

# Kite & friends

DAS MAGAZIN FÜR DRACHENSORT

## Reportagen

Streetkiten in Kalifornien

Stuntkite-Challenge  
auf Borneo

Kitebuggy-Weltmeisterschaft

## Portrait

Tilmann Heinig

**RENNMASCHINE**  
**FLYSURFER SONIC RACE VMG**

D: € 7,50  
A: € 8,50  
CH: CHF 10,50  
NL: € 8,90  
L: € 8,90  
DK: DKR 80,00  
F: € 9,10  
I: € 9,50







www.wolkenstuermer.de



# WOLKENSTÜRMER

DER SILBERSTREIF AM HORIZONT.

www.facebook.com/wolkenstuermerhamburg

# KITES FOR TRAINING. KITES FOR FUN.

## PARAFLEX QUAD

Der perfekte Einstieg in die Welt der Quadhandle-Kites.



## PARAFLEX TRAINER

Der optimale Einstieg zum Kitesurfen.



Paraflex Quad und Paraflex Trainer sind in verschiedenen Größen erhältlich!

[www.wolkenstuermer.de](http://www.wolkenstuermer.de)



**„Einer alleine ist nur ein Kiter, zwei sind ein Pair und ab drei sind sie ein Team!“**

**JENS BAXMEIER,  
CHEFREDAKTEUR KITE & FRIENDS**

Titel: Flysurfer Sonic Race VMG in Rimini  
Rider: Mario Calbucci  
Foto: Gregor John



# EDITORIAL

„Gemeinschaft stärken, Wettbewerbsfähigkeit erhöhen“ – das könnte ein Satz aus einem schlaun Wirtschaftsratgeber sein. Ich möchte das einmal umdrehen: „Mehr Wettbewerbe stärken die Gemeinschaft“, und genau das findet im Drachensport gerade statt. Grischa König kommt von den World Sportkite Championships aus Borneo als Zweitplatzierter zurück und beschreibt, wie aus Individualisten Freunde werden und das die Teilnehmer persönlich weiterbringt. Auch haben wir mit dem frischgebackenen Weltmeister im Buggykiten – sowohl als Einzelfahrer als auch mit dem deutschen Team – Florian Kerker gesprochen. 20 Jahre lang im Sport, hat er immer noch das „Helfersyndrom“, weil es ihm wichtig ist, dass es für alle vorangeht und alle Spaß haben. Auch Hersteller haben verstanden, was gebraucht wird, um zusammen auf der Wiese Spaß zu haben. So kündigt HQ nach vielen Jahren endlich wieder einen Teamflugdrachen an, mit dem das Flightschool-Konzept weiter ausgebaut werden kann.

An dieser Stelle kann ich Euch nur raten, nicht immer alleine rauszugehen. Stellt Euch zusammen – auch mit bisher Unbekannten – tauscht Euch aus und macht einfach das, was Euch zusammen in den Sinn kommt. Wie schrieb mir ein amerikanischer Drachenfreund so wunderbar: „If we meet some time, let's cross our lines.“ Gibt es einen stärkeren Vertrauensbeweis, wenn sich Drachenenthusiasten begegnen?

Zuversichtlich, Euer  
Jens Baxmeier

A handwritten signature in blue ink that reads 'Jens Baxmeier'.





56



20



40





- 03 Editorial**  
RUBRIK  
*Im Wettbewerb*
- 06 Leba**  
REPORTAGE  
*Drachen an der Bernsteinküste*
- 10 Für Strippenzieher**  
NEWS  
*Ausblicke 2019*
- 12 Borneo**  
REPORTAGE  
*Sportkite Freestyle Global Challenge*
- 20 Drachenfähre**  
TEST  
*Transporter in den Himmel*
- 24 Arrow und Little Arrow**  
TEST  
*Zwei heiße Kisten von HQ*
- 28 3-D-Drachenbau, Teil 1**  
TECHNIK  
*Verbinder selbst entwickelt*
- 34 BadAss**  
TEST  
*Level Ones Kumpel-Kite*
- 40 Kalifornien**  
REPORTAGE  
*Streetkiten in den USA*
- 46 NASA Star -4-**  
PRODUKTINFO  
*Das kann der Neue*
- 48 Kitebuggy-WM**  
REPORTAGE  
*Wettkampf auf Borkum*
- 56 Florian Kerker**  
PERSONALITY  
*Das ist der Weltmeister!*
- 61 Fachhändler**  
VERZEICHNIS  
*Händler vor Ort*
- 64 Sonic Race VMG**  
TEST  
*So geht Flysurfers Hochleister*
- 68 Oman**  
REPORTAGE  
*Abenteuer im Ballerwind*
- 74 Kite-Spotting**  
SPEKTRUM  
*Downwinder im Paradies*
- 76 Tilmann Heinig**  
PERSONALITY  
*So tickt der Speedkiter*
- 82 Vorschau / Impressum**



# [ 'W&BA ]

## INTERNATIONALES DRACHENFEST ŁEBA

TEXT: Wolfgang Bieck

FOTOS: Wolfgang Bieck, Franca Perletti

**Innerhalb weniger Jahre hat sich das Internationale Drachenfest von Łeba an der polnischen Bernsteinküste bei renommierten Drachenzugern in aller Welt zu einem beliebten und sehr begehrten Drachenevent entwickelt. Traditionell findet es Ende August und damit auch am Ende der polnischen Sommerferien statt und wir sind hingefahren um zu verstehen, warum es so ein großer Erfolg ist.**

Das Drachenfest fand bereits zum achten Mal statt, aber für meine Frau Mong-Hie und mich war es der erste Besuch, mit einer ganzen Fülle neuer Eindrücke – mittendrin der polnische Gemeinschaftsgeist und die polnische Herzlichkeit. Die Organisatoren Wiesław Gwizdała und Rie Ki begrüßten uns und versorgten uns wie die anderen bereits angekommenen Gäste beim abendlichen, herzhaften Barbecue. Łeba bietet als Seebad, als Marina für Segler und als Fischerort mit nur knapp 4.000 Einwohnern durch seine vielfältige Infrastruktur beste Voraussetzungen für ein gelungenes Drachenfestival am feinen Sandstrand der berühmten polnischen Bernsteinküste. Der helle Ostseestrand zieht sich nahezu endlos hin; die Ostsee bietet Gelegenheit zum erfrischenden Bad zwischen schützenden Buhnen; die Kiefernwälder auf den älteren Dünen präsentieren eine herrliche, natürliche Kulisse und die küstentypischen See- und Landwinde garantieren im Tagesverlauf unterschiedliche Windbedingungen in unterschiedlicher Stärke, bei denen die



Andrii Shramko mit Tochter Eva beim Flug eines Drachens mit typischem ukrainischen Mädchen-Motiv (rechts)



Ukrainischer Gragon, den Vater Valery Shramko nach einer Zeichnung des Künstlers Vitaly Gavara baute









Ein herzförmiger Lifter  
als Botschafter Estlands



Ranno Märtson  
aus Estland



Wiesław Gwizdała und  
Tenny Ria Swastika

erfahrenen Drachenflieger einfach ein bisschen mehr Leine geben können. Hier am Strand von Łeba trafen sich nun süd-amerikanische, indische, ost- und südostasiatische sowie nord-, süd-, west- und osteuropäische Drachenbauer zu einer attraktiven Vielfalt und einem freundschaftlichen Miteinander.

## Begegnungen

Initiator Wiesław Gwizdała aus Łeba und Tenny Ria Swastika aus Indonesien sind ein gutes Beispiel für die völkerverbindenden Effekte des Drachenfliegens. Erstmals begegneten sich die beiden 2015 auf den Drachenfesten in Belgium und Goa in Indien, glücklich verheiratet sind sie seit Dezember 2017. Andrii Shramko zusammen mit seiner Frau Olga, Tochter Eva







Brasilianische Lebensfreude hatte Guilherme Linares Palau mitgebracht

und Mutter Elena transportieren als starke Familie mit ihren Drachen ukrainische Kultur, sowohl vom Motiv als auch von der Farbgebung her.

## Von Estland bis Brasilien

Ein Blick nach Estland: Die Idee zum Herz-Drachen wurde vor anderthalb Jahren beim Thailand Kite Festival in Satun geboren, wo Ranno Märtson vom Team aus Singapur erfuhr, dass deren Herzen, erfunden von Volker Holberg aus Deutschland, sehr stabil fliegen und eine hohe Zugkraft besitzen und somit sehr gut als Pilot einzusetzen sind. Da sich der Este auch als Botschafter Estlands versteht, entschied er sich dazu, diese Drachen in den estnischen Farben in den Himmel zu senden. Südamerikanische Fröhlichkeit und Farbenfreude strahlen die Sonnenblumen-Drachen und die lustige Raupe der Brasilianer Sandra und Guilherme Linares Palau aus. Guilherme erzählt: „Meine Kite-Geschichte begann als vierjähriges Kind in Rio de Janeiro, Brasilien. Mit fünf oder sechs Jahren baute ich aus Papier, danach die traditionellen brasilianischen Drachen mit Bambusstäbchen.“ Weil nun Frau Sandra seine Leidenschaft teilt, bauen sie zusammen und genießen es, dabei verschiedene Kulturen aus allen Ländern kennenzulernen. Das Beste daran bleibt aber, dass man so die Empfindungen aus der Kindheit, von denen man glaubte, sie



Die Sonnenblumen-Drachen haben Guilherme und Sandra vor drei Jahren selbst entworfen und gebaut

längst vergessen zu haben, im Erwachsenenalter wiederbeleben kann. Sie geben einem ein Gefühl von Freiheit – wie es war, als Kind ohne Probleme von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang davon zu träumen, genau wie die Drachen fliegen zu können.

## Fazit

Wer die Gelegenheit haben sollte, Gast dieses dreitägigen Drachenfestes sein zu dürfen, kann sich wahrhaft glücklich schätzen und dort das Gefühl der Geborgenheit unter Freunden aus aller Welt aufsaugen. Die Bandbreite geladener Drachenflieger aus Belgien, Brasilien, China, Curaçao, Deutschland, England, Estland, Finnland, Frankreich, Indien, Indonesien, Italien, Korea, Malaysia, Österreich, Polen, Portugal, den Niederlanden, Russland, der Ukraine und Weißrussland lässt die Vielfalt menschlicher Charaktere und präsentierter Drachen sicher bereits erahnen. ■

### NÄCHSTER TERMIN

30. August bis 01. September 2019



Rokkaku-Portrait-Galerie, unter anderem mit Markus Münstermann, Bernhard Dingwerth und Edo Borghetti, gebaut von Yanto Cilacap aus Indonesien



# FÜR STRIPPENZIEHER

NEUHEITEN AUS DEM DRACHENSSPORT



QR-Code scannen und die kostenlose NewsApp von KITE & Friends installieren.



## PERFORMER

Der Empulse zeigt vielfältige Fähigkeiten als Closedceller mit glattem Obersegel an der Profilnase. So liefert der Kite hohe Geschwindigkeiten und prima Amwindleistung bei nur wenig Querzug. Trotz hoher Dynamik sorgen ausgewogene Streckung und Krümmung dafür, dass der Kite auch für Einsteiger zugänglich ist. Vier Größen von 7 bis 16 Quadratmeter sollen erscheinen. Für das Wasser ist der neue Onyx mit 3-Strut-Delta-Shape als Freerider mit breitem Leistungsspektrum erhältlich, der sich auf Amwind, beim Springen oder bei wenig Wind auszeichnet. Die Größen 7 bis 12 Quadratmeter liefern ein lineares Depower in einem großen Windbereich.



Hersteller: HQ4

Internet: [www.hq4.com](http://www.hq4.com)

Preise Onyx: 820,- bis 1.145,- Euro



## AUSSICHTSREICH

Ganz bewusst bringt HQ mit dem Fellow einen Fullsizer, der den Trend des Teamfliegens aufgreift. Mit seinem Icarex-Segel besitzt der 2,50-Meter-Stuntkite einen großen Windbereich von 2 bis 5 Beaufort, in dem er präzise

und mit maximaler Speed-Control geflogen werden kann. Neben exakten Geraden sind saubere Ecken, aber auch der eine oder andere Trick möglich.

Von HQ wird für 2019 die Kollektion des US-Drachensbauers Joel Scholz um einen 3-D-Drachen erweitert. Der Pelican ist mit 2,90 Metern Spannweite deutlich größer und überzeugt durch ein imposantes Flugbild.

Hohe Ansprüche wird im Vierleiner-Segment der Meteor erfüllen. Ruhe und Kontrollierbarkeit standen bei der Entwicklung des 2-Meter-Kites auf der Pflichtenliste. So ist der Quadliner auch für Einsteiger zugänglich, soll mit seinem Figurenpotenzial aber selbst Fortgeschrittene in den Bann ziehen.

Hersteller: Invento

Internet: [www.invento-HQ.com](http://www.invento-HQ.com)

Preise: voraussichtlich 129,99 bis 139,99 Euro







# Spiderkites

Born to fly!

RTF € 64,00



Didier Ferments  
Papillon  
135 x 135cm



RTF € 84,00

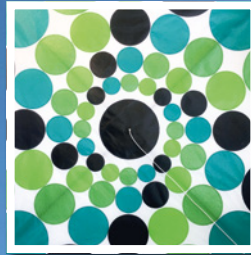
Concord Delta  
225 x 150cm

neue Einleiner von Spiderkites  
für 2019



Spiderkites  
www.spiderkites.com

ANZEIGE



## HANDMADE

Der Ciquare Kite ist ein von Drachendesignerin Alicja Szalska aus der polnischen Stadt Danzig entwickelter und gebauter Einleiner. Mit ihren 70 Zentimetern Spannweite und knapp 4 Metern Schwanzlänge bestechen die liebevoll in Rot-Blau, Grün oder Gelb gestalteten Drachen am Himmel mit einer fantastischen Optik. Die Neuheit ist bereits jetzt erhältlich.

Hersteller: Wolkenstürmer  
Internet: [www.wolkenstuermer.de](http://www.wolkenstuermer.de)  
Preise: 198,- Euro

## INNOVATIONEN

Zwei neue Modelle gibt es ab sofort bei Born-Kite aus Jena. Vom NASA Star kommt die vierte Modellreihe mit reduzierten Waageleinen aus dem steifen und dehnungsarmen Bodapre und mit einem neuen Profil. Zudem gibt es eine neue Bar, die alle Funktionen um Depower und Safety nochmal vereinfacht und verbessert. Der RaceStar+ ist über dem RaceStar angesiedelt und in den gleichen Größen erhältlich, besitzt neben einem modifizierten Profil die Flex-Kiele FXK und den Trailing Edge Shaper TES. Ziel dieser patentierten Features ist es, das Flattern der Endkante weiter zu minimieren. Damit erhält der Kite mehr Leistung, die sich besonders beim Aufkreuzen bemerkbar macht und den gestreckten Kite weiter Richtung Hochleister pusht.

Hersteller: Born-Kite  
Internet: [www.born-kite.de](http://www.born-kite.de)  
Preise RaceStar+: 639,- bis 939,- Euro







Valentin fliegt den Nirvana 3E LW  
vor den Augen der Jury



# HERAUSFORDERUNG BORNEO

## TEILNAHME AN DER SPORTKITE FREESTYLE GLOBAL CHALLENGE

Im Rahmen des Internationalen Kitefestivals Borneo in Bintulu stellten sich Vertreter aus 12 Nationen einem Freestyle-Contest unter Chef-Judge Andrew Taylor. Ein neues Regelwerk erlaubt es, dass jeder gegen jeden in einem Kopf-an-Kopf-Wettstreit antritt. Für Deutschland durfte Grischa König antreten, vielen als fachkundiger Berater im Kiteshop Flying Colors in Berlin bekannt, und hier berichtet er aus erster Hand für Euch ...

TEXT UND FOTOS: Grischa König







Die Teilnehmer mit ihren Kites und die Jury

Da war sie, meine Herausforderung: ein Lenkdrachen-Wettkampf bei 30 Grad Celsius und 96 Prozent Luftfeuchtigkeit! Ich hatte seit 12 Jahren nirgends mehr teilgenommen; es waren noch 3 Wochen Zeit, eine Choreografie auf die Beine zu stellen; ich stand im letzten Jahr nur 4 Mal auf der Wiese und hatte zudem keinen aktuellen Reisepass – klar doch, da war ich dabei! So in etwa sahen meine Rahmenbedingungen im Vorfeld aus. Und wer im Herbst einmal in einem Drachenladen war, kann sich sicher vorstellen, dass dies der denkbar ungünstigste Zeitpunkt für 10 Tage Urlaub ist. Dennoch wurde es mir ermöglicht, diese tolle Erfahrung zu machen – mein Dank geht an Mathias Haack, Andy Taylor und Flying Colors!

## Kurzweilig

Meine Demo, welche ich auf Drachenfesten seit Jahren herunterspule, sitzt zwar wie eine Eins. Um damit an einem Wettkampf teilzunehmen, hatte sie aber von allem zu wenig: Zu wenig Choreografie, zu einfache Tricks – und außerdem konnte ich das von mir damals zusammengeschnipselte Lied schon lange nicht mehr hören.

Also begann alles mit der Suche nach einem neuen Track. Zwei Abende verbrachte ich mit Stöbern auf Youtube und dem Durchhören meiner eigenen Musiksammlung. Kurzweilig, wenig polarisierend und im Idealfall drei bis vier Minuten lang sollte das Stück sein. Ein Lied, zu dem man eine Choreografie aufbauen kann, braucht Akzente, sollte bei unterschiedlicher Windstärke genug Spielraum bieten, und der Pilot muss es wirklich mögen, denn er oder sie wird es hunderte Male hören. Es half alles nichts,

ich musste selber ran. Zwei weitere Abende gingen so für das Schneiden meiner neuen Musik drauf – zwei Abende, an denen ich eigentlich bereits hätte üben müssen. Aber was sollte ich üben, wenn die Musik fehlte? Ich wurde langsam unruhig, zweifelte an meiner Entscheidung und war kurz davor, alles abzusa-gen. Ich konnte ja nicht einfach auf Borneo mit nichts ankommen. Die Zeit bis zur Abreise wurde immer kürzer und Wind brauchte ich ja auch noch irgendwie. Ich hatte aber wirklich Glück und erwischte drei fast perfekte Tage: einen mit Wind um die 12 Stundenkilometer, perfekt, um die Choreo auszuarbeiten; einen weiteren, um zu merken, dass sie bei wenig Wind so leider überhaupt nicht mehr funktionierte, und noch einen, um einzusehen, dass ich dann bei Wind über 30 Stundenkilometern richtig ernsthafte Probleme bekommen würde. Also änderte ich etwas hier und etwas dort und hatte unterm Strich nach einigen Tagen konzentrierten Fliegens ein fertiges Ballett – und endlich auch ein gutes Gefühl dabei, mich dieser Herausforderung zu stellen.



In fast 25 Stunden  
einmal um den  
halben Globus



## Finde zum Fokus zurück

Auch wenn es eine enorm kurze und etwas stressige Vorbereitungszeit war, merkte ich dabei stark, wie gern ich das eigentlich mache – fokussiertes, sauberes und vor allem choreografiertes Fliegen. Ich komme in eine Art Rausch und fliege die drei Minuten pausenlos hintereinander immer wieder durch, bis die Dämmerung die letzten Konturen verwischt und ich erschöpft zu Boden sinke, um meinen letzten Liter Wasser auf ex wegzukippen. Die eigentliche Schwierigkeit beim Wettkampf-Fliegen, zumindest für mich, ist die Aufregung. Tricks, die ich sonst fast blind absolviere, verreiße ich. Nach den ersten paar Durchgängen wird es meist etwas besser, aber das geht wohl vielen oder eventuell sogar allen Piloten so. Hier zeigt sich, wer routiniert und technisch perfekt fliegt.

## Um den halben Globus

Nach einer solch harten Vorbereitungszeit war ich fast froh, 25 Stunden faul auf meinem Hintern sitzend einmal um den halben Globus geflogen zu werden. Was leider nur bis nach London mitflog, war mein Gepäck: Kleidung und auch alle Drachen kamen nicht auf Borneo an! Mir wurde aber versichert, dass alles schnellstmöglich nachgeschickt würde ...

Ich war eigentlich vorbereitet auf Temperaturen um die 30 Grad und auch, dass es dort sehr feucht sein soll, war mir nicht entgangen. Aber wie sich 96 Prozent Luftfeuchtigkeit anfühlen, besser noch, wie sie aussehen, erfuhr ich just in dem Moment, als ich den kleinen, klimatisierten Flughafen von Bintulu verließ – zack, und meine Brillengläser waren beschlagen, und ich sah gar nichts mehr. Nochmal zack, und der Schweiß lief mir von der Stirn. Äußerst unpassend auch, dass ich eine lange, gemütliche Kuschel-Hose und hohe Schuhe für den Flug angezogen und nun nichts zum Wechseln dabei hatte. Ungünstig auch, dass der Wettkampf bereits am nächsten Morgen anfang und ich zusagte, in genau dieser Garderobe mit einem fremden Kite zu starten. Die von mir fest eingeplante Vorbereitungszeit, bei der ich mein Ballett noch einige Male am Vortag durchfliegen wollte, um lockerer zu werden, fiel also ins Wasser.

## Wettkampf in Kuschelhose

Die erste Stuntkite Freestyle Global Challenge war von Andy Taylor gut geplant und perfekt durchstrukturiert worden. Auch wenn ich unschuldig am Zwischenstopp meiner Drachen in London Heathrow war, wollte ich nicht seine ganze Planung verwüsten und lehnte daher dankend ab, als Andy mir vorschlug, meine Head-to-Head-Battles zu pausieren, bis meine Drachen angekommen wären. Stattdessen flog ich mich durch die Palette aller Drachen, die mir netterweise und wie selbstverständlich von vielen Piloten angeboten wurden, und versuchte in der Kürze der Zeit, mit irgendeinem davon warmzuwerden.



Schutz vor der brennenden Sonne der „Anti-Hautkrebs-Crew“



Valentin Martinet und sein UNIK LW

Und es kam noch besser: Gleich die ersten beiden Durchgänge flog ich gegen die – wie sich später herausstellte – stärksten Konkurrenten: Ming Ming aus China und Valentin Martinet aus Frankreich. Beide Durchgänge wurden zugunsten meiner Gegner entschieden ...

## Alles ist wichtig

Das alles war aber gar nicht wichtig. Was hier wichtig und allgegenwärtig war: die Stimmung der Organisatoren und der Teilnehmer des Borneo International Kitefestival. Wir alle sind Drachen-Menschen; wir alle wollen den Himmel bunt machen. Die ansässige Lenkdrachencrew war eine große Hilfe für uns und ständig damit beschäftigt, unseren Aufenthalt so unkompliziert wie möglich zu gestalten. Und genau so würde ich dieses Drachenfest, den Wettkampf und die Malaien beschreiben – unkompliziert! Es gab so einige Momente, in denen ich erstaunt, sprachlos und fasziniert war, wie einfach, unkompliziert und serviceorientiert das Leben dort vonstattengeht. Hinzu kommt, dass Drachen – Layang Layang genannt – einen etwas anderen Stellenwert als bei uns in Deutschland haben. Für Bintulu ist dieses Drachenfest ein wichtiges Event, auf das man sich freut ... und so begegneten uns alle mit strahlenden Gesichtern. Wir waren keine Touristen, aus denen man Profit schlagen konnte, sondern – so empfand ich es – eine willkommene, interessante Abwechslung.





Luca zeigt sein „perfect Smile“

Drachenflieger-Freude:  
Nachmittags setzte  
verlässlich Wind ein



## Radlader voller Eis

Wer bei 30 Grad und 96 Prozent Luftfeuchtigkeit Sport treibt, muss trinken – viel trinken. Normalerweise trinke ich ausschließlich hochreines, zellverfügbares Wasser. Hier war ich dennoch wirklich sehr dankbar für jeden Tropfen Nass, der uns vom Orga-Team gebracht wurde. Unsere große Kühltruhe wurde nämlich ein bis zwei Mal am Tag, mithilfe eines Radladers, mit Wasserflaschen und Eiswürfeln befüllt. So trank ich an einigen Tage bestimmt bis zu 10 Liter Wasser. Wer so viele Eiswürfel zur Verfügung hat, nutzt diese natürlich auch so gut es geht aus, und so fingen wir irgendwann an, uns die Würfel unter die Mützen oder ins T-Shirt zu stopfen – sehr effizient!

## Zur Challenge

Die erste Stuntkite Freestyle Global Challenge diente auch dazu, Probleme zu erkennen, Abläufe zu optimieren und die Regeln gegebenenfalls anzupassen. Das Format von SKFGC ist ein interessanter Mix und setzt sich aus einem Head-to-Head-Battle und einem Ballett zusammen. Wer am Ende die meisten Punkte aus beiden Bereichen mitbringt, gewinnt den Wettkampf. Head-to-Head bedeutet, dass 2 Piloten im direkten Vergleich



Judges gewinnt man am besten mit  
einem unwiderstehlichen Lächeln

insgesamt 3 Minuten gegeneinander abwechselnd 30 Sekunden zu ihnen vorher unbekannter Musik Tricks fliegen. Drei Judges bewerten währenddessen, wie gut die gezeigten Tricks auf die Musik passen, wobei ein Wertungsrichter ausschließlich den Schwierigkeitsgrad und die technische Ausführung der Tricks

Flying Wings Duende 240 mit Aero Stuff Blue S



Team Air Rex „schummelte“ mit Voodoo Pimp



HEAD		3	3					3	2.5	3	3	2
SL JAMES	2											
KONIG	2						3	3	2			2
LIO												
PARQUET			2								2	2
MINE		2	2								2.5	2
PROTON		2.5	3	2				3	2.5			
KADAWA		2										
ZEINER	2						3	3			3	2
LEIDER	3						3	3				

Scoring nach dem ersten Tag Head-to-Head

bewertet. Für einen Sieg bekommt man 3, für ein Unentschieden 2.5 und für eine Niederlage 2 Punkte. Und so flogen wir 2 Tage lang – jeder gegen jeden – insgesamt 45 Battles.

Das ist im Endeffekt ähnlich wie ein Trickout, welches einige von Euch kennen werden. Der Unterschied liegt darin, dass es nicht allein um die Schwierigkeit und Ausführung der Tricks geht, sondern ebenfalls um die Stimmigkeit derselben mit der Musik. Man muss also sehr genau gucken und zwar schwere, Punkte-bringende Tricks fliegen, diese aber auch irgendwie passend zur Musik abliefern. Wichtig ist nämlich, nur aus dem jeweiligen Match als Gewinner hervorzugehen, und so war das



Bis zu 10 Liter Wasser haben wir über den Tag verteilt in uns hineingeschüttet



3 Minuten Ballett – und der Schweiß läuft in Strömen

▼ ANZEIGE



# Der Toplieferant namhafter Hersteller für Alles rund um Drachen

## Das Metropolis-Team sagt DANKE...

wir freuen uns, dass wir Euch auch in 2018 mit Rat und Tat zur Seite stehen durften und bedanken uns bei Allen für das entgegengebrachte Vertrauen  
Wir wünschen ein gesundes und erfolgreiches

# 2019



[www.metropolis-drachen.de](http://www.metropolis-drachen.de)

Skandinavien-Damm 11, 24983 Handewitt, info@metropolis-drachen.de, Tel. 04608-970270





Ganze auch ein gewisses taktisches Geplänkel. Man verfolgt während seiner 30 Sekunden Wartezeit, was der gegnerische Pilot abliefern, und kann dann seine Tricks daran anpassen. Liefert der Andere sehr schwere Tricks und diese sehr passend zur Musik ab, muss man eben doch riskanter fliegen. Dieses Format hat mir persönlich viel Spaß gemacht, vor allem, weil man anfangs eben nicht weiß, welche Musik einen erwartet und sich dann blitzschnell irgendwie darauf einlassen muss. Die Stimmung war immer fair und es gab wirklich keinen einzigen schlechten Verlierer. Im Gegenteil – wir sind Tricklenkdrachen-Piloten von überall auf der Welt, und wir feiern

**„Dieses Format hat mir persönlich viel Spaß gemacht!“**

gemeinsam jeden Sieg und supporteten jede Niederlage. Wirklich eine tolle Truppe! Das Ballett sollte zwischen 3 und 4 Minuten lang sein. Hier konnten wir nicht nur zeigen, was für Tricks wir draufhaben, sondern vor allem auch, dass wir uns mit der Musik und der Choreografie auseinandergesetzt hatten. Auch diese Bewertung fand durch dieselbe Jurorengruppe statt. Und diese Judges waren wirklich gut gewählt: Mit jahrelanger Erfahrung in der objektiven Bewertung einer teilweise sehr schwer zu beurteilenden Disziplin haben sie immer sehr fair und professionell entschieden.

Das Ballett machte mir im Vorfeld mehr Kopfzerbrechen als das Head-to-Head. Hier ist mein Anspruch immer höher, und ich habe genaue Vorstellungen davon, was ich abliefern möchte. Leider konnte ich beide Durchgänge nicht völlig fehlerfrei fliegen, war aber ansonsten relativ sicher und kam auch hochbewertet durch. Im Head-to-Head besiegte ich nach den beiden Niederlagen, anfangs mit fremden Drachen, alle weiteren Piloten bis auf Paul de Bakker. Hier gab es ein Unentschieden. Ich konnte letztendlich knapp den 2. Platz in der Gesamtwertung erreichen und bin darüber natürlich sehr glücklich.

Grishas Pokal:  
2. Platz in der  
Gesamtwertung







Luftfeuchtigkeit und Hitze – schon wachsen Palmen aus dem Fensterbrett

## Aus Individuen werden Freunde

Lenkdrachenfliegen beziehungsweise der Trickflug sind ja eher Sportarten für Individualisten. Wenn man allerdings einmal wegkommt vom Konkurrenzgedanken eines Wettkampfes, ist so etwas eine prima Möglichkeit, zusammen Spaß und eine tolle Zeit zu haben. Man pusht sich gegenseitig und genießt es, mit Leuten zusammenzusein, die genau dieselbe seltsame Vorliebe für sündhaft teure, spinnakerbespannte Kohlefaser-Stäbe haben wie man selber. Wettkämpfe sind vor allem auch ein toller Weg, unseren Sport und die Begeisterung dafür nach außen zu transportieren. Ich habe selten eine so angenehme Atmosphäre zwischen Konkurrenten erlebt und bin sehr froh, diese einmalige Erfahrung gemacht zu haben. Jeder sollte einmal an einem solchen Wettkampf teilnehmen, denn das bringt einen fliegerisch und auch persönlich wirklich weiter. Denn letztendlich ist Glück doch das Einzige, was sich verdoppelt, wenn man es teilt ... ■



WSKC zeigt Flagge



Der alte Flughafen von Bintulu ist die perfekte Festival-Location



# HIMMLISCHER LASTENESEL

## DIE DRACHENFÄHRE VON ULI SCHELLER

TEXT UND FOTOS:

Ralf Dietrich

**Sie sind wahre Publikumsmagneten auf jedem Drachenfes – ziehen große wie kleine Zuschauer in Massen an. Oft sind sie sogar einer der Höhepunkte und ein „Must-have“ für so manchen Festivalveranstalter. Nein, die Rede ist nicht von irgendwelchen aufgeblasenen Drachen in Großformat. Auch nicht von Showvorführungen internationaler Stuntkiter. Nein, die Rede ist von der Drachenfähre.**

Es geht hier um jenes Gefährt, das tagaus, tagein Unmengen an Bonbons, manchmal auch rohe Eier, aber ganz sicher Heerscharen von Kuschtieren in die Lüfte befördert – dies alles sehr zur Freude der jungen Event-Besucher. Schade bloß, dass der Drachenfrend nur unter Schwierigkeiten an solch ein Gerät gelangen kann, denn vom professionellen Drachenhandel werden Fähren nur sehr selten angeboten. Zu klein ist hier wohl die Nachfrage. Und so bleibt dann nur noch der Selbstbau als Ausweg aus der Misere – fast ...

### Fertige Profi-Fähre!

Mit ein wenig Glück kann man Uli Scheller aus Barntrop über den Weg laufen und ihn freundlich nach einer Drachenfähre aus seiner Herstellung fragen. Dann ist es nämlich durchaus möglich, in den Besitz einer eigenen Seilschaft zu gelangen. Uli hatte einst dasselbe Problem wie viele andere Drachenflieder auch – das nächste Festival stand an und es fehlte eben solch eine Drachenfähre. Und da Uli kein Freund großer Worte ist, wurden kurzerhand die Ärmel hochgekrempt: Er kaufte Material ein. Ja, sogar eine eigene Fräse hat sich dieser Drachenverrückte selbst gebaut. Um fortan Prototypen zu bauen.

Bei jedem Bau bekam Uli neue Ideen und ein neuer, besserer Prototyp entstand. Mittlerweile ist Uli's Fräse CNC-fähig und seine Fähren von sagenhafter Qualität. Stolz berichtet der Erbauer, dass er bis auf die Schrauben, die Lager und den langen U-Stab zum Auslösen der Last alles zu Hause in der heimischen Werkstatt selbst anfertigt.

Ich zolle diesem Unternehmen hohen Respekt, denn als ich erstmals ein Exemplar in der Hand halten konnte, war ich weit davon entfernt zu glauben, dass dieses Schmuckstück aus der Werkstatt eines Hobbybastlers stammen sollte. Zu sauber sah die Konstruktion aus, zu wertig die verwendeten Teile. Doch ich sollte eines Besseren belehrt werden. Dieses Meisterwerk aus Aluminium und PA stammt wirklich aus dem Hause Scheller und besticht nicht nur durch seine hervorragende Verarbeitung: Nein, auch die einzelnen pfiffigen Detaillösungen sind eine Erwähnung wert.

#### FACTS

Hersteller:	Uli Scheller
E-Mail:	ulis.mail@t-online.de
Material:	Aluminium, PA, Edelstahlschrauben und CFK-Rohre
Spannweite Segel:	190 cm
Höhe Segel:	95 cm
Länge Fähre:	66 cm
Gewicht:	550 g
Preis:	200,- Euro



Start frei für den Kuschtier-Lift









Ein Panda beim Fallschirmsprung



## ULI SCHELLER

Drachenfähren sind schwer zu bekommen, da es sich meist um Eigenbauten handelt. Umso mehr geht hier mein Drachebauerherz auf, denn diese tolle Drachenfähre von Uli Scheller vereint Funktionalität und Qualität.



Der obere Leinenanschlag der Fähre (1) Vordere Aufhängung der Fähre (2) Leinenführung über zwei Rollen, mit Schieber zur Sicherung (3) Clever: die Befestigung des Transportbeutels (4) Segelaufhängung am unteren Ende mit Einstellknoten für den Anstellwinkel (5)



## Genial einfach, einfach genial

Die Feinheiten fangen schon bei der Art und Weise an, wie die Föhre auf die Schnur gesetzt wird. Meist ist dies recht kompliziert, muss doch verhindert werden, dass besagte Föhre im Betrieb wieder von der Schnur abrutscht. Uli hat sich hier ein recht gutes Patent einfallen lassen, nämlich die Kombination aus einem großen Laufrad und einem kleineren Führungsrade. Gesichert wird am Ende noch durch einen zusätzlichen Schieber.

Oder sehen wir uns den Sack zur Aufnahme der Süßigkeiten an. Meist wird hier ein ordinärer Stoffsack mit ein wenig Schnur verwendet. Nicht so bei Uli, wo ein Spinnaker-Trog zum Einsatz kommt, der mittels dünner Kunststoff-Stäbchen und eines genialen Verbinders an der Föhre angebracht ist. Das gesamte Paket wird abgerundet durch einen oberen und unteren Leinenanslag für die Föhre, sodass ein sicherer Betrieb gewährleistet ist.

Alles in allem macht die Drachenföhre von Uli Scheller Spaß. Richtig Spaß. Die Qualität befindet sich in derselben Liga wie die einer professionellen Produktion und bei der Materialwahl



So gleitet die Föhre an der Drachenleine hinauf und nimmt einen Sack voller Bonbons mit

geht Uli ebenfalls keinerlei Kompromisse ein. Der Preis von 200,- Euro ist bei diesem edlen Schmuckstück mehr als gerechtfertigt und so bleibt zu hoffen, dass in Zukunft mehr Scheller-Föhren auf nationalen und internationalen Drachenfesten zu finden sein werden. ■

▼ ANZEIGE



Hoffmanns  
Canard-Delta rot



Trilobite 2



Ciquare Kite yellow



Lynn Micro crab

Wir wünschen Allen ein besinnliches Weihnachtsfest  
und ein gesundes und erfolgreiches

Jahr 2019

Euer Metropolis-Team

...und vieles Neues mehr.

metropolis  
drachen

metropolis-drachen.de

Skandinavien-Damm 11 - 24983 Handewitt - Tel. 04608-970270 - info@metropolis-drachen.de





# FASTEN YOUR SEATBELTS!

ARROWS AUS DEM HAUSE INVENTO

TEXT: Mark Rauch

FOTOS: Stefanie Rauch

Der Entwickler Matthias Franke ist ein Experte, wenn es darum geht, Speed- und Powerkites mit gutmütigen Eigenschaften zu bauen. Die neuesten Abkömmlinge dieser Gattung sind der Arrow und sein kleiner Bruder, der Little Arrow. Wie Hersteller Invento diese in Serie umgesetzt hat und wie sich das pfeilschnelle Paar in der Praxis schlägt, lest Ihr hier.



Die beiden Testkites kamen kurz vor meinem Kanada-Urlaub bei uns an, und so schaffte es der klein verpackte Little Arrow mit an die Georgian Bay. Dort angekommen, zog es uns schnell nach Wasaga Beach, wo im Übrigen jedes Jahr im Juni zum kanadischen Vatertag ein fantastisches Drachenfest steigt.

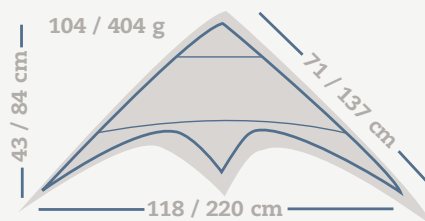
## Erster Kontakt

Der Aufbau des Little Arrow am schneeweißen Süßwasserstand gestaltet sich sehr einfach: Winglet-Stäbe aus GFK rein, Querspreizen einsetzen, Stand-Offs aufstellen – fertig! Die untere Spreize ist beim Little Arrow durchgehend und mit einem Gummiring gesichert. Das ist altbewährte Technik und funktioniert problemlos. Der Name „Little Arrow“ – also kleiner Pfeil – trifft den kleinen Flitzer perfekt. Mit nur 118 Zentimetern Spannweite wirkt der Kite wirklich winzig und sehr quirlig. Über das bei Invento inzwischen häufig verwendete Carbon-Look-Tuch kann man sich streiten – sieht man sich nicht mit der Zeit daran satt? Aber die Funktionalität ist durchaus gegeben und insbesondere mit den neonfarbenen Paneelen entlang der Leitkante erhält man so ein ansprechendes Design. Das Gummiringkreuz ist absichtlich nicht mit einem Clip gesichert, um bei einem Aufprall kinetische Energie herauszunehmen. Dafür ist drumherum eine dreifache Verstärkung aus Dacron zu finden. Was auffällt ist, dass die doppelt umgelegte Schleppkante keine Saumschnur beherbergt wie beim großen Bruder. Beim Aufbau ist uns aufgefallen, dass praktisch alle Stopper-Clips lose waren. Dies kann durch die Luftfeuchtigkeit im Container beim Transport aus dem Herstellungsland oder die Kälte im Flugzeug passiert sein. Wir würden jedem Käufer dringend raten, alle Clips auf sicheren Halt zu kontrollieren, da es sonst zu ungewollten Beschädigungen kommen kann. Mit ein paar Tropfen Sekundenkleber ist das Problem schnell behoben und der Little Arrow kann in die Luft gehen.

## LITTLE ARROW, ARROW VON INVENTO

[www.invento-hq.com](http://www.invento-hq.com)

<b>Kategorie:</b>	Speed / Power
<b>Empf. Verkaufspreis:</b>	49,99 Euro / 139,99 Euro
<b>Gestänge:</b>	4 / 6+8 mm CFK-Rohr
<b>Segel:</b>	Ripstop-Polyester + Mylar
<b>Waage:</b>	Dreipunkt, ummantelte Dyneema
<b>Empf. Leine:</b>	25 m, 25–40 daN / 30–40 m, 50–130 daN
<b>Windbereich:</b>	10–74 km/h (2–8 Bft.) / 10–55 km/h (2–7 Bft.)
<b>Zubehör:</b>	Köcher, mehrsprachige, universelle Aufbau- und Bedienungsanleitung mit Sicherheitshinweisen



## Spaß auch bei wenig Wind

Am ersten Tag unseres Strandbesuchs herrschte lediglich schwacher Wind von zwei bis drei Windstärken. Ich hatte meine Zweifel daran, dass der kleine Arrow hier wirklich schon funktionieren würde, auch wenn eine flache Waageeinstellung gewählt wird. Der kleine Pfeil belehrte mich aber schnell eines Besseren: Ein Anziehen an den mitgelieferten 40-Dekanewton-Dyneema-Leinen und der Little Arrow hob ohne zu murren oder wegzutaumeln ab. Die Lenkwege sind trotz der geringen Spannweite überaus angenehm und der kleine Speedkite liefert ein schönes Feedback. Bemerkenswert, wie einfach und präzise er sich steuern lässt. Bei diesem geringen Wind kann

Sportlicher Look des 2,20 Meter großen Arrow







**Klein, aber wirklich oho ist der Little Arrow**

man sicher auch auf 25er-Leinen gehen und somit die Performance nochmals steigern. Der kleine Arrow ist alles andere als langsam unterwegs, lässt sich schön eng spinnen und macht auf den tiefen Geraden einen guten Eindruck.

Natürlich braucht ein so kleiner Speedkite aber viel mehr Wind, um richtig loszulegen. Diesen sollten wir ein paar Tage später bekommen. Mit bis zu 7 Beaufort fegte es über den Strand. Hierfür sind nun die 40er-Leinen perfekt. Der Start ist nach wie vor sehr einfach; der Little Arrow hängt satt an den Leinen und lässt sich schön präzise durch das Windfenster jagen. Allerdings kommt er auch mit einer satten Geräuschkulisse daher und in engen Spins passt das kreissägenähnliche Geräusch dann schön zur optischen Darstellung eines geschlossenen Kreises. Das starke Flattern der Schleppkante sorgt zwar für ein ordentliches akustisches Feedback, bremst den Kite aber gerade bei stärkerem Wind auch ein. Für Anfänger an sich eine gute Sache, solange man darauf achtet, dass sich niemand durch den Sound belästigt fühlt.

Wir wollten allerdings sehen, was wirklich geht. Beim Flug in diesem starken Wind hatte sich die Abspannung der Leitkante gelöst und genau da ist der Ansatz: Wenn man den Abspannknoten ein gutes Stück verkürzt, kommt die Leitkantentasche und damit auch die Schleppkante unter deutlich mehr Spannung. Die Folge ist eine bessere Profilierung der Leitkante, und die Schleppkante

wird fester angezogen. Die Fluggeräusche nehmen dadurch ab, der Little Arrow gewinnt deutlich an Speed und liefert sofort eine gehörige Portion mehr Spaß an die Leinen. Ein weiterer Nebeneffekt ist, dass sich die Leitkantenstäbe nicht mehr aus den Hartplastik-Endkappen in der Nase ziehen können, was unter Umständen bei einem Crash zum Durchstoßen der Nase führen könnte.

## Der Große

Als wir wieder von unserem Urlaub zurückkamen, herrschte in Zentraleuropa gerade eine Hitzewelle vor, und bei gut 38 Grad ging es an den Test des großen Bruders. Das Drachenfest im saarländischen Berus bot sehr gute Voraussetzungen dafür.

Der Arrow ist in einigen Punkten anders. Hervorzuheben wären hier neben der robusten Bauweise mit 6- und 8-Millimeter-CFK-Rohr ein solides Kreuz, CFK-Winglets, Mylar entlang der Leitkantentaschen, mehr Paneele, zahlreiche Verstärkungen aus Mylar, Lkw-Plane und Dacron, eine Saumschnur und eine geteilte Leitkante. Wie beim kleinen Bruder haben wir sicherheitshalber alle Clips nachgeklebt und zusätzlich über dem Kreuz einen Clip auf dem Kielstab zur Sicherung angebracht, da dieses lose auf einem CFK-Adapterstück von 6 mal 8 Millimeter sitzt. Über den Tag verteilt gab es sehr unterschiedlichen Wind, von anfangs 10 bis später 50 Stundenkilometer in den Böen.

Der Start des Arrow ist überaus einfach und er zeigt keinerlei Neigung zum Wegdrehen. Allerdings sollte man darauf achten, die



**Mittelkreuz und Kielstababspannung mit Waageschnur**



**Obere Spreize mit Knotenleitern und Scheuerschutz**



**Print mit Namen neben dem ausgespannten Whisker**





Der Arrow mit 8-Millimeter-Kreuz

Waageinstellung an der Knotenleiter bei der oberen Spreize nicht zu steil zu wählen. Der Arrow lässt sich fast lautlos und sehr präzise auf der Geraden führen und enge Spins verlaufen um die Flügelspitze. Das Feedback an den Leinen ist ordentlich und die Lenkwege genau richtig. Angenehm fällt auf, dass der Arrow bis circa 4 Beaufort linear hochzieht, also gleichmäßig an Speed und Zugkraft gewinnt. Ab ungefähr vier bis fünf Windstärken winkeln sich die Leitkanten im Bereich der Winglets an und der Arrow gewinnt somit deutlich an Geschwindigkeit und generiert daraus zusätzliche Zugkraft. Das Profil erinnert dabei stark an eine Sichel. Dann ist Kampfstellung angesagt und leichtere Piloten werden weggezogen. Der Speed ist für einen 2,20-Meter-Kite wirklich gut. Man hat dennoch das Gefühl, immer die Kontrolle über den Kite zu behalten. Er lässt sich zum Kräfteauftanken auch problemlos über dem Piloten am Windfensterrand parken.

## SCHÖNES TEAM

Beide Arrows haben ihr eigenes Spezialgebiet. Wenn einem bei stärkerem Wind der große Arrow zu heftig zur Sache geht, kann man auf den kleinen Arrow wechseln und damit unerhört viel Spaß haben und umgekehrt – wenn man es wissen und sich mal ordentlich bei stärkerem Wind ziehen lassen will. Die beiden Modelle ergänzen sich ganz hervorragend und gehören irgendwie zusammen!

Mark Rauch



Uns ist nach dem Flug bei stärkerem Wind aufgefallen, dass sich die Waage etwas zu viel gesetzt hatte und es war daher nötig, diese an den Schiebeknoten etwas nachzustellen, da sonst die letzten beiden Knoten auf der Knotenleiter nicht nutzbar und zudem der Leichtwindflug nicht mehr möglich gewesen wäre. Bei ein paar etwas unsanften Landungen wurden zudem die Stäbe und Stand-Offs aus den Verbindern gezogen. Also vor dem nächsten Start immer schön kontrollieren, ob noch alles satt eingesteckt ist ... ■



Der Little Arrow ist für viel Wind gemacht





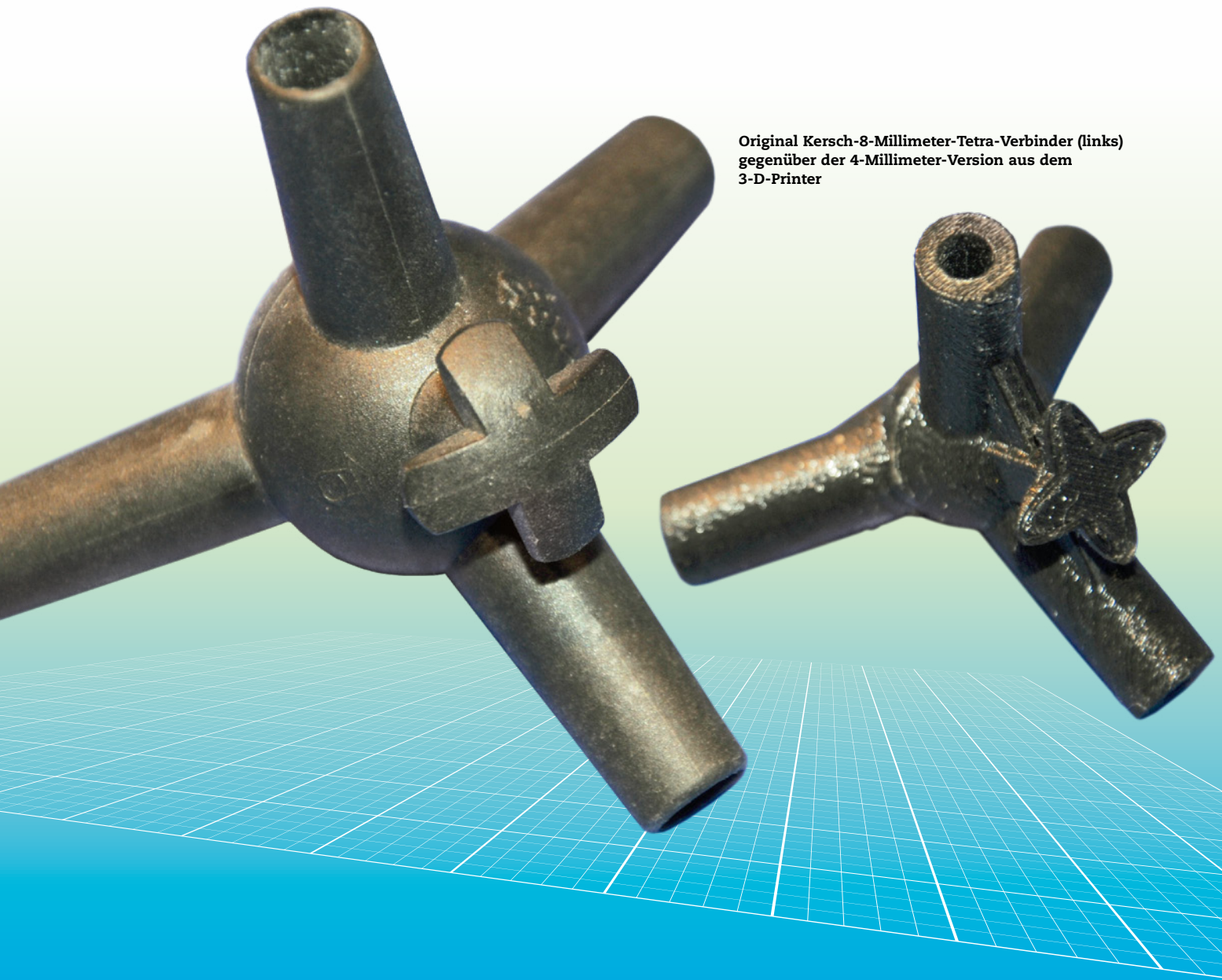
# 3-D-DRACHENBAU

## TEIL 1: VON DER IDEE ZUM VIRTUELLEN VERBINDER

TEXT UND FOTOS:

Ralf Dietrich

Als Drachebauer ist man zum einen abhängig von guten Bauanleitungen, zum anderen aber auch von den passenden Kleinteilen, die es auf dem Markt gibt. Doch früher oder später, wenn eigene Kreationen geplant werden, bewegt man sich aus diesem geschützten Umfeld heraus. Spätestens dann stellt sich die Frage nach passenden Verbindern, denn der Markt gibt oftmals nicht das her, was die Konstruktion fordert.



Original Kersch-8-Millimeter-Tetra-Verbinder (links)  
gegenüber der 4-Millimeter-Version aus dem  
3-D-Printer



Dann war bisher guter Rat teuer. Doch keine Sorge, Hilfe naht: 3-D-Drucker werden immer preiswerter und so ist es nicht verwunderlich, dass diese auch in der Drachenwerkstatt Einzug halten. Wir wollen Euch in Form einer kleinen Serie das Thema nahebringen und aufzeigen, wie Ihr relativ einfach und preiswert Eure eigenen Ideen in qualitativ gute Verbinder umsetzen könnt. Dazu wird weder ein abgeschlossenes Informatikstudium noch Rechnerhardware für mehrere tausend Euro vorausgesetzt. Vielmehr soll sich dieser Artikel an Einsteiger in die Materie richten. Wir werden bewusst einfache Mittel einsetzen und auf teure, komplizierte Lösungen verzichten. Schließlich sind wir in erster Linie Drachenbauer und keine Computer-Nerds.

## Problemstellung

Auch wir sind nicht gegen dieses Problem gefeit: Da hat man einen tollen neuen Drachen im Kopf, doch die Industrie liefert partout nicht den passenden Verbinder. So geschehen mit dem 3-D-Stern, den wir als Bauplan in der KITE & friends-Ausgabe 3/2018 veröffentlichten. Den Mittelverbinder gab es bis dato nicht auf dem Markt und so mussten wir uns mit einer recht schweren Billardkugel behelfen, die in mühsamer Handarbeit aufgebohrt wurde. Marcus Ertl wollte das nicht hinnehmen und entwickelte am Computer einen passenden Verbinder, der auf jedem 3-D-Printer ausgedruckt werden kann. Der Vorteil liegt, oder besser, „wiegt“ klar auf der Hand: Der Verbinder von Marcus sieht nicht nur professionell aus, er ist auch satte 32 Gramm leichter als besagte Billardkugel.

## Idee umsetzen

Doch wie kommt man eigentlich von der Idee zu einer druckfähigen Datei? Dies ist einfacher als oftmals angenommen und von Laien durchaus zu bewerkstelligen. Alles was man benötigt ist ein CAD-Dienstleister. CAD steht für „Computer Aided Design“, was nichts anderes bedeutet als das rechnerunterstützte Erzeugen oder Ändern eines geometrischen Modells. Und ja, es gibt hierfür Programme, sowohl für Mac als auch für Windows und Linux. Diese Programme erwarten jedoch meist ein

### SCHRITT FÜR SCHRITT

Unser Workshop „3-D im Drachenbau“ besteht aus folgenden drei Teilen:

**In dieser Ausgabe:** Von der Idee zum virtuellen Verbinder: Wie setze ich meine Idee mit Hilfe von CAD in eine Datei um, die später auf dem 3-D-Printer einen realen Drachenverbinder zaubert.

**Teil 2:** Ein Verbinder entsteht: Nun geht es ans Eingemachte! Bestand unser Verbinder bis dato nur aus Nullen und Einsen, so schaffen wir nun ein reelles, brauchbares Bauteil.

**Teil 3:** Ein Drachen entsteht: Hier wird sich beweisen, ob unsere Ideen und Konstruktionen auch in der Praxis etwas taugen: Ein Drachen wird gebaut und mit den Verbindern bestückt.



Aus drei Teilen setzt sich unser Verbinder zusammen

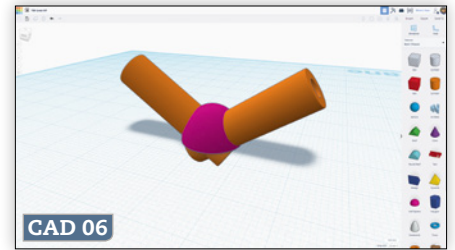
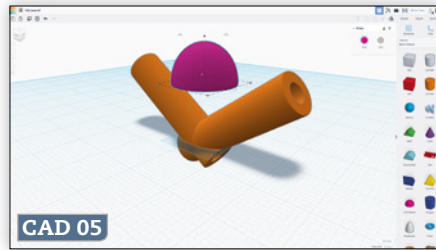
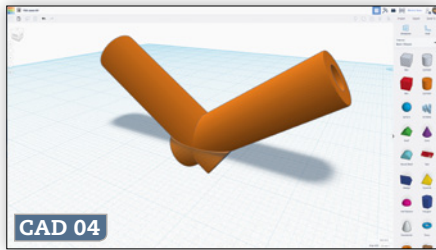
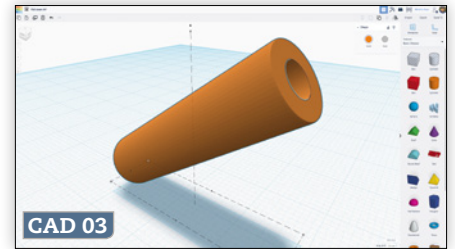
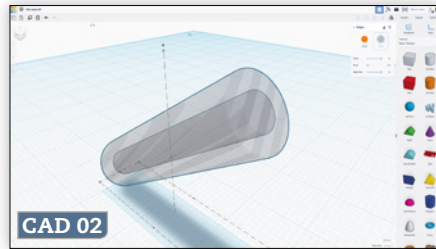
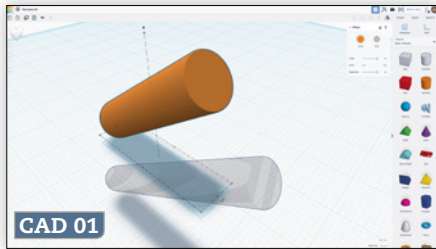
gewisses Vorwissen seitens des Benutzers, oder zumindest die Bereitschaft, sich in zeitraubender Arbeit durch dicke Bedienungshandbücher zu quälen. Und als wäre das alles noch nicht genug, liegen diese Programme unter Umständen in Preisregionen, die dem Gegenwert eines Maxi-Mantas entsprechen. Nichts für uns allgemeine Drachenbauer also. Gut, dass es im Internet TinkerCAD gibt. Das ist ein Browser-basierter Dienst, mit dessen Hilfe man gemütlich auf seinem heimischen Browser CAD-Arbeiten durchführen kann. Jawohl, Computerexperten werden in Anbetracht der Einfachheit von TinkerCAD jetzt die Nase rümpfen, aber da bei uns nicht der Bau des nächsten europäischen Kampffjets, sondern einfach nur ein Drachenbauteil auf dem Plan steht, sollte es ausreichend sein. Der große Vorteil von TinkerCAD besteht darin, dass diese Applikation bereits fertige Formen vorgibt, aus denen man dann sein Bauteil einfach und in wenigen Schritten zusammenfügen kann.

## Unglaublich, dennoch wahr!

Schauen wir uns ein Beispiel an. Für den Drachenbauplan, den wir am Ende des Workshops veröffentlichen wollen, benötigen wir spezielle Verbinder, die wir bereits vom bellschen Tetraeder her kennen. Auf dem Markt gibt es solche Verbinder nicht mehr. Seinerzeit wurden diese Kleinteile von der Firma Kersch Wings hergestellt, wobei sie für einen Stabdurchmesser von 8 Millimeter ausgelegt waren. Wir benötigen aber Tetra-Zentral-Verbinder, die für 4 Millimeter dicke Stäbe geeignet sind. Also tun wir's – wir „tinkern“ einfach!

Am heimischen Computer muss man zunächst die Adresse von TinkerCAD eingeben und sich anschließend als User registrieren. Mit einem neuen Projekt gelangen wir auf die Grundfläche der CAD-Applikation. Das hellblaue Gitterraster stellt dabei unsere Arbeitsfläche dar; die grafischen Formen auf der rechten Seite sind die 3-D-Vorlagen.





Was also ist zu tun? Bekanntlich wollen wir einen Tetra-Verbinder bauen. Dieser besteht aus einem oberen Teil ohne Schnuraufnahme und einem unteren Teil mit Schnuraufnahme. Somit haben wir schon einmal zwei Teile, die konstruiert werden wollen. Da diese beiden Teile auch irgendwie miteinander verbunden werden müssen, gehen wir davon aus, dass ein Viereck im Inneren der beiden Einzelteile diese in Position zueinander bringt. Spezialkleber wird dann das Übrige tun, um einen stabilen Verbinder zu erhalten.

## Erster Verbinder

Einzel betrachtet stellt so ein Tetra-Ober- beziehungsweise Unterteil eigentlich nur zwei Röhren dar, die in einem bestimmten Winkel zueinander stehen. Somit ziehen wir im ersten Arbeitsschritt die Form „Cylinder“ auf die Arbeitsfläche und passen diese unseren Vorgaben an. In unserem Fall soll der Zylinder 20 Millimeter lang sein und 8 Millimeter Durchmesser haben. Gleichzeitig können wir ihn

auch schon in dem für einen Tetra originalen Winkel ausrichten – nämlich 54,75 Grad. Okay, wir machen es uns auch hier einfach und positionieren den Zylinder in einem Winkel von 55 Grad. Nun soll unser Zylinder ausgehöhlt sein, um später den Stab aufnehmen zu können. Also kopieren wir unseren ersten Zylinder, skalieren die Kopie auf einen Durchmesser von 4 Millimeter und deklarieren ihn als Loch – bezeichnet als „Hole“, siehe Abbildung **CAD 01**. Alles, was wir nun machen müssen, ist, diese beiden Zylinder zueinander zu positionieren; so kommt der Loch-Zylinder mittig im ausgefüllten „Solid“-Zylinder zu liegen (**CAD 02**).

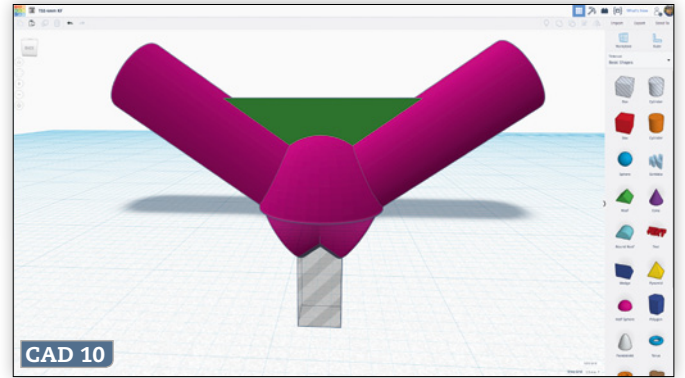
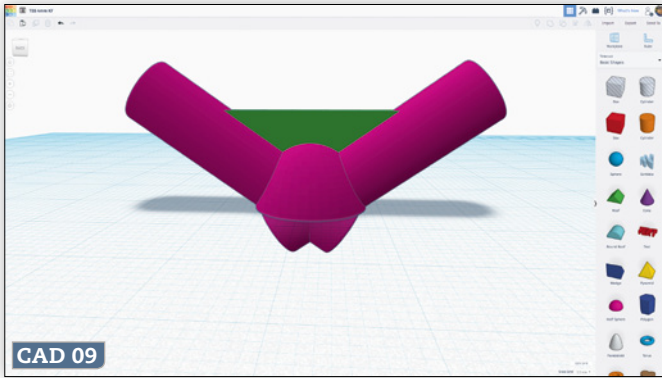
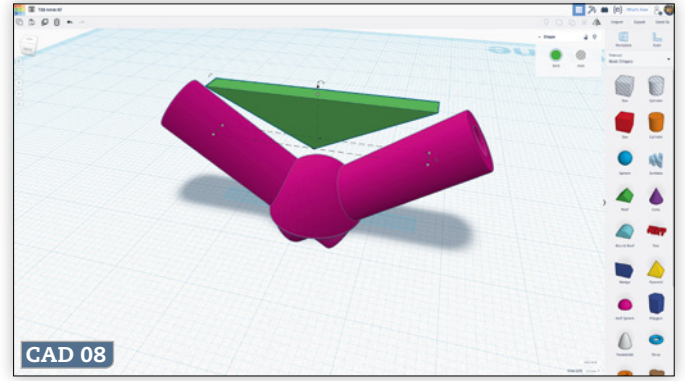
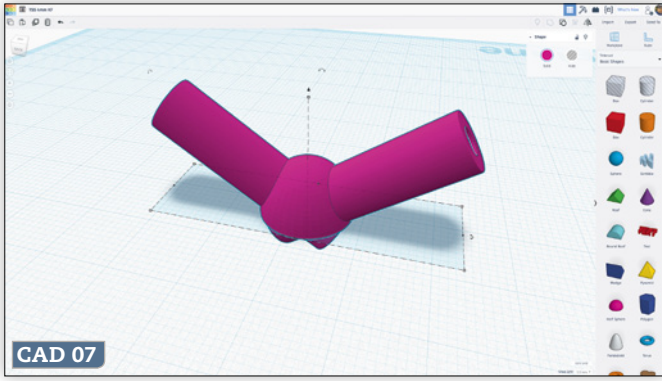


Ralf Dietrich und die fertig konstruierten Verbinder

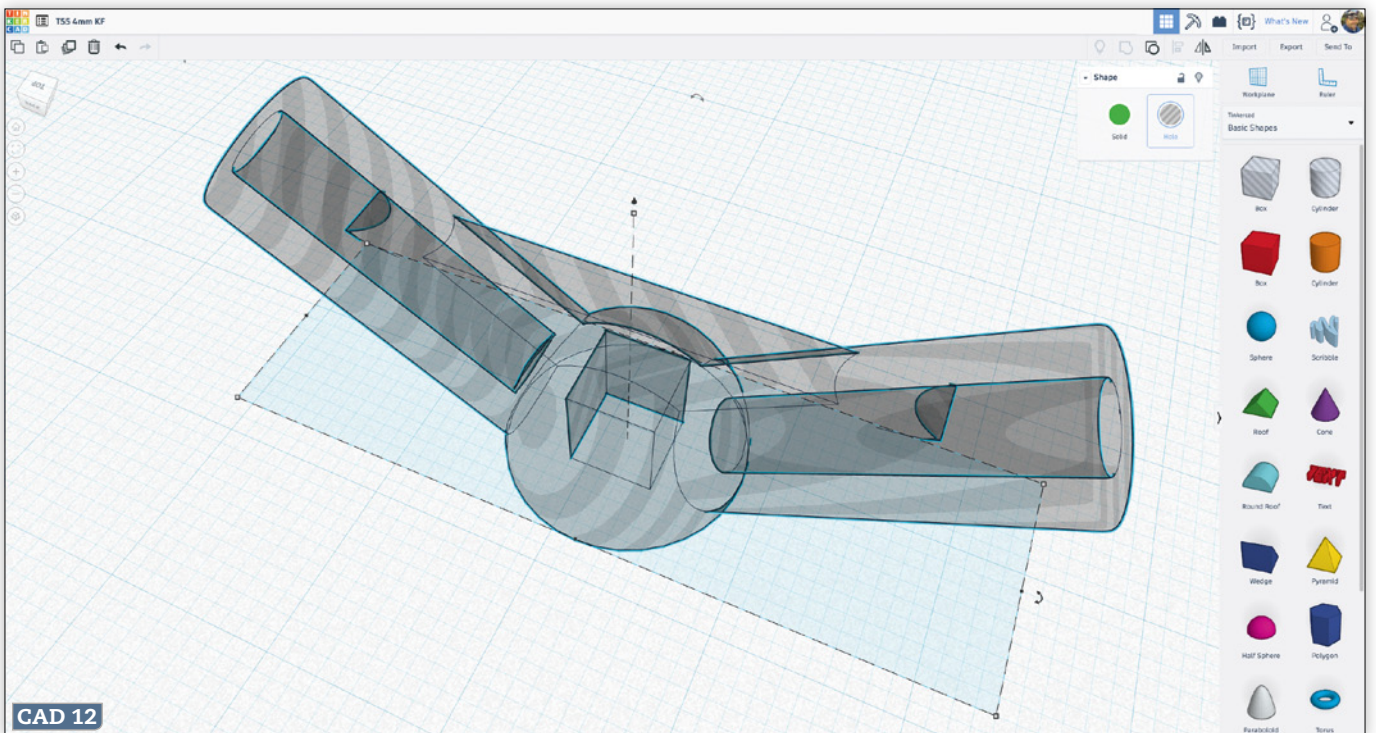
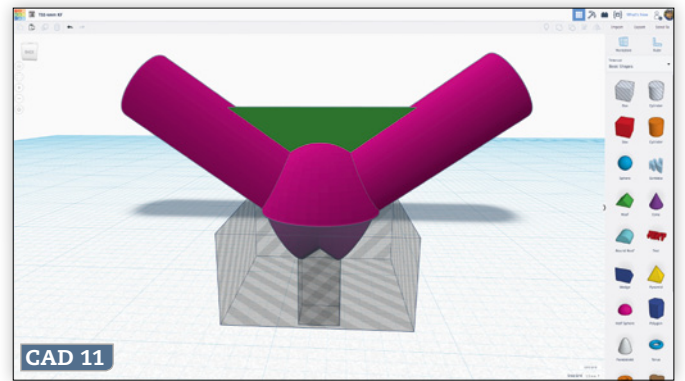
## ONLINE DESIGNEN

TinkercAD ist ein einfaches, Browser-basiertes 3-D-Design- und Modellierungs-Tool, das es dem User durch die Kombination vorgegebener Strukturen erlaubt, schnell und einfach eigene 3-D-Objekte zu entwerfen. Zu finden ist TinkercAD unter der Webadresse: [www.tinkercad.com](http://www.tinkercad.com)

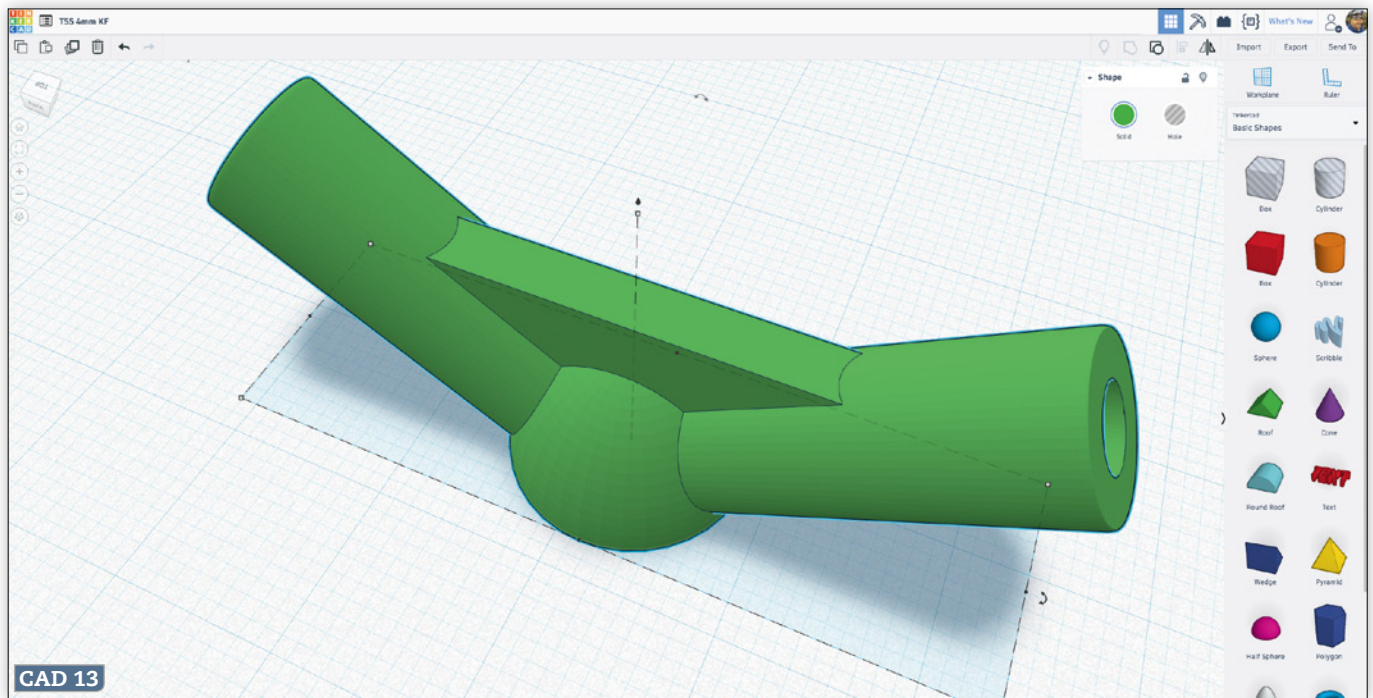




Werden diese beiden Objekte miteinander verbunden, entsteht ein Rohr, wie in **CAD 03** zu sehen. Im nächsten Arbeitsschritt kopieren wir unser Rohr und drehen die Kopie um 180 Grad. Nun verbinden wir beide Rohre miteinander, sodass diese spiegelbildlich zueinander stehen. Gleichzeitig richten wir das Konstrukt gegen die Grundfläche hin aus, da wir das Unterteil unserer beiden Rohre später nicht brauchen (**CAD 04**). Nun wird Verstärkungsmaterial benötigt. Dieses versteift zum einen unser







Bauteil, zum anderen liefert es Fläche, um die beiden Teile später miteinander verkleben zu können. Wir ziehen hierzu die Form „Half Sphere“ auf den Arbeitstisch und passen die Halbkugel in Größe und Gestalt nach optischer Schätzung unseren Anforderungen an (CAD 05). Abschließend wird sie über die beiden Rohre geschoben und mit diesen verbunden. TinkercAD hilft hier enorm, gibt es doch eine Funktion für automatisches Zentrieren und Ausrichten (CAD 06). Mit der Funktion „Teile verbinden“ entsteht ein zusammenhängendes Bauteil (CAD 07). Was fehlt ist eine Verstärkung, um spätere Scherkräfte aufzufangen. Hierfür ziehen wir ein Standard-Dreieck – genannt „Roof“ – auf die Arbeitsfläche und richten es in Größe und Form aus (CAD 08). Anschließend wird dieses Dreieck in das Bauteil eingelassen (CAD 09). Da wir später die beiden Teile mit einem Viereck stabilisieren wollen, wird dieser nun in Form eines Loch-Vierecks von unten in das Bauteil eingeführt (CAD 10). Zudem entfernen wir das nicht benötigte Gebiet des Bauteils mit einem weiteren Loch-Quadrat (CAD 11). Verbinden wir nun alle Komponenten miteinander, entsteht unser fertiges Werkstück. Dieses können wir uns mit einer Art „Röntgenblick“ wie in CAD 12 gezeigt ansehen. Das solide Bauteil von außen zeigt CAD 13.

## Zweiter Verbinder

Das zweite Bauteil ist letztendlich eine Kopie des ersten Bauteils, welches mit einer Aufnahme für die Schnüre ergänzt wird, wie in CAD 14 zu sehen. Diese Schnuraufnahme besteht aus drei Teilen: einem Viereck „Box“ und zwei Halb-Sphären (CAD 15).

Diese werden in Größe und Anordnung ausgerichtet und miteinander verbunden (CAD 16). Anschließend wird die Schnuraufnahme in unser Bauteil eingeführt und ausgerichtet (CAD 17) sowie die Einzelteile zu einem Werkstück verbunden (CAD 18). Was nun noch fehlt ist der Bolzen, der beide Werkstücke später verbinden und zueinander ausrichten wird. Hierzu nehmen wir einfach eine Kopie des Loch-Vierecks, wandeln diese von „Hole“ zu „Solid“ um und passen den Bolzen von der Länge her an (CAD 19). Abschließend werden alle drei Einzelteile möglichst nahe auf der Grundfläche platziert und die fertige Datei kann abgespeichert werden, wie in CAD 20 zu sehen.

Mithilfe dieser Datei können wir nun eine weitere Datei erzeugen, die dann unserem 3-D-Drucker beibringen wird, wie dieser unseren Tetra-Verbinder zu drucken hat. Wie das genau geht, werden wir Euch im nächsten Teil unseres Workshops verraten. ■

## STERNVERBINDER

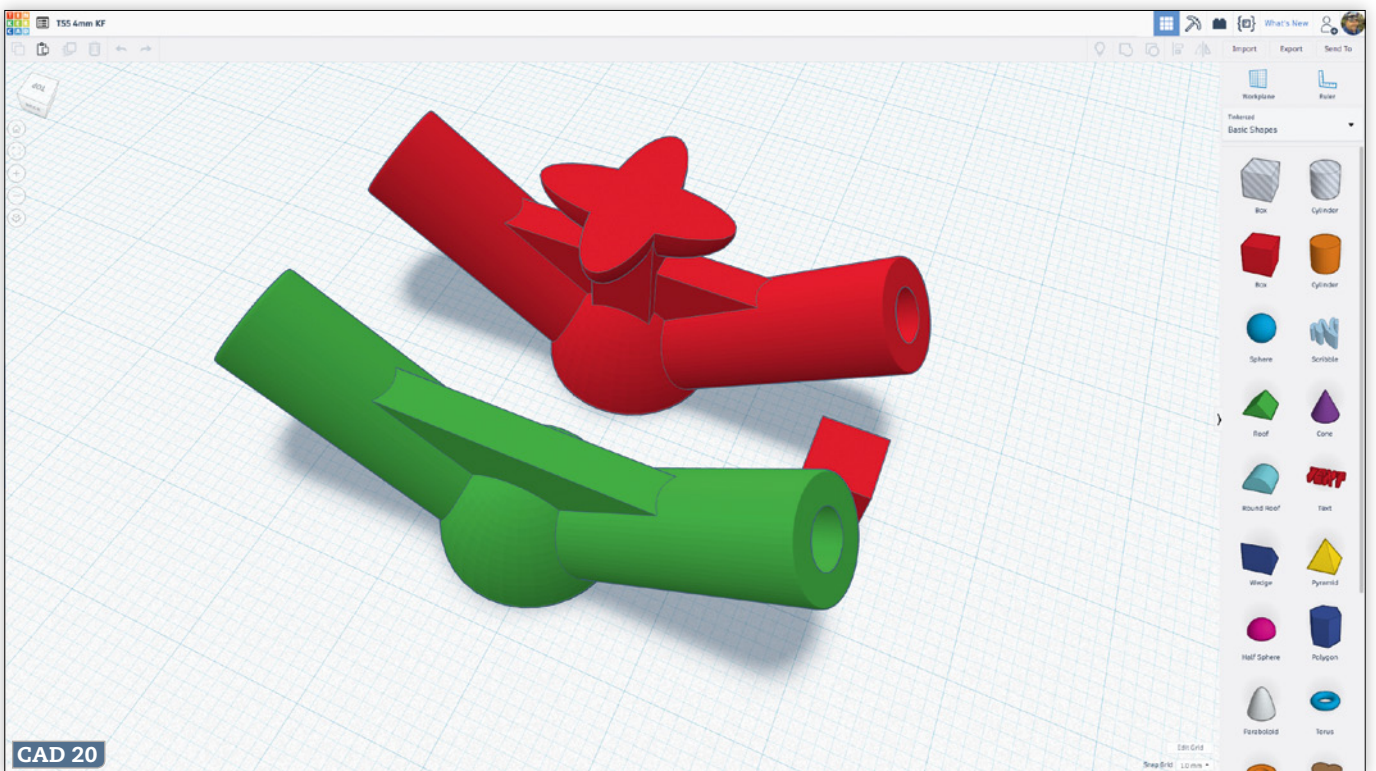
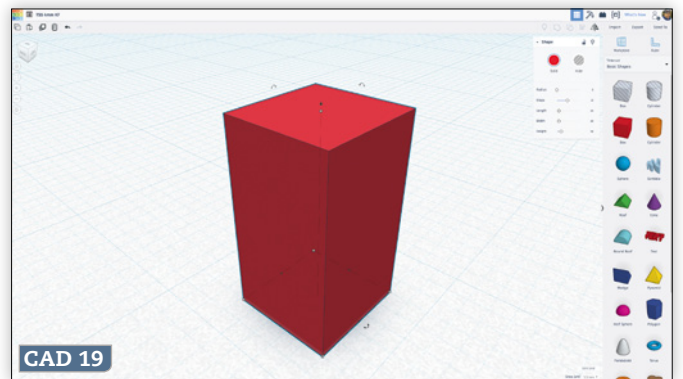
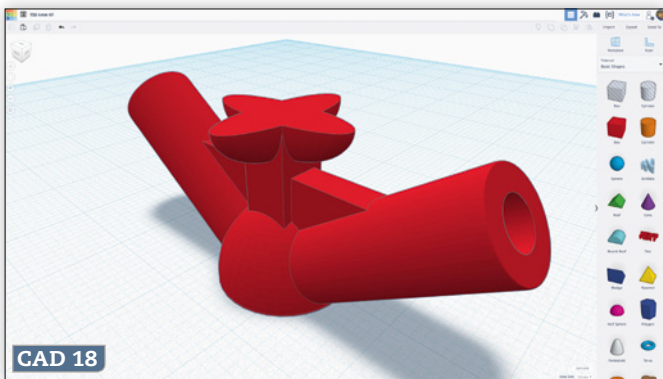
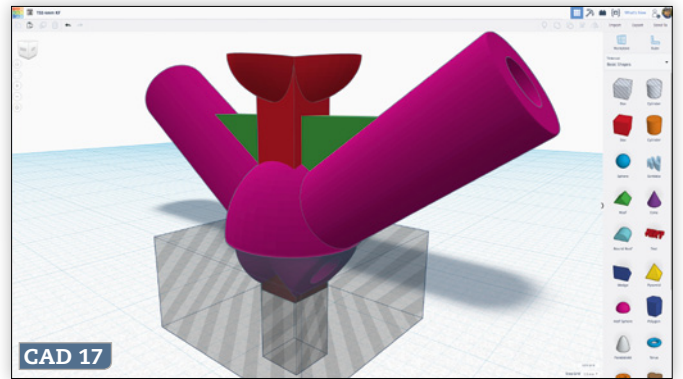
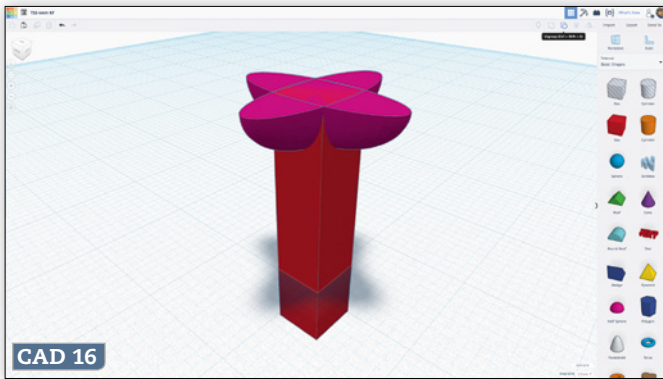
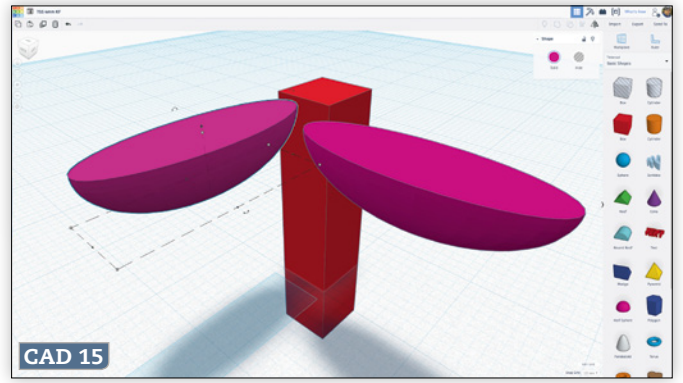
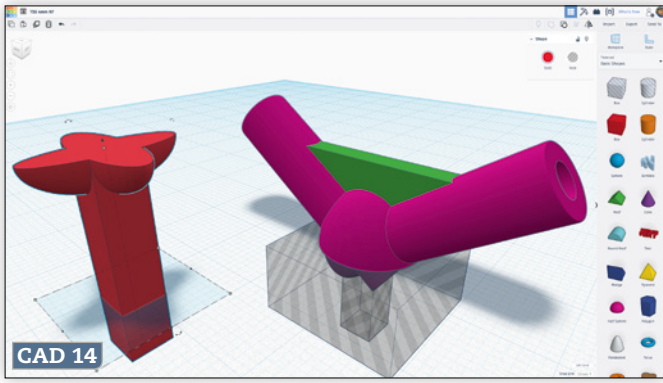


Hast Du Interesse an dem 3-D-Stern aus Ausgabe 3/2018? Marcus Ertl hat die Datei zum Zentralverbinder im Internet hinterlegt. Zu finden ist sie hier: [www.thingiverse.com/thing:2974244](http://www.thingiverse.com/thing:2974244)

Wer keinen eigenen 3-D-Drucker besitzt, kann sich den Verbinder über Internetdienste wie Print a Thing ([www.printathing.com](http://www.printathing.com)) oder Treatstock ([www.thingiverse.com/apps/3d-print-with-treatstock](http://www.thingiverse.com/apps/3d-print-with-treatstock)) ausdrucken lassen.

Billardkugel mit 46 Gramm im Vergleich zum Ertl-3-D-Verbinder mit nur 14 Gramm







# GOOD GUY

DER KUMPELTYP HINTER DER BÖSEWICHT-FASSADE

TEXT: Paul May

FOTOS: Angelika May

Peter Maternus – oftmals unter seinem Kürzel PAW zu finden – ist ein nicht nur national bekannter und anerkannter guter deutscher Freestyle-Pilot. Er hat für die schwäbische Manufaktur Level One und deren „Master Mind“ Jens Frank bereits den Reloaded überarbeitet, einen ganz hervorragenden kleinen Freestylekite. Nun wurde der Reloaded vergrößert, angepasst, optimiert und vor allen Dingen entschärft. Ob dies ohne Einbußen im Tricksegment gelang und ob der BadAss seinem Namen als harter Kerl alle Ehre macht – wir werden es sehen ...







Trickreich! –  
hier im 540er



Level One ist seit Jahrzehnten Partner so vieler großartiger Drachepiloten, dass man diese gar nicht aufzuzählen vermag. Seit einiger Zeit wird dieser illustre Kreis, zu dem Ivan „Ivy“ Kartschmaroff, Thomas und Marcel Mehler, Paul de Bakker, Kay René Peter und viele mehr gehörten, durch Grischa König – dem Entwickler des One Eleven – und eben Peter Maternus erweitert. Letzterer war es einfach leid, dass immer wieder geklagt wurde, der Reloaded sei für einen Einsteiger zu hibbelig und instabil. Also ging er daran, diesen Kite zu vergrößern und gutmütiger zu machen. Dabei sollte allerdings die Tricktauglichkeit keinesfalls leiden. Überdies musste der Drachen im bezahlbaren Preissegment bleiben. Dazu wurden ausschließlich gezogene Stäbe verbaut, die leicht und kostengünstig austauschbar sind.

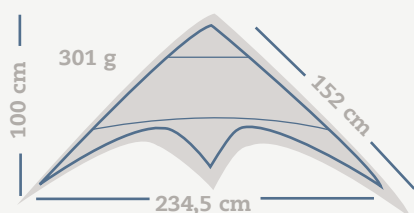
## „Made in Heaven“

Bevor wir den BadAss an die Leinen nehmen, wollen wir dem Level-One-Slogan folgend ganz genau betrachten, wie himmlisch er gemacht ist. Bereits auf den ersten Blick erkennt man, dass es sich um einen Kite dieses Herstellers handelt, denn die Art und Weise, wie Jens Frank seine Stäbe abspannt, ist seit langer Zeit typisch. Noch vor Jahren war ich der Ansicht, dass dies über eingnähte Laschen beziehungsweise am Kiel mittels Klettverschluss besser zu lösen wäre; doch inzwischen muss ich Abbitte leisten: Die Level-One-Abspannungen halten ewig und sind höchst zweckmäßig. Auch ansonsten ist beim BadAss alles auf hohem Niveau gelöst: eine tiptopp verarbeitete Drachennase aus Lkw-Plane; nahezu unsichtbare Verstärkungen aus farblich angepasstem weißem oder schwarzem Laminat; eine perfekt verstärkte und mit Saumband eingefasste Schleppkante ... und dazu wirklich sehr präzise Näharbeiten – himmlisch, in der Tat!

### BADASS VON LEVEL ONE KITES

[www.levelonekites.com](http://www.levelonekites.com)

<b>Kategorie:</b>	Lenkdrachen, Beginner bis Freestyle
<b>Empf. Verkaufspreis:</b>	225,- Euro
<b>Gestänge:</b>	obere Spreize: 5 mm CFK-Rohr Leitkante: 5,5 mm CFK-Rohr Kiel, untere Spreize: 6 mm CFK-Rohr
<b>Segel:</b>	Icarex PC31, Skytex 27 g
<b>Waage:</b>	Dreipunkt, ummantelte Dyneema
<b>Empf. Leine:</b>	25–45 m / 40–75 daN
<b>Windbereich:</b>	8–28 km/h (2–4 Bft.)
<b>Zubehör:</b>	robuster Nylonköcher, Trimmgewicht, Manual



## Durchdachter Stabmix

Nimmt man das Gestänge genauer in Augenschein, erkennt man, dass an dieser Stelle sehr, sehr viel gedacht wurde. An den Leitkanten und bei der oberen Spreize, also dort, wo Gewicht gespart werden kann, wurde dies getan und auf Flexibilität gesetzt. Dort hingegen, wo man Steifigkeit braucht und wo Robustheit gefragt ist, hat man 6-Millimeter-Rohre verbaut, wobei die untere Spreize durchgehend und durch einen Drehverbinder mit dem Kielstab verbunden ist. Das sorgt für hohe Belastbarkeit. Die Verbindertechnik stammt von Jaco und aus eigenem Hause, das heißt von FSD. Leider setzt eben an dieser Stelle, genauer bei den Leitkantenverbindern für die untere Spreize, meine einzige Kritik an Ausstattung und Verarbeitung des BadAss an: Bei kräftigem Wind und energisch initiierten Flatspin Moves oder aggressiv eingeleiteten Snap Stalls rutschen hin und wieder die unteren Spreizen aus den einen Tick zu weit erscheinenden Verbindern, obwohl beim Aufbau selbstverständlich darauf geachtet wurde, dass die Stäbe bis zum





Anschlag eingeschoben wurden. Dieser Mini-Makel konnte aber mit einer Wicklung Klebefilm um die Stabenden dauerhaft, billig und sehr rasch behoben werden. Das wars dann letztlich aber auch schon in puncto Kritik. Insgesamt ist der BadAss genau so, wie man es von Level One kennt: prima verarbeitet.

## Anfängertauglichkeit

Eigentlich war der Testbericht in meinem Kopf schon so gut wie fertig, doch dann hatte ich das Vergnügen, den Freund meiner Nichte, einen jungen Medizinstudenten, auf der Drachenwiese dabeizuhaben. Merlin, so der Name des jungen Mannes, hatte Lust auf Kites, ich hatte den BadAss für ihn. An 38 Meter langen Leinen geschah bei böigem fränkischem Wind zwischen 10 und 15 Stundenkilometern dann das Unfassbare, das noch nie Erlebte: Ein absoluter Anfänger startete den BadAss – und flog und flog und flog. Nach etwa 20 Minuten dann der erste Absturz, ein selbstständiger Start und weiter gings eine gefühlte Ewigkeit lang. Natürlich brachte Merlin eine ganze Menge Talent mit auf die Wiese, doch der Anteil des BadAss an seinen frustfreien ersten Erfahrungen ist nicht zu

unterschätzen. Ich bin Lehrer, und an diesem Tag erhielten sowohl der Pilot als auch der Drachen, sein Designer und der Hersteller von mir eine glatte Eins mit Stern!

## Einsteiger – und dann?

Mein erster Kontakt mit dem BadAss verlief ähnlich erfolgreich. Im Hochsommer hatte ich auf der heimischen Wiese bei thermischen Winden mit dem Peter-Maternus-Kite bereits richtig viel Spaß. Dieser wurde dann im Urlaub am Atlantik mit Wind, der seit Amerika auf kein Hindernis getroffen war, noch viel, viel größer. Der BadAss marschierte wie auf Schienen mit einem sonoren Brummen durch die Geraden und Loops, beendete enge Spins ohne jedes Nachdrehen und ließ sich prima ums Eck stellen, wobei er überharte Combination Turns weniger mag als knackige Push-Befehle. Dosierte man die Lenkimpulse richtig – was nicht heißt, dass der Drachen ein Sensibelchen wäre –, dann landet er absolut zuverlässig an jedem Punkt seines angenehm großen Windfensters. Ich liebe es, an langen Leinen Präzisionsfiguren zu fliegen, den Kite zu spiken, punktgenau zu landen. Der BadAss kann das richtig gut.



Kiel mit durchgehender Spreize



Abgedeckter Spreizeverbinder



Typisch Level One: Kielabspannung





Bereits am Boden wird deutlich: Made in heaven and for the skies!



Mit tiefem Profil erhält der Kite seine Flugeigenschaften



Co-Tester Merlin  
beim Erstflug



## UNTER FREUNDEN GESPROCHEN:

Warum Peter Maternus und Jens Frank für einen derart gutmütigen Drachen den Namen „BadAss“ gewählt haben, bleibt mir ein Rätsel, denn dieser Kite ist alles andere als ein böser Bube. Selten hatte ich einen Drachen an den Leinen, der derart einsteigerfreundlich ist, alle möglichen Freestyle Moves beherrscht und dabei einen so weiten Windbereich abdeckt. Dass dies alles zu einem letztlich enorm günstigen Preis möglich ist, macht den BadAss zu einem perfekten Kumpel für viele Jahre und einer hervorragenden Wahl für jeden Einsteiger, der bereit ist, ein bisschen mehr Geld auszugeben – um dafür aber wirkliche Top-Qualität zu erhalten. Wäre vielleicht Good Guy eine Namensalternative gewesen?



Paul May  
beim Leitkantentest

## „... von mir eine glatte Eins mit Stern“

### Trickrepertoire

Aber wer Peter Maternus kennt, weiß, dass sein Drachen mehr draufhaben muss, als geradeaus zu fliegen. Und der BadAss hat mehr drauf. Viel mehr! Ich habe diesen Level-One-Kite wirklich ausgiebig durch alle Tricks gejagt, die ich gerne fliege, und er hat voller Freude mitgemacht. Die klassischen Bauchtricks setzt er zwar ein bisschen „rund“ um, doch lassen sich diese dafür umso ansatzloser und mit unglaublicher Zuverlässigkeit aus dem Handgelenk auslösen. Im Back Spin und der Lazy Susan kreiselt der BadAss stabil und problemlos, als ob er gerade dafür gemacht wäre. Ins Yo-Yo rollt er bereitwillig via One Pop, Two Pop oder aus der Lateral Roll, und eingewickelt fliegt er sehr neutral weiter. Und dann die Jacob's Ladder! Egal, ob man diesen Move langsam und akzentuiert oder in rascher Frequenz fliegen möchte – der BadAss machts! Ein absoluter Hochgenuss ist die Taz Maschine, die er sehr schön flach und herrlich locker ausführt. Eine bekanntermaßen große Schwäche vieler Taz-optimierter Kites ist der Flic Flac, bei dem diese einen ausgeprägten „Point of no Return“ haben. Dies ist beim BadAss nicht der Fall, sodass sich Flic Flacs taktgenau zur Musik aus dem Kopfhörer hin- und herschaukeln lassen.

Aufgrund des recht weichen Gestänges hatte ich gewisse Bedenken, was den Comete angeht. Diese Sorgen konnte Peters Drachen allerdings schnell zerstreuen. Ob dies an der insgesamt dann doch etwas steiferen durchgehenden unteren Spreize liegt? In jedem Fall ist es so, dass der BadAss, wenn man nicht zu schnell und hart auf ihn einprügelt, im Comete bereitwillig Fahrt aufnimmt und sich dann auch prima beschleunigen lässt. Schwächen und Defizite? Ich konnte keine feststellen, denn der BadAss und ich mochten einander auf Anhieb unglaublich gerne. ■



Die Nähausführung ist tadellos und sieht „lecker“ aus



# AUF DEN STRASSEN KALIFORNIENS

ABENTEUER STREETKITEN MIT DEM NEUEN NASA STAR-4

TEXT UND FOTOS: Falk Spellerberg

Falk Spellerberg ist ein begeisterter Longboarder und seit Kindesbeinen mit Drachen vertraut. Als es für den Wahl-Münchner in den US-Bundesstaat Kalifornien gehen soll, geben wir ihm die Gelegenheit, eine Serie des ersten NASA Star-4 von Born-Kite mitzunehmen und erstmals das große Abenteuer Streetkiten zu versuchen.











Falk Spellerberg  
beim Streetkiten  
in Sichtweite  
der bekannten  
Golden Gate Bridge



„Ready to skate“ hält Falk dort an,  
wo es vielversprechend ist

Kites sind immer noch relativ unbekannt in der Longboard-Szene. Und so dachte ich mir: Gibt es einen besseren Ort, die Drachen mit dem Brett zu kombinieren, als Los Angeles, die Hauptstadt der Skaterkultur? Für dieses Experiment benutzte ich die neue NASA-Star-4-Serie in den Größen 2.5, 4 und 5.5 Quadratmeter, und ein ThreeSix Double Drop Board mit Straßenrollen.

Ich hatte die Kites zwar schon in Deutschland ausgepackt und gecheckt, aber noch keine Chance gehabt, sie wirklich auszuprobieren. Also ging es bei der Ankunft trotz Jetlag gleich an den sonnigen Strand von Santa Monica. Zum Glück braucht der NASA-Star nur wenig Vorbereitung: den Kite entfalten und die kurzen Schnüre von der Bar abwickeln – fertig! Mit etwas Übung dauert das Ganze nicht mehr als drei Minuten. Dann nur noch einen



„The Streets of San Francisco“ – laden zum Kiten ein





Helm aufsetzen und man ist startklar. Bei dem angenehm starken Seewind am Santa Monica Beach war es gleich möglich, alle drei Drachen auszuprobieren, wobei ich mit dem kleinsten anfang, mich langsam nach oben tastete und mich recht bald auf einem einigermaßen leeren Teil des Beachfront-Wegs im Fahren versuchte.

Der NASA Star-4 beschleunigt sofort. Aus der anfangs recht sanften Bewegung wird mit steigender Fahrtgeschwindigkeit auch mehr Zugkraft. Während das Fahren mit einfachem Stehen anfang, ging es dann doch relativ schnell ins Halbsitzen über und die Geschwindigkeit nahm auch ordentlich zu. Schon die erste Fahrt hat unglaublich viel Spaß gemacht und mit etwas Übung war alles sehr gut zu kontrollieren – dank der kurzen Leinen konnte ich sogar Fahrräder und Elektroroller überholen!

Den Unterschied zwischen den verschiedenen Kite-Größen kann man gut fühlen. Wo der 2.5er bei geringem Wind schon fast etwas zu schwach war, könnte der 5.5er-Kite einen unvorsichtigen Fahrer glatt vom Brett reißen. Dabei bin ich tatsächlich nur ein Mal vom Weg abgekommen, was nicht zu empfehlen ist. Ich finde immer noch Sand in meinen Schuhen ...

## Boardtechnik

Nur eine Warnung an die, die noch nicht so viel Erfahrung mit Longboards haben: Ihr müsst in beide Richtungen, also sowohl mit dem linken



Hinterlassen mehr als einen Schatten:  
Die Born-Kites tragen das Streetkiten  
in alle Welt hinaus

Drei Größen des brandneuen NASA Star-4  
standen Falk zur Verfügung







Selbst beim Downhillen sind die Kites immer dabei



Eingang zum Nationalpark in der Mojave-Wüste

als auch dem rechten Fuß vorne fahren können, damit Ihr den Kite immer vor Euch haltet. Das ist nicht sonderlich schwer, aber hilfreich, um den NASA Star ständig perfekt kontrollieren zu können. Wer nur mit einer Fußstellung fahren kann, muss den Kite über die Schulter im Blick behalten und die schräg nach hinten wirkende Zugkraft kontrollieren. Auch der Wind muss passen: Etwa 3 Beaufort für die kurzen Leinen und mit Verlängerung ungefähr 2 Stärken Mindestwind werden benötigt. Dies hat mich bei der Wahl der Testgebiete etwas eingeschränkt, da es etwas Glück braucht, starken, konstanten Wind zu finden, der gleichzeitig noch ungefähr 90 Grad zu einer leeren Straße weht. Ich hätte mir dann ab und zu doch ein Offroadboard gewünscht ...

## Kites dabei

Die Kites sehen sehr cool aus und sind hilfreicherweise alle drei verschiedenfarbig in hellen Tönen – Grün für den 2.5er, Gelb für den 4er und Rot-Orange für den 5.5er – damit sie auch

eingepackt einfach auseinanderzuhalten sind. Jeder kommt in einer Umhängetasche, in die sowohl der Kite als auch die Bar passen. So kann man den Kite beim Skaten immer dabei haben, falls sich eine gute Möglichkeit ergibt, ein wenig zu segeln.

Meine Kites sorgten für viel Aufmerksamkeit unter den vielen anderen Longboardern am Strand. Ich wurde sofort bei der ersten Testfahrt auf den NASA Star angesprochen und gefragt, wo man denn so etwas herbekommt. Selbst E-Boarder waren sehr interessiert am Kiten, obwohl sich das motorisierte Brett eigentlich auch ohne Kite aus eigener Kraft fortbewegen kann.

Die Verbindung zwischen Mensch und Natur, die die Kites mit sich bringt, bleibt halt doch etwas Einzigartiges, etwas Wichtiges. Es ist dieses Gefühl, mühelos die ganze Kraft der Natur im Gleichgewicht zu halten, welches für mich das Kiten so toll macht – besonders auf dem Longboard mit dem NASA Star. ■

„Das Skaterherz geht in Kalifornien richtig auf.“





# KITE-NEWS

ALLES, WAS KITER WISSEN MÜSSEN.  
DIREKT AUFS SMARTPHONE.



SZENE-NEWS, AKTUELLE TERMINE  
UND PRODUKT-TIPPS AUS ERSTER HAND.



QR-CODES SCANNEN UND DIE  
KOSTENLOSE DEUTSCHE NEWS-APP  
VON KITE & FRIENDS INSTALLIEREN.



**KITE-NEWS** is also  
available as an international  
(english) Version.

Scan QR-Codes to install the international  
News-App by **KITE & friends**.







Reduzierte Waageleinen

TEXT: Jens Baxmeier  
FOTOS: Born-Kite

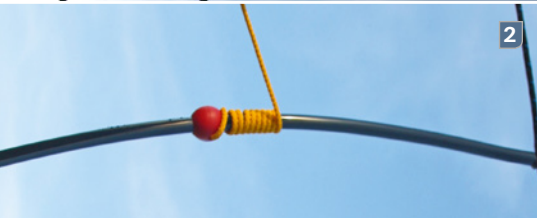
# STRASSENFEGER

## WOMIT DER NEUE NASA STAR -4- PUNKTET

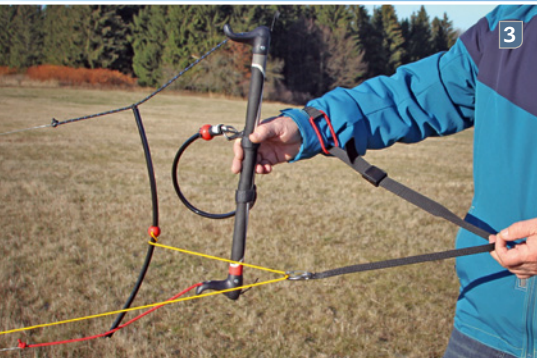
**Born-Kite besetzt das Single-Skin-Segment inzwischen mit vier Modellen. Und der Erstling und Dauerbrenner NASA Star geht jetzt in die vierte Modellreihe.**



1



2



3

Durch das Heranziehen des Depower-Bungee an die Bar wird die Zugkraft deutlich reduziert (1). Der Roll-Adjuster ermöglicht die Feinjustage der Depower-Wirkung (2). Das Safety macht den Kite komplett drucklos und lässt ihn landen (3)

Die Besonderheit des klassischen Flügels ist die von Born entwickelte Depower-Funktion über die Nase, die zur Kraftreduktion eingezogen werden kann.

Zudem wurden die Drehfreudigkeit und das nutzbare Windfenster durch die Entwickler deutlich verbessert. Der NASA Star -4- besitzt wiederum ein neues Profil und kann mit erheblich weniger Waageleinen auskommen, welche aus steifem und dehnungsarmem Material aus eigener Herstellung bestehen.

### Einsatzbereiche

Als Streetkite wird der NASA Star -4- an kurzen Leinen zwischen 2 und 9 Metern oder direkt an der Bar geflogen und dabei meist direkt aus der Hand kontrolliert. Aber auch als Buggykite und Snowkite für Einsteiger macht er eine

gute Figur. An langen Leinen von typischerweise 20 Metern hat er verschiedene Einsatzmöglichkeiten, vom reinen Powerkiting bis zum ambitionierten Traction-Einsatz, wobei der Kite auch mit Trapez verwendbar ist. Das Depower über die dritte Leine bietet dabei immer eine effektive Traktionskontrolle sowie ein druckfreies Safety.

### Neue Bar

Die neue Bar verfügt über einen fein dosierbaren Roll-Adjuster, wobei die direkt über der Bar quer verlaufende Depower-Bungee-Line eine sofortige Zugreduktion bewirkt. Ein sehr praktisches Feature, da sie leicht erreichbar ist und zusammen mit der Bar gehalten werden kann. Geeignet ist die Bar auch für frühere NASA-Star-Modelle.



# DAS SCHNUPPER-ABO



kite-and-friends.de

JANUAR/FEBRUAR 2019

01

# Kite & friends

DAS MAGAZIN FÜR DRACHENSport

## Reportagen

Streetkiten in Kalifornien

Stuntkite-Challenge  
auf Borneo

Kitebuggy-Weltmeisterschaft

## Portrait

Tilmann Heinig

RENNMASCHINE  
FLYSURFER SONIC RACE VMG

D: € 7,50

A: € 6,50

CH: CHF 10,50

NL: € 6,50

I: € 8,50

DK: DKK 80,00

F: FF 110

£ 4,50



# JETZT BESTELLEN!

[www.kite-and-friends.de/shop](http://www.kite-and-friends.de/shop)  
040 / 42 91 77-110

**ABO-VORTEILE  
IM ÜBERBLICK**

- 15,00 Euro sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar
- Vor Kiosk-Veröffentlichung im Briefkasten
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung





# THE ISLAND CHALLENGE

KITEBUGGY WORLD CHAMPIONSHIP BORKUM 2018





TEXT UND FOTOS: Tom Scheppan

Borkum – die westlichste und mit 31 Quadratkilometern größte der sieben bewohnten Ostfriesischen Inseln. Ein Ort mit Hochseeklima, endlosen Sandstränden, einem reizvollen Inselstädtchen und einem vielfältigen kulturellen Angebot. Unter diesen traumhaften Bedingungen fand vom 2. bis 6. Oktober die Island Challenge statt.





2018 wurde die Weltmeisterschaft in Deutschland von der GPA ausgetragen



Rennleiter Maximilian Thomes erklärt den Regattaablauf

Die ganze Aufmerksamkeit der Insel galt dem Kitebuggysport. Die German Parakart Association Kitesailing e. V. – kurz GPA – lud Buggyfahrer aus aller Welt zum Wettkampf auf ihr Fahrgebiet ein, wofür sich die internationalen Buggyfahrer in der vorangegangenen Rennsaison vorbereitet und qualifiziert hatten. Teilnehmer und Teilnehmerinnen aus sieben Nationen fanden den Weg auf den wohl abwechslungsreichsten Strand, den die internationale Kitebuggyszene kennt. Das gesamte Spektakel

Florian Kerker dominierte mit Ozone R1 von Beginn an das Feld







begann am Dienstag mit der Einschreibung aller Piloten. Darin inbegriffen ist eine präzise Abnahme der Rennausrüstung. Entsprechend dem internationalen Regelwerk der FISLY darf der Buggy komplett nicht mehr als 60 Kilogramm auf die Waage bringen. Einige Teilnehmer kamen dabei schon ganz schön ins Schwitzen, weil stellenweise Unmengen Sand am und im Buggy versteckt waren. Die Piloten, deren Buggys mehr wogen, bekamen Zeit, ihre Gefährte zu modifizieren, und konnten im

Anschluss erneut bei der unparteiischen Jury vorstellig werden. Diese kam aus vier renommierten Buggynationen: Frankreich, Schottland, Belgien und Deutschland. Jedes Land hatte das Recht, ein Jurymitglied zu stellen. Nach Abschluss der Einschreibung und der Buggyabnahme stand das riesige Fahrgebiet von Borkum allen Piloten zum freien Training zur Verfügung.

## Auftakt

Die Bedingungen, um das einzigartige Fahrgebiet kennenzulernen, waren alles andere als ideal: Fast der ganze Strand stand unter Wasser und der Wind zeigte mit einer Windstärke zwischen 6 und 7 Beaufort, wozu er in der Lage ist. Die Fahrer holten die kleinsten Kites, die man eigentlich nur äußerst selten nutzt, heraus und rasten über den schmalen Streifen am Ende des Strands. Am Abend wurde die Weltmeisterschaft bei der offiziellen Zeremonie eröffnet, in einem eigens für die Veranstaltung hergerichteten Zelt vor Borkums Dünen.

## Härtefall

An Tag zwei, dem ersten Renntag, wurden beim Anblick des Fahrerlagers die nächtlichen Aktivitäten des Sturmtiefs nachvollziehbar. Die verbogenen Absperrzäune konnten nur noch mit jeder Menge Manpower aufgestellt und ausgerichtet werden. Aufgrund der hohen Tide in Verbindung mit auflandigem Sturm und einer ungünstigen Mondphase drückte die Borkumer Bucht ihr Wasser besonders weit auf den Strand. Ungemütlich für den gemeinen Buggyfahrer, ein Knochenjob für das

**Platz drei erfuhr sich Bastian Bischoff  
mit Peter Lynn Aero**





## ERGEBNISSE

### KITEBUGGY WORLD CHAMPIONSHIP BORKUM 2018

#### Results Herren

Platz	Name	Land	Punkte
1	Florian Kerker	Deutschland	13
2	David van Boven	Belgien	19
3	Bastian Bischoff	Deutschland	20
4	Julian Pazzoia	Frankreich	32
5	Eric Leegwater	Niederlande	40
6	Alexander Behrens	Deutschland	46
7	Maurice Stass	Deutschland	56
8	Hugo Vandezande	Frankreich	72
9	Carl Lennart Redecker	Deutschland	73
10	Stuart Mackay	Schottland	78

#### Results Damen

Platz	Name	Land	Punkte
1	Olivia Hegron	Frankreich	201
2	Annika Baasner	Deutschland	236
3	Melina Höttsch	Deutschland	274
4	Bianca Roth	Deutschland	275
5	Anja Höttsch	Deutschland	306

Tonnenpersonal und die Helfer, aber viel Spaß für die unzähligen Zuschauer und Fotografen. Die gut 40 WM-Helfer der GPA hatten alle Hände voll zu tun, den Wissensdurst der interessierten Strandtouristen zu stillen und deren Sicherheit zu gewährleisten, wollten diese doch so nahe wie möglich am Geschehen ihre Schnappschüsse machen. Für den nächsten Tag sagten die einschlägigen Wetterdienste eine hohe Tide voraus. Heimische Piloten hatten schon mit einem feucht durchgewischten Strand gerechnet. Auch war das Bild, welches sich nach dem ersten Blick über die Dünen bot, nicht sehr



Im Team gewannen die Deutschen (Mitte) vor Frankreich (links) und den Niederlanden (rechts)

vielversprechend: Der größte Teil des Strands stand unter Wasser und der Wind war auch etwas störrisch. Allerdings startete man ja hier bei einer Weltmeisterschaft und war nicht aus Zucker. Bei 25 bis 30 Knoten Wind und mit gut ausgestatteten Piloten im Neopren- oder Trockenanzug kamen am Ende doch noch zwei spannende Rennen zustande. Glückliche Tagessieger wurden der Deutsche Florian Kerker bei den Herren und die Französin Olivia Hegron bei den Damen.

Olivia Hegron konnte sich mit Depowerkites von Ozone bei den Damen behaupten







DRONES

AUSGABE 01/2019 D: 8,50 € A: € 9,40 CH: SFR 16,50

# DRONES



WWW.DRONES-MAGAZIN.DE

**10 x**  
**GEWINNSPIEL**  
Mini Race Copter  
von Carrera RC

## DREIFALTIGKEIT

**DIE NEUEN KOMPAKTEN**  
VON DJI, YUNEEC UND PARROT

**SPEKTAKULÄRE BILDER**  
Drohnenfotos aus Sibirien,  
von Jersey und Gran Canaria

**INTERVIEW**  
Im Gespräch mit Mr. Steele,  
Freestyle-Guru aus den USA

**FÜR ANSPRUCHSVOLLE**  
Yuneecs-Kameradrohne  
Typhoon H Plus im Test

# JETZT BESTELLEN!

[www.drones-magazin.de/kiosk](http://www.drones-magazin.de/kiosk)  
040 / 42 91 77-110

## ABO-VORTEILE IM ÜBERBLICK

- Jede Ausgabe bares Geld sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar
- Vor Kiosk-Veröffentlichung im Briefkasten
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung
- Digitalmagazin mit vielen Extras inklusive





David van Boven (rechts) erreichte mit Sonic Race von Flysurfer den zweiten Platz

### INTERNET-TIPPS

Webseite der Weltmeisterschaft:  
[www.islandchallenge.eu](http://www.islandchallenge.eu)

Video von den Rennläufen:  
[www.kite-and-friends.de](http://www.kite-and-friends.de)

## Nächster Tag

Das morgendliche Ritual eines jeden Buggyfahrers zur Weltmeisterschaft 2018 auf Borkum bestand auch am dritten Tag darin, die Ausrüstung in den Buggy zu packen und den doch sehr mühseligen Weg vom Oppermanspad in Richtung Strand anzutreten. Beim ersten Blick präsentierte sich dieser schon deutlich besser als am Tag zuvor. Die Wetterbedingungen zeigten sich von der allerbesten Seite: Sonnenschein und 6 Beaufort. Lediglich das Fahrgebiet war noch etwas mit Wasser bedeckt. Das Fahrerlager, welches durch das sehr imposante Nationenportal zu betreten war, konnte allerdings trockenen Fußes erreicht werden.

Als Erstes trafen sich alle Piloten zum Generalbriefing. Im Racebriefing gegen 10 Uhr wurde der Rennkurs erklärt. Für den Anfang wurden nur vier Wendemarken gesteckt. Der Kurs erstreckte sich trotzdem über weite Teile des Fahrgebiets. Da der Strandzustand immer

noch nicht wieder so war wie von Borkum gewohnt, musste die Fahrermeute mit ihren Buggys erneut durchs Wasser. Der Rennkurs wurde aber in der trockneren Zone an der Wasserkante gesteckt. Nach zwei Rennen trocknete der Strand langsam weiter ab und die Rennleitung, bestehend aus Jens Ball und Maximilian Thomes, entschied, den Kurs auszuweiten. Der typische Borkumer Dünengürtel auf dem Fahrgebiet wurde nach wie vor von den Piloten gemieden, da die dort anzutreffenden riesigen Seen und der klebrige, matschige Untergrund wirklich kein Garant für Geschwindigkeit sind. Nachdem weitere vier Rennen auf dem Zähler waren, konnten Olivia und Florian ihre Platzierungen verteidigen. Die FISLY-Weltmeisterschaft der Klasse 8 konnte nun bereits offiziell gewertet werden.

## Sonne, kein Sturm

Tag vier entschädigte alle Teilnehmer der Island Challenge mit strahlendem Sonnenschein und über 20 Grad Celsius.

Der riesige Strand von Borkum wurde von den Kitem voll genutzt





Die Windsituation hatte sich grundlegend verändert: Das Sturmtief der vergangenen Tage war verfliegen und entspannte 9 bis 12 Knoten – was 2 bis 3 Beaufort entspricht – standen auf dem Windmesser. Die Kites wuchsen von 9 Quadratmetern am Morgen beim ersten Rennen auf bis zu 21 Quadratmeter in den letzten Rennen des Tages. Die Racemaster fanden immer mehr Wendemarken in ihren Fahrzeugen und so wurde der Kurs von Mal zu Mal anspruchsvoller. Acht bis zehn Wendemarken waren schließlich gesteckt und stellten die Piloten in ihren Navigationskünsten auf die Probe. Es war keine Seltenheit, dass die nächste Wendemarke nicht einmal mehr in Sichtweite war. Dennoch verfuhr sich kein Pilot und alle waren zum Abschlussbriefing wieder anwesend. Den Tagessieg bei den Herren holte sich David van Boven aus Belgien und bei den Damen verteidigte Olivia gekonnt ihre Führungsposition.

## Finaltag

Der letzte Renntag überraschte die Kontrahenten mit ungewöhnlich warmem Sonnenwetter. Leider setzte sich die Windentwicklung der letzten Tage fort und der Wind nahm noch weiter ab, sodass die Rennleitung in Absprache mit der Jury und den Fahrersprechern beschloss, keine weiteren Rennen mehr auszutragen. Um 18 Uhr luden der Hauptorganisator, die GPA, die Nordseeheilbad Borkum GmbH, sowie die Kite-Schule World of Wind zur offiziellen Siegerehrung. Weltmeisterin des Jahres 2018 wurde nach insgesamt 10 Rennen Olivia Hegron aus Frankreich, gefolgt von Annika Baasner und Melina Hötzsch aus Deutschland. Gesamtsieger und Weltmeister der Herren wurde Florian Kerker aus Deutschland, vor David van Boven aus Belgien und Bastian Bischoff aus Deutschland. Die Nationenwertung gewannen die deutschen Athleten mit Florian, Bastian und Alexander vor Frankreich und den Niederlanden. Das Final Dinner aller Helfer, Organisatoren und Fahrer bot eine gute Grundlage für die große Abschlussparty mit Radio Nordseewelle.

Wieder einmal hat sich bestätigt, dass Buggyfahrer nicht nur gut mit Wind umgehen können, sondern auch wissen, wie Feste zu feiern sind. Borkum war toll – Danke an alle, die dazu beigetragen haben!



**Damen-Meisterinnen (von links): 2. Annika Baasner, 1. Olivia Hegron und 3. Melina Hötzsch**



**WM-Spitze der Herren (von links): 2. David van Boven, Belgien, 1. Florian Kerker und 3. Bastian Bischoff**



**Riesiges Aufgebot: alle Fahrer und Helfer der Weltmeisterschaft**







Florian nutzt die brettharte Wasserkante,  
um jede Sturmbö in Speed umzusetzen



# DEUTSCHER IST WELTMEISTER!

FLORIAN KERKER SETZT ÜBER 20 JAHRE RENNERFAHRUNG EIN

TEXT: Jens Baxmeier

FOTOS: Tom Scheppan, Jens Baxmeier

Der 36-jährige gebürtige Gütersloher Florian Kerker – bisher national und international immer nur Zweiter – hatte 2018 endlich seinen Durchbruch: Er wurde auf Borkum Kitebuggy-Weltmeister.







Oftmals konnte Florian vom Start an die Führung übernehmen

Angefangen hat es eigentlich 1995, erzählt Florian: „Meine Eltern sind im Urlaub über Sylt nach Rømø gefahren, und im Jahr darauf haben sie mit uns drei Jungs auf der dänischen Insel Urlaub gemacht. Dort sind wir Lenkdrachen geflogen und hatten den ersten Kontakt mit Buggyfahrern.“ Zu Weihnachten stand dann für Florian mit einem Peter-Lynn-Classik der erste eigene Buggy unter dem Baum, sodass er in der kommenden Saison mit 14 Jahren in den Sport starten konnte. Mit einer geliehenen Quadrifoil ging es los.

## Rennstart

1997 konnte er bereits auf die JoJo RS in 3,5, 5,0 und 6,5 Quadratmeter zurückgreifen und startete zusammen mit seinem Bruder Benedikt sein erstes Rennen, um dann 1998 beim Open-Cup im Rahmen des Buggycamps Rømø direkt Open-Meister zu werden. Florian verrät: „Seitdem war es mein Ziel, Deutscher Meister zu werden, und ich habe es drei oder vier Mal zum Vizemeister geschafft. Auch bei der Europameisterschaft 2003 war ich Zweiter, mit nur einem Punkt hinter Armin Schwarz. Der hatte Scheibenräder und damit einen echten Vorteil am Strand von De Panne. Das war echt knapp damals.“ 2004 startete erstmals die Weltmeisterschaft in St. Peter-Ording. Florian hatte hohe Erwartungen, da er von Libre gesponsert nun die Bora flog, doch er erinnert sich: „Da ist mir eigentlich alles kaputtgegangen, was nur konnte: von Leinen über einen gebrochenen Handle, einen Tampenriss bis zum Lagerschaden an der Umlenkrolle. Aus lauter Frust habe ich auf dem Kurs meinen Helm weggeworfen, worauf es richtig Ärger mit der Rennleitung gab.“

## Entwicklung

Es stellte sich eine Zeit ein, in der für Florian die Erwartungen hoch waren, es aber nicht zu Top-Platzierungen reichte. Dennoch ist er immer dabeigeblichen: „Ich finde es schade, dass viele von damals nicht mehr da sind. Ich habe aber noch zu einigen Kontakt. Björn Krautschick war während der WM kurz auf Borkum. Und mit Frank Rosin halte ich noch ständig Verbindung.“ Dadurch kam es dann auch zum Wechsel. Über Frank – Inhaber von Famous Frank in Kiel – lernte Florian Sanja Wiegmann kennen, die den Deutschlandvertrieb von Ozone macht. Sie bot ihm bereits im Frühjahr 2016 an, mit den aktuellen Depowerkites für Ozone zu fahren. Allerdings war Florian mit der langjährigen Zusammenarbeit mit Hans Hauser von Libre so zufrieden, dass er zunächst ablehnte. Doch dann kam die Europameisterschaft 2016 im französischen La Franqui – und es passte einfach gar nichts. „Im Oktober habe ich es noch einmal mit den Protos der Radikal3 versucht, doch ich kam einfach nicht damit zurecht, wurde Drittlezter in den Masters. Ich war so gefrustet und als ich danach zu meiner Freundin Anne kam, sagte ich ihr: Entweder ich höre auf, oder ich frage Sanja.“ Die sagte sofort zu und so endete nach 17 Jahren Florians Ära als Teamfahrer bei Libre. „Auf der Heimfahrt habe ich lange mit Hans telefoniert“, erzählt er. Noch in der 2017er-Saison hatte er sich so weit auf den Depower-Racekite R1 V2 von Ozone eingeschossen, dass er damit siegen konnte, und stieg zudem 2018 auf Rømø auf den GT-Race-Buggy um: „Der hat sofort gepasst und sorgte für ein Wohlfühlgefühl. Dennoch hatte ich keine Erwartungen für die WM.“



## Bei der WM

Vorbereitend fand auf Borkum ein Lauf zur Deutschen Meisterschaft bei Sonnenschein statt. Danach wurde durch Sturm und Regen das komplette Gelände noch einmal überflutet. Doch es war vorhergesagt, dass es die Woche über guten Wind geben würde – ideal für Florian: „Der unterste Wind, das ist nicht meinst. Man muss eine 18er haben, wenn man die deutsche Rennserie fährt, aber das ist für mich eine unnötige Materialschlacht. Wenn es nach mir geht, braucht man bei so wenig Wind nicht zu fahren. Das können die anderen einfach besser.“ Bei den Läufen zur Weltmeisterschaft konnte Florian am ersten Tag mit der 11er und am zweiten mit der 15er an den Start gehen: „Vom Start an wusste ich: Das läuft! Du hast auf dem großen Kurs auf Borkum zwar die Vorgabe über die Tonnen, aber dazwischen musst Du Deinen Kurs suchen und finden. Das hat viel mit Segeln zu tun. Sowas liegt mir immer noch.“ Wer das nicht konnte und in den weichen Sand fuhr, steckte durch das Wasser wie in Pudding fest. Und wenn man da reinfährt, muss man aussteigen und den Buggy wieder raus ziehen. Florian fuhr aber gekonnt drumherum und konnte sich auf sein Material verlassen: „Die Ozone-Kites gehen richtig gut auf Downwind. Die Bar anknacken und gucken, wie weit es geht – da laufen die Schirme ohne Ende. Aber auch kreuzen können die mega; da sind auch die neuesten Konkurrenzmodelle nicht deutlich besser.“ Mit Dominik Zimmermann, der in der Ozone-Entwicklung arbeitet, hat Florian per Whatsapp Kontakt: „Er schrieb mir während der WM aus Mauritius, ich solle es ja nicht verkacken.“ Dennoch war der Ausgang des Wettbewerbs für Florian lange

**„BORKUM WAR MIT WASSERPFÜTZEN UND  
UNTERSCHIEDLICHEN BODENVERHÄLTNISSEN  
BESONDERS ANSPRUCHSVOLL.“**

Florian vertraut auf Leinen  
von Linestofly



**Rückblick mit Freundin Anne (links): Vor 20 Jahren holte Florian seinen ersten Sieg in der Open-Klasse; die GPA berichtete über den damals 15-jährigen**

nicht sicher: „Im zweiten Lauf gewann ich mit ganzen 30 Sekunden Vorsprung. Am zweiten Tag ging es noch gut, aber am dritten Tag hatte ich im ersten Lauf eine Kollision und wurde auf Platz 29 durchgereicht. Danach war ein Knick drin. Ich hatte einen vierten und zwei fünfte Plätze.“ Am letzten Tag brach dann der Wind ein: „Ich war echt froh, dass nicht mehr gefahren wurde. Ein Patzer wäre noch drin gewesen, aber mit einem zweiten wäre es das für mich gewesen.“





Für KITE & friends sprach Jens Baxmeier (links) mit dem frischgebackenen Weltmeister

## Ohne Gisela

All die Jahre ist Florian mit seinem Bruder Benedikt an den Start gegangen. Der ist nun Vater und setzt mit den Rennen aus. Mutter Gisela Kerker hat die beiden nicht nur unterstützt, sie war auch im Vorstand der GPA aktiv, hat die Deutschen Meisterschaften organisiert und war international immer dabei. 2015 verstarb die taffe Frau nach langer Krankheit, die sie aber nicht nach außen trug. Florian sagt: „Jetzt, wo ich Weltmeister bin, ist sie halt nicht da. Ich musste mir auch die eine oder andere Träne verdrücken. Nicht nur, weil es jetzt endlich mal geklappt hat.“ Und fügt hinzu: „Die haben alle gemeint, Gisela hätte die Hand darüber gehalten. Mag sein!“

**Die Regatten im Buggyfahren erfordern in jeder Hinsicht den perfekten Einklang mit der Natur und ihren Gegebenheiten**



In der gemeinsamen Zeit waren die Kerkers immer morgens die Ersten und abends die Letzten am Strand; sie reisten meist auch einen Tag früher an. Dazu Florian: „Ich mache das heute immer noch gerne. Meine Freundin sagt immer, ich hätte das Helfersyndrom, das habe ich von meiner Mama geerbt – es wurde uns so anerzogen.“ Dabei ist Gisela zu ihren Aufgaben im Buggysport gekommen wie die Jungfrau zum Kind. Als keiner mehr etwas machen wollte, sagten Birte und Gisela, dass es weitergehen muss, und führten die Regattaorganisation fort. Florian: „Wenn man diesen Ablauf am Strand sieht, dann fehlt sie auch. Wenn es mal nicht vorangeht, hätte sie gesagt: ‚Sieh zu, erklär den Kurs, in 20 Minuten ist Start‘ – so war sie halt!“ Für Gisela gab es keine unlösbaren Probleme: „Man muss sich das mal vorstellen: Um die Deutsche Meisterschaft in Frankreich zu fahren, ist sie damals alleine – weil niemand anders Zeit hatte –, ohne Englisch oder Französisch zu sprechen, nach Gravelines zu den französischen Strandseglern gefahren und kam mit einem Ergebnis wieder. Das war unsere Mutter.“

## Aktuelle Pläne

„Jetzt möchte ich auf jeden Fall auch noch Deutscher Meister werden!“, erklärt Florian, der vor hat, Anfang 2019 zu seiner Freundin Anne in den Norden zu ziehen und plant, auch im Kieler Raum in die „grüne Branche“ zu gehen. Bisher war der gelernte Gärtnermeister bei einem Lohnunternehmer beschäftigt, der zugleich Rollrasen produziert. Er ist aber durchaus flexibel was seine neue Aufgabe in der Landwirtschaft angeht. „Precision Farming mit GPS-gesteuerten Maschinen und an die Verhältnisse angepasster Bewirtschaftung reizt mich besonders. Wenn ich auf dem Weg nach Rømø oder nach St. Peter-Ording zum Buggyspot durch die Landschaft fahre, gibt es für mich unendlich viel Spannendes zu sehen“, sagt der frischgebackene Weltmeister ganz bodenständig. ■



# FACHHÄNDLER

00000

## KitePilot

Bahnhofstraße 27,  
08543 Ruppertsgrün  
Tel.: 01 77/319 18 29,  
Fax: 037 43/94 46 69

## FIPS Drachen, Spaß und Spiel

Am Berge 37, 21335 Lüneburg  
Tel.: 041 31/40 47 69,  
Fax: 041 31/40 20 98

## www.skykite.de

Frank Beckmann, Bürgerstraße 15,  
21521 Aumühle  
Telefon: 041 04/69 01 31,  
E-Mail: [info@skykite.de](mailto:info@skykite.de)

## Drachenpoint

Strandallee 141, 23683 Scharbeutz,  
Tel.: 045 03/779 79 20,  
[www.drachenpoint.de](http://www.drachenpoint.de)

## Drachenstore

Königsweg 16, 24103 Kiel  
Tel.: 04 31/240 86 81,  
Fax: 04 31/240 86 82  
[www.kites24.de](http://www.kites24.de)

10000

## Flying Colors GmbH

Eisenacherstraße 81  
10823 Berlin  
Tel.: 030/ 78 70 36 36  
[info@flying-colors.de](mailto:info@flying-colors.de)  
[www.flying-colors.de](http://www.flying-colors.de)

## HÖHENFLUG

Kiel

Holtener Straße 35  
24105 Kiel  
Telefon: 04 31/80 46 04  
[www.hoehenflug.com](http://www.hoehenflug.com)



KITE-POWER-SHOP  
AM DEICH 21  
25826 ST. PETER-ORDING  
Telefon: 04863 - 4788900  
[info@kite-power-shop.de](mailto:info@kite-power-shop.de)  
[www.kite-power-shop.de](http://www.kite-power-shop.de)



[fb.me/KiteshopSPO](https://fb.me/KiteshopSPO)

Dein Fachgeschäft für KITESURFEN • KITEBUGGYS  
LANDBOARDS • WATERWEAR • BEACHWEAR

20000

## WOLKENSTÜRMER

### Verkauf & Drachenwerkstatt

Borsteler Chaussee 85-99a, Haus 10  
22453 Hamburg  
fon: 040/ 40 17 11 33  
[kontakt@wolkenstuermer.de](mailto:kontakt@wolkenstuermer.de)  
[www.wolkenstuermer.de](http://www.wolkenstuermer.de)  
Service: Le, El, So, Ma, Zu, Li, Re, Ve

## Metroplis Drachen

Skandinavien-Damm 11,  
24983 Handewitt bei Flensburg  
Telefon: 046 08/97 02 70,  
Telefax: 046 08/97 02 71  
[info@metropolis-drachen.de](mailto:info@metropolis-drachen.de)  
[www.metropolis-drachen.de](http://www.metropolis-drachen.de)

## Angel & Drachenshop Büsum

Nordseestraße 51, 25761 Büsum  
Telefon: 01 51/11 65 85 41

## Drachenkiste St. Peter-Ording

Badallee 5  
25826 St. Peter-Ording  
Tel.: 048 63/95 02 03  
[www.drachenkiste-spo.de](http://www.drachenkiste-spo.de)

## Spiderkites

Drachen, Windspiele und vieles mehr



Deichstr. 6 · 26506 Norden · tel.: 04931/980 84 28

*In Norden machen wir Winterpause!*

Nordersteinstr. 5 · 27472 Cuxhaven · tel.: 04721/54 08 140

[www.spiderkites.com](http://www.spiderkites.com) · mail: [hello@spiderkites.com](mailto:hello@spiderkites.com)

Tel. 046 51-92 97 90

Friedrichstr. 6  
25980 Sylt / Westerland

## Henning Adrich - Spielwaren

[www.adrich-spielwaren.de](http://www.adrich-spielwaren.de)

Drachen, Windspiele und mehr



Schulstr. 1,  
21709 Himmelpforten

Tel. 04144 / 210990

Email: [info@adrich-spielwaren.de](mailto:info@adrich-spielwaren.de)



## Kite- & Strandsegelschule Borkum

- Strandsegeln / Kitebuggy / Kiteboardboarden
- Schnupper-, Grund-, Lizenz- & Pilotenscheinkurse
- Firmenevents, Clubreisen, Junggesellenabschiede
- Fahrten im Doppelsegler & Kitebuggy-Tandem
- Equipment-Verleih (an Inhaber der GPA-Lizenz bzw. des Pilotenscheins im Strandsegeln)
- Shop direkt am Spot, neue & gebrauchte Ware

+ 49 173 532 70 87

[info@worldofwind.de](mailto:info@worldofwind.de)

[www.kite-sailshop.de](http://www.kite-sailshop.de)

[www.worldofwind.de](http://www.worldofwind.de)

Von Mitte März bis Ende Oktober täglich geöffnet



# FACHHÄNDLER

**Flic Flac Oldenburg**  
Gaststraße 13,  
26122 Oldenburg  
Tel.: 04 41/277 88, Fax: 04 41/156 17  
[www.flic-flac-oldenburg.de](http://www.flic-flac-oldenburg.de)

**Sehstücke**  
Friedrichstraße 29,  
26548 Norderney,  
Tel.: 049 32/99 14 14  
[www.sehstuecke.de](http://www.sehstuecke.de)

40000

## Aufwind Mathias Mayer

Schlossbleiche 18, 42103 Wuppertal, Tel: 02 02/31 33 91,  
Fax: 31 47 65, [www.aufwind-wuppertal.de](http://www.aufwind-wuppertal.de),  
Service: Le, El, So, Ma, Zu, Bu, Li, Re, Ve, Jo, Ge

30000

 **Fridolins**  
SPEZIALISTEN FÜR SPIEL & SPAß  
Lister Meile 21, 30161 Hannover  
Tel. 0511/ 31 23 56  
[info@fridolins-spielzeug.de](mailto:info@fridolins-spielzeug.de)  
[www.fridolins-spielzeug.de](http://www.fridolins-spielzeug.de)

**Drachenwerkstatt,  
Schmitz & Vogel**  
Sternbuschweg 172,  
47057 Duisburg,  
Telefon: 02 03/393 46 42  
[www.drachenwerkstatt.de](http://www.drachenwerkstatt.de)

**Drachenshop Garbsen**  
Frielinger Straße 26,  
30826 Garbsen,  
Tel.: 051 31/45 51 30,  
Fax: 051 31/45 51 30

50000

## Pattevogel

**Der Kölner Drachenladen**



Kölns Fachgeschäft für Freizeitsport und Spiel

Zülpicher Straße 314, 50937 Köln  
Tel: 02 21/28 27 28 67

Service: Le, El, So, Ma, Zu, Bu, Li, Re, Ve, Jo, Ge  
[www.pattevogel.de](http://www.pattevogel.de)

**SKYRACER** Der Trendprofi ... für Sport, Spiel & Spaß  
An der Tränke 5, 32423 Minden, Tel: 05 71/879 00,  
Der Drachenspezialist seit über 25 Jahren



**Graff GmbH**  
Sack 15, 38100 Braunschweig  
Tel.: 05 31/480 89 52,  
E-Mail: [kuhn@graff.de](mailto:kuhn@graff.de)

**Leyendecker Bastelstube**  
Saarstraße 6-12, 54290 Trier  
Tel.: 06 51/71 68 41,  
Fax: 06 51/71 68 46,  
E-Mail: [kontakt@bastelstube.de](mailto:kontakt@bastelstube.de),  
[www.bastelstube.de](http://www.bastelstube.de)

60000



## Drachen- und Ballonstoff

Rip-Stop Gewebe  
- unschlagbar im Preis -  
für stablose Drachen, Einleiner  
und Heißluftballone

[www.Drachenstoff.de](http://www.Drachenstoff.de)

Zick Zack - Stadtblick 10 - 38112 Braunschweig

**Drachenmarkt.de**  
Am Mühlberg 3,  
61197 Florstadt,  
Tel.: 060 35/20 82 85  
[www.drachenmarkt.de](http://www.drachenmarkt.de)

**Drachenshop Stormriders**  
Auf dem Kleinfeld 42, 65626 Birlenbach,  
Tel.: 064 32/97 52 49  
E-Mail:  
[info@Drachenshop-Stormriders.de](mailto:info@Drachenshop-Stormriders.de)  
[www.drachenshop-stormriders.de](http://www.drachenshop-stormriders.de)



Kurze Geismarstr. 34 | Göttingen  
Tel: 0551-58163 | [www.der-drachenladen.de](http://www.der-drachenladen.de)  
seit 1984

## Hobbyshop – [www.kiteshop.de](http://www.kiteshop.de)

Dein Drachenladen befindet sich im Internet und heißt.....  
[www.kiteshop.de](http://www.kiteshop.de)  
Am Parkfeld 10 a, 65203 Wiesbaden, Tel./Fax: 06 11/60 85 21



**Drachen-Jorek**

Alles für Drachen und Kite Sport

[www.drachen-jorek.de](http://www.drachen-jorek.de)



Darmstädter Strasse 13h  
63811 Stockstadt  
Telefon: 06027 4066397  
e-mail: [info@drachen-jorek.de](mailto:info@drachen-jorek.de)

Service: El, Le, Ma, Zu, Ki, Bu, Ve, Re

**70000**

**KerschWings**  
Industriestraße 6,  
72585 Riederich  
Tel.: 071 23 / 94 47 66,  
[KerschWings@t-online.de](mailto:KerschWings@t-online.de)

**Sputnik Drachen & Spiele**  
Nürtingerhofstraße 10,  
72764 Reutlingen  
Tel.: 071 21/34 08 37,  
Fax: 071 21/34 08 27

**Air-Games**  
Eichenstraße 15, 78083 Dauchingen  
Tel.: 077 20/993 26 90,  
Fax: 077 20/993 26 91  
[www.air-games.de](http://www.air-games.de),  
E-Mail: [info@air-games.de](mailto:info@air-games.de)

**80000**

**Drachenbox** Bronnerstr.12 • 88400 Biberach  
Tel. 07352/8979 • [www.drachenbox.de](http://www.drachenbox.de)  
Kinderdrachen · Lenkdrachen · Großdrachen · Matten · Buggy's · Baumaterial

**90000**

**Kite and Bike**  
Frau Rosemarie Salbeck,  
Pfälzerstr. 5, 91126 Schwabach  
[www.kiteandbike.de](http://www.kiteandbike.de)

**Belgien**

**Kites Beachshop Stella Maris**  
Koninklijke Baan 344,  
8670 St-Idesbald Koksijde  
Tel.: 00 32/58 51 76 47

**Dänemark**

**Metropolis**  
Lakolk Boutique Center 13,  
6792 Römö

**Drageshop Blavand**  
Herr Olaf Ruge,  
Blavandvej 45, 6857 Blavand,  
Email: [olaf.carports@ymail.com](mailto:olaf.carports@ymail.com),  
Tel.: 0045 752 75 252

**Niederlande**

**Vlieger-Gigant.nl**  
[info@vlieger-gigant.nl](mailto:info@vlieger-gigant.nl)  
Tel.: 06-18564471 (18:00 - 22:00u)

**SiegersVliegers**  
Marconistraat 3/4, 8861 NG Harlingen  
Tel.: 00 31/517/43 00 05,  
Fax: 00 31/517/43 40 11  
[www.siegersvliegers.nl](http://www.siegersvliegers.nl), E-Mail:  
[info@siegersvliegers.nl](mailto:info@siegersvliegers.nl)

**Vlieger Op**  
Scheepmakersstraat 87,  
2515 VB Den Haag,  
Tel.: 00 31 /70/385 85 86  
Fax: 00 31/70/383 85 41

**Frankreich**

**Euphoria Workshop**  
37 rue des Pyramides, 59000 Lille,  
Tel.: 00 33/320 00 81 95,  
Fax: 00 33/3 20 00 81 95,  
[www.euphoria-workshop.com](http://www.euphoria-workshop.com)

**Schweiz**

**Drache Näscht**  
Rathausgasse 52, 3011 Bern  
Tel.: 00 41/31/311 26 57,  
Fax: 00 41/31/311 26 60

**VeloWerkOlten GmbH**  
Römerstraße 18, 4600 Olten,  
Tel.: 00 41/62/212 00 02,  
Fax: 00 41/62/212 93 22

**Drachenladen Zofingen**  
Brittnauerstraße 16,  
4800 Zofingen  
Tel.: 00 41/627 51 51 92

**Swiss Kitesurf GmbH**  
Sportzentrum Mulets, 7513 Silvaplana,  
Tel.: 00 41/81/828 97 67  
Fax: 00 41/81/828 97 71,  
[www.kitesailing.ch](http://www.kitesailing.ch)

Diese Fachgeschäfte empfehlen sich als kompetente Partner für alle Ihre Wünsche rund um den Drachen. Die Abkürzungen für die speziellen Serviceleistungen bedeuten folgendes: Le = Lenkdrachen, El = Einleiner, So = Sonderanfertigungen, Ma = Material, Zu = Zubehör, Bu = Buggies, Li = Literatur, Re = Reparaturen, Ve = Versand, Jo = Jonglierartikel, Ge = Geschenkartikel, Ki = Kitesurfen

**Sie sind Fachhändler und möchten hier auch aufgeführt werden? Kein Problem.**  
Rufen Sie uns unter 040 / 42 91 77 110 an oder schreiben Sie uns  
eine E-Mail an [service@wm-medien.de](mailto:service@wm-medien.de). Wir beraten Sie gerne.









# ZWEIFELLOS: EINE RENNMASCHINE!

DER NEUE FLYSURFER SONIC RACE VMG LÄSST KEINE WÜNSCHE OFFEN

**TEXT:** Alexander Degenhardt, Herbert Höttsch

**FOTOS:** Jan Wilke, Meike Baxmeier

Da geht noch was: Flysurfer zeigt mit dem Sonic Race VMG, dass dem Fortschritt in der Entwicklung von Depower-Racekites scheinbar keine Grenzen gesetzt sind. Wir haben nun die Möglichkeit ausführlich genutzt, diese Rennmaschine für Euch zu testen.





Superglatte Profilnase des Flügels



Erkennungszeichen des VMG



Typisch Sonic: Zwischenprofile

### ALEX UND HERBERT PERSÖNLICH:

Dies ist eine Rennmaschine für geübte und ambitionierte Kiter, mit hohem Spaß- und Suchtpotenzial. Während der Sonic Race im Downwind besonderer Aufmerksamkeit bedarf, ist der VMG auf allen Kursen gleich gut unterwegs. Im Handling ist der VMG etwas anspruchsvoller, da sich der Punkt für die optimale Strömung in einem kleineren Bereich des Bar-Weges befindet. Bei aller Begeisterung: Wir finden die Unterschiede zwischen dem bisherigen Sonic Race und dem leistungsgesteigerten VMG in der Praxis nicht so wesentlich, als dass für Topathleten im Buggykite ein Umstieg zwingend erforderlich wäre.

Alexander Degenhardt beim Härtetest



Wie von FLYSURFER gewohnt, kommt auch der Sonic Race VMG im praktischen Rucksack mit ausreichend Platz für Bar und anderes Zubehör. Das von uns gewählte Test-Setup bestand aus dem VMG in 13.0 Quadratmetern an 15-Meter-Leinen mit der FLYSURFER-Racebar.

Sofort nach dem Auspacken fällt auf, wie extrem dünn und leicht sich das Tuch anfühlt. Wie beim Sonic Race wird auch beim VMG das sehr leichte Double-Ripstop-Material verwendet. Spätestens beim Anleinen erkennen wir die im Vergleich zu den Modellen Sonic-FR, Sonic2, aber auch Sonic Race deutlich reduzierte Waage. Wie die in KITE & friends-Ausgabe 1/2018 getestete „normale“ Sonic Race, verfügt auch die neue Version VMG über zwei Waage-Ebenen plus Brems-Ebene.

Allein der Mixer unterscheidet sich jedoch deutlich: Der Race hat drei Rollen pro Seite, die der Mixer auf die Ebenen A1, A2, B1, B2 und die Brems Z aufteilt. Beim VMG sind nur zwei Rollen pro Seite verbaut, sodass der Mixer nur auf A, B und die Brems aufteilt. Ein Trimmen ist nur durch Verstellen eines Spleißes möglich.

## Erstes Handling

Der erste Start des VMG erfolgt unaufgeregt und für den geübten Depowerkiter ohne Probleme. Auffällig ist das im Vergleich zur Sonic-FR und Sonic2 viel leichtere komplette Füllen des Kites. Auch das Landen ist ohne Besonderheiten und mit Hilfe eines Helfers problemlos möglich. Schon bei den ersten Lenkbefehlen über die Bar wird klar: Das ist kein Kite für ungeübte Depowerkiter! Der VMG reagiert sofort und gibt unmittelbar Feedback auf die über die Bar eingeleiteten Befehle. Bei den initialen Flugmanövern ist ein im Vergleich zu den bisherigen Modellen der Sonic-Familie erhöhtes Liftpotenzial spürbar.

## Der erste Einsatz im Buggy

Beim Losfahren im Buggy zeigt sich, wie erfreulich schnell der Kite Strömung aufnimmt. Mit wenig Kraftaufwand an der Bar gewinnt der VMG zügig an Geschwindigkeit. Nach den anfänglich mit Bedacht durchgeführten Manövern geht es auf in die Wende. Ein allzu angepowertes Hochziehen in den Zenit lässt den Piloten nur schwer im Buggy verbleiben und es wird erneut deutlich: Dieser Kite ist wirklich nichts für Anfänger! Nach der ersten Wende kommt bei der gewollten Fahrtaufnahme wahre Freude auf. Der Kite nimmt zügig – ohne viel Zutun des Piloten – begierig Strömung auf. Nach ein paar weiteren Halsen und Wenden zum Eingewöhnen geht es dann in die Raumwindhalse. Auch hier gilt: Ein Hochziehen im stark angepowerten Zustand ist noch weniger ratsam als bei allen anderen Sonics. Das Manöver an sich lässt sich sofort ohne größere Probleme sauber fahren. Eine besondere Klappenanfälligkeit ist trotz des extrem gestreckten Profils und der verringerten Waage nicht zu beobachten.





Der aktuelle High-End-Flügel aus dem Hause FLYSURFER

## „Der Name VMG ist Programm. So ist das Höhelaufen für diesen Kite die Königsdisziplin.“

Jetzt geht es auf den Kreuzkurs. Dabei zeigt sich schon sehr schnell: Der Name VMG ist Programm. Das Kürzel steht nämlich für den englischen Ausdruck „velocity made good“ und damit für Luvgeschwindigkeit, also das effektive Erreichen eines Ziels entgegen der Windrichtung. Und so ist das Höhelaufen für diesen Kite auch die Königsdisziplin. Natürlich gibt es daneben noch die anderen Kurse: Im Halbwind nimmt der Kite erwartungsgemäß zügig Geschwindigkeit auf und lässt keine Wünsche offen, und im Vorwind heißt es: Den Kite hochziehen, rein in den Vorwind, Kite leicht herunternehmen und anpowern. Alles funktioniert wie gewollt und der VMG brilliert mit tadellosem Flugverhalten.

### VMG im Rennen

Am Wochenende der Deutschen Meisterschaft im September hatten wir die Möglichkeit, den VMG im Renneinsatz beim Master-Class-Wertungslauf auf Borkum der GPA im Kitebuggy zu testen. Das dortige Fahrgebiet stellt an Piloten und Material besondere Anforderungen. Vor allem beim Fahren durch die Dünen kommt es immer wieder zu einem abrupten Verlust der

Leinenspannung. Dies führt bei vielen Kites zu Instabilität und erhöhtem Klappverhalten. Der VMG erwies sich aber in diesem Terrain als ausgesprochen stabil.

Beim Start ist es üblich, auf einem Kreuzkurs zur ersten Wendemarke zu fahren. Auf diesem Kurs macht der VMG im Vergleich zu den Kites der Konkurrenz ein höheres Fahren am Wind möglich. Auch im Downwind zeigt sich das hohe Potenzial von FLYSURFERS neuem Sonic. Durch das sehr leichte Tuch und die reduzierte Waage segelt der Kite bei hoher Grundgeschwindigkeit, ohne dass der Pilot vergleichbar zu anderen mehr an Höhe verliert. Der VMG zeigt sich im Renneinsatz unempfindlich gegenüber Dirty Air, also den von den Kites vorausfahrender Piloten verursachten Verwirbelungen. ■

SONIC RACE VMG VON FLYSURFER	
www.flysurfer.com	
<b>Kategorie:</b>	Traction, Depower-Race
<b>Größe:</b>	<b>Preis:</b>
Sonic Race VMG 7.0	2.299,- Euro
Sonic Race VMG 9.0	2.399,- Euro
Sonic Race VMG 11.0	2.599,- Euro
Sonic Race VMG 13.0	2.699,- Euro
Sonic Race VMG 15.0	2.899,- Euro
Sonic Race VMG 18.0	3.099,- Euro
Sonic Race VMG 21.0	3.299,- Euro
Racebar mit 15 Metern	458,- Euro



TEXT: Tilmann Heinig

FOTOS: Susanne Schenkel

# BALLERMANN & SÖHNE



10-TAGE-SPONTANTRIP NACH MASIRAH IM OMAN



„Wenn der Wind ruft, muss man kommen, nützt ja nix. Also schnell gebucht und ab dafür!“, erklärt Surfer-Urgestein Tilmann Heinig aus dem hohen Norden. In dieser Reportage erzählt der Speedsurf-Maniac über seine Ballerwind-Reise in den Oman, auf der ihn Susanne Schenkel begleitet hat.





**Anfahrt: Achtung, Kamele auf der Fahrbahn**

Nachts im Flieger: Leider hat sich schon ein Araber auf der Mittelreihe lang gemacht. Muss ich also im Sitzen schlafen – geht gar nicht. Zumal mich Sorgen plagen: Wie soll ich Speed machen, wenn sie mir gerade bei der Leibesvisitation meinen Bleigürtel abgenommen haben? Endlich raus aus dem Flughafen und bamm – wir rennen gegen eine Saunawand: 40 Grad Celsius und gefühlte 100 Prozent Luftfeuchtigkeit! Dann fahren wir mit dem Taxi ins Hotel, das Gott sei dank eine Klimaanlage hat. Wir peilen zuerst die Lage und kaufen dann den Überlebensvorrat für unsere Wüstenquerung.

Am nächsten Tag geht es mit dem Mietwagen los, und wir fallen gleich zweimal auf dasselbe, falsche Schild rein. Wozu haben sie hier in der Wüste eigentlich solche Riesenstädte? Irgendwie fahren wir nur im Kreis herum. Kein Navi, aber wenigstens eine Klimaanlage im Auto. Nach einem Nervenzusammenbruch, weil die Tankanzeige blinkt, kaufen wir erst mal eine Karte. Die Wegbeschreibung von Kitereisen.com empfinde ich doch ziemlich unzureichend ...

**Der 2018er-Rally 7.0 von Slingshot läuft**



**Passt: Hier ist alles verboten, außer Kiten**







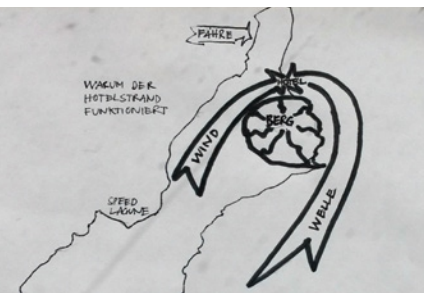
Ziel: Hotel in der Wüste Masirahs



Wind und Wellen im Visier geht es ab zur Session



Die Gischt wird vom starken Wind verblasen



Ideales Zusammentreffen von Wellen und Wind am Hotel



Direkt vom Hotelzimmer an den Strand

Nach 500 Kilometern durch die Wüste mit Temperaturen wie im Backofen und Kamelen auf der Straße kommen wir in Shanna an. Unsere Fähre wurde allerdings wegen Sturm gecancelt, und so geht es wieder für eine Nacht ins Hotel. Auch die Looping-Boys aus Australien sind da – aber sonst niemand. Es fahren halt nur Freaks im Sommer in den Oman. Deshalb war auch der Flieger so leer. Ich erlebe die härteste Matratze meines Lebens. Susannes war einen Tick weicher. Am nächsten Morgen geht es dann mit der alten Fähre rüber, denn die ist schwerer und liegt stabiler im Wasser. Allerdings muss man mit dem Auto rückwärts drauffahren – echt tricky! Als wir endlich im Hotel Masirah Island Resort ankommen, legen wir eine Pause ein und gehen erstmal eine Runde pennen. Nachmittags fahren wir die 27 Kilometer zur Speed-Lagune. Der Feldweg ist von der Straße ab sehr rippelig. Sogar unter 60 Stundenkilometern haut es einem die

Plomben raus. Ich erlebe die erste Session vor der Surfschule in Badehose und mit einem 4er-Kite, echt genial!

## Nächster Tag

Schon wieder Hackwind, schon wieder 4er und so weiter – es hört einfach nicht auf. Und ich höre auch nicht auf. Kiten vormittags und nachmittags. Endless Storm-Party mit Big-Air-Steven, High-Speed-Carving und den absolut schmerzfreien Looping-Boys. Die geben sich wieder richtig die Kante. Einen zerlegt es dermaßen, dass es zum Verlust seines Kurzzeitgedächtnisses kommt: Er erkennt mich nicht wieder. Aber im Alter von Mitte 20 muss man sowas abkönnen. Big-Air-Steven schafft seinen neuen persönlichen Inselrekord: 16,5 Meter Höhe. Alles auf Video festgehalten und bei Vimeo hochgeladen. So viel Wind – neverending, heißer, ablandiger Wind. Dazu Riesenschildkröten, Riesenkrebse und gemeine Muscheln.



## VIDEO-TIPP

Tilmanns Oman-Sessions: [www.vimeo.com/281599021](http://www.vimeo.com/281599021)

### Tag 3

Morgens um 5 Uhr habe ich bei Niedrigwasser den Hotelstrand gecheckt und eine flache Steinplatte direkt vor dem Hotel gefunden. Daneben nur Sand und keine Felsen. Also kann es ja losgehen. Jeden Tag sind da diese Hammerbedingungen: super-cleane 2-Meter-Wellen und schräg ablandiger Wind. Das ist auf der Welt normalerweise super selten und damit extrem kostbar, und hier gibt es das immer! Aber keiner fährt, weil alle – es sind hauptsächlich italienische Windsurfer – nur da fahren, wo alle fahren: 50 Kilometer südlich, in Khasiit.

Der Hammerspot am Hotel funktioniert: Ich kann parallel zum Ufer Höhe laufen und zurück Speed machen. Aus den Bedingungen könnte man richtig was machen. Leider habe ich dafür keine Zeit und muss nochmal die Lagune checken. Bei Hochwasser ist die mega. Das bedeutet: Ich schiebe hier Doppelschichten. Anders ist der viele Wind nicht zu bewältigen. Masirah ist im Juli definitiv der geilste Spot, an dem ich jemals war. Aber eben auch stressig, weil man ständig Angst hat, etwas zu verpassen. Erholungsurlaub sieht anders aus, und Susanne wird quengelig. Das ist zu viel Wind für sie und dazu der Dauereinsatz als Kamerafrau Schenkel ... Das Fotografieren ist bei der Hitze wahrlich kein Zuckerschlecken, denn sie ist Tag und Nacht im Daueralarm: Kamele, Ziegen, Hackwind. Und ständig geht ihr eine Frage



durch den Kopf, auch beim Shoppen abends in der Stadt: Wo sind die Omani-Frauen, wo sind sie geblieben? Am nächsten Tag die Antwort: Ah, sie kommen in ihren langen Kleidern und Gewändern mit ihren SUVs und Handys an den Strand, filmen und feuern die Kiter, Looping-Boys und Tilmann an und fragen mich auf Englisch aus. Alles – Natur, Land und Menschen – ist hier krass anders als bei uns in St. Peter-Ording.



Es läuft gut in den Wellen vor dem Hotelstrand



## Hygge in Khasiit?

Am nächsten Tag sind wir in Khasiit. Dort sieht es aus wie in Hvide Sande in Dänemark. Denke ich zunächst, aber die Wellenvorhänge sind extrem kabbelig. Also fahre ich weiter raus, wo die anderen sind. Auf einmal baut sich vor mir eine derartige Riesenwand auf, dass ich denke, ich bin im falschen Film. Ein Riff? Doch es ist schon zu spät und ich werde durch die Mangel gedreht. Ich kann mich zwar mit dem Kite ans Ufer retten, aber mein Brett ist weg! Dieses weltberühmte, unersetzliche Unikat – mein Dreizack – bei dem es schon leichtsinnig genug war, es einer Fluggesellschaft anzuvertrauen. Die Wavesession ist abrupt beendet. Also geht es wieder ab in die Lagune bei fliegendem Sand. Big-Air-Steven muss wegen Überpower seinen 7er-Boost notlanden. Ich mache meine Speedgranate klar, aber der Trimm stimmt nicht. Wie konnte ich mit diesem Teil jemals 105 Stundenkilometer schaffen? Ich habe viel zu viel Druck auf dem hinteren Fuß. Mein GPS hat sich sowieso aufgehängt, ist es ihm zu heiß? Wahrscheinlich ist der Anstellwinkel der Finne zu groß. Um das einstellen zu können, muss das hintere Finnenloch größer sein. Also geht es abends zu einer dieser Garagen in der Inselhauptstadt. Dort steht zwar groß „Carpenter“ drauf, aber es ist kein Zimmermann drin. Der Typ checkt gar nichts. Sucht erst ewig nach einem 7er-Bohrer und spannt ihn dann nicht richtig in die Maschine ein, sodass das Bohrfutter durchdreht. Nachdem er es endlich richtig

festgezogen hat, wirft er die Maschine wieder an und knarcks – zwirbelt es den Bohrer in zwei Teile. Also die Reste rausschlagen und wir sind fertig. Dafür hat er dann auch nichts genommen. Dazu muss man wissen: Im Oman gib es wegen des Ölreichtums ein bedingungsloses Grundeinkommen, egal was man macht. Wäre also eigentlich das richtige Land für mich.

## Tag 5

Morgens um 5 Uhr aufstehen und ab nach Khasiit, um das Brett zu suchen. 2 Kilometer in Lee liegt es friedlich im Sand: Da habe ich nochmal Glück gehabt! Zufrieden geht es zurück ins Hotel, um dort erstmal zu frühstücken. Der Kaffee ist sehr lecker: Man muss nur den Knopf drücken, dann fließt der Cappuccino aus der Maschine. Wir schmieren ordentlich Brote und es geht wieder raus. In der Lagune mit anderthalb Grad weniger Finnen-Anstellwinkel ist mein Speedboard endlich wieder fahrbar. Wenn auch einen Tick zu lose. Noch ein halbes Grad mehr und ich habe 79,7 Stundenkilometer auf der Uhr – nicht schlecht für sechs Windstärken. Im Einsatz sind wieder Slingshot-Kites. Der 2018er-Rally ist wieder so geil wie mein alter von 2013. Der SST hat zwar mehr Drive in der Kurve, ist aber nicht so fehlerverzeihend. Doch beide gefallen mir sehr gut. Denn sie liegen im Gegensatz zur Konkurrenz – ich teste den neuen Core GTS 5 – viel satter in der Luft. Ich schätze, dass der Core



Hier geht es zum Camp



Fiese Muschel



Am Beachcamp wird der 4er klar gemacht





### Speedcarven mit 4er-Rally

zu viele Umlenkrollen hat. Abends gibt es „Public Viewing“, das Fußball-WM-Finale auf Arabisch im angesagtesten Fischrestaurant der Insel. Alle Surfer von Italien bis Australien sind da. Wir machen in der Halbzeit lieber mal die Fliege und schauen im Hotel weiter.

## Tag 6

Noch weniger Wind. Susanne könnte raus, will aber nicht. Ich glaube, sie braucht mal Urlaub. Vielleicht im Wellness-Hotel? An der Lagune in einem SUV sitzen fröhliche Musliminnen und jubeln uns zu, fahren dabei aber über meine Leinen. Am siebten Tag ist Abfahrt und die Fähre geht um 5.30 Uhr. Anschließend folgen wir der anderen Route an der Küste entlang. Ein Hammerspot nach dem anderen rauscht vorbei, es weht aber zu wenig Wind. In Maskat haben wir noch einen Tauchshop gefunden, wo man Blei kaufen kann. Die Öffnungszeiten: von 9 bis 12 und von 17 bis 21 Uhr. Im Flughafen haben wir den Fuß schon fast im Flugzeug, als wir von der Polizei in den Keller beordert werden. Ihnen gefällt mein Blei im Koffer nicht. Aber ich kann alles erklären, habe Glück und sie verabschieden mich mit einem Grinsen.

## Rückblick

Es war auf jeden Fall eine einzige Hetze, sozusagen Hetze in der Hitze. Echte Pionierarbeit. Nächstes Jahr muss ich mich dort wohl den ganzen Juli einnisten. Aber besser nicht im Beachcamp, da es dort rapide bergab gegangen sein soll. Denn dort hält es keiner lange aus, seit Einheimische das Ruder übernommen haben.

Bräunungstechnisch hat das Ganze nichts gebracht. Wenn man schon braun hinfährt, sollte man sich dort nicht unbedingt mit Faktor 50 übergießen. Dafür ist die Luft viel zu milchig und zu diesig. Aus Susanne sprudelt es heraus: „Man könnte endlos erzählen. Es war irre. Man wusste nie, was am nächsten Tag passiert. So ein richtiger Break vom Alltag.“ Im Flieger freuen wir uns auf das frische Norddeutschland. Doch bei der Ankunft in Hamburg sind alle Ventilatoren ausverkauft und Klimaanlage wie im Oman gibt es ja nicht. Nicht zu Hause und auch nicht im Büro. Hilfe, wir wollen zurück nach Masirah Island! ■

### Dreizack wiedergefunden!





# KITE-SPOTTING

## 360 KILOMETER DOWNWIND

Wind bis zum Abwinken, immer aus Südost mit 20 bis 25 Knoten, kilometerlange Sandstrände – das ist kein Kite-Märchen, sondern ein Märchen aus 1.001 Nacht: Das ist das Wüstenabenteuer entlang der Küste Omans. Dort gibt es perfekte Bedingungen für einen Downwinder, um die abwechslungsreiche Küste der arabischen Halbinsel zu entdecken. Eine Möglichkeit, die in Brasilien seit Jahren funktioniert und boomt, im Oman aber noch einzigartig ist: Sieben Tage von Ort zu Ort kiten, zur Sicherheit begleitet von Allradjeeps am Strand und professionellen Guides auf dem Wasser mit langjähriger Erfahrung. Der Downwinder von Kathrin Borgwardt von der Kite-Schule Darss führt durch traditionelle Fischerdörfer, vorbei an hohen Sanddünen, versteckten Flachwasserlagunen mit Flamingos und arabischen Segelbooten mit winkenden Fischern.

### TERMINE

Die nächsten Trips finden statt:  
**21. bis 27. April 2019: Downwind-Training in Maskat für Einsteiger ins Downwind-Fahren, Tagestrips und Coaching entlang der Küste Masiras**  
**28. April bis 4. Mai 2019: 360 km – der große Oman-Downwinder**  
**5. bis 11. Mai 2019: 360 km – der große Oman-Downwinder**

Dieser Trip ist ein Mix aus Wind, Wasser, Abenteuer und körperlicher Herausforderung und nicht für Kite-Anfänger geeignet. 100 Stunden Kite-Erfahrung auf dem Wasser in unterschiedlichen Bedingungen sowie die Fähigkeit zu Selbstrettung und Relaunch aus dem Wasser sind Voraussetzungen, um an der Tour teilnehmen zu können. Gefahren wird mit Twintip oder Surfboard – für Foilboards ist das Wasser oft zu flach. Der Start erfolgt in Maskat, wo ein bis zwei Tage vor oder nach der Tour







## INFO

Alle Informationen zum Trip werden demnächst hier zu finden sein: [www.desertskyandsea.com](http://www.desertskyandsea.com)  
 Auf dieser englischsprachigen Website kann ebenfalls gebucht werden: [www.bstoked.net/listings/desert-downwinder-on-the-arabian-coast/](http://www.bstoked.net/listings/desert-downwinder-on-the-arabian-coast/)

zum Erkunden eingeplant werden sollten. Das Abenteuer beginnt mit der Fahrt in Jeeps zum fünf Stunden südlich gelegenen Bar Al Hikman – eine Reise im Allrader durch das unendliche Nichts aus Sand und ausgetrockneten Salzseen, vorbei an Kamelkonvois, die mit einem der besten unentdeckten Spots des Landes belohnt wird. Ein kilometerlanger, weißer Sandstrand mit zwei großen Lagunen sowie ein riesiger Flachwasserbereich mit türkisfarbenem Wasser stellen die beste Spielwiese für Kiter und einen guten Ausgangspunkt für die Tour dar. Von dort aus geht es täglich 60 bis 70 Kilometer entlang der Küste – bis zum Highlight der Tour, einem Crossing nach Masirah Island, wobei die Kiter oftmals von Delfinen begleitet werden. Übernachtet wird in Expeditionszelten, die Schutz vor Wind und Sonne bieten. Eine Chillout-Area lädt zum Relaxen ein, um den Tag Revue passieren zu lassen. Ausgeruht und fit geht es am nächsten Tag aufs Wasser, bereit für neue Abenteuer entlang der Küste. Die stolzen Menschen und atemberaubenden Landschaften Omans sind noch immer ein gut gehütetes Geheimnis, das sich zu entdecken lohnt.



▼ ANZEIGE

















## traction kite Action!

Der Wind ist dein Zugpferd, die Luft ist dein Freund. Ob gemütliches Gleiten, Highspeed-Racing oder Freestylejumping, das Tempo bestimmst du allein. Trau dich: Fun next level!

**zebra z1**  
 Gutmütiger Intermediate-Kite mit sattem Grunddruck und sanftem Druckaufbau  
 Größen: 1.6/2.5/3.4/4.0/5.0/6.5/8.0

**CHECKA**  
 Freundlicher Einsteiger-Kite zum lächerlichen Probierpreis!  
 Größen: 1.5/2.5/3.4/4.0

**zebra board**  
 Freches Design auf 90 cm Länge bei nur 6,9 kg

**ZEBRA KITE**  
[zebrakites.com](http://zebrakites.com)



# IDEALIST ODER HAMPELMANN?

SPEEDKITER TILMANN HEINIG

TEXT UND FOTOS:

Jens Baxmeier

Weltweit hat der deutsche Surfer und Speedkiter von sich Reden gemacht. Die inländische Konkurrenz hat er vor gut 10 Jahren so gedemütigt, dass er jetzt weitgehend alleine dasteht, so seine Erklärung für die heutige Situation im Speedkiten. Doch Heinig bleibt weiterhin vom Wind und dem Drang zur Verbesserung getrieben und braucht den Adrenalinschub als Droge. Schon wenn er den Surfanzug anzieht, geht es ihm besser. Wir wollten mehr über Tilmann Heinig wissen.









Speed-Carven mit dem Dreizack ist derzeit Tilmanns Favorit



Chefredakteur Jens Baxmeier (links) im Gespräch mit Tilmann Heinig

105 Stundenkilometer nur geradeaus ist der Geschwindigkeitsrekord auf einem Kiteboard, den Tilmann vor fünf Jahren auf dem überfluteten Sønderstrand von Rømø erreicht hat. Das spezielle Holzboard fährt nur in eine Richtung mit Wind von links, und den feinen Wasserfilm betitelt der Speedkiter als „Liquid Ice“ – da er eben wie Schwarzeis ist. Dazu sorgte Orkan Christian für den nötigen Vortrieb im 4 Quadratmeter großen Slingshot-Rally-Kite.

## Wer ist er?

Bei Fragen zu seiner Person gibt Tilmann mir ungewöhnliche Antworten: „Der Mensch ist ein Hampelmann, vollständig determiniert von Erbanlagen und Umwelteinflüssen“, sagt er über sich selbst und hat so eine Begründung für sein Tun gefunden. Das hat er sicher schon viele Male hinterfragt, kommt aber zu



dem Schluss: „Ich kann da nichts für, das ist Schicksal. Meine Eltern haben sich nur für Sport und Kunst interessiert. Die sind nur beim Segeln oder Surfen gewesen. Mein Vater ist Kunstprofessor und meine Mutter ist Kunstlehrerin. Alles in Frage zu stellen, darauf wird man in der Kunstschule getrimmt. Bei mir sind diese Themen jetzt zusammengewachsen und gipfeln in der Suche nach dem endgültigen Brett.“

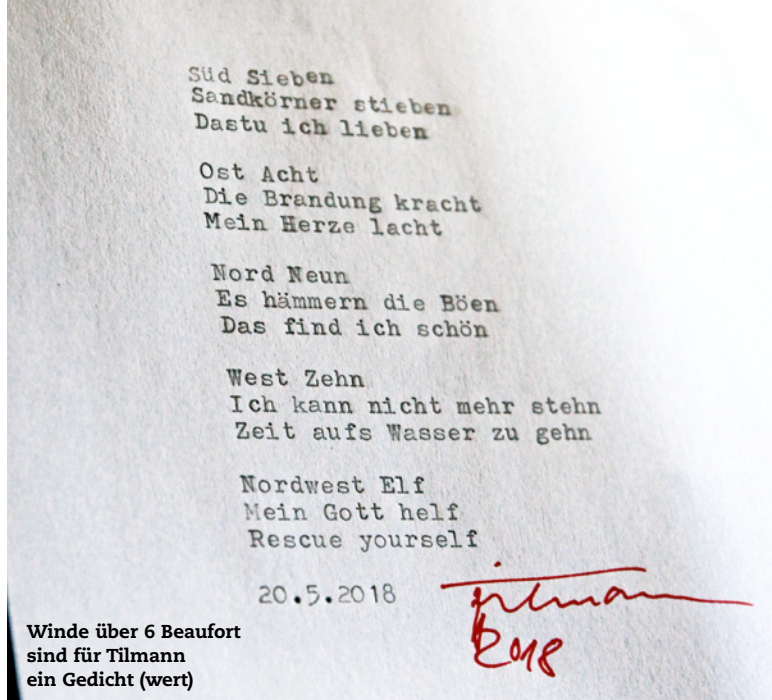
## Der eigene Weg

Schon ewig macht sich der Wassersportler Gedanken um das am besten geeignete Material – „Ich bin seit 40 Jahren auf der Suche nach dem endgültigen Brett“ – und da es auf dem Markt oftmals nichts Zufriedenstellendes gibt, legt er eben selbst Hand an: „Ich gehe da künstlerisch ran, nicht so wie ein Ingenieur, der vorher seine Berechnungen macht. Aus Gefühl und Verstand entsteht eine Idee, die ich umsetze und mithilfe des GPS auf dem Wasser auf Richtigkeit überprüfe.“ Bei einem Rundgang durch sein Haus zeigt er mir viele verschiedene Bauweisen, und zu beinahe jedem noch so skurril anmutenden Untersatz gibt es eine Geschichte mit unvergessenen Erlebnissen von deren Einsatz. Tilmann fährt fort: „Man begreift immer mehr und entwickelt so ein Gefühl für die Sache. Wobei ich sagen muss, dass man letzten Endes auch seinen Gefühlen nicht trauen kann, weil sich auf dem Wasser immer wieder herausstellt, dass das Gefühl falsch war.“





Speed, Speed und nochmals Speed – das sind die Vorlieben des Windsüchtigen



Winde über 6 Beaufort sind für Tilmann ein Gedicht (wert)

Süd Sieben  
Sandkörner stieben  
Dastu ich lieben

Ost Acht  
Die Brandung kracht  
Mein Herze lacht

Nord Neun  
Es hämmern die Böen  
Das find ich schön

West Zehn  
Ich kann nicht mehr stehn  
Zeit aufs Wasser zu gehn

Nordwest Elf  
Mein Gott helf  
Rescue yourself

20.5.2018

*Tilmann*  
*2018*

## Ortswechsel

Ursprünglich ein „Kieler Jung“, wohnt Tilmann nun an der Nordseeküste bei St. Peter-Ording: „Ich bin an die Nordsee gezogen, weil es hier bessere Speed-Bedingungen gibt. Es sind regelrecht Laborbedingungen, da man zum Testen alles hat, was man möchte: Glattwasser, Kappelwasser oder Wellen – alles! Jederzeit und viele längere Strecken. Hier bin ich echt weitergekommen. Das

hat sich gelohnt.“ Was das Herausragende war, ist meine nächste Frage: „Eben dieses Dreizack. Das hätte ich mir vorher nie vorstellen können, dass ich mal so etwas baue“, schießt es aus Tilmann heraus und er fügt voller Enthusiasmus hinzu: „Ich finde das so faszinierend, dass das funktioniert. So eine kleine Finne da irgendwo in der Mitte – dass das genügend Grip hat – denn direkt an der Kante, wo sie normalerweise sein sollte, ist ja keine Finne.

▼ ANZEIGE

## Alle Grundlagen des Traction-Kitings – zu Lande, auf dem Wasser und im Schnee

- ✓ Einführung in die verschiedenen Drachentypen
- ✓ Grundlagen der Steuerung
- ✓ Einblick in die Haltesysteme
- ✓ Praktische Tipps zum Vorbereiten für den Start
- ✓ Vorstellung der Sportgeräte
- ✓ Die wichtigsten Fahrmanöver bis hin zu den ersten Tricks

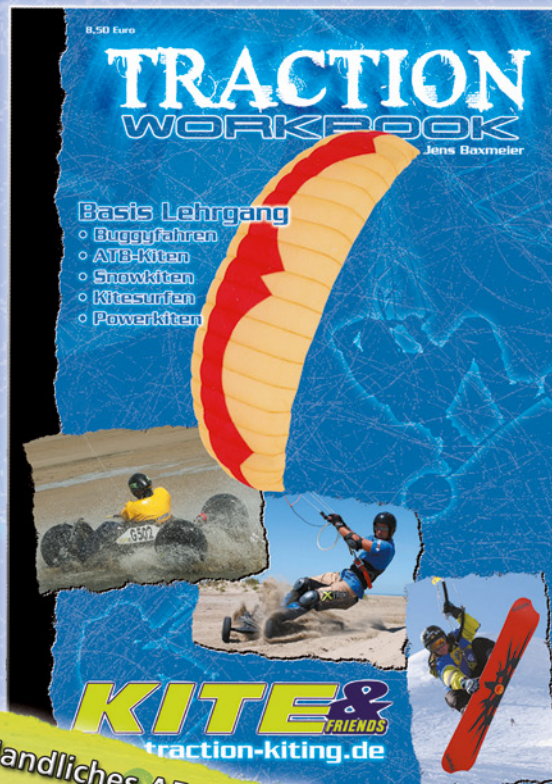
... und vieles mehr.

## IM INTERNET

[www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)

oder telefonisch unter

040 / 42 91 77-110



Handliches A5-Format  
mit 84 Seiten.  
Mit zahlreichen Fotos  
und Abbildungen.  
Nur 8,50 Euro

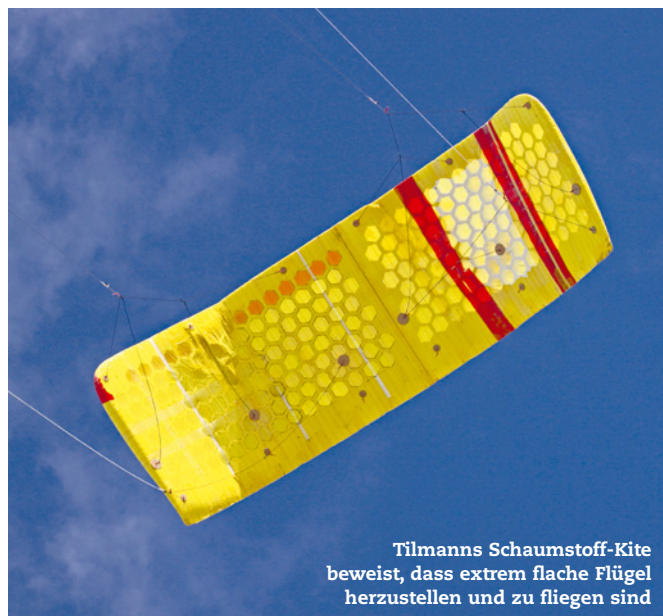


## TRAUMTAXI

„Ich bin mein Leben lang eigentlich immer nur Fahrrad gefahren“, erklärt Tilmann, der früher nur ein Auto gekauft hat, um darin am Surfspot zu übernachten. Doch auf seine schwarze Corvette angesprochen meint er: „Wenn schon ein Auto, dann ein richtig verrücktes“, und sagt: „Ich habe im Internet geguckt, was es so gibt. Das sieht aber schön aus, dachte ich, als ich auf die Corvette stieß. Sonst wäre das mit dem Auto nie passiert. Das Internet hat so viel verändert.“ Und wenn er den Schlitten nun schon einmal hat, dann bietet er auch Fahrten damit an – zum normalen Taxitarif. Kontakt unter: [www.traumtaxi.de](http://www.traumtaxi.de)

Das finde ich sensationell!“ Auf die Frage, woran er erkannt hat, dass dieses Board so gut ist, antwortet Tilmann: „Ich habe gesehen, dass ich schneller als die anderen bin. Und dazu kann ich das, was ich immer wollte – diese langgezogenen Kurven ziehen. Ich wollte dieses Highspeed-Carving, was ich vorher mit langen Finnen gemacht habe, in flache Gewässer übertragen. Auf diesen Endlospisten mit geringer Wassertiefe, leicht raum – so kannst Du da ewig fahren. Das sind hier ja 2 Kilometer – dabei aus 70 Stundenkilometern die Kurve einleiten. Da kann man nun wirklich zufrieden sein.“ Als Tilmann mir das Video davon zeigt, hat er glänzende Augen. Es scheint, beim Highspeedjunker hat ein Umdenken stattgefunden, sodass nicht mehr nur die reine Endgeschwindigkeit zählt, und er erklärt mir: „Das hat sich erst in den letzten Jahren so entwickelt. Immer nur geradeaus fahren wird irgendwann langweilig und man merkt, es wird nicht wirklich schneller. Es sei denn, Du hast so einen Mega-Orkan. Dann wird die Gefahr immer größer und der Geschwindigkeitszuwachs immer kleiner. Irgendwann ist einfach Feierabend.“

Praxiserprobung des Zugdrachens aus Styropor beim Buggyfahren



Tilmanns Schaumstoff-Kite beweist, dass extrem flache Flügel herzustellen und zu fliegen sind

## „Ich bin seit 40 Jahren auf der Suche nach dem endgültigen Brett“

### Aufsehererregend

Beim Red Bull Coast 2 Coast von Fehmarn nach Rodbyhavn in Dänemark musste Tilmann im Jahr 2015 eine Aufholjagd machen. Mit dem Dreizack-Speedboard startete er von Platz 344 und rollte das Feld bis auf Position 7 auf. Tilmann: „Jeder Teilnehmer war mit GPS ausgerüstet und ich habe ein Video, wo nur das GPS-Tracking der Teilnehmer zu sehen ist. Das ist richtig köstlich zu sehen, wie ich an den anderen vorbeiziehe.“

### Die Kite-Wahl

Bei den Kites setzt Tilmann auf Tubes, da ihm die Waagen der Foilkites bei Sturm am Boden zu schnell verdrillen. „Lange Leinen mit 27 Metern und die neuen Wavekites sind gar nicht so schlecht, die haben so etwas Schwereloses. Der SST von Slingshot, der Section2 von Core und der Religion von RRD sind gut. Aber mit dem Rally bin ich am meisten zufrieden.“ Doch macht Tilmanns Wunsch nach Besserem auch hiervoor nicht Halt: „Ich bin mir absolut sicher, dass hier noch wesentlich mehr geht, zum Beispiel perfektes Höhelaufen wie ein Racekite mit schnellem Drehen zu kombinieren“, und er geht noch weiter: „Ich finde, es ist ein Armutszeugnis der Kite-Industrie, dass sie es in zwanzig Jahren nicht geschafft hat, mal dünne Tubes zu bauen, die man so hart aufpumpen kann wie einen Fahrradschlauch“, lacht er und führt aus: „Eigentlich kann man die derzeitigen Kites nur noch zu Jacken verarbeiten, und sie haben den Vorteil, dass man die Tubes als Ärmel verwenden kann, denn dafür haben sie die richtige Dicke.“



## Gedacht, gemacht!

Tilmann wäre nicht er selbst, wenn er nicht einen radikal anderen Weg denken würde, und so hat einen Kite aus Schaum geshaped. Dazu seine Erklärung: „Das ist so eine Art Notmaßnahme. Ich bin bald 60 Jahre und erlebe es ja nicht mehr, dass die sich dazu aufraffen, mal was Vernünftiges zu bauen. Also muss ich da selber ran. Aus Styropor und Tape habe ich etwas Windschnittiges gebaut.“ Als ich ihn nach den Erkenntnissen daraus frage, lacht er und fordert mich auf: „Das ist die Frage. Deshalb musst Du es ja ausprobieren!“ Gesagt, getan: Beim ersten Versuch scheint zwar die Sonne, aber der Wind reicht nicht. Deshalb treffen wir uns nochmal bei gut fünf Windstärken, um den 3-Quadratmeter-Schaum-Kite im Buggy zu testen. Transporter samt Anhänger sind

nötig, um die Ausrüstung zum Spot zu bekommen. Tilmanns Flügel fliegt tatsächlich an der Depowerbar. Quer durchs Windfenster gezogen, nimmt er richtig gut Fahrt auf, aber am Windfensterrand reicht die Kraft einfach nicht aus, um mich auf Speed zu bringen. Zudem ist das Steuerverhalten eine ziemliche Katastrophe. Erstes Fazit: Das waren mindestens zwei Windstärken zu wenig. Auch wenn es nicht zum Durchbruch langt, erklärt Tilmann: „Dieser Styropor-Kite musste passieren. Das war eine innere Notwendigkeit.“ Womit wir wieder bei der Person Tilmann sind, die nicht jeder Außenstehende versteht, womöglich auch er selbst nicht immer. Er ist und bleibt ein Künstler und beschreibt dies so: „Es gibt dieses übermächtige Gefühl, ein eigenständiges Ich zu haben, das eigene Entscheidungen trifft.“ ■

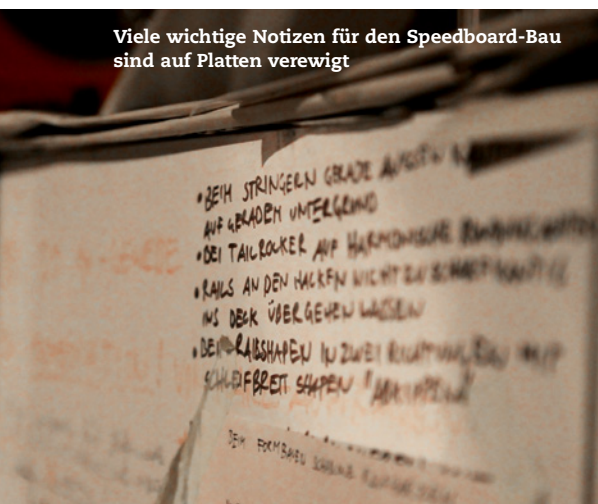


**Kunststelier und Brettforschungsinstitut sind über das gesamte Haus des Künstlers verteilt**



◀ In seiner Shaper-Werkstatt erschafft Tilmann immer neue Boards wie das Rømø-Rekordbrett (aufrecht), mit dem er über 87 Stundenkilometer über die nautische Meile schaffte

Viele wichtige Notizen für den Speedboard-Bau sind auf Platten verewigt



**Kite-Eigenentwicklung und Beach-Bum-Jacke aus einem verschlissenen Slingshot-Kite**



# Kite & friends

**DIE NÄCHSTE AUSGABE  
ERSCHEINT AM 26. FEBRUAR 2019**

Annika Plützer beschreibt, was ihr das Drachenfliegen bedeutet und welche Herausforderung es für sie darstellt.

AUCH IM HEFT:

AUSFÜHRLICHER  
PRAXISTEST DES  
**RACESTAR+**  
VON BORN-KITE

ZWEITER TEIL DER  
**TECHNIK-REIHE:**  
JETZT WERDEN  
DRACHENVERBINDER  
**GEDRUCKT!**



Sichere Dir schon jetzt die nächste Ausgabe.

Direkt bestellen unter [www.kite-and-friends.de](http://www.kite-and-friends.de)



Herausgeber  
Tom Wellhausen

Redaktion  
Verlagsbüro Jens Baxmeier  
Karckenfenn 15  
25836 Kirchspiel-Garding  
Telefon: 048 62/22 63 39  
Telefax: 032 12/200 50 05  
[redaktion@kite-and-friends.de](mailto:redaktion@kite-and-friends.de)

Leitung Redaktion/Grafik  
Jan Schönberg  
[redaktion@kite-and-friends.de](mailto:redaktion@kite-and-friends.de)

Chefredaktion  
Jens Baxmeier (verantwortlich)  
[j.baxmeier@kite-and-friends.de](mailto:j.baxmeier@kite-and-friends.de)

Für diese Ausgabe recherchiert, testeten, bauten und schrieben:

Jens Baxmeier  
Meike Baxmeier  
Wolfgang Bieck  
Alexander Degenhardt  
Ralf Dietrich  
Tilmann Heinig  
Herbert Hötzsch  
Grischa König  
Angelika May  
Paul May  
Mark Rauch  
Stefanie Rauch  
Susanne Schenkel  
Tom Scheppan  
Corinna Spellerberg  
Falk Spellerberg  
Jan Wilke

Grafik  
Bianca Buchta  
Jannis Fuhrmann  
Martina Gnaß  
Kevin Klatt  
Sarah Thomas  
[grafik@wm-medien.de](mailto:grafik@wm-medien.de)

Verlag  
Wellhausen & Marquardt  
Mediengesellschaft bR  
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51  
22085 Hamburg  
Telefon: 040/42 91 77-0  
Telefax: 040/42 91 77-199

Geschäftsführer  
Sebastian Marquardt  
[post@wm-medien.de](mailto:post@wm-medien.de)

Verlagsleitung  
Christoph Bremer

Anzeigen  
Sebastian Marquardt (Leitung),  
Denise Schmahl  
[anzeigen@wm-medien.de](mailto:anzeigen@wm-medien.de)

AboService  
Leserservice KITE & friends  
65341 Eltville  
Telefon: 040/42 91 77-110  
Telefax: 040/42 91 77-120  
E-Mail: [service@kite-and-friends.de](mailto:service@kite-and-friends.de)  
Abonnement  
Jahresabonnement für  
Deutschland: € 41,-  
Ausland: € 46,-  
eMagazin:  
[www.kite-and-friends.de/emag](http://www.kite-and-friends.de/emag)

Das Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, kann aber jederzeit gekündigt werden. Das Geld für bereits bezahlte Ausgaben wird erstattet.

Druck  
Grafisches Centrum Cuno  
GmbH & Co. KG  
Gewerberg West 27  
39240 Calbe  
Telefon: 03 92 91/42 80  
Telefax: 03 92 91/428 28  
Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier. Printed in Germany.

Copyright  
Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Verwertung, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages.

Haftung  
Sämtliche Angaben wie Daten, Preise, Namen, Termine usw. ohne Gewähr.

Bezug  
KITE & friends erscheint sechsmal im Jahr.

Einzelpreis  
D: € 7,50 / A: € 8,50 /  
CH: CHF 10,50 / NL: € 8,90 /  
L: € 8,90 / DK: DKK 80,00 /  
F: € 9,10 / I: € 9,50  
Bezug über den Fach-, Zeitschriften- und Bahnhofsbuchhandel. Direktbezug über den Verlag

Vertrieb Grosso/BB  
VU Verlagsunion KG  
Meißberg 1  
20086 Hamburg  
[info@verlagsunion.de](mailto:info@verlagsunion.de)  
[www.verlagsunion.de](http://www.verlagsunion.de)

Für unverlangt eingesandte Beiträge kann keine Verantwortung übernommen werden. Mit der Übergabe von Manuskripten, Abbildungen, Dateien an den Verlag versichert der Verfasser, dass es sich um Erstveröffentlichungen handelt und keine weiteren Nutzungsrechte daran geltend gemacht werden können.

**wellhausen & Marquardt**  
Mediengesellschaft



Ausgabe 01/2019  
www.brot-magazin.de

**Brot**

# Brot



**WACKEN-BÄCKER**  
Axel Schmitt und  
sein Wachmacher-Brot

**SCHÄDLINGE IM MEHL**  
Loswerden & vorbeugen

**GLUTENFREI REISEN**  
Tipps für entspannten Urlaub

**EINSTEIGER-KURS**  
So gelingen Brötchen

**PROFI-TIPPS**  
Gärreife erkennen

**Traditionell  
lecker**  
Das Bauernbrot ist  
Brot des Jahres 2019



5,90 EUR  
A: 6,50 Euro, CH: 11,60 sFR, BeNeLux: 6,90 Euro

Mit exklusivem Rezept der  
Akademie Deutsches Bäckerhandwerk

5,90 EUR

A: 6,50 Euro, CH: 11,60 sFR,  
BeNeLux: 6,90 Euro



**Jetzt bestellen!**

**2 für 1**

Zwei Hefte zum  
Preis von einem  
Digital-Ausgaben  
inklusive

**IM HEFT**

mehr als  
**30 Rezepte**  
gelingensichere Brote  
und Aufstriche

**IM HEFT**

mehr als  
**30 Rezepte**  
gelingensichere Brote  
und Aufstriche

**www.brot-magazin.de**  
**040 / 42 91 77-110**



# STRANDSEGELN VOM FEINSTEN!

**Europameister 2017!**

**LIBRE-Piloten holen Meistertitel  
bei den Herren & Damen!**

## MICRO RACE

### **SITZCOMFORT**

super bequem

### **SPASS**

für die ganze Familie

### **PACKMASS**

nur 150 cm



[www.libre.de](http://www.libre.de)

