
Bordairline Locarno 2010

So hat's angefangen:

Am Montagabend bin ich im Internet zufällig über die Ausschreibung zum Wettkampf gestolpert. Ich hab mir dann so ein paar Gedanken gemacht und am Dienstag kurz den Stand der Arbeiten gecheckt. Dabei habe ich festgestellt, dass ich mir eine Teilnahme einrichten könnte. Am Dienstagabend habe ich dann einige Karten dieser Region studiert. Danach stand der Entschluss von meiner Seite her fest, nun wollte ich Mirjam auch noch eine kurze Bedenkzeit geben. Nachdem Supporter und Auto aufgetrieben waren, meldete ich mich am Mittwochabend an. Den Freitag richtete ich mir als Vorbereitungstag ein. Als ich jedoch am Freitagmorgen um 7:00 Uhr immer noch keine Rückmeldung von Bordairline bekommen hatte, entschied ich mich doch fürs Arbeiten. Jedoch nur bis etwa 10:30 Uhr, denn um diese Zeit kam die Anmeldebestätigung. Jetzt begann der grosse Stress!

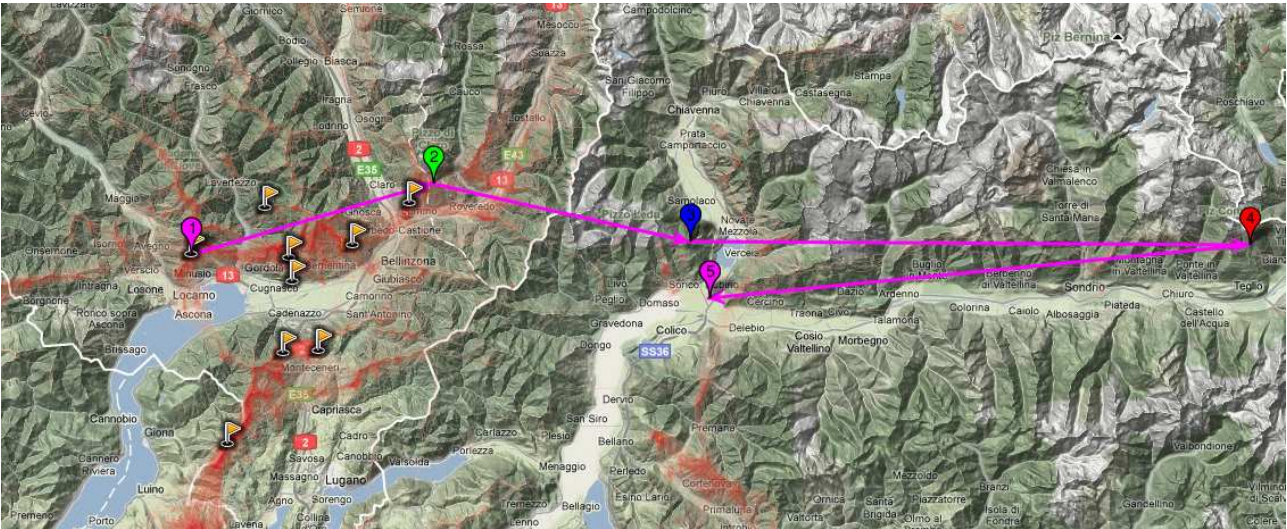
Fürs Briefing am Freitagabend hat's dann mit einer Viertelstunde Verspätung gerade noch gereicht.



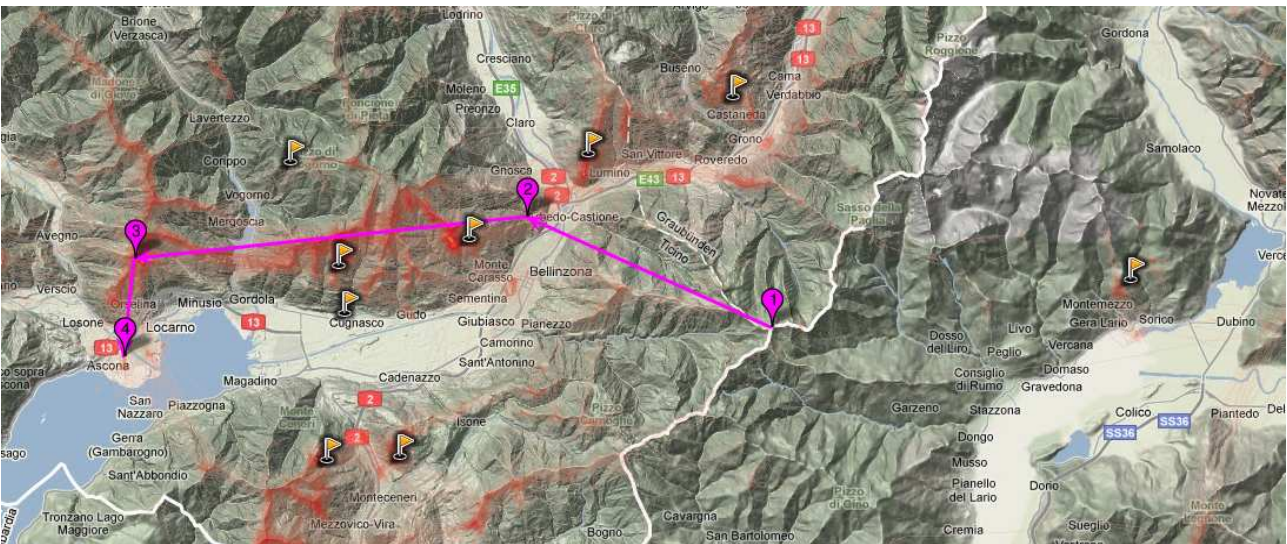
Kurze Info zum Wettkampf:

Das Ziel dieses Wettkampfs ist, mit Gleitschirm oder zu Fuss möglichst weit vom Startort wegzukommen und in 33 Stunden wieder dorthin zurück. Gemessen wird schlussendlich die direkte Distanz zum Wendepunkt. Wer zur rechten Zeit ins Ziel kommt, erhält einen Bonus von 20%. Denen die zu spät im Ziel eintreffen wird die fehlende Distanz abgezogen und sie erhalten natürlich auch keinen Rückkehrer-Bonus. Damit man nicht einfach nur Laufen kann müssen mindestens 20% der Strecke fliegend zurückgelegt werden.

Geplante Route:



Erster Tag SOLL-Flugroute: Aufstieg zum Startplatz Cimetta und dann der Route nach fliegen. Dabei war die Idee, Punkt 4 so zu setzen, dass ich an diesem Tag sicher wieder bis zum Comosee zurück fliegen mochte.



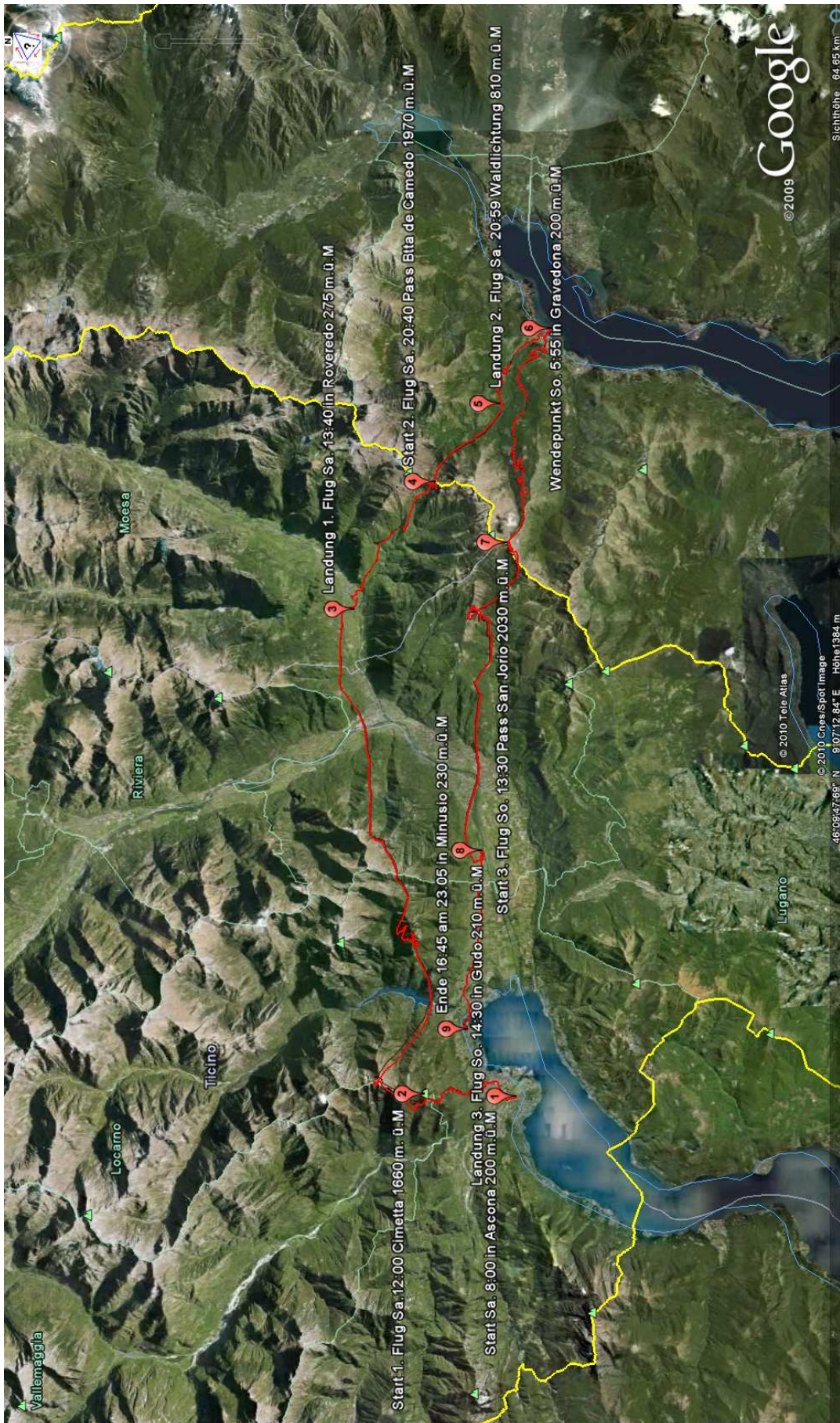
Zweiter Tag SOLL-Flugroute: Aufstieg bis zum Pass San Jorio und dann der Route nach bis ins Ziel fliegen.

Wettervorhersage und Routen:

Angesagt war schönes Wetter mit geringer Gewitterneigung und guter Thermik. Die globale Windrichtung war aus Sektor nord. Also Nordföhntendenz, jedoch war der Nordüberdruck in allen Prognosen kleiner als 4 hPa. Daher habe ich angenommen, dass der Nordföhn in den unteren Schichten vom Talwind und der Thermik tagsüber zurück gedrückt wird und in der Nacht den Bergwind verstärken wird. In den oberen Schichten (2000-3000 müM) erwartete ich ein Nord bis Nordost Wind von 10-15 km/h.

Mit dem angesagten Nordwind hat mir Thomas von der Route, Richtung San Bernardino abgeraten. In Richtung Süden geht's nicht sehr weit mit Fliegen (Berge laufen aus und Luftraumeinschränkungen). In Richtung Domodossola wäre eine weitere Möglichkeit gewesen aber als ich die Kabel in diesem Tal sah, entschied ich mich für die oben aufgezeigte Route. Ich wollte auch mal genügend gross Planen ;-)

Gemachte Route:



Route IST (Es kommt eben doch alles anders als man denkt)

Die Bilder:



Ascona nach dem Briefing am Freitag



Aussicht vom Startplatz Cimetta. Unten Mitte, Start und Ziel bei der Landepiste in Ascona.



Startvorbereitungen am Oststartplatz Cimetta.



Chrigel zeigt schon mal wies geht und verschwindet bald in Richtung Osten.



Traumhafte Aussicht auf den Lago Maggiore auf 2500 m.ü.M über dem Startplatz.



Traumhafte Flugbedingungen.



Staumauer vorne am Verzascatal.

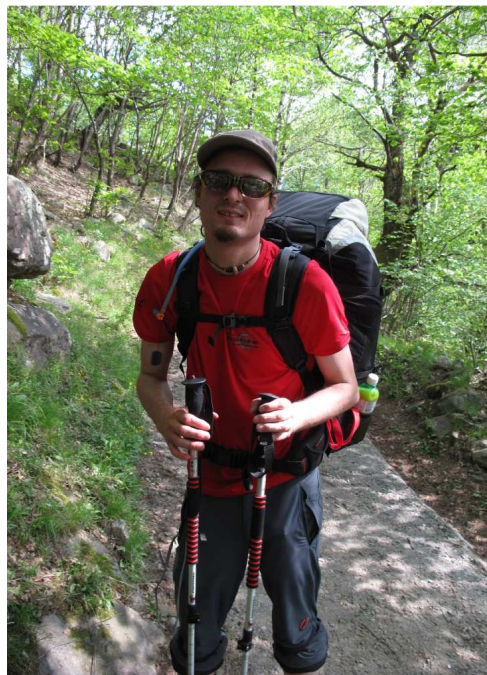


Blick zurück über Bellinzona.



In Roveredo schon am Boden. Habe die einzige gemähte Wiese in der Nähe als Landeplatz gewählt. Der gemähte Teil war gerade mal ca. 10 auf 10 m!

Zu nahes kratzen war in unbekanntem Gelände nicht drin. Ein anderer Pilot, welcher sehr lange sehr nah kratzte, kam an derselben Stelle hoch! Als ich jedoch am Boden stand, sah ich, dass der Talwind durch den Knick auf die andere Talseite abgelenkt wurde. Hätte ich von Anfangahn diese Talseite gewählt, hätte ich schön hochsoaren können!



Nach einer Stunde Aufstieg Richtung Btta di Camedo. Bevor sich Mirjam mit dem Auto auf den weiteren aber schnelleren Weg um die Hügel herum machte.



Auf dieser Seite wäre das hier der beste Startplatz bis auf etwa 1400 m.ü.M gewesen. Hier erschien es mir jedoch unmöglich die lauernden Bäume zu überfliegen. Es ist verdammt frustrierend sich mit 19 kg Gepäck unter den Bäumen durchzukämpfen, wenn die Blätter vom Aufwind nach oben zeigen!!!!



Die mutigen Tiere aus einem grossen Gämserudel warteten bis ich den Fotoapparat griffbereit hatte.

Hier über der Laubbaumgrenze hätte es Startplätze gehabt, aber wie man sieht ist alles abgeschattet. Wenn ich hier gestartet wäre und es nicht sofort hochgegangen wäre, hätte es das ganze Tal hinaus keine Notlandeplatz gehabt!



Der finale Aufstieg. Durch diese Lücke Richtung Osten starten war der Plan!



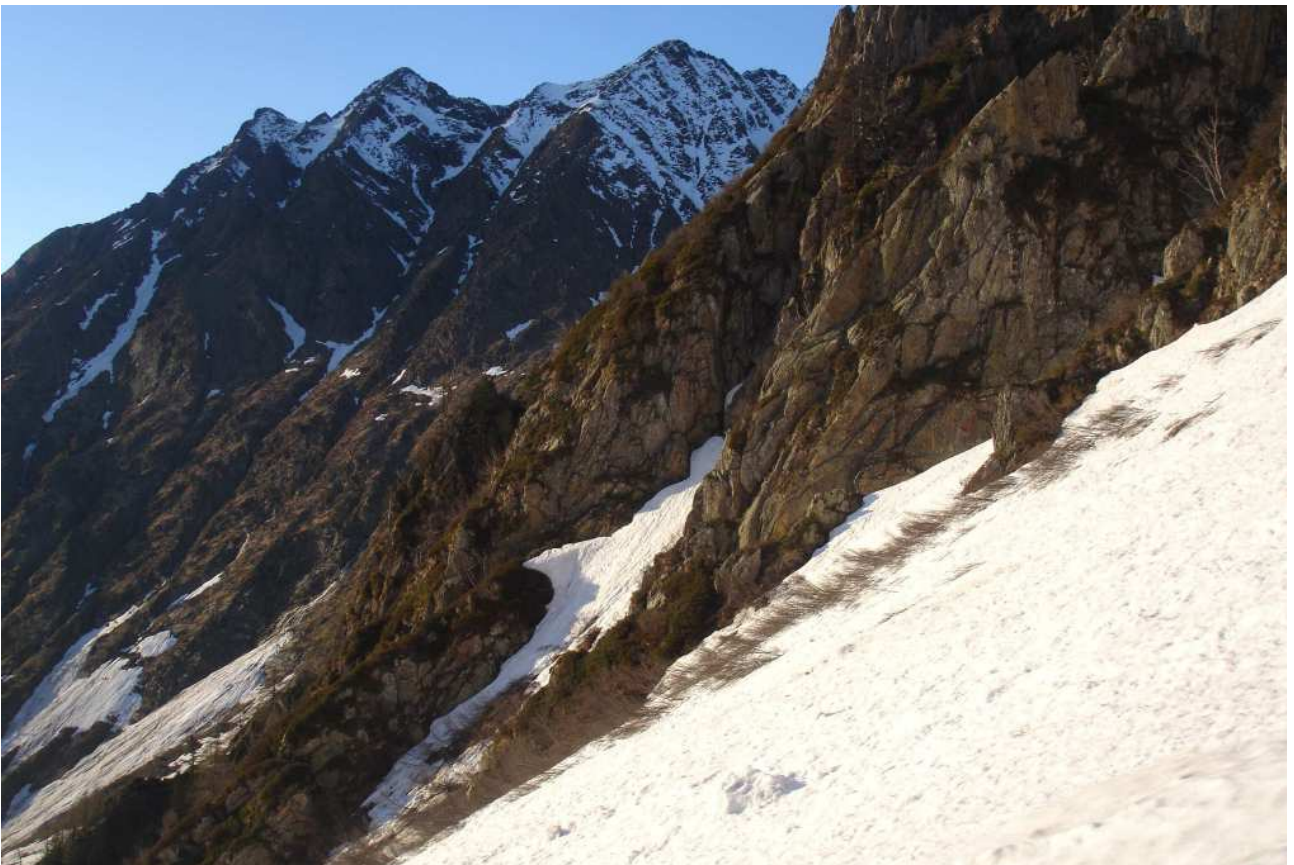
Nach 400 Höhenmeter hartem Aufstieg im weichen Schnee und 100 Meter vor der Passhöhe drehte der Wind plötzlich auf West.

Als es noch flach war, fluchte ich noch über die zurückgelassenen Teller meiner Stöcke, doch als es steiler wurde erfüllten sie die Aufgabe als Anker viel besser so!

Im Hintergrund sieht man gut wie Bewaldet all diese Täler sind.



Auf dem Sattel wurde ich dann noch mit den letzten Sonnenstrahlen belohnt.



Dieses Bild soll die Hangneigung zeigen!!!



Dieser Anblick entschädigt die ganzen Strapazen und die nassen Füße!



Der Blick durch die Lücke lässt erahnen wie steil es hinten hinab gehen könnte. Als ich oben ankam, sah ich, dass hier ein Start nach Osten nur bei ganz idealem Wind möglich gewesen wäre. Der Wind war ideal einfach von hinten!!! Bei soviel Schnee wie auf beiden Seiten noch lag war ein Absteigen in Richtung Osten unmöglich. Auch ein Absteigen nach Westen, also zurück, wäre in meinem Zustand nicht ganz ungefährlich gewesen. Also gibt's nur eins Starten und zwar Richtung Westen, aufsoaren und über die Kante hüpfen.



Feudaler Landplatz, musste einfach runter, die Sonnenstrahlen waren an den hohen Kumulus bereits oben angekommen. Bei Sunset müssen alle am Boden stehen, gemäss Regelwerk.



Nach einigen Schwierigkeiten mit dem italienischen Natelnetz, war es beim zusammenlegen bereits dunkel!



Anstelle der Fotos über die aufgewickelten Blasen meiner Füße hier noch mal ein Bild vom Mond!



Mirjam, mein Supporter, überglücklich mich doch noch gefunden zu haben.



Endlich mal was salziges! An unserem Schlafplatz in Dosso del Liro.



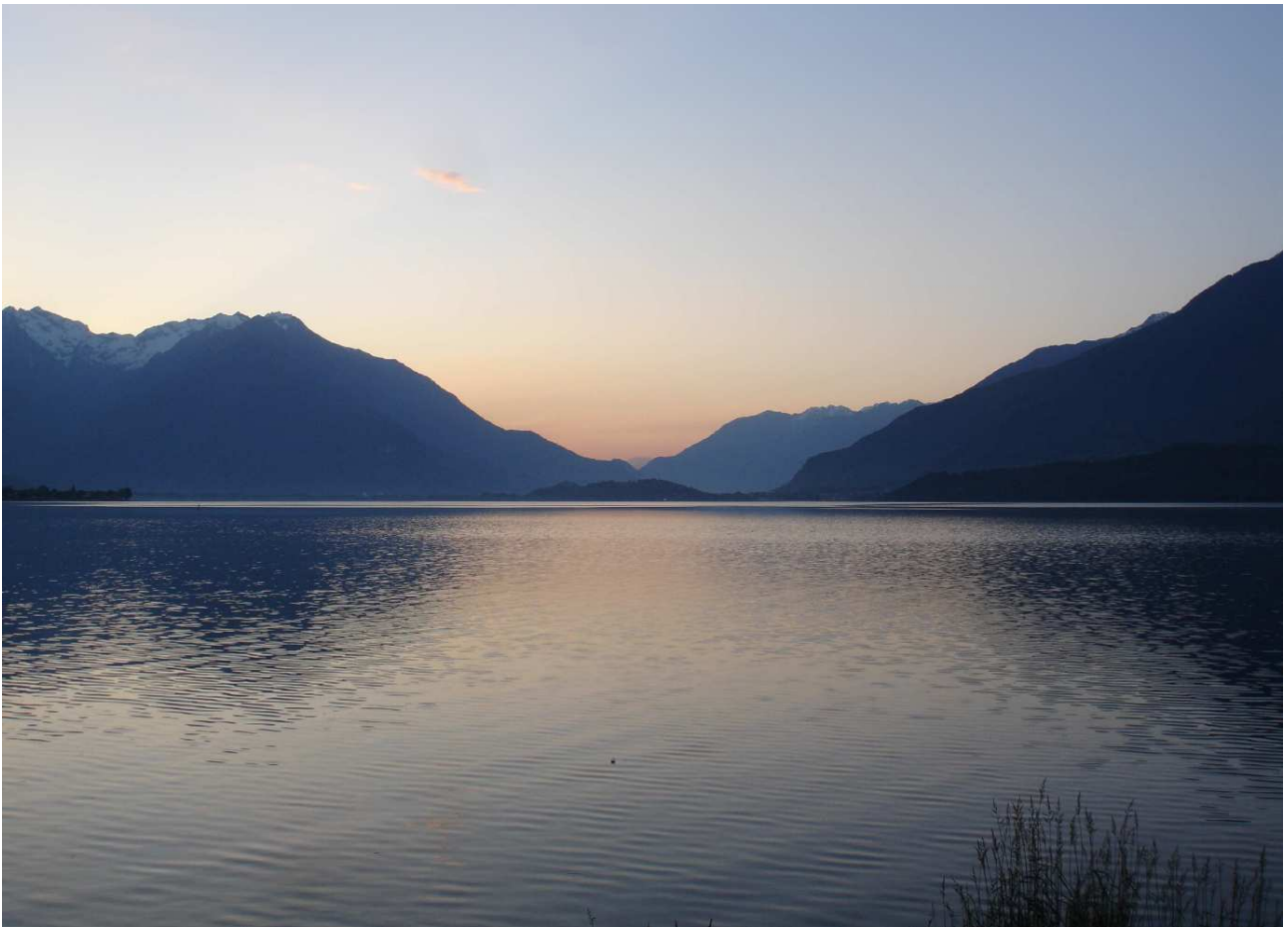
Etwa vier Stunden später gab es etwas Kaffeeähnliches. Das ganze aus zwei Plastikbechern damit ich mir auf dem Weg die Finger nicht verbrenne.



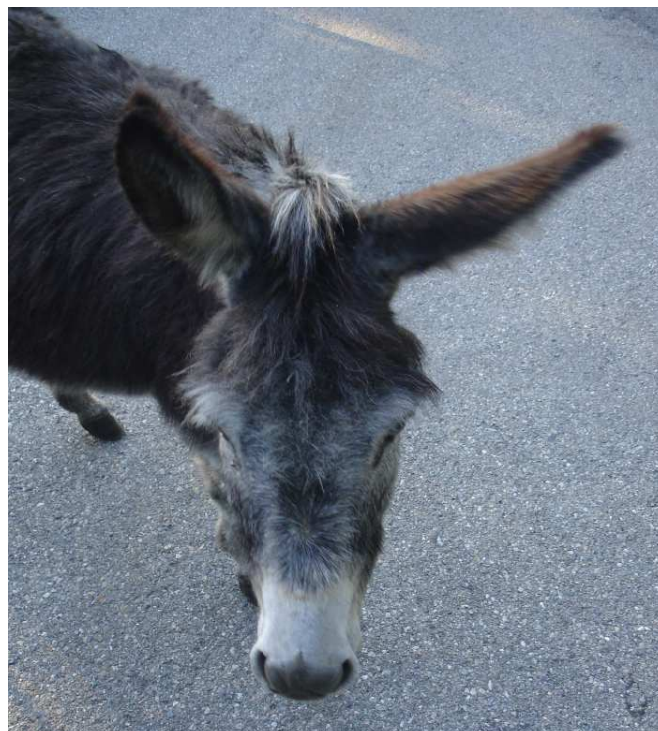
Auf dem Weg Richtung Comosee begann es langsam zu dämmern.



In Gravedona angekommen war es schon ziemlich hell.



Mein Wendepunkt am Comosee. Das frische Seewasser hat mir dann geholfen endlich wach zu werden.



Beim Wiederaufstieg auf der anderen Talseite hatte ich noch zwei graue Begleiter. Die standen mitten auf der Strasse und liefen mir sicher eine halbe Stunde voraus bis sich unsere Wege trennten!



Eines von vielen kleinen Dörfchen die in die steilen Flanken gebaut sind.



Blick auf die andere Talseite. Auf dem Parkplatz neben der Kirche haben wir die Nacht verbracht.



Blick zurück an den Comosee vom Pass San Jorio



Blick nach vorne zum Lago Maggiore



Hier aus der Luft sieht man nochmals gut wie wenige Start- und Landemöglichkeiten in diesen Tälern vorhanden sind!



Auf 2000 m.ü.M über Bellinzona.



Auch im Haupttal gibt's an den Flanken unterhalb der Waldgrenze nur wenige Startplätze.



Landeweise am Rande des CTR's Locarno. Habe noch versucht dem Hang nachzufliegen bis ich bemerkte, dass ich in dieser geringen Höhe auch an den Talflanken schon am CTR kratze!
Hier war nochmals warten angesagt, damit ich alles bis auf Gleitschirm, Gurtzeug, Notschirm und Helm abgeben konnte. Als Mirjam das restliche Material ins Auto lud begann für mich der Endspurt. Bis ins Ziel waren es noch ca. 15 km und mir blieben noch knapp 2 Stunden. Am Anfang versuchte ich noch zu Joggen aber nicht weit. Kurz vor Locarno bin ich dann eine Viertelstunde vor Wettkampfsende ins Auto eingestiegen.



Passend zum Bild noch eine kurze Geschichte.

Als ich in Roveredo (kleines Kaff Richtung San Bernardino) gelandet bin, ging ich einige Meter in Richtung Dorfzentrum. Anfang Dorf war eine Kirche und daneben ein Restaurant. Ich dachte mir, dass sei der ideale Treffpunkt mit meinem Supporter. Bin an einen Schattenplatz gesessen und habe bestellt. Nach etwa einer halben Stunde vibrierte dann das Natel „ich bin bei der Kirche in Roveredo aber hier hat’s kein Restaurant“. Nach kurzer Beschreibung haben wir festgestellt, dass wir an verschiedenen Kirchen standen. Irgendwie standen wir beide mitten im Dorf und hatten keinen Überblick. Nach weiteren 15-20 min beschloss ich los zu laufen, während dem laufen folgten weitere Gespräche. Als wir es schon fast aufgaben, kam ich genau an der Kirch vorbei, welch mir Mirjam am Anfang beschrieben hatte. Ein letztes Telefon und wir haben uns doch noch getroffen! In der Zwischenzeit hat Mirjam ausfindig gemacht, dass es in Roveredo **4 Kirchen** gibt. Für mich ein weiterer Grund einen grossen Bogen um diese Turmgebilde zu machen ;-)

Zum Schluss:

Das Wetter war ziemlich genau wie Prognostiziert und meine Flugdistanz hätte aus diese sicht viel länger sein sollen.

Bei der Routenplanung fehlte mir noch die nötige Erfahrung und auch ein wenig Zeit. Trotzdem war die von mir geplante Route bei andern Piloten aufgegangen. Was ich für nächstes Mal sicher machen muss, sind Entscheidungspunkte einplanen. Diese Entscheidungspunkte müssen mehrere Möglichkeiten offen lassen, damit sie Ideal an die äusseren Gegebenheiten angepasst werden können. Denn wer um 14.00 Uhr in Roveredo am Boden steht, sollte an einem solchen Flugtag keinen so langen Aufstieg mehr auf sich nehmen.

Alles in allem kann ich zufrieden sein mit meiner Leistung. Besonders wenn man bedenkt, dass es mein erster Bordairline in einem mir bis dahin völlig unbekanntem Fluggebiet gewesen ist. Mit der hier gewonnenen Erfahrung liegt beim nächsten Mal sicher mehr drin.

Zum Schluss noch ein Dankeschön an meinen Supporter und die Bordairline Crew dank denen die Strapazen doch noch ziemlich angenehm waren ;-).

Weitere Infos über Resultate und Routen unter <http://www.bordairline.com/>
