

KAJAKER I FRAMTIDEN

TEXT: BJÖRN THOMASSON



En titt i backspegeln brukar hjälpa om man vill försöka få syn på framtiden. Det började förmodligen en gång i Berings Sunds dimmor. Fragment av vad som troligen är ett spant från en skinnklädd farkost tyder på att det paddlades för närmare åttatusen år sedan i området. Paddlande folkgrupper har sedan dragit fram i vågor över polar kalotten och anpassat sina farkoster efter lokala förhållanden och jaktmetoder.

De tidiga medelhavscivilisationerna: fenicier, egyptier, greker, romare kom långt med skrovutveckling. En del antika skrov är förbluffande lika moderna surfskis.

Vikingarnas småbåtar har haft ett avgörande inflytande, dels genom avancerad skrovdessign och optimalt utnyttjande av träets egenskaper och dels

genom att de under något århundrade dominerade hela det område där den moderna fritidskanoten utvecklades. De flesta kustsamhällen på norra halvklotet har småbåtar med tydlig vikingainfluens: snipor, valbåtar, peapods, yoals, wherrys, skiffs, färingar och många andra, och de tidiga kanotbyggarna var båtbyggare.

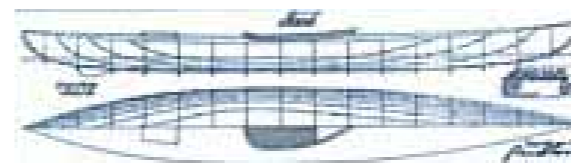
Kanadas näverkanoter var också med på ett hörn med lätta flexibla konstruktioner med bra glid i vattnet. De tidiga kanotbyggarna/båtbyggarna var i många fall mer bekanta med näverkanoter än med arktiska kajaker.

Polynesiska kanoter stod modell för de första kanoterna för surf i grov havssjö.

De här utvecklingslinjerna har vid olika tillfällen korsats och orsakat stora steg i utvecklingen. Det kanske viktigaste stod en ung engelsk jurist för, när han i mitten av 1800-talet såg arktiska kajaker under sjöfågelfärd vid Kamtjatkakusten.

Hemma i England funderade han mycket på de lätthanterade och eleganta kajakerna och beställde så småningom en snarlik farkost hos en engelsk båtbyggare.

Resultatet blev något helt nytt. John MacGregor visste inte mycket om båtbyggeri och båtbyggaren hade inte sett en kajak. Det blev istället en snipa i klassisk engelsk tradition, 450x70 cm, extremt lätt byggd på vikingavis och med däck som de sibiriska kajakerna. Men det där med paddling var både McGregor och



båtbyggaren lite tveksamma till – det blev för säkerhets skull mast och segel. Kanoten döptes till Rob Roy och blev efter omfattande paddelturer runt i Europa – inklusive en tur på Göta Kanal – startpunkten för hela utvecklingen av kanoter för nöjespaddling (begreppet kajak fanns inte på den här tiden – allt kallades kanoter: segelkanoter, paddelkanoter eller kanadensiska kanoter).

I Sverige togs ett annat viktigt steg när Sven Thorell satte sig vid ritbordet och använde sina ingenjörskunskaper till att analysera kanoten ur ett vetenskapligt perspektiv. Eftersom han också var en duktig paddlare och kanotseglare, med bland annat nio svenska mästerskap i paddling och ett OS-guld i segling, fick hans idéer stort genomslag i Europa och USA. Hans Åland kan fortfarande anas i linjerna på VKV:s kajaker. I Danmark byggde Jørgen Samson vidare på Thorells skrovidéer, till det som skulle bli en lång rad framgångsrika danska tur- och tävlingskajaker. Nästa viktiga steg längs tidsaxeln var när Kenneth Taylor kom hem till Skottland 1959 med den västgrönländsk kajak, byggd för honom själv av Emanuele Korneliusen i Illorsuit. Den startade en ny kommersiell trend – engelska grönländspioner – Anas Acuta, Nordkapp, Icefloe, Orion med flera – av konstruktörer



Surfski – den tydligast trenden just nu



STICKSPÅR?
Einar Rasmussens bärplanskajak, Flyak, kom nästan i serietillverkning (här sitter bärplanen monterade på en standardkajak.)

som Frank Goodman, Derek Hutchinson, Nigel Foster, Nigel Dennis, Aled Williams. Och nu, lite senkommet: min Qanik.

Stor oenighet utbröt i Sverige under 90-talet vad som var "riktiga" kajaker – nordiska eller engelska – och medan kombattanerna grävde skyttegravar, smälte de båda typerna samman till de senaste decenniernas "standardkajak": skädda, skott, luckor och rollbarhet från "the britboats" – roder och stor sittbrunn från skärgårdskajaken och ett skrov med influens från båda. Under ett antal år påminde den svenska kajakmarknaden om svensk dagspolitik – skillnaden blev allt mindre.

När det gäller tävlingskajaker har den hydrodynamiska grunden ändrats tämligen radikalt i takt med ökande fart. Volymfördelningen i skrovet stöder numera färter som var otänkbara för 50 år sedan. Mer volym i stävarna (högre PC) har lett till att toppfarten kunnat pressas upp på bekostnad av manövrerbarhet och lågfartsegenskaper. Formen har blivit mer extrem – smala och djupa i förskeppet, breda och platta i aktern – och har därför paradoxalt nog kommit att påminna om förra seklets nordkanadensiskakajaker – eller om Uffa Fox experiment med halvplanade kilformade singelscullers (som dock till konstruktörens besvikelse inte gick fortare än de vanliga rundbottnade).

Havs- och turkajaker har generellt följt tävlingsutvecklingen mot längre och smalare skrov: från Rob

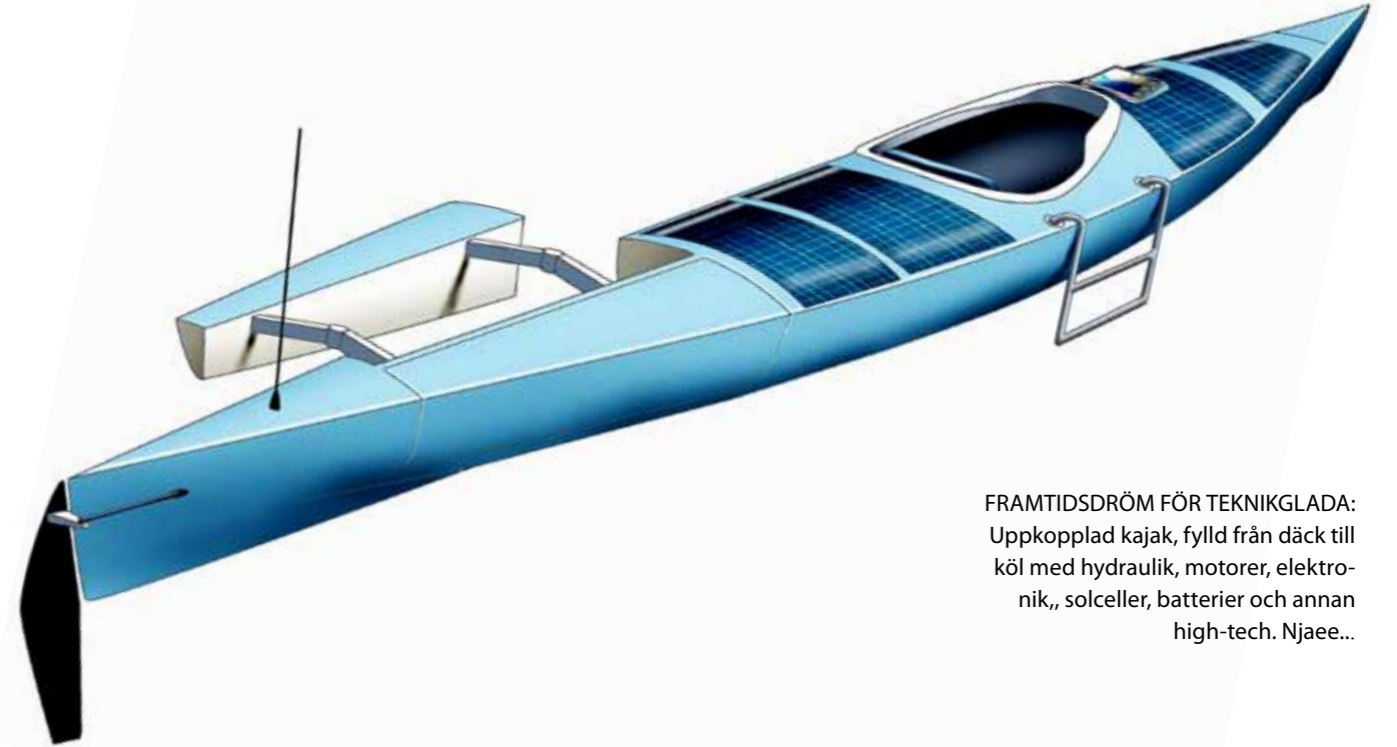
Roy med sina 450x70, till nya havskajaker som i många fall ligger en bit över fem och en halv meter, men bara är halvmeter breda. De kräver mer av paddlaren men har också ökat aktionsradien betydligt. Men i världen i stort dominerar fortfarande korta breda rekreativskajaker med RobRoy-mått.

Senaste skottet på utvecklingsträdet är surfskis, med blygsam början på Hawaii, men snabbt "decentraliserat" till Sydafrika, Nya Zeeland, Australien och Kalifornien. Surfskiskroven bygger på delvis samma teorier som racing- och maratonkajaker, men med två viktiga skillnader: toppfarten är högre och nås med hjälp av surf i grov medsjö, och blixtsnabb precisionsmanövrering är viktig för att hålla positionen i vågfronten. Skroven blev följaktligen långa, dels för högre toppfart men också för att "passa" i stora vågssystem. De blev också kraftigt svängda i kölen för att minimera kursstabiliteten – och blev därför beroende av stora roder (samma tendens som hos moderna jaktplan: de är inte längre naturligt stabila i luften utan måste tvångsstyras med hjälp av aktivroderkontroll).

VART ÄR VI PÅ VÄG

Jag ser inga revolutionerande nyskapelser runt hörnet – men sådana är svåra att upptäcka i förväg. De finns bara plötsligt där, till stor överraskning för alla, inklusive uppfinnaren själv. Enligt Mahatma Gandhi blir stora idéer först ignorerade, sedan förlöjligade, därefter bekämpade – för att till sist vinna. Framtidens kajak är kanske den vi ler åt idag.

Men kajakers grundform är, efter dessa åttatusen år, så nära en optimal form att utvecklingen förmodligen främst kommer att handla om anpassning till ändrade förhållanden, ändrade vanor eller nya material och tillverkningsmetoder. Revolutionerande nyheter försvinner ofta ur rampljuset när trycksvärtan i reklampamfletterna torkat. De utlovade fördelarna uppvägs vanligen av besvärande nackdelar inom andra områden. Kajakdesign handlar om att balansera ett antal motstridiga egenskaper till en för ändamålet passande cocktail.



FRAMTIDSDRÖM FÖR TEKNIKGLADA:
Uppkopplad kajak, fylld från däck till köl med hydraulik, motorer, elektronik,, solceller, batterier och annan high-tech. Njaee...

PRYLAR?

När tidningar presenterar framtidens kajaker handlar det ofta om att hänga på en massa spetsteknik på tämligen ordinära kajaskrov: solpaneler och battericeller som försörjer motorstyrt roder och ibland även sits och svankjustering, infälld navigations-skärm framför sittbrunnen, kommunikationsutrustning, positionslanternor, länsypump, hjälpmotor för motvind och mycket annat. En tidskrift tyckte för ett par år sedan att hydrauliskt utfällbara stödpontoner i akterdäck för att tillfälligt öka initialstabiliteten vore en bra idé eller "krockkuddar" som automatiskt blåses upp och rollar upp kajaken efter en kapsejsning. Den sortens framtid känns mest som grabbigt våta teknikdrömmar. Vem vill ha en kajak som väger 45 kilo, kostar 50.000+, rymmer packning som en shoppingkasse och kräver underhåll och professionell service av elektronik och hydraulik? Jag hoppas att de flesta även i framtiden kommer att uppskatta enkla funktionella och lätta kajaker.

SPECIALISERING

För havskajaker kan man tänka sig flera utvecklingsriktningar mot tydligare specialiserade användningsområden. Det har funnits en tendens till kommersiell samling mot mitten under ett par decennier – fullt förståeligt med tanke på kostnaderna för formtillverkning med mera. Men nu när alltmer av

det dyra arbetet görs i regioner med lägre lönekostnader öppnar det för mer specialisering: kajaker för distanspaddling med hög fart och lätt packning, lättmanövrerade kajaker för lek i vågor och bränningar, kajaker som stabila plattformar för fiske, fotografering med mera (inte bara enkla rotationsgjutna lådor, utan "riktiga" kajaker).

Jag kan till exempel tänka mig en korsbefruktning mellan långa snabba havskajaker och danska turkajaker. Det borde kunna bli lätta trevliga kajaker för tur eller långfärd med lätt packning.

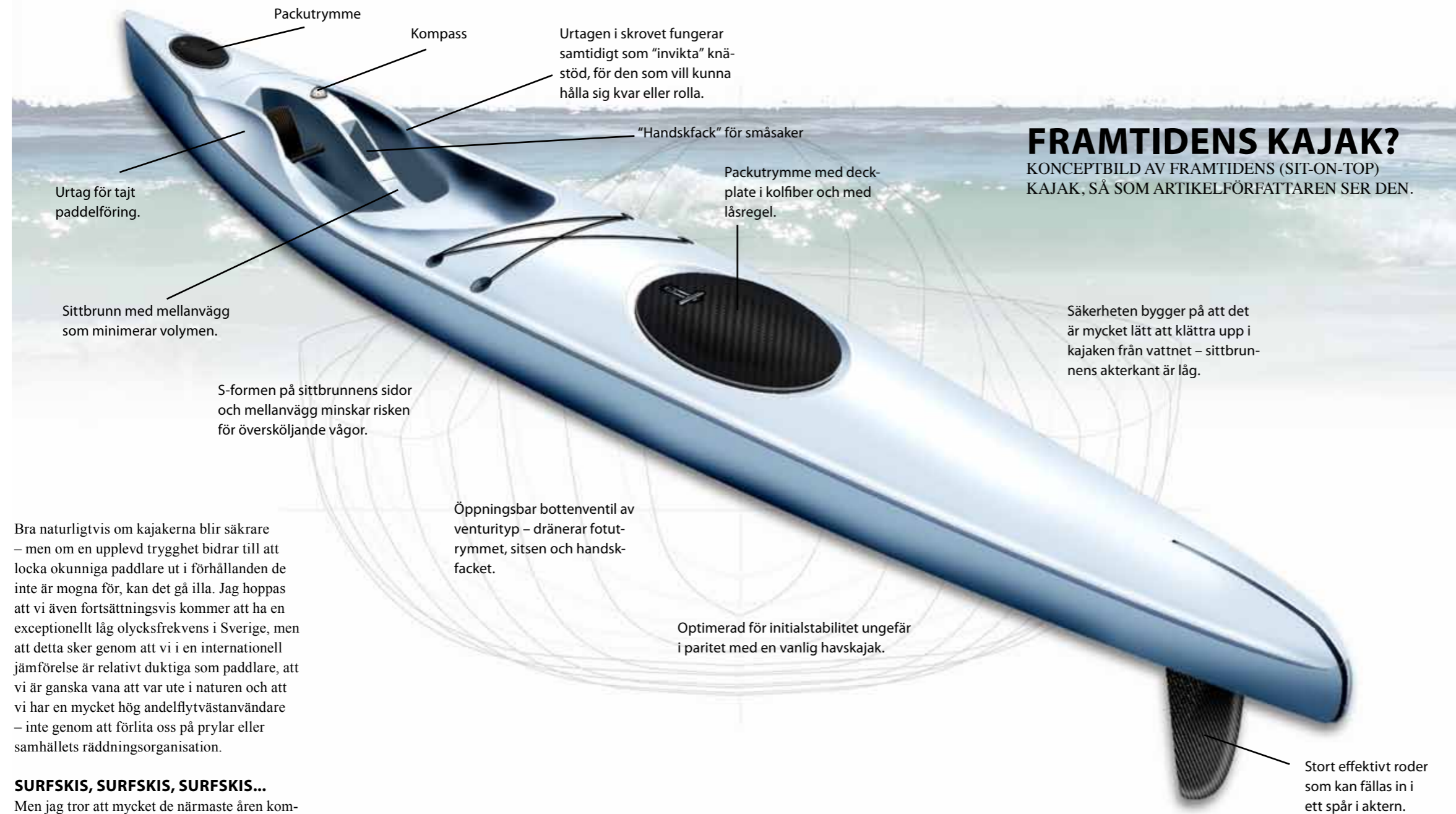
Manöveregenskaperna har generellt varit lite underutvecklade under ett par decennier. Anledningen (åtminstone som jag ser det) har varit att det är svårt att sälja lättmanövrerade kajaker till nybörjare, som är en viktig kundkategori ("det är inget fel på kajaken, det är du som inte kan paddla rakt"). Så mycket enklare att sälja en kajak som går rakt fram även med medioker teknik. Hänger man sedan på ett roder så har man löst även problemet med att svänga.

Men nu har det börjat komma havskajaker som svänger lätt och är trevliga att leka med i surf och grov sjögång – lite mera språng i kölen så att paddlaren sitter lite djupare i vattnet, stabilt och med bra kontroll.

Jag tror vi kommer att se fler trivsamma lek- och buskajaker som ändå är fullt användbara för långfärd. Jag tror vidare att vi får se fler "små svarta" – det vill säga traditionella arktiska kajaker – och att vi inte bara inspireras av Grönland, utan också från Alaska och Kanada. Ännu så länge har det mest handlat om att låna namn som låter bra i marknadsföringen, men förmodligen kommer man att börja kika på egenskaper och hydrodynamiska kvaliteter också.

SÄKERHET

På kanotmässor runt om i världen dyker det alltid upp mer eller mindre kluriga sätt att öka säkerheten. Nürnberg i höstas var inget undantag – uppblåsbara flottörer för att vända kajaken, stegar för att klättra upp, pontoner för att hindra kapsejsning, anordningar för att kunna andas medan man är upp och ner etc. Jag är lite kluven inför sådant.



FRAMTIDENS KAJAK?

KONCEPTBILD AV FRAMTIDENS (SIT-ON-TOP) KAJAK, SÅ SOM ARTIKELFÖRFATTAREN SER DEN.

Sit-on-top, som nu oftast står för billiga nybörjarkajaker i halvmjuk plast, kommer säkert att inom några år avse även högspecialiserade kajaker i kevlar/kolfiber, avsedda för turpaddling, långfärd eller extrempaddling. Det vore för övrigt en tilltalande utveckling. Det finns betydligt fler sit-on-tops än "riktiga" kajaker i världen, men de finns ytterst sällan med på kajaksymposier – en social barriär att riva ner?

Egentligen finns ingen logisk anledning till att det inte skulle dyka upp korta surfskis eller sit-on-top för forspaddling: slalom, störtlopp, freestyle med mera.

Du som ännu inte paddlat surfski, minns att: "Life begins at the end of your comfort zone", och ju längre du väntar på framtiden, desto kortare blir den.

FÖR LÅNGA FÖR SITT EGET BÄSTA?

Även surfskis för havstävlingar kommer förmodligen att bli kortare. Jag har en misstanke om att de riktigt långa (6,5 meter och däröver) nog blev en aning för långa, kanske beroende på att några av de första riktigt framgångsrika surfskipaddlarna var riktiga hulkar – stora, tunga och extremt starka – och att tillverkarna därför lurades att dra ut längden lite i överkant. Min gissning är att de kommande årens vinnare kommer att vara någonstans kring 6,2-6,3 meter.

PADDLAR

På paddelsidan tänker jag mig att vingpaddlar och grönländspaddlar tar över alltmer för havspaddling på bekostnad av europaddlar (plattpaddlar), som efterhand förvisas till fors och bränning. Vidare att vingpaddlarna genomgår en ny utvecklingsfas för att anpassas till surfski och högre farter – till exempel med något mer accentuerad vridning av bladet, liksom höghastighetspropellrar för offshoreracers. Det blir i så fall delvis en återgång till den ursprungliga vingpaddeln, innan Einar Rasmussen "softade" till den. Stefan Lindeberg var i så fall många år före sin tid...

GISSNINGAR OCH ÅTER GISSNINGAR...

Men det är svårt att spå – särskilt om framtiden. Den som försöker riskerar att bli utskrattad om några år (som Ines Uusman med "internet är en tillfällig fluga"). Men med inspiration från mediatränade politiker kommer jag att hävda att jag blivit felciterad, att de befängda gissningarna är tagna ur sitt sammanhang – och vid behov göra en pudel (eller är det en säl man gör i vår bransch).

Bra naturligtvis om kajakerna blir säkrare – men om en upplevd trygghet bidrar till att locka okunniga paddlare ut i förhållanden de inte är mogna för, kan det gå illa. Jag hoppas att vi även fortsättningsvis kommer att ha en exceptionellt låg olycksfrekvens i Sverige, men att detta sker genom att vi i en internationell jämförelse är relativt duktiga som paddlare, att vi är ganska vana att var ute i naturen och att vi har en mycket hög andelflytväst användare – inte genom att förlita oss på prylar eller samhällets räddningsorganisation.

SURFSKIS, SURFSKIS, SURFSKIS...

Men jag tror att mycket de närmaste åren kommer att handla om surfskis: enkla, snabba och säkra!

Surfskis har högre toppfart än alla andra typer av kajaker, främst uppnådd med hjälp av medsjövägor (undantaget Flyak, bärplanskajaken som nog är lite för speciell och krävande för att få något stort genomslag). Men intressant är att surfskis börjar ta för sig även i sammanhang där skroven borde vara för långa, ha för hög friktion och vara för svängda i kölen.

En fundering jag gått med ett tag är att duktiga surfskipaddlare kanske "betingar" sitt medvetande/muskelminne med en högre fart än vad tävlingspaddlare i ICF-racers har möjlighet att göra: dels genom att den större

fartskillnaden mellan skrovet och det omgivande vattnet påverkar paddelns väg i vattnet och leder till en ändrad dragmotorik och dels genom att skapa en betingning som innebär att man frigör mental kapacitet för att finna den fartskillnaden även i sammanhang där vågorna inte hjälper till. Om detta är rätt kan det på lite sikt innebära att farten ökar även i racing- och maratontävlingar – på samma sätt som Janne Boklöv och Dick Fosbury för alltid ändrade backhoppning och höjdhopp. Men skall racing/maraton vara med på det tåget krävs sannolikt en revidering av regelverken för tävlingspaddling. Egentligen är det rätt enkelt, eller borde vara: den som är först över mållinjen vinner! Det är väl en tämligen ihålig triumf att vinna en tävling bara för att bättre ekipage är utestängd på grund av pensionsfärdiga regelsystem.

Ett par danska K2-tjejer gav för ett par år sedan ett visst stöd för min teori. De låg strax under den främsta eliten och bestämde sig för att annorlunda träningsupplägg: körde en hel vintersäsong med en liten modellflyglansmotor på akterdäck! Motorn ökade

deras fart en aning och de vände kroppen vid den lite högre farten – och kunde sedan till sommaren göra sin bästa säsong någonsin. Hjärnspöken är en stark drivkraft...

FLER SURFSKIS PÅ TUR

Vidare tror jag att surfskis kommer att ta över en del av marknaden för havs- och turkajaker. Jag tänker då på lite kortare och bredare surfskis med packutrymme, byggda för dagsturer och långfärd. Den tidigare vanliga invändningen – "inte i vårt klimat" – tappar relevans när allt fler paddlar i torrdräkt. En sådan långfärds-surfski kommer att förenkla säkerheten. Trillar man i klättrar man upp igen! Inget vatten att länsa ut, inget kapell att trassla med, och sittbrunnen töms automatiskt när man börjar paddla. Lika enkelt är det att i en besvärlig situation glida ner i vattnet och till exempel dra kajaken över ett grundflak och hoppa upp igen. Den som läst Extreme Sea Kayaking av Michael Powers och Eric Soares vet hur behändiga öppna kajaker kan vara i riktigt besvärliga förhållanden.