



MAGAZINE VOOR SCHERMVLIEGEND NEDERLAND

riser

Sep 2012

49



Special

WEDSTRIJDEN

Crossalps
Nederlandse kampioenschappen
Acrocompetitie

Doe mee met **de fotowedstrijd!**

Italiaans ijs: *Hike&Fly*

Soaren eindelijk legaal

Crossalps en keuzes

De pakzak drukt zwaar op mijn schouders. Maar de finish lokt. Mijn eigen snelle route naar de finish loopt, niet helemaal officieel, via particulier terrein. Een of andere boer had dit jaar koeien in de allesbepalende wei gezet. En niet zomaar koeien, maar van die oerrunderen, met venijnig lange horens. Terwijl ik in dat weiland een beekje aan het oversteken ben, krijgt de kudde me in de gaten. Holy s... Luid loeiend komt pakweg veertig ton rundervlees in galop op me af... Ik kan ik me nog net redden over het prikkeldraad en sta op de weg naar Grainbach. Pfff.

Tekst en foto's: Clemens van Soest

Uit het niets stopt vijf seconden later een auto naast me, een dikke 4x4. Never a dull moment. Ik bereid me al voor op de donderpreek van de boer die onvermijdelijk komt.

Het raampje gaat omlaag en... een bijzonder aantrekkelijke dame glimlacht naar me: "Möchten Sie mitfahren? Und wohin?" Dit is echt, eerlijk en ongelogen de eerste keer dat ik "Scheiss Wettkampf" denk. Na een korte verklaring mijnerzijds is de dame alweer in de derde versnelling. Zonder mij dus. Ik moet me dwingen de ene voet voor de andere te zetten. De pakzak drukt zeker niet lichter op de schouders. De laatste kilometertjes gaan niet over rozen. Welkom bij de Crossalps!

Ehh, ging de Riser niet over schermvliegen?
Juist. Een korte toelichting dan maar?

X-Alps en Biotech

De X-Alps kent iedereen. De spelregels zijn simpel: je vliegt van Salzburg naar Monaco en als vliegen toevallig even niet lukt, moet je lopen. Weinig mensen weten dat volgens bijna dezelfde formule al een jaar of tien een heel wedstrijd-circuit in Europa draait. De bekendste wedstrijd uit dit circuit is de Crossalps bij de Hochries in Beieren in het zuiden van Duitsland. De andere wedstrijden uit de reeks worden georganiseerd en gesponsord door het Duitse bedrijf Biotech (waar ook tweevoudig X-Alps winnaar Chrigel Maurer voor vliegt) onder de naam Bordairline.

Tactiek

De tactiek is het grote verschil tussen X-Alps enerzijds en Crossalps en Bordairline anderzijds. Bij de X-Alps moet je de meestbelovende route kiezen en gewoon gaan. Bij Bordairline en Crossalps wint degene die niet alleen goed vliegt en twee etmalen achtereen kan doorlopen, maar bovendien een goede tactiek uitstippelt. De opgave is namelijk om je eigen keerpunt te kiezen, daarheen te gaan en weer terug te keren naar het startpunt binnen 33 uur. En dan moet ook nog tenminste twintig procent van de (teruggesirkelde) afstand vliegend

zijn afgelegd. Wie dus de eerste dag ver weg vliegt en de tweede dag tegen de wind in het niet haalt naar de thuisbasis, verliest zóveel punten dat een topklassering er niet meer inzit. Maar een keerpunt dat niet ver genoeg van de start ligt, levert weinig punten op. En wie zijn vliegkilometers vooral haaks op de lijn naar het keerpunt heeft gemaakt, loopt het risico dat kilometers worden afgetrokken omdat de twintig procent van de lijn startpunt-keerpunt niet is gehaald. Het toeval wil (sommigen beschouwen het als traditie) dat het eigenlijk nooit echt vliegweer is tijdens de Crossalps en tijdens Bordairline-wedstrijden. In 2011 was er veel föhn. De eerste dag kon er nog net gestart worden, maar dan was de tweede dag van het weekend onvliegbaar. Het grote probleem is dan hoe je weer op tijd terugkomt naar je startpunt. Andere jaren hadden de piloten te kampen met mist en regen en onweer.

Aan deze wedstrijden nemen inmiddels tientallen piloten deel uit alle Alpenlanden, plus een enkele 'vlaklander'. En dat ben ik.

Verzamelaar

Als eenling heb ik mijn eigen tactiek ontwikkeld. Want een lichte achterstand ten opzichte van piloten die ter plaatse bekend zijn, heb ik natuurlijk wel. Bij hike-and-fly wedstrijden draait bij mij alles om de startplaatsen en om het rekenwerk. Omdat de wedstrijd eigenlijk bij iedere weersgesteldheid doorgaat, moet je er niet op rekenen dat je gebruik maakt van normale startplaatsen.

Om te beginnen moet je alles eerst omhoog lopen, dus slecht bereikbare startplaatsen vallen af. In de tweede plaats is bij slecht weer een lage startplaats vaak beter dan een hoge. Alleen zijn er verbluffend weinig lage startplaatsen die goed georiënteerd liggen op de wind die je er kunt verwachten tegen de tijd dat jij eindelijk daar boven aankomt. En wachten op goede wind is in een wedstrijd uiteraard geen optie. Het is een heel gepuzzel.

Ter plaatse bekende piloten weten meestal wel of een stek een vroege of een late start is, en weten ook of de (veel te) harde wind tegen de avond nog gaat liggen, of juist niet. Maar ik dus niet. Dat betekent: tijd uittrekken om te verkennen, veel rondlopen in zo'n gebied, veel

proberen, voorzichtig je concurrenten uithoren, en heel veel snuffelen op internet naar vluchten die in dat gebied gemaakt zijn. Ik verzamel dus startplaatsen, vooral lage. En ik ben voortdurend op zoek naar slimme afstekertjes en weggetjes waar nooit iemand komt. Want die kunnen tijdswinst opleveren.

Briefing

Aan de vooravond van de wedstrijd is er een briefing voor alle zeventig piloten en hun helpers. Daarbij wordt het weerbericht uitvoerig besproken. De prognose is niet erg briljant: een front met stevige wind in de loop van zaterdag en föhn op zondag. Ik besluit gezien de verwachte strakke westenwind in de wedstrijd te kiezen voor een oostelijke koers. De terugtocht zou vermoedelijk lopen geblazen zijn, en tegenwind is daarbij minder erg dan bij het vliegen.

De eerste wedstrijddag

Het is droog, maar de bergen zijn deels in nevel gehuld. Ik ga op pad met de gebroeders Paarhammer, waarmee ik bij eerdere wedstrijden bevriend ben geraakt, de Hochries op. Bij de laatste splitsing van het pad kunnen we de top zien, vet in de wolken. De Paarhammers kiezen voor een lagere startplaats en ik ga alleen verder. Op de top van de Hochries staat een heel stevige wind en we zitten met een paar andere piloten half in de wolk, maar met enige goede wil is het startbaar. Dankzij de stevige westenwind kom ik om de wolk heen toch een heel eind naar het oosten: tot het plaatsje Bernau. Dan gaat het te voet verder, landschappelijk heel fraai over een heuvel langs stille weggetjes naar het plaatsje Rottau. Ik neem ene Jens, die zonder kaart onderweg is, op sleeptouw naar Grassau. Het regent intussen stevig. Wij laten ons daardoor echter niet uit het veld slaan. Samen beklimmen we de imposante Hochgern, die 1200 meter oprijst uit het Beierse land. Dat is een gok, want als de regen aanhoudt is dat het einde van onze kansen in de wedstrijd. Als we bijna boven zijn wordt het droog. Jens geeft me een zojuist gekochte banaan. Dat is de essentie van hike-and-fly: geen kinnessinne, je bent allemaal piloot en je moet onder ruige omstandigheden kilometers maken en zorgen dat

je alles heel houdt. Dus je helpt elkaar zoveel je kunt zolang je samen op pad bent. En dan kan het best zijn dat je na een vluchtje weer met een ander optrekt.

Op de schouder van de berg staat veel wind. Die blaast wel de regenwolken weg. Ik ben moe en sta te prutsen met mijn voorwaartse start. Achterwaarts lukt het wel, maar bij mijn eerste startpoging was mijn speedsystem klem komen te zitten en ik had dat niet bemerkt. Onder de huidige omstandigheden is de wetenschap dat je geen gas kunt geven nogal onprettig.

De harde wind komt uit het noordwesten. Ik durf niet goed bij het reliëf te blijven, hoewel dat eigenlijk wel mijn bedoeling was geweest, maar de wind komt soms van alle kanten, zeker bij onderbrekingen in de kam en dat geeft geen goed gevoel. Ondanks alles kom ik ditmaal wel verder dan bij een eerdere vlucht vanaf dezelfde startplaats, namelijk voorbij het plaatsje Bergen.

Bij de landing heb ik op final overigens nog een inklapper. Ik heb nooit eerder laag bij de grond een klapper gehad met mijn Nova Oryx



De start van de Bordairline Interlaken 2011 met Clemens van Soest in paarse broek

Het is een speciale sfeer zo in de nacht langs de weg.
Langzaam ontwaakt het land en het verkeer.
Het is prachtig.



Initiatiefnemer van de Bordairline-wedstrijden Heli Eichholzer



De gebroeders Paarhammer

Start op de Kranzhorn.
Foto: Till Gottbrath / www.
NOVA-wings.com

en dat geeft aan hoe turbulent het is. Mijn fout met het speedsystem en de voorzichtige koers kosten punten, want Jens kan royaal over me heen vliegen. Uiteindelijk eindigt hij daardoor in de uitslag een plaats hoger. Ik ben een beetje boos op mezelf dat ik zo behoudend gevlogen heb, maar slechts héél even... Terwijl ik mijn laatste spullen in de pakzak prop, hoor ik een helikopter overvliegen. Die zet koers naar de berg waar ik net vandaan kom. Dat is geen goed teken. Even verderop is Lisa Bauer geland, een van de deelnemende vrouwen. Als ik langslow heeft ze net haar spullen in de pakzak gepropt en samen lopen we naar de ijssalon van Siegsdorf, 5 km verderop. De rest van de route moeten we op háár kaart uitzoeken, want de mijne reikt niet zo ver. De taakverdeling is nu: zij de kaart, ik het plan. Want langzaam groeit het idee dat zij weleens het vrouwenklassement zou kunnen winnen. Samen maken we richting het plaatsje Teisendorf onze kilometers vol. Rond middernacht zijn we terug in Siegsdorf waar Lisa blijft overnachten. Zij kan het rustig aan doen, want zij heeft genoeg vliegkilometers en hoeft morgen 'alleen maar' 38 km terug te lopen naar Grainbach. Maar ik heb geen rust. Ik wil nog vliegkilometers maken. Volgens mijn berekeningen kom ik afstand door de lucht tekort om alle loop-kilometers te laten tellen voor de uitslag.

De tweede dag

Het is pikdonker. Langs wegen en paden staan geen lantaarns. Ik neem de hoofdweg naar Grassau. Hier is op dit uur toch geen verkeer. Het weer is enorm opgeklaard, het is lauwwarm. Tegen drie uur in de ochtend zit ik er even doorheen en slaap drie kwartier in een schuur. Daarna dwing ik mezelf verder te gaan. Het is een speciale sfeer zo in de nacht langs de weg. Ik zie voor het eerst van mijn leven een boommarker. Langzaam ontwaakt het land en het verkeer. Het is prachtig. Vroeg in de ochtend loop ik omhoog naar de onderste start onder de Kampenwand. De vermoeidheid speelt me parten en de wind is alweer stevig aangetrokken. Ik aarzel of het startbaar is. Overduidelijk staan de föhnvissen aan de hemel. Teleurgesteld loop ik omlaag en zo kom ik terecht in de wei met de oerrunderen die het op mij gemunt hebben.

De bel

Iets later in Grainbach zie je van alle kanten piloten met pakzakken aankomen. Het leed is nu geleden, ik ben om een uur of vier al bij

de bel waarmee ik mijn eigen finish mag luiden. Pas nadat ik over de finish ben gegaan barst de regen opnieuw los. Ik hoor dat die helikopter van gisteravond kwam om de gebroeders Paarhammer te redden. Maar niemand weet er het fijne van. Bij de briefings blijkt na heel veel reken- en meetwerk dat ik precies voldoende vliegkilometers gemaakt heb. Mijn tocht omhoog naar de Kampenwand was dus helemaal niet nodig geweest. Ook dat is Crossalps! Ik ben op plaats 11 geëindigd, en gezien alle omstandigheden en de samenstelling van het veld ben ik daar heel blij mee. In het damesklassement wordt Lisa met ruim verschil eerste. In mijn Gasthof ontmoet ik na de prijsuitreiking Jens weer, samen vieren we zijn 10e plaats met grote schnitzels en hele grote glazen appelsap. Hij heeft nieuws van de Paarhammer-broers. Alleen Georg blijkt gewond te zijn, maar hij heeft geen blijvend letsel. Dat is een hele opluchting. In 2012 kan hij weer meedoen. Erbij zijn is alles. En alles hangt af van de juiste keuzes. Stof tot nadenken.



Regen.....

