

Fietsend de oceaan over



Alex Mutsaers kan enthousiast vertellen over zijn plannen en ziet de onderneming helemaal zitten. (foto Harrie van Eeuwijk)

De voorbereidingen zijn nog in volle gang. Maar volgend jaar staat het op zijn programma: dan wil Alex Mutsaers met drie maten de grote plas tussen Amerika en Europa per fiets overbruggen. Per waterfiets uiterwaard. 'Biking The Ocean' zal vermoedelijk wereldwijd de aandacht zal trekken. En een prestatie die ongekend zal zijn.

Alex Mutsaers is, sportief gezien, niet zomaar de eerste de beste. Hij doet aan veel sporten: hardlopen, fietsen, zwemmen en de Israëlische vechtsport krav-maga. Ook zijn carrière kent de nodige verscheidenheid, want zo voer hij als opstapper mee, reed hij op de vrachtwagen en zocht hij later zijn weg in de medische thuiszorg.

"Van oorsprong kom ik uit Geldrop", vertelt hij. "Ik deed de mavo en daarna een chauffeursopleiding. Nu werk ik bij Air Liquide in Eindhoven, dat technische en medische gassen levert. Daar deed ik aanvankelijk chauffeurswerkzaamheden en nu werk ik bij die onderneming in de medische thuiszorg. Door het hele land verzorg ik het aansluiten en onderhouden van zuurstof-apparatuur voor mensen met ademhalingsproblemen."

Overtocht

Varen is voor Alex altijd een hobby geweest. Hij bezit de nodige vaarbewijzen, zoals het vaarbewijs voor de recreatievaart in de binnenvaart, de diploma's catamaranzeilen 1, 2 en 3 en nog andere diploma's voor zeezeilen. "Sinds mijn 18e heb ik gevaren op zee. Ik heb een grote affiniteit met de zeezeilvaart. Ik heb onder meer veel gezeild naar Dene-marken en Zweden en maakte ook

nog de nodige tochten op zee met motorjachten."

Zes jaar geleden kreeg Alex het verzoek om samen met een vriend een jacht over te brengen van de Nederlandse Antillen naar Nederland. Gedurende de overtocht kwam bij hem het plan op om te trachten per waterfiets de oceaan te bedwingen. Hij vertelt: "Je bent met z'n tweeën een maand op zee en op zo'n motorboot is het toch een heel passief gebeuren, vier uur op - vier uur af. Toen had ik een boek bij me van Debra Veal. Dat is een Engelse roeister die in haar eentje de oceaan overgerooid is, maar dan de route naar het Zuiden."

"Daar raak je dan toch door in de ban. De fysieke uitdaging trok me erg aan. Nu heb ik niets met roeien, maar wel met fietsen. En dan kom je heel snel op een waterfiets uit. Na die vaartocht bleef dat plan sluimeren, totdat ik in december 2005 Henk van de Velde, bekend solozeiler en poolreiziger die in zijn leven al heel wat projecten gedaan heeft, ontmoette. Met hem sprak ik voor het eerst serieus over het in mijn brein opgekomen plan."

Tandembouwpakket

In eerste instantie maakte Alex plannen om de overtocht helemaal alleen te doen en daarvoor een speciale waterfiets te ontwerpen. Die zou dan gemaakt worden van een trimaran, zodat op de middelste romp de fietsaandrijving gebouwd zou worden. "In een later stadium heb ik echter besloten om samen met drie anderen de grote plas te bedwingen." Die compagnons zijn Gerrit Jan Spaans, Rob van Sundert en Pierre van Leeuwen. "We hebben alle vier iets met fietsen en met varen."

Na veel naspeuringen konden ze vorig jaar april in Rotterdam een oceaanroeiboot kopen, die op de werf van Legerstee in Heusden aan de Maas werd omgebouwd tot een fietsboot. "De boot is helemaal van balsahout en heeft een lengte van 11,10 meter", aldus Alex.

"In juni had ik hem in Heusden bij de werf liggen. Dat was en is nu steeds onze thuisbasis. Toen de spullen binnenkwamen om de tandem erin te bouwen, zoals de as en de lagers en de schroef, was dat allemaal zeven weken te laat. Ook werd de fietsaandrijving geleverd in de vorm van een tandembouwpakket. Maar die zou eigenlijk helemaal kant-en-klaar afgeleverd worden. We zijn op 1 juli met twee man begonnen met de bouw. Later zijn er nog twee mensen bijgekomen."

Ik had een heel strakke deadline, omdat we deel zouden uitmaken van de Wereldhavendagen in Rotterdam in september. Dat stond in het programma; dus die boot moest er liggen. We hebben het net gehaald en in augustus hadden we met de hoofdsponsors de tewaterlating. En ook werd toen de eerste testvaart gehouden in Heusden op de Maas."

Het was op dat moment nog maar een testfiets. Later zijn alle fietsonderdelen vervangen door zelf gemaakte roetsvaststalen. Uiteraard met een heel andere kwaliteit. "Die waren allemaal door ons zelf ontworpen en gemaakt. Dan praat je over drie kettingspanmechanismes, de tandwielen, de assen, de lagers en de haakse overbrengingen. Om dat allemaal te ontwikkelen en te maken hebben we ongeveer een jaar nodig gehad. De laatste componenten moeten nu nog in de fiets ingebouwd worden. Nu zit de derde generatie aandrijflijn in de boot."

Sponsors

"Nadat de plannen concreter werden, zijn we sponsors gaan zoeken en aan het einde van 2006 hadden we al zeven sponsors. Waaronder Canal-Bike Amsterdam, dat hoofd-

sponsor is geworden bij de aankoop van die oceaanroeiboot." Ook waren er sponsors nodig voor de overtocht. Voor de vliegtickets naar Amerika, het transport van de boot en de voeding van de bemanning gedurende de overtocht. "Zelf krijg ik drie maanden gesponsord van mijn werkgever", aldus Alex. "Bij de andere drie is dat heel verschillend. Er zijn er die onbetaald verlof en er zijn er die gedeeltelijk verlof krijgen. Zo doen onze werkgevers ook mee als sponsors. We hebben nu 27 sponsors. Dat zijn diverse kleine, maar ook heel grote sponsors. We kunnen nog steeds wel wat meer sponsors gebruiken die hun naam aan ons project willen verbinden."

De vier besloten om aan hun project een goed doel te koppelen. Dat is Villa Pardoos in Kaatsheuvel geworden. "Daar mogen ongeneeslijk zieke kinderen met hun ouders een mooie vakantie vieren. Daar zamen we geld voor in. Met specifieke acties voorafgaand en doordat mensen en bedrijven ons straks per gefietste mijl kunnen sponsoren of een eenmalig bedrag doneren. Zo hopen we aan het einde een forse cheque aan Villa Pardoos te kunnen overhandigen."

Hondenbrokken

Er is heel wat aan boord geïnstalleerd. Er zijn twee watermakers aan boord gekomen voor de drinkwatervoorziening, een elektrische en een handmatige. Voor de benodigde elektriciteit maakt men gebruik van een 350 Watt sterke windgenerator en acht zonnepanelen. "Verder hebben we een hoofd-GPS en twee reserve-GPS'en, een zemaarifofoon, een handmarifofoon en een noodbaken."

"We varen helemaal op eigen kracht. Alle vier fietsen we twaalf uur per etmaal: twee uur fietsen, twee uur rusten. Dat betekent dat we per persoon ongeveer 8000 calorieën per etmaal nodig hebben. Daarvoor gebruiken we vijf maaltijden per dag. Dat zijn gevriesdroogde maaltijden, die in zakjes verpakt zijn. We hoeven alleen water te koken om de inhoud van het zakje aan te lengen. Verder hebben we energierepen in diverse smaken en poeders bij ons voor drank. De energierepen bevatten veel eiwitten voor spierherstel na het fietsen en tijdens het fietsen gebruiken we repen waar juist meer koolhydraten in zitten, die energie geven voor de spieren. Het is dus een heel uitgebalanceerde voeding. Verder hebben we droge reepjes vlees, waarop we zo nu en dan kauwen. Dat zijn net hondenbrokken, die zijn ietwat zout. Zo hebben we van alles voor honderd dagen aan boord."

Als sanitaire voorziening zit zowel in het voorcompartment als in het achtercompartment onderin een luik met een emmer, die eruit kan. Wassen gebeurt met het water dat met de watermaker gemaakt wordt.

Oorspronkelijk was het de bedoe-

ling om volgende maand aan de overtocht te beginnen. Maar omdat er nog veel voorbereidingen nodig zijn, is het avontuur een jaar uitgesteld. "Toevallig bestaat New York in 2009 400 jaar", vervolgt Alex. "Dan zijn daar het hele jaar grote festiviteiten. Dus dat is een heel mooie gelegenheid."

"Ons project zal wel internationale belangstelling krijgen. Dit jaar gaan we diverse beurzen af met de boot om alles te promoten. In het voorjaar maken we een proefvaart naar Engeland houden. Dat is een tocht van ongeveer acht dagen."

"Tijdens dergelijke trainingen gaan we ook vaststellen welke specifieke rol iedereen aan boord krijgt; wie de communicatie doet, wie de navigatie, enzovoort. Ook gaan we mogelijk een mentale voorbereiding treffen onder leiding van een psycholoog, omdat het heel wat is om met vieren drie maanden lang op dat kleine oppervlak te verblijven. Dat vraagt psychisch natuurlijk veel van iedereen."

Het komende jaar worden ook andere aspecten getraind. Met de zeezeilers van Marken gaat de groep een week de zee op. "Tevens doen we een theoretische navigatieopleiding. En ook krijgen we bij Falk-Nutec een veiligheidsstraining en bij de ambulancedienst in Tilburg een medische training."

"Via de satelliet hebben we een telefoonverbinding en we kunnen e-mailen aan boord. Zodoende kunnen we kleine medische problemen met een arts in Nederland overleggen. Ons supportteam heeft verder contact met alle reddingsbrigades en zo nodig zoeken we zelf contact met de IMO. Verder hebben we twee Argos-bakens aan boord, die ieder uur onze positie doorgeven. Die krijgen we van de Ocean Rowing Society. Dan kan iedereen ook zien waar we zitten."

Spijkerkracht

Reparaties mocht de bemanning zelf uitvoeren. Mocht het fietsmechanisme onherstelbaar stuk gaan, is er nog altijd een complete noodroeivoorziening aan boord. "Zodat we de tocht toch op spierkracht af kunnen maken. Zou er echt iets gebeuren waardoor we de boot moeten verlaten, dan hebben we vier overlevingspakken, een reddingsvlot, onze noodbakens en onze vuurpijlen. Ook hebben we dan een waterdicht tonnetje klaar staan. Daarin zit wat voeding, water, medicijnen, reddingsmiddelen en een noodmarifofoon."

Over het hele schip lopen veiligheidslijnen, waaraan de fietsers zich zekerer als ze buiten zijn. "Normaal fietsen we in fietsekleding, maar we hebben zeilpakken bij ons voor koude omstandigheden. Voor héél slecht weer, bijvoorbeeld als we zo'n harde tegenwind hebben dat we niet vooruitkomen, hebben we het zogenaemde zeeanker: een parachute onder water." "Met al die veiligheidsmaatregelen gaan we vol vertrouwen de oversteek tegemoet."



ONTMOETING OP DE BRUG

door Harrie van Eeuwijk