

Kite & friends

DAS MAGAZIN FÜR DRACHENSORT

Traction

**Leichtwind-Power:
RaceStar+ in 14.0**

**Wie nachhaltige
Mioboards entstehen**

**Response-Carbonbar
in der Praxis**

Personalitys

**Die Geschichte
von Level One**

**Im Kite-Lab von
Thomas Horvath**

**Quadlines in
Schweizer Präzision:
Andreas Schiebler**

KAP YOURSELF

**Anleitung Mikro Picavet-Rigg
mit Bildübertragung**

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



Ausgabe 03/2020
www.brot-magazin.de

Brot

Brot

Gesund und bekömmlich backen

VIelfalt in Hannover

Bäckerei Borchers

GLUTENFREI

So werden Teige gut



GÄRKÖRbCHEN

Die richtige Wahl

SAUERTEIG-SCHULE

Wie man Aroma steuert

Östern

Leckeres Gebäck zum Fest



03 5,90 EUR
A: 6,50 Euro, CH: 11,60 sFR, BeNeLux: 6,90 Euro

IM HEFT

Mehr als
30 Rezepte
für gelingsichere
Brote und Aufstriche

Brot

Gesund und bekömmlich backen

IM HEFT

Mehr als
30 Rezepte
für gelingsichere
Brote und Aufstriche



02 5,90 EUR
A: 6,50 Euro, CH: 11,60 sFR, BeNeLux: 6,90 Euro

des Jahres
Jetzt bestellen!

2 für 1
Zwei Hefte zum
Preis von einem
Digital-Ausgaben
inklusive

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

„Der Verlauf der Leinen ist ein ehrlicher Weg. Wenn man nicht alles verkehrt macht, führt er früher oder später direkt nach oben.“

JENS BAXMEIER, CHEFREDAKTEUR KITE & FRIENDS



EDITORIAL

Da sitze ich im Homeoffice und finde einfach keine Worte. Die Euphorie für das Drachenfliegen hat mich über so viele Jahre begleitet und im ganzen Team von **KITE & friends** immer wieder für Motivation und Tatendrang gesorgt. Die Frühlingssonne blinzelt durch das Fenster und ich sehe die Gräser im Wind wiegen. Alles Zeichen, die mich normalerweise vom Schreibtisch locken. Heute bin ich einfach nur niedergeschlagen. Kein guter Tag für ein Editorial – ich muss mich entschuldigen.

Immerhin, die neue Ausgabe ist fertig geworden: 84 Seiten, die viel aus der Welt der Drachen erzählen. Gelungen finde ich – unsere Autoren berichten über spannende Themen. Euch wünsche ich eine gute Zeit bei der Lektüre. Lasst Euch ein wenig vom Alltag ablenken.

Wie der Weg weiter geht, kann ich nicht sagen. Es ist ganz anders als beim Auslegen der Leinen vor dem Drachenflug. Diesen Weg bin ich hunderte Male gegangen. Der Weg in die Zukunft allerdings ist ungewiss – wohin mag er führen? Mit wem können wir ihn gehen? Heute vermag ich kein Happy End zu schreiben.

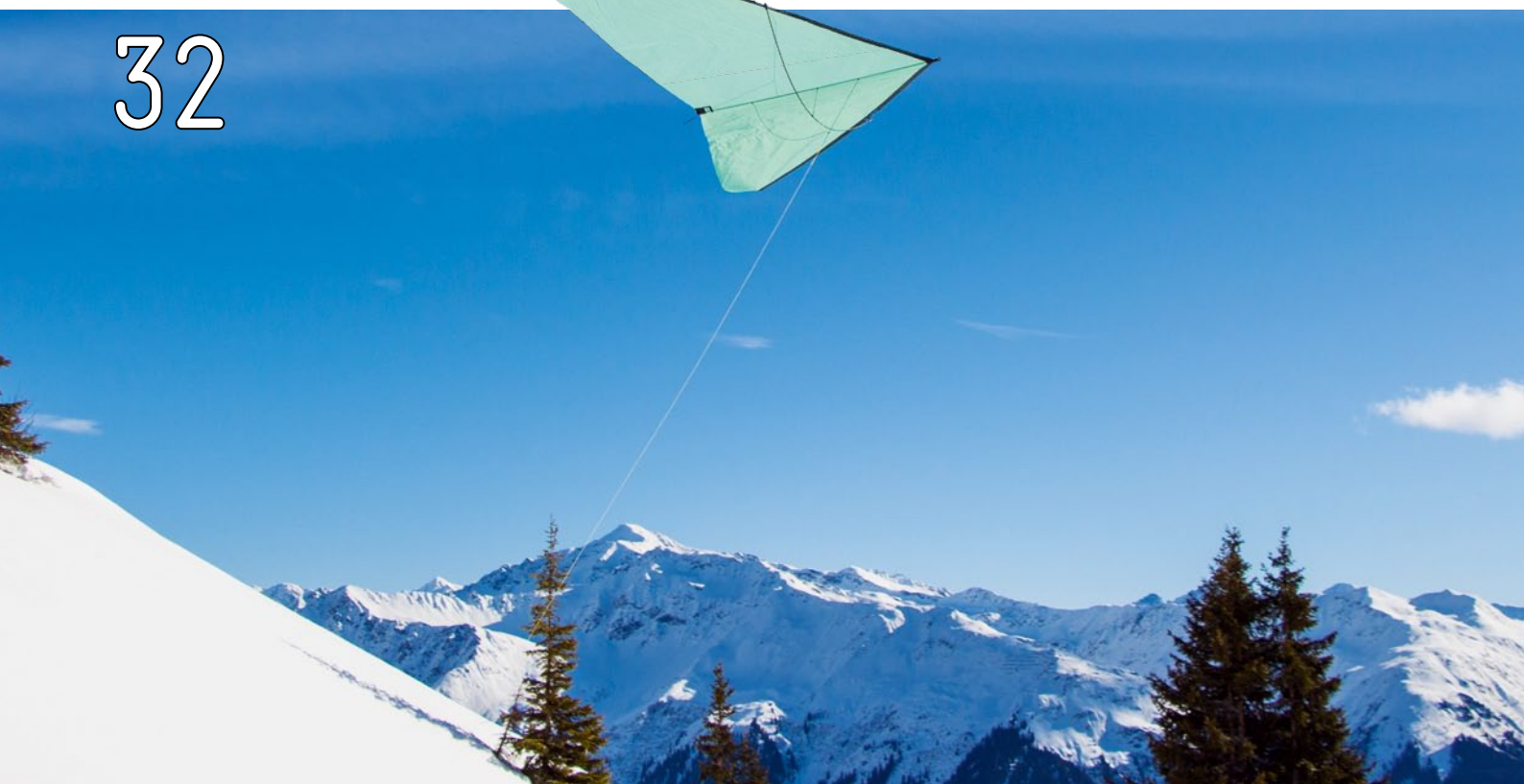
Lasst Euch nicht unterkriegen, Euer
Jens Baxmeier



06



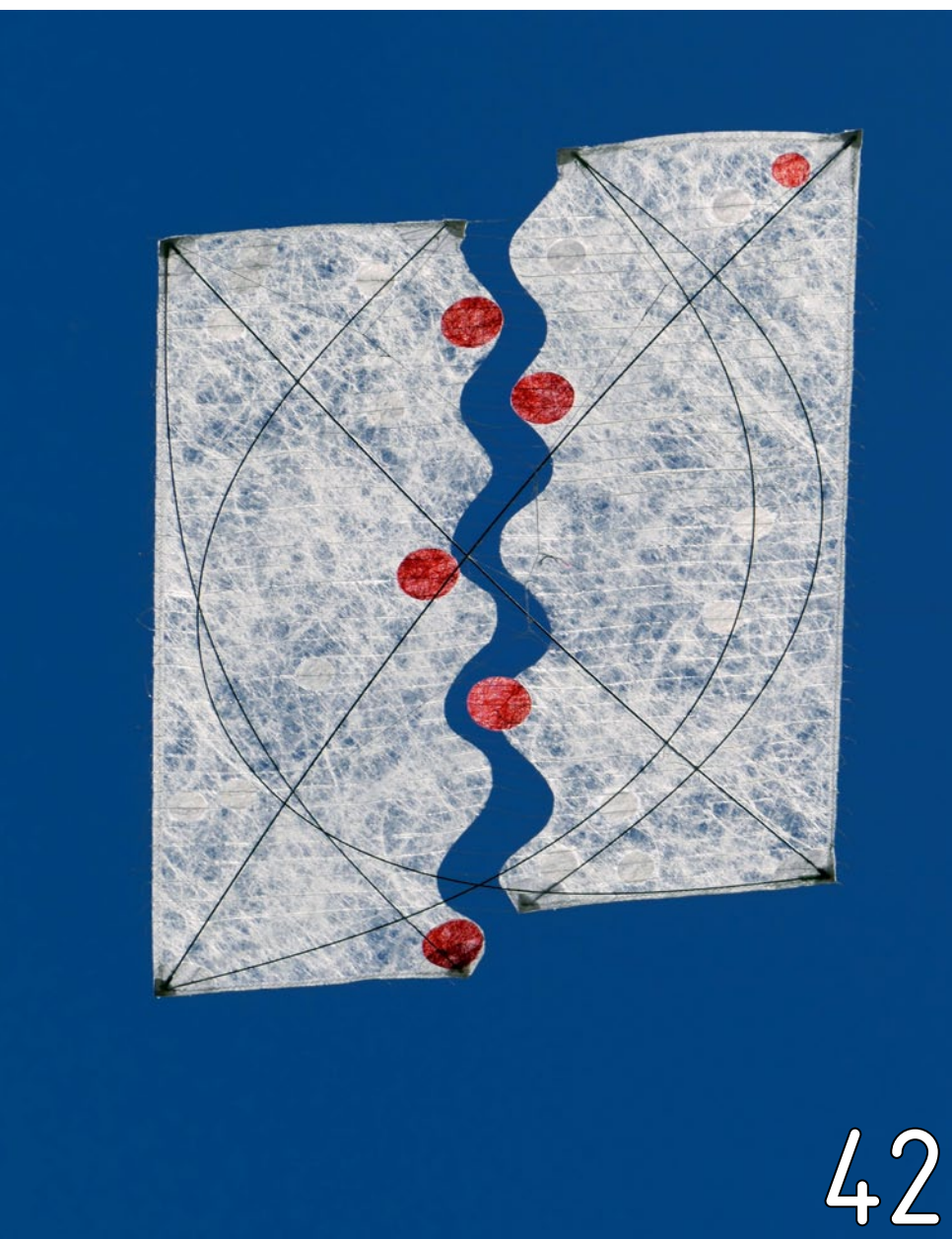
16



32



70



42

- 03 Editorial**
RUBRIK
Nicht darauf eingerichtet
- 06 X-Race**
TEST
Spritziger Spacekite
- 10 Stinga**
REPORTAGE
Flug mit Alternativantrieb
- 14 Für Strippenzieher**
NEWS
Material in der Pipeline
- 16 Tir Na Nog**
TEST
Level One goes Einleiner
- 22 Level One**
PERSONALITY
Besuch bei Jens Frank
- 32 Thomas Horvath**
PERSONALITY
Eine eigene Spezies
- 42 Drachenkünstlerinnen**
PERSONALITY
Koryphäen in Bau und Gestaltung
- 50 Mikro-Rigg**
WORKSHOP
Günstiger Weg zum KAPen
- 56 Swissmade**
PERSONALITY
Präzision by Andreas Schiebler
- 61 Kite-Spotting**
SPEKTRUM
Aussichten für die Jugend
- 62 Racestar+ 14.0**
TEST
Single-Skin für Flauten-Power
- 68 Wingskaten**
REPORTAGE
Einstieg auf Fuerteventura
- 70 Response Bar**
TEST
Carbon puristisch
- 75 Fachhändler**
VERZEICHNIS
Händler vor Ort
- 78 Mioboards**
REPORTAGE
Mit Holz zur Nachhaltigkeit
- 82 Vorschau / Impressum**

RACE IN SPACE!

DER X-RACE VON MICHAEL TIEDTKE

TEXT: Mark Rauch

FOTOS: Stefanie Rauch

Michael Tiedtke hat schon viele seiner typischen Schwalbenschwanz-Kites gebaut. Der wohl bekannteste daraus ist wohl der legendäre „Hotstripe“, aber noch nie gab es eine Version, die explizit für Speed und Power ausgelegt ist. Das hat sich nun mit dem X-Race geändert.



Das Design hat Michael Tiedtke absichtlich an seinen erwähnten Hotstripe angelehnt. Insgesamt 16 Paneele stehen für die auf Wunsch und Aufpreis freie Farbwahl zur Verfügung. Serienmäßig ist der X-Race aber in Gelb, Pink und wie unser Testmodell in sehr edlem Blau verfügbar. Der Kite sorgt mit seinem verbauten Powertuch Chikara und seinen Farbabschattungen nach innen bis hin zu Grün für einen echten Eye-catcher am Himmel.

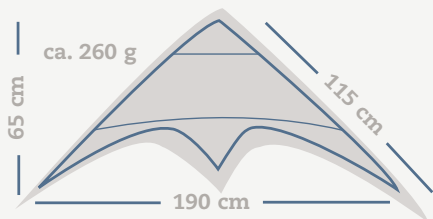
Der Meister der Doppelten-Kappnaht zeigt auch hier wieder was er kann – perfekter kann man ein so aufgebautes Segel kaum nähen. Die 6er Exel-Cruise-Carbonstäbe werden solide von APA-Verbindern gehalten und überall findet man sehr geschickt eingebaute und solide Verstärkungen aus Dacron und LKW-Plane, so zum Beispiel bei den Segellattenaufnahmen. Hier hat sich der Konstrukteur eine clevere Lösung einfallen lassen und die Segellatten so eingebaut, dass diese sich gut an die Windverhältnisse anpassen können. Die aus 2 Millimeter Glasfaser bestehenden Whisker werden in entsprechenden Taschen, in denen sich Gummiendkappen befinden, aufgespannt. Das sorgt für ein schön glattes Segel. Der X-Race verfügt im Übrigen auch über eine Saumschnur. Der Aufbau inklusive des auffallenden Schwalbenschwanzes und den Segellatten geht schnell von der Hand. Steht der Flügel erst einmal fertig aufgebaut vor seinem Piloten, fällt sofort sein erstaunlich flaches und gestrecktes Profil auf. Spätestens jetzt sollte einem unmissverständlich klar sein, dass dieser Kite in Richtung Speed und Power geht und kein gewöhnlicher Allrounder ist.



X-RACE VON SPACE KITES

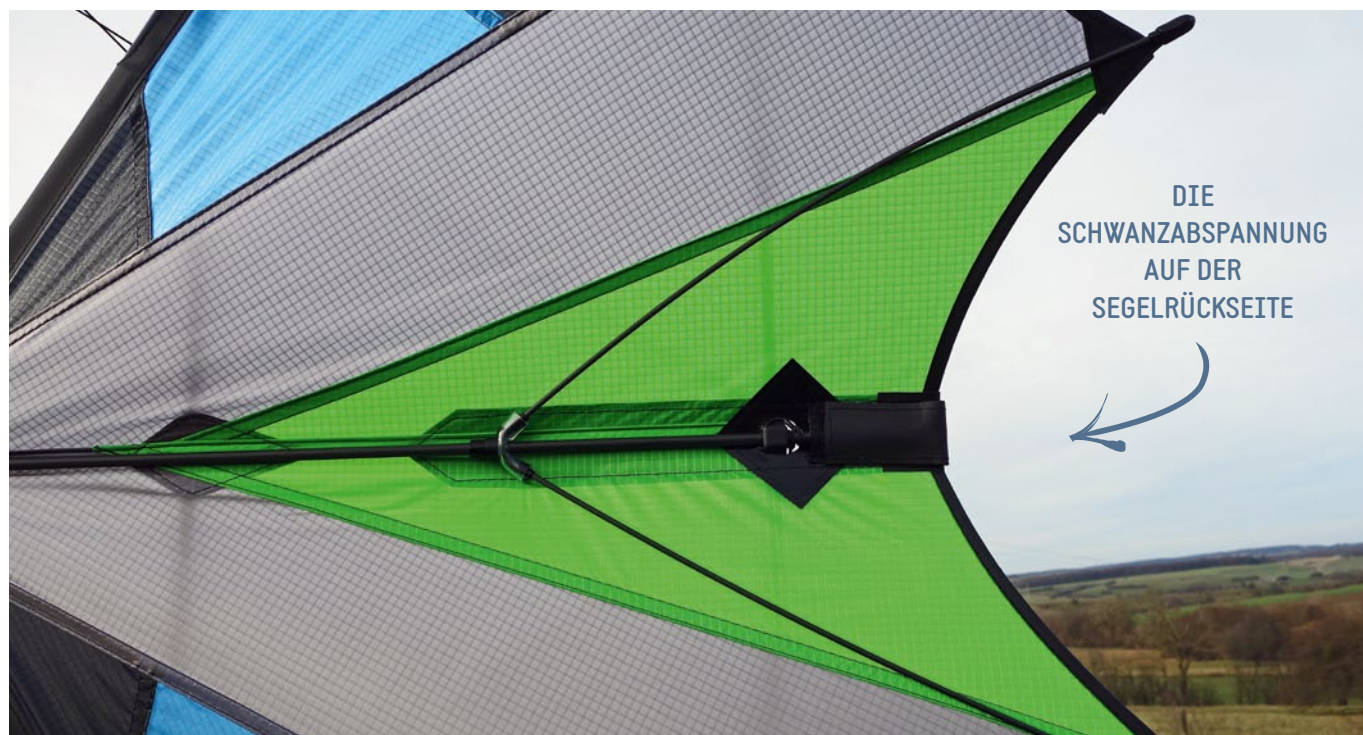
www.spacekites.de

Kategorie:	Lenkdrachen, Speed und Power
Gestänge:	6 mm Exel Cruise
Segel:	Chikara
Waage:	Dreipunktwaage mit Entlastungschenkel, ummantelte Dyneema
Schnur:	30-35 m, 40-110 daN
Windbereich:	6 - 40 km/h (2-6 Bft.)
Preis:	189,- Euro
Zubehör:	einfacher Köcher aus Spinnaker



Sturmwarnung!

Gleich am ersten vorgesehenen Testtag stelle ich morgens fest, dass der Wind wohl mit 4-6 Windstärken blasen wird – also perfekte Verhältnisse, um diesen Kite gleich mal richtig gut kennenzulernen. Michael warnte schon am Telefon, dass der X-Race mit seinen 1,90 Metern durchaus zupacken kann. Also greife ich zu meinen bewährten 110er Leinen und Powergrips und gehe mit dem Kite auf die Wiese. Nach kurzer Überlegung welchen Knoten ich an der Kontenleiter wählen soll, entscheide ich mich für den dritten von vier Knoten von der Leitkante aus gesehen. Der Kite ist somit um einen Knoten steiler getrimmt



als die Grundeinstellung. Entsprechend müssen dann auch die Entlastungsschenkel nachgestellt werden. Ich platziere den Kite bei diesem doch recht starken Wind vorsichtshalber zirka 20 Grad neben der Windfenstermitte, mit der Absicht ihn nach dem Start vorsichtig am Windfensterrand hochzuführen. Zurück an den Griffen ziehe ich vorsichtig an und erwarte, dass der X-Race gutmütig wie fast alle Space Kites direkt nach oben steigt. Sofort nach dem Start bricht der X-Race aber etwas seitlich aus und ich muss ihn sofort einfangen, was aber problemlos gelingt. Dabei ziehe ich ihn dann allerdings in die Windfenstermitte, wo direkt Power und Speed satt anliegen und er mich einige Meter nach vorne reißt. Nach ein paar schnellen und super engen Spins ohne Höhenverlust lasse ich den X-Race auf die lange Gerade, die er schön präzise und sehr rasant nimmt. Die Lenkwege sind dabei genau richtig und man kann den X-Race sehr knackig durch sein großes Windfenster feuern. Wow! Zum Glück lässt sich der X-Race problemlos am Windfensterrand parken, um etwas Luft zu schnappen.

Kein Allrounder!

Ich lande den Kite vorsichtig am Windfensterrand und stelle weiter an der Knotenleiter nach, um zu sehen, was sonst noch geht, aber der vierte und damit am weitesten von der Leitkante entfernte Knoten dient mehr für den Gespannflug. Auf dem zweiten Knoten – also der Grundeinstellung – dagegen ist der Start nun unproblematisch und ich empfinde den X-Race in dieser Stellung sogar noch etwas schneller. Dass er dabei etwas weniger stark zieht, fällt nicht sonderlich auf und tut dem Fluggefühl sogar sehr gut. Der Wind legt jetzt immer mehr zu und erreicht in Böen bis zu 60 Stundenkilometern, sodass ich erstaunt bin, was der X-Race mit seinem 6er Gestänge aushält. Der Kite geht durch den starken Wind nicht kaputt, aber ab sechs Windstärken sollte man dann doch auf etwas Kleineres wechseln. Für diesen Windbereich hat Space Kites den X-Race zu Beginn der Serienfertigung noch etwas modifiziert, sodass das leichte Brummen an der Schleppkante der ersten Exemplare inzwischen auch Geschichte sein sollte.

Binnenlandwind willkommen!

Ein paar Tage später haben wir fast Flaute. Der Windmesser zeigt in den Böen kümmerliche 5-10 Stundenkilometer an und ich bin mir nicht sicher, ob ich den X-Race nun wirklich zum Fliegen überreden soll. Mit 40er Leinen bewaffnet versuche ich es dennoch und bin erstaunt, wie problemlos der X-Race auf dem ersten Knoten mit diesen Windverhältnissen klarkommt. Er startet mühelos, liefert sofort einen angenehmen Grunddruck auf den Leinen und lässt sich präzise durch das nach wie vor große Windfenster dirigieren. Die Spins sind selbstverständlich nicht mehr so rasant wie bei Starkwind, aber immer noch schön und präzise steuerbar. Der Testkite kann also auch Schönfliegen. ■

Lattenkonstruktion, die das Segel an den Wind anpasst



EXPERTENMEINUNG

Bei etwas mehr Wind – so um die 3-4 Windstärken – fliegt sich der X-Race an 80er Leinen schön druckvoll und sehr präzise. Der Speed ist für einen Serienkite beeindruckend, aber man sollte sich darüber im Klaren sein, dass Michael Tiedtke hier keinen Speedkite-Wettkampfdrahten bauen wollte. Es geht ihm darum, dass seine Kunden den Drachen frei rennen lassen können – und das mit einer hohen Grundgeschwindigkeit und sehr guter Kontrollierbarkeit. Die Power kommt hier auch aus der Geschwindigkeit. Das „Race“ im Namen steht also klar für Ausdauerrennen und nicht für Drag-Racing. Nicely done, Mr. Tiedtke!



Auch Fotografin Stefanie Rauch kommt in den Genuss der Power



TEXT UND FOTOS: Andrew Beattie

VOM ROCHEN GESTOCHEN?

PREMIERE: WIE ZWEI VERRÜCKTE
DEN MINI STINGA FLOGEN

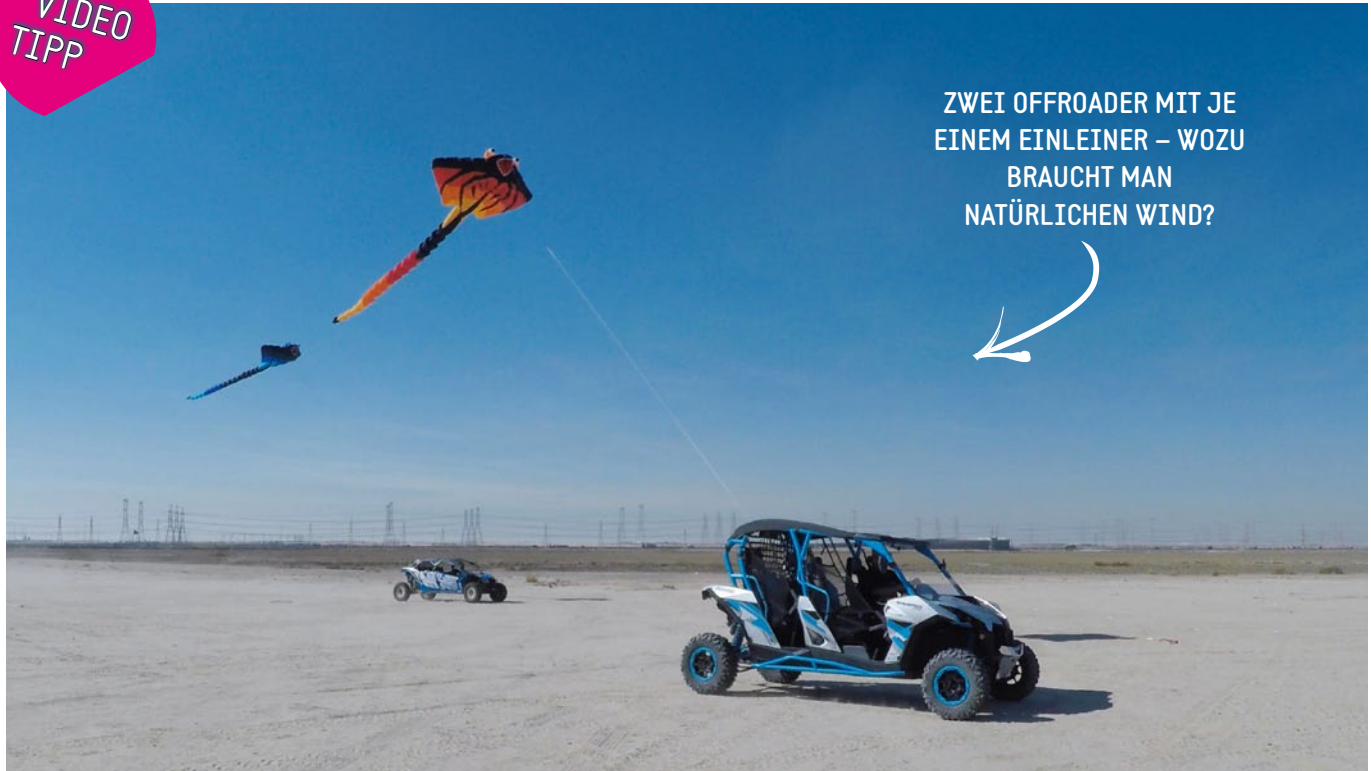
Zunächst gab es den Mini Ray von Andreas Fischbacher: Dies ist ein atemberaubend schöner Drachen, aber der immense Arbeitsaufwand bei der Herstellung und die verwendeten Materialien treiben den Preis für ihn in die Höhe. Wer ihn einmal hat, liebt ihn – doch das hohe Investment macht ihn für viele Leute unerreichbar.



- 1) Der drei Meter breite Mini Stinga folgt dem Buggy problemlos
- 2) Craig Hansen hat sichtlich Freude
- 3) Flugwind durch PS: Start mit dem Dünenbuggy

Andererseits gibt es die von Leong Gee Wan entwickelte Form namens Stinga, die für den Midi Ray auffällig und unter Liebhabern der Peter-Lynn-Rays sehr beliebt ist. Aufgrund dieser Erfolge hatte es in der Fabrik von Peter Lynn einige Gespräche unter den Zuständigen über eine Herstellung eines Mini-Stinga gegeben, aber bis zur Ausführung dauerte es noch eine Weile. Simon Chisnall war gegen Ende des Sommers mit ein paar Prototypen zu sehen und Andrew Beattie aus Großbritannien hatte eine Charge geordert, sobald sie in der Produktion waren. Doch er staunte nicht schlecht, als Craig Hansen von Peter Lynn aus Neuseeland ihn Ende Dezember in Kuwait mit ganzen zehn Mini Stingas in roter und blauer Farbgebung überraschte.

VIDEO
TIPP



ZWEI OFFROADER MIT JE
EINEM EINLEINER – WOZU
BRAUCHT MAN
NATÜRLICHEN WIND?



Flugspaß ohne Wind

Andrew Beattie erzählt: „Wir wollten sie ausprobieren und fotografieren, also machten wir uns aufgeregt auf den Weg in die Wüste, um sie zu fliegen. Aber es gab keinen Wind. Das würde Craig und mich nicht aufhalten, dachten wir, gingen hinüber zum Al-Farsi Chalet und liehen uns zwei Dünenbuggys. Eine kurze Kite-Leine plus viel PS auf einem Offroad-Fahrwerk und wir waren bereit, unseren eigenen Wind zu machen. Debbie Hansen und ich starteten einen Mini-Stinga für Craig und er schwirrte ab in die Wüste. Während ich mit der Drohne versuchte, einige Luftaufnahmen einzufangen,



Auch Andrew Beattie geht auf wilde Fahrt

VIDEO-TIPP

Auf Youtube könnt ihr euch folgende Videos anschauen:
Die Stingas hinter den Dünenbuggys unter:
youtu.be/3wzD1rppfOk
Kitebuggy mit Stinga unter: youtu.be/sPqRwPNLoNA

driftete er über den Sand und hatte dabei offensichtlich sehr viel Spaß. Also half mir Debbie, einen weiteren Mini Stinga zu starten und ich nahm die Verfolgung im zweiten Buggy auf, während sie mit einer GoPro filmte.

Die Drachen reagierten bemerkenswert gut auf unsere Eskapaden. Wir setzten keinen Trägerdrachen ein und sie haben den wild variierenden Luftstrom, den die Buggys auf unserem beschränkten Platz mit häufigen Kurven lieferten, hervorragend verkraftet. Da die Buggys Sitze in Fahrtrichtung und ein Dach besitzen, hatten wir nur gelegentliche Sicht auf unsere Anhängsel, sodass der Flugerfolg viel mehr mit der Gutmütigkeit der Drachen als mit der Fähigkeit der Fahrer zusammenhing.

Ein Bogen

Am zweiten Tag entschied sich Abdulrahman Al-Farsi, sieben der zehn Mini Stingas zu kaufen, um eine Bogenkette für das Al-Farsi-Team zu erstellen. Wir längten Leaderlines von jeweils etwa 7 Metern Länge für jeden Mini Stinga ab und befestigten sie in 7 Metern Abstand voneinander auf einer 50 Meter Bogenleine. Dann fügten wir zusätzliche Schnüre zu jeder Seite hinzu, um dem Bogen Raum zu geben und etwas



Höhe zu erreichen. Das Al-Farsi-Team hat immer wieder tolle neue Kite-Ideen gezeigt, und dieses war eine ebensolche.

Kitebuggy und Einleiner?

Am dritten Tag hatten wir Wind und Craig schmiedete einen neuen Plan. Er nahm einen Stinga, band dessen Flugschnur an die Hinterachse eines Kitebuggys, schnappte sich einen Powerkite und stieg in den Buggy. Der Stinga hing nur an einer 30 bis 40 Meter langen Leine, aber Craig konnte eng drehen und den Powerkite dabei nach unten loopen, unter dem Stinga

hindurch fliegen und mit dem Buggy über das Feld zurück-zukehren. Da er das mehrfach wiederholte, schien diese Kombination durchaus zu funktionieren.“

Verfügbarkeit

Die erste Charge von Mini Stingas war sofort ausverkauft, aber es werden so schnell wie möglich noch mehr hergestellt. Je nachdem, woher ihr kommt, könnt ihr entweder über Metropolis-Drachen in Deutschland, TUG in Schottland oder Peter Lynn in Neuseeland den Drachen ordern.

▼ ANZEIGE



Hoffmanns
Canard-Delta rot



Spinnaker Mirai



Windboss



Spiderkites Drachentasche



Spinn Critter Seal



Bouncing Buddy Spider



seit 25 Jahren

metropolis-drachen.de

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



FÜR STRIPPENZIEHER

NEUHEITEN AUS DEM DRACHENSPOURT



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



ALLESKÖNNER

Hersteller: North Kiteboarding
Internet: www.northkb.com
Preise: 1.179,- bis 1.899,- Euro

Der North Reach ist als absoluter Allround-Freeride-Kite konzipiert und bietet ein ausgewogenes Flugverhalten. Ob Welle, Big Air oder entspanntes Cruisen, der Reach eignet sich dazu und kann mit seiner leichten 3-Strut-Bauweise auch gut zum Foilen eingesetzt werden.



ERSTER LEVEL

Hersteller: Level One
Internet: www.levelonekites.com
Preis: 129,- Euro

Mit einem neuen Kite überrascht Jens Frank in diesem Jahr: Der One besitzt gut 190 Zentimeter Spannweite und bietet besondere Lösungen: Das Segel ist ein Mix aus Icarex und Skytex in 27 und 40 Gramm. Bestabt ist der One mit dem hauseigenen Matrix-CFK in 4,5 Millimetern und 5-Millimeter-Spreize unten – oben gibt es nur eine Spannleine.

REISSER

Hersteller: Wave Hawaii
Internet: www.wave-hawaii.com
Preis: 69,90 Euro

Die lebensfrohen Ponchos von Wave Hawaii sind vor allem bei Wassersportlern, aber auch Campern und Heimkuschlern beliebt. Jetzt gibt es sie zum bequemen Reihuschen auch mit Reißverschluss – so wird Abtrocknen, Aufwärmen und Wohlfühlen noch einfacher. Erhältlich sind die Modelle Dusty und Shany.



Jetzt bestellen!

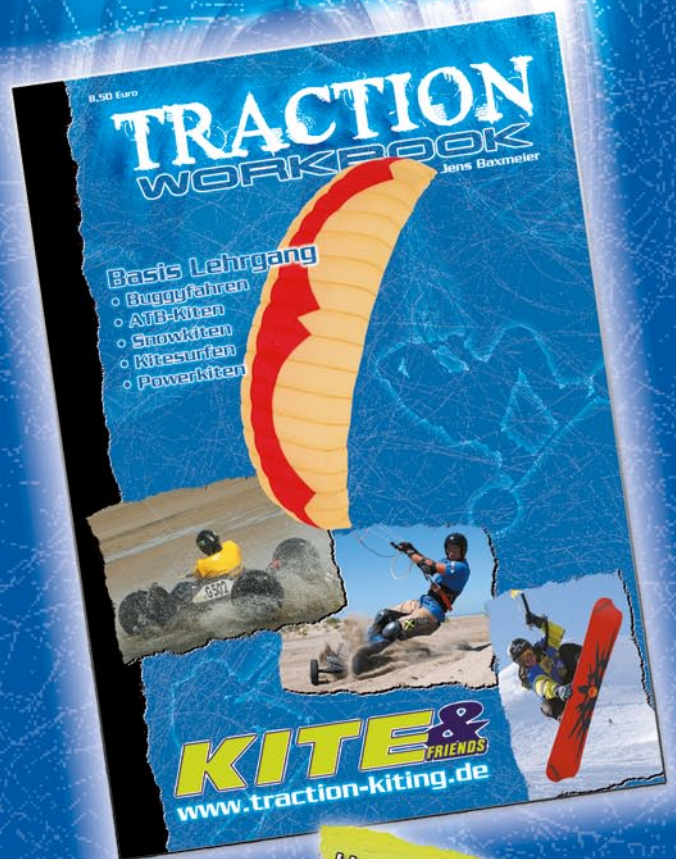
▼ ANZEIGE



TWISTED

Hersteller: Born-Kite
Internet: www.born-kite.de
Preis: 13,99 Euro

Habt ihr schon mal eure Depowerbar ausdrehen wollen? Was bisher nur im depowerten Modus funktionierte, ermöglicht der neu Twist-Grip von Born jetzt in jeder Position. Da die Bar nun mittig am Stopperball gehalten werden kann, dreht die Bar selbstständig aus, ohne Zugkraft zu verlieren. Auch sollen Buggy- und Skifahrer eine entspannere Schulterposition einnehmen können. Der Twist-Grip sollte am Eyelet jeder Bar nachrüstbar sein.



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

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
oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-110

PERSONAL TRAINER

Hersteller: Windtools
Internet: www.windtools.eu
Preis: in Vorbereitung

Dieses Jahr will der Hersteller Windtools wieder auf dem Markt erscheinen. Neben verschiedenem Zubehör wird der Mate erhältlich sein. Ein vierleinigiger Trainer- und Tractionkite, der mittels einer Servobar gesteuert wird, die auch Rückwärtsstarts und Safety-Landungen ermöglicht. Mit ventilierten Einlässen ist der 3-Quadratmeter Foilkite wasserstartfähig und für Bodydrags geeignet, kann aber auch an Land genutzt werden.



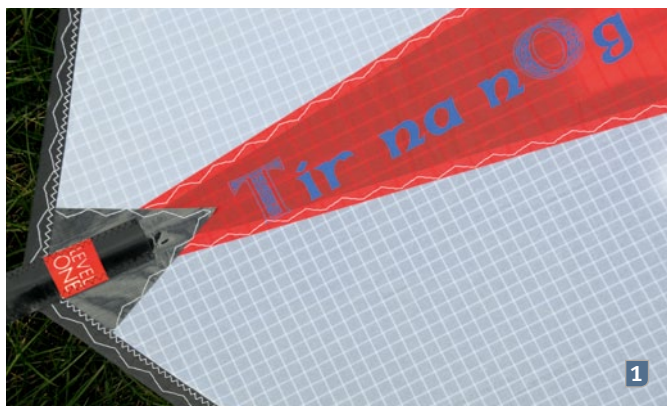
TEXT UND FOTOS: Ralf Dietrich

EWIG JUNG UND GLÜCKLICH

WENN DIR DIE ELFE EIN LÄCHELN INS GESICHT ZAUBERT



Ein klassischer Einleiner neu aufgelegt – und das obendrein von einer deutschen Edeldrachenschmiede, die sich vornehmlich auf Lenkdrachen spezialisiert hat – geht nicht? Geht doch! Wenn Jens Frank von Level One tief in seine Trickkiste greift, dann ist auch dies möglich.



1



2



3

- 1) Namenszug am Kielende per Print
- 2) Kielstabende mit spannbarem Klettverschluss
- 3) Saubere Lösung: hauseigene Level-One-Verbinder

Die Rede ist vom Tir Na Nog, einem Drachen, der auf das wohlbekannte Design des Rökkakus zurückgreift. Da Jens Frank landauf, landab bekannt für seine begnadet konstruierten, wie auch ausgezeichnet gefertigten Stuntkites ist, waren die Erwartungen hoch, als letztes Jahr ein Rökkaku aus besagter Lenkdrachenschmiede angekündigt wurde. Und diese Erwartungen sollten vollauf erfüllt werden. Nicht nur ein Drachen traf in der Redaktion ein – nein, gleich zwei Versionen standen nun vor uns.

Leibesvisite

Der erste Eindruck: traumhaft! Das Herz als Drachenbauer geht einem auf, wenn der Blick über die vollendete Verarbeitungsqualität der beiden Drachen streift. Hier spricht aus jeder einzelnen Naht Drachenbauerfahrung aus 20 Jahren.



Trimmbare Waage mit Knotenleiter mit zwei Positionen

„Beim Saum setzt Jens Frank seinem Gesamtkunstwerk die Krone auf!“

Kurz, ein Traum! Doch der Reihe nach: Wie schon gesagt, liegen hier zwei Versionen ein und desselben Drachens vor uns. Dabei wurde das Segel des braunen Tir Na Nog aus M-40 Tuch gefertigt, während der weiße Rökkaku aus Skytex 27 hergestellt wurde. Das Besondere an letzterem Tuch von Porcher ist, dass es im Gegensatz zu den farbigen Skytex Stoffen hart beschichtet ist. Außerhalb der Drachenszene wird der Stoff für die Rippen von Gleitschirmen verwendet, da eben jene Beschichtung ein Plus an Steifigkeit bringt. Und eben diese Steifigkeit wünscht sich Jens Frank auch bei seinem Drachensegel. Wie sich diese verschiedenen Stoffsorten auf das Flugverhalten der Rökkakus auswirken, werden wir später auf der Drachenwiese sehen. Doch lasst uns zunächst einen Blick auf die Rückseite des Segels werfen. Denn hier findet der Traum seine Fortsetzung. Die verwendeten Materialien stammen ausschließlich aus dem qualitativ hochwertigen Level One Stuntkites-Baukasten: Seien dies die Verbinder, die geschraubten Außenaufnahmen oder die hochwertigen Matrix



Die Rückansicht des Tir Na Nog zeigt die typische Abspannung

Kohlefaserstäbe – alles hat seinen Sinn, alles ist hochwertig verarbeitet. Bei den Stäben kommt übrigens ein Mix aus Kohlefaserstäben mit 5, 5,5 und 8 Millimetern Durchmesser zum Einsatz. Besonders gut hat mir gefallen, dass der zweigeteilte Kielstab aus zwei verschiedenen Stabstärken gefertigt wurde. Im oberen Teil wurde ein 8-Millimeter-Stab verwendet, um die nötige Steifigkeit zu erzielen und im unteren Teil ein nur 5,5 Millimeter starker Stab, um für eine bessere



Durch die Segelwölbung erhält der Rokkkaui seine Stabilität

▼ ANZEIGE



Der Toplieferant namhafter Hersteller für Alles rund um Drachen



Neutrino



Zenith 5



seit 25 Jahren

www.metropolis-drachen.de



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

DIE BEIDEN TEST-ROKKAKUS
UNTERSCHIEDEN SICH IM
VERWENDETEN TUCH



TIR NA NOG VON LEVEL ONE

www.levelonekites.com

Kategorie:	Einleiner, Allround
Höhe:	160 cm
Breite:	137 cm
Stäbe:	Matrix CFK
Kiel:	8 und 5,5 mm
Obere Spreize:	5 mm
Untere Spreize:	5,5 mm
Segel:	Skytex 27
Gewicht:	250 g
Segel:	M-40
Gewicht:	300 g
Preis:	199,- Euro

Flugstabilität genügend Flexibilität im Kielstab zu erreichen. Und noch ein Leckerbissen darf nicht unerwähnt bleiben: Die Nähte, die ebenfalls ungemein sauber ausgeführt sind. Aber beim Saum setzt Jens Frank dann seinem Gesamtkunstwerk die Krone auf: doppelter Saum, der aus einem kurzen Zick-Zack Stich und einem langen, dreifachen Segelmacherstich besteht. Die Philosophie hinter dieser aufwendigen Verarbeitung ist, dass hierdurch mehr Steifigkeit in den Saum gebracht wird. Hervorragend!

Im Wind

Doch entlassen wir die beiden Drachen endlich in ihr Element – raus auf die Wiese, ab in die Luft! Beide Rökkakus werden bereits vormontiert geliefert. Die beiden Spreizen sind bereits an ihrem Platz wie auch der zweigeteilte Längsstab. Letzterer muss nur noch zusammengesetzt und in die Aufnahmen gesteckt werden, fertig ist der Drachen für seinen ersten Flug. Gut gelöst ist auch die Waageeinstellung. Im Auslieferungszustand ist an der Hauptwaage eine Beschriftung angebracht, welche die Einstellung für leichten und mittleren Wind anzeigt. An diesen beiden Positionen kann dann die Trimmung erfolgen. Wünschenswert und einfach zu bewerkstelligen wäre hier noch eine dritte Einstellung für starken Wind. Beide Drachen lassen sich einfach und unkompliziert aus der Hand starten– auch bei böigem, ablandigem Wind. Und einmal in der Luft, werden dann auch die Unterschiede beider Segel deutlich. Das steife, leichte Porcher Skytex verleihen dem weißen Tir Na Nog perfekte Leichtwindeigenschaften, während das schwerere, weichere und durchlässigere M-40 die perfekte Wahl für den Drachen bei mittleren Windstärken darstellt. Getestet haben wir die beiden Schönheiten an einer 70-Dekanewton-Leine bei Windgeschwindigkeiten zwischen 7 und 25 Stundenkilometern, also 1 bis 4 Beaufort.

Bei 3 Windstärken wurden die Unterschiede der beiden Rökkakus besonders deutlich: Beide standen stabil und parallel am Himmel. Doch die Waage der weißen Skytex-Version war bereits auf der mittleren Windeinstellung angekommen, während sich der braune M-40 Drachen noch mit der Leichtwindeinstellung seiner Waage wohlfühlte. Während die Testdrachen bis 4 Beaufort geflogen wurden, soll es aber bereits Zeitgenossen gegeben haben, die diese Drachen auch bei 5 Windstärken in der Luft hatten. Von der Verarbeitung her stellt dies gewiss kein Problem dar. Der Tir Na Nog wölbt sich dann einfach ein wenig mehr und nimmt eine zunehmend steilere Position am Himmel ein. Und nein – etwas habe ich nicht übers Herz gebracht: obwohl Jens Frank bei seiner Rökkaku Serie den Schnitt der Kampfdrachenversion gewählt hat, ist dieses Sahneschnittchen nicht als Kampfdrachen konzipiert. Viel mehr stellt er einen lebendigen, aber dennoch stabil fliegenden Standdrachen dar. ■



Traum von ewiger Jugend: dieses Motiv zierte 1999 die Anzeige in der Erstausgabe von KITE & friends. Da war Jens Frank 31 Jahre jung

HINTERGRÜNDE

Egal für welche Version ihr euch entscheidet – den Leichtwindexperten mit Skytex Segel oder den Allrounder mit M-40 Tuch, der Tir Na Nog ist ein ganz besonderer Einleiner. Perfekt gefertigt, mit hochwertigen Materialien ausgestattet bieten beide Rökkakus ein atemberaubendes Bild am Himmel. Und so bleibt abschließend eigentlich nur noch eine Frage offen: Was bedeutet eigentlich Tir Na Nog? Jens Frank liebt die nordische Mythologie, die skandinavische Vergangenheit und Geschichte, wie auch deren Menschen, Sagen und Gedanken. Tir Na Nog ist in der irisch-keltischen Mythologie der Platz der ewigen Jugend. Oder wie es Jens Frank kurz auf den Punkt bringt: „Liebenswerte, nordische Elfen, die einem ein Lächeln ins Gesicht zaubern.“

Ralf Dietrich



TEXT: Paul May

FOTOS: Angelika May, Jens Baxmeier, Jens Frank

DRACHEN AUF OBERSTEM LEVEL

DIE SCHWÄBISCHE MANUFAKTUR LEVEL ONE
UND IHR MASTER MIND JENS FRANK





Zugegeben – ich bin kein Lenkdrachenpilot der allerersten Stunde, aber ich begeistere mich schon seit sehr, sehr vielen Jahren mit größter Leidenschaft für dieses windige Vergnügen. Und seit ich mich zu Beginn der 90er Jahre für Stuntkites interessiere, ist zunächst die Firma FSD – Frank Sport-Drachen – und kurze Zeit später Level One dabei. Es ist also allerhöchste Zeit, diese Firma, die seit Jahrzehnten Top-Lenkdrachen baut, einmal genauer unter die Lupe zu nehmen.

Zu Besuch in
der schwäbische
Manufaktur Level
One. Rechts:
Jens Frank,
Drachen: ONE



Faschingsferien 2020, Zeit der Stürme. Am 27. Februar, dem Tag, an dem das Sturmtief „Bianca“ über Deutschland hinwegrauscht und den Süden der Republik in nächtliches Schneechaos stürzt, das unsere Heimfahrt auf fast fünf Stunden ausdehnt, besuchen meine Frau Angie und ich Inhaber und Master Mind Jens Frank in seiner Werkstatt, später zu Hause und am Abend in seinem Lieblingsrestaurant. Ein span-

ender, ein interessanter und ein faszinierender Tag, von dem ich euch berichten möchte.

Als wir am frühen Nachmittag in Sparwiesen, genauer im Ortsteil Ugingen, eintreffen, beginnt es gerade das erste Mal an diesem Tag auf der Schwäbischen Alb zu schneien, doch Jens Frank versorgt uns gleich nach einer sehr herzlichen Begrüßung mit zwei Tassen

FAIR PLAY

Der erste FSD-Drachen Fair Play – so leichte Drachen gab es zu der Zeit nicht so günstig am Markt



Ein wahrer Gentleman

kochend heißen Zitrontees, und nach dem üblichen Geplauder und den Fragen nach diesem und jenem, gemeinsamen alten Bekannten und dem gegenseitigen Wohlbefinden beginnen wir mit den Fragen, derentwegen wir den knapp 200 Kilometer weiten Weg von Nürnberg quer über lange Landstraßen unternommen haben.

Anfänge

Zunächst interessiert mich, wie sich Jens mit dem Drachenvirus eigentlich infiziert hat, und er erzählt von einem gemeinsamen Urlaub mit seiner damaligen Freundin in St. Peter-Ording. „Wir hatten super Wetter, zelteten in einem kleinen Iglu-Zelt und hatten eine tolle Zeit. Abends wollte ich mich immer mit meiner Freundin auf den Deich setzen, ein Sonnenuntergangs-Bierchen trinken und dabei unbedingt den coolen Typen zusehen, die dort mit ihren Lenkdrachen tobten.“ Am faszinierendsten fand Jens ein Speedwing-Gespann, und wir stellen gleich eine Gemeinsamkeit fest: Thomas Erfurts Speedwing war auch mein allererster ernstzunehmender Kite, den ich bald zum Gespann ausbaute. Von seiner Freundin erhielt Jens dann auch noch in diesem Urlaub seinen ersten Lenkdrachen geschenkt. „Das war ein pink-schwarzer Delta ohne Stand Offs mit dessen Aufbau ich große Schwierigkeiten hatte“, erzählt der heutige Top-Konstrukteur. „Also fragte ich

den coolen Super-Crack am Strand, der machomäßig mit Handschuhen flog, mir aber auch gleich bereitwillig half. Wow, dachte ich, Lenkdrachenflieger sind echt gut drauf!“ Mit diesem Kite lernte Jens von links nach rechts zu fliegen, erste Loopings wurden möglich, aber auch der erste Frust stellte sich ein, als der GFK-Brummer im Binnenlandwind der Schwäbischen Alb nur träge im Wind hing oder gar am Boden blieb. Doch die Leidenschaft war geweckt, der Virus im Körper und Jens den Drachen verfallen. Ein Jahr später besuchte er das Drachenfest in St. Peter-Ording, war völlig baff, was es alles gab und wie viel Geld man für Drachen ausgeben konnte. Das Ergebnis: ein Speedwing Pro! Preiswert, CFK-Gestänge, zugstark, Spaß garantiert.

Erste Nähversuche

Wieder daheim im Schwabenland beschließt Jens, dass man auch solche Drachen aus modernen Materialien selbst bauen kann und muss. Seine Mutter hat im Keller eine alte Nähmaschine mit Tretantrieb, doch wo bekommt man das Material her? Auf der „Modellbau Süd“, einer Messe in Stuttgart wird der mittlerweile regelrecht süchtige Tüftler fündig, denn dort stellt die Firma „Aero Fly Kite“ aus Waldstetten aus, deren Inhaber, Hannelore und Rudi Stehle, alles im Sortiment führen, wovon der frisch angefixte Drachenjunker träumt. CFK in allen



FSD-Verbindungstechnik, hier die Varianten für die gängigen pultriierten Avia-Stäbe zwischen 4,6 und 6,1 Millimetern Durchmesser



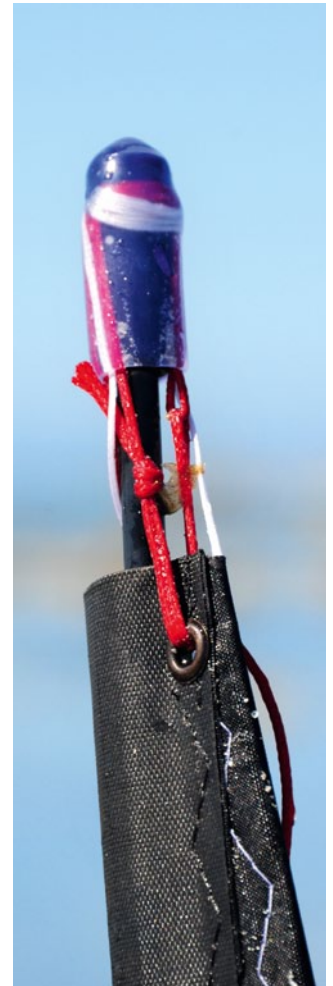
Die mit vielen Spezialteilen ausgerüstete Werkstatt



Die eigene Werkstatt ist der große Vorteil von Jens Frank



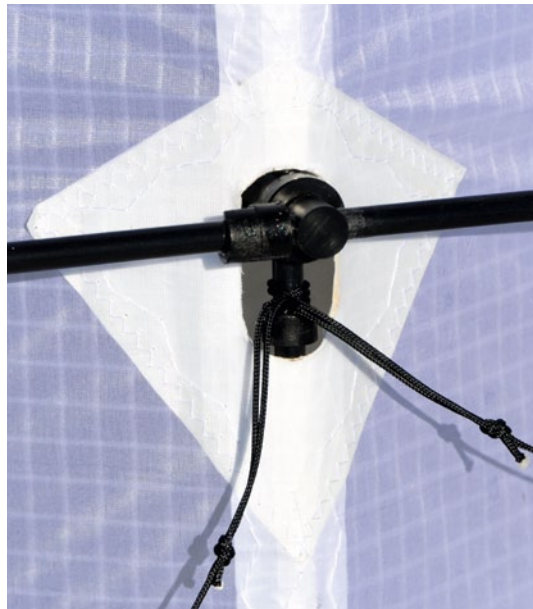
Start der Zusammenarbeit mit Grischa König mit dem OneEleven



Typische Stababspannung von Levelone – hier am OneEleven



Spreizverbinder in FSD-Bauweise, hier mit tiefer angebrachter Waage am Reloaded



Das praktische Drehkreuz für eine durchgehende Spreize am OneEleven

Stärken, Längen und Qualitätsstufen, Tuch in den vielfältigsten Farben und Flächengewichten. Alles ist da, nur keine vernünftigen Verbinder, denn damals behilft man sich noch mit Schlauchstücken. Jens baut voller Enthusiasmus seinen ersten eigenen Drachen, einen Hawk nach einem Plan von Elliot, und dreht sich selbst – Wozu kann der gelernte Zimmermann denn sonst mit der Drehbank umgehen? – das erste Mittelkreuz.

FSD entsteht

Die Mittelkreuze und Muffen, die im heimischen Keller hergestellt werden, funktionieren prächtig, und Jens' Stammhändler, oben genannter Rudi Stehle, will diese in sein Sortiment aufnehmen. Da wird der findige Schwabe, dessen Arbeitgeber gerade Personal abbaut, hellhörig. Er kontaktiert Drachenhersteller und Händler, kauft über „Wer liefert was?“ Material, besorgt sich ein Fax-Gerät und macht sich selbstständig. Die Firma FSD ist geboren. Und: Ein erster Hersteller will bei ihm einkaufen. Cavaliers du Ciel, eine französische Firma mit Mona Bonne, einer deutschen Chefin will bei ihm Muffen einkaufen. Aber nicht silbrig glänzende, sondern schwarze oder farbig eloxierte. Sie ordert solche Stückzahlen, dass Jens zusagt und die Firma Fahrt aufnimmt.

Eigene Drachen

Jens will aber eigentlich mehr. „Ich wollte nicht nur an der Drehmaschine stehen und Kleinteile herstellen, ich wollte meine eigenen Drachen haben. Mona sagte mir, ich könne ihre Kites vertreiben, was ich dann auch tat.“ Das war der Beginn einer lange anhaltenden Partnerschaft, doch zunächst nicht ganz einfach. „Wo immer ich anrief, fragte man mich, wer das „Zeug“ denn brauchen sollte. Man baute überall eigene Kites, der Bedarf nach Drachen aus Frankreich war gering bis nicht vorhanden.“ Also was tun? „Dann fand ich günstiges CFK-Vollmaterial in 3 Millimeter Stärke und wusste: Damit baust du deinen ersten eigenen Drachen.“ Es entstand der Fairplay, der mit diesem dünnen Gestänge eine Spannweite von 140 Zentimetern besaß. Mona Bonne ist von dem Kite mit dem weiten Windbereich begeistert und vertrieb den Drachen in Frankreich. Jens und sie hatten das Glück, mit diesem Drachen bei Decathlon, einem damals landes- heute europaweit operierenden französischen Sportartikelfachhändler unterzukommen. Der Fairplay verkaufte sich bestens, doch hatte Mona – so erzählt Jens Frank weiter – immer wieder Qualitätsprobleme mit ihrer Näherei. „Also fuhr ich nach Polen und leierte dort eine eigene Produktion an. Aber die

erste Serie, die dort genäht wurde, war alles andere als zufriedenstellend. Also war ich in der Anfangszeit bis zu sechs Mal im Jahr in Polen, um dort die Näherinnen zu schulen, bis wir schließlich das Niveau erreicht hatten, das ich mir wünschte.“

Wettkämpfe und Erfolgsmodelle

Den großen Durchbruch erzielte Level One zur großen Zeit der STACK-Wettkämpfe, wo man viele Piloten, Pairs und Teams ins Sponsoring aufnahm. Drachennamen wie der Malibu, mit dem Jürgen Schneider aus Rodgau Deutscher Meister und Gertraut Umlauf aus Wien Österreichische Meisterin wurden, der High Level, mit dem viele Top-Piloten antraten oder der Freestyler Crazy Albatros werden genannt. Bei Crazy Albatros bekomme auch ich glänzende Augen, denn dieser Kite war nicht nur optisch eine Augenweide, er war auch im Trickbereich ein Meilenstein, da mit ihm der Poison Ivy populär wurde. Dieser Trick, der heute weltweit als Fade bekannt ist, wurde vom ehemaligen Teamflug-Europameister Ivan Kartschmaroff mitentwickelt. Jens entwarf den Shape des Kites, Ivy knüpfte die Waage und verpasste dem kleinen, wilden Trickdrachen das unverwechselbare Segeldesign der Teamkites von Lucky Landing Albatros, dem Team, in dem er damals flog. Und

als Sponsoring flossen satte 10 Prozent der Verkaufserlöse in die Team-Kasse von Lucky Landing Albatros.

Titel und Erfolge

Mit dem Crazy Albatros war der Grundstein für den wirtschaftlichen Erfolg der Firma Level One gelegt, doch wurde dieser auch sofort wieder in Sponsoring und Produktpflege umgesetzt. Weitere klangvolle Namen wurden durch die schwäbische Manufaktur unterstützt, tolle Kites gebaut. Daniel Wolfinger aus der Schweiz, der 1997 Europameister und Sieger der „1. International Kite Challenge“ auf Guadeloupe wurde, flog genauso Level-One-Drachen wie der jetzt in den USA lebende Niederländer Paul de Bakker, der Deutsche Serienmeister der 2000er-Jahre Marcel Mehler und dessen Vater Thomas – zusammen das Pair M&M –, oder der spätere Europameister aus der Schweiz Stefan Furter. Viele weitere Namen fallen, und ich bin ganz erstaunt, wer damals alles in den Genuss des Level-One-Sponsorings kam, oder auch nur Unterstützung durch Avia-Stäbe erhielt, die Jens' Firma in Europa großhandelte.

Kohlefaser – Black Magic

Patrick „Speedy“ Guggenheim, ein weiterer Spitzenpilot der 90er und frühen 2000er-Jahre rief Jens an und erzählte

von neuartigen Kohlefaserprofilen aus den USA. „Speedy sagte, dass er konische Stäbe aus den USA hat. Er fragte mich, ob ich diese mal testen wolle. Als die Rohre an einem Freitag ankamen, erledigte ich zunächst mein Tagesgeschäft, dann stabte ich einen High Level mit den neuen Rohren ein und fuhr raus auf die Wiese. Was dort geschah kann ich nicht beschreiben. Das war der Wahnsinn! Der Kite flog so geil! Unglaublich!“ Jens' Augen glänzen

ALTE ZEITEN

Speedy Patrick Guggenheim und Jens Frank (rechts) beim Drachenfest 1995 in St. Gallen



Der Genesis flach auf dem Bauch rotierend





Mit viel Präzision überzeugt der Gentleman bis heute

noch heute, wenn er von diesem scheinbar fast schon religiösen Moment erzählt. Daheim stellte er sich in den Keller an die Drehmaschine, entwickelte Mittelkreuze und Verbinder und nahm Kontakt zum Avia-Chef Kurt Degener in den USA auf. Als dieser dann einige Zeit später in seine ursprüngliche Heimat Deutschland zu Besuch kommt, besucht er auch Level One. Man ist sich sympathisch, kommt locker ins Reden und die Zusammenarbeit zwischen dem Stabhersteller und Level One wird festgezurr. Aus dieser Partnerschaft und dem Bedarf der gesponsorten Top-Piloten entstehen so legendäre Stäbe wie der SuperSkinny (Skinny SUL) und der noch leichtere Skinny (Skinny UL), die bis heute im alleruntersten Windbereich das Nonplusultra darstellen. Leider sind Avia-Stäbe inzwischen horrend teuer geworden, sodass



„Richtig geiler Freestyler“ Black Pearl aus der Zusammenarbeit mit den Hugo-Jungs

man sie nur noch sporadisch in Einzeldrachen oder bei Kleinstserien einsetzen kann. Für den Massenmarkt sind sie schlichtweg zu hochpreisig.

Viele Jahre später wechselt Jens mit seiner Firma den Stabhersteller, verwendet Sky Shark und steigt mit eigenen pultrierten Profilen namens Matrix ein. Mit diesen Stäben sind die aktuellen Modelle ausgestattet.

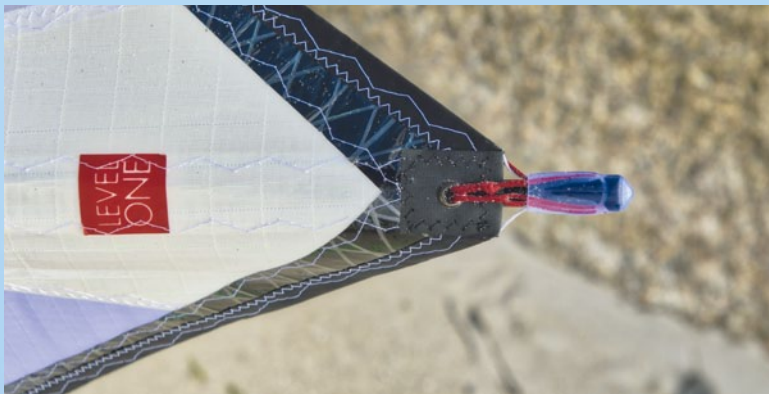
Zusammenarbeit

Bis heute pflegt Jens den Kontakt zur bundesdeutschen Lenkdrachenelite und bietet immer wieder ambitionierten Drachenbauern und herausragenden Piloten die Möglichkeit zur Zusammenarbeit. Günther Weigand aus der Oberpfalz





Liebevolle Detailarbeit: Verstärkungen am Gentleman



Gespannter Kiel am BadAss zeigt Jens Franks Handschrift



Aufwendiger Mittelkreuzbereich am mit Matrix bestabtem Reloaded



Insel mit nur einem Kite? Der Reloaded sorgt für Dauergrinsen

designte den Genesis, aber auch mit Marcel und Thomas Mehler, dem deutschen Sieger-Pair M&M und Masterclass-Einzelpiloten, wurden Mitte der 2000er-Jahre Kites entwickelt: Es entstanden der JTM und der LTM (mit Lothar Grolla und den Mehlers). Kay Rene Peters entwarf den Gentleman, bei dessen Feintuning auch Marcel Mehler unterstützend mitwirkte. Tolle Drachen alle miteinander, von denen der Präzisionskite Gentleman auch heute noch voll zu überzeugen vermag.

Doch die Zeit ging weiter, STACK-Wettkämpfe wurden weniger, aber die Zusammenarbeit mit herausragenden Piloten wurde fortgesetzt. Jens erzählt: „Vor einigen Jahren war Thorsten Mikus jede Woche zwei bis drei Nachmittage hier bei mir in der Werkstatt. Er studierte damals noch und half mir, die Segel einzustaben, die aus der Näherei kamen. Thorsten war damals voll drauf. Er war fix beim Einstaben und ein super Pilot. Zusammen mit Mathias [d.Red.: Mathias Haack, mit dem zusammen Thorsten die Hugo-Serie entwarf] schraubte er hier an der Black Pearl, die ich heute noch im Programm habe, weil sie immer noch ein richtig geiler Freestyler mit viel Style ist.“ Zu Thorsten und Mathias hat Jens sich übrigens über all die Jahre hinweg ein sehr gutes Verhältnis bewahrt. Doch das war's noch längst nicht in puncto Zusammenarbeit mit Spitzenpiloten. „Eines Tages klingelte das Telefon und Grischa [d. Red.: Grischa König aus Berlin] war am Apparat. Er sagte: „Ich habe da einen Drachen, der in deinem Sortiment fehlt.“ Er schickte mir Fotos, und mir war klar: Den Drachen verkaufe ich auch,

wenn er nicht fliegt. [lacht] Das Segeldesign war einfach toll! Aber der Drachen fliegt auch noch super, ist perfekt für Ein- und Aufsteiger, macht dem Könner Spaß und rundet wirklich mein Sortiment ab. Er heißt OneEleven.“ An dieser Stelle regt sich auch bei mir ein breites Grinsen, denn der OneEleven ist auch in meiner Drachentasche seit Jahren immer dabei. Grischa König hat übrigens für Level One auch den Maxxx entwickelt, der fix und fertig darauf wartet, endlich produziert zu werden. Jens spricht davon, dass sich bei diesem Namen gerade sein „schlechtes Gewissen“ regt.

Peter Maternus

„Peter kannte ich nur als PAW aus dem Drachenforum, bevor ich ihn auf dem Drachenfest in Boppard traf. Irgendwann später kam dann mal ein Anruf von ihm, in dem er mir anbot, den Reloaded zu pimpen. Ich war erst skeptisch, mir war nicht ganz klar, was das bringen sollte. Aber dann erklärte mir Mathias [Haack], dass ich das ruhig machen sollte. Ich hätte doch nichts zu verlieren. Wenn ein besserer Drachen das Ergebnis wäre – gut, wenn's nichts bringt – es ist doch nur ein Segel. Also gut, der Deal stand und das Ergebnis ist bekannt.“ Auch hier muss ich grinsen und beipflichten, denn der Reloaded ist seit Jahren einer der fünf Drachen, die ich mit auf die einsame Insel nehmen würde, auf der es sonst keine Kites gibt. Ein tolles Teil.

BadAss

Aber die Zusammenarbeit mit Peter Maternus hat – ebenso wie die mit Grischa König – ihre Fortsetzungen. Aktuell heißt



Der neue ONE (in rot-weiß) vor Badass-Variationen



Paul und der in neuer Farbkombi bestechende BadAss

diese One. Der One geht komplett auf Peter zurück und wird natürlich in Kürze hier in der KITE & friends vorgestellt. Aber es gibt da auch noch den BadAss, der sich derzeit in den USA zum Verkaufsschlager entwickelt.

„Die Amerikaner legen, im Gegensatz zu den Franzosen, noch sehr viel Wert auf saubere Axels“, erklärt Jens Frank, „und diese klassischen, flachen Axels haben die französischen Kites nicht so recht drauf. Also haben wir genau hier angesetzt. Beim BadAss stammt der Shape von mir, Peter hat die Waage, die Verbinderpositionen und die Stablängen ausgetüfelt. Und jetzt läuft die Kiste auf dem US-Markt richtig gut, doch auch in Europa können wir nicht klagen.“ Paul de Bakker, der inzwischen den US-Vertrieb für Level One leitet, berichtet, dass der BadAss es schafft, viele Piloten, die vor Jahren auf Vierleiner umgestiegen sind, wieder zu den Zweileinern zurückzubringen. Und auch hier kann ich bestätigen: Ein wirklich verdammt guter Kite für faires Geld, der brutal viel Spaß macht, der eine hohe Grundpräzision mit enormem Trickpotenzial vereint und auf Jahre hinaus Zufriedenheit garantiert.

INTERNET-TIPP

Die Website des Herstellers:
www.levelonekites.com

**Jens' Augen glänzen noch heute:
 „Das war der Wahnsinn!
 Der Kite flog so geil! Unglaublich!“**

Ausklang

Ganz ehrlich: Jens und ich kamen an diesem Donnerstag vom Hundertsten ins Tausendste, haben uns toll unterhalten und festgestellt, dass Drachen – Lenkdrachen ganz besonders – etwas unglaublich Tolles sind. Sie sorgen beim Fliegen für gute Laune, lassen dich Alltagsprobleme vergessen und schaffen immer wieder Freundschaften, die teilweise Jahrzehnte überdauern. Wir lassen den Abend beim Griechen ausklingen, essen gut, plaudern viel über Drachen, während sich unsere Frauen anderen Themen widmen und beschließen, dass wir das alles bei besserem Wetter wiederholen müssen, wo wir auch fliegen können. Ein interessanter Tag, der mit einer Gott sei Dank unfallfreien Heimfahrt im Schneesturm endet. Die **KITE & friends** sagt Jens und Helen Frank herzlichen Dank! ■



Konische Kohlefaser-Stäbe von Avia Sports aus den USA

Oliver Germing fliegt den de tomaso honey in den schneebedeckten Höhenlagen





„EIGENTLICH HABE ICH MIT DRACHENFLIEGEN NICHT VIEL ZU TUN!“

LEHRREICHER BESUCH IM LABOR VON THOMAS HORVATH

TEXT UND FOTOS:

Cathrin Germing, Oliver Germing

Thomas Horvath hat sein berufliches Leben den Drachen gewidmet – genauer gesagt: dem Drachenfliegen ohne Wind. Mit seinem Konzept der minimalen synergetischen Nullwinddrachen setzt der Architekt und Industriedesigner aus Zürich seit Jahren Maßstäbe in dieser Nische des Drachensports.

Der Website des Schweizers ist zu entnehmen: „Das Drachen-Labor entstand sukzessive ab 2000 im Architektur- und Industrial-Design-Atelier von Thomas Horvath, welches seit 1994 aktiv ist.“ Seitdem sind bereits etwa 7.000 dieser filigranen Objekte entstanden, alle gefertigt vom Entwickler persönlich. In seinem Atelier in Zürich durften wir einen spannenden Nachmittag verbringen, Labor-Indoor-Drachenflug eingeschlossen.

Drachen entstehen im Kopf

Die große Auswahl an zum Teil hoch spezialisierten Drachen, die im Drachen-Labor – im Englischen „Kite-Lab“ – erhältlich sind, beeindruckt uns. Wie geht Thomas Horvath bei der Entwicklung eines Drachens vor? Mittlerweile, so erfahren wir, entstehen sie nur noch im Kopf – Thomas Horvath „denkt quasi in CAD“. Der „de tomaso honey“ ist fast vollständig auf diese Weise entstanden. Grundsätzlich geht es bei einer Neuentwicklung nicht um messbare Leistung, wie zum Beispiel die Gleitzahl. Im Vordergrund steht stattdessen die Charakteristik: Wie soll sich so ein Drachen nach den Wünschen des Entwicklers verhalten? Beim Basteln der ersten Prototypen wird viel experimentiert, etwas weggeschnitten, wieder angeklebt, verlängert und so weiter – Perfektion ist in diesem Stadium unerwünscht, denn sie führt nur zu Denkblockaden. Schritt für

Schritt wird dokumentiert, und so nähert man sich dem Endprodukt durch stete Änderung einzelner Parameter mehr und mehr an. Dabei darf man bewusst übertreiben, erfahren wir: Erst dadurch kann man sich der Entwicklung aus einer anderen Perspektive nähern.

Hybride Drachen?

Seine Konstruktionen beschreibt Thomas Horvath als Hybrid-Drachen. Das klingt interessant – aber was bedeutet das genau? Mit der Antwort hätten wir nicht gerechnet: „Einerseits sind es schon Drachen, andererseits aber auch wieder nicht. Es sind eher... Flugobjekte. Eigentlich habe ich mit Drachenfliegen nicht viel zu tun.“ Andere Autoren beschreiben seine „Flugobjekte“ als Mischung zwischen Lenkdrachen und Einleitern – eine Aussage aus Pilotensicht, der Thomas Horvath dann doch Einiges abgewinnen kann.

Schweben hier und jetzt

Thomas Horvath baut und testet jeden Drachen selbst im eigenen Atelier. Nur bei wenigen Arbeitsschritten, wie zum Beispiel dem Vorbereiten der Waagen und Rahmen, lässt er sich unterstützen. Was unterscheidet seine Drachen speziell von industriell gefertigten Produkten? Die meisten Drachen sind

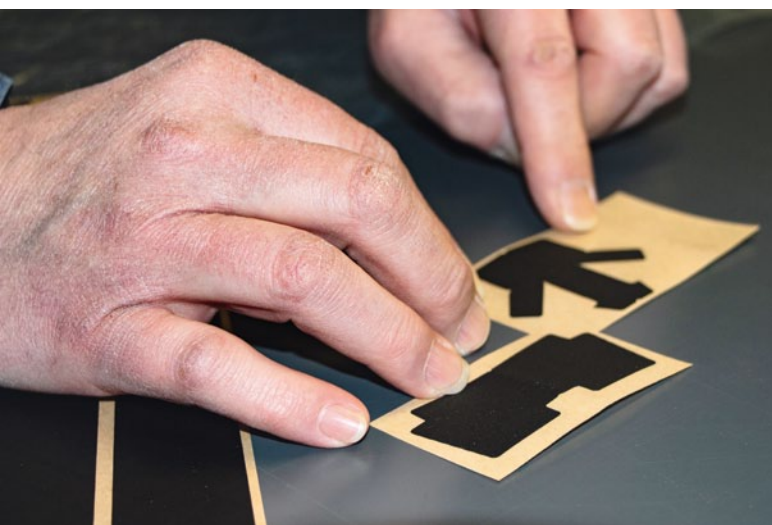
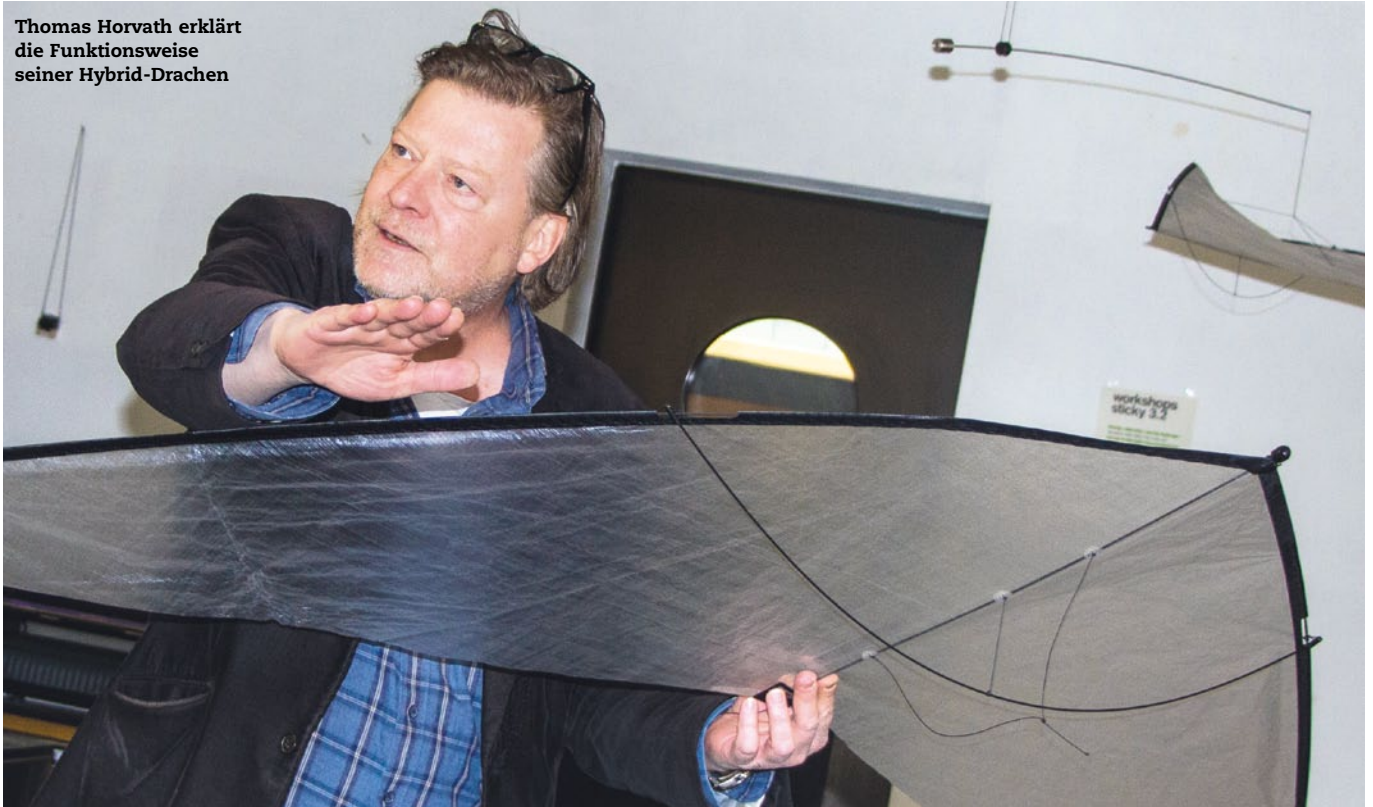
Outdoor gilt Wind als spannungssteigernd – hier der i'll be back



als Gleiter konstruiert: Man zieht sie hoch und lässt sie in geradem Flug zu Boden gleiten – je weiter, desto besser. Horvath-Drachen decken hingegen ein viel breiteres Spektrum ab. Entscheidend ist, dass sie Flat Spins (flache Bauchrotationen) und ähnliche agile Flugmanöver perfekt beherrschen. Wenn ein Drache diese Voraussetzungen nicht mitbringt, kann man nicht auf engstem Raum – wie in einem Büro – fliegen. Die Drachen müssen ohne viel Eigenbewegung und vor allem ohne Wind in der Luft bleiben.

Diese Charakteristik ist nur durch den Einsatz hochwertiger Materialien zu erreichen. Thomas Horvath verwendet zum Beispiel gerne besonders dünnes und leichtes Cuben, das sich kaum für den Bau anderer Drachen eignet. Alle Segel werden aus einem Stück hergestellt. Deshalb kann das Drachen-Labor den bekannten „long way home“ mit seiner Spannweite von 276 Zentimetern nicht aus altem Icarex herstellen – die Rollenbreite wäre nicht ausreichend. Sogar die überaus filigranen Verbinder werden in der zum Labor

Thomas Horvath erklärt die Funktionsweise seiner Hybrid-Drachen



Geplottete Einzelteile für die Nase und das Heck



Die schwebende Verbindung von Kiel und Spreize beim de tomaso honey



Mit dem c'est la vie darling beim Indoor-Flug

„DRACHENFLIEGEN,
IMMER UND
ÜBERALL UND OHNE
PI-PA-PO“



Der i'll be back ganz flach in urbanem Umfeld

gehörenden Werkstatt von Thomas Horvath selbst gedreht. Die hierfür eigens entwickelte Technik bleibt – wundert´s – Betriebsgeheimnis.

Drachenfliegen, immer und überall – seine Philosophie demonstriert Thomas Horvath gleich an Ort und Stelle: Mit dem „i'll be back“ werden einige Runden im Atelier geflogen. Trotz des knappen Platzangebots macht die kleine Flugeinlage richtig Spaß, und auch uns gelingen zur eigenen Überraschung zwischen Werkttisch und Hängelampe einige schöne Moves.

„Das Heiligste ist die Symmetrie“

Nur absolut perfekte Drachen finden den Weg zum Kunden – schleichen sich auch nur kleinste Fehler ein, verlassen sie nicht das Atelier. Thomas Horvath spricht in der Fertigung von einer Symmetrietoleranz von 0,5 Millimetern. Bei diesem Anspruch bedeutet es für ihn stets etwas Überwindung, mit dem Nähen

zu beginnen, denn bei seiner Arbeitsweise würde jede kleine Störung unweigerlich zu Fehlern führen. Also wird die Tür geschlossen und das anstehende Arbeitspensum ohne jedwede Pause in einem Schwung durchgezogen. Alle Materialien – wie Gestänge oder Verstärkungen – sind so präzise und systematisch vorbereitet, „dass ich noch Freude haben kann beim Bauen – auch bei 10.000 Stück“, lacht Thomas Horvath und kündigt an: „Dann gibt es eine Riesenparty!“

Fast eine lebenslange Garantie

Bei unseren Ausflügen mit den Horvath-Drachen in die Berge der winterlichen Schweiz (ein großartiges Erlebnis!) fiel uns einmal mehr auf, dass die Modelle zwar äußerst filigran erscheinen, jedoch eine ganze Menge aushalten. Das ist zunächst einmal eine gute Nachricht für Einsteiger, bei deren Flügen es gerne einmal zu unfreiwilligen Belastungstests kommt. Wie aber kommt diese überraschende Robustheit zustande?



Die Statik ist primär so, dass nichts auf Biegung belastet ist – „alles hängt“, so könnte man formulieren. Bedeutsam ist auch die Präzision in der Herstellung: Je präziser die bauliche Umsetzung, desto stabiler das Ergebnis. Hinzu kommt die bereits erwähnte synergetische Konstruktion. Alle Teile wirken so zusammen, dass der gesamte Effekt die Summe der einzelnen Effekte übersteigt; zudem haben fast alle Teile mehr als eine Funktion. Dieses Prinzip spielt bis in die Produktion hinein, was sich beispielsweise in der Ausformung der Nase zeigt: Hier kommt eine Faltechnik zur Anwendung, die exakt die gewünschten Effekte sicherstellt.

Interessant ist in diesem Zusammenhang das unterschiedliche Flugverhalten von Lenkdrachen und Nullwinddrachen. Lenkdrachen möchten tendenziell nach unten, während Horvath-Drachen oben bleiben wollen. Sie können nur gerade herunter gleiten, womit die gesamte Aufprallenergie immer hinten auf den Zugpunkt am Kiel einwirkt – und

der ist entsprechend stabil ausgelegt, passend zum sehr geringen Eigengewicht. Die Seitenstäbe bewegen sich und bauen die Energie materialschonend ab.

Ein besonders krasses Beispiel für die Haltbarkeit seiner Drachen zieht Thomas Horvath aus dem Regal: Einen betagten i'll be back, das Segel aus hauchdünnem Cuben. Was hat dieser Drache nicht schon mitgemacht: Auf Asphalt mit Füßen getreten, vom Hund gebissen – die Liste der Grausamkeiten will gar kein Ende nehmen. Nun, er ist immer noch intakt und fliegt wie am ersten Tag – nicht obwohl, sondern weil sein Segel so dünn ist.

3-D-Konstruktionen

Auf der Website lesen wir: „Horvath-Drachen sind die ersten, welche in der proprietären synergetischen X-Y-Z-Konfiguration mit 3-D-Spreize konstruiert sind.“ Das bedeutet, so lernen wir an diesem Nachmittag, dass die Segel zwar zunächst als plane

Fläche erscheinen, aber bei genauerem Hinsehen eine dreidimensionale Struktur aufweisen, die wiederum technisch über die X-, Y- und Z-Achsen beschrieben werden. Am leichtesten sieht man dies beim long way home, bei dem man den Winkel der Spreize über den Kielbereich verstellen kann. Dies ist ein Spiel zwischen Stabilität, die zum Beispiel beim Aufsteigen des Drachens benötigt wird, und Instabilität, die etwa beim Loslassen nach dem Anstieg oder beim Umdrehen erwünscht ist. Der „urban ninja“ bringt bereits ein 3-D Segel mit, andere Drachen entwickeln es über ihre Profilierung. Proprietär bedeutet dabei lediglich, dass dieses Konstruktionsprinzip speziell für Horvath-Drachen entwickelt wurde.

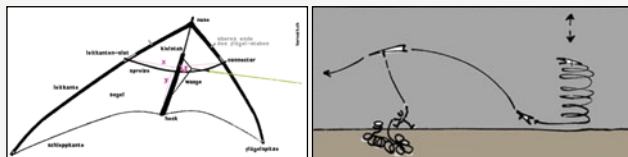
Zudem gibt es für einige Modelle sogenannte Stabilizer, damit werden sie temporär zu „normalen“ statischen Einleiners. Die Drachen fliegen immer noch fast ohne Wind, verlieren aber ihre spezifischen Flugeigenschaften. Alternativ kann man im Nasenbereich ein zusätzliches Gewicht anbringen. Das führt ebenso dazu, dass die Drachen stabil im Wind stehen und böenresistent werden.

Nullwinddrachen für Kinder?

Gibt es eigentlich einen Horvath-Drachen, der speziell für Einsteiger zu empfehlen ist? Thomas empfiehlt auf diese Frage ohne Zögern den „de tomaso superleggera“. Der ist nicht so

ONLINE-FLUGTIPPS

www.horvath.ch/de/einstellungen-und-flug-ohne-wind/

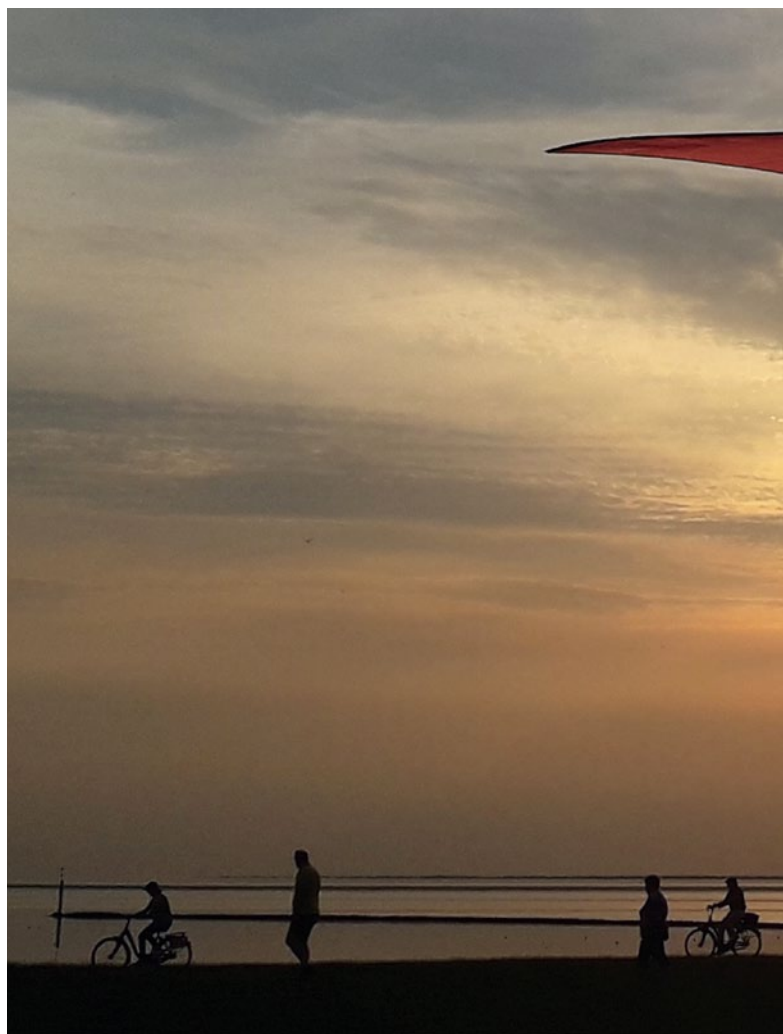


filigran wie andere Modelle und benötigt keine besonders dünne Schnur, was zu einem unkomplizierten Handling beiträgt. Unter den Horvath-Fliegern, man hätte es nicht vermutet, sind viele Kinder, die mit dem superleggera intuitiv gut zurechtkommen. Der nimmt auch mal stärkere Lenkbewegungen stoisch hin, wo andere Drachen sensible Führung erwarten. Diese Grundregel lässt sich für alle Einsteiger verallgemeinern, wenn man, statt auf der freien Wiese, in der Stadt und auf Parkplätzen fliegen will. Thomas Horvath erteilt für den superleggera sogar eine Nullwindfluggarantie. Andere seiner Entwicklungen – wie etwa der größte und wohl auch bekannteste Nullwinddrachen, der long way home - benötigen weit mehr Platz, um ihre volle Leistung zu entwickeln, und sind somit nicht ganz so gut für urbanes Fliegen geeignet.

Wie fliegt man diese Drachen?

Das Wichtigste am Fliegen, so erklärt uns Thomas Horvath, ist das kontrollierte Landen. Alle wollen, dass ein Drachen fliegt und oben bleibt. Damit entsteht der paradoxe Effekt, dass viele Piloten, wenn der Drachen auf ein Hindernis zu treffen droht, an der Leine reißen und den Drachen gerade dadurch unweigerlich zum Absturz bringen. Dabei ist das Schöne am Fliegen ohne Wind doch die Ruhe, mit der man den Drachen lenkt. Deshalb gilt: Lieber zwischendurch in aller Ruhe landen, als hektisch zu reagieren. Auch das geführte Starten will geübt sein. Diese und andere Themen gehören zu den zentralen Aspekten der von Thomas Horvath angebotenen Workshops

Besonders unterhaltsam findet Thomas Horvath das Fliegen unter freiem Himmel, denn Luftbewegung, Wetter und andere äußere Einflüsse sorgen für ein willkommenes Zufallselement.



In einer Turnhalle hingegen ist das Fliegen am einfachsten, denn da ist alles unter Kontrolle – fast ein bisschen langweilig, wie Thomas Horvath grinsend hinzufügt. Daher sieht er auch keinen Sinn in Wettbewerben mit dem Kriterium, wer einen Drachen in der Halle am längsten in der Luft halten kann – bei halbwegs geübten Piloten würde solch ein Event Tage dauern.

Der Wind als Störenfried

Nun haben wir also gelernt: Wind kann als Störenfried das Fliegen mit Nullwinddrachen beleben. Aber wieviel Wind können Horvath-Drachen vertragen? Und was macht man eigentlich,



Cuben-Segel
des i'll be back



Kielabspannung und
Typenschild



Optionaler Stabilizer zwischen
Segel und Kielstab



Long way home in der Abendflaute

wenn man den Drachen oben hat und es kommt Wind auf? Die Antwort ist typisch Horvath: „Nichts – sich freuen wie ein Kind!“ Früher hat er sogar regelmäßig einen Drachen auf rund 300 Meter geschickt. Ab 50 Meter Höhe kann man bei den kleinen Drachen, wie wir sie im Atelier flogen, nicht mehr viel lenken – aber bei größeren Flügel-designs wie dem long way home ist das anders. Bei zu viel Wind passiert dem Drachen nicht viel: Je mehr Wind anliegt, desto mehr kämpft man gegen die Symmetrie, da der Wind den Drachen nie gerade anströmt. Es kommt eine positive Rückkopplung zustande und der Drachen kippt zur Seite. In diesem Fall gibt man mehr Schnur, und der Drachen stabilisiert sich. Im schlimmsten Fall drückt es dem Drachen die Flügel aus der Spreize nach hinten weg, was ihn zu einem „toten Vogel“ werden lässt – der Drachen fällt zu Boden, und der Wind kann keinen Schaden mehr anrichten. Aber eigentlich verlöre man schon lange vorher den Spaß am Fliegen, erläutert uns Thomas Horvath.

Eindrucksvolles

Ein Tipp für Experimentierfreudige: Horvath-Drachen kann man auch in einem ruhigen See unter Wasser starten – sie steigen dann genau wie im Wind, nur wesentlich langsamer. Der kritische Moment ist der Austritt aus dem Wasser, aber der Anblick lohnt die Mühe, schwärmt der Entwickler.

Der für unser Gespräch reservierte Nachmittag vergeht wie im Fluge, stundenlang hätten wir noch den Ausführungen lauschen können. Beim Abschied sind wir um viele faszinierende Einblicke reicher – auf das auch das heimische Büro zum neuen Flugrevier werden möge. ■

▼ ANZEIGE



Spiderkites

Klassiker der Moderne



Shiva ready to fly

**Nylonsegel, gewickelte Stäbe,
Turbowaage**



Spiderkites

www.spiderkites.com



**Künstlerinnendrachten
„Mal Fagoté – schlecht gebunden“
aus Bambus von Anna Rubin**

DRACHENKÜNSTLERINNEN

IM ITALIENISCHEN CERVIA BEGEGNET

TEXT UND FOTOS: Wolfgang Bieck

Melanie Walker aus den USA zeigte in der letzten Ausgabe von KITE & friends eindrucksvoll, wie sehr Künstlerinnen den Drachenhimmel zu prägen vermögen. Gerade das internationale Drachenfestival Artevento im italienischen Cervia präsentiert kunstvolle Drachen internationaler Drachenbauerinnen.

Wir machten uns in Cervia auf zu einem Gang über ein Drachenfeld, tauchten ab in die Welt femininer Drachenbaukunst mit all den Inspirationen und Ideen und trafen dort Anna Rubin, Deb Lenzen, Shula Shavit, Alexa King und Daniela Zitzmann. Anhand der persönlichen, vertiefenden Gespräche und den authentischen Beschreibungen der Künstlerinnen erhält diese Reportage einen besonderen Blick auf die am Himmel präsentierten Arbeiten. Euch ebenfalls viel Spaß beim Eintauchen!

Anna Rubin aus Österreich

Die Kärntnerin erstellt besonders filigrane Drachen, die sie am liebsten mit Bambus erbaut. Um einen umfassenden Einblick zu bekommen, empfiehlt sich ein Besuch der Webseite www.annarubin.at. Am italienischen Himmel flog der „Mal Fagoté“-Drachen mit wirrer Anordnung der Auftriebselemente. Ein irrer Name, der mir sehr gut gefällt und zum Verweilen und Nachdenken anregt. Ihre Liebe zum Bambus bringt Anna Rubin auf den Punkt: „Bambus ist mir sehr wichtig. Seine langen Faserstränge sind hochelastisch und zugfest. Die Knoten machen den Bambus knickfest, er hat kein Dickenwachstum. Der Bambushalm besteht aus einem Jahresring und ist kein Baum. Er ist leicht und sehr belastbar; man kann ihn essen und vielfältig verarbeiten. Die Längsspaltbarkeit des Bambus ist durch seine streng parallel gerichteten Fasern unbegrenzt, doch erfordert das Arbeiten mit Bambus handwerkliches Geschick und gutes Werkzeug.

Bambus hat eine eindeutige Materialsprache, die seine Charaktereigenschaften, wie Geradlinigkeit, Elastizität, Widerstandsfähigkeit, Stärke und Lebenskraft vermittelt. Der Bambus ist für mich eine beeindruckende Persönlichkeit und deshalb ein faszinierender Partner bei meinen Arbeiten.“



Österreicherin in
Italien: Anna Rubin





Deb Lenzen möchte
die Heimat hinaus
in die Welt tragen



Deb Lenzen aus den USA

Mit Deb Lenzen stellt sich eine Drachenkünstlerin vor, die als dritte Frau den Titel des Grand Champion der American Kitefliers Association Grand Nationals erringen konnte: „Ich lebe in Prescott, Arizona, im Südwesten der USA. Die Landschaft ist ein Ort der Magie und zeitloser Schönheit. Ich habe das Glück, die Region Heimat zu nennen. Für mehrere indigene Stämme war das Gebiet seit Tausenden von Jahren ihre Heimat und zu Gast auf ihrem Land gewesen zu sein, bedeutet für mich Glück. Die Hopi, Pueblo, Apache und Navajo sind einige der Nationen, die mich willkommen heißen haben, um sie und ihr Land zu besuchen und von ihnen und ihrem Land zu lernen. Die Freundlichkeit und Stärke der Ureinwohner, denen ich begegnet bin, beseelt mein Leben, die Farben ihrer Landschaft inspirieren mich und die großartigen Aussichten führen mich zur Demut. Daher versuche ich als Drachenkünstlerin, die gesehenen Bilder zu reflektieren und hinaus in die Welt zu tragen, um ihre Geschichten zu erzählen.“

Hier fliege ich einen Drachen namens Zuni, was sowohl ein Volk als auch einen Ort in New Mexiko als Heimat des Zuni-Stamms bezeichnet, einem von 19 Pueblo-Stämmen. Zuni sind berühmt für ihre Fetisch-Schnitzereien, schöne Schmuckstücke und erstaunliche Keramik. Dieser Drachen ist ein traditionelles diagonal bestabtes Rechteck, das als Della Porta bezeichnet wird. Er wird mit einer Dreipunkt-Waage geflogen und benötigt einen langen Schwanz, um stabil mit gutem Auftrieb im Wind zu stehen. Als Drachenbau-Mentor möchte ich Mike Shaw nennen, als Mentoren für die Malkunst mit Acrylfarben Don Mock und Alexa King. Der Zuni-Drachen war mein erster Versuch, ein Segel zu bemalen und eine echte Herausforderung, denn bis dahin habe ich alle Drachen in Sandwich-Bauweise appliziert oder per Quiltverfahren gefertigt. Das Drachenmotiv zeigt ein Stück Keramik von Anderson Peynetsa und die Landschaft rund um den Zuni Pueblo. Die Sonnenuntergangsfarben sollten stark und kräftig sein, um in Balance zu der roten Felsschlucht zu stehen und um eine gute Kulisse für das Töpferstück zu sein. Dieser Drachen ist eine ganz neue Facette meiner Arbeiten und ich fühle mich als Künstlerin geehrt, diesen bei Artevento präsentieren zu dürfen.“



Zuni-Drachen der
Amerikanerin Deb Lenzen



Shula Shavit aus Israel

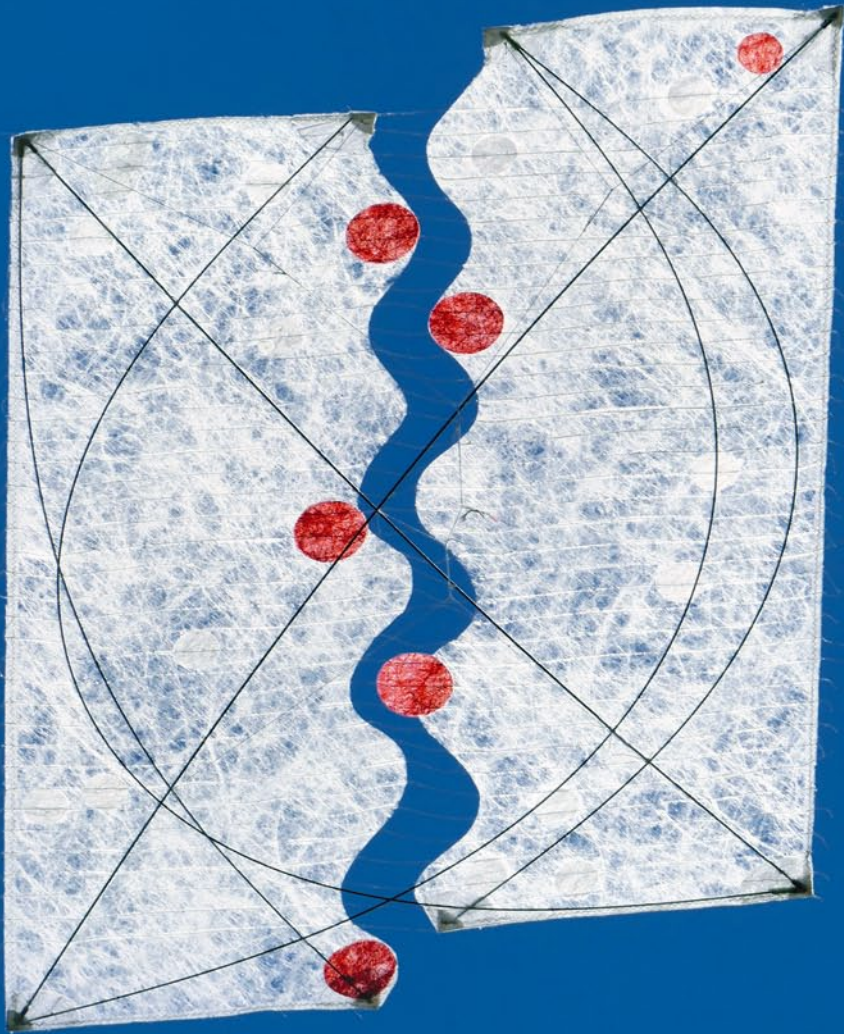
Während des Artevento flog Shula Shavit einen Drachen mit einem kulturell bedeutenden und faszinierenden Motiv – der Hand der Fatima. Shula erklärt: „Der Drachen, ein Edo im _ Ohashi-Stil mit der Applikation einer symbolischen, fünffingrigen Hand, stellt die Hamsa dar. Inspiriert wurde ich zu dem Motiv durch einen Workshop für Papierschnitt-Techniken, welche interessanterweise in einigen jüdischen Gemeinden seit dem 14. Jahrhundert bekannt sind. Hamsa bedeutet in der arabischen Sprache Fünf und ist ein traditionelles Symbol für Glück und Schutz vor dem bösen Blick. Man findet es in allen religiösen Traditionen im Nahen Osten. Tatsächlich haben wir das Hamsamotiv auf mehreren preisgekrönten Drachen verwendet. Eigentlich verbinden meinen Mann Eli und mich viele Drachenfreunde vor allem mit Patchwork-Drachen, deren Bau wir in den 70er Jahren für uns entdeckt haben. Die Liebe zum Kunsthandwerk ist für mich Genuss, seit meine Mutter mir Handarbeit, Stricken und Nähen beigebracht hat. Als Ergotherapeutin im Ruhestand weiß ich die Kraft der Heilung durch kunsthandwerkliche Tätigkeiten zu schätzen.“

Israelin Shula Shavit ist eine Drachenbau-Legende



Drachen mit bedeutendem
Hamsa-Motiv

Eklektische Wind-Skulptur
von Thérèse Uguin



Thérèse Uguin aus Frankreich

Um die Kreationen von Thérèse Uguin zu würdigen, sollte man zunächst verstehen, was Eklektizismus bedeutet. Dieser über 2.000 Jahre alte Begriff bezeichnet Techniken und Methoden, die sich unterschiedlicher Systeme bedienen und deren Elemente neu zusammensetzen. Bei einem Kunstwerk werden beispielsweise verschiedene Stile vereint. Thérèse beschreibt: „In die Magie der Drachen wurde ich 1988 eingeweiht und habe seither ihre vielen Facetten erkundet. Die typischen Merkmale meines Designs wuchsen allmählich mit der Verwendung von natürlichen Materialien wie Bambus, Papier, Baumwolle, Wolle, Garn, Samen und sogar Blumenblättern. Aus dieser eklektischen Mischung der Materialien entstand die Gestaltung von Drachen mit unerwarteten Formen, leicht und asymmetrisch. Wenn ich einen neuen Drachen anfertige, habe ich keine bestimmte Vorstellung von Form, Größe oder Farbe. Nachdem ich den Bambusstab geschnitten habe, um ihn dünn und flexibel zu machen, biege und binde ich ihn mit Baumwolle und Klebstoff zusammen, nur nach meinem Gefühl: dann funktioniert die Magie oder eben nicht. Wenn mir die geschaffene Skulptur gefällt, ist es Zeit, sie mit Papier oder anderem Material zu beziehen. Die letzte wichtige Sache besteht darin, die Waageschnüre an der richtigen Stelle anzubringen, damit meine asymmetrische Skulptur wie ein Drachen fliegen kann.“



Die Französin Thérèse Uguin lässt der Magie freien Lauf

Alexa King aus den USA

Beheimatet in Mount Vernon, Washington State, kam Alexa erst mit Anfang Fünfzig zum Drachenbau, als sich ihr Sohn Sam anlässlich seiner Hochzeit eine Peter Lynn-Box wünschte. In 20 Jahren entwickelte sie ihre Vorliebe dafür, Drachen aus einer Kombination aus Applikation und Acrylfarbe herzustellen und sie gesteht: „Die atemberaubenden Drachen von John Pollock vor Augen und der Bericht über seine Maltechniken im Kiting-Magazin der AKA waren der Auslöser. Ich griff selbst zum Pinsel und fand meinen Platz, unterstützt durch die Farbkenntnisse meines Freundes Don Mock und durch Erproben der Sprühtechniken von Scott Hampton. Beide Farbtechniken in Kombination mit Applikationstechniken ermöglichen es mir, die gewünschte Detailfülle zu erreichen und zugleich breite Bereiche mit Ripstop-Farbe zu nutzen, wo es erforderlich ist.“

Fast immer zeigen ihre Drachen Motive aus der Natur, seien es Vögel, Meeresbewohner oder Blumen. Der Rokkaku ist dabei ihr Lieblingsdrachen, den sie auch für den Raben nutzt. Das Motiv begann als Foto, aufgenommen vor ein paar Jahren am Rande des Grand Canyons und war ihr erstes Experiment mit Farbe. Alexa erklärt ihre Maltechnik: „Hochwertige Künstler-Acrylfarben von Golden Acrylics oder Liquitex sind meine erste Wahl, zumeist als Heavy-Body-Version, seltener in flüssiger Form. Sie enthalten eine große Menge an Pigmenten, sodass wenig davon sehr ergiebig ist. Einige Farben sind lichtdurchlässiger als andere und mehr Lichtdurchlässigkeit ist besser für Drachen. Die Farbe wird dann im 50/50-Verhältnis mit dem Acrylpolymermedium GAC 900 zusammen gemischt, einem Golden-Produkt, sodass sich die Farbe für die Verwendung auf Stoff eignet und sie nicht reißt. Wenn ich einen Aquarelleffekt haben möchte, kann mir das ein höherer Prozentsatz des Acrylpolymermediums ermöglichen. Die Verwendung von Farbe auf Ripstop-Nylon kann dazu führen, dass der Stoff durch die Feuchtigkeit Falten wirft, sodass ich manchmal eine Weile warten muss, bis die Farbe getrocknet ist und die Falten verschwinden oder ich beschleunige die Trocknung mit Hilfe eines Föhns. Ist das Motiv fertig, warte ich zumeist über Nacht die gründliche Trocknung ab und dann bügele ich den bemalten Stoff auf der Rückseite etwa 3 Minuten lang an jeder bemalten Stelle. Zuvor teste ich selbstverständlich an einem Stück Stoff, wie heiß ich mein Bügeleisen einstellen kann, bis es das Ripstop schädigt und stelle es dann ein wenig kühler ein. Ich fliege meine Drachen in der Regel nicht über viele Stunden, aber ich hatte auch nach einigen Jahren keine Probleme mit dem Verblässen oder dem Reißen der Farbe.“ Zum Schluss gesteht sie: „Dass ich meine Drachen in Frankreich, Dänemark, England, Kanada, Italien und auf Bali geflogen habe, macht mich zu einer sehr glücklichen Frau.“



Der Rokkaku mit Alexa Kings
Raben-Motiv vom Grand Canyon



Alexa King fliegt ihre Drachen rund um die Welt

Drachen von Daniela Zitzmann –
noch ohne Namen

Daniela Zitzmann aus Österreich

„Drachen fliegen lassen zu können, bedeutet für mich Freiheit.“, erklärt die unweit von Wien lebende Drachenbauerin. Sie verbindet diese Freiheit mit bestimmten Orten, wo sie gerne einsam oder gemeinsam mit Gleichgesinnten vom Alltag loslassen und – obwohl noch fest mit dem Boden verbunden – ein wenig schweben kann. „Meine kleinen Drachen können mich zwar nicht dem Boden entreißen, jedoch machen sie dies auf eine andere Art und Weise.“ bemerkt Daniela und fährt fort: „Sie lassen meine Gedanken schweifen und in andere Welten eintauchen. Dort verschmelzen meine Träume und Wünsche und werden Wirklichkeit. Dies beginnt oft schon mit dem Bau meiner Drachen. Das Geräusch beim Spalten oder das Gefühl wie mein Messer durch das Bambus gleitet verbindet mich schon mit der Vorstellung, wie mein kleiner Bambusdrachen aussehen und fliegen könnte. Es fließen die Gedanken und es verbinden sich die Bambus-Stäbe so miteinander, wie sie sein sollen. Das Papier für die Bespannung kommt aus unterschiedlichsten Ländern. Ich mag sehr weiche aber auch grobfasrige Papiere. Mit Bast und Baumsamen verziere ich oft noch meine Kreationen. Der erste Moment, wenn ein neu entstandener Drachen aus Bambus und Papier vom Wind getragen wird, ist ein ganz besonderer für mich. Er überwältigt mich jedes Mal und lässt mich staunen, wie viel Energie durch einen so kleinen Drachen freigesetzt werden kann. Es freut mich besonders, wenn Menschen auf mich zukommen und mir sagen, dass sie diese Energie auch spüren können. Deswegen lasse ich gerne an wunderschönen Orten meine Drachen fliegen, um Menschen zu begegnen, deren Träume und Wünsche ich vielleicht auch Wirklichkeit werden lassen kann. Meine Fantasie umzusetzen und diese teilen zu dürfen, macht mich glücklich!“ ■

Daniela Zitzmann schätzt wunderschöne
Orte zum Drachenfliegen



DIE 9 SCHLÜSSEL

LUFTBILDER MIT DEM MIKRO-VIDEO-RIGG VON WOLFGANG BIECK

TEXT UND FOTOS: Wolfgang Bieck

Bereits in der KITE & friends Ausgabe 6/2015 stellten wir unter dem Titel „KAP-Winzling“ das winzige Rigg vor, in welchem Wolfgang Bieck nur noch zwei AAA-Zellen benutzte. Durch seinen französischen KAP-Freund Jean Daniel Chautelauze erfuhr unser Autor Wolfgang Bieck von einem Spannungswandler, mit dessen Hilfe man nur noch eine AAA-Zelle benötigt. Hier erklärt Wolfgang die Vorteile und den Selbstbau.

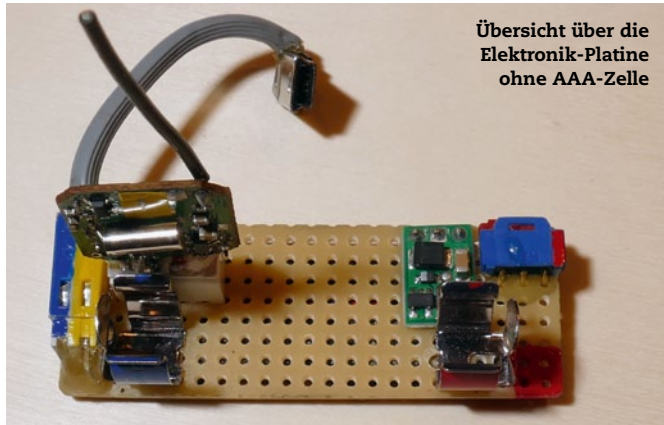


Da die fotografischen Ergebnisse der GoPro 3 BE sowohl für Vergrößerungen in Printmedien als auch für digitale Projektionen in meinen Vorträgen ausreichen, erachte ich diese Kamera als ideales KAP-Werkzeug. Die aktuellen Gebrauchtpreise liegen unter 100,- Euro und machen das Modell nicht nur zur preiswerten Ersatzkamera für risikoreiche Einsätze, sondern auch zu einer idealen Einstiegskamera für Anfänger.

Alternativen?

Die Action Pro 7 stellt eine echte Alternative zur GoPro3 BE dar, denn auch sie ist mit meiner Videoeinheit nutzbar. Insbesondere die Abbildungsqualität hat mich bei früheren Tests überzeugt, zudem hat sie einen rückseitigen Monitor und einen günstigen Grundpreis.

Nachfolgende GoPro-Generationen verwenden statt analoger Signalübertragung die digitale Signalübertragung über HDMI. Schon wegen der unvermeidbaren Gewichtszunahme aufgrund des notwendigen HDMI-zu-AV-Adapters mit zusätzlicher Stromversorgung und zusätzlichen Kabeln verwende ich diese nicht. Da die Gesamtreichweite meiner verzögerungsfreien Live-Videoübertragung deutlich über 100 Metern Entfernung liegt und damit zum KAPen ideal ist, verwende ich auch keine W-Lan oder WiFi-Lösungen.



Übersicht über die Elektronik-Platine ohne AAA-Zelle

Schlüssel 1 zum Erfolg: der Spannungswandler

Als aktueller Spannungswandler mit beeindruckenden Merkmalen ist der 5 Volt Step-UP Voltage Regulator U1V10F5 von Pololu die perfekte Voraussetzung, ein KAP-Rigg mit nur einer AAA-Zelle zu betreiben. Dieser Spannungswandler reguliert die Eingangsspannung von minimal 0,5 Volt mit einer Präzision von 4 Prozent auf die typische USB-Spannung von 5 Volt. Bei Verwendung eines 10-Milliwatt-Video-Senders wird die maximal tolerierbare Eingangsstromstärke von 1,2 Ampere nie erreicht werden. Die Maße von $9 \times 11,5 \times 2,5$ Millimetern sind für eine Platinenmontage sehr gut geeignet und das Gewicht des U1V10F5 ist vernachlässigbar.

Schlüssel 2 zum Erfolg: DIY-USB-Anschluss

Der Schwede David Windestål veröffentlichte auf seiner Webseite rc-explorer.se eine Do-it-yourself-Bauanleitung, um das analoge Videosignal der GoPro 3 an einen geeigneten Videosender zu leiten. Entscheidend sind seine Hinweise und Graphiken, wie die Kontakte zu dem 10 PIN USB Mini-B-Stecker mit einem herkömmlichen, dreiadrigen Servokabel herzustellen sind:

rotes Kabel: Audio an Kontakt 1 (ich verzichte auf dies Verbindung, da ich keine Audioübertragung benötige)

gelbes Kabel: Videosignal an Kontakt 2

braunes Kabel: Video-Minus an Kontakt 3 – VGND (Video-Ground)

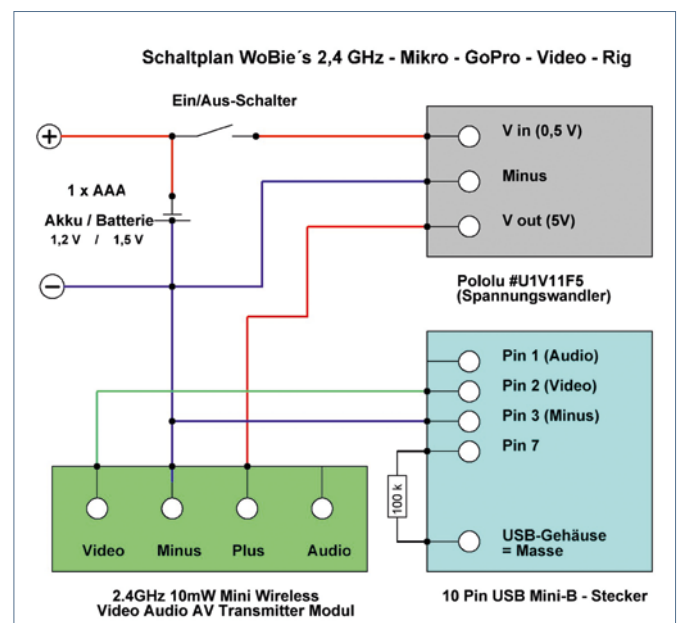
Zwischen dem Kontakt 10 und der Masse des Steckergehäuses ist zusätzlich ein möglichst kleiner 100 kOhm-Widerstand von 0,25 Watt einzulöten.



Auf den Kopf gestellt: GoPro 3BE mit Video-Einheit und gestecktem 10 mW 2,4 GHz-Videosender

Schlüssel 3 zum Erfolg: die Wahl des AAA-Zelle

AAA-Akkus mit 1,2 Volt Ausgangsspannung, einer Kapazität bis zu 1.100 Milliamperestunden (mAh), einem Gewicht von etwa 13 Gramm und AAA-Batterien mit 1,5 Volt Ausgangsspannung bis zu einer Kapazität von 2.440 mAh mit einem Gewicht von etwa 11 Gramm sind weltweit verfügbar. Aus Gründen des Umweltschutzes gilt zu beachten: Gute AAA-Akkus sparen ca. 150 Einwegbatterien und sollten daher in die engste Auswahl genommen werden. Die hohe Energiedichte einer hochwertigen AAA-Zelle lohnt den Aufwand dieser DIY-Lösung, denn ich kann auch an abgelegenen Orten über längere Zeit sorgenfrei KAPen.



Schaltschema der GoPro3 BE-Mikro-2,4 GHz-Video-Hook-Rigg

INTERNET-TIPPS

www.kapshop.com

www.kamera2000.com

www.rcexplorer.se/diy/

[www.dopero.homepage.t-online.de/Eingang/
Kite_Aerial_Photography/Picavet-Aufhaengung/
picavet-aufhaengung.html](http://www.dopero.homepage.t-online.de/Eingang/Kite_Aerial_Photography/Picavet-Aufhaengung/picavet-aufhaengung.html)



Der Riggaufbau in seitlicher Ansicht mit USB-Anschluss

Schlüssel 4 zum Erfolg: Miniaturbauteile

Die benötigten elektronischen Bauteile passen zum 2,54-Millimeter-Rastermaß der Platine und können problemlos erworben werden:

- 1 × Streifenrasterplatine H25SR160, Hartpapier, 16x100mm (ca. 1,70 €)
 - 1 × Ein-Aus-Schalter NK 236W Subminiatur-Schiebeschalter, 1x UM gewinkelt (ca. 1,35 €)
 - 1 × Pololu-Spannungswandler #2564, 5V Step-Up Voltage Regulator U1V10F5 (ca. 5,90 €)
 - 1 × JST XH 3S 4-polig Stift, Steckersatz für die Aufnahme des 10 mW – 2,4 GHz-Video-Senders (10 Stück ca. 0,78 €)
 - 1 × JST XH 3S 4-polig Buchsen, Steckersatz für den steckbaren 10 mW – 2,4 GHz Video-Sender (10 Stück ca. 0,91 €)
 - 1 × PSS 254/2W Printstecker, Einzelstecker, gewinkelt, 2-polig (10 Stück ca. 0,20 €)
 - 1 × PSK 254/2W Kupplungs-Leergehäuse, Crimptechnik, 2-polig (10 Stück ca. 0,20 €)
 - 1 × PSK-Kontakte Crimpkontakte für PSK 254 (20 Stück 0,29 €)
 - 2 × PCB-Batteriehalter für AAA-Zellen (10 Stück ca. 3,02 €)
 - 1 × 2,4 GHz – 8 CH Wireless FM Stereo Audio Video Transmitting Module A/V Transmitter (ab 4,05 €)
 - 1 × 100 kOhm-Widerstand – 0,25 Watt (50 Stück ca. 4,17 €)
 - 1 × Mini USB10 PIN Stecker (30 Stück ca. 08,00 €)
 - 1 × abgeschirmtes Videokabel (zumeist kostenlos vorhanden)
- Dünne, farbkodierte Drähte eines alten Telefonkabels sind für Verbindungen auf der Streifenplatine besonders hilfreich.

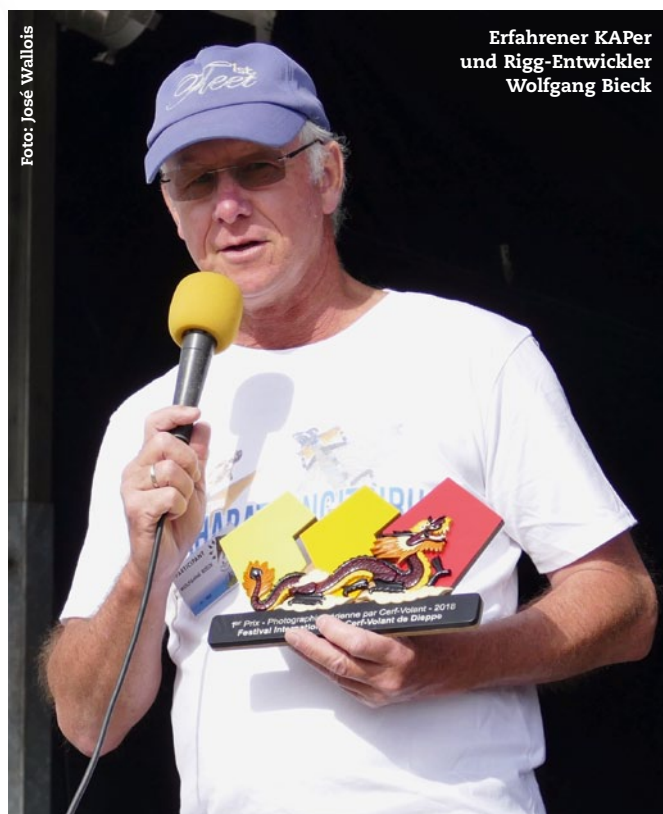


Foto: José Wallois

Erfahrener KAPER und Rigg-Entwickler Wolfgang Bieck



JETZT BESTELLEN!

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

Erster KAP-Einsatz in Ferropolis
am 12. März 2016 noch mit
ungeeigneter Schnur-
Queraufhängung



Schlüssel 5 zum Erfolg: geringes Gesamtgewicht

Ein nur 59 × 21 Millimeter großes Stück aus einer Streifenrasterplatine des Typs H25SR160 in Größe der GoPro 3-Grundfläche reicht aus, um alle notwendigen elektronischen Teile auf der 1,5 Millimeter starken Hartpapierplatine und dem üblichen 2,54er Rastermaß zu montieren. Zum Löten empfehle ich eine Lötstation mit regelbarer Temperatur sowie einen LötKolben mit SMD-Lötlitze und 1 Millimeter dünnes, bleifreies Lötzinn.

Die folgende Übersicht listet die Einzelgewichte des Mikro-Video-Riggs auf:

GoPro 3 BE mit Batterie:	76,0 g
Mikro-PICAVET-Aufhängung komplett:	19,5 g
Videoeinheit komplett:	10,0 g
AAA-Batterie:	11,2 g
Gummiringe aus Fahrradschlauch:	4,4 g
KAP-System komplett:	121,1 g

Schlüssel 6 zum Erfolg: Babywatch-Monitor

Ich selbst nutze ältere, analoge 2,5-Zoll-Monitore mit 2,4 GHz-Übertragung auf den Frequenzen (Ch1— 2414MHz, Ch2— 2432MHz, Ch3— 2450MHz, Ch4— 2468MHz), die man unter den Stichworten ENOX Babywatch-Monitor oder Whiteberry 2,5"LCD, CCD-42K finden kann. Diese 2,5 Zoll kleinen

Monitore können problemlos in der Hosentasche bereitgehalten werden. Als Blendschutz verwende ich in jedem Fall den faltbaren digiShield2.

Schlüssel 7 zum Erfolg: Fahrradschläuche

Um die Video-Einheit an der GoPro 3 BE zu befestigen, verwende ich insgesamt drei 15 Millimeter breite und 4,4 Gramm schwere Gummiringe aus zerschnittenen Fahrradschläuchen. Ein Gummiring umschließt die GoPro 3 BE entlang ihrer Schmalseite, damit ich die GoPro auch im Hochformat verwenden kann. Zwei Gummiringe umschließen den Körper der GoPro 3 BE. Der innere Gummiring dämpft mechanische Wirkungen, welche über den Metallhaken übertragen werden könnten. Der äußere Gummiring hält die Video-Einheit auf der Unterseite der GoPro 3 BE.

Schlüssel 8 zum Erfolg: die Mikro-Picavet-Aufhängung

1) Regenschirm-Endkappen

Es mag seltsam klingen, aber ein weggeworfener Regenschirm bietet mit seinen metallischen Endkappen bereits den Grundstock für zwei perfekte Mikro-PICAVET-Aufhängungen von nur 22 Millimetern Durchmesser. Die vorhandenen Bohrungen der Endkappen ermöglichen ein weitgehend verschleißfreies Gleiten der Schnüre.

2) Angelwirbel

Zebco Meereswirbel mit den Kenndaten 52 mm Länge und 40 kg Stärke sind für mich erste Wahl für die Mikro-Picavet-Aufhängung. Zwei dieser Wirbel verwende ich zur Anknüpfung an die Drachenleine, der dritte Wirbel bildet die eigentliche Picavet-Aufhängung. Da ich nur den zentralen, tonnenförmigen Wirbel selbst benötige, entferne ich alle unnötigen Teile. Die schwierigste Aufgabe besteht darin, eine zusätzliche Bohrung im feststehenden, oberen Teil des Wirbelkörpers zu bekommen. Zunächst bohre ich mit einem 1,5 Millimeter Bohrer vor und weite dann auf den Durchmesser der 2 Millimeter dicken Querträger auf. Als Querträger eignen sich die Stäbe des alten Regenschirmes perfekt. Die metallischen Endkappen des Regenschirmes klebe ich dann mit 2-Minuten-Sofortkleber fest. In den beweglichen Teil des Wirbelkörpers schneide ich ein 2 mm Gewinde, um den Messinghaken einzudrehen. Die ungehinderte Rotation des Wirbels verhindere ich durch passende, ausgestanzte Gummiplatten aus einem Fahrradschlauch. Derzeit handelt es sich mit 19,5 Gramm wohl weltweit um die leichteste Picavet-Aufhängung – Typ Rendsburg, wobei sie alle meine Erfordernisse erfüllt.

3) 0,4 Millimeter Dyneema Schnur mit 40 Dekanewton Bruchlast

Die 0,4 Millimeter dünne Dyneema-Schnur der Mikro-Picavet-Aufhängung besitzt eine Bruchlast von über 40 Dekanewton und gleitet selbst bei dem geringen Eigengewicht der angehängten GoPro3 mit Videoeinheit problemlos durch die professionell gefertigten Öffnungen der Endkappen. Diese einfache Form der Selbstausrichtung könnte man als Schwerkraft-Gimbal

bezeichnen. Da ich ausschließlich den genialen Picavet Typ Rendsburg nach Ralf Beutnagel benutze, ergänze ich noch zwei äußerst leichte Messingscheiben mit etwa 2 Millimeter Durchlassöffnung zum Schutz vor lateralen Ausschlägen. Ralf Beutnagels Picavet Aufhängung Typ Rendsburg ist auf dessen Webseite unter www.dopero.de ausführlich beschrieben.

Schlüssel 9 zum Erfolg – der richtige Drachen und die richtige Schnur

Sehr gerne verwende ich die erwähnte 0,4 Millimeter dünne Dyneema-Schnur aus der Bad Bevenser Seilerei Ehlers, welche auf Wunsch spleißfrei in wunschgemäßer Länge meiner bevorzugten Farbe oliv-grün geliefert wird. Das geringe Eigengewicht dieser Schnur ermöglicht sowohl dem R8-Delta als auch dem R11-Delta einen sehr steilen Leinenwinkel, wobei der von mir stets verwendete Fusselschwanz zug-, richtungs- und winkelstabilisierend wirkt. KAPen ist zwischen Windstärken von 0 und 8 Beaufort möglich, wie die Reportagen in den letzten Ausgaben belegen.

Fazit

Wer diese DIY-Lösung wünscht und die Mühen der Materialbeschaffung und des Baus nicht scheut, hat einen nicht ganz einfachen, aber sehr befriedigenden Weg vor sich, der viele neue Erfahrungen ermöglicht und auf Dauer technische Kompetenz und Autonomie sichert. Für mich hat sich der Weg gelohnt, denn mit dem hier beschriebenen Rigg habe ich den Fotowettbewerb beim Drachenfest in Dieppe 2018 gewonnen. ■



MADE IN SWITZERLAND

DER ANTRIEB DES ANDREAS SCHIEBLER

TEXT: Cathrin Germing, Oliver Germing

FOTOS: Cathrin Germing, Andreas Schiebler

Zugegeben, in der Schweiz ist die Drachenfliegerszene inzwischen recht überschaubar. Ähnlich wie in Deutschland schließen Fachhändler oder wenden sich anderen Schwerpunkten wie etwa dem Gleitschirmfliegen zu. Drachenfeste von überregionaler Bedeutung gibt es nur wenige. Aber natürlich findet man auch hier herausragende Drachenbauer und Piloten – wie zum Beispiel Andreas Schiebler, den Schöpfer des Vierleiners SwissMade.

In der europäischen Vierleinerszene ist Andi, wie er von allen genannt wird, seit Jahren eine feste Größe. Als Mitglied des Team4Fun kann man ihn als Piloten und Caller auf deutschen wie internationalen Drachenfesten erleben. Grund genug für uns, Andi und seine Freundin Yvonne Koppitsch, ebenfalls eine begeisterte und talentierte Vierleinerpilotin, in der Nähe von Zürich zu besuchen.

Teamgeist

Dass man bei Drachenfliegern zu Gast ist, sieht man auf den ersten Blick, ist doch die Wohnung mit wunderschönen Einleiner-Unikaten dekoriert – Originalkunst der etwas anderen Art. Auf der Drachenwiese aber dreht sich für unsere Gastgeber alles um bestabte Vierleiner, mit einer besonderen Vorliebe für den Teamflug. Hier komme es, so wird uns





**Kiss! – präzise
Flugeigenschaften
sind für Andi
das A und O**

bekennenden Teamflug-Muffeln erklärt, auf „Präzision und Koordination“ an – das sei immer wieder eine Herausforderung und mache gleichzeitig jede Menge Spaß. Derzeit arbeitet er an einer neuen Choreografie für das Team4Fun, wie uns Andi begeistert verrät. Die Arbeit mit dem Team ist den beiden so wichtig, dass für ein paar Stunden Training auch schon mal mehrere hundert Kilometer Anfahrt in Kauf genommen werden.

Nähkarriere

Das Interesse an Vierleinern wurde geweckt, als Andi und Yvonne bei einem Drachensfest erstmals geübte Revolution-Piloten beim Fliegen beobachten konnten. Die überraschende Mischung aus Dynamik und Kontrolle faszinierte die beiden sofort. Auf den Erwerb des ersten eigenen Fluggeräts – die

Wahl fiel auf einen Revolution EXP – folgte bald der Wunsch, sich einmal selbst als Drachensbauer zu versuchen. Auf einem Workshop im Jahr 2009 war es dann so weit: Unter kundiger Anleitung entstand der erste selbst gebaute Vierleiner – rot mit weißem Kreuz und damit ein veritabler Vorläufer des SwissMade. Andi, damals noch ein absoluter Neuling an der Nähmaschine, erzählt: „Ich war hinterher fix und fertig und sagte mir, dass ich nie wieder einen Rev bauen werde.“ Aber nach einiger Zeit reifte die Erkenntnis, dass ein zweites Eigenbauprojekt in Angriff genommen werden muss, um die beim Workshop gelernten Techniken nicht sofort wieder zu vergessen. Also wurde der nächste Vierleiner gebaut. Danach noch einer. Und noch einer. Bald war aus dem absoluten Neuling ein ausgebuffter Nähprofi geworden, dessen anspruchsvolle Eigenbauten in der Drachenszene viel Anerkennung fanden.



Rückblick: Andi und sein erstes Vierleinersegel

Zum Konstrukteur

Mit zunehmender Erfahrung wurden die Ansprüche an Flugverhalten und Präzision immer höher. So begann Andi, seine eigenen Ideen einzubringen und einen Vierleiner genau nach seinen Vorstellungen zu entwickeln: den SwissMade, jetzt ohne weißes Kreuz, aber mit markantem Design und zahlreichen Innovationen im Detail. Bald wurde klar, dass Andi mit seiner Entwicklung einen Nerv getroffen hatte, denn viele Piloten – Fortgeschrittene und Profis, aber auch ambitionierte Anfänger – fanden an der ausgewogenen, handwerklich perfekt umgesetzten Charakteristik des SwissMade schnell Gefallen.

Doch was zeichnet einen echten SwissMade aus? Andi hat die Passion, Drachen zu bauen, an denen andere Drachenflieger Freude haben, die sich intuitiv schnell erschließen, die Anfänger und Profis gleichermaßen begeistern. Jeder Drachen ist so verarbeitet, als würde Andi ihn für sich selbst bauen: Grobe oder zu breite Zusammensetzung der Paneele, unsaubere Nähte

„Präzise muss er sein und teamfähig.“

Gemeinsame Freude: Andi und seine Freundin Yvonne





und Ähnliches stellen ein absolutes Ausschlusskriterium dar. Dieser unbedingte Qualitätsanspruch ist ein wesentlicher Teil der Motivation, ganze Abende am Werk Tisch zu verbringen. Kein Wunder, dass es Andi persönlich trifft, wenn seine Kreationen nur gekauft, aber nicht geflogen werden. Das ist auch der Grund, warum er nur für Freunde und das eigene Team Drachen baut.

Immer besser

Auch das Flugverhalten eines SwissMade ist klar definiert: Präzise muss er sein und teamfähig. Dazu wendig, aber nicht zu zackig, damit er bei anspruchsvollen Manövern nicht ausbricht. Im Laufe der Zeit kam es immer wieder zu kleinen, aber wichtigen

**Ein Teamflugdrachen
„Swissmade“ mit
typischer Waage**

**Überzeugend: Mit den Team4Fun-Experten
macht das gemeinsame Fliegen Freude**



Änderungen am klassisch anmutenden Shape des SwissMade. Die Waage ist leicht nach außen gesetzt und an der Leitkantenmitte enger geknotet. Der Saum wird dreifach gearbeitet, um eine höhere Stabilität an den Außenkanten herzustellen. Diese und eine Menge weiterer Raffinessen, so berichtet Andi, zeichnen sein Konzept aus: „Der Schnitt des Kites und die modifizierte Waage machen den SwissMade drehfreudiger und exakter“. Inzwischen werden für Andis Drachen gar spezielle Splitkappen hergestellt, die er für die Leitkantenabspannung nutzt. Sie hört eben nie auf, die Suche nach weiteren Verbesserungen.

Überzeugend?

Steht man in Andis Werkstatt und hört ihm dabei zu, wie er über seine Drachen, seine Arbeit mit dem Team4Fun oder seine Erlebnisse bei Vierleinertreffen und Drachenfesten berichtet, ist seine Begeisterung fast mit Händen zu greifen. Bei all der Fachsimpelei juckt es dann auch schon bald in den Fingern... Die Hauswiese ist nah, es geht ein leichter Wind – wäre es nicht an der Zeit, eine Runde zu fliegen? Gesagt, getan – ab geht es zum örtlichen Segelflugplatz, zwei gut gefüllte Drachentaschen im Gepäck. Und siehe da: Nach einigen gemeinsamen Flugstunden mit dem SwissMade und jeder Menge Spaß sind die Besucher aus Deutschland keine Teamflug-Muffel mehr.

Der Schweizer setzt hohe Ansprüche an seine Verarbeitung



KITE-SPOTTING



SOMMER, STRAND UND BUGGYSPASS

Es ist ein gemeinsames Abenteuer in cooler Gemeinschaft am Strand von St. Peter-Ording an der Nordsee geplant. Buggyfahren mit Gleichgesinnten, Rutschspaß im Schwimmbad und eine Schnitzeljagd durch den Ort stehen auf dem Programm der Kitebuggy Jugendfreizeit der GPA, die für den 25. Juli bis 02. August 2020 vorgesehen ist. Keine Sorge, schlafen müssen die Teilnehmer nicht am Strand. Jugendwärtin Conny Hermann, ihr Mann Dominik und das Jugendteam zelten gemeinsam mit bis zu 15 Jugendlichen auf dem Campingplatz Meergrün in Tating. Die Kosten sind mit 150,- Euro pro Teilnehmer angesetzt. Drücken wir die Daumen, dass dieses Vorhaben stattfinden kann. Aktuelle Infos zur Freizeit und Anmeldung für Interessierte: www.gpa.de

PLUS 14 PUNKT NULL

GRÖSSENWACHSTUM BEIM RACESTAR+

TEXT: Jens Baxmeier

FOTOS: Meike Baxmeier

Drei Jahre dauerte bei Born-Kite die Single-Skin-Entwicklung vom ersten LongStar bis zum RaceStar, der inzwischen seine zweite Verbesserung erfuhr. Mit dem „+“ kamen vor einem Jahr partielle Flex-Kiele dazu und sorgten für eine Optimierung des Profils und verbessertes Höhelaufen – auch im depowerten Modus. Inzwischen wurde der kurz TES genannte Trailing Edge Shaper von Spannschnüren auf Abnäher in den äußeren vier Paneelen umgestellt und hält die Schleppkante stets auf Spannung. Die neue 14-Quadratmeter-Größe machte uns neugierig auf einen Praxistest.



Der 14 Quadratmeter große Single-Skin-Depowerkite





An der Universalbar von Born-Kite wird der Kite kontrolliert

Vom Hersteller wird ein Windbereich von 2 bis 11 Knoten mit einer absoluten Obergrenze von 14 Knoten an Land versprochen. In Windstärken ausgedrückt soll der RaceStar+ 14.0 zwischen 1 und 3 Beaufort optimal eingesetzt werden können, sollte aber spätestens bei 4 Beaufort vom Himmel genommen werden. Durch den konstruktionsbedingten Leichtbau kommt der 14er auf nur 1,9 Kilogramm Abfluggewicht. Matten mit gefüllten Kammern wiegen in der Größe und Streckung kaum unter 3 Kilogramm. Auch kennt ein Single-Skin keine Füllproblematik, sodass die 14 Quadratmeter beim leichtesten Lüftchen blitzschnell im Wind stehen und abheben.

Low End

Der Erstflug begann am untersten Limit – zweitweise war der Wind kaum spürbar. Wenn der Kite auch in die Luft zu bekommen war, reichte die Kraft nicht aus, einen Kitebuggy aus dem Stand zu beschleunigen. Erfahrene Kiter könnten

vermutlich mit einem Rollbrett oder auf Skiern ein wenig anskaten, um in Fahrt zu kommen. Als es dann auf 3 bis 4 Knoten „auffrischte“, gelang auch die Fahrt im fast 60 Kiloschweren Rennbuggy. Bemerkenswert ist, dass sich der

RACESTAR+ 14.0 VON BORN-KITE

www.born-kite.de

Kategorie:	Traction, Depower, Single-Skin
Größe:	Preis:
RaceStar+ 3.0	539,- Euro
RaceStar+ 5.0	639,- Euro
RaceStar+ 7.0	739,- Euro
RaceStar+ 9.0	839,- Euro
RaceStar+ 11.0	939,- Euro
Testmodell:	
Race Star+ 14.0	1.069,- Euro
Depowerbar Universal	389,- Euro

▼ ANZEIGE



traction kite ACTION!

Der Wind ist dein Zugferd, 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

CHECKKA
Freundlicher Einsteiger-Kite zum lächerlichen Probiertpreis!
Größen: 1.5/2.5/3.4/4.0

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



zebra kites.com

WAS BRINGT ER?

Der neue 14er ist schon eine fette Kiste. Dabei deckt er genau den Windbereich ab, für den er gemacht wurde und verhält sich so gutmütig, dass man bereits mit ein wenig Erfahrung leichten Zugang findet. Tubes und Foils in der Größe und in dem Preissegment sind vergleichsweise träge Trecker, deren Kraftentwicklung schonmal überfordern kann. Hochleister verlangen im Handling größere Erfahrung und sind mitunter mehr als doppelt so teuer. Mein Fazit: Lücke gefunden! Es hat uns Freude gemacht.

Jens Baxmeier



RaceStar+ nach einem gelungenen Anfahrmanöver in eine solide Strömung zieht, sodass sich bereits bei unteren 2 Windstärken eine stete Fahrt ergibt und der Kite wie gewohnt auf Steuerbefehle reagiert. Bei oberen 2 Beaufort ist man dann schon zügig unterwegs und es macht Spaß, auf verschiedenen Kursen das Gelände zu erkunden.

Setup

Die Universalbar von Born kommt mit maximal 60 Zentimetern Breite dem großen Kite entgegen. Die 16 Meter langen Leinen können mit den serienmäßig beiliegenden Extentions auf 20 Meter verlängert werden. Dem weniger erfahrenen Piloten, der diese Größe für Leichtwind einsetzt, empfehlen wir die volle Leinenlänge zu verwenden. Damit sollten die Manöver einfacher gelingen und der gleichmäßige Wind oberhalb der Oberflächenwirbel gut nutzbar sein. Bei ordentlich angepowerten RaceStar+ sind kürzere Leinen wiederum sinnvoll, um die Wege bei Halse und Wende zu verringern und den Kite so weit wie möglich nach vorne laufen zu lassen.

Richtig Wind!

Bei drei Windstärken zeigt der Kite seine Größe und liefert satte Kräfte. Es macht einfach Spaß bei 7 bis 10 Knoten die Bar voll anzuziehen und sich gefühlt sanft aber im Resultat brachial beschleunigen zu lassen. Bei mir hat es ein breites Grinsen ausgelöst, wenn der RaceStar+ seine Muckies spielen lässt und der Buggy kurz vor der Driftgrenze über den Strand donnert. Kurz zur Erinnerung: Diese Wortwahl bezieht sich auf vorherrschende 3 Windstärken. Das Faszinierende dabei: Es geht nicht nur auf Halbwind ab, auch der Höhengewinn am Wind und das „Verbrennen“ von Höhe auf Raumwind gehen locker von der Hand. Damit spreche ich nicht die Wettkampffahrer an, sondern den Freizeitpiloten, der seinen kitebaren Windbereich mit diesem großen Single-Skin deutlich ausbauen kann – und das zum halben Preis von einem Intermediate-Foilkite mit Depower. Natürlich sind wir gespannt, wie sich die 14 Quadratmeter am und über dem oberen Windlimit verhalten. Zu den ablandigen 11 Knoten Grundwind kommt am nächsten Testtag die typische Düse auf dem Weg zur Badbrücke, die bei St. Peter-Ording-Kennern berüchtigt ist. Böen bis zu 16 Knoten werden später im Report von Windfinder bestätigt, also satten 4 Windstärken. Es kommt mir gar nicht so extrem vor. So kann ich gut angeknallt Höhe ziehen und diese auf extremem Raumwind wieder verballern.



Der mittige Stern ist das Erkennungsmerkmal der Marke




Trailing Edge Shaping durch Abnäher zwischen den Flexkielen



Stabil ausgebildete Leitkante und einfache Dreieckskiele

Nur der Halbwind zwingt mich ins Depower: Den Adjuster leicht angezogen halte ich das Tuch auf Spannung, bis der Seitendruck zu groß wird. Bevor der Buggy quer über den Strand rutscht, depowere ich den Single-Skin weiter, bis das Profil zusammenbricht. Das Segel beginnt zwischen Leit- und Schleppekante heftig zu schlagen und die Kraft lässt schlagartig nach. Doch neben dem Radau des flatternden Stoffs fällt der Kite auch ein kleines Stück im Windfenster zurück: Sicherheitsmodus AN! Als ob beim Auto die Motorkontrollleuchte aufblinkt und ein Notlauf aktiviert wird. Vorteil: Ich komme heil, stress- und gefahrlos zurück. Mit zusammengebrochener Strömung und rufender Bar rolle ich dahin. Nachteil: Spaß macht das jetzt nicht mehr. Aber was soll's. Ich habe das Limit herausgefordert und den Begrenzer gefunden – gut so. ■



**„Bereits bei wenig Wind
bietet der 14er RaceStar+
soliden Vortrieb“**



TEXT: Jens Baxmeier FOTOS: Gunnar Biniash

WINGSKATEN

SCHULUNG AUF FUERTEVENTURA

Wings – diese direkt vom Piloten gehaltenen Segel in Tubekite-Bauweise – sind gerade voll im Kommen: Nicht nur auf dem Wasser, sondern auch an Land. Auf Fuerteventura gibt Gunnar Biniashch seit letztem Jahr Wingskate-Kurse als Einstieg in das „Wingen“.

Hinter dem Flagbeach Kitespot unweit von Corralejo gibt es einen optimalen Spot für das Skaten mit Flügel. Sauberer Wind und eine große, relativ ebene Fläche sind die Voraussetzungen. Die Wings, Boards und Helme stellt der Northshore Surfshop aus Lajares zur Verfügung. Nur feste Schuhe müssen die Schüler selbst mitbringen.

Schulungsablauf

Als erstes bringt Gunnars Team den Teilnehmern die Basics bei: Theorie, Aufbau, Sicherung und Handling. Dann wird gezeigt, wie man den Flügel hält beziehungsweise fliegt. Sobald sie eine gute Kontrolle über den Flügel haben, geht es auf die Boards. Dafür werden auf Fuerteventura Skate-Longboards mit großen Rollen verwendet – seit neuestem sogar mit All-Terrain-Rädern von MBS. Diese sind optimal zum Wingskaten. Meistens haben es die Schüler nach den ersten 15 Minuten bereits geschafft, ihre ersten Halsen durchzufahren und am Ende der Stunde tasten sie sich schon an Wenden und Fußwechsel heran.

Warum auf dem Longboard?

Das Wingskaten macht nicht nur richtig Spaß, es ist auch ein perfektes Training fürs Wingfoilen. Fast alle Manöver können an Land mit wenig Wind geübt werden, um es dann auf dem Wasser fast eins zu eins auf das Wingfoilen zu übertragen. Natürlich ist es um einiges anspruchsvoller, auf dem Foil zu stehen, es zu balancieren und ständig am Laufen zu halten. Beim Skaten an Land ist das viel einfacher. Im Zweifel bleibt man einfach stehen oder kann ruckzuck einen zweiten Versuch starten.

BUCHEN 

ANGEBOTEN WERDEN DIE SCHULUNGEN ÜBER DIE PLATTFORM TRIPADVISOR AB 60,- EURO. MEHR INFOS GIBT ES BEI GUNNAR UNTER: WWW.BOARDROOM-FUERTE.COM



Spezielle All-Terrain-Longboards werden mit dem Wing eingesetzt

LESE-TIPP:

Erfahrt mehr über die All-Terrain-Räder auf Longboards in unserem Test in KITE & friends Ausgabe 5/2018.



Übernommen hat Gunnar (rechts) den Shop von Ute und Jürgen Hönscheid, die ihn seit 1998 führten



Wingskate-Schulung am Flagbeach mit dem Wasp von Ozone

TEXT UND FOTOS: Jens Baxmeier, Meike Baxmeier

REDUCE TO THE MAX

RESPONSEBAR VON LINESTOFLY IN DER PRAXIS

Carbon gilt als hochwertiges Material für alles, was hohe Festigkeit aber wenig Gewicht bedarf. Bei der Steuerung von Kites ist die Verwendung von Kohlefaser-Werkstoffen bislang wenig verbreitet. Mit der neuen Responsebar von Linestofly sind wir dem Nutzen und den Besonderheiten auf den Grund gegangen.

Die typischen Kitesurfbars mit Grip-Ummantelungen, Schwimmern und Safety-System mit Chickenloop sowie Auslösesystem sind für den sicheren als auch komfortablen Einsatz in Verbindung mit Wasser, Sand und Salz aufgebaut. Damit fallen sie recht massiv und nicht gerade leicht aus. Beim Freeriden oder gar beim Freestyle ist das in Ordnung und berechtigt. Andere Einsatzbereiche bringen aber oftmals auch andere Anforderungen mit sich. Beim Races, Foilboarden oder Buggykiten kommt dann wieder Carbon ins Spiel.

Das Nötigste

Betrachtet man die Responsebar, so wurde gegenüber herkömmlichen Depowerbars nicht einfach das Material des Bar-Holms gewechselt. Das komplette System wurde einer Schlankheitskur unterzogen. Der von den edlen Liros-SK99-Leinen bekannte Hersteller Linestofly verwendet an seiner Bar hochwertiges Dyneema, das nur dort ummantelt wurde, wo es wirklich erforderlich ist. Gegriffen wird direkt auf der fein geschliffenen Kohlefaser-Oberfläche. Depower- und Safety-Tampen enden jeweils in einem Edelstahlring. Das Ganze wiegt dann unter 400 Gramm.

Vorteile

Traveller, die gerne ihre Kite-Ausrüstung im Flugzeug an den Traumspot mitnehmen, freut in erster Linie die Ersparnis an Gewicht und Platz. Der keep-it-simple-Ansatz trumpft aber insbesondere beim Handling auf. Nicht nur, dass der direkte Griff am steifen Holm mehr Kite-Gefühl bietet, auch sorgt das minimierte Bar-Gewicht für weniger Verfälschung bei der Suche nach dem Sweet-Point, also der optimalen Position zwischen De- und Anpowern. Dies ist auf dem Foilboard wie auch im Kitebuggy von entscheidender Wichtigkeit, um die maximale Zugkraft nach vorne zu nutzen ohne unnötige Seitenkräfte und somit schädliche Abdrift zu generieren. Somit ist die Responsebar eine knallharte „Rennschaltung“, mit der das Triebwerk für maximale Performance dosiert werden kann.

Depowerrange

Ein nicht zu unterschätzendes Feature ist der Aufbau des Bar-systems mit maximal möglicher Länge des Depower-Wegs. Durch den Verzicht eines Chickenloops und klassischer Kitesurf-Auslösetechnik kann die Bar ganz dicht an den Körper gezogen werden und bietet das entscheidende Mehr an Weg, um das





Linestofly ist Spezialist für Dyneema und Carbon im Renneinsatz

letzte Quäntchen Power aus dem Kite zu nutzen, beispielsweise wenn man auf einem schnellen Raumwindkurs unterwegs ist. Das obere Ende des Depowerwegs kann von mir mit 180 Meter Körpergröße noch gut mit voll ausgestrecktem Arm erreicht werden. Für Kiter mit kürzerer Armspanne bietet Linestofly die individuelle Anpassung der Depower-Maximalposition an. Durch die Umlenkung an zwei Ringen viertelt sich die Zugkraft am Adjuster und bietet einen vierfachen Verstellweg durch den auch im offenen Modus leicht vom Piloten erreichbaren Adjuster-Tampen. So lässt sich die Stärke des Adjuster-Einsatzes fein dosiert am Cleamcleat festlegen. An den Backline-Tampen

befinden sich eine Leiter aus fünf Knoten, falls der Rider ein individuelles Setup benötigt. Für Foilkites lässt sich ein Querstrap einschlaufen, um mit einem Griff für einen Backstall oder einen Rückwärtstart sorgen zu können.

Empfindlichkeit

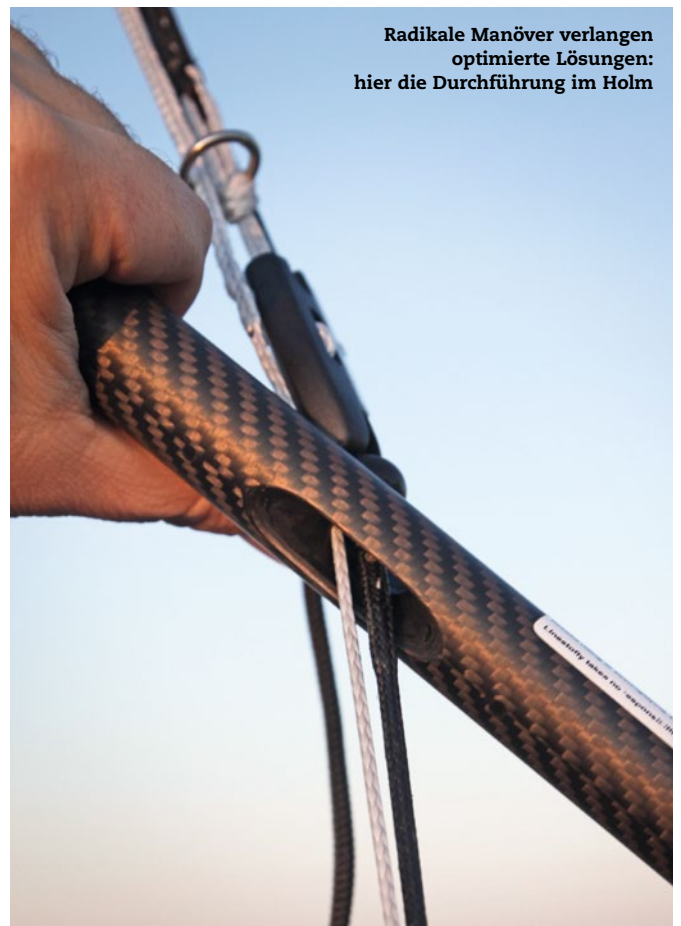
Natürlich ist ein steifes, hochfestes und dabei leichtes Material empfindlicher als weiche oder schwere Werkstoffe. In der Praxis beim Kiten muss man sich hier allerdings nicht sorgen. Beim Umgang vor, während beziehungsweise nach Start- und Landung sollte der Nutzer allerdings sorgsam mit seinem Sportgerät umgehen. Ein Aufschlagen auf harte Flächen oder gar Kanten kann die Struktur der Kohlefaser-Bar beschädigen. Für den Transport ist es daher geraten, den serienmäßigen Köcher zu verwenden. Wer seine Bar nicht in die Depower-Stellung führt, sondern diese nach oben schießen lässt, dem hilft eine Stopperbar am oberen Depowerweg-Ende, unnötige Spitzenbelastungen zu dämpfen.

Größenfrage

Die Responsebar ist in den Längen von 45, 50, 55 und 60 Zentimetern im Angebot. Im Test hatten wir die 50er-Version, die sich für eine große Größen-Range an Kites eignet. Die Reaktion auf Lenkbefehle erscheint einem wie die bei der Benutzung einer herkömmlichen längeren Bar. Nur beim



Das reduzierte Response-Barsystem in der Testkonfiguration



Radikale Manöver verlangen optimierte Lösungen: hier die Durchführung im Holm

Frei ausdrehbares Safety mit Shortleash



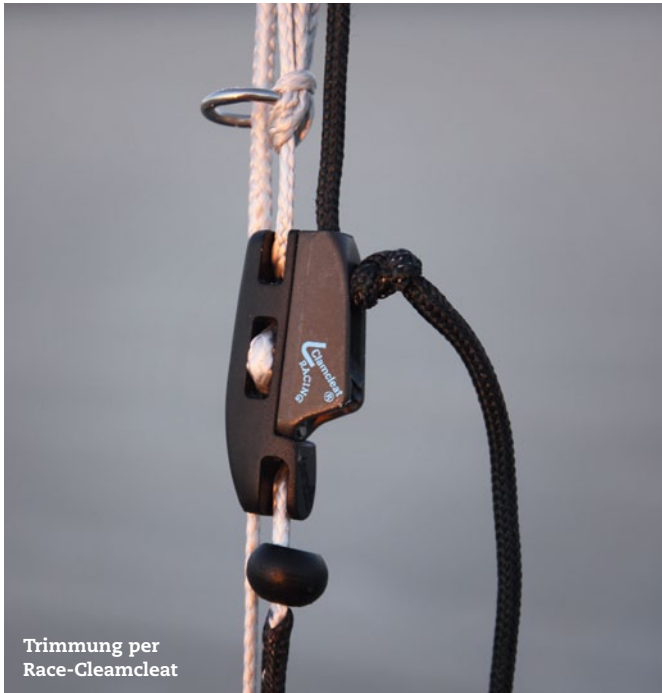
RESPONSE BAR VON LINESTOFLY

www.linestofly.com

Kategorie:	Depower-Bar, Race
Länge:	Gewicht:
45 cm	311 g
50 cm	321 g
55 cm	333 g
60 cm	343 g
Preise:	
Response Bar	379,- Euro
Free Rotation Release Basic	149,- Euro
Free Rotation Release Pro	169,- Euro

Auch für den speziellen Einsatz
auf dem Wasser geeignet





Trimmung per Race-Cleancleat



Verschiedene Auslöser, links das Release Pro mit Wichard



Umlenkungen des Adjusters und Safetyline

Einlenken auf Vollausschlag wird eine geringer gewählte Bar-Länge an großen Kites spürbar. Sehr hilfreich ist die weit öffnende mittige Bohrung für die Tampendurchführung, da selbst bei großen Lenkwinkeln ein An- wie Depowern möglich ist. Manch anderes System klemmt sich hier am Tampen fest und blockiert.

Auslöser

Glücklicherweise hat Linstofly-Inhaber Maximilian Thomes nicht am Ende der Ringe von Depower- und Safety-Tampen aufgehört und die Frage der Auslösung seinen Kunden überlassen. So wurde die Response-Bar im Test durch das Free Rotation Release Pro ergänzt. Bei der Sicherheit basiert das System auf dem bewährten Wichard-Auslöser, wird aber durch einen geschlossenen Swivel in Edelstahl ergänzt. Das ermöglicht nicht nur das kraftlose Ausdrehen der Bar sondern ebenfalls den verdrehfreien Einsatz einer Safety-Leash, die wir sinnvollerweise als Short-Leash für den Race-Einsatz wählten, da der zu überbrückende Weg minimal ist. Der Verzicht auf eine Auslösung ist keine Option, da man sich selbst und andere massiv in Gefahr bringen kann. Standard-Releases erfüllen grundsätzlich auch ihren Zweck, doch empfehlen wir eben die bestmögliche Sicherheitsausrüstung, insbesondere wenn man sein Equipment auf maximale Leistungsausbeute trimmt. ■

MIT GLÄNZENDEN AUGEN

Nach dem Motto „Max by Max“ bietet hier der ehemalige Deutsche Vizemeister im Kitebuggy Maximilian Thomes das Knowhow aus dem Rennzirkus, in dem auch seine Brüder Sebastian und Christopher die Podiumsspitze erreichten. Doch nicht nur der Vorteil durch das perfekte Material zählt, auch die Sicherheit wird nicht vernachlässigt. So informiert ein Warnhinweis auf jeder Bar, dass diese nicht für den Unhooked-Einsatz oder das Schweben am Kite gedacht ist. Es wurde eben alles für das Kiterace und Hydrofoilen reduziert und ausgerichtet. Das durchdachte Finish zeigt sich bis hin zum attraktiven Bag mit funktionellem Magnetverschluss. Dabei hebt sich der Preis im Vergleich zur Standardware gar nicht mal so stark ab.



Jens Baxmeier testete im Kitebuggy

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

10000

Flying Colors GmbH

Eisenacherstraße 81
10823 Berlin
Tel.: 030/ 78 70 36 36
info@flying-colors.de
www.flying-colors.de

Drachenpoint

Strandallee 141, 23683 Scharbeutz,
Tel.: 045 03/779 79 20,
www.drachenpoint.de

Drachenstore

Königsweg 16, 24103 Kiel
Tel.: 04 31/240 86 81,
Fax: 04 31/240 86 82
www.kites24.de

20000

HÖHENFLUG

Kiel

Holtener Straße 35
24105 Kiel
Telefon: 04 31/80 46 04
www.hoehenflug.com

WOLKENSTÜRMER

Verkauf & Drachenwerkstatt
Borsteler Chaussee 85-99a, Haus 10
22453 Hamburg
fon: 040/ 40 17 11 33
kontakt@wolkenstuermer.de
www.wolkenstuermer.de
Service: Le, El, So, Ma, Zu, Li, Re, Ve

Depowerkites? Gerne helfen wir Euch weiter



KITE-POWER-SHOP
AM DEICH 21
25826 ST. PETER-ORDING
Telefon: 04863 - 4788900
info@kite-power-shop.de
www.kite-power-shop.de

visit us:

Dein Fachgeschäft für KITESURFEN • KITEBUGGYS
LANDBOARDS • WATERWEAR • BEACHWEAR



Winterpause in unseren Drachenläden,
der Verkauf geht weiter!
ständig tolle Angebote auf:



www.spiderkites.com

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
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



Henning Adrich - Spielwaren

www.adrich-spielwaren.de

Drachen, Windspiele und mehr



Schulstr. 1,
21709 Himmelpforten

Tel. 04144 / 210990
Email: info@adrich-spielwaren.de

DRACHENHÖHLE-SYLT

POWER KITING

Tel. 046 51-92 97 90

Friedrichstr. 6
25980 Sylt / Westerland

FACHHÄNDLER

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

Sehstücke
Friedrichstraße 29,
26548 Norderney,
Tel.: 049 32/99 14 14
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,
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
www.fridolins-spielzeug.de

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

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

50000

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


Pattevogel

Der Kölner Drachenladen



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

Kölns Fachgeschäft für Freizeitsport und Spiel

Service: Le, El, So, Ma, Zu, Bu, Li, Re, Ve, Jo, Ge
www.pattevogel.de

Graff GmbH
Sack 15, 38100 Braunschweig
Tel.: 05 31/480 89 52,
E-Mail: kuhn@graff.de

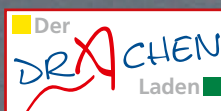
Leyendecker Bastelstube
Saarstraße 6-12, 54290 Trier
Tel.: 06 51/71 68 41,
Fax: 06 51/71 68 46,
E-Mail: kontakt@bastelstube.de,
www.bastelstube.de

60000

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

Drachenshop Stormriders
Auf dem Kleinfeld 42, 65626 Birlenbach,
Tel.: 064 32/97 52 49
E-Mail:
info@Drachenshop-Stormriders.de
www.drachenshop-stormriders.de



Kurze Geismarstr. 34 | Göttingen
Tel: 0551-58163 | www.der-drachenladen.de
seit 1984

Hobbyshop – www.kiteshop.de

Dein Drachenladen befindet sich im Internet und heißt.....
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



Darmstädter Strasse 13h
63811 Stockstadt
Telefon: 06027 4066397
e-mail: 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

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,
E-Mail: info@air-games.de

80000

Drachenbox Bronnerstr.12 • 88400 Biberach
Tel. 07352/8979 • www.drachenbox.de
Kinderdrachen · Lenkdrachen · Großdrachen · Matten · Buggy's · Baumaterial

90000

Kite and Bike
Frau Rosemarie Salbeck,
Pfälzerstr. 5, 91126 Schwabach
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,
Tel.: 0045 752 75 252

Niederlande

Vlieger-Gigant.nl
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, E-Mail:
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

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

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. Wir beraten Sie gerne.

MIOBOARDS

AUF DEM HOLZWEG ZUR PERFEKTION

TEXT: Heiko Vetter

FOTOS: Heiko Vetter, Armin Harich

Mitten in Deutschland, unweit von Frankfurt, ist die Sehnsucht zum Meer offenbar besonders groß – insbesondere bei Christian Meissner, einem selbständigen Schreiner. Egal ob zum Asphalturfen mit dem Longboard oder dem Flow auf der Welle: die Bretter werden selbst gefertigt. Nur auf Werkstoffe wie Polystyrol oder Polyurethan hat er keine Lust mehr und will giftigen Müll vermeiden.





Das einsatzbereite
Chlorophoil-Foilboard mit
noch leichterem V-Strap

Sein Kumpel ist ebenfalls Kiter aus Leidenschaft und Diplomingenieur für Maschinenbau. Durch dessen Hintergrund kommt Christian auf die Idee einer ausgeklügelten Anordnung von Aussparungen, die er 3D Bionik Core nennt. Aus einem Vollholzkern wird durch CNC-Fräsen eine leichte Struktur geschaffen, die dort die Kräfte aufnimmt, wo sie entstehen und mit möglichst wenig Material höchste Belastbarkeit schafft. Und dieses Material ist Paulownia-Holz, das unfassbar stabil ist und kaum Wasser aufnimmt. Der schnell wachsende Paulownia-Baum stammt ursprünglich aus Asien, wächst aber inzwischen auf Plantagen in Europa und bindet während des Wachstums eine gewaltige Masse an CO₂.

Mit Leib und Seele

Im Gespräch mit Christian merkt man sofort, dass er die Sache lebt. Beim Bau ist ihm jedes ersparte Gramm wichtig und je mehr an Gewebe, Harzen und Lacken gespart werden kann, desto besser. Der Aufbau des gefrästen Kerns eines Hydrofoil-Bretts wird mit der Finite Elemente Analyse überprüft, sodass Verstrebungen und Knoten genau da liegen, wo durch Mastanbindung und Standbereich Belastungen entstehen. Denn schon jetzt legt die Struktur die spätere Festigkeit fest im Gegensatz zu klassischen Bauweisen mit außenliegendem Glas- oder Kohlefasergewebe. Als Toplage kommt



Entspanntes Foilen:
Armin Harich liebt das Brett



Finish in Perfektion: Christian Meissner in seiner Werkstatt

wieder Paulownia-Holz in 5 Millimeter Stärke zu Einsatz – in einer Schicht, denn vermeintlich festere dünnere doppelte Lagen würden das Resultat durch den Kleber wieder schwerer machen. Der Kern wird mit der Ober- und Unterlage in eine Form gepresst und ergibt nach dem Aushärten die Form des Boards. Daraufhin wird die Outline gefräst und Aussparungen für Plugs und Finnenkästen millimetergenau ausgearbeitet – ohne zu viel Spiel, denn das müsste wieder mit Harz gefüllt werden. Dann wird das Brett geschliffen und zum Laminieren vorbereitet, was mit biobasierendem Harz und nur einer Lage 125 Gramm Glasgewebe geschieht. Logos werden auf Reispapier unter das Laminat gelegt. Nur für das Foil kommt noch eine Lage Kohlefaser über die Finnenkästen, um die großen Kräfte aufzunehmen. Nach dem Trocknen wird das Board geschliffen und poliert und bekommt so seine endgültige Oberfläche. Das Ergebnis ist ein mit etwa 2.900 Gramm besonders leichtes und stabiles Holzboard, dem auch ein Schlag

Gold-Level-Signet und die so wichtige Druckausgleichsschraube



Christian lebt den Boardbau, erzählt begeistert übers dünne Laminieren und wie ärgerlich es ist, wenn man die dünne Harzschicht durchschleift



Viel Rocker: deutlich aufgebogene Nase gegen unschönes Einspitzen



mit dem Trapezhaken nicht gleich etwas ausmacht. Voll durchdacht bis zur Druckausgleichs- oder Entwässerungsschraube!

Nachhaltigkeit

„Dass wir das Ecoboard Project Goldlevel von Sustainable Surf für unsere Boards erhalten haben, macht uns mächtig stolz.“, erklärt Christian. Angewidert vom Großstadtmüll wird Nachhaltigkeit bei Mioboards besonders großgeschrieben. Auf der Website www.sustainableurf.org kann man mehr über das Ecoboard Project erfahren. Dabei ist ganz genau vorgeschrieben, welche Materialien sie verwenden dürfen bis hin zum Ökostrom. Holz darf keinen längeren Weg als 700 Kilometer zurückgelegt haben. Bioharz ist Pflicht. Zubehör wie Pads oder Finnen sollten nicht aus giftigen Materialien wie Erdöl bestehen. Besser sind hier recycelte oder nachwachsende Materialien. Der Name Mio steht für „Main Ingredients: Organic“, auch wenn Insider behaupten, dass „Made in Offenbach“ genauso stimmen könnte. Man ist doch stolz auf die eigene Manufaktur im kleinen Stil. So wundert es nicht zu hören: „Die Entwicklung geht weiter und die Industrie wird sich wohl umstellen müssen.“

Angebot

Angefangen hat übrigens alles damit, dass Christian seinen Kindern ein Longboard gebaut hat, was später zur Kleinserie wurde. Mit dem Kitesport kamen auch hier die passenden Bretter, insbesondere Directionals für die Welle. Als der Kumpel dann seine ersten Races auf dem Hydrofoil fuhr, wurde die Bauweise hierfür perfektioniert. Von der spitzen Nase geht es für 2020 mit dem Mio Chlorophoil-Foilboard von 130 Zentimetern Länge zu deutlichem Noserocker, damit mögliche Touchdowns gut durchfahren werden können. Mehr Infos zum Programm und dem 980,- Euro kostenden Holz-Foilboard gibt es unter: www.mioboards.com. Inzwischen ist auch die Szene auf Mio aufmerksam geworden. So fährt Flysurfer-Gründer und Entwickler Armin Harich das neue Brett auf dem Foil und gab uns exklusiv ein erstes Praxis-Feedback. ■

EXPERTENMEINUNG

Das neue Mioboard hat eine relativ deutliche Aufbiegung über das ganze Board. Das macht das Einspitzen der Nase, wenn man vom Foil nach unten kommt, unmöglich. Crashes sind so äußerst selten, was allen Fahrern entgegenkommt und das Lernen vereinfacht. Auf dem Wasser läuft es dennoch gut an, wobei hier das Foil selbst der wichtigere Faktor ist. Das Chlorophoil ist relativ robust. Ein Abplatzen von Lack oder Schäden beim Transport sind aufgrund der Bauweise kaum zu erwarten. Die Position der Schiene erlaubt es gerade Anfängern, das Foil sehr weit nach hinten zu schieben, um nicht zu schnell und zu hoch zu steigen. Wichtig für Flugreisen: Die Schraube für den Innendruck vor dem Einchecken entfernen. Ich liebe das Mioboard. Es passt zu mir und fährt einfach entspannt.

Armin Harich



Armin Harich (links) holt sein Brett in der Mioboards-Schmiede ab – in der anderen Hand hält Christian einen Bionic-Core-Kern



Aufbau-Muster: vorne die gefräste Kernstruktur und hinten die Toplage mit Finish (1). Passende Plugs für die Fußschlaufen (2). Aufnahme des Flügels mit Carbon verstärkt (3)

Kite & friends

FÜR DIE AUSGABE 04/2020

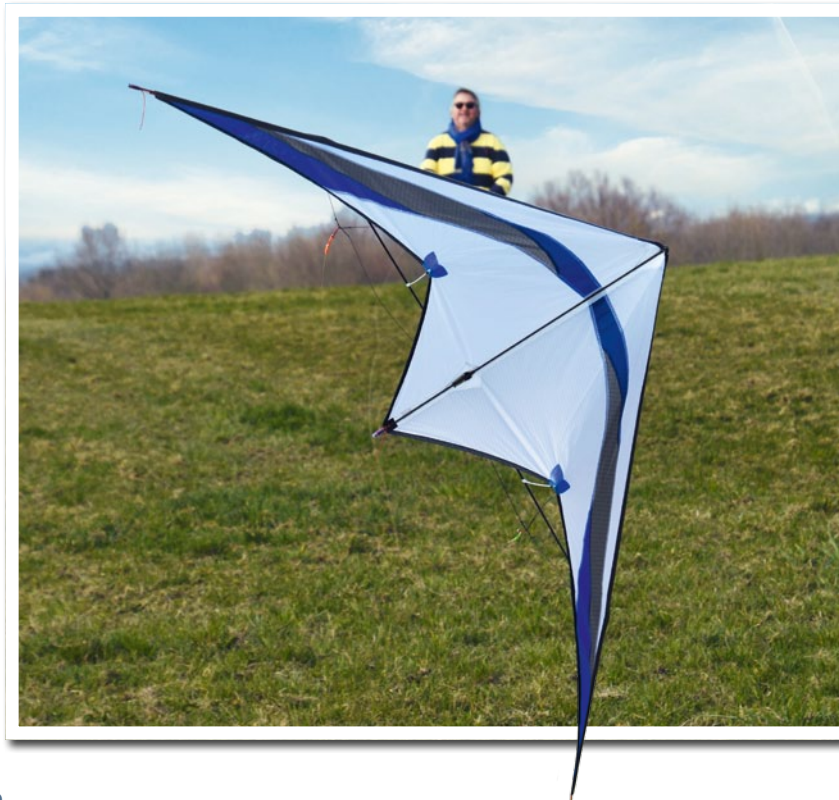
PLANEN WIR FOLGENDE ARTIKEL:

Test des **ONE** aus dem Hause Level One



AUCH IM HEFT:

INTERVIEW MIT KONSTRUKTEUR REMY NOLLET



Sichere Dir schon jetzt die nächste Ausgabe.

Direkt bestellen unter www.kite-and-friends.de



Herausgeber
Tom Wellhausen

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

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg
redaktion@kite-and-friends.de

Chefredaktion
Jens Baxmeier (verantwortlich)
j.baxmeier@kite-and-friends.de

Für diese Ausgabe recherchierten, testeten, bauten und schrieben:
Jens Baxmeier
Meike Baxmeier
Andrew Beattie
Wolfgang Bieck
Gunnar Biniensch
Ralf Dietrich
Jens Frank
Cathrin Germing
Oliver Germing
Armin Harich
Angelika May
Mark Rauch
Stefanie Rauch
Andreas Schiebler
Heiko Vetter

Grafik
Bianca Buchta
Jannis Fuhrmann
Martina Gnaß
Kevin Klatt
Sarah Thomas
grafik@wm-medien.de

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

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

Anzeigen
Sebastian Marquardt (Leitung),
Julia Großmann
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
Abonnement
Jahresabonnement für
Deutschland: € 41,-
Ausland: € 46,-
eMagazin:
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
Gewerbering 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
Meßberg 1
20086 Hamburg
info@verlagsunion.de
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

DAS SCHNUPPER-ABO



3 für 1
Drei Hefte zum
Preis von
einem

JETZT BESTELLEN!

www.kite-and-friends.de/shop

040 / 42 91 77-110

**ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK**

- 15,00 Euro sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung

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

