



Inhoud

Deel I - Evaluatie gidsweekeinde 6-10 maart 2019

Deel II – Over voorjaarsijs

Deel III – Tips om efficiency tijdens HLSK-weekend te vergroten

Deel I - Evaluatie gidsweekeinde 6-10 maart 2019

1. Leiding en programma gidsweekeinde zit goed in elkaar – we leren veel. (Leerling)gidsen zijn onder de indruk van de kwaliteit van de gidsopleiding. Heel fijn.
2. Dit jaar hebben de deelnemers het voortouw gehad in de organisatie van het gidsweekeinde. Gidscommissie heeft aan de organisatie niet veel hoeven doen
3. Linköping is klein en efficiënt vliegveld. Snel door alle processen. Bij gelijkwaardige keuze qua ijsgebied tussen Stockholm en Linköping kiezen voor Linköping
4. Huurauto was qua formaat net aan ok. Maar te klein voor vier man als er ook fourage in wagen moet
5. Maart is een prima schaatsmaand
6. Vliegen van NL naar Zweden is top. Veilig, voldoende nachtrust, tijd voor voorbereiding, extra schaatsdag op laatste dag
7. Eten was goed en lekker
 - a. Inkooplijst kan nog iets strakker, er was nu iets teveel over.
8. In noord Zweden is situatie in voorjaar niet simpel. De meren hebben veel sneeuw gehad. Dus ook dik stöpis, en dik kärnis. Ijs is tijdens warme middagen alleen schaatsbaar als stöpis weggesmolten is terwijl kärnis nog hard is. Men moet dan goed timen om op een meer te kunnen schaatsen. Mogelijk is kärnis paar dagen tot een week schaatsbaar.
9. Veel geleerd over vâris
 - a. Zie ook deel II van dit document.
 - b. Maar we weten nog steeds niet de oorzaak van het sammetsis (zwart, mat kärnis alias black velvet ijs) – (noot Rob apr 2021: dat is verder gedegenereerd groot kristallig kärnis, waarbij water in de vacuumbubbels van de grote kristallen komt en het pipis wordt)
 - c. Check thermometer op SN om temperatuur verloop te zien en om in te schatten of er wamte uitstraling geweest is; vooral een groot verschil tussen marktemp en lufttemp geeft aan of er uitstraling was (alleen zichtbaar op thermometers met bron Trafikverket)
 - d. Warmte verlies tijdens de nacht is ook in te schatten door:
 - i. Rijp op autoruiten
 - ii. IJsvorming van het water dat op stöpis staat
 - e. Landlöshet is lastig:
 - i. Zonkanten vaak onmogelijk te gebruiken tenzij steiger aanwezig. Ook bros ijs bij steiger gehad
 - ii. Wellicht overwegen om plank/ladder mee te nemen?
 - iii. Of opstappen plannen aan een schaduwkant
10. Goed prikken met je stok is een kunst.
 - a. Sommige leden prikken te snel of te zacht. Je moet goed weten hoe ijs te testen en je stok kennen. Er lijkt een groot verschil te zijn in de penetratiekwaliteiten van slanke punten (Skyllemarks) versus dikkere punten (Everest en Lundhags). Skyllemarks gaan makkelijker diep.

- b. Bij v aris moet men gehele profiel van ijs bekijken
- c. Als men een gat tot het water maakt dan staat het water in het gat tot 10% onder de bovenkant. Als dit minder is, bijvoorbeeld tot de rand of water loopt op het ijs heeft ijs minder draagkracht dan optimaal, omdat ijs verbuigt door het gewicht van de schaatser.

11. Spullen

- a. Calaxo kaarten van M alaren en B aven zijn aanwinst. Kaarten zitten in de HLSK kaartenbakken, maar zijn ook fraai voor thuisstudie.
 - b. Horloge moet wellicht op paklijst? Eerste man bergt vaak de smartphone waterdicht op en kan dan de tijd niet meer checken. Los hologe die over mouw van jas zou handig zijn (met lange band)
 - c. Leden hebben er baat bij om kaart van zuidelijke helft Zweden thuis op te hangen. Wellicht weet iemand een goede kaart? Of een goede producent die dit kan maken?
Bijvoorbeeld <https://www.kaartenenatlassen.nl/>
 - d. Gebogen/gebroken stokken komen met regelmaat voor. Is er verbetering van priktechniek mogelijk? Zijn bepaalde stokken sneller krom? Reservestokken meenemen is aan te raden. En/of Powertape repair tape meenemen.
 - e. Het zou handig zijn als via de SK app een overlay mogelijk is van Google maps en de SK kaart. Op google maps zijn namen meren niet te zien.
 - f. Crispi blijkt ook damesmodel schoenen te hebben, deze hebben een smallere leest. Ook voor de heren met elegante voeten een goede keuze.
 - g. Keepersondergoed met valbescherming werkt goed. Elleboog, heup, knie. Bij. Die van STANNO – heeft dikste bescherming (claimen ze)
12. Baggetorp Vandrahem en Lasta Gardshotell (Masta / Str angn as) zijn erg goed bevallen
13. Bij plurrning heb je veel spullen te drogen. Kleren op de verwarming. Schoenen kan men op verschillende manieren drogen:
- a. Kranten erin en op een kachel. Kranten paar keer wisselen.
 - b. In oven zetten op 60 C met deur op kier
 - c. Actieve warme lucht blazer/schoenen droger gebruiken. Zelf meenemen, maar is best groot en kosten rond 100 eu
 - d. Kleine schoendrogers gebruiken (soort elektrische minibroodjes, kosten 15 eu) met schoenen op de kachel
14. Sommige leden hebben dunne reserve kleding (die bij echt koud weer te dun zou zijn).
15. Sommige leden hebben droogzak die mogelijk niet geheel waterdicht is zonder binnenzak. Advies geven om betere droogzak te kopen in dat geval.
16. Sommige leden hebben karabinier met schroefsluiting. Dit is niet handig. De schroefsluiting kan dicht trillen. Ook kan de schroefsluiting vastvriezen als hij koud is en nat wordt
17. Het is belangrijk om genoeg te drinken. Verschillende aandachtspunten mogelijk:
- a. Genoeg drinken in de ochtend
 - b. Grote thermos mee / Evt ook een aparte drinkfles. Maar les op bevrozing.
 - c. In voorjaar kan je ook camelbag oplossing gebruiken (als slang niet bevroest).
18. Werklast voor leerlinggidsen was hoog. Dit is deel met opzet als onderdeel van het leereffect. Maar mogelijk in toekomst toch meer taken verdelen.
19. Tijdens de trip bleek dat de input en de rol van de tweede gids per dag onduidelijk was. Dit had meerdere redenen:
- a. Er was geen plan/beleid voor tweede gids
 - b. Wellicht is het beter om vooraf een rooster te maken wie de tweede gids is naast de leerling. Deze doen dan samen de voorbereiding en tocht. Vrij van andere taken avond en ochtend ervoor.



- c. Sterke sturing van de hoofdgidsen op de plannen (bijv. het afwijzen van gemaakte plannen zorgt voor frustratie). Hierdoor afname van motivatie bij de tweede gidsen om veel energie in voorbereiding te steken.
 - d. De rollen van eerste en tweede gids zijn niet duidelijk. Wellicht moeten we beter bekijken hoe en op welk moment we de taakverdeling tussen de twee gidsen bespreken in de voorbereiding
 - e. Er is ook geen beslismoment of gewoonte om deze rollen vooraf door te nemen. Nu stemmen we op het ijs even snel iets af. Het zou beter zijn als een gidskoppel vooraf af spreekt wie als eerste voorop gaat. Welke taken deze voorrijder heeft (ijs, route, veiligheid, tempo) en welke taken de tweede gids heeft (bijv. navigatie, deelnemers in de gaten houden, signalen over ijs aan eerste man geven, overzicht houden, fika plekken scouten etc.).
 - f. Het is ook onduidelijk welke positie de 2^e gids bij voorkeur heeft. Er zijn voorkeuren voor 2^e gids op 2^e plek, maar ook voor 2^e gids op laatste plek.
 - g. Verschillende meningen over tijdsduur kopman. Er zijn voorkeuren voor hele dag de eerste gids voorop. Maar er lijkt een meerderheid te zijn die liever een afwisseling ziet tussen 1^e en 2^e gids voorop. Dit omdat hele dag voorop grote inspanning kan zijn.
 - h. De taken/rol van de laatste man zijn niet duidelijk. Er zijn voorkeuren om de laatste man de taak te geven overzicht te laten houden over vermoeidheid in de groep. Ook bij abnormale omstandigheden kan deze persoon taak hebben om overzicht te bewaren. Is iedereen veilig? Doen we de juiste dingen? Indien noodzakelijk dient de laatste man voorbereiding te treffen om nooddiensten te bellen:
 - i. GPS positie opzoeken (en weten welke coördinaten stelsel, over het algemeen is dit bij smartphone en Garmin GPS het WGS 84 stelsel).
 - ii. App op phone hebben om GPS coördinaten te kunnen aflezen (bijv. GPS test app)
 - iii. Weten hoe GPS positie op Garmin te zien is
 - iv. Mark maken in GPS
 - v. Op kaart referentie opzoeken (naam meer, naam plaats in de buurt)
 - vi. Indien letsel of persoon lang in het water (bijv. meer dan paar minuten. Na twee minuten kunnen eerste effecten van afkoeling optreden. Overweeg na meer dan 2 minuten in water de nooddienst te bellen (112 in Zweden)
Nb: 2 minuten is niet veel en als alles onder controle is mag het wat langer duren zolang het niet erg koud is. Bedenk wel dat het in het algemeen gauw een half uur duurt voordat reddingsdiensten bij je zijn
 - 1. Weet wat je moet zeggen: Gebruik de informatie achterop de 4x4 risk assessment
 - a. Bijv. zeg dat het schaatsers betreft op het ijs, met letsel of onderkoeling als gevaar
 - 2. Indien situatie toch veilig wordt: bel dan hulpdiensten weer af
20. Efficiëntie van de voorbereiding tijdens gidsweekeinde is nog steeds een ding:
- a. Er was een plan. Zie Deel III in dit document. Maar dat werkte maar deels. Geen echte status/evaluatie gedaan.
 - b. Er is veel info, hoe maak je snel en goede afwegingen en ga je efficiënt om met alle informatie.
 - c. Plannen moet men niet te vaak wisselen. Op gegeven moment moet men kiezen en inzoomen. Dit proces zou geholpen kunnen worden door op tijd in de avond en briefing/beslismoment te hebben.
 - d. Wellicht moeten we voorbereiding proces nog beter stroomlijnen. Task sharing, parallel werken, op tijd eerste briefing voor reflectie



- e. Sociale momenten waren nu vooral tijdens de autoritten en de fika
21. Verschillende visies op discipline:
- a. Sommigen doen spullen check alleen aan begin dag. Het is vooral belangrijk dat er 's morgens een goede controle wordt uitgevoerd en niet even gauw tot x geteld wordt. Er is 3x een werplijn ontdekt die niet getrokken kon worden. De laatste de vierde dag!
 - b. Sommigen bij iedere pauze: volgens Wim is het na een pauze genoeg om te controleren of de kruisriem vast zit. Dat is wat vaak vergeten wordt na een pauze. Meer dingen onnodig controleren geeft alleen maar dat er niet echt gekeken wordt
 - c. In 50% van de gevallen is er één iemand in de groep met een aandachtspunt
 - d. In opmerkelijk veel gevallen zit de werplijn niet goed en/of te strak in zijvak
 - e. Verkeerde karabinier komt ook nog steeds voor
 - f. Plaatsing karabinier: sommigen hebben op de lijn naar de heupband, anderen hebben voorkeur voor plaatsing hoger op de schouderband (= veiliger? hög monteringspunt)
 - g. 4x4 wordt soms wel, soms half, soms niet gedaan.
 - i. Sommigen bepalen wel de score, maar hebben te weinig beeld bij de mogelijke mitigating measures. Sommige aspirant gidsen wisten niet wat te doen bij hoeveel punten. Standaard werd even opgebrabbeld: afstand houden en dicht bij de kant. Maar dat doen we altijd dus dat is gewoon gaan schaatsen, maar dat is niet de bedoeling van de risico-analyse
 - ii. Niemand refereert naar informatie op de achterkant van de 4x4
 - h. Afstand 1^e persoon en 2^e schaatser varieert per team en per situatie.
22. Kleine laag sneeuw (2 cm) kan veel invloed hebben op schaatsbaarheid. Vooral als sneeuw door wind op hopen komt te liggen en gaat stöpen. Op laatste schaatsdag waren de bovenwindse kanten (westzijde) veel beter dan de benedenwindse kanten (oostzijde). Achteraf gezien hadden we dit in voorbereiding wellicht beter moeten meenemen. Keuze moeten maken voor meren die lang in de noord-zuid richting zijn



Deel II - Voorjaarsijs

Warmte opname tijdens de dag

1. Stöpis: is niet transparant. Vangt warmte op in de bovenste laag. Blijft langer sterk (mits kernijs aanwezig is onder het stöpis). Stöpis wordt door warmte opname zacht aan bovenkant (slush). Nb: kärnis blijft langer hard dan stöpis, maar heeft gevaarlijke failure mode als kristallen loslaten van elkaar
2. Kärnis is transparant. Warmt over hele dikte op, maar blijft wel hard. Door zon wordt ook het water onder het ijs opgewarmd als het ijs nog doorzichtig is. Als het ijs eenmaal grijs geworden is, door vacuumbubbelletjes die binnen de kristallen ontstaan, dan warmt vooral de bovenlaag op. Totdat de verticale kristalgrenzen smelten en het ijs uit elkaar begint te vallen.
3. Let op: warm kärnis = ijs van nul graden is niet zo sterk als koud kärnis
4. Twee soorten kärnis:
 1. grote kristallen (grijze vlakken met zwarte kristalgrenzen). Opwarmen wordt vertraagd bij de grote kristallen door grijsvorming in kärnis (vacuumbelletjes die in ijskristallen smelten). Bij opwarming smelten eerst de zwarte kristalgrenzen want dat zijn van oorsprong slechte en zwakke verbindingen. Dat geeft de zwarte lijnen om de grote kristallen. Als die het begeven komen de grote kristallen los van elkaar. Akoestische waarschuwing door knisperend geluid. Door de grote afmetingen kunnen ze dan nog als puzzelstukken aan elkaar blijven hangen.
 2. kleine kristallen. Sammetsis : zwart, mat kernijs. Kärnis met kleine kristalstructuur (alias black velvet ijs). Dit ijs is gevaarlijk bij warmte opname. Omdat het in kleine pijpjes langs te kristalgrenzen uit elkaar kan vallen. Geen akoestische waarschuwing, wel te zien door in het ijs te prikken en losse kristallen te zien. Sammetsis is nog te schaatsen als pijpjes aan bovenkant maar voldoende vast ijs aan onderkant. Echter als pijpjes geheel tot onderkant komen wordt het zeer gevaarlijk. Als men in deze situatie door het ijs gaat komt men er moeilijk uit omdat de randen blijven afbreken.

In conditions with degenerating ice (värmepåverkat):

Stöpis:

the white top layer is old snow. This ice consists of small crystals of the snow. The stöpis layer is not transparent which results in heating by sunlight of the top layer. This layer will become soft. The kärnis under the stöpis will not be affected. Result: stöpis will have longer a bearing capacity, but the skating will be more difficult in the soft toplayer

Kärnis:

when sunlight is affecting kärnis the heat is building up in the whole ice layer since the kärnis is translucent. The heat in the kärnis will first affect the crystal borders. The effect will differ for the type of kärnis:

- Bigger crystal kärnis. This is recognizable by larger kärnis crystals (5 to 100 cm) which turn white due to bubbles that are released in the ice by the heating. The white colouring will reflect more heat than the blacker smaller crystal kärnis. Making that the larger crystal kärnis will remain stable longer. The crystal border will be black. This shows as chequered ice with jagged ice borders. Heat in this kärnis will affect the crystal borders which will let loose when too warm. When skating on this ice and a crackling sound is heard then the crystal borders are becoming loose due to the weight of the ice skater. When sound starts: check the ice, and start the safety plan: head for the car. Keep eye on alternatives: either walking via land, skating areas more in the shade, or skating stöpis parts



- Small crystal kárnis (dull (dof / black velvet) – this will degenerate more quickly than the larger crystal kárnis. Because it's more black of colour and as such absorbing more heat and its will degenerate in small pipe like crystals. The only way to see this degeneration is to check the ice by testing with the ice pole. When loose small crystals are springing high from the ice the small crystals are coming loose. Check how much solid kárnis is below the loose layer. Keep eye on alternatives: either walking via land, skating areas more in the shade, or skating stöpis parts.

Be aware: when kárnis gets heat affected the top layer will start to let loose along crystal borders. This will result in a top layer that has loose crystals while below old hard kárnis is still present.

When a hot day is followed by a cold night the top layer might become hard, while lower layer might consist of loose crystals from the warmth of period before. Solution: Check hard and good ! Make regularly deep hole with pole. And know your poles so you know how hard and often you need to punch.

Be aware: other scenario's are possible: e.g. "loose, hard, loose" crystals, or "hard, loose, hard" layers.

When the ice package is a layered ensemble of: ice – water – ice then the bottom ice layer will be of bad quality and should not be counted on. This ice might break too easy.

Afkoeling/ warmte afgifte (nacht) na warmte opname

1. Bij afkoelen hogere "knaigeluiden" geluiden – rãmar - (door krimp),
2. Bij opwarmen bollende / doffe knallen. Als je in nacht pingende knallen hoort en het is onbewolkt dan is dat goed teken
3. Aanvriezen ijs hangt van veel factoren af; luchtvochtigheid, onbewolkt in nacht, luchttemperatuur, wind (wind versnelt verdamping, maar vermindert uitstraling), zoninstraling, etc.
4. Uitstraling naar ruimte van warmte uit water c.q. ijs heeft groot effect
5. Indien er al ijs ligt, dat door warmte effect aangetast is, kan het vrij snel weer hard oppervlak krijgen bij vorst. Want er zit veel koude energie in. Water hoeft niet meer echt te bevriezen, kristallen moeten elkaar weer "handen gaan geven". Echter dit "herbevroren" ijs is van mindere kwaliteit dan nieuw kárnis.
6. Bij afkoelen van pijpjesijs (zwart ijs dat (te) warm geworden is): kom er vast ijs aan de bovenkant, maar mogelijk nog pijpjes aan onderkant. Dit is gevaarlijk omdat in eerste instantie bij prikken het ijs hard lijkt maar mogelijk niet door en door weer bevroren is. Je moet dus minimaal paar maal in zelfde gat prikken om echt te weten wat toestand van het ijs is. En dit bij dooi omstandigheden regelmatig herhalen.
7. Bij lage luchtvochtigheid kan voorjaarsijs aan bovenkant droog blijven doordat evt smeltwater opgenomen wordt door het ijs of verdampt. Dan weinig kans op overis. Dit i.t.t. regen of dooi op koud en hard ijs met daarna vorst. Dan överis mogelijk.
8. When stöpis gets soft by heat absorption: read the ice. Look for the parts with kárnis or visible crystals on top that indicate they are still hard. Be aware: kárnis remains longer hard in heat conditions, but has a more dangerous failure mode compared to stöpis with a kárnis layer below. The stöpis will protect the kárnis below.

Operationeel op (voorjaars-)ijs:

1. Know the temperature profile of the past period. Check the thermometers in SN.
2. Know the type of ice
3. Prepare the trip with fall back plan when kárnis starts to become unstable. Know what parts of the lake are more shaded and which parts are sun side.



4. Test a lot.
 - a. Check the ice profile with the ice pole. Check the ice structure from top till bottom and keep checking over the day
 - b. Check the ice by loading one skate while making knee bending movement. If this produces crackling sounds the top layer of big crystal k rnis" has crystal borders that are coming apart. When this sound is heard: start evaluation: how large part is being skated with this ice. Start planning for alternative plan: skating thicker or more shaded or st piss parts.

Extra

1. Bij afkoelen hogere "knalgeluiden" geluiden (door krimp),
2. Bij opwarmen bollende / doffe knallen.
3. Warmteafgifte bepalen, o.a. door:
 - a) Ochtendcheck:
 - i. onbewolkte zonsopgang,
 - ii. geen sneeuw gevallen en
 - iii. autoruiten waren rijpvrij (dus droge lucht)
 - b) Ijs hard en droog
4. Voordeel van schaatsen in maart: dag is al veel langer. Je moet vroeg op: maar je hebt ook veel meer licht in een dag. Je kan schaatsen tot middag (05.00h-14.00h = 9 uur) en dan op warmste deel dag verplaatsen en dan is er nog daglicht om volgende meer met avondkoude te checken
5. For a late season trip take into account the following: the wind, do the sunny parts/sides first in order to end the trip with the parts in the shade, checking the most difficult parts first, if needed: test the crossing of a bay mouth before skating the bay to assure that return is possible. Plan the route so that when ice gets too soft that a return to the car can be made in easy manner;
6. Plan route met aandacht voor:
 - a) Bij water op ijs: gamaschen aan.
 - b) Begin zo vroeg mogelijk
 - c) Zon - Schaduwzijde als laatste
 - d) Eerst st piss delen, daarna k rnisdelen (deze blijven langer hard), maar let op, k rnis mag geen pijpjes gaan vormen die geheel door zijn
 - e) Lastige delen eerst
 - f) Effect van wind (tegenwind eerst, liefst in luwte van land)
 - g) Startplek op centraal punt: hierdoor is aanpassen van de tocht mogelijk
 - h) Zorg voor extra ijs/plan als op tijd terug
 - i) Oversteken van een water plannen op de smalste delen (tenzij stroming hier voornam effect heeft)
7. Fika: wees je bewust dat tijdens fika ijsomstandigheden kunnen veranderen als er warme opname plaats vindt in het ijs. Vooral bij k rnis is er gevaar als pijpjeskristallen zouden ontstaan. Zonder dat je het door hebt. Doe een fika bij v ris niet op een eiland. Probeer fikas te beperken als er warmte opname in ijs is. Evt eten met rugzak aan op ijs (eten moet dan bereikbaar zijn).
8. Opstappen bij landl shet: het lukt soms het beste bij rotsblokken die een steile hoek met water hebben. Daar blijft ijs dichter bij de kust dan bij glooiende en ondiepe kantdelen (bijv. strandjes).
9. Test ijs goed en regelmatig
10. Volg altijd de kant, tenzij:
 - a) Ijs met veel weerstand aan de kant
 - b) Onbetrouwbaar ijs aan de kant (bijv. bij landl shet neemt randijs vocht op, wordt zachter



- c) Denk er aan dat bij v aris landtongen en instromen gevaarlijker worden. Ook meer risico van underfr atning door stroming dicht bij land en lokale stenen net onder water)
11. Bij een r ak:
- a) Begin aan de kant, check landoptie
 - b) Volg r ak totdat er een passeerbare plek is (vaak bij een knik)
 - c) Bekijk bij passeren hoe r ak zich verderop in het meer zich ontwikkeld. Kan je er evt verderop nog overheen?
12. Test het ijs heel regelmatig. Let op breukgedrag scherven, beoordeel doorsnede ijs. Wees beducht op pijpjes aan onderkant ijs na nachtvorst, pijpjesvorming door opwarming bij zwart ijs en de effecten van stroming onder het ijs.
13. Let op pijpjesvorming (loslaten van kristallen in k arnis):
- a) verandering van breukgedrag van het zwarte ijs bij prikken
 - b) kleur oppervlak -> geen kristallen aan oppervlak,
 - c) knisperend geluid,
 - d) geen water op oppervlak, wel water in putje na prikken
 - e) geluid van kraken, en evt knisperen van zwart ijs met grote kristallen
 - f) water komt omhoog als je stilstaat (snel eraf!)
14. LET OP: Uite envallen van zwart ijs in pijpjes kan heel snel gebeuren. Als je in het water ligt doordat k arnis uit elkaar valt komt heel lastig uit dit pijpjesijs omdat alles afbreekt
15. Zoek naar oplossing als de geplande weg niet mogelijk is. Bedenk vooraf alternatieven. Heb escape route (over st opis, via land, via schaduwkant, via dikker ijs)
16. Als bovenkant van het ijs zachter wordt: het ijs op een water/meer is nooit overal hetzelfde. Zoek de routes van minste weerstand en het sterkste ijs. Blijf kijken, blijf koers verleggen



Deel III – HLSK-weekend efficiency guideline

Inleiding:

Ervaring leert dat een schaatsgids enorm druk is tijdens de tocht. Dit is tijdens het gidsweekeinde nog extra het geval, omdat alle deelnemers de voorbereidingen willen doen, er geleerd moet worden, en de normale huishoudelijke taken uitgevoerd moeten worden.

Naast het leerdoel is een ander doel van gidsweekeinde om de sociale cohesie tussen de gidsen te vergroten/borgen. Hiertoe is tijd nodig voor R&R. In het verleden werd dit opgelost door enerzijds sociale contact te minimaliseren of door op slaap in te leveren. Dit werd niet altijd als prettig ervaren.

Hieronder een voorstel om de efficiency te verhogen tijdens gidsweekeinde.

Doelstellingen:

- Tochtvoorbereiding optimaal;
- Leereffect optimaal;
- Tijd voor social contact;
- Richtlijn: na 22.00h verplichtingenvrij.

Algemene maatregelen om efficiëntie te verhogen

- 1) Aantal verplaatsingen en lengte van verplaatsingen beperkt proberen te houden
- 2) Slaaplokatie kiezen in de buurt van nieuwe schaatsbestemming
- 3) Eten: simpel houden en goed voorbereiden.
- 4) Uiterlijk 20.00 aan tafel
- 5) Teamwork wordt aangeraden.
 - a. Corveeschema opstellen
 - b. Tochtvoorbereiding: Voor leereffect is parallel werken soms noodzakelijk, maar voorkom dubbel werk. Verdeel taken waar mogelijk. Bijv. we kunnen overwegen één persoon een weerbriefing te laten doen?
 - c. De gezamenlijke briefing is tijdens het avondeten als iedereen bij elkaar is (Geen 22h briefing). Tijdens de briefing presenteren groepen hun plan A en B in bondige stijl. Plan / opties puntsgewijs – voordelen/nadelen/ aandachtspunten.
 - d. Tijdens het ontbijt is er alleen een centrale briefing als er afwijkingen/belangrijke punten zijn. In normale situatie houden de groepjes zelf een korte individuele briefing waarin gekeken wordt of de aannames van de avond ervoor nog kloppen (vooral qua wind, temperatuur en ijsaangroei/dooi). Alle groepen moeten in de groepsapp meedelen waar men naar toe gaan.
- 6) Als het weer stabiel is: in avond al globaal beeld bij volgende overnachting

Maatregelen op ijs om efficiëntie van de dag te vergroten:

- 1) Isobs maken tijdens de tocht



- a. Snelle communicatie via Whatsapp. Plus een tijd afspreken hoe laat men Whatsapp checkt. Bijv. (Slaap)Bestemming op de app zetten
- 2) Iedereen geeft bericht in Whatsapp als ze van ijs af zijn en wat ze gaan doen (awareness)
- 3) Maak notitie / foto van lessons learned zodat je snel kan opsommen

Maatregelen in avond om efficiëntie te vergroten:

- 1) Lessons learned al in de auto samenvatten
- 2) Check weerbericht in auto
- 3) Check SN isobs in auto
- 4) Kort tocht rapport maken (zorg dat je een template in Word al voor vertrek gemaakt hebt)
- 5) Eén iemand checkt de weersvoorspelling en geeft briefing tijdens het eten (?)
- 6) Om briefing tijdens avondeten te kunnen doen (van je plan voor volgende dag) moet men na aankomst en tocht rapportage efficiënt werken. Snelle oriëntatie op dag erna – plan A en B snel en ruw voorbereiden. Nb: omdat druk hoog is tijdens gidsweekeinde: Evt voor bekende opties kiezen (bijv. SN rapportages).
- 7) Tijdens avondeten: de groepsbriefings en gezamenlijke punten.
- 8) Met/ net na toetje: Lessons learned / evaluatie (ook kort en bondig):
 - a. tips and tops
 - b. scrum style (bijv, max 1 a 2 minuten)
 - c. max x aantal punten
 - d. iedereen zet lessons in mail (niet / later bespreken)
- 9) Na eten: 21h tot 22h Detailvoorbereiding plan A en B
- 10) 22.00h is gewenste eindtijd. Dan zouden plannen klaar moeten zijn.
- 11) Ontbijt in avond al klaarzetten scheelt tijd de volgende ochtend
- 12) Lunch in avond al maken scheelt tijd de volgende ochtend