



Die Familie Cox: Steve, Lynn und Stefanie. La famille Cox: Steve, Lynn et Stefanie.

X-Alps 2009

Knacknuss Matterhorn

 Interview: Bruno Rupp

Ab Mitte Juli werden wieder Tausende vor ihren Compis kleben und mitfiebern, welche X-Alps-Piloten wo fliegen, marschieren oder liegen. Das Race startet am 19. Juli in Salzburg und führt über die Wendepunkte Watzmann, Grossglockner, Marmolada, Matterhorn und Mont Blanc nach Monaco. Mit Alex Hofer, dem Sieger der beiden letzten Austragungen, sowie Martin Muller und Chrigel Maurer ist die Schweiz wieder stark vertreten. Ein Gespräch mit Race Director Steve Cox.

«Swiss Glider»: Die X-Alps sind eine prestigeträchtige Angelegenheit. Wie viele Piloten haben sich dieses Jahr beworben?

Steve Cox: Wir hatten knapp 100 Anmeldungen. Das ist ein neuer Rekord, was uns sehr freut.

Dreissig Piloten werden am 19. Juli in Salzburg am Start sein. Nach welchen Kriterien habt ihr sie ausgewählt? Gibt es pro Nation eine Höchstzahl, und welchen Vorteil haben erfolgreiche Athleten einer früheren Austragung?

Da dies ein internationaler Event ist, suchten wir die drei besten Athleten pro Nation in erster Linie anhand von Leistungsausweis und Flugerfolgen. Diese werden dann einzeln gewertet. Gute Referenzen spielen eine wichtige Rolle. Die Höchstzahl der Teilnehmer pro Nation wird anhand der Anzahl Weltklassepiloten jedes Landes bestimmt. Generell haben die ersten Fünf des letzten Anlasses Vorrang.

Das X-Alps 2009 ist eine reine Männersache. Warum nehmen keine Pilotinnen teil?

Das ist nicht einfach zu beantworten. Keine Frage; es gibt genügend Frauen, welche das Potenzial hätten, am X-Alps teilzunehmen. Offenbar braucht es für eine Frau aber mehr Überwindung, sich für das X-Alps anzumelden. Leider hatten wir 2007 und 2009 keine einzige weibliche Anmeldung. Wenn sich eine Frau das X-Alps zutraut, über die nötige fliegerische Erfahrung verfügt sowie körperliches und psychisches Durchstehvermögen mitbringt, dann habe ich keine Hemmungen, sie zu selektionieren.

2007 hätte Toma Cocone mit einem unglaublichen Laufpensum das Rennen beinahe gewonnen. Ehrlich, Steve, ist eine solche Leistung ohne Doping möglich?

Toma Cocone war mit Recht wütend und enttäuscht über diese Verdächtigungen in den Fliegerforen. Er hat sich daher nach dem Event freiwillig einem Dopingtest unterzogen, und der war negativ. Cocone hat damit bewiesen, dass er sauber war und dass er seine sensationelle Leistung ohne unerlaubte Mittel erbracht hat.

Kontrolliert ihr, ob die Piloten sauber sind?

Das Komitee wird Doping mit null Toleranz ahnden. Fest steht, dass jede Art Doping zur sofortigen Disqualifikation des Teilnehmers führt.

Martin Muller ist 2007 als Erster auf dem Mont Gros angekommen. Er wäre Sieger geworden, hätte er nicht 36 Stunden warten müssen – als Penalty für seine Luftraumverletzung im Wallis. Während dieser Strafzeit musste er Alex Hofer und Toma Cocone vorbeiziehen lassen. Wie beurteilst du diesen harten Entscheid heute?

Dès la mi-juillet, des milliers d'internautes seront à nouveau collés devant leur écran, cherchant fébrilement où tel pilote de la X-Alps vole, marche ou se repose. La course débute le 19 juillet à Salzburg et s'achève à Monaco, après avoir passé les balises Watzmann, Grossglockner, Marmolada, Cervin et Mont-Blanc. Avec Alex Hofer, vainqueur des deux dernières éditions, Martin Muller et Chrigel Maurer, la Suisse est cette année encore solidement représentée. Entretien avec le directeur de course Steve Cox.

«Swiss Glider»: La X-Alps est une épreuve prestigieuse. Combien de pilotes ont posé leur «candidature» cette année?

Steve Cox: Nous avons reçu près de 100 inscriptions. Un nouveau record qui nous a fait très plaisir!

Trente pilotes seront au départ le 19 juillet à Salzburg. Selon quels critères les avez-vous choisis? Y a-t-il un nombre maximal de participants par pays et les meilleurs athlètes des éditions précédentes bénéficient-ils d'une priorité?

Comme il s'agit d'une compétition internationale, nous avons pris dans un premier temps les trois meilleurs athlètes de chaque nation, sur la base de leurs performances et meilleurs vols, qui sont ensuite évalués individuellement. De bonnes références jouent naturellement un rôle déterminant. Le nombre maximal de participants par pays est fixé en fonction du nombre de pilotes de classe mondiale que compte ce pays. En principe, les cinq premiers de la dernière édition sont sélectionnés en priorité.

La X-Alps 2009 semble être à nouveau une «affaire d'hommes». Pourquoi aucune femme n'y participe?

Pas facile de répondre... Il est clair qu'il y a suffisamment de femmes qui auraient le potentiel de participer à cette épreuve. Apparemment, il est plus difficile pour une femme de surmonter ses réticences, puisque nous n'avons eu aucune inscription féminine en 2009 comme en 2007. Je le regrette, car si une femme disposant d'une solide expérience de pilote et ayant de toute évidence l'endurance physique et psychique nécessaire se lançait, je n'hésiterais pas à la sélectionner.

En 2007, Toma Cocone a failli remporté l'épreuve en parcourant à pied une incroyable distance. Franchement, Steve, une telle performance est-elle possible sans se dopper?

Toma Cocone était, à juste titre, furieux et déçu de découvrir de telles présomptions sur les forums de libéristes. C'est pourquoi il s'est soumis volontairement à un contrôle antidopage, qui s'est avéré négatif. Cocone a prouvé qu'il était clean et avait accompli sa sensationnelle performance sans substances interdites.

Vous contrôlez effectivement les pilotes?

Le comité sanctionne tout dopage sur le principe de la tolérance zéro. Il est clair que tout type de dopage entraîne la disqualification immédiate du participant.

Martin Muller est arrivé premier au Mont Gros en 2007. Il aurait remporté la X-Alps s'il n'avait pas dû attendre 36 heures, pénalité qui lui a été infligée pour avoir violé l'espace aérien en Valais,



Knacknuss Matterhorn

Als Renndirektor bin ich daran interessiert, die X-Alps auch in Zukunft durchzuführen. Luftraumverletzungen können ein richterliches Nachspiel auslösen und die Zukunft des Events gefährden. Im Internet ist es jedermann problemlos möglich, die aufgezeichneten Routen zu verfolgen. Es gäbe also für ein Gerichtsverfahren genügend Beweise. 2003 hatten wir einen solchen Fall mit der Luftraum-Überwachung Innsbruck. Bei Martin haben wir daher richtig entschieden.

Was unternimmt ihr, damit sich solche Luftraumverletzungen auf keinen Fall wiederholen?

Dieses Jahr werden wir die Trackinggeräte mit VFR-Luftraumkarten bestücken. Somit kann sich jeder Teilnehmer über den kontrollierten Luftraum besser orientieren.

Mit dem Matterhorn wird in diesem Jahr ein neuer und sehr schwieriger Wendepunkt eingebaut. Ist dieses Gebiet überhaupt fliegbar, und wie sieht das punkto Sicherheit aus?

Das ist eine berechtigte Frage. Wir wollten schon 2007 dieses Markenzeichen der Schweiz anfliegen, entschieden uns dann aber für den Eiger – eben, weil das Matterhorn ein sehr schwieriger Turnpoint ist. Dieses Mal wird der Event etwas kürzer, und deswegen entschieden wir uns doch für das Matterhorn. Wir haben den Sektor der Turnpoints aber so gewählt, dass ein Durchfliegen machbar ist. Das Matterhorn ist auf jeden Fall eine Knacknuss.

Hundertprozentige Sicherheit kann es nie geben. Aber was unternimmt ihr für eine möglichst sichere Durchführung?

Es gibt viele Sicherheitsmassnahmen, welche wir als Veranstalter vorkehren. Wir werden jedem Teilnehmer Leuchtraketen, das Suchgerät Recco und mobile Telefone abgeben. Weiter haben wir während dem ganzen Event einen Helikopter im Einsatz. Und wir empfehlen jedem, einen Notsender bei sich zu tragen. Schliesslich schreiben wir vor, dass jeder Athlet das Trackingsystem einschaltet, sobald er sich bewegt. Somit wissen wir immer genau, wo sich unsere Piloten befinden.

Das Wetter und die Flugbedingungen spielen eine entscheidende Rolle. Bei den bisherigen Austragungen war das Wetter nie optimal und zwang die Athleten zu brutal langen Fussmärschen. Könnte 2009 bei sehr guten Flugbedingungen eine neue Siegerzeit realisiert werden, und wo könnte die etwa liegen?

Das ist durchaus möglich. Wir hatten wirklich nie über mehrere Tage gutes Flugwetter. Ich bin überzeugt, dass die Strecke Salzburg – Monaco von einem Top-Athleten bei optimalen Flugmöglichkeiten innerhalb einer Woche zu bewältigen ist.

Als Race Director musst du natürlich neutral sein. Weil du aber wie kein anderer alle Teilnehmer kennst, sind wir trotzdem neugierig zu erfahren, wem du den Sieg zutraust ...

Meine Favoriten sind natürlich die drei Schweizer!
www.redbullxalps.com

durant lesquelles il a vu Alex Hofer et Toma Cocone le devancer. Comment juges-tu cette rude décision aujourd'hui?

En tant que directeur de course, je tiens absolument à ce que la X-Alps soit organisée à l'avenir également. Les infractions à l'espace aérien peuvent déclencher un imbroglio juridique et menacer l'existence de la compétition. Chacun peut étudier les itinéraires enregistrés sur Internet et donc trouver des preuves en vue d'engager une procédure judiciaire. Cela a été le cas en 2003 avec la surveillance aérienne d'Innsbruck. Donc la décision, dans le cas de Martin était justifiée.

Que faites-vous pour que de telles infractions ne se reproduisent en aucun cas?

Cette année, nous doterons les appareils d'enregistrement de cartes VFR, pour que chaque participant puisse mieux s'orienter sur les espaces aériens contrôlés.

Une nouvelle et très difficile balise sera placée au Cervin. Cette région est-elle réellement accessible et qu'en est-il de la sécurité à ce point de contournement?

On peut effectivement se poser la question. Nous voulions déjà approcher en vol cet emblème de la Suisse en 2007, mais avons choisi finalement l'Eiger, précisément parce que le Cervin est un passage très difficile. La course sera cette fois un peu plus courte et c'est pourquoi nous avons tout de même placé ce sommet sur notre itinéraire. Le secteur du point de contournement a toutefois été choisi de manière à ce qu'il soit possible de passer cette balise. Cela dit, le Cervin est assurément un casse-tête.

Une sécurité à cent pour cent, cela n'existera jamais. Quelles mesures prenez-vous pour que la course se déroule avec le moins de risques possible?

Les mesures de sécurité que nous avons prévues en tant qu'organisateur sont nombreuses. Nous remettons aux participants des fusées de détresse, des réflecteurs Recco et des téléphones mobiles. De plus, un hélicoptère sera prêt à intervenir durant toute l'épreuve. Et nous recommandons à chacun de porter sur lui un émetteur de secours. Enfin, nous prescrivons à chaque athlète d'enclencher son système de repérage dès qu'il bouge. Nous savons ainsi toujours exactement où nos pilotes se trouvent.

La météo et les conditions de vol jouent un rôle déterminant. Lors des éditions passées, le temps n'a jamais été optimal, forçant les concurrents à entreprendre des marches terriblement longues. Si les conditions de vol étaient bonnes cette année, le vainqueur pourrait-il établir un nouveau chrono?

C'est tout à fait possible. Nous n'avons jamais eu de météo propice au vol durant plusieurs jours consécutifs. Je suis convaincu que le trajet Salzburg–Monaco peut être bouclé en une semaine si les conditions sont optimales.

Un directeur de course se doit de rester neutre. Mais comme tu connais tous les participants mieux que quiconque, nous sommes malgré tout curieux de connaître ton pronostic ...

Mes trois favoris sont naturellement les trois Suisses!
www.redbullxalps.com