

# Leseprobe

## Ausgabe 17

INHALT	
  	  <p><b>Der Demusflieger</b></p>
<p><b>Titel</b></p> <p>8 Die drei schönsten Segelplätze in Österreich – Die schönsten Segelplätze in Österreich</p> <p><b>Aus dem Rahmen</b></p> <p>14 Die Wochenendflüge – Mit dem Segel über den Alpen – Die schönsten Segelplätze in Österreich – Die schönsten Segelplätze in Österreich</p> <p><b>Special</b></p> <p>20 Paragliding – Die schönsten Segelplätze in Österreich</p>	<p><b>Reportage</b></p> <p>22 Japan – Die schönsten Segelplätze in Österreich – Die schönsten Segelplätze in Österreich</p> <p><b>Fachwissen</b></p> <p>24 Die Flugregeln – Die schönsten Segelplätze in Österreich – Die schönsten Segelplätze in Österreich</p> <p><b>Fluggebiete und Reisen</b></p> <p>26 Italien – Die schönsten Segelplätze in Österreich – Die schönsten Segelplätze in Österreich</p> <p><b>Drohnen</b></p> <p>28 Drohnen – Die schönsten Segelplätze in Österreich – Die schönsten Segelplätze in Österreich</p> <p><b>Das Übliche</b></p> <p>30 Das Übliche – Die schönsten Segelplätze in Österreich – Die schönsten Segelplätze in Österreich</p>



# Jubiläum

Schlechtflieger MAGAZIN wird 3 Jahre alt

Schlechtflieger MAGAZIN feiert heute seinen dritten Geburtstag. 3 Jahre sind kein Alter, bei dem man nostalgisch werden bräuchte. Überhaupt mag ich das nicht, in Erinnerungen zu verhaften. Man fängt nämlich an zu glauben, früher sei alles besser gewesen, und das stimmt nicht. Hemingway, der alte Großwildjäger, lieferte eine literarische Begründung, weshalb das nicht sein kann. Ihr findet sie in „Tod am Nachmittag“, seinem unbedingt lesenswerten Guide für alle Stierkampfbegeisterten. Seine Recherche ergibt nämlich, dass erstens die Stiere früher auch immer größer waren; zweitens beklagen sich die Menschen aber auch jederzeit darüber, dass die heutigen Stiere viel zu klein seien. Das Buch ist aber überhaupt empfehlenswert, man muss kein Stierkämpfer sein, um es zu lesen. Folgendes darin ist bemerkenswert: mag man den Stierkampf auch ablehnen, Hemingway zeigt auf, warum er eine Kunstform ist. Und zwar eine mit der besonderen Eigenart, dass sie nur für den Moment besteht und darum nie mit anderen Kunstformen konkurrieren können wird. Das erinnert mich

sehr an das Fliegen.

Fliegen ist insofern eine Kunstform, als es dann am meisten Freude bereitet, wenn darin eine eigene Idee klaren Ausdruck findet. Das gilt im Kleinen wie im Großen. Im Großen ist es beim Streckenfliegen die elegante Linienführung der Route. Je besser ein Pilot ist, umso eher kann er durch sein Können, seine Erfahrung und sein Geschick der großen Linie folgen. Meisterliche Flüge sehen oft erstaunlich schlicht aus, betrachtet man den GPS-Track. Sie sind auf das Wesentliche reduziert, und darum finden wir sie schön und vielleicht kunstvoll. Dasselbe gilt auch im Kleinen. Wir

erleben es umso eindringlicher, je näher wir am Boden sind: am meisten beim Soaren am Hang, aber auch beim Bodenhandling mit dem Gleitschirm. Irgendwie haben es uns Menschen die gleichmäßigen Bewegungen angetan.



Weitere Stories in Ausgabe 17:

## Der Wochenendheld

Matthew Whittall lässt achtzehn Jahre Fliegerei Revue passieren und macht sich seine Gedanken über all die Geschmacksverirrungen, die er kommen und gehen sah.

## BWC-Cup 2007

Schlechtflieger MAGAZIN wirft einen Sach- und Seitenblick auf den Bregenzer Wald Cup 2007. Schirme werden vorgestellt und allerlei Kuriositäten eingefangen.



# Hochries

Der Charakterberg

Hier ist die Welt noch in Ordnung, möchte man spontan urteilen. Denn wer an der Hochries angekommen ist, der ist zugleich inmitten postkartengerechter oberbayerischer Idylle. Der Ort Samerberg, von dem aus es auf den Gipfel geht, ist überhaupt kein Ort. Vielmehr handelt es sich um eine in knapp 70 Dörfern und Weilern versprengte Gemeinde, die auf einer ein wenig an das Allgäu erinnernden Hochebene gelegen ist. Das macht einen markanten Unterschied: Hier oben stellt sich unweigerlich Urlaubsstimmung ein. Wer hier ankommt, der ist zugleich auch „weg“.

Für diejenigen, die zum allerersten Mal kommen, bedeutet das zugleich, dass sie sich den Weg genau anschauen sollten. Von der Bahn führt ein Fußweg hinab zum Gleitschirmlandeplatz; die Landewiese für Drachen ist einige Meter weiter entfernt, nörd-

lich des Dorfes gelegen. Angenehm an dieser Teilung ist, dass sich Drachen und Gleitschirme nie in die Quere kommen, zumal beide Landewiesen



komfortabel groß sind. Und da es an der Ries, wie man den Berg hier auch nennt, rege Drachenaktivitäten gibt – die ansässige „Flugschule Hochries“

bietet permanent Drachenausbildung an – ist der Transfer zwischen Bahn und Landewiese unproblematisch gemeinsam zu bewerkstelligen. Mit dem Schirm geht es ganz einfach zu Fuß zurück.

Bei der Bahn gilt es dann, ein vernünftiges Timing an den Tag zu legen. Die Gondelbahn ab der Mittelstation fährt nur stündlich, ab etwa 15 Personen auch halbstündlich. Die Mittelstation aber erreicht man über einen Sessellift, und der benötigt 12 Minuten. Nun ist natürlich um viertel vor jeder vollen Stunde der Andrang immer am größten, so dass man mit dem Gleitschirm am besten kurz nach halb dort sein sollte; an besonders guten Tagen, gerade am Wochenende, sollte man vor allem für die mittäglichen Fahrten ein wenig Wartezeit einplanen. Eine Eigenheit sind die Drachentransporte zur Mittelstation auf der Schulter. Ein 6 Meter langes Paket auf dem Einersessel mitzunehmen hat einfach etwas; dafür geht es dann auf dem Dach der Gondel ganz bequem weiter.

Weitere Fluggebiete in Ausgabe 15:

## Oppenau

Der Schwarzwald ist fliegerisch mindestens doppelt interessant: Viele Fluggebiete sind thermisch sehr zuverlässig. Vor allem für von Norden her anreisende Piloten gehört er damit zu einer der attraktivsten Flugregionen Deutschlands.

## Castelluccio

Osama Bin Mösi (aus früheren Schlechtfliegerausgaben schon bekannt) steht leibhaftig vor uns! Das eigentliche Schlechtflieger-Camp fiel wegen schlechtem Wetter in Frankreich aus, so hat auch er sich auf den langen Weg nach Castelluccio gemacht.



# Zulassung

Der Weg zum eigenen Flugplatz

Gleitschirmfliegen mit Motor ist die momentan vielleicht einzige Flugsportart die wirklich boomt. Unabhängig von Windenschleppgemeinschaften und Thermik ist es die einfachste und zugleich kostengünstigste Art für - vor allem, aber nicht nur - Flachlandflieger, viel Zeit in der Luft zu verbringen. Das komplette „Flugzeug“ passt in jedes Auto, Starts und Landungen brauchen gerade mal ein paar Meter Wiese und ist man erst in der Luft, fliegt man gerade dorthin, wo es beliebt.

Leider wird aber diese eigentlich fast grenzenlose Freiheit, wie sollte es anders sein in Deutschland, durch den Gesetzgeber eingeschränkt. Hier besteht, anders als etwa in England, Frankreich oder Spanien, der Flugplatzzwang. Eigentlich kein Problem möchte man meinen, es gibt ja hierzulande genügend Flugplätze, um zumindest ein ansehnlich dickes Taschenbuch zu füllen. Nur: auf vielen Flugplätzen sind wir Fetzenflieger - ich habe am Flugplatz über Funk auch die schon fast liebevollen Bezeichnungen „Putzlappen“ und „Rasenmäher“ gehört - aus diversen Gründen nicht so will-

kommen.

Das liegt einerseits in der Natur unserer Fliegerei, die es kaum zulässt, in für andere Flieger akzeptabler Zeit die Platzrunde zu fliegen; und andererseits an der leider recht verbreiteten Pilotenarroganz: Jeder Flieger meint, seine Art des Flugsports sei die einzig richtige und alle anderen Flugsportarten sind mehr oder weniger lächerlich oder doch zumindest minderwertig.

Nicht zuletzt liegen manche dieser Gründe sogar bei uns selber, zum Beispiel weil der eine oder die andere sich nicht immer an die Flugplatzregeln halten, was Motor- oder Segelfliegern, die vielleicht mit viel Einsatz ihren Flugplatz durchgeboxt haben und ständig gegen meckernde oder gar kla-

gende Nachbarn verteidigen, ganz gehörig gegen den Strich geht. Was man recht besehen eigentlich auch verstehen kann. Im nachfolgenden beschreibe ich, wie wir ganz aktuell im November/Dezember 2006 ein Gelände erfolgreich in NRW zugelassen haben.



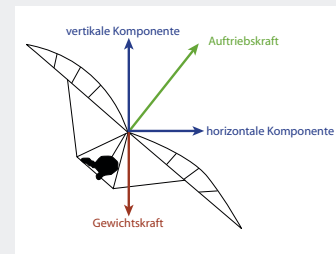
Weitere Artikel in Ausgabe 17:

## Flying Standard

Nachdem wir uns in der letzten Ausgabe einen generellen Überblick über verschiedenen Fluggeräte verschafft haben, bleiben wir auch diesmal beim Fluggerät, gehen aber ins Detail, zu den Grundlagen des Fliegens an sich.

## Speedflying-Technik

Anfangs gaben sich die Pioniere des Speedridings mit ausrangierten Sprungfallschirmen zufrieden. Wichtig war: klein und schnell. Und schließlich wollte man nicht mehr als Recycling-Anlage für die Fallschirmspringer fungieren.



# Atos Cage

Im Flügel durch die Luft

Was dort in der Werkstatt aufgebaut ist, sieht mit seinem schwarzen Segel und den unlackierten Kohlefaserteilen ein bisschen wie ein Stealth-Bomber und überhaupt recht futuristisch aus. Auch der Werkstatthund tappt noch ganz respektvoll um den geheimnisvollen Flieger herum. Die Idee geistert aber schon länger durch die Köpfe der Entwickler: bereits 2000/2001 gab es einen ersten Prototyp, damals noch mit einer Holmbrücke aus Stahl, die die beiden Flügelhälften verband. Geflogen ist dieser erste Versuch damals nicht, die Weiterentwicklung des normalen Atos stand im Vordergrund. Vor etwas mehr als zwei Jahren begann ein neuer Anlauf: Andreas Nagel, Student der Luft- und Raumfahrttechnik an der Uni Stuttgart, hatte bei der Auslegung der Winglets für den Atos-VR mitgearbeitet und war nun auf der Suche nach einem Diplomarbeitsthema. Felix Rühle erinnerte sich an die Idee, den Piloten im Flügel zu integrieren, und ließ Andreas machen. Der konstruierte unter Verwendung normaler Atos-VR-Flügel das neue Mittelteil, aus Gewichtsgründen diesmal

hauptsächlich in Kohlefaser gebaut. Die Hauptbeschläge der VR-Flächen sind darin durch eine kräftige CfK-Holmbrücke miteinander verbunden, die auch die Steuerung und das Fahrwerk aufnimmt. Nachdem Konstruktion und Lastrechnung stan-



den, habe der eigentliche Bau am meisten Zeit verschlungen, lacht Andreas. Das ist bei einem solchen Prototypen nicht ungewöhnlich, schließlich müs-

sen die meisten Detaillösungen während des Baus erst geklärt werden. Vieles wird während der Erprobung wieder und wieder geändert, so daß man noch nicht wie in der Serie mit ausgereiften Negativformen und Lehren arbeiten kann. Auch heute, nach dem ersten Messeauftritt und bereits begonnener Flugerprobung, sieht man dem Atos-Cage seinen Prototypen-Status in vielen Details noch deutlich an. Das liegt auch daran, dass Felix und Andreas, der mittlerweile voll bei A.I.R. beschäftigt ist, hauptsächlich an der Weiterentwicklung des Atos-VR arbeiten. „Im Moment ist der Atos-Cage eher ein Hobby, das vielleicht 10 % unserer Entwicklungszeit beansprucht. Anders wäre eine solche Entwicklung für uns auch nicht finanzierbar“ sagt Felix. Dennoch sollen noch dieses Jahr die ersten Vorserien-Flieger an ausgewählte Piloten gehen; 2008 könnte der Atos-Cage serienreif sein.



Weitere Reportagen in Ausgabe 17:

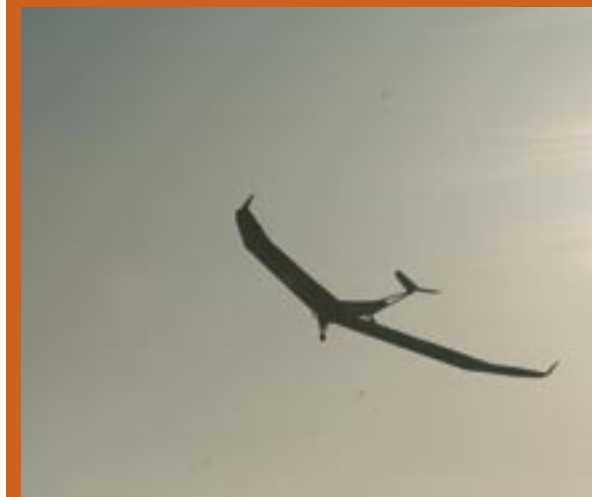
## Fly and More

Zu Besuch in Flintsbach bei Icaro.



## Umschulung

Markus Neurauter und seine Freunde haben ihren Clubpräsi, einen hartgesottenen Gleitschirmflieger, unter einen Drachen gehängt.



# Hol dir Schlechtflieger **MAGAZIN**: am **Kiosk** oder bei einer dieser **Flugschulen**, als Einzelheft im **Onlineshop** oder gleich im **Jahresabo!**

Flugschule Blue Sky  
Flugschule Bruno Girstmair  
Flugschule Drachenfliegenlernen  
Flugschule Fly Hohe Wand  
Flugschule GlideZeit  
Flugschule Hochries  
Flugschule Parafly Stubaital GmbH  
Flugschule Salzburg Helmut Sobeck

Flugschule Westallgäu  
Flugschule Wildschönau-Tirol  
Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH  
Fly Carinthia  
Gleitschirm- und Drachenflugschule Austriafly  
Gleitschirmschule Martin Mergenthaler  
Jenair Paragliding  
Luftikus Eugen's Flugschule GmbH

Montegrappa Air Park  
Ostthüringer Gleitschirmschule  
Sky-Team - die Gleitschirmschule  
Zillertaler Flugschule  
Birdwing Gleitschirm-Flugschule  
Chill Out School and Camps  
Ecole de vol libre Zorro  
Euroflugschule Engelberg

Flugcenter Sigl  
Flugschule Balsthal  
Flugschule Diemtigtal  
Flugschule Frutigland Cloud 7  
Flugschule Grindelwald  
Flugschule Ikarus  
Flugschule Jura GmbH  
Flugschule Marbach

Flugschule touch and go  
Flying-Center Oberwallis  
Gleitschirmschule Cumulus  
Insid'Air  
Luftarena GmbH  
Starterplus Bern  
Flight Connection Arlberg  
Flugschule Göppingen

*Hol Dir das Abo mit 6 Ausgaben im Jahr für nur 43,20 €.*

Bestellfax:  
+49 (0)89 2033 7035

Einzugsermächtigung (nur von deutschen Konten)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Slechtflieger MEDIA  
Grubmühl 22  
82131 Stockdorf  
Deutschland

Bestellung:

Hiermit sichere ich mir ein Jahresabo von Schlechtflieger MAGAZIN. Da Schlechtflieger MAGAZIN in mir einen neuen Fan gefunden hat, bekomme ich nicht nur 6 Ausgaben zum Vorteilspreis von 43,20EUR / 67,50 SFr frei Haus geliefert, sondern zusätzlich gratis die neue Schlechtflieger MAGAZIN Fan-Cap!

Mein Jahresabo verlängert sich um jeweils ein weiteres Jahr, wenn ich nicht bis zwei Wochen nach Erhalt des jeweils 6. Heftes kündige.



Gratis zum Jahresabo: Die Schlechtflieger **MAGAZIN** Fan-Cap!

**shop**.Schlechtflieger**MAG**.com