

Evaluatie van het omgaan tijdens de tocht van Nieuwpoort naar Trapegeer op 18 10 2020

Uit het verslag blijkt dat het inklimmen niet lukte. Nochtans waren er bij vorige oefeningen geen problemen vastgesteld. Inklimmen met de vlotters was telkens gelukt en ook de eerste testen met de stijgbeugel, in combinatie met de vlotters, waren ook positief.



Tijdens de pogingen tot inklimmen was het mij wel opgevallen dat er abnormaal veel water in de cockpit stond. Dat was dan zeer waarschijnlijk ook de oorzaak dat het inklimmen niet gelukt was. Maar wat was de reden daarvan? Het inklimmen bij vorige gelegenheden was ook met “volle” cockpit maar er was toen duidelijk minder water in.

Bij nazicht thuis, en een emmer water in het achtercompartiment, bleek het achterschot van de kajak te lekken, het water stroomde er door. Met telkens terug om te gaan met mislukt inklimmen kwam er steeds meer water in de kajak, de situatie verslechterde dus telkens. Het tussenschot was gemakkelijk verwijderbaar, het is een dik schot van een 5 tal cm uit schuim polyethyleen conisch afgeschuind om mooi te passen in de kajak. De kit “kleefde” wel aan de polyethyleen wand maar was er gemakkelijk af te trekken zonder resten op de wand. Het is natuurlijk wel zo dat de kajak meer dan 10 jaar oud is en, zo blijkt uit opzoekingen op het internet, kleven op polyethyleen is (en was dus zeker tien jaar geleden) een probleem door de oppervlakte structuur van polyethyleen. Niet voor niets zijn de spuitmonden van de tubes kit ook meestal uit polyethyleen.

Enige opzoekingen leverden ons op dat de kit die nodig is voor de herstelling van polyethyleen eigenlijk weinig fabrikanten heeft maar veel verdelers die hun eigen merk op de verpakking zetten. Dat maakt de keuze onnodig moeilijk. Ik heb gekozen voor de

Novatio Seal & Bond Sealtrans 310 ml transparant (20 €)

Novatio Seal & Bond Special Primer 400 ml (33,5 €)

die bv ook door kanocentrum Arjan Bloem wordt aanbevolen.

De primer was op aanbevelen van de fabrikant om de hechting met polyethyleen te verzekeren. Een teststrookje op de wand van de kajak bevestigd de noodzaak van de primer. Zonder primer is de strook er, na harding, gewoon af te trekken, met de primer scheurt de kit zelf maar blijft de hechting intact.

De herstelling is vrij gemakkelijk al is het afstrijken van de kit wel helemaal 'handwerk'. De scheidingswand is terug waterdicht maar heeft mij wel aangezet om het laadsysteem van de kajak (ladder) op de wagen wat aan te passen zodat er minder vervorming is van de kajak bij het opschuiven. De eerste testen zijn positief, de blokjes die soepel bevestigd zijn volgen nu beter de kajakoppervlakte bij het opschuiven.



Conclusies:

Als wat oudere kajaker (77) met toch wel een redelijk beperkte bekwaamheid in het kajakken moet ik aanpassen aan de ervaringen en proberen om de mogelijkheden en problemen te voorzien op voorhand. De vlotters en de stijgbeugel waren dergelijke ontwikkelingen. Toen bleek dat inklimmen niet meer lukte (cowboy scramble) in de 'gewone' kajak waren er de reeds ruim uitgeteste vlotters die inklimmen terug mogelijk maakten. Ik hoopte met de stijgbeugel zo ook wat voorsprong te nemen maar ik werd “gepakt” door iets onverwacht.

De vlotters zijn ook getest bij zijwaartse golven en branding, als zij 'teveel' stabiliteit geven zou dit ook problemen geven. In de literatuur maakt men onderscheid tussen drijvers ('sponsons') die dicht of tegen het vaartuig zijn bevestigd en vlotters (floats of outriggers) die op grotere afstand van het vaartuig bevestigd zijn zoals bv de outrigger kayaks en ocean canoe.



Lekke tussenschotten zijn niet zeldzaam blijkt uit de ervaringen die op internet te vinden zijn (leaking bulkhead kayak) , ook dat zal in de toekomst in overweging genomen worden.

Hopelijk geeft het verbeterd oplegsysteem goede resultaten. Voor zo ver dat mee oorzaak was van het lek natuurlijk, wat we niet zeker kunnen weten. Maar kwaad kan het zeker niet.

Daar ik puntluchtzakken voor de kajak heb liggen ga ik die nu gebruiken in mijn Dagger voor zover de plaats in de compartimenten het toelaat. Dat moet vollopen van de laadruimten toch enigszins beletten, of het nu door een verlies van een deksel is of een lek in het tussenschot.

Ook zou het nuttig zijn om bijkomend de hielhaak zelfredding te kunnen uitvoeren zonder assistentie. Ik weet uit oefeningen dat de hielhaak niet lukt met de vlotters en van de oefeningen van het Northsea kayak team weten we dat een enkele peddelfloat ook niet voldoende is. Ik heb enkel een vaste peddelfloat op het voordek liggen omdat ik niet geloof in het opblazen van floats in noodgeval. De diepe inademing die noodzakelijk is voor het opblazen is riskant om in noodgeval water te inhaleren wat secundaire verdrinking kan veroorzaken tot zelfs een half uur (of langer) na de redding. Een luchtweg infectie kan nog veel later optreden. De reddingsdiensten die mij geholpen hebben waren dan ook zeer attent op het al dan niet ingeademd hebben van water en dat is dan ook de reden dat zij meestal adviseren om naar het hospitaal te gaan of zeker de huisarts te verwittigen, die misschien ook niet direct denkt aan secundaire verdrinking als ge niet aan de kust woont. Daarom dat ik hen er ook van verzekerd heb dat ik enkel uren zou wachten om te vertrekken om te zien hoe een en ander evolueerde. Ik kreeg ook het telefoonnummer van de zeevaartpolitie die langsgekomen was toen ik afgezet was door de Brandaris, voor het geval ik onwel zou worden. Ik zal nagaan of de hielhaak in combinatie met de vlotters en de vaste peddelfloat wel lukt. Ik heb wel altijd twee enkele peddelfloats bij in de kajak, die kunnen met de tentringen en kleine musketons aan mekaar verbonden worden maar dat helpt niet aan het opblaas probleem. Bovendien moet men ook nog voldoende 'adem' hebben om de floats op te blazen, wat in noodgeval ook niet vanzelfsprekend is. Opblazen met CO² (zoals de reddingsvest) zou kunnen maar de mondstukken laten dit niet op eenvoudige wijze toe. De zelfreddingen zullen dus herbekeken worden, wat eigenlijk tot de 'normale' activiteiten behoort. Van die uitslag zullen de verdere activiteiten afhankelijk zijn.

Het is nu ook duidelijk dat ik blijkbaar bij elke tocht op zee (brandingvaren is nog iets apart), de laatste jaren, omga door een voor mij onverwachte golf die mij langs achter oplicht en zo onstabiel maakt en omlegt. Door de vele zandbanken voor de Belgische kust zijn plots opduikende en oprijzende golven normaal maar als zij langs achter komen moet ge snel en juist reageren om niet om te gaan. Dat lukt dus blijkbaar niet. Vanaf nu zal ik de vlotters niet alleen inzetten om in te kunnen klimmen na omgaan (zij liggen altijd opgevouwen op het achterdek) maar ook om te varen in wat voor mij 'risico gebied' is. Dat is dan de Noordzeekust en bv drukke scheepvaartroutes zoals op het Volkerak. Ik kan ze zowel uitklappen als ook terug op het achterdek vouwen al varend. Een nieuwe scharnier met dubbele vergrendeling is in de maak maar de opvouwbaarheid veranderd niets aan de essentie.

Ondertussen is ook de verzekering van het VKKF probleemloos tussengekomen voor het volledig bedrag van de kosten voor berging van de kajak (423 €). Redding van personen is gratis in België maar de berging van materiaal wordt in rekening gebracht.

Paul

[Kajak Brasschaat | Facebook](#)

[Kajak \(seniorennet.be\)](#)

AKKC [Antverpia Koninklijke Kano Club vzw \(akkc.be\)](#)