een reddingvlot de afkoeling versnellen.

Voorkom onderkoeling door

- Voldoende warme kleding (thermo-ondergoed, fleecetussenlaag en water- en winddichte maar wel ademende bovenlaag) of een surfpak, droogpak, overlevingspak of warmte-overall (steamer) te dragen.
- Te zorgen voor goede ventilatie. Ook door transpireren koel je af. Wanneer transpiratievocht niet weg kan, kan onderkoeling optreden.
- Draag op het water een goedgekeurd reddingvest.
- Zorg voor persoonlijke noodsignalen om de tijd in het water zo kort mogelijk te houden.
- Te letten op de eerste symptomen: rillen, sufheid, verward spreken, stijfheid.

Overlevingskansen in water

Er is geen enkele wetmatigheid bij de overlevingskansen in water. Onderstaande tabel is een zeer ruwe schatting. De werkelijke overlevingstijd hangt af van veel factoren zoals lichaamsbouw, hoeveelheid onderhuids vet, gebruik van alcohol of medicijnen, kleding, geslacht, windsnelheid, golfhoogtes, lichamelijke en geestelijke conditie.

Watertemperatuur	Wetsuit	Gekleed	Zwemkleding
0° C	15 minuten	9 minuten	2 minuten
5° C	3 uur	1 uur	0,5 uur
10° C	9 uur	3 uur	1 uur
15° C	12 uur	5 uur	2 uur
20° C	15 uur	8 uur	4 uur

bijlage 1



Raak je te water

- Ga dan niet zwemmen, tenzij de kant zeer dichtbij is (minder dan 100 meter).
- Blijf stilliggen en maak je zo klein mogelijk. (HELP-houding) Het contactoppervlak met het water is dan klein. Water stroomt langs een kleiner deel van de huid. Er kan zich tijdelijk een dun isolatielaagje van verwarmd water vormen tussen de kleding en de huid. Oksels en liezen liggen beschermd zodat onderkoeling langzamer gaat.
- Raak niet in paniek en denk positief: de wil om te overleven redt levens.

Wat moet je doen als iemand onderkoeld is geraakt?

1. Horizontaal verplaatsen

Een drenkeling die lang in het water heeft gelegen heeft een aantal bijzondere veranderingen in de bloedsomloop ondergaan door de voortdurende druk van het water op het lichaam. Eenvoudig gezegd: er wordt gedurende enkele uren steeds meer vocht weggedrukt wat via de nieren wordt afgescheiden en eigenlijk is er sprake van een verstoord evenwicht in de bloedsomloop. Dit merk je pas op het moment dat je het slachtoffer verticaal uit het water haalt.

Door de zwaartekracht en drukvermindering op de ledematen, verplaatst het koude stroperige bloed van de romp zich naar de ledematen. Het toch al zwak functionerende hart zal deze verandering niet kunnen bijhouden en daardoor kan er een circulatiestilstand ontstaan. Door het slachtoffer horizontaal uit het water te halen wordt dit enigszins voorkomen. Ook het vervoer op het land moet horizontaal geschieden. Bij voorkeur met het hoofd iets lager en de benen in de voortbewegingsrichting.

Laat direct alarmeren via Den Helder Rescue op marifoonkanaal 16 of DSC, of op het land: bel 1-1-2 en vertel erbij dat het om een onderkoelingslachtoffer gaat.



2. Geen ademhaling?

Start reanimatie! Zodra je een onderkoeld slachtoffer uit het water hebt gehaald, controleer je of de ademweg vrij is en of het slachtoffer ademhaalt. Twijfelt u aan de ademhaling, ga dan eerst 1 minuut beademen. Bij ernstige onderkoeling kan dit moeizaam verlopen door spierstijfheid. Begin pas na 1 minuut met reanimeren (30 x borst indrukken - tempo 100 p. min., dan 2 maal beademen) tot professionele hulpverleners dit overnemen. Geef de moed niet op. Een onderkoeld slachtoffer heeft meer zuurstof nodig dan iemand met een normale lichaamstemperatuur. Elk beetje zuurstofrijk bloed dat met een reanimatie wordt rondgepompt kan redding betekenen.

3. Temperatuurisolatie

Een onderkoeld slachtoffer moet zo snel mogelijk tegen verdere afkoeling worden afgeschermd. Pak de armen en benen apart in zodat ze niet de romp extra kunnen afkoelen. Vergeet vooral niet het hoofd goed te beschermen, het heeft een relatief groot oppervlak en daardoor gaat er veel warmte **verloren**. Een onderkoelingsdeken is ideaal om verdere afkoeling tegen te gaan. Een onderkoelingsdeken werkt alleen goed in combinatie met een deken. Heb je geen onderkoelingsdeken, gebruik dan vuilniszakken, of bedek het slachtoffer met een deken, een slaapzak, of jassen.

bijlage 1

Niet doen!

Probeer een bewusteloos slachtoffer nooit iets te drinken te geven. Geef nooit alcoholische dranken. Alcohol verwijdt de bloedvaten en kan juist daling van de temperatuur tot gevolg hebben. Beweeg een onderkoeld slachtoffer zo weinig mogelijk, behandel het lichaam als dat het van glas is gemaakt.

Wel doen!

Een aanspreekbaar slachtoffer dat zelf een beker kan vasthouden, mag wel warme, liefst goed gesuikerde, dranken innemen en begeleid onder een niet te warme douche. Zoek in elk geval warmte en beschutting, bescherm het slachtoffer tegen verdere afkoeling. Kleed het slachtoffer niet uit, tenzij in een beschutte en verwarmde ruimte en als je daarna het slachtoffer ook met droge kleding kan aankleden.

Meer weten over onderkoeling?

'Boordboek EHBO', Douglas Justins en Colin Berry, De Alk & Heijnen Watersport, ISBN 9789059610699 'Oranje Kruis boekje'. Officiële handleiding tot het verlenen van eerste hulp bij ongelukken, Oranje Kruis, Thieme Meulenhoff, ISBN 978900692026

Internet

www.ehbo.nl praktische tips, folders en informatie over EHBO-cursussen bij u in de buurt

www.hartstichting.nl medische informatie, brochures en reanimatiecursussen.

Deze folder is oorspronkelijk door de KNRM uitgegeven. De folder is uitgegeven onder de vlag van het project Varen doe je samen! waarin omdat de KNRM participeert.

De KNRM wordt in stand gehouden door vrijwillige bijdragen en ontvangt geen **subsidie**.

Wordt donateur! www.knrm.nl



bijlage 2

kanovaarders : veilig het water op!



10 tips voor veilig varen

- 1. Zorg dat je gezien wordt**
Draag opvallende kleding; liefst fluorescerend geel of oranje.
- 2. Kijk vaak achterom**
Kijk niet alleen vaak, maar ook goed. Zorg dat je overzicht hebt.
- 3. Houd stuurboord wal**
Houd altijd stuurboord, ook onder (smalle) bruggen.
- 4. Vaar een duidelijke koers en snelheid**
Zorg dat andere schepen duidelijk zien dat je laat lopen of weer oppakt.
- 5. Houd rekening met de dode hoek van binnenschepen**
Soms ben je honderden meters vóór een schip slecht zichtbaar. Tip: Zie je de stuurhut, dan kan de schipper jou ook zien.
- 6. Stop op een veilige plek**
Zorg dat je aan de kant ligt en stop niet in een bocht of vlakbij een brug.
- 7. Laat schepen gemakkelijk passeren**
Gaat een schip harder dan jij, zorg dan dat hij snel op een overzichtelijke plaats kan inhalen.
- 8. Let op de bruglichten**
Gaat de gele lamp boven een bruggat uit volg dan de zijlichten.
- 9. Roei niet bij slecht zicht**
Roei niet in de schemering of het donker en niet bij mist (<500 m zicht).
- 10. Mijd het schroefwater van binnenschepen**
Een manoeuvrerend schip kan zomaar gas geven en je meters opzij duwen.

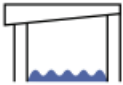
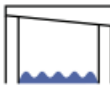
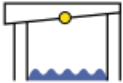
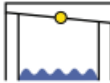
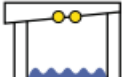
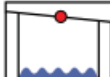
bijlage 2



Basisvaarregels

<p>Toon goed zeemanschap Doe alles om gevaarlijke situaties te voorkomen, ook als je voorrang hebt.</p> <p>Klein wijkt voor groot Kleine schepen wijken voor grote schepen. Recreatievaart wijkt voor beroepsvaart. Kleine motorboten wijken voor zeil- en roeiboten.</p>	<p>Houd stuurboord wal Schepen die geen eigen wal houden, moeten voor je wijken, zelfs beroepsvaart.</p> <p>Verkeer op een hoofdvaarwater gaat voor verkeer op een nevenvaarwater Maar voorrang moet je krijgen!</p>
---	--

Bruglichten boven een bruggat

	<p>Als het veilig kan, mag je doorvaren. Let op tegenliggers.</p>	
	<p>Als het veilig kan, mag je doorvaren. Let op tegenliggers.</p>	
	<p>< Aanbevolen door dit bruggat te varen Verboden door dit bruggat te varen ></p>	

Bruglichten naast een bruggat

	<p>Dubbel rood = geen brugwachter aanwezig. Als het veilig kan, mag je doorvaren. Let op tegenliggers.</p>	
	<p>Enkel rood = de brug wordt bediend. Als het veilig kan, mag je doorvaren. Let op tegenliggers.</p>	
	<p>Als het gele middenlicht dooft gaat de brug open en gelden de zijlichten.</p> <p>▽ Jij mag straks eerst Jij moet stoppen ▸</p>	
	<p>De brug is open.</p> <p>< Jij mag nu doorvaren Jij moet wachten ></p>	

bijlage 2



Veilig het water op!

Vaarregels recreatie- en beroepsvaart

Algemeen

- Houd op het vaarwater zoveel mogelijk stuurboordwal (rechterkant) aan. Ook binnen de betonde vaargeul.
- Pas uw koers en snelheid tijdig aan, wanneer u voorrang verleent aan een ander schip. Laat goed zien welke koers u vaart en geef elkaar de ruimte om te manoeuvreren.
- Voorkom gevaarlijke situaties en schade aan andere schepen door alert te zijn op hinderlijke golfslag of zuiging van uw schip. Minder tijdig vaart.
- Een klein schip moet op zijn motor een snelheid van minstens 6 km/uur kunnen behalen op grote wateren, rivieren en kanalen. Daar varen immers ook de binnenvaart en zeevaart.
- Voor de Westerschelde geldt een aanvullende algemene regel. In smalle hoofdvaargeulen voor de zeevaart, zoals in het Nauw van Bath, de Bocht van Walsoorden en in de Sardijngeul en Oostgat voor Vlissingen en Zoutelande, moeten schepen tot 12 meter lengte zoveel mogelijk buiten de hoofdvaargeul varen.
- Grote schepen mogen in sommige situaties aan bakboordwal (aan de linkerkant) varen. Bijvoorbeeld om sterke stroming te ontwijken of bij het invaren van een haven. Grote schepen die aan bakboordwal varen, tonen een blauw bord met wit flinkerlicht voor tegemoetkomende vaart. Dit betekent stuurboord op stuurboord passeren. Een klein schip passeert dus zoveel mogelijk aan de zijde van het blauwe bord. Uiteraard als de situatie zich daarvoor leent. Op de Westerschelde, het Kanaal van Gent naar Terneuzen en de Eemsmonding is het blauwe bord niet van toepassing.

Op www.varendoesamen.nl vindt u meer informatie over 'veilig varen' en kunt u tevens de informatieve Knooppuntenboekjes downloaden.



bijlage 2

De belangrijkste voorrangsregels

De vaarregels staan gedetailleerd beschreven in hoofdstuk 6 van het Binnenvaartpolitiereglement.

- Een klein schip (tot 20 meter) verleent in de meeste gevallen voorrang aan een groot schip (langer dan 20 meter). Veerponten, passagiersschepen, sleep- en duwbotten en vissersschepen die in bedrijf zijn, hebben de rechten van 'groot'. Ook als ze korter zijn dan 20 meter (voor uitzonderingen zie het BPR).
- Een schip dat het hoofdvaarwater op wil varen, moet voorrang verlenen aan een schip dat in de betonde vaargeul aan stuurboordzijde van het hoofdvaarwater vaart. Een uitzondering hierop: een schip dat uit een betond nevenvaarwater komt varen. In deze situatie moet een klein schip op het hoofdvaarwater medewerking verlenen aan een groot schip dat van het betond nevenvaarwater komt.
- Een klein motorschip (tot 20 meter) moet voorrang verlenen aan een klein zeilend schip (tot 20 meter) of een roeiboot als hun koersen kruisen en geen van de schepen aan stuurboordwal vaart. Een groot motorschip of een groot zeilschip verleent in deze situatie voorrang aan het schip dat van stuurboord nadert.
- Voor kleine motorschepen onderling geldt: als hun koersen kruisen en geen van de schepen aan stuurboordwal vaart, krijgt het schip dat van stuurboord nadert voorrang.
- Een klein zeilschip met het zeil over bakboord heeft voorrang op een klein zeilschip met het zeil over stuurboord. Varen ze met het zeil over dezelfde boeg, dan moet het loefwaartse schip voorrang verlenen aan het lijwaartse schip.

- Wie vanuit een haven of nevenvaarwater een hoofdvaarwater opvaart dan wel oversteekt, of vice versa, moet ervoor zorgen dat andere vaarweggebruikers niet genoodzaakt worden hun koers en snelheid plotseling en in sterke mate te veranderen. Het bord B.9 betekent dat schepen op het hoofdvaarwater altijd voorrang hebben.

Sluizen en beweegbare bruggen

- Voorkom hinderlijke golflslag op de wachtplaatsen wanneer u een sluis nadert of uitvaart of wanneer u een beweegbare brug passeert.
- Schepen moeten de sluis invaren in volgorde van aankomst. Dat geldt ook voor het afmeren op de wachtplaats. Bij sluizen waar de beroeps- en recreatievaart samenkomen, vaart beroepsvaart het eerste de sluis in, tenzij de sluismeester anders aangeeft. Dit gebeurt dan vanuit het oogpunt van veiligheid en vlotheid. Voor recreatievaart geldt hier: wacht met invaren totdat de beroepsvaart de trossen vast en schroeven uit heeft. Houd afstand tot grote schepen. Trossen vast? Schroeven uit!
- Houd rekening met het verval in de sluis en zorg dat u de touwen (landvasten) tijdig kunt laten vieren of aanhalen.
- Vaar vlot door als de brug opengaat. Laat het wegverkeer niet onnodig wachten.

Marifoongebruik

Voor de beroepsvaart is marifoongebruik verplicht. De recreatievaart hoeft niet verplicht een marifoon aan boord te hebben. Maar op de grote wateren maakt het gebruik van een marifoon het varen wel veiliger. Via een marifoon kunt u immers communiceren met de verkeersposten, kustwacht, bedienaars van sluizen en bruggen en andere schepen. Hierbij geldt altijd: houd gesprekken kort en bondig. Wie een marifoon heeft, moet een bedieningscertificaat en het handboek Marifonie aan boord hebben. Oefen regelmatig het gebruik en het jargon, om in geval van nood snel te kunnen handelen. Zie voor nadere informatie:

www.agentschaptelecom.nl

bijlage 2

Tips voor de recreatievaart

1. Goed voorbereid op reis

Zorg aan boord voor actuele vaarkaarten van de wateren die u gaat bevaren. Blijf op de hoogte van de weersverwachtingen en vaar niet bij slecht zicht of in het donker als het niet nodig is. Zorg dat bij slecht weer alles zeevast staat.

2. Dode hoek beroepsvaart

Beroepsschippers kunnen u soms niet zien door de dode hoek voor hun schip. Die kan maar liefst 350 meter zijn. Ofwel, drie voetbalvelden achter elkaar! Pas uw koers en snelheid zo aan dat u buiten de dode hoek blijft. Als u de stuurhut van het schip kunt zien, kan de schipper u ook zien!

3. Duidelijke koers

Laat met uw koers duidelijk zien wat u van plan bent. Steek het vaarwater of de vaargeul zo snel mogelijk over. Dat doet u door zo veel mogelijk in een rechte lijn van de ene naar de andere kant te varen.

4. Regels blauwe bord

Wanneer een groot schip een blauw bord met wit flikkerlicht voert, passeer dan bij voorkeur aan de zijde van het blauwe bord. Uiteraard als de verkeerssituatie zich daarvoor leent.

Denk vooruit zodat u snel kunt reageren.

Op www.varendoejesamen.nl is een speciale folder over het blauwe bord te vinden.

5. Vaart minderen

Zorg dat andere schepen geen last hebben van uw hek- en boeggolven. Minder vaart om een groot schip sneller te laten passeren.

6. Marifoon

Als u een marifoon hebt, moet u die gebruiken. Vaar daarom met de marifoon aan (kanaal 10) en gebruik deze om gevaarlijke situaties te voorkomen. In marifoonblokgebieden, zoals bij verkeersposten, sluisen en bruggen, gelden de aangewezen marifoonkanalen.

7. Attentiesein bij gevaar

Wijs andere schepen op gevaar door een lange stoot op de hoorn te geven.

8. Geef beroepsvaart de ruimte

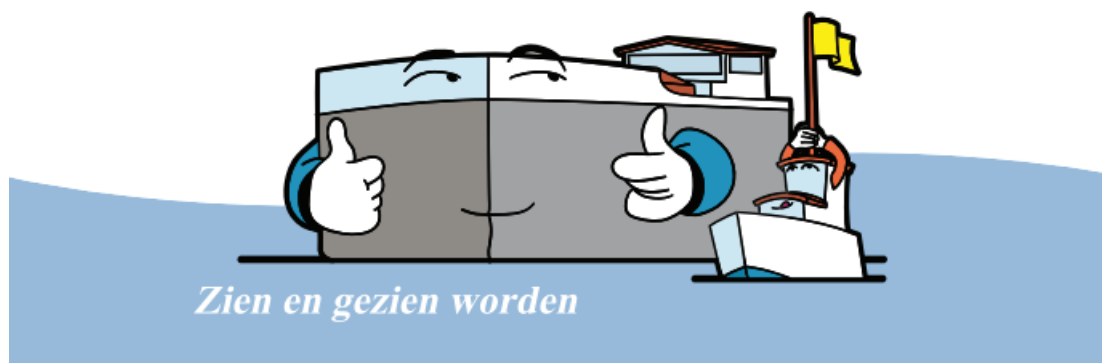
Vaar zoveel mogelijk langs de stuurboordwal en blijf uit de buurt van de beroepsvaart. Geef beroepsvaart vooral de ruimte bij bochten en havens!

9. Zien en gezien worden

Wees altijd goed zichtbaar en zorg dat u vrij om u heen kunt kijken en de geluidssignalen van andere vaartuigen goed kunt horen.

10. Vlot en veilig in de sluis

Zorg dat u in een sluis aan bakboord en stuurboord kunt afmeren. Plaats stootkussens en voldoende landvasten aan weerszijden van uw vaartuig, voordat u een sluis in vaart. Sluit zoveel mogelijk aan.





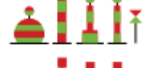





bijlage 2

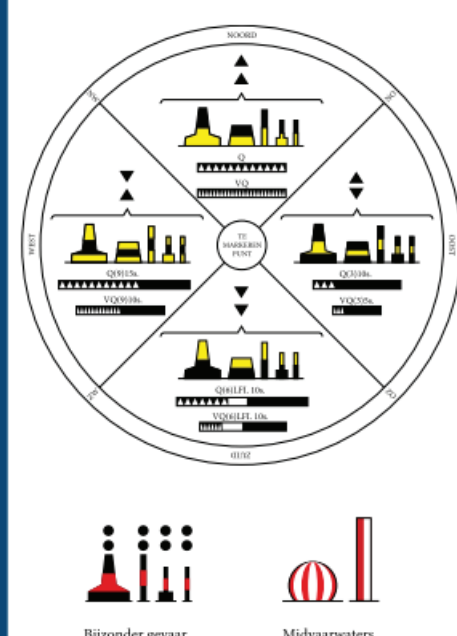
Enkele verkeerstekens

	In-, uit- of doorvaren verboden		Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken		Verplichting de vaarsnelheid te beperken, zoals aangegeven in km/u.
	Verboden ligplaats te nemen (ankeren en meren) aan de kant waar het bord staat		Verboden buiten de aangegeven begrenzing te varen		Toestemming om ligplaats te nemen (ankeren en meren) aan de kant waar het bord staat
	Verboden ligplaats te nemen (ankeren en meren) binnen de in meters aangegeven breedte, gerekend vanaf het bord		Verboden voor kleine schepen		Einde van een beperking of een verbod/gebod geldend voor één richting
	Verboden te ankeren		Verplichting vóór het bord stil te houden onder bepaalde omstandigheden		Marifoonkanaal voor nautische informatie, bijvoorbeeld: kanaal 18
	Verboden te meren		Verplichting gebruik te maken van marifoon		Het gevolgde vaarwater geldt als hoofdvaarwater ten opzichte van het vaarwater dat daarin uitmondt
	Verboden te keren		Verplichting niet het hoofdvaarwater op te varen of over te steken, indien daardoor schepen op het hoofdvaarwater worden genoodzaakt hun koers of snelheid te wijzigen (B.9)		Toestemming om ligplaats te nemen (ankeren en meren) met schepen langsijde van elkaar. Het cijfer geeft het maximum aantal weer

Betonning binnenwateren en meren

	Hoofdbetonning, rechteroever (even nummers), open prikken
	Hoofdbetonning, linkeroever (oneven nummers), dichtgebonden prikken
	Recreatiebetonning of obstakelbetonning in RPR-wateryn, rechteroever, open prikken
	Recreatiebetonning of obstakelbetonning in RPR-wateryn, linkeroever, dichtgebonden prikken
	Splitsingston gelijke vaarwaters
	Splitsingston hoofdvaarwater links
	Splitsingston hoofdvaarwater rechts
	Markering gevaarlijke punten en obstakels

Markeringsbetonning zee(gaten)



bijlage 2

De scheepvaartreglementen in Nederland

- Binnenvaartpolitiereglement
- Scheepvaartreglement Kanaal Gent-Terneuzen
- Rijnvaartpolitiereglement
- Scheepvaartreglement Eems-Dollard
- Scheepvaartreglement Westerschelde
- Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas



Varen doe je samen is een initiatief van Rijkswaterstaat, de Provincies, Havenbedrijf Rotterdam, Groningen Seaports, Haven Amsterdam, Koninklijke Schuttevaer, ANWB, Watersportverbond, HISWA en SRN. De doelstelling is om de veiligheid op het water te vergroten. Vooral op de wateren waar beroepsvaart en recreatievaart samen varen.

Vragen? Kijk op www.varendoejesamen.nl of bel Rijkswaterstaat op 0800-8002.





Volg VDJS ook via    of download de gratis App 'Varen doe je samen'

bijlage 3: techniek van het kajakvaren

De techniek van het kajakvaren is het totaal van handelingen die nodig zijn om een kajak met maximale snelheid voor te bewegen.

Hierbij spelen zes deelhandelingen een belangrijke rol.

Dit zijn:

1. Boot evenwicht, hoe stabielere je boot is hoe langzamer
2. Peddelslag, de manier hoe je peddelt
3. Kracht, de kracht die je uitoefent op je peddelsteel
4. Coördinatie van de beweging
5. Ritme van de beweging
6. Stijl van de beweging, dit is persoonlijk

Boot evenwicht

Het is belangrijk dat je comfortabel en stabiel in je boot zit. Wanneer jij je aandacht op evenwicht hebt kun jij je niet concentreren op de andere belangrijkere zaken tijdens het varen. Daarnaast is een boot zo ontworpen dat deze bij het recht uitvaren het snelst is als de boot ook recht in het water ligt. Wanneer je de boot laat hellen zal deze gaan sturen en dat kost weer snelheid bij het recht uitvaren. Wanneer je een bocht wilt maken kun je hier juist gebruik van maken. Dus als je bij het wedstrijd varen een beetje uit koers raakt kun je door de boot een beetje te hellen weer in de juiste baan komen zonder dat je een stuurslag hoeft te maken of met je roer te corrigeren.

De peddelslag

De kajaktechniek dient om het peddelblad zo lang mogelijk een maximale weerstand van het water te laten opzoeken, zodat de boot voorbij de peddel kan worden getrokken. Het blad moet daarom zo in het water worden gestoken dat de positie het beste is en dat op de peddel de grootst mogelijke krachten kunnen worden uitgeoefend. De kajaktechniek bestaat uit een herhaalde beweging. Deze beweging is een linker en rechter peddelslag. De linker en de rechter peddelslag moet zoveel mogelijk gelijk zijn, omdat anders je weer moet corrigeren tijdens het rechtuit varen.

Iedere slag bestaat voor $\frac{3}{4}$ uit stuwfase en inspanning en voor $\frac{1}{4}$ uit wisselfase en ontspanning. Hoewel er eigenlijk maar beperkte duw en trek acties plaatsvinden tijdens een slag, zal toch, omwille van de duidelijkheid, de benaming trek-hand/arm en duw-hand/arm worden gebruikt.

De inpik

De inpik is het moment waarop je tijdens een peddelslag de peddel in het water steekt. Hoe beter de inpik hoe meer slaglengte je kunt maken en weerstand van het water kan opzoeken.

1. De peddel wordt met gestrekte arm en naar voor-gedraaide schouder zo dicht mogelijk bij de zijde van de boot in het water gestoken.
2. De peddelsteek maakt een hoek van 45° met de bootlengte-as (eerste plaatje hierboven) en van $60^\circ - 70^\circ$ in bootbreedte-as. (derde plaatje hierboven)
3. Als het blad volledig is onderwater is, is de inpik beëindigd.
4. De duw-arm heeft zich nog maar licht verplaatst op zijn boogvormige baan op ooghoogte en bevindt zich nog naast het hoofd
5. De duw-ellenboog is op schouderhoogte
6. De duw-pols is gestrekt en recht zie hieronder



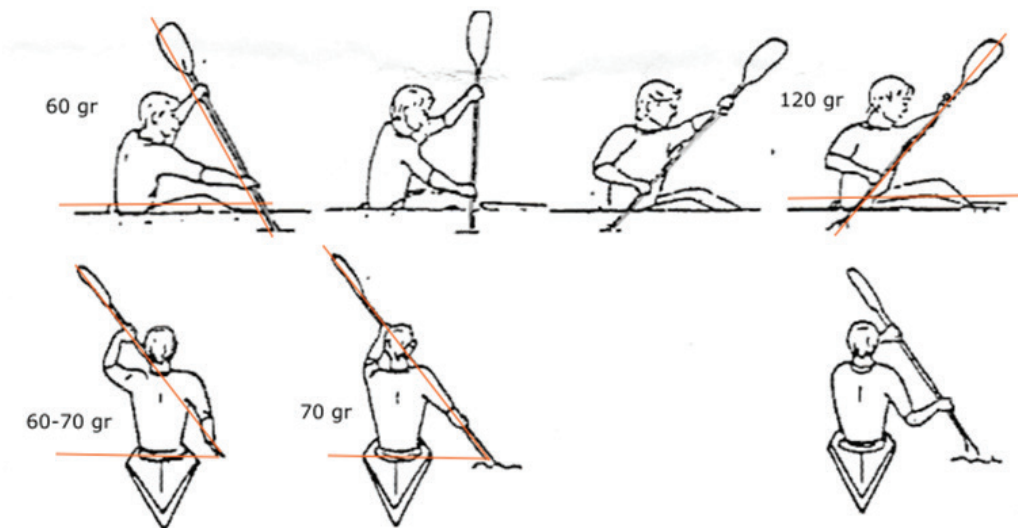
en niet zo

Een foute polsbeweging kan tot blessures leiden.

bijlage 3: techniek van het kajakovaren

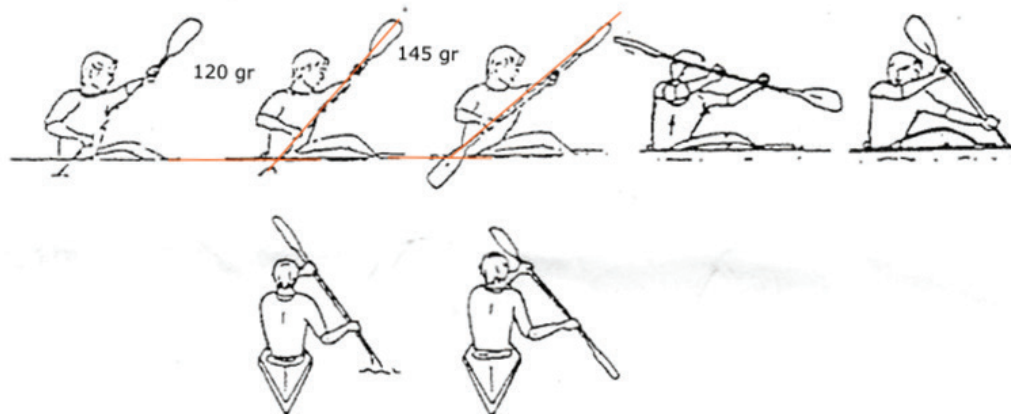
De stuwfase

De stuwfase is het moment waarbij het blad van je peddel volledig in het water zit. Dit is het moment waarbij je de meeste weerstand van het water kan gaan zoeken.



1. Hoewel de stuwing reeds is begonnen was bij de inpik, begint de eigenlijke stuwfase als het blad volledig in het water is.
2. De peddel maakt dan een hoek van 60° met de bootlengte-as terwijl de hoek met de breedte-as $60^\circ-70^\circ$ blijft
3. Door een rotatie beweging van de romp (schouders), ondersteund door een lichte buiging van de trekhand, maakt het peddelblad een schijnbare verplaatsing onder een hoek van 70° met de boot. In werkelijkheid staat de peddel stil en beweeg je de boot door het water
4. De duw-arm volgt, duwend en de peddel sturend, in een boogvormige horizontale beweging van zijdelings van het hoofd voor het hoofd langs naar de trekzijde van de boot
5. Deze duwbeweging wordt zo uitgevoerd dat de peddel zo lang mogelijk rechtop blijft
6. De duw-ellenboog is steeds op schouderhoogte en de pols gestrekt
7. Het einde van de stuwfase is als de peddel een hoek van 120° met de bootlengte-as maakt.

Uithaal

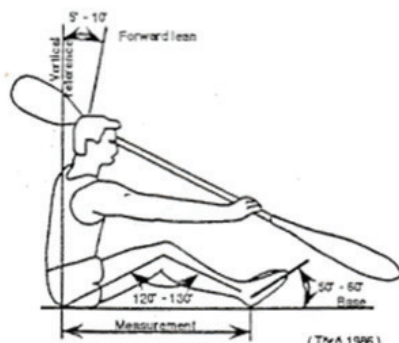


bijlage 3: techniek van het kajakvaren

1. Als de peddel ter hoogte van de romp is dreigt de efficiëntie te verminderen en moet de peddel uit het water genomen te worden. De stuwkracht stopt en doormiddel van een polsbeweging met onderarm wordt de peddel zijdelings uit het water genomen
2. Niet te traag uithalen want dat geeft een remming
3. De uithaal begint op 120° en is voltooid bij een peddelhoek van 145° . (dit omdat de boot vooruitgaat). De peddelactie is zijwaarts.
4. Het heffen van het blad gaat verder in de wisselslag. (ook de relaxatiefase genoemd)
5. De elleboog wordt tot op schouderhoogte gebracht en de hand tot voorhoofdshoogte, naast het hoofd
6. Tijdens de wisselslag wordt er geademd (in of uit)
7. De spieren ontspannen zich
8. Het einde van de wisselslag, juist voor de volgende inpik, worden de spieren opgespannen.

Zithouding

Tijdens de gehele peddelslag is de romp verticaal, maximaal 10° voorover gebogen. Om de rotatie van de romp op te vangen roteert de onderste helft van het lichaam in tegengestelde richting. Dit blijkt uit de beurtelings buiging en strekking van de benen. Deze fiets/trapbeweging moet dus zichtbaar zijn.



Voor een goede overdracht van kracht van het lichaam op de boot, moet de vaarder goed zitten. Een goed voetcontact op je voetsteun. (hiel op de bodem en voetzool op de steun)

Een (trek)band kan dit contact nog verbeteren, of de trapbeweging ondersteunen die weer de ondersteuning van de rotatie is.

Evenwicht

Het bewaren van het evenwicht is op niveau van topsport meestal niet het probleem. Het evenwicht wordt verworven door de globale beweging uit te voeren, dus varen, waarbij men een progressiviteit kan inbouwen (van stabiele naar minder stabiele boot) Dit mag niet te overhaast gebeuren. Ook op topsportniveau is het soms beter een stabiele boot te gebruiken, want in een wankele situatie zal de peddeltechniek zeker minder worden.

Coördinatie

De coördinatie is het samenspel van verschillende deelbewegingen. Omdat ook nog eens de onstabiele van de boot een rol speelt, is het praktisch onmogelijk om deelbewegingen afzonderlijk uit te voeren. Steeds dient een deel bewust uitgevoerd binnen het globale kader van de gehele peddelslag.

Mogelijkheden:

1. Ritmische ondersteuning door b.v. in een K2 te varen
2. Dwingende omstandigheden
3. Het laten uitvoeren van "overdreven" vaartechnieken
4. Opnemen van vaarstijlen

Veel kilometers maken is een absolute voorwaarde om een goede techniek te verwerven. Een nadeel is de beperkte controle die een atleet heeft over zijn eigen bewegingsuitvoering. Je ziet niet goed wat je doet. Vaak zie je wat je denkt dat je doet.

Een trainer kan je hierbij helpen. Evenals het maken van filmpjes. Daarnaast kun je ook goed oefenen op een kajakergometer tegenover spiegels.

bijlage 3: techniek van het kajakvaren

Voor elke techniektraining geldt:

- Één fout tegelijk verbeteren
- Veel herhalingen
- Niet te lang achter elkaar de zelfde fout verbeteren
- Controle op de uitvoering

Ritme

De peddelslag is een combinatie van twee ritmes. Tussen de elkaar opvolgende slagen (links-rechts-links-rechts enz.)

Binnen een slag (stuw-rust-stuw-rust enz.)

het ritme ondersteunt de totale coördinatie en wordt ook alleen samen met deze geoefend. Dwingende omstandigheden (zoals in een K2) kunnen helpen het ritme te verbeteren. Het weg nemen van storende invloeden kan ook door het varen op rustig water en soms in het donker.

Stijl

Stijl is de aanpassing van de techniek aan iemands persoonlijke eigenschappen, zoals kracht, armlengte, zithoogte en lenigheid.

of een stijl goed is wordt beoordeeld aan het resultaat. (de snelheid van de kajak)

Techniekfouten

Inpik

Tijdens deze fase kan je het volgende niet goed doen:

Inpik te langzaam, te sloom, niet diep genoeg.

Trek-arm gebogen

Gebogen pols

Te weinig rotatie

Blad stand verkeerd

Voorover buigen, zijdelings buigen

Stuwfase

Tijdens deze fase kan je het volgende niet goed doen:

Peddelsteel te vlak (<60°)

Onvoldoende kracht op de peddel

Duw-arm actie loopt voor op de actie van de trek-arm

Heupkanteling, bootkanteling

Beenbeweging niet gelijk met de rotatie

Trek-arm te veel gebogen

Trek-schouder te hoog

Te veel knijpen in de peddelsteel

Duw-arm te laag, baan onvoldoende boogvormig, niet tot zijkant van de boot

Duw-ellenboog niet op schouderhoogte, pols gebogen

Uithaal

Tijdens deze fase kan je het volgende niet goed doen:

Trek-arm (+schouder) te veel naar achteren, of te vroeg

Uithaal door ellenboog in plaats van pols

Rustfase

Tijdens deze fase kan je het volgende niet goed doen:

Bewegingen zijn niet ontspannen

Geen ademhaling










Aanspannen

Tijdens deze fase kan je het volgende niet goed doen:

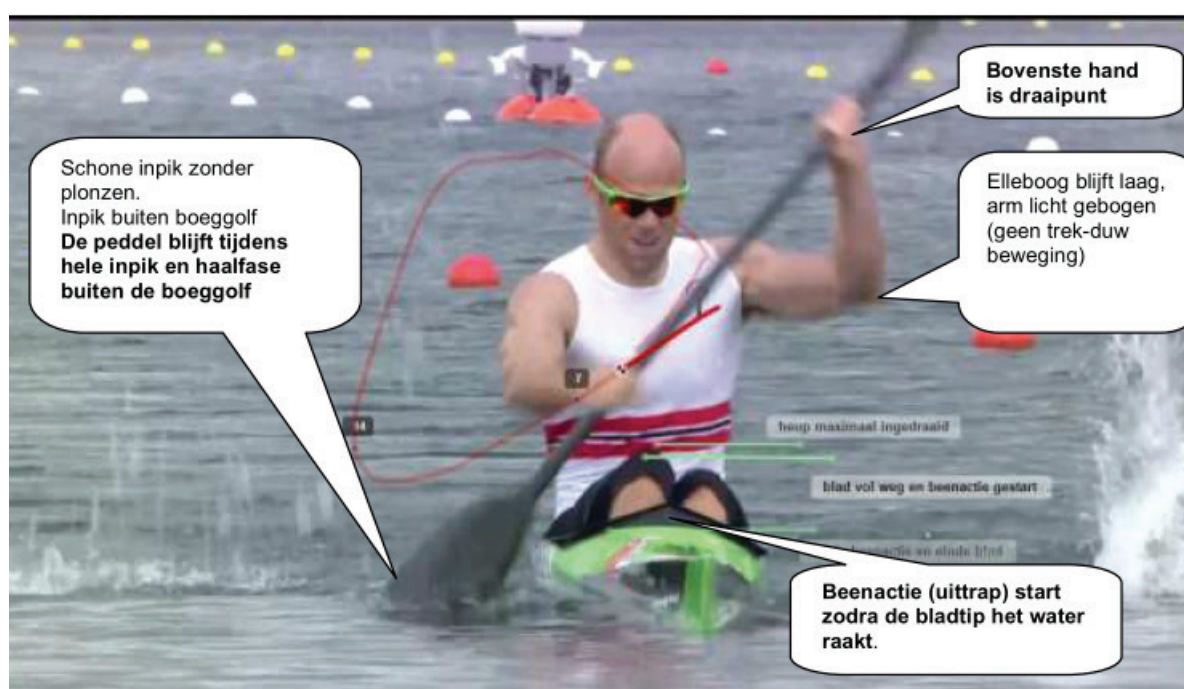
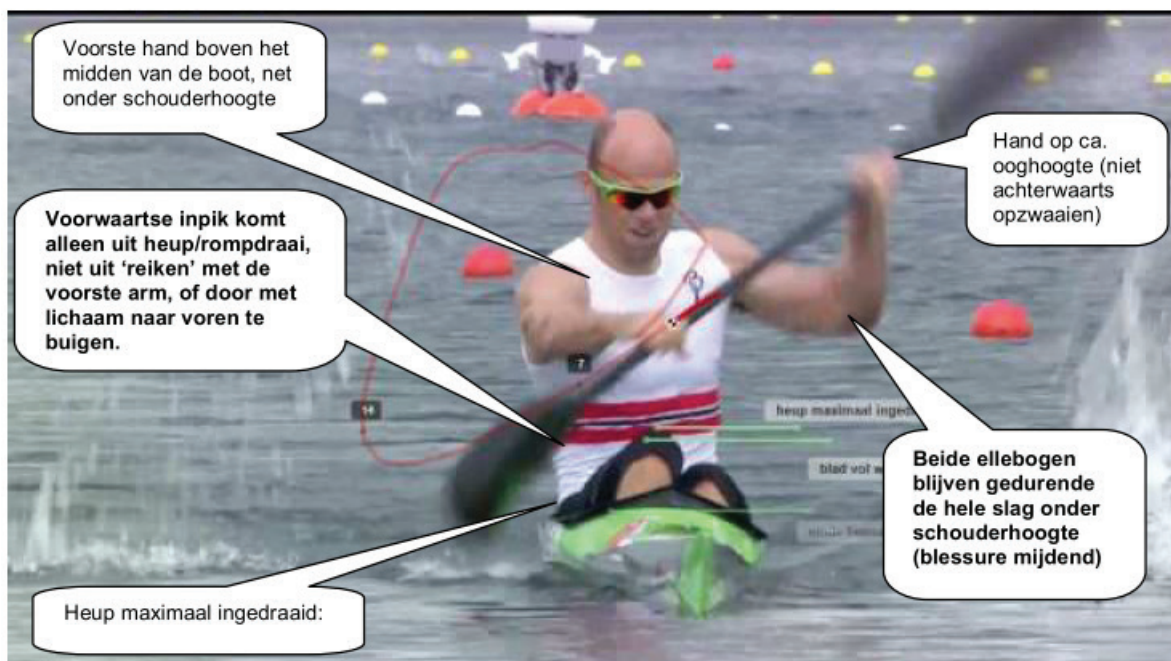
Spanning ontbreekt

Onvoldoende rotatie opgebouwd

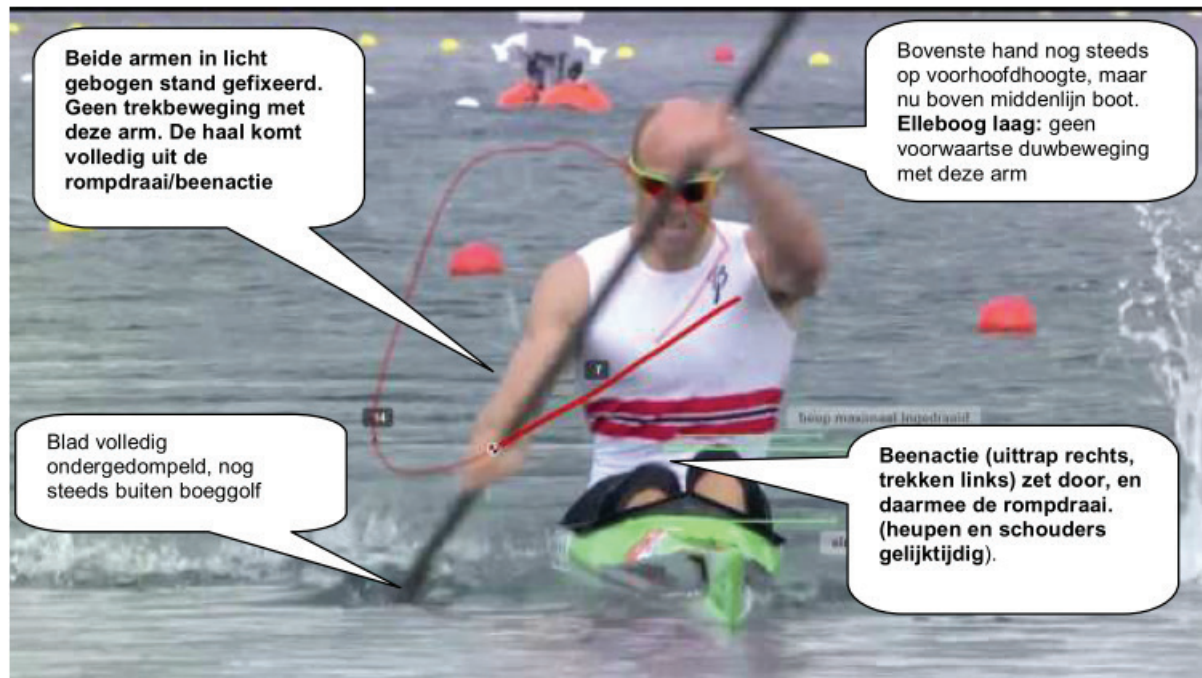
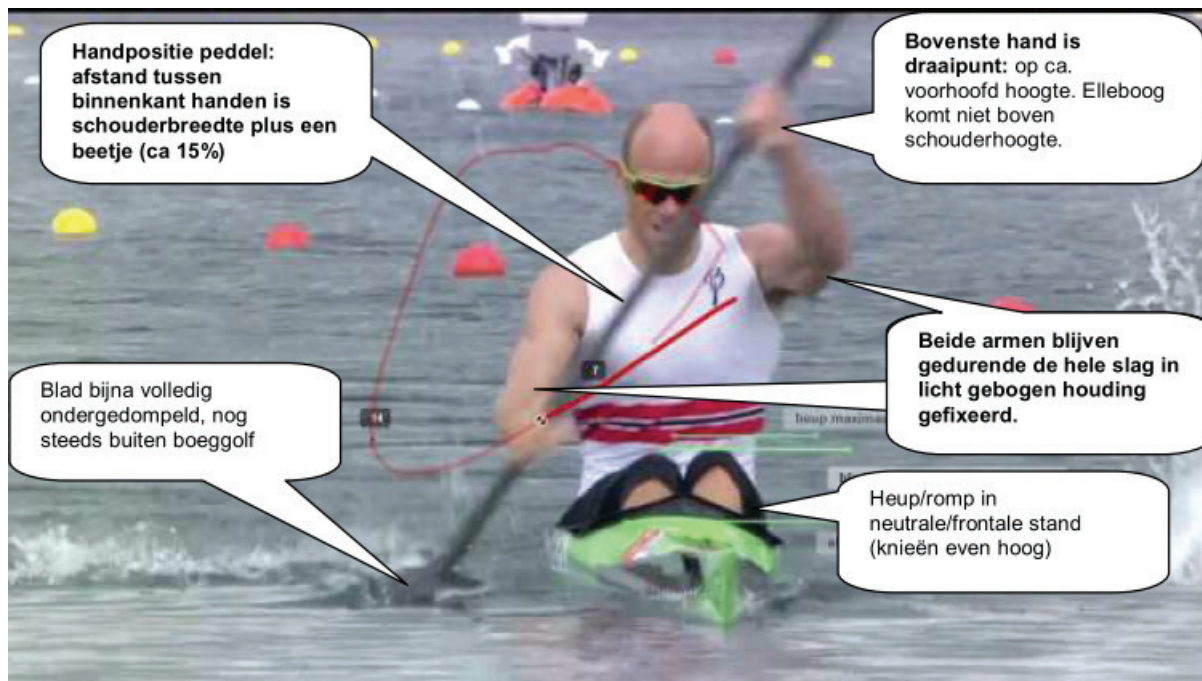
bijlage 3: techniek van het kajakovaren

Kajaktechniek						
Stuwfase	Stuwfase	Overgangsfase = relaxatie				
Inpik / insteek	Uitpik / uithaal	relaxatie	aanspannen			
 <p>45°</p>  <p>70°</p>  <p>60°/70°</p>	 <p>70°</p>  <p>130°</p>  <p>145°</p>  <p>60°/70°</p>	 	<ul style="list-style-type: none"> -Inpik start als het peddelblad het water raakt. -Inpik is beëindigd als het peddelblad volledig onder is. -Snel insteken! -Romp max. voor-gedraaid -Trekarm gestrekt -Duwarm op ooghoogte 	<ul style="list-style-type: none"> -De stuwing is reeds gestart bij het begin van de inpik. -De doorhaal is beëindigd als de peddel ter hoogte van het lichaamsmidden is. -De kracht komt vanuit de rompdraai met een gestrekte c.q. licht gebogen trekarm. -De boot wordt voorbij de peddel getrokken. -De drukhand(passieve druk) wordt boog-vormig tot de andere zijde van de boot op ooghoogte gevoerd en stuurt de peddel. Zo verticaal mogelijk. -Het peddelblad beweegt t.o.v. de boot in een hoek van 70° buitenwaarts. -Elleboog duwarm op schouderhoogte, laatijdige strekking van de duwarm 	<ul style="list-style-type: none"> -Uithaal begint als de peddel ter hoogte van het lichaam is. -Buitenwaarts uithalen door een actie van de pols gevolgd door de onderarm. -Stuwing is gestopt; -Geen remming 	<ul style="list-style-type: none"> -Onderbreking in de stuwing -Peddel wordt in positie voor de volgende inpik gebracht. -"Duwarm" op voorhoofdhoogte -Rotatie opbouwen -Ademen -Spieren aanspannen juist voor de volgende inpik begint. -De nieuwe trekarm is dan gestrekt.

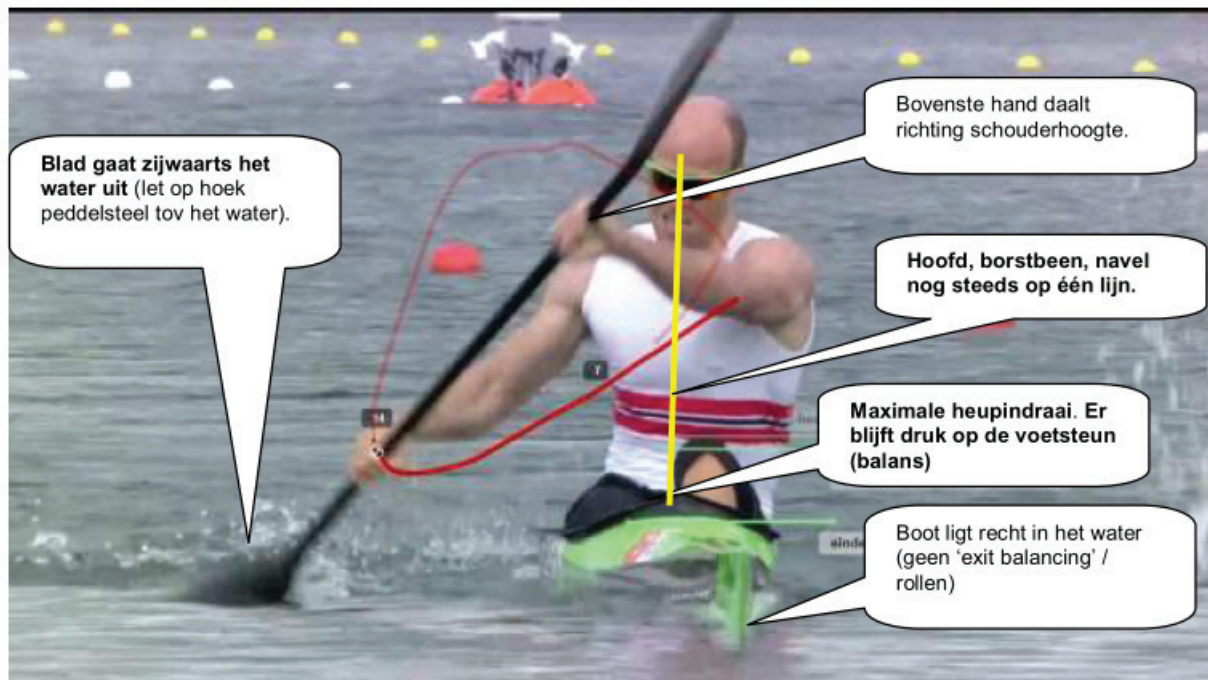
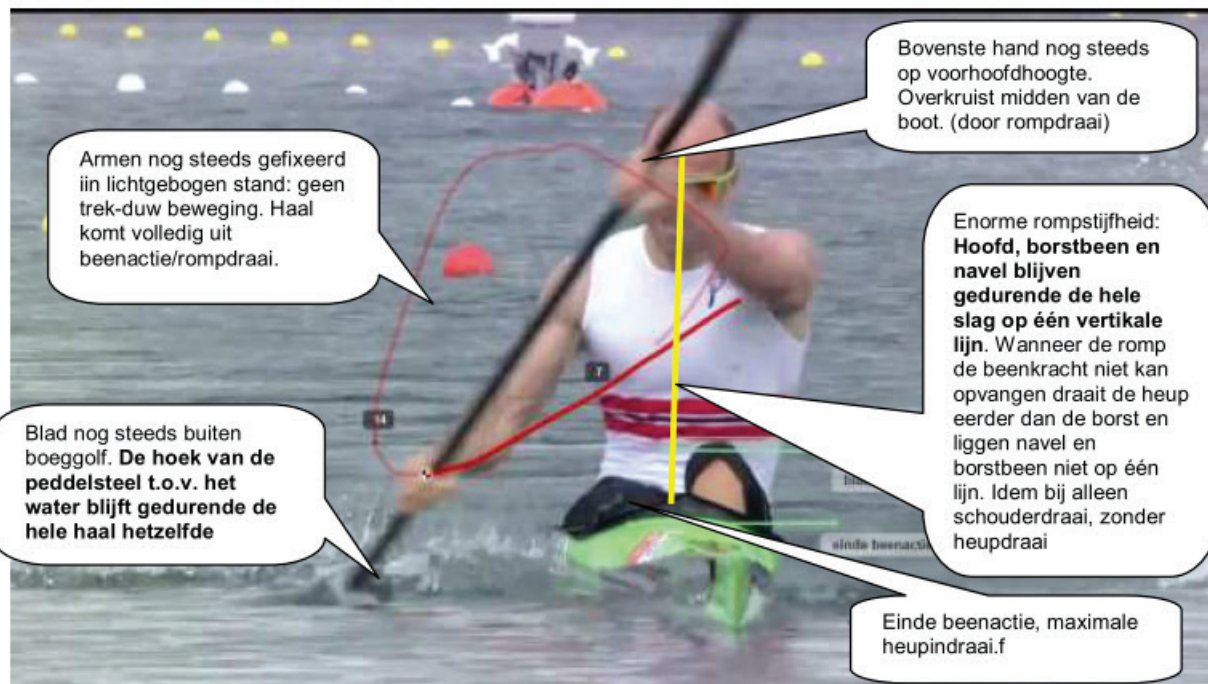
bijlage 3: techniek van het kajakovaren



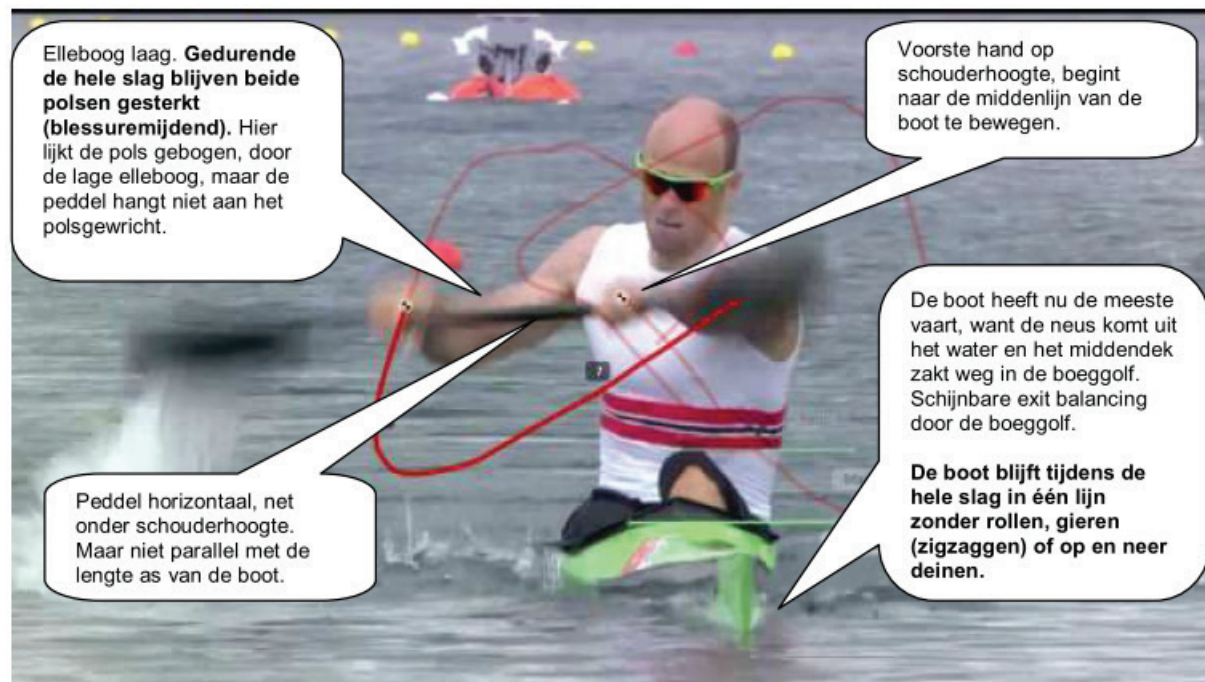
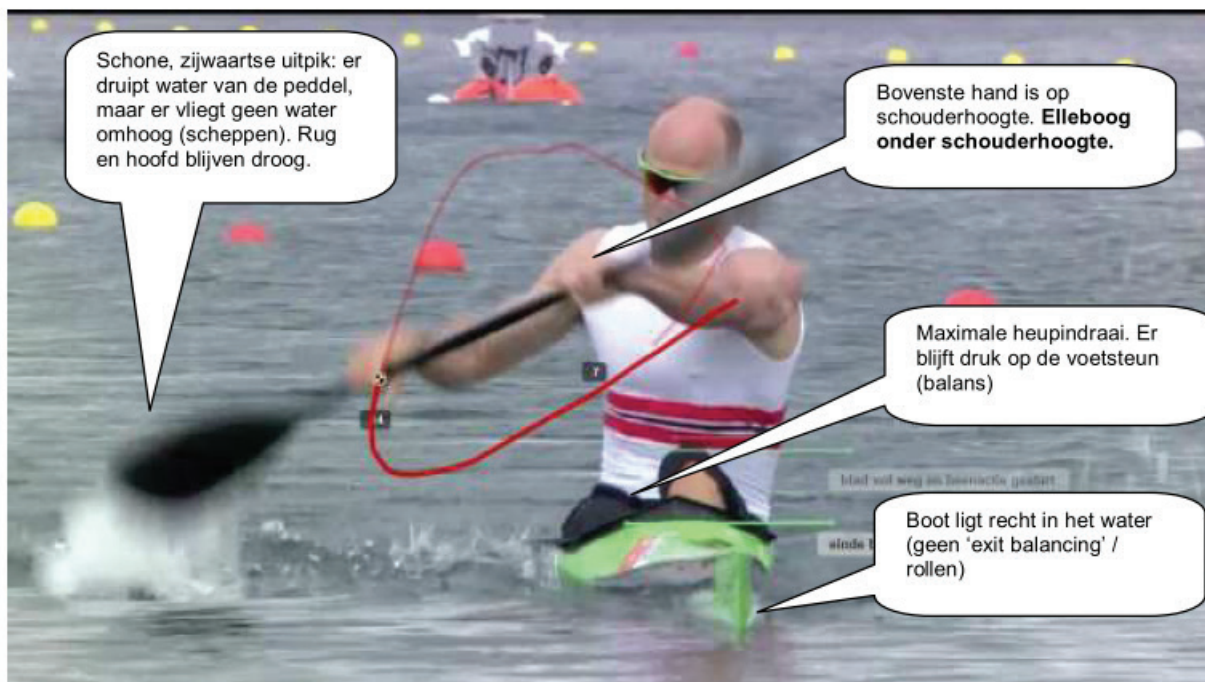
bijlage 3: techniek van het kajakovaren



bijlage 3: techniek van het kajakvaren



bijlage 3: techniek van het kajakovaren



De dunne lijn rechts op de foto (links voor de kanoër) is de route van de linkerarm bij de volgende slag.: het kruispunt van de achtvorm lijkt links van de boot te liggen. Dat komt door de hoek waaronder de opnames zijn gemaakt. In werkelijkheid ligt het kruispunt boven de middenlijn van de boot.

bijlage 4: introductie wedstrijdvaren

Introductie wedstrijdvaren

Vlakwater wedstrijden zijn er niet alleen voor kleerkasten in smalle bootjes. Net zoals duizenden hardlopers, die zich voorbereiden op een geklokte prestatie-loop, kun je bij het kanoën trainen voor een persoonlijke prestatieverbetering. Het trainen voor een doel is gemakkelijker vol te houden en de evenementen zijn ervaringen die je niet wilt missen. In Nederland bestaan alleen materiaaleisen voor de boot (max 520 lang, sit-in, roertje onder de boot, hoogste punt van de boot is de voorrand van de kuip) Dus je mag in een toerklasse K1 mee doen aan het NK sprint. Je mag per jaar twee NKB wedstrijden meedoen zonder wedstrijdlicentie.

Type wedstrijden

Voor een impressie een vriendelijk Engels introductiefilmpje: An Introduction to Canoe and Kayak Flat Water Racing <http://www.youtube.com/watch?v=HLB23U3Leec&feature=related> In Nederland is het C1 en C2 varen uitgestorven. Er is een kleine opleving in het Canadees marathonvaren, maar daar zijn in Nederland geen officiële wedstrijden voor. Hieronder de wedstrijd situatie in Nederland:

Sprint/korte baan 200, 500, 1000m.: Krachtspektakel.

De enige vlakwater disciplines bij de Olympische zomerspelen (in 2012: dames 200m K1 en 500m K1, 2 en 4, heren 200m K1 en 1000m K1, 2 en 4) en daarom de meest bekende afstanden. Er zijn 9 banen. Een 10e baan (nr 0) is voor het invaren. Je start in een eigen baan vanaf startblokken of startbootjes, en in die baan moet je ook finishen. Op breder water met veel zijwind is dat niet zo eenvoudig als het lijkt. Er wordt echter meestal op een beschutte baan gevaren. De start is essentieel voor een goede tijd. 200m is volle sprint: Om de hoge snelheid van de boot (tot 20 km/hr) bij te benen is het slagtempo enorm hoog, soms boven de 140 bpm. De slag is explosief, met een kort watercontact en een korte luchtfase. Kracht en een enorm goede coördinatie. Bij de 1000m lijkt de techniek meer op 'normaal' varen. Een goede krachtverdeling houdt de verzuring van de spieren hanteerbaar.

Lange baan 5000, 10.000 m.: Tactiek en snelheid

Lange baan is meestal meerdere rondjes op de (beschutte) sprintbaan. Er zijn geen afzonderlijke banen en je start naast elkaar vanaf een startlijn of vanaf een steiger. Je moet minimaal 1x 'boeien'. Een keerpunt bestaat uit 3 boeien die zo liggen dat er een ruime bocht ontstaat. Je hoeft dus niet op één oor 180° te draaien. Bij het boeien mag de kopkanoër de andere vaarders hinderen, maar de andere vaarders mogen de kopkanoër niet hinderen: Je mag niet via de binnenbocht voordringen. De kopkanoër kan zogvaarders "op de boei zetten". De positie in de groep is bepalend voor een mogelijke ontsnapping en dat maakt een lange baan wedstrijd heel spannend. De tactiek is vergelijkbaar met een 800m of 1500m bij baanatletiek. Hier zie je mooi hoe er tijdens een 5000m geboeid wordt: Final K-1 5000 Mundial de Szeged 2011 <http://www.youtube.com/watch?v=Yd5MdhVjS8k&feature=related> Voor wedstrijdreglementen baanwedstijden zie: <http://www.watersportverbond.nl/kano/Content.aspx?sid=19&cid=1581&mid=&mnu=2585>

Marathon 11 km en meer: Tactiek en veelzijdigheid.

Marathonwedstrijden lijken wat wedstrijd betreft het meest op wielervedstrijden. Er is een massastart waaruit peletons en kopgroepen vrijkomen. Alles draait om op zog te komen bij een snel groepje, terwijl dat groepje in eerste instantie probeert elkaar van zog te krijgen, m.b.v. bruggetjes, bochten en andere boten. Bij internationale marathons kunnen er ook ploegen zijn, net zoals bij lange wielervedstrijden. Het water kan van alles zijn; brak, zoet groot, licht stromend, drukke kanalen of prutsloten. Op flink stromend water wordt soms in afvaart kajaks gevaren: boten met een heel hoge boeg en wijkende zijkanten. De boot moet minimaal 1x per wedstrijd overgedragen worden. Dit is een sleutelpunt in de wedstrijd. Diegene die de combinatie beheerst van snel uit en instappen met een stuk hardlopen met de boot, kan een winst behalen die met kanoën nauwelijks meer goed te maken is. Aan de andere kant kun je bij een slechte 'portage' ook kostbare tijd verliezen. Marathon boten mogen 4 kg lichter zijn dan baanboten (8kg ipv 12 kg). Voor baanwedstrijden maak je speciale gewichten vast in de boot. Omdat losse drinkzakken onhandig zijn vanwege het overdragen gebruik je een camelback, al of niet in combi met een zwemvest, of er staan helpers langs de baan om drinken aan te reiken. Voor marathonvaren moet je goed kunnen zog varen, in alle soorten water kunnen varen (soms ook tot 2e graads wildwater), bestand zijn tegen tempowisselingen, goed wedstrijd en parcours -inzicht hebben, snel kunnen in/uitstappen en goed met je boot kunnen hardlopen. Een aardige (Engelse) introductie, inclusief toelichting over massastart en overdragen is:

bijlage 4: introductie wedstrijdvaren

Race dayan

introduction to marathon paddling- part 1: <http://www.youtube.com/watch?v=mm-elV0WDOI>

Race day- an introduction to marathon paddling- part 2: (geen link, intypen op You tube)

Voor een impressie van een meerdaagse marathon:

Gudena <http://www.youtube.com/watch?v=b52FVT3j0HA&feature=related>

Marathon canoeing World Championships 2005 Anna Hemmings

<http://www.youtube.com/watch?v=TL-n3VtABp4&feature=related> Canoe marathon- Basic Portage (een beetje flauw, maar let op de manier waarop de drinkzak wordt omgehangen)

<http://www.youtube.com/watch?v=pRmkAZaBBc0>

Voor het wedstrijdreglement marathonvaren zie:

<http://www.watersportverbond.nl/kano/Content.aspx?sid=19&cid=1604&mid=&mnu=2611>

Trimklasse:

De meeste marathonwedstrijden (zie de site van de NKB, marathonvaren) kennen een klasse voor prestatievaren. Afhankelijk van de wedstrijd heet het recreatieklasse, trim, toer of fitnessklasse. Het verschil met een gewone prestatie/recreatie/toertocht is dat het een echte wedstrijd is, waar iedereen zo snel mogelijk probeert te varen, met jury en tijdwaarneming. In een trimwedstrijd mogen geen wedstrijd K1/K2 meedoen (wel toerklasse K1) De bootseisen verschillen echter per (inter)nationale wedstrijd, dus informeer goed van te voren. Als je meer wilt weten over marathons in het buitenland informeer je bij de kanobond van het desbetreffende land.

Avond marathons zijn informele korte marathons tussen 5 en 10 km waarbij je niet hoeft over te dragen of te boeien. Ze zijn organisatorisch veel gemakkelijker dan andere baanwedstrijden en liggen het dichtst bij de oerversie van 'wie het eerste thuis is'. Avondmarathons kennen meestal geen bootbeperking en zijn bij uitstek geschikt voor mensen die wel eens een testwedstrijdje willen doen zonder gedoe. Voor meer info de marathonsite <http://www.kanomarathon.info/blog/> (voor de regels en uitslagen) of <http://www.kanotrainer.nl/> (voor de best bijgewerkte agenda)

Zeeraces: vlakwater techniek op groot water.

Zeeraces kennen internationaal een grote belangstelling, maar zijn in Nederland een vrij nieuwe discipline. De boten zijn snelle zeekajaks of Surfski's (lange, smalle sit-on kajaks). De regels zijn vergelijkbaar met die van het marathon varen, maar zonder overdragen. Er wordt vrijwel uitsluitend met wingpeddels gevaren. Om de peddel goed in de golven te kunnen zetten zijn de peddels wat korter dan bij K1, en is de inpik meer stekend dan draaiend. De wedstrijd tactiek is vooral om beter gebruik te maken van wind en golven dan de tegenstanders. Zog varen is minder belangrijk dan bij vlakwater marathons. De afstanden variëren van minder dan 1km tot meer dan 50 km per dag. Bij sommige kun je als recreant meedoen. Er zijn ook (aparte) zeeraces voor zeekajaks en huidenkajaks, Google op oceaandraces of zeeraces. De NKB heeft nog geen reglement voor zeeraces, maar de internationale regels vindt je op <http://www.canoeicf.com/icf/Aboutoursport/Ocean-Racing.html>

bijlage 4: introductie wedstrijdvaren

Starten

Bij zowel marathon, lange baan en sprint is het goed om snel te starten. Startjes moet je oefenen. De boot moet vanuit stilstand eerst op gang komen, dat kost veel energie. Als de boot eenmaal op snelheid is heb je eigenlijk minder energie nodig om de boot op snelheid te houden.

Daarom geldt als vuistregel:

- 1e twee tot vier slagen niet te veel kracht: De boot is nog 'vastgeplakt' aan het water. Als je teveel kracht zet gaat het blad slippen (krachtverlies) of trek je jezelf om.
- Vervolgens: 15-20 dubbelslag voluit om op topsnelheid te komen. Tijdens een krachtinspanning korter dan 20 sec produceer je nog geen melkzuur. Dus binnen deze tijd kun je ongestraft maximale kracht gebruiken.
- Na 20 sec. ga je op wedstrijdtempo peddelen, zodat de boot op snelheid blijft zonder dat je direct uitgeput raakt.

Kijk naar:

The start... with Guy Wilding http://www.youtube.com/watch?v=Hr_a4_xOYAc&feature=relmfu

[The start with Guy Wilding http://youtu.be/Hr_a4_xOYAc]

Paddling – How to start your race faster.mov.

<http://www.youtube.com/watch?v=ZagNPDQ7tuo&feature=related>



De gebruikelijke start bij alle korte baan, en sommige lange baan of marathons. Er zijn de volgende versies:

- Met bootjes/steigers: de boten worden aan de achterkant vastgehouden en op het startsein losgelaten.
- Met startblokken tegen de boeg van de kano die op het startsein naar beneden worden weggetrokken.
- Rechts van het startblok met jouw baannummer.

Het is belangrijk om bij de start goed recht te liggen: als de boot scheef ligt en je start voluit trek je de boot om. Als je in een verkeerde baan ligt (wind, stroming) moet je ook in die baan eindigen.

De massastart

Er wordt gestart vanaf een denkbeeldige lijn tussen starter en een vast punt aan de andere oever gestart. De starter geeft aan wie meer naar voren of naar achteren moet. Bij het startsignaal sprint iedereen naar voren om in een goede positie (vooraan) te komen. Bij grotere evenementen ligt iedereen wat op een kluitje en is het na het startsein vooral een kwestie om uit het gedrang te blijven. Recreanten starten volgens programma of vrijwillig meestal na de wedstrijdvaarders, zodat ze niet in de weg liggen bij de start. Maar soms starten de recreatievaarders eerder. Wees dan niet verbaasd als je als recreant aan twee kanten krap wordt gepasseerd; je bent op dat moment een middel om een tegenstander van zog te krijgen.

Eindsprint

Voor afstanden langer dan 200m: Zelfs als je erg moe bent kun je vaak nog een eindsprint eruit persen. Het energiesysteem voor de eindsprint is hetzelfde als dat bij de start, je houdt het dus maximaal 20 sec vol. De timing van de 15-20 dubbelslagen is essentieel: als je het net niet haalt lig je op het eind zo goed als stil. Je moet dus precies weten hoeveel slagen je nog van de finish af bent. Dat kun je niet goed zien, dus je moet van te voren herkenningspunten op de oever hebben. Net als starten kun je eindsprintjes oefenen. Zie: ICF Canoe Sprint World Cup 2 K1 1000m Women

<http://www.youtube.com/watch?v=V4HGJQEUTO0>

En <http://www.youtube.com/watch?v=V4HGJQEUTO0>

bijlage 4: introductie wedstrijdvaren

En verder...

- Je mag boten tijdens de race niet aanmoedigen vanaf het water, wel van de kant.
- Bij NK's telt vaak een minimum aantal finishende boten. Door voortijdig uitstappen kun je andere deelnemers een NK medaille ontnemen. Als er weinig deelnemers zijn kun je beter de race langzaam uitvaren dan uitstappen.
- Bij lange baan wedstrijden kan het voorkomen dat jij met het op twee na laatste rondje vaart en dat je wordt ingehaald door de volgende serie. Gewoon doorvaren en je race afmaken, je ligt niet in de weg.
- Luister altijd naar de aanwijzingen van de wedstrijdleiding. Als je iets niet begrijpt: vragen, eventueel na afloop.