

Het beste schaatsijs vinden

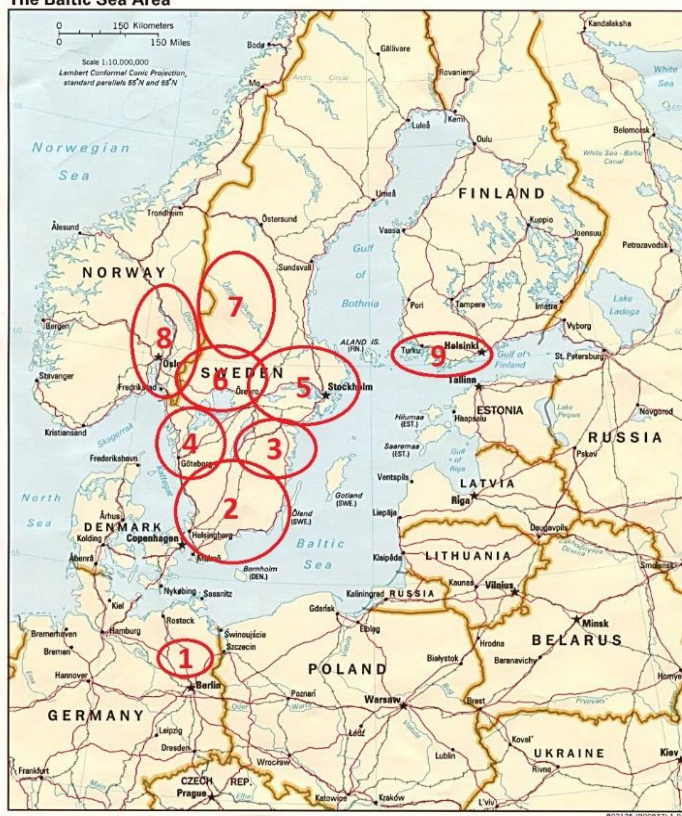
Het organiseren van een meerdaagse trip, onder de vlag van de HLSK, is geen sinecure. Er komen veel facetten bij kijken. Dit zijn de beginregels van de oefening "Trip organiseren" die we in de gidsopleiding hebben gedaan. Het lastigste aspect van het organiseren van een geslaagde trip is misschien wel het vinden van het beste schaats-ijs van dat moment (wat ook matig ijs kan zijn, maar dat terzijde). Het komt in de genoemde oefening globaal aan bod. In dit document willen we er meer aandacht aan besteden. We gaan daarbij uit van de meest voorkomende praktijksituatie:

Uitgangspunten

- De data van de trip liggen al vast.
- Er zijn al vliegtickets gekocht, dus de bestemming van de vlucht ligt vast (tenzij er flexibele tickets geboekt zijn).
- De gidsen hebben *niet* vanaf november bijgehouden waar schaatsbaar ijs te vinden is.
- De gidsen houden vanaf 14 dagen voor vertrek *wel* de ijssituatie bij.
- De Baltische Staten, Polen en Tsjechië laten we in dit document buiten beschouwing.

Stappenplan

The Baltic Sea Area



1. Begin met de kaart van NW Europa en deel deze op in 9 doelgebieden.

- 1 = Mecklenburg-Vorpommern (MV)
- 2 = Skåne en Småland
- 3 = Östergötland; St Anna
- 4 = Västergötland; Västkust
- 5 = Stockholm, Södermanland; Archipelago
- 6 = Värmland
- 7 = Dalarna
- 8 = Zuidoost Noorwegen
- 9 = Finse Archipel

Vliegen kun je naar Oslo, Stockholm, Göteborg, Linköping en Helsinki.

2. Bepaal je actieradius van één verplaatsing

Een verplaatsing van 300 km is ongeveer het hoogst haalbare op één namiddag/avond. 300 km is bijvoorbeeld Stockholm-Karlstad en Stockholm-Sommen. Linköping-Karlstad is 213 km.

Maximaal bereikbaar in één namiddag/avond met bus vanuit Stockholm: gebieden 3, 5, 6 en 7.

Maximaal bereikbaar in één namiddag/avond met bus vanuit Oslo: gebieden 4, 6, 7 en 8. In het begin van het seizoen is ook de Hardangervidda en de omgeving Beitostølen goed bereikbaar vanaf Oslo. Later in het seizoen zijn de wegen in deze gebieden gesloten vanwege sneeuw.



Maximaal bereikbaar in één namiddag/avond met bus vanuit Göteborg: 2, 4, 6 en 8 en voor de doorzetter ook 3 en 5. Göteborg is eigenlijk een hele goede bestemming, omdat je zowel “de kou” van Noorwegen als “de warmte” van Småland kunt bereiken. Dat is het grootste differentieel in weersomstandigheden.

Maximaal bereikbaar in één namiddag/avond met bus vanuit Linköping: gebieden 2, 3, 5, en 6, en voor de doorzetter ook 4. Linköping is qua logistiek de prettigste bestemming, omdat het een klein vliegveld is met snelle afhandeling en de huurauto's voor de deur staan.

Bereikbaar met de bus vanuit Amsterdam: 1 t/m 8, als je genoeg tijd hebt. Alleen Finland is lastig. Zorg dat je afstanden en rijtijden tussen je bereikbare doelgebieden in je hoofd hebt. Zorg dat je een goede basiskennis hebt van de Zweedse en Noorse topo. Door de klimaatverandering komen Noorwegen en midden-Zweden steeds meer in beeld. Enkele gebieden aan de oostkant van Noorwegen waar vroeger het hele jaar sneeuw lag, beginnen nu het Zweedse klimaat te vertonen.

3. Bepaal je bereikbare doelgebieden

Indien je gekozen bestemming qua schaatsomstandigheden slecht lijkt te zijn dan dien je het volgende te overwegen:

1. Historie van weer en ijs is vaak belangrijker dan de toekomstige voorspelling
2. Weerberichten meer dan 5 dagen vooruit hebben 5% betrouwbaarheid
3. Dooi is eerder een vriend dan een vijand
4. Sneeuwval kan lokaal zeer verschillen en is lastig te voorspellen. Ook het verwerken van sneeuw door het ijs (stöpen) is zeer verschillend in de tijd. Dit hangt af van ijsdikte en weersituatie.
5. Let goed op het werkelijke weersverloop. Op SMHI.SE en YR.NO kan je historische weerdata zien. Ook op de thermometers op de SN-kaart kan je temperatuurverloop zien. Belangrijk is om grondtemperatuur te bekijken t.o.v. van hogere luchttemperatuur. Als grondtemperatuur veel lager is dan was er uitstraling (onbewolkt), zeer belangrijke invloed op ijsgroei.
6. Voordat je reis cancelt of grof wijzigt: – win advies in bij ervaren gidsen/ijsvossen.
7. Bepaal per doelgebied:
 - a) Wat de vroege meren zijn
 - b) Wat de status van de meren is
 - c) Bepaal welke wegen in het doelgebied lopen, zodat je bij “zoeken” snel kunt verplaatsen
 - d) Bepaal bij de doorgaande wegen welke richting naar hoger c.q. lager gelegen gebied gaat. Dit is belangrijk om met altitude te kunnen spelen om het beste ijs van dat moment te vinden.

Mocht het er toch slecht uitzien: misschien kun je omboeken of uitstellen? Er zijn op dat moment wellicht betere doelgebieden bereikbaar.

4. Een week voor vertrek: bepaal de status van je bereikbare doelgebieden

Ga als volgt te werk:

1. Het belangrijkste punt: kijk in deze fase **niet** naar de weersverwachting. Het kost veel tijd en levert niets op.
2. Verzamel zo veel mogelijk ijsinformatie over de huidige ijscondities in je bereikbare doelgebieden. Maak een duidelijk onderscheid in wat er nog open ligt (nieuw ijs kansen) en wat de huidige status is van wat er dicht ligt (stöpis kansen).
3. Gebruik niet alleen de ijsinfo van SN, maar probeer ook gebruik te maken van satellietfoto's en andere informatie (diepte, hoogte, volume, ligging, isläggingsvolgorde) om een inschatting te maken van de status van meren waar nog niemand is geweest.



4. Maak notities per gebied en eventueel per meer, per datum dat je de realiteit checkt. Probeer ijscondities van meren waar niemand is geweest te beredeneren aan de hand van wat je wel weet.
5. Handig: op een overzichtskaart van je doelgebieden plak je gele post-its bij de kanshebbende meren, waarop je als klein tabelletje de werkelijkheid in de tijd bijhoudt.
6. Kijk vanaf dan iedere avond een half uur naar wat het weer de afgelopen 24 uur is geweest in je bereikbare doelgebieden. Voor de nieuw ijs kansen volg je vooral uitstraling (groot verschil tussen temperatuur aan de grond en de normale 1,5m temperatuur) en voor de stöpis kansen volg je vooral de neerslag (snödjupskarta voor het overzicht en de thermometertjes op de Skridskokarta om in te zoomen; en je kunt op SMHI tegenwoordig 12 uur terugkijken).
7. Check de windsterkte, windrichting en windrichtingverandering om te bepalen of er kans is dat nieuw ijs c.q. stöpis stuk is geblazen. Verifieer dit indien mogelijk met satellietfoto's. Doe dit met name als schaatsen op zee en/of grote(re) meren in beeld is.
8. Bepaal de status van de ijscondities in je bereikbare doelgebieden opnieuw zo goed mogelijk. Schrijf je notities bij je oude notities, zodat een tabelletje per gebied/meer ontstaat. Met andere woorden: onthoud de historie, want vooral bij stöpis kan dit nieuwe kansen opleveren.
9. Probeer ijscondities van meren waar niemand is geweest te beredeneren aan de hand van wat je wel weet. Check steeds of er nieuwe info beschikbaar is die de beredeneerde ijscondities bevestigt of weerspreekt. Verwerk die info.
10. Als er nog geen ijs ligt in je doelgebied(en), maak dan een lijstje met de vroege meren per doelgebied, zodat je weet welke meren het eerste dicht gaan mocht er kou komen.
11. Herhaal dit iedere avond of tenminste om de avond.
12. Kijk niet naar de weersverwachting en sla ook niet op andere wijze aan het fantaseren.
13. Maak altijd onderscheid in de kansen bij meren die nog open liggen om bestaand nieuw ijs te krijgen, versus de kansen op stöpis op meren die al ijs hadden.

Extra punten bij schaatsen op zee:

14. Check de windsterkte, windrichting en windrichtingverandering om te bepalen of er kans is dat nieuw ijs c.q. stöpis stuk is geblazen. Verifieer dit indien mogelijk met satellietfoto's.
15. Aan westkust zijn er gebieden waar lichter zoet water op zout water drijft. Dit kan sneller bevriezen, maar kan ook sneller smelten bij stroming. Je hebt veel ervaring nodig om dit te kunnen doen.

5. Het weekend voor je vertrek

Blijf de vierde stap herhalen maar kijk nu voor het eerst ook eens naar de meerdaagse weersverwachting. Als je kunt omboeken of uitstellen, bepaal dan nu op basis van je analyse tot nu toe en de verwachting tot en met woensdag of je dat gaat doen.

Zondagavond is alle ijsinformatie van de weekend-dagtochten van de Zweedse clubs op SN beschikbaar. Bepaal opnieuw de ijscondities in je bereikbare doelgebieden.

6. De laatste dagen voor vertrek

Check nauwkeurig het verloop van het weer door tenminste twee keer per dag even terug te kijken. Werk je notities bij. Check nu de weersverwachting van zowel YR als SMHI voor het eerst grondig. Lees mee op de site www.weerwoord.be waar weeramateurs hun mening geven over de verwachtingen en de scenario's. Wees je ervan bewust dat de verwachtingen op YR en SMHI slechts één van 50 scenario's zijn. Soms is er een heel cluster van 10 tot 15 scenario's dat totaal ander weer voorspelt dan het scenario dat op YR en SMHI staat. Houd daar rekening mee.



Het belangrijkste punt hier: vergeet niet dat de werkelijkheid nog steeds belangrijker is dan de voorspelling. M.a.w. blijf punt 4 herhalen, ook in de laatste dagen voor vertrek, en besteed daar verhoudingsgewijs meer tijd aan dan aan de weersverwachting.

Een goede overweging: kies voor de eerste schaatsdag een “gemakkelijke optie”. Een meer waar veel info over is en niet mega groot of complex is. Overigens is dezelfde aanpak ook voor de rest van de dagen prima. Het is geen enkel probleem om voor bekende paden te kiezen. Realiseer je wel altijd dat meren waar recente tocht rapporten van zijn niet veiliger c.q. onveiliger zijn dan “nieuwe” meren.

7. De dag van vertrek

Als je alle stappen gevolgd hebt, kun je op de dag van vertrek een plan A en een plan B maken. Als plan A en B in hetzelfde doelgebied liggen, maak dan ook een plan C in een ander bereikbaar doelgebied. Blijf het weer volgen, niet de verwachtingen, maar wat er is gebeurd. Zorg dat je dat op de luchthaven ook nog kan. Tip: het is handig om plan B en C voor de eerste drie dagen van je trip hetzelfde te houden, terwijl je ergens anders gaat schaatsen. Dat scheelt de eerste drie avonden extra plannen maken.

8. Aankomst

Check bij aankomst of als jullie in de (huur)bus op pad zijn nogmaals je plan A en B. Aarzel niet te kiezen voor plan C ook al betekent dat meteen een paar honderd kilometer reizen. Check de route die de navigatiesoftware aangeeft en kies altijd grote wegen. Stop ergens voor een snelle hap, of zorg dat daar al in is voorzien, regel een slaapplek vanuit de bus of laat dat doen. Alles is vergeten en vergeven als er de volgende dag lekker geschaatst kan worden en je niet tot je enkels in de sneeuw staat. Vroeg bij een meer zijn geeft meer mogelijkheden om bij tegenslag plan B of C alsnog uit te voeren.

9. Verdieping

Een paar suggesties voor verdieping (kun je ook in de zomer doen):

1. Houd bij de planning van de eerste dag rekening met de rest van je schaatsweekend. In een cirkel rondtrekken is vaak aantrekkelijker dan heen en weer rijden. Voor dit punt is (voor het eerst) de weersvoorspelling *wel* van belang, bijvoorbeeld als je meren met nieuw dun ijs, in combinatie met een koude voorspelling, voor de tweede helft van je trip kunt bewaren.
2. Pak de kaart van een doelgebied, zoek per gebied 10 of meer (al naar gelang je tijd hebt) aantrekkelijke schaatsmeren/zeegebieden van gevarieerde omvang. Bepaal met behulp van SN of SMHI gegevens de islägningsvolgorde. Noteer die meren en de volgorde. Dit zijn nu de meren waarvan je vanaf het begin van het seizoen (of vanaf het moment dat je tijd hebt) de status gaat bijhouden.
3. Zoek eens uit waar de ‘dark areas’ zijn, de gebieden waar bijna nooit over gerapporteerd wordt omdat er geen actieve schaatsers zijn. Of je eigen ‘dark areas’, gebieden en meren waar je nog nooit bent geweest. Zoek aantrekkelijke schaatsmeren/ander water van verschillende omvang in die gebieden. De ‘dark areas’ kun je bepalen door alle tochtsporen in één of meerdere seizoenen op de SN kaart zichtbaar te maken. Zo kun je nieuwe meren ontdekken en ontsluiten. Voeg ze toe aan je lijst in de islägningsvolgorde.
4. Weet van een gebied of een weg omhoog of omlaag rijdt qua altitude. Handig om te weten als je op een bepaald meer zit en je zoekt naar iets warmer (beter gestöpt) of juist iets kouder (dikker ijs) gebied. Hoogte scheelt circa 1 graad per 100 meter altitude, zowel naar beneden als naar boven.

Tot slot: evalueer je keuzes na afloop van je schaatstrip. Bekijk satellietfoto's en leer!