



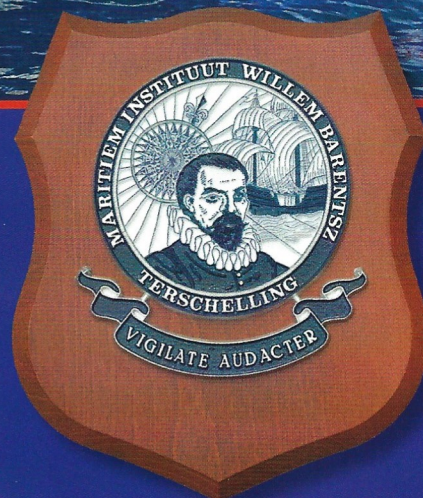
Cornelis Douwes

MARITIEM MAGAZINE VAN DE VERENIGING VAN OUD-LEERLINGEN

NR 228 DECEMBER 2021



- Naar de Monaco Yacht Show
- Op reis met de 'Peperkust'
- Ramp met 'Brandaris' 100 jaar geleden
- Het Interview: Jolle de Jong



IMPACT met iedere slag

De 'Queen of Hearts' is onderweg

Op 12 december 2021 startte de 'World's Toughest Row': The Talisker Whisky Atlantic Challenge. Zoals we uit een eerdere CD (226) weten, is er een team van drie dames onderweg, waarvan één oud-WBS'er die gaan voor het wereldrecord: 4.800 km roeien binnen 48 dagen om €48.000 op te halen voor de Mentelity Foundation! Eind januari weten we dus of dat gelukt is. Voor de goede orde, het gaat hierbij om Iris Noordzij (Friesland), winnares Female class TWAC 2020, Debby Bijl (Noord-Holland), voormalig maritiem officier (GK 4365) en BSR practitioner en Bettina de Wild (Noord-Holland) fysiotherapeut. In dit artikel een aantal 'knipsels' uit de nieuwsbrieven die ze voorafgaand aan hun monstertocht met ons deelden. Het mag duidelijk zijn dat er heel wat werk verzet is om de dames te brengen waar ze nu zijn.



QR van de donatiesite

Alle getrooste moeite en inspanning hebben natuurlijk een achtergrond. Het team Row for Impact steunt met haar deelname de Mentelity Foundation, die kinderen en jongvolwassenen die leven met een fysieke en mentale uitdaging wil stimuleren en inspireren om weer in beweging te komen, motivation to move. Mocht u als lezer dit doel ook willen ondersteunen dan kunt u dit via de site van Row for Impact of direct via de Mentelity Foundation site regelen. Uiteraard is het team Row for Impact via hun eigen site en op social media kanalen te volgen. Tevens is er een race tracker (app: yellow brick races) aan boord zodat iedereen thuis op de bank de positie van de boot in het raceveld kan zien. Deze wordt 10 december actief.

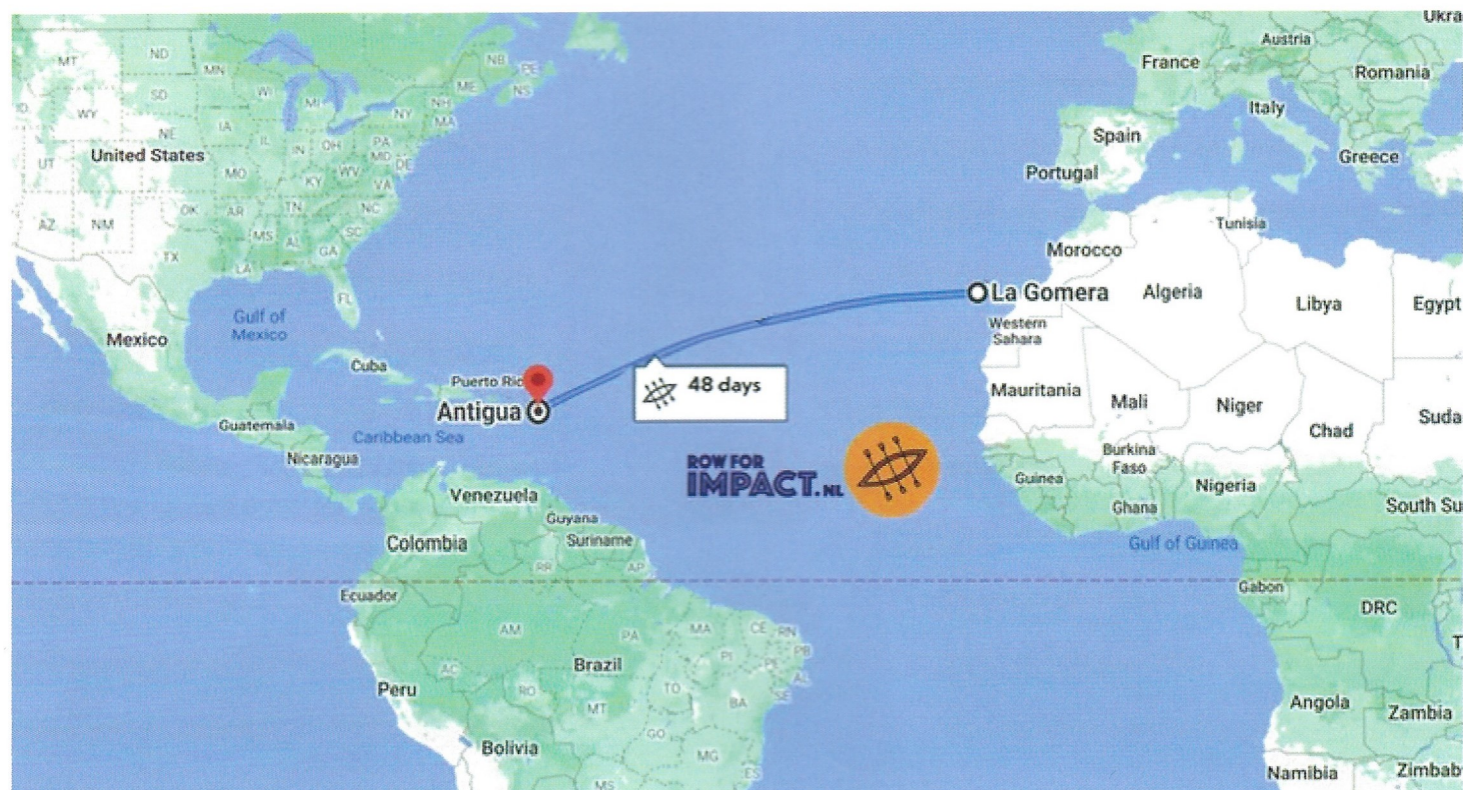
De VOZT en de redactie wensen het team alle succes en een snelle, maar vooral ook veilige overtocht.



✍ Wim van Leunen

📧 via Row for Impact (o.a. Eric Baalbergen)

🌐 www.rowforimpact.nl of <https://rowforimpact.company>.



Trainen

We hebben het afgelopen halfjaar flink getraind, al zijn we natuurlijk nog niet klaar. Maar hoe doe je dat, trainen voor achtenveertig dagen roeien? Dat is eigenlijk niet mogelijk, dus het beste is om vanuit eigen kracht zo sterk en fit mogelijk aan de start verschijnen. We zijn begonnen met trainen in een C4 – die is breder dan een wedstrijdboot. Drie keer in de week en steeds langere intervallen. Op een gegeven moment zaten we op drie keer vier uur in de week en nog steeds zijn we de stuurlui die ons stuurden erg dankbaar. Eerst vanuit Medemblik, waar we onverwacht een gratis ligplaats kregen, het IJsselmeer verkend. We hebben hier flink tegen de wind in gebokst, diverse buien getrotseerd en alle routines zoals slapen, eten, toiletteren, navigeren, de nacht door roeien, wisselen van roeipositie goed onder de knie gekregen. Toen we vonden dat we klaar waren voor het zoute water, via de sluis naar Den Oever en ook daar weer een mooie ligplaats gekregen, omdat we de Mentelity Foundation steunen.

Op zout water roeien is weer anders dan zoet water. Je krijgt te maken met stroom, hogere deining en grotere scheepvaart. De wind was te sterk in Den Oever, na vijf uur worstelen tegen de wind realiseerden we ons dat we nooit in Den Helder zouden kunnen komen; we hebben de boot uit het water gehaald en zijn naar IJmuiden gereden. Daar werden de deining en de scheepvaart nog een slag groter en wij steeds kleiner. Maar we kregen steeds meer ervaring en hebben met plezier op de Noordzee geroeid. We voelen ons er klaar voor! In principe zijn we nu klaar met het verplichte trainen, maar natuurlijk houden we onze conditie op pijl door de interval- en krachttrainingen.



Trainen op het IJsselmeer



Trainen op zee

Veiligheid

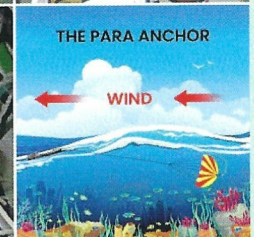
We hebben goed geoefend met de diverse verplichte drills, man overboord, hand en voet sturen naast de autopilot, drijfankers getest, gebruik van VHF en plotter. Na vijf intensieve weekenden van vrijdag tot en met maandag hebben we onze verplichte uren van totaal honderdtwintig ruimschoots binnengehaald, waarvan minimaal vierentwintig uur in het donker en minimaal tweeënzeventig uur op zee.

Er waren verplichte cursussen van de Royal Yachting Association (RYA) in Engeland bij SeaSports. Eigenlijk zouden we die al in het voorjaar hebben gedaan, maar door de corona perikelen werd het september. Het was een intensieve cursus. Bij Debby moest alle kennis van vijftig jaar geleden weer naar boven worden gehaald en voor Bettina was bijna alles nieuw. Iris is vrijgesteld vanwege haar deelname van vorig jaar. Er is van alles de revue gepasseerd. EHBO en hoe te overleven op zee in geval van brand of het verlaten van de boot. Goed om te weten wat we in noodsituaties moeten doen, al was het bewust worden hiervan best wel confronterend. Verder moesten we heel wat documenten aanleveren: verklaring tekenen waarin je bevestigt dat wat je gaat doen een pittige uitdaging is, contactpersonen aan de wal doorgeven in geval van nood, verklaren of je op de hoogte gesteld wilt worden van het wel en wee van het thuisfront, en natuurlijk allerlei officiële scheepspapieren. Tijdens de Ocean Rowing Course hebben we veel tips en trucs gekregen, waaronder het monteren van een extra safety line. Door deze extra lijn kunnen we makkelijker over de boot bewegen en hoeven we onze persoonlijke veiligheidslijnen minder vaak om te knippen, waardoor het wisselen van roeien naar pauze sneller gaat. Ook zijn we weer het IJsselmeer op geweest. We wilden nog meer gaan oefenen met bepaalde procedures aan boord. Wat te doen bij man over boord, brand en het para anker bij dag en in de nacht gebruiken zonder in de knoop te raken met honderd meter lengte aan lijnen.



Voor sommigen nieuw

Ophalen van kennis



Oefenen met het zeeanker

Communicatie

Goede communicatie is wellicht het allerbelangrijkste om succesvol de Atlantische Oceaan over te roeien. Hoe zorgen we ervoor om samen succesvol én veilig de 4800 km af te leggen met weinig slaap, in een kleine ruimte en met het eten van astronautenvoedsel, terwijl we dealen met water, wind, hoge golven en zeeziekte?

Aan boord is het belangrijk om af te stemmen hoe het gaat met het team, wat het plan voor de dag is, hoe we goed samenwerken, hoe we omgaan met tegenslagen, hoe we reageren als we moe zijn, hoe we angsten overwinnen, wie de eindbeslissing neemt en hoe we succes vieren. Na de intensieve training is gebleken dat we goed op elkaar ingespeeld zijn. De onderlinge communicatie loopt lekker en tegenslagen worden uitgesproken.

Naast de communicatie binnen het team is de communicatie met de wal ook zeer belangrijk is. Zo willen we natuurlijk bellen (satelliettelefoons) met het thuisfront, en de PR manager op de hoogte brengen van onze avonturen. De telefoons worden gesponsord door Radio Holland. Zij zorgen met deze satelliettelefoons dus voor onze lifeline met de vaste wal en dragen daarmee bij aan onze veiligheid op zee. Naast de satelliettelefoons levert Radio Holland ook de verplichte EPIRBS. Dat zijn bakens die, in het geval van een noodsituatie, onze positie via de satelliet naar de wal sturen. Fijn om te weten dat dit allemaal goed geregeld is.

Last but not least is de communicatie op het gebied van veiligheid niet weg te denken. We zullen bijna dagelijks contact hebben met de safety officer on duty, de race doctor van de organisator en met onze routeerder die adviseert over de te varen koers.



Communiceren met de pers

'Queen of Hearts'

In augustus moesten we via een zoom meeting met de safety officer in Engeland onze boot en de materialen laten zien. Een tussentijdse check om te kijken waar je staat in de voorbereiding, wat in orde is en wat je nog mist. Dankzij de gulle sponsors hebben we al een hoop materiaal kunnen laten zien en weten we dat er nog het een en ander onderweg is. De technische inspectie vond dezelfde dag plaats en de 'Queen of Hearts' is zeewaardig verklaard.

De 'Queen of Hearts' staat nu op de trailer in Julianadorp en wordt elke dag voorzien van meer handige touwtjes, slimme oplossingen en andere aanpassingen. Tussen de bedrijven door schuren we de oude antifouling van de huid af en komt er vlak voor vertrek een nieuwe frisse laag op zodat we minder aangroei krijgen en een hogere snelheid kunnen halen. Daarnaast hebben we ook nog eens goed geoefend met al onze apparatuur die we aan boord hebben. De plotter is ingesteld en optimaal gebruikt, het low level alarm van de accu's is ingesteld, de handheld VHF is getest met de havendienst en de watermaker is aangesloten.



Strak in de antifouling