

Inleiding

De individuele speurtocht naar het eigen optimum blijft voor vele kanovaarders de beste route. Deze eenvoudige techniekbijdrage is dan ook niets waard zonder het gebruik van gezond verstand en de wil om er zelf iets aan toe te voegen. Denk even met me mee over de voorwaartse techniek van het vlakwater kanovaren, wees kritisch en probeer zelf dingen uit. Werkt het of juist niet? Ga je sneller, voelt het beter, raak je niet geblesseerd? Vraag het je af en je kunt verbeteren.

*Mijn naam is Nicole Bulk en ik heb een lange topsportloopbaan achter mij. Ik ontdekte de kanosport in 1980 en vond de weg naar de kano op het Twentekanaal. Ik merkte al snel dat ik kon winnen en dat maakte het extra leuk, maar eigenlijk wilde ik vooraf vooral kanovaren om gewoon lekker buiten te zijn en te genieten van Nederland vanaf het water. Er volgden na mijn eerste wedstrijd heel wat EK en WK finales en mooie ereplaatsen. Er was vreugde en verdriet en een zeer waardevolle levenservaring waarvan ik vandaag nog altijd de voordelen geniet. Tegenwoordig coach ik met veel plezier andere toppers en clubgenoten en geef ik clinics en trainingen. Ik doe dit naast mijn werk in de topsportbegeleiding van topsporters met een zogenaamde NOC*NSF status.*



Met mij gedeelde ervaringen van internationale topcoaches en Olympische medaillewinnaars en wereldkampioenen vormen de basis van mijn speurtocht. Ik zwierf vele jaren rond in landen als Engeland, Duitsland, Spanje en Zweden op zoek naar kennis die mij als topsporter verder kon helpen. Met een soort continue nieuwsgierigheid naar verbetering en bij willen dragen aan, maar tegelijkertijd met zelfstandigheid, of eigenzinnigheid. Coachen is een ondergewaardeerd vak, maar evenzo overschat. Het allerbelangrijkste is immers dat kanovaarders leren uitgaan van eigen kracht en daarin lijkt het soms of je opleidt totdat sporters je niet meer nodig hebben. Zo moet het ook zijn. In topsport is de eigen motor nu eenmaal de belangrijkste motor!

Met sportieve groet,

Nicole Bulk

Colofon

Sorry, maar het is niet toegestaan deze opgave te verveelvoudigen, te bewerken of openbaar te maken, in welke vorm en op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur. Dus vraag me even als je iets wilt gebruiken uit dit stuk.

Ik vind het natuurlijk altijd goed om informatie met anderen te delen, maar ik stel het ook echt erg op prijs dat als je er iets aan hebt je even de moeite neemt om onze trainingsgroep te ondersteunen. Kijk daarvoor even op www.kanotop.tk en druk op de donatie button. Ieder tientje is op dit moment ontzettend welkom.



Tekst: Nicole Bulk

Illustraties: Nicole Bulk

Info: nicolebulk@gmail.com

Kanovaren, waar gaat het om?

Snel, efficiënt varen met zo min mogelijk verlies van energie levert meer tijd op om te genieten van de kanosport dan moeilijk, ongestructureerd en slecht bewegen met blessurerisico's. Ik zou kunnen volstaan met de essentie van de kanosport is 'fun'. Als een boot lekker 'loopt', en elke slag gemakkelijk snelheid in zich draagt, als je niet verkrampst en een goede houding hebt, dan is kanovaren op zijn leukst voor elke kanovaarder.



Er spelen nogal wat dingen mee in de kanotechniek. Water, lucht, een losse peddel, een boot en een lichaam; het is een zeer complex geheel. Toch houd ik kanovaarders altijd voor dat de kanosport vooral teruggebracht moet worden tot een simpel spelletje. Wie het snelst van A naar B vaart binnen de daarvoor gestelde spelregels kan zegevieren. Wie efficiënt vaart zal het varen langer volhouden. De gewenste snelheid varen met zo min mogelijk verlies van energie en op zo'n wijze dat het proces van het bereiken van doelstellingen zoveel mogelijk plezier oplevert.

'Barbabbels' over onze sportieve prestaties na het varen in de kanokantine vormen misschien nog wel de grootste bijdrage aan het onnodig ingewikkeld maken van onze sport. De theorieën die ik daar hoor over technieken uit binnen- en buitenland zijn vaak zo complex dat de mensen die ze bespreken en willen uitvoeren wel geweldenaars moeten zijn. Deze 'barbabbels' en sterke verhalen dragen zeker niet bij tot het eenvoudig houden van kanovaren, maar laten we eerlijk zijn. Sport gaat niet alleen om het doen, maar ook om het praten over, dus ik houd het natuurlijk zeker niet tegen.

Trainbaar door herhaling

Kanovaren is een cyclische sport. Door heel vaak dezelfde beweging te herhalen kunnen we een afstand overbruggen. De beweging bestaat in ons geval uit een linker en een rechterslag. Deze slagen moeten aan elkaar worden geknoopt op een dusdanige wijze dat de boot mooi rechtuit vaart en zo dat er geen verstoring ontstaat van de overgang van de ene naar de andere slag, want dit zou de bootsnelheid kunnen verminderen. Andere cyclische sporten zijn: zwemmen, hardlopen en fietsen. Het voordeel van een cyclische sport is dat deze veel mogelijkheden biedt om te verbeteren. Je doet dezelfde beweging immers zo vaak dat je veel oefenkansen hebt. Anderzijds kan een beweging ook snel verkeerd 'inslijten' en is het dan kan het weer extra lastig zijn om dit te veranderen. Het helpt in elk geval om je bewust te zijn van voor- en nadelen van technieken. Als coach adviseer ik sporters natuurlijk altijd om te vertrouwen op de veranderbaarheid, terwijl ik tegelijkertijd weet dat dit het juist heel lastig is om iets te veranderen. Iets 'afleren' kan in elk geval niet. Dat kan alleen door iets anders aan te leren.

Om rekening mee te houden

Alles in de kano is beïnvloedbaar of verandert zonder dat wij er invloed op kunnen hebben. Er is geen absolute theorie te maken voor kanotechniek, dus ik prikkel je om er zelf ook goed over na te denken om te leren voelen wat je doet en wat het effect is van je actie. Daarin spelen mee:

1. boot
2. peddel
3. lichaam
4. water
5. (lucht)

Wie zich snel voorwaarts wil bewegen in de kano dient deze factoren in elk geval te kunnen plaatsen en te weten hoe deze invloed uitoefenen op de snelheid.

Boot

De vorm van de boot, de breedte, lengte en ook het drijfvermogen; dit alles kan techniek beïnvloeden. In een korte wendbare boot zullen slagen minder lang moeten zijn. Dit zou immers een continue richtingsverstoring teweegbrengen. In een langere boot, zoals een wedstrijd K1 (5.20 meter), is het watercontact vaak langer en mag het uit het water moment ook langer duren. Dit omdat de boot meer snelheid vasthoudt per slag en dus minder snel terugzakt in het water als de peddel niet in het water is. Ook het zitten in de boot heeft invloed op de techniek. Waar in het vlakwater veel kan worden gewerkt vanuit benen en heupen is dit in andere boten lastiger. Daarin zit je meer met de benen vast onder de kuip en is het minder eenvoudig om de voorwaartse beweging met de benen en heupen te ondersteunen. Toch blijven veel principes hetzelfde. In elk geval is het belangrijk de boot als een verlengstuk van jezelf te leren zien en voelen. Als een schoen die je aantrekt en die perfect mag zitten. Het is dan ook goed je te beseffen dat alle bewegingen die worden gemaakt invloed kunnen uitoefenen op de voorwaartse snelheid.

Peddel

De vorm van de peddel, de grootte en vorm van het blad, de stijfheid van de steel t.o.v. de bladen, het materiaal waaruit de peddel is vervaardigd, de hoek van de bladen t.o.v. de steel, etc. Alles weegt mee. Een peddel heeft ook eindeloos veel varianten. We kennen de klassieke peddel, de Zweedse Wing, de Noorse Rasmussen Wing en vele tussenmodellen. De grootte van het blad kan variëren, de steel is soms ergonomisch gebogen en de grootte van bladen varieert. Er ligt een behoorlijke ontwikkeling in peddels achter ons en daarom maak ik er verderop wat meer ruimte voor.

Lichaam

Een sporter zou eigenlijk altijd moeten uitgaan van eigen kracht. Het materiaal is niet heilig en de grootste invloed die je op de bootsnelheid kunt uitoefenen is met het lichaam. Het feit dat we de peddel los in de handen hebben, in tegenstelling tot bijvoorbeeld roeiers die hun riemen aan "riggers" bevestigen, maakt dat wij van alles kunnen doen met de slag en dat maakt ons lijf ook weer belangrijker voor de techniek. Motoriek, evenwichtsgevoel, kracht en conditie; dit speelt allemaal mee in de uitvoering.

Water

Ook onze ondergrond, het water, is geen vast gegeven. Er kunnen golven ontstaan door: wind, getijden, stroming van een rivier. Water is een beweeglijk oppervlak en dat vraagt om een anticipatie. Wat de optimale techniek zou kunnen lijken op de kant, bijvoorbeeld op een ergometer, kan op het water niet zo snel zijn. Alleen al omdat het water een bepaalde technische uitvoering soms niet toelaat. Golven, viscositeit, diepte, stroming zijn zo maar wat beïnvloedende factoren. We moeten ons ervan bewust zijn dat een peddel anders pakt op beweeglijk water, op stromend water. In water dat beweegt krijgt een peddelblad minder grip. Stromend water in een rivier is ook bewegend water en het is daarbij zinvol om te weten of je stroom mee hebt of tegen. Bij tegenstroming denkt men psychologisch vaak dat het zwaarder gaat, maar als je het theoretisch bekijkt is dat juist niet zo. Een vaarder die de stroom mee heeft zal vaak minder slagen maken. Dit komt mede doordat je het water bij stroom mee in je blad stroomt en zo extra druk oplevert. In vergelijking tot stroming mee zou je je bij stroom tegen kunnen voorstellen dat je peddel sneller achter je verdwijnt, omdat deze met de stroom mee beweegt in het water. Daardoor moet je meer slagen maken om snelheid te maken en sneller zijn in het water om bootsnelheid toe te voegen. Met stroming mee is dat juist andersom. Doordat je peddel tegen de stroom in vaststaat heb je meer grip en kun je je boot er beter langs trekken.

Ook de diepte van water heeft invloed op het varen. In ondiep water is een boot langzamer en zal men harder moeten werken om de boot op gang te brengen. Ook de golfslag in ondiep water heeft een heel ander karakter. Golven zijn vaak dieper. In dit soort water heb je kortere peddelslagen nodig om de boot uit het water te trekken en op snelheid te houden. Ik wil niet uitvoerig ingaan op alle verschillen. Het volstaat om in de theoretische overwegingen ook de wateromstandigheden mee te nemen.

Lucht

De wind heeft invloed op de beweging van het water, maar kan in de kanobeweging ook evenwichtsverstoringen tot stand brengen. Dit vooral bij zijwind. Vaak zullen kanovaarders bij rugwind hun rug wat rechten en deze gebruiken als "zeil" en ziet men bij tegenwind dat kanovaarders als vanzelfsprekend wat voorover gaan zitten om zo de luchtweerstand wat te verminderen. Verder is vooral het gevolg van wind van belang en dat is het gevolg op de weerstand in het water, de golven. Over het algemeen zien we bij tegenwind vaak de behoefte aan langer watercontact en een korter luchtmoment. Dit zodat de boot zoveel mogelijk een basissnelheid houdt. Als je uit het water bent met je peddel en dus geen houvast hebt, is het immers eenvoudig om weer teruggeblazen te worden. Bij rugwind zie je dat vaarders juist explosiever in het water zijn en in de lucht meer tijd nemen. De boot krijgt toch wel een snelheidsimpuls door de wind en dus is het eenvoudiger een bootsnelheid met minder slagen te onderhouden. Dit wordt wel weer beïnvloed door de hoeveelheid wind. Als het echt hard waait is het niet prettig om een lang luchtmoment te hebben, omdat dit de balans kan verstoren. De peddel in het water levert bij windstoten en golven immers ook houvast op. Zo maakt een kanoër continu afwegingen aan de hand van de omstandigheden.

Gevoel als meetlat

Een goede kanotechniek is meetbaar, maar ook voelbaar. Voelen gaat bij goede kanoërs voor meten. Meetapparatuur zou je moeten inzetten om je gevoel te leren inschatten, waardoor je uiteindelijk op je gevoel kunt berusten. Door met een GPS te varen is het mogelijk je snelheid te meten, koppel dit aan het aantal slagen per minuut en je gevoel van energie en het lijkt het vrij eenvoudig te achterhalen wat werkt voor jou. Wij Nederlanders hebben een gezonde grijze massa en zijn vanuit onze evolutie goed in staat om op een natuurlijke wijze aan te voelen wanneer iets werkt. Toch staat de theorie met regelmaat in de weg van het onderscheiden van goed of slecht, we denken te veel en voelen te weinig. Het is eigenlijk grappig als ik kijk naar het 'kind zijn'. Een kind speelt, leer en ervaart. Dan komt ons schoolsysteem en proppen we ons vol met systematiek om vervolgens langs de weg van specialisten zoals sportpsychologen weer in het 'hier en het nu' te worden gebracht. Terug naar af dus, en daarom geef ik meteen maar aan: probeer, test, ervaar en beoordeel zelf of iets werkt voor jou. Hou het simpel!



De traditionele fasen in de techniek

Van oudsher kent Nederland aan de techniek vier fasen toe: insteek, doorhaal, uithaal en duwen. In de moderne techniektraining klopt deze indeling niet. Met name het woord 'doorhalen' past niet bij wat we willen bereiken. Kanovaren is immers 'afzetten' zodat je jezelf met boot kunt voortstuwten. Uithalen impliceert bovendien een intensieve lichamelijke actie, terwijl we hier juist zo min mogelijk energie in kwijt willen. Op zich geen fout woord, maar het kan wel verkeerd worden begrepen. De duwfase lijkt te zeggen dat je duwt met je arm. Later in dit stuk zal blijken dat de duwfase vooral ondersteunend werkt: een brug vormt in de overbrenging van rompkraft op peddel. Hoe het dan allemaal wel moet heten is een beetje onduidelijk, maar laat in elk geval boven water staan dat doorhalen niet gebruikt moet worden.

Ontwikkeling van peddelbladen

Er is zoiets als de optimale stand van het blad in het water, maar je moet het allemaal wel kunnen uitvoeren. Ons lichaam is immers niet van elastiek. We zoeken daarom altijd naar een weg die voor de peddel en voor het lijf de optimale combinatie vormt. Dit heeft ook invloed gehad op de ontwikkeling van peddels. Er is in de afgelopen jaren veel veranderd op het gebied van bladen van peddels. Ik zal wat vertellen over de Zweedse Wing en over de Noorse Wing van Rasmussen, maar

ook de link leggen met de gewone peddel en de vertaalslag maken van de ontwikkeling van Wing technieken naar "klassieke" technieken.

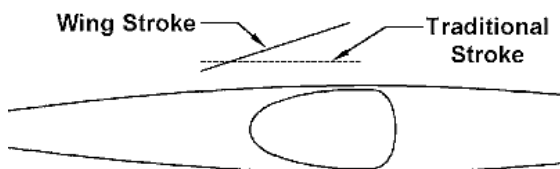
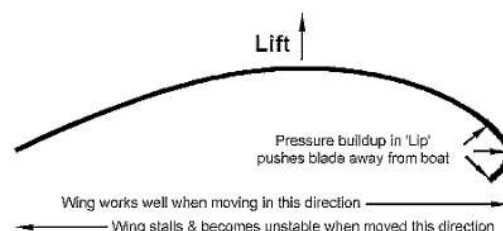


In 1983 is de Zweedse 'Wing' ontwikkeld. Wing vanwege de vleugelvorm, maar ook omdat de peddel met luchtvaarttechnologie tot stand is gekomen. In 1984 was ik de tweede vaarder in Nederland met een wing en de theorie van de peddel was destijds alles waar we over spraken. Hoe we fysiek om moesten gaan met deze peddel bleef lang onduidelijk, maar in de negentiger jaren werd er meer getest in met name Hongarije en Duitsland. Er kwam een verbeterde versie van de Wing, ontworpen door de Noorse wereldtopper Einar Rasmussen. Hij is ook de latere ontwikkelaar van de "Foil Kayak", de draagvleugel kano. Eerder had hij een soort 'pizzablad' uitgebracht. Een enorm rond blad dat heel dun en scherp was en uiteindelijk werd verboden omdat bij een keerpunt op de 10 kilometer in het geweld de vinger van een andere vaarder werd afgesneden. Dit was in 1984 en het is niet zo'n deftige anekdote, maar Einar liet zich niet uit het veld slaan en kwam veel later met een heel goed idee. Zijn Rasmussen-blad wordt nu nog gebruikt door wereldtoppers.



Men geeft aan dat de tijden 2% vooruit gingen met het gebruik van de wingpeddel, maar het is niet helemaal duidelijk waardoor dat komt. Doordat men met een wingpeddel meer zijwaarts vaart is het anatomisch gemakkelijker om een roterende rompbeweging in de slag te verwerken, dus dat speelt mee. De nieuwe Rasmussen peddel heeft ten opzichte van het Zweedse eerste model meer volume in de top van het blad waardoor je verder van je hand water vastgrijpt. Ook is het blad meer getordeerd, waardoor hij in de begintijd ook wel eens "Torque" werd genoemd in Nederland of "wokkel". De peddellengte ging door het gewijzigde bladmodel iets terug naar de oude lengtes van de klassieke peddel. Waar men klassiek 2.20 voer was het met de Zweedse Wing op een gegeven moment 2.24 en zie je nu dat men weer rond de oude lengte vaart of zelfs korter. Wel is de technische uitvoering natuurlijk sterk gewijzigd met deze peddels.

De doorsnede van het huidige wing-blad geeft het idee van een vliegtuigvleugel. Destijds was de theorie dat door de lucht die langs de korte kant van de vleugel vloog er een opwaartse druk ontstaat die het vliegtuig doet vliegen. Die theorie was ook toepasbaar op de wingpeddel, als de peddel naar buiten toe wordt bewogen gaat er water zijwaarts langs het blad en dat zorgt voor een voorwaartse druk op het blad. Een wingpeddel moet daarom zijwaarts bewegen, weg van de boot om goed te functioneren. Dat is met een klassieke peddel niet zo, maar later zal ik uitleggen dat het toch zinvol kan zijn om deze nieuwe wingtechnieken er even bij te pakken als je met een gewone peddel vaart. Een wing pakt trouwens van nature de goede weg door het water door zijn vorm, dus het is zeker niet de bedoeling extra hard naar buiten te bewegen.



Door de wing techniek, de diagonale lijn die het blad aflegt in het water, is het mogelijk om een langer afzetmoment te hebben. Bovendien zoekt de peddel steeds een nieuwe plek in het water waardoor "vers water" kan worden gepakt. Dit water is nog niet in beweging en er kan meer druk tegen worden uitgeoefend. Als je een peddelblad recht naar achteren trekt langs de boot dan trekt dit blad als het ware door eigen turbulentie. De bubbels die door turbulentie ontstaan in het water wijzen op water dat in beweging is en water in beweging is niet het beste afzetvlak. Met de wing speelt dit dus niet. De bubbels lopen aan de bootzijde van het blad weg en de peddel beweegt naar buiten, aldus zoekt als vanzelf stilstaand water. Dit is een theorie die bij het zwemmen in vrijwel alle slagen wordt gehanteerd. Een crawl specialist maakt een S-vormige beweging met de hand in het

water: van buiten naar binnen en weer naar buiten. Een vlinderslagzwemmer maakt een sleutelgatbeweging met twee armen. Ook in de kanosport wordt met dit principe gewerkt, maar het gaat voor ons te ver om een S-beweging met de peddel te maken, er zit immers een rechte steel tussen de bladen. Het naar buiten bewegen van het blad levert echter voordelen op die vergelijkbaar zijn met de baan van de hand bij het zwemmen. Door de diagonale lijn door het water is er een langer contactmoment met het water mogelijk en wordt steeds "vers water" gepakt.



Klassiek peddeltechniek in relatie tot de wing techniek

Het is zinvol even stil te staan bij de ontwikkelingen na het in gebruik nemen van 'wing peddel'. Doordat de wedstrijdsport zich volledig op de nieuwe bladvorm richtte kwam er een stilstand in de inzichten met de 'klassieke peddel'. Dit terwijl veel van de nieuwe inzichten ook goed kunnen worden toegepast op de platte peddelvorm, maar die vertaalslag bleef min of meer achterwege.

Met name de ruimte in de rompdraai en het pakken van 'vers water'. Inzichten die ook in de zwemsport leven kunnen in de oude techniek worden geïmplementeerd. De voordelen zijn gelijkend. Ook hierbij kun je beter grote spiergroepen inzetten als latissimus dorsi (brede rugspieren) en benen. Het wordt eenvoudiger om uit de heup te roteren en door de open slag die ontstaat is het eenvoudiger om veel ruimte in de slagen te houden. Kortom: in dit stuk kijken we met een schuin oog naar de nieuwe vlakwater technieken en proberen we een vertaalslag te maken.

Functioneel kijken naar de kanotechniek

Het bestuderen van kanotechnieken gebeurt liefst op een wijze die dichtbij de doelstelling staat. Dit betekent dat je kijkt naar lichaamsprocessen, bewegingsketens, snelheid van bewegen en een peddelslag als geheel. Het is bijna niet mogelijk om in een cyclische beweging alles uiteen te nemen. Als je links iets doet brengt dat ook rechts iets teweeg. Buig je je arm dan heeft dat gevolgen voor de kracht die je met je lichaam op de peddel kunt geven, etc. Als nieuwsgierige peddelaar wil je daarom zoveel mogelijk alles als geheel bekijken en vanuit deze visie soms een gedeelte aanpakken.

Een gevorderde kanovaarder wil dus ook zo veel mogelijk het hele lichaam inzetten in de kanotechniek. De armen dienen daartoe in eerste plaats als hefboom te worden gebruikt. Je buigt de arm niet met de biceps om zo voorwaartse snelheid te maken, maar zet de arm in een vaste hoek met behulp van statische bicepskracht om zo een ophangpunt te maken waartegen je met het hele lichaam kunt afzetten. Daarbij benut je rotatiesnelheid, rompkracht en lichaamsgewicht. Het lichaamsgewicht kan op twee manieren worden ingezet. Door direct in de peddel te gaan hangen aan de afzetzijde of door rotatiesnelheid te creëren door juist de andere kant van de insteek op te draaien met het lichaam. Daardoor ontstaat een centrifugale kracht die het mogelijk maakt om veel afzetkracht te ontwikkelen. Op de afbeelding zie je dat de Zweedse sprinter Gustafsson zijn romp wegdraait van de afzetzijde en zo snelheid ontwikkelt.



Natuurlijk buigt de arm wel in de slag, anders zou je deze door het water trekken. Uiteindelijk moet het peddelblad op één hoogte in het water staan, als je de arm niet zou buigen zou dat niet gebeuren. Belangrijk is echter dat tijdens het raken en grijpen van het water en de verdere rotatie de armen niet blijven buigen, want dan kun je niet goed afzetten met je lichaam. Je moet als het ware in de peddel hangen of tegen het blad kunnen afzetten. Daarbij moeten we ons altijd beseffen

dat de armen dan eerder uitgeput zijn dan de rest van het lichaam en dat het wat dat betreft ook niet handig is de arm een te prominente rol te geven in het creëren van voorwaartse snelheid in de peddelslag.

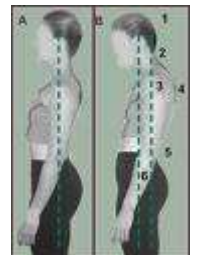
Leg het gevoelsmatig lichaamszwaartepunt laag

Door het lichaamszwaartepunt gevoelsmatig laag te leggen ontstaat een ontspannen zit en kan een kanovaarder meer werken met de buikademhaling. Het optrekken van schouders en veelvuldig letten op het inademen zorgt ervoor dat het lichaamszwaartepunt gevoelsmatig rond de ribben (hoog) komt te liggen. Vaak zie je een gespannen houding, een verminderde stabiliteit en verminderd vermogen om benen en heupen in de slag te benutten. Beter is het om goed uit te ademen, een natuurlijke ontspannen zit te zoeken en vanuit die positie kracht te zetten. In de kano is het ook belangrijk om gevoelsmatig dichtbij het water te blijven. Vaak zie je dat kanovaarders bezig zijn met de beweging, met de armvoering etc. Dan wordt over het hoofd gezien dat er eigenlijk maar een ding telt, het gevoel van de afzet in het water. Wat overigens niet betekent dat het lichaam in elkaar gezakt en klein gemaakt moet worden. Een kanovaarder die rechtop zit en zijn ledematen in volle lengte benut heeft immers een groter bereik. Het gevoelsmatig lichaamszwaartepunt is dan ook iets anders als het werkelijk lichaamszwaartepunt. Het is mogelijk om geheel rechtop te zitten in je kano en toch het gevoel laag te leggen. Daardoor kun je wel roteren, maar heb je tegelijkertijd een stabiel gevoel in je boot en houd je connectie met het centrum van je lichaam.

Hoe kun je dit nu testen? Dat is vrij eenvoudig. Als je rechtop in je boot gaat zitten en inademt en je schouders wat optrekt en dan gaan varen zul je merken dat je rond je ribben zit met je gevoelsmatig lichaamszwaartepunt. Als je dezelfde basishouding aanneemt, uitademt en je schouders ontspannen houdt, tegelijkertijd concentreert op je middel. Dan gaat je gevoel omlaag. Het ziet er bijna hetzelfde uit, maar maakt een wereld van verschil, zeker als je golven tegenkomt.

Open versus gesloten houding

Bij de zit in de boot is het zeer belangrijk dat de houding open is. Op het plaatje zie je links wat met een open houding wordt bedoeld en rechts zie je de gesloten houding. Schouders naar voren en naar binnen gedraaid. Vaak zitten kanovaarders met een kattenrug in de boot. De nadelen van deze gesloten zithouding: minder gemakkelijke rotatie, de schouders zitten dichterbij elkaar, waardoor minder slagbereik, vaak onderuit geschoven in de heupen zittend waardoor minder activiteit van heupen en benen in de slag.



Positieve versus negatieve slag

De peddel in de meest optimale stand, ook bij de klassieke peddel, beweegt zich rechtstandig naar buiten van de boot af. Als we het helemaal goed willen doen staat de peddel daarbij zo recht mogelijk in het water tijdens de afzetfase. Dit is echter onmogelijk, omdat we te maken hebben met twee bladen die aan een steel zitten. Op enig moment zal er een hoekverandering optreden van het blad t.o.v. het water. Er zitten ook nog verschillen in technieken van het accelereren (op gang brengen van de boot) en het vasthouden van bootsnelheid. Beiden vereisen een iets andere techniek en peddelstand. Daarnaast speelt ook de slagfrequentie een rol en tevens moet je rekening houden met de lengte van het contactmoment in relatie tot het uit het watermoment en goed inschatten wat dit aan verandering in bootsnelheid en bootbeweging teweeg kan brengen. Daarnaast is het interessant te bestuderen waar een peddelblad het water moet grijpen en waar het blad het water zou moeten verlaten. Deze factoren laten zich het beste omschrijven in de begrippen 'positieve slag' en 'negatieve slag'.

In principe is het altijd beter om een positieve slag te hebben bij een normale voorwaartse peddelslag. De peddel raakt het water schuin voor je. Het blad kan soms een hoek hebben tot wel 45 graden ten opzichte van het water en het blad verdwijnt uit het water onder een 90 graden hoek ten opzichte van het water. Dat betekent dat je de peddelslag grotendeels voor tot naast je lichaam plaatsvindt. Een negatieve slag betekent dat de peddel achter je verdwijnt en dat het blad onder een schuine hoek achter het lichaam het water verlaat. De insteek vindt dan vaak plaats onder een hoek

van bijna 90 graden (naast je), want laat uithalen betekent ook laat insteken. Het is immers een cyclische beweging. Het raken van het water onder een 90 graden hoek betekent vaak er weinig opwaartse druk van het water tegen het blad is. Je snijdt het water dan als het ware aan als met een mes en zakt er dus ook als een mes doorheen. In de afzetfase is de peddelhoek bovendien negatief en daarmee trek je de punt van de boot eigenlijk meer het water in dan dat je hem er uit trekt.

In de praktijk wil je daarom het water schuin voor je vastgrijpen. Het water geeft dan opwaartse druk en daarmee kun je met het lichaam schrap zetten tegen de druk op het blad en ervaar je tevens stabiliteit door de druk van het blad op het water. Tijdens de rotatiefase komt de peddel vervolgens mooi rechtop te staan en met een hoge uitduw (hand tussen schouder en ogen) blijft deze ook mooi rechtop. Laat het blad naar buiten lopen en houd je duwarm hoog. Zo legt het blad een zo positief mogelijke baan af in het water waarbij het lang rechtop kan staan met maximale druk. Met als gevolg; je trekt de punt van de kano iets uit het water en in de rotatie en afzet optimaliseer je de voorwaartse snelheid.

Links:

- www.simplecoach.nl
- www.kayaktraining.tk
- www.kanotop.tk

