

En enkel kanotbivack för en person. Att komma under tak skyddar sovsäcken mot dagg och lätt regn. Om det skulle krävas mer skydd mot regn och blåst kan en tarp fästas i kanoten och spännas ut som ett tak.



Det är ju inte alldeles nödvändigt att kopiera tillvägagångssättet, men att vara lite konservativ när man packar inför färden och att ha en plan inför väntade och oväntade märkor innan man ger sig iväg är inte så dumt.

Ensamfärder

Att färdas ensam ställer stora krav på att färdas säkert och att utan hjälp av andra klara alla dagliga sysslor. Färdväg och färdstätt måste väljas utifrån de förutsättningarna. Utan

någon att resonera med kan ens egna föreställningar om väderstreck göra att man till och med ifrågasätter om kompassen fungerar. Erfarenheter av det har lett till att många packar med en extra kompass för att i sådana situationer ha möjlighet att verifiera kompassriktningen.

Under en kanotfärd kan inga risker tas i forsar vare sig man paddlar, linar eller vadar. Ensam-paddlaren behöver kunna hantelera kanoten och all packning själv



Under längre ensamfärder blir det förr eller senare nödvändigt att lyfta utrustning och kanot förbi forsar eller andra hinder. Korta och breda kanadensare som är lätta, stabila och lastdryga föredras av många ensampaddlare.

över en märke. Packningen behöver först och främst vara organiserad för att bäras, och planen för att förflytta packning och kanot är annorlunda än om man är två, under längre färder främst för att man måste klara större vikter och fler bördor själv. Även här delas längre märkor upp i kortare bitar. Om man har tre bördor inklusive kanoten bärs den första bördan iväg en kortare sträcka. Den andra bärs förbi den första och den tredje längst innan man hämtar den första bördan osv. Varje enskild lyftsträcka blir relativt kort när man väl är igång, och det finns utrymme till vila mellan varje bärning.

Älvsfärd

På sjöar är vinden det som utmanar, längs älvar är det strömmen. Under de tidiga färderna i kanadensare och älvbåtar som handlade om resor, jakt, fiske, upptäckter och handel, var motströmsfärder ofta en lika stor eller större del än medströmsfärder.

Gick färden uppströms var det vanliga färdstättet stakning. Om vattnet blev för djupt att staka i, och om strömmen inte var för stark för kanadensarbesättningen paddlade man så länge man kunde hellre än att använda linor eller att bära när vattendjupet ökade. Även under nutida färder är motströmspaddlingen en fördel att behärska, och det är dessutom ett effektivt sätt att lära sig förstå strömmande vatten för att utveckla färdigheterna för när det går nerför. Grundläggande fakta är att när älven rinner rakt är strömmen starkast i mitten, och kröker älven drar sig huvudfåran mot yttersidan på grund av centrifugalkraften. Stenar som kan försvåra navigeringen nerför en fors bildar bakvatten – edor – som är välkomna rastplatser på väg uppåt. Idén är kort sagt att färdas där strömmen är som svagast. Nerför strömmen ger huvudfåran det djupaste vattnet men även den starkaste strömmen och de största stående vågorna. Många historier från päls-handelstiden i Canada beskriver hur man sökte efter *fil d'eau* – vattnets väg – den relativt smala men lugna passagen mellan huvudfårans höga stående vågor på ena sidan och det ibland lika riskfyllda området nära stenar och bakvatten på den andra.

Att lina upp eller ner

Som alternativ till att paddla eller bära förbi forsar eller vänta ut hårda vindar på sjöar kan man sätta fast linor i stävorna på kanadensaren. Trots allt