

www.kite-and-friends.de

KITE & FRIENDS

AUSGABE 5/2012 • SEPTEMBER/OKTOBER

D: € 6,50 A: € 7,40 CH: CHF 10,50 NL: € 7,80

L: € 7,80 DK: DKK 72,00 F: € 8,10 I: € 8,40

Die internationale Drachenzeitschrift

TRACTION

Majestic

Libres hoheitliche
Kutsche

Deutscher Meister

Sebastian Thomes
im Gespräch

LENKDRACHEN

Teamflieger

Rückblick auf
legendäre Lenkdrachen

Ignition

Trainer
von Ozone

EINLEINER

FlyCam-KAP

Überwachung
aus der Luft

EVENTS

Fanø

Flair und Visionen
der Dracheninsel

Essex

Briten über
den Haufen gekitet

EINLEINER

KAPers Paradise

HQ bringt die ultimative KAP-Foil



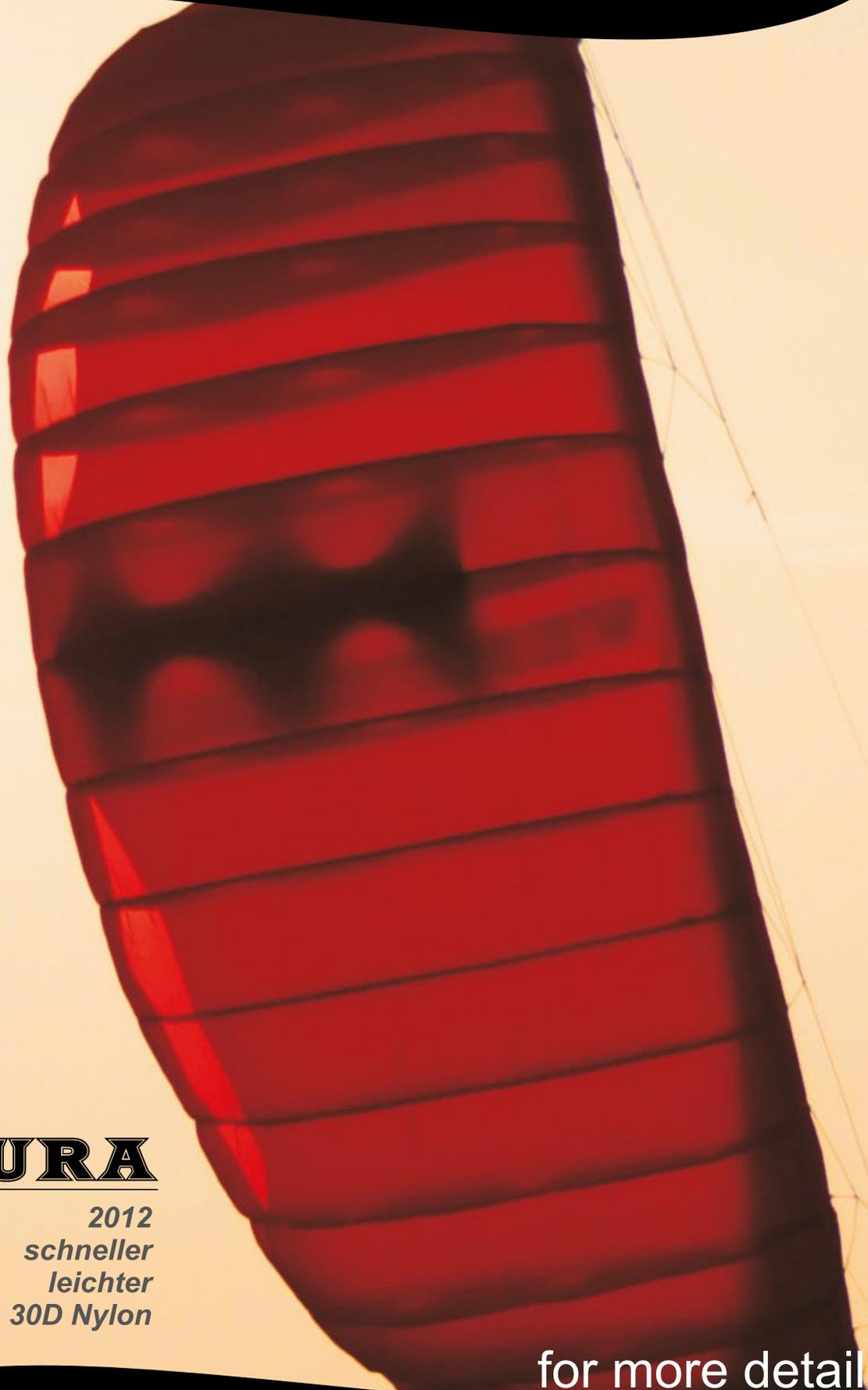
4 195218 206507

05



WOLKENSTÜRMER

DER SILBERSTREIF AM HORIZONT.



VENTURA

1.8, 2.5, 3.5, 5.0

2012
schneller
leichter
30D Nylon

for more details



www.wolkenstuermer.de

Die Strippenzieher



Optimisten

In dieser Ausgabe werdet Ihr viel von Fanø sehen und lesen. Dabei rückt die scheinbar grenzenlose Weite immer wieder in den Fokus. Diese Drachenflieger mochten es während ihres Aufenthalts lieber übersichtlich und enterten kurz entschlossen eine Sandbank auf der Ostseite. Hund, Frau, Kind, Kamera, ein paar Eddy-hilft-Drachen und ordentlich Bier sollten zum Picknick reichen – aber ob hier der höchste Flutpegel bereits erreicht ist?



Editorial

Der Weg ist das Ziel – kaum etwas als diese Weisheit kann treffender unter dem Editorial-Foto dieser Ausgabe stehen. Und wenn es mit dem Fahrrad zum Strand geht, dann entspricht dies genau der Vorstellung, die ich vom Start in einen entspannten Drachentag habe. Durch die Dünen zum Meer – das ist ein Weg, der es wert ist zu gehen.

Und wie sieht es mit Eurem Weg aus? Habt Ihr immer den richtigen Pfad eingeschlagen? Besteht die Mischung aus Broterwerb, persönlichen Zielen, Erlebnissen und Mußestunden einigermaßen nach Eurer Vorstellung, oder seid Ihr zu sehr im Alltagstrott?

Sicher ist, dass man seinen Lebensweg nicht nur nach den eigenen Wünschen gestalten kann. Doch Hobby und Freizeit – wie mehr oder weniger reichhaltig man auch damit gesegnet ist – kann jeder zu einem Großteil selbst gestalten. Und die wichtigen Entscheidungen des Lebens sollte man bewusst treffen und sich nicht im Sog der Umstände treiben lassen.

Drei Pioniere, die ihren Lebensweg mit Drachen gegangen sind und die Drachenwelt mitgestaltet haben, sind Axel Voss, Jørgen Møller Hansen und Volker Staudt. Leider ist ihr Weg viel zu früh zu Ende gegangen. Doch ihre kreativen Pfade haben sie uns Drachenfliegern hinterlassen. Wohl dem, der einen Teil davon mit ihnen gehen konnte. Ihr Schaffen ist es wert, dass es nicht unbeachtet verloren geht und es wäre wünschenswert, wenn uns diese Pioniere der Drachenszene so weiterhin begleiten könnten.

**Gedankenverloren, Euer
Jens Baxmeier**

Sommerfreuden

Sonnetage muss man ausnutzen und gerade während des Kitefliersmeetings sind die Tage länger als sonst. Da gehört es geradezu zum Lifestyle von Fachredakteur Ralf Dietrich, den Grill anzuheizen. Direkt am Strand mit 'nem Fläschchen Rotwein – so soll es sein!



Kleine Welt

Wieder Fanø – diesmal aber der ungewöhnliche Fall einer Abendflaute. Ein Enthusiast zieht an der Anhängerkupplung seines Pkw eine Bol in den Himmel. Autor Christoph Schäfer hat die Kamera im Anschlag, als ein silberner Wagen mit voll beladenem Buggyhänger stoppt und ebenfalls die Kamera zückt – und so zum Größenvergleich mit dem riesigen Windspiel herhält. Als die Redaktion mitten bei der Fotoauswahl für diese Ausgabe ist, klingelt es an der Redaktionstür und ein guter Bekannter, ein langjähriger Buggyfahrer, tritt ein, sieht das Foto am Monitor und lacht. „Das bin ja ich“, so Dirk Spliethoff, der sich und sein Gespann sofort erkennt – bei tausenden Drachenfliegern auf Fanø kann die Welt doch so klein sein!



Kiter 2.0

Rausgehen und Kiten – Spaß pur! Abends am Lagerfeuer davon berichten – Abenteuerstimmung! Doch heute ist die Kamera immer dabei, sodass man am Smartphone, auf dem Tablet-PC oder eben online sein Kite-Erlebnis mit möglichst vielen Freunden teilen kann. Für diesen Zweck haben wir uns die Rollei 4S einmal näher angeschaut.

Seite 56

Vierleiner-Power

... aber von der ganz milden Sorte liefert die taufrische Quattro, die sich in der neuen Auflage der IMP-Einsteigerfamilie von Ozone unabhängig gemacht hat. Wir haben geschaut, ob sie wirklich so kinderleicht zu fliegen ist.

Seite 58

Show & Shine

Bei einem solchen Wettbewerb würde der Aero-Buggy von Maarten den Graauw aus den Niederlanden echte Chancen auf einen Pokal haben. Unser Tester Michael Horst hat ihn nicht nur angeschaut, sondern sich auch von seinen Praxiseigenschaften überzeugt.

Seite 74

Fanø und nochmals Fanø

Im Juni ist immer Hochzeit für Drachen, und das vor allem durch das weltweit unbestritten größte Drachenflegertreffen auf der dänischen Nordseeinsel Fanø. Daher widmen wir uns in dieser Ausgabe besonders diesem Highlight und können exklusiv über eine Vision berichten, bei der Ihr selbst aufgefordert seid, Euren Beitrag zu leisten.

Seite 24

LENKDRACHEN

- 08 Teamflug-Klassiker • Teil 2
Legenden weiter auf der Spur
- 20 Ignition • Ozone
Training für Stangen-Kiter
- 36 Lenkdrachen-ABC
Der Dreh bei allen Winden
- 40 U.R.O. • Spiderkites
Neues von der Schlepperbande

TRACTION

- 56 Actioncam • Rollei
Watching you!
- 58 Quattro • Ozone
Vier Schnüre, aber einfach!
- 62 Sebastian Thomes • Interview
Fragen an den Deutschen Meister
- 68 Bazik 2012 • Kheo
Boarden im aktuellen Style
- 70 Majestic • Libre
Highend für Rennfahrer
- 74 Aero • MG-Kites
Glänzend und leicht
- 76 Taillierung
Enge Kiste für Kiter
- 78 KLB-Lehrgang
Richtig am Steuer

EINLEINER

- 06 Fahnen und Windspiele
Farbenfroh am Boden
- 16 KAP-Foil • Invento
Sensation der Himmelsanker
- 50 Luftbildgalerie • Sacconey
Aus der Luft aufgespürt
- 54 FlyCamOne • ACME
KAP-Videübertragung für alle!

WORKSHOP

- 52 Drachenwerkstatt
Kamerallift leicht gemacht!

EVENTS

- 24 Fanø • Kitefliersmeeting
Meeting-Reportage
- 30 Fanø • World Wind Centre
Vision und Logo-Wettbewerb
- 32 Fanø von oben
Persönliche Ansichten
- 38 Oostende
Die beste Seite Belgiens
- 46 Kamen
Traditionsübergabe
- 64 KLB • Essex
Gib den Briten Saures!

STANDARDS

- 03 Editorial • Der Weg ...
- 14 News • Es gibt wieder heiße Tipps
- 22 Termine • Was 2012 noch ansteht
- 29 Spektrum • Nachruf Jørgen Møller Hansen
- 34 Spektrum • Nachruf Axel Voss
- 43 Fachhändler • Da sind sie: die Experten
- 48 KITE & friends-Shop • Schon gelesen und geschaut?
- 49 Kontakt • Es geht auch ohne Internet
- 60 Spektrum • Kiddy-Tag
- 77 Spektrum • Nachruf Volker Staudt
- 82 Vorschau/Impressum • Es wird was geben!

Titelthemen schnell gefunden!

JETZT NEU!

**Das Sonderheft von KITE & friends
bringt folgende Themen:**

- Fehler-Lehre: Welche 10 fatalen Fehler
Ihr beim Buggyfahren nicht machen solltet
- 1.000 Kilometer durch Brasilien:
Zwei verrückte Brüder und ihr Buggyabenteuer
- Binnenland-Fahrtipps: Kitearea-Instruktor
Guntram Leibrock verrät die Tricks
- Verdrehtes Konzept:
Maartens Reverse-Buggy verblüfft
- Große Marktübersicht: Welche Kites
und Buggys in 2012 angesagt sind



BUGGYKITE & friends
Alle Infos und Bestellung
unter www.traction-kiting.de
oder telefonisch unter
040/42 91 77 110

Was riesig am Boden aussieht

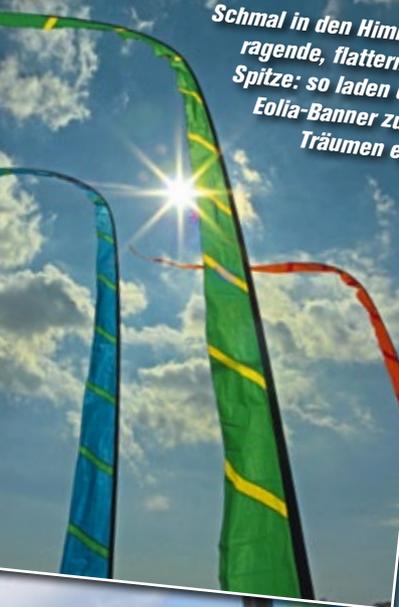
Text und Fotos:
Jens Baxmeier

JETZT WIRD'S BUNT!

**Schwarzbunt und
Rotbunt – die
Kühe von HQ
sind ein
niedliches
Gespann**



**Schmal in den Himmel
ragende, flatternde
Spitze: so laden die
Eolia-Banner zum
Träumen ein**



Schaut man in der Geschichte der Drachenfliegerei ein paar Jahrzehnte zurück, so gehören Kreationen aus Drachenstoff am Boden einfach dazu – man denke nur an die Vielzahl der Ende der 1990er-Jahre aufgekommenen Windspiele. Ein Klassiker sind schon von jeher Fahnen und Windsäcke. Dagegen sind die Bouncings genannten Hüpf Tiere seit der Geburt der Marienkäfer der neueste Trend. Wir haben uns für Euch umgeschaut, was es im Jahr 2012 Neues auf dem Markt gibt und haben getestet.

Nachdem wir bereits in **KITE & friends 2/2009** das Schwein Porky, den Froggy und das Motorcar vorgestellt haben, sind zu diesem Jahre einige neue Highlights von den Entwicklern Alex Hesse und Rainer Kuhlmann bei Invento im Angebot. Unbestrittener Star ist die Kuh Betty Bumper, in ähnlicher Größe wie das Schwein Porky. Allerdings heben sich die in Schwarz-Weiß und Braun-Weiß erhältlichen Kühe durch ihre vielen Details ab. Und nicht zuletzt die Vierpunkt-Aufhängung der Schnauze mit den Belüftungsöffnungen verleiht diesen Tieren einen großen Windbereich. Ab etwa fünf Windstärken nehmen die Sprünge zu, aber

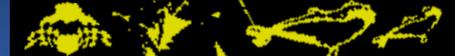


**Immer nett
anzusehen: Prall
gefüllter
Windanzeiger**



Das HQ-Quietscheentchen ist ein kleinerer Vertreter und beim Nachwuchs beliebt

Knuffige Details mit Hörnern machen das Gesicht der HQ-Kühe aus



Schon fast ein alter Bekannter im HQ-Programm: der große Bill the Crab

auch wenn Betty einmal auf der Seite landen sollte – die flotte Kuh kommt immer wieder von selbst auf die Beine! Preisempfehlung: 34,98 Euro. Zum gleichen Preis sind die 124 Zentimeter messende Krabbe Billy und der neue Octopus erhältlich. Der 18 Zentimeter große Lufteinlass des Octopus ist mit einem Kunststoffring verstärkt und lässt das Tierchen bereits bei wenig Wind sicher stehen. Für eine saubere Ausformung benötigt das Entlein Rubberduck etwas mehr Wind, da es bei Flaute gerne den Schnabel hängen lässt. Mit gut 60 Zentimetern ist der gelbe Hüpfen für 29,98 Euro besonders bei Kleinkindern beliebt, die ihn auch gerne einmal umdrehen, wenn er auf den Kopf gefallen ist.



Frischt der Wind auf, dann beginnen die Kühe zu fliegen

Durch die ausgestellte Luftöffnung ist die Krake der Bouncing Buddy für wenig Wind

Windsack

Von den Figuren zu einem echten Klassiker, dem rot-weißen Windsack, wie er auf Flugplätzen und an Brücken zu sehen ist. Das Modell von Wolkenstürmer hat 70 Zentimeter Länge und ist mit dem zerlegbaren 150-Zentimeter-GFK-Mast schnell installiert. Und – wie unser Test ergab – der mit 8,95 Euro günstige Windsack zeigt alle herrschenden Windrichtungen an, obwohl er auf den Namen Westwind hört.

Auch neu 2012 ist der Octopus mit 110 Zentimeter Umfang



Fahnen

Nein, von „Fähnchen im Wind“ kann hier keine Rede sein, denn auf 10 Meter Höhe kommen die Eolia-Banner von Colours-in-Motion. Da sie an der breitesten Stelle gerade einmal gut 50 Zentimeter messen, sind es keine zerrenden Wuchtbrummen, sondern lange, elegante Wimpel, die besonders in einer freistehenden Gruppe mit verschiedenen Farben ihre Wirkung erzielen. Bei Sturm bleibt die Zugkraft überschaubar, allerdings wird das Knattern im Wind dann zur echten Belästigung. Ganze zehn Farbkombinationen sind im Angebot, welche es dem Interessenten erlauben, seine persönlichen Favoriten zu wählen. Jede Fahne kostet 25,- Euro, wobei man für den passenden Mast, bestehend aus einer 7-Meter-Teleskoprupe und anzusteckenden GFK-Stäbchen, nochmals mit je 25,- Euro rechnen sollte. ■

Ganze zehn Farbkombinationen stehen bei den 10-Meter-Fahnen zur Auswahl



Text und Fotos: Paul May

Teamkites gestern und heute – die Fortsetzung

TOYS FOR BOYS

In der letzten Ausgabe von KITE & friends haben wir Euch echte Klassiker des Teamflugs wie den Edge von Spectra Sports oder den North Shore Radical von Top Of The Line Kites vorgestellt. Diesmal geht es um modernere Teamdrachen, was jedoch die Qualitäten der Klassiker keinesfalls schmälern soll. Selbst aktuelle Teams wie Red Bull Kiteforce fliegen mit Drachen von damals: Der Blackbird stammt aus den Jahren 1994/95 und leistet auch heute noch genug, um in der Weltspitze mitzumischen.

7P heraus, und Avia Sports startete mit konisch gewickelten Rohren durch. G-Force-Stäbe mit den Bezeichnungen Skinny, SuperSkinny, UL, SUL und STD boten bis dato ungeahnte Möglichkeiten, einen Kite zu optimieren, ihn im jeweiligen Windbereich und für das spezielle Anforderungsprofil noch leistungsfähiger zu gestalten. Als dann Skyshark 1998 mit den P100-, P200- und P300-Stäben Rohre entwickelte, die vor allem die Leitkanten nahezu unzerstörbar machten, gab es für die Drachen-Tuner kein Halten mehr.

Kollege aus goldenen Drachenflugzeiten: Matrix



Skyshark und Icarex werteten den Matrix auf

Mehr Performance

Was sich Mitte der 90er-Jahre änderte, war das Material, das im Bereich der Highend-Kites verwendet wurde. Polyesterstuch hielt Einzug in den Drachenbau, und mit ihm wurden die Modelle vor allem im Leichtwindbereich leistungsfähiger. Icarex – erst P31 mit rechteckiger Anordnung von Kett- und Schussfaden, dann PC31, bei dem diese quadratisch angeordnet sind – und Ventex, das Polyesterstuch aus dem Hause Toray, stellten einen echten Quantensprung im Drachenbau dar. Polyesterstuch ist mit einem Flächengewicht von 31 Gramm pro Quadratmeter (Icarex) beziehungsweise 34 Gramm pro Quadratmeter (Ventex) nicht nur leichter als die meisten Nylontücher; es ist zudem feuchtigkeitsabweisend, was verhindert, dass sich das Segel bei Regen oder nebligem Küstenwetter voll Wasser saugt und damit den Kite unnötig schwer macht. Außerdem ist es nahezu luftundurchlässig, wodurch es bei wenig Wind mehr Auf- und Vortrieb ermöglicht. Neben dem vermehrten Einsatz von Polyesterstuch kamen Mitte und Ende der 90er-Jahre auch neue, deutlich leistungsfähigere Stäbe auf den Markt. Skyshark brachte eine neue Generation seiner klassischen 2P, 3P, 5P und

Neue Wege

Die Mitte und die zweite Hälfte der 90er-Jahre war die Zeit, als im Lenkdrachenbau eine ungeheure Dynamik herrschte. Dies zeigt sich nicht nur bei den verwendeten Materialien, bei den Stäben und beim Segeltuch, sondern ganz besonders bei den Waagen. Hier wurde neuerdings gefrickelt und getestet, was das Zeug hielt. Christoph Fokken sorgte mit der Turbowaage, die erstmals am Tramontana einem breiten Publikum zugänglich gemacht wurde, für eine kleine Revolution, und Andy Wardley löste mit der Active Bridle einen wahren Waage-Hype aus. Es wurde geknotet bis zum Abwinken, denn man hatte erkannt, dass man mit der richtigen Waage seinem Kite zu einer immensen Leistungssteigerung verhelfen konnte.

Matrix (Flexifoil)

1997 lief der Film Matrix in den Kinos, und im gleichen Jahr brachte der britische Hersteller



Flexifoil einen Kite mit diesem Namen auf den Markt. Entwickelt worden war dieser Drachen von Andy Preston, einem Mann, der sich mit der Konstruktion des Stranger und des Psycho vor allem im Bau radikaler Trickdrachen einen weithin bekannten Namen gemacht hatte. Der Matrix war im Auftrag des englischen Weltmeister-Teams Airkraft entstanden, das es sich zum Ziel gesetzt hatte, seinen bisherigen temporeichen, aber vor allem durch Präzisionselemente dominierten Flugstil um Elemente des Trickflugs zu erweitern. Da Airkraft damals neben dem zweiten britischen Top-Team Skydance das Maß aller Dinge war, entschieden auch wir, das vormalige Team Cloud Nine, uns für den Matrix. Dieser war eine echtes Kind seiner Zeit: Die drei normal im Handel verfügbaren Modelle UL, Standard und Vented wurden jeweils mit zwei verschiedenen Waagen ausgeliefert. Mit einer kurzen Dreipunktwaage, der sogenannten Airkraft-Bridle, flog der Matrix radikal, doch musste man genau wissen, was man tat, wenn man mit dieser Waage eine hohes Präzisionsniveau erreichen wollte. Zudem „tunnelte“ der Matrix mit der Waage auf besorgniserregende Weise, sodass wir uns für die zweite Waage entschieden. Bei dieser handelte es sich um eine überlange Turbowaage, deren Waagepunkt mehr als einen Meter weit vom Drachen entfernt lag. Mit beiden Waagen produzierte der Matrix höllisch viel Zug, sodass er auf der Geraden ein unwahrscheinliches Trecker-Feeling erzeugte. Doch bei allem Zug wurde das angestrebte Hauptkriterium erreicht: Mit dem Matrix ließen und lassen sich bis heute jede Menge Tricks fliegen. Er war der erste Kite, mit dem mir ein Backspin gelang, ich kenne bis heute nur wenige Drachen, die annähernd so sicher in der Lazy Susan rotieren, und weiß von keinem Modell, das so stabil im Fade liegt.

Ich erinnere mich diesbezüglich an zwei echte Matrix-Highlights: Das erste erlebte ich im Herbst 1997. Der Wind war leicht und gleichmäßig, und wir hatten ein tolles Team-Training hinter uns. Mein Freund Jörg axelte seinen Matrix, legte ihn in den Fade und begann dann damit, seine Leinen aufzuwickeln. Und tatsächlich gelang es ihm, die Leinen so weit zu sich hin zu wickeln, dass er den Kite einfach aus der Luft pflücken konnte. Das zweite Super-Fade-Erlebnis hatte ich selbst 1998 auf Fanø. Der Wind kam mit konstanten 3 Beaufort von See, ich flog an 45 Meter langen Leinen und hatte das Gefühl, dass ich noch nie so präzise und exakt geflogen wäre. Schließlich bekam ich Hunger, wollte aber den Matrix nicht landen. Was tun? Ein Axel, ein Fade und den Drachen am Boden festgepinnt. Ich ließ ihn dort wie einen Einleiner hängen, ging ans Auto, aß einen Hap-

pen, kam zurück, nahm die Leinen wieder auf, holte den Matrix aus dem Fade und flog weiter. Drachenfliegerlatein? Mitnichten!

Ihr merkt schon, dass ich zu diesem Drachen eine besondere Beziehung habe. Anfangs konnte ich ihn nicht leiden, da mich der Zug nervte, die langen Lenkwege schlauchten und seine eher schwierigen Stall- und Landeeigenschaften forderten. Später und bis heute lernte ich den Matrix, der vielleicht der erste wirklich leise Teamkite war, aber richtig lieben und schätzen. Und bis heute nennt man den Matrix auf unserer Wiese nur den MÄNNER-Drachen – wer ihn beherrscht, kann wirklich fliegen. Mit seinen beiden gleich langen und zentral gesetzten Stand-Offs und seinen kurzen, fast nur angedeuteten Winglets war er ein Modell, dessen Einfluss bis heute riesengroß ist. Nicht nur der Lithium von L'Atelier, den wir als Nachfolger auswählten, sondern auch der Krystal von R-Sky können (gewollte oder nicht gewollte) Einflüsse des Matrix nicht verleugnen. Übrigens modifizierten auch wir an unseren „Team-Matritzen“ kräftig herum, indem wir ihnen eine Active Bridle verpassten, die bis heute in meinen Augen einen guten Kompromiss zwischen der Präzisions-Turbowaage und der radikalen Dreipunktwaage darstellt, die Airkraft, wie mir Carl Robertshaw Jahre später verriet, ausschließlich mit Aerostuff- statt des normalen Skyshark-Gestänges flog. Und ganz nebenbei: Airkraft wurde mit dem Matrix zwar nicht mehr Weltmeister, doch gewann Carl Robertshaw mit diesem Kite im Einzel und, zusammen mit seinem Bruder James als Pair Evolver, alles, was man gewinnen kann. Der Matrix ist und bleibt ein besonderer Kite, ein echter Hammer.

Krystal (R-Sky)

Auch der Krystal ist, wie (fast) alle Drachen, die ich Euch hier vorstelle, ein echter Fullsize-Kite mit einer Leitkantenlänge von 165 Zentimetern. Kleine Winglets, kerzengerade Leitkanten, ein durch zwei Stand-Offs tief ausgestelltes Segel – dieser Kite signalisiert auf den ersten Blick, dass hier Präzision pur am Start ist. Doch sollte man sich im Krystal nicht täuschen. Sobald man ihm ausreichend Gewicht am Kielende montiert, wird er zu einem wirklich trickreichen Gesellen, mit dem Backspins, Jacob's Ladders, Multilazys und allerhand weitere fortgeschrittene Freestyle-Moves möglich sind. Bei meinem Exemplar, das aus dem Jahr 2002 stammt, waren noch keine Yo-Yo-Stopper montiert, sodass ich selbst welche anbringen musste. Im Gegensatz zum Matrix, zu dem rein äußerlich eine gewisse Ähnlichkeit besteht, ist der Krystal mit steifen CFK-Stand-Offs ausgestattet, die dem Segel weniger Spiel gestatten. Damit er noch langsamer und

Ausgefeilte Details sorgen für immer größeren Einsatzreichtum



Langsamer geht nicht: Krystal im Schleichgang



Mamba – ein Drachen, der schwebt und den Piloten zum Schweben bringt

Klassische Bauweise trifft moderne Materialien

Nirvana – ein legendärer Kite der „französischen Revolution“

noch präziser wird, fehlt beim Krystal eine Saumschnur, die die Schleppekante beruhigen könnte, weshalb er vor allem in frischeren Winden einen höllischen Krach macht. Doch dieser Krach hat seine Vorteile: Ich kenne keinen Kite, der langsamer als ein Krystal ist. Auch hier wieder eine kleine Rand-Anekdote: Mein bereits mehrfach genannter Freund Jörg baute vor vielen Jahren nach einem von Don Tabor im DRACHENmagazin veröffentlichten Plan vier Hawaiians. Als diese eines Tages auf unserer Wiese gerade von einigen Freunden geflogen wurden, hängte ich mich mit meinem damals brandneuen Krystal hinten an, um mitzufiegen. Das Ergebnis? Die Hawaiians flogen mir davon, ich kam mit dem Krystal nicht hinterher. Langsamer geht es also wirklich kaum. Doch diese Langsamkeit hat natürlich auch ihre Vorteile, denn durch sie ist der Krystal gerade für neue, frisch zusammengestellte oder für sehr große Teams eine hervorragende Wahl. Ist es eigentlich nötig zu erwähnen, dass der Krystal ultra-präzise ist? Ich würde sagen, dass er in puncto Flugpräzision bei entsprechender Flugweise mit einem North Shore Radikal mithalten kann, den er allerdings im Tricksegment – nicht zuletzt dank seiner wesentlich höheren Streckung – um Lichtjahre hinter sich lässt.

Mamba (Blue Moon Kites)

Die schlechte Nachricht gleich vorneweg: Ken McNeill, der Mann, der die Firma Blue Moon Kites betrieb, beschloss in diesem Jahr, den Drachenbau aufzugeben. Deshalb gibt es den Mamba nun nur noch hin und wieder gebraucht, was sehr schade ist, da es sich bei diesem Drachen um einen der besten Old-School-Kites handelt, die man kriegen kann. Der relativ wenig gestreckte Mamba war ursprünglich gar nicht als Teamdrachen konzipiert und, da er recht fix unterwegs ist, in meinen Augen nur für kleinere Teams geeignet, doch wurde und wird er in den USA durchaus zum Teamflug verwendet. Im Gegensatz zu Matrix und Krystal fällt nicht nur die wesentlich geringere Streckung, sondern auch die deutlich stärkere Profilierung der Leitkante auf. Damit wird klar, dass der Mamba rein entwicklungstechnisch eher ein Drachen der Mitt-90er-Jahre als einer des neuen Jahrtausends ist. Doch das muss bei Gott nichts Schlechtes sein. Durch diese spezielle Form wird der Mamba zu einem Kite, der exzellent und tellerflach durch die Bauchtricks schwebt, der endlos stalt und wie auf Schienen slidet. Die soliden Stall-Eigenschaften ermöglichen es dem Mamba, traumhaft sicher auf beiden Flügelspitzen zu landen, was gerade für Teams sehr wichtig ist. Insgesamt erscheint dieser Kite als ein Modell für den sanften, schwebenden Teamflug, bei dem weiche, runde Moves zu sanfter Musik in Szene gesetzt werden. Wenn dann, knackig und pointiert

zur Musik, ein paar aggressiv gesnappte Ecken Tempowechsel in der Ballettmusik unterstreichen, dann ist das umso eindrucksvoller. Apropos eindrucksvoll: Das Segeldesign des Mamba ist in meinen Augen eines der schönsten und ausdrucksstärksten, die ich je gesehen habe. Obwohl ich mit meinem Freund Frido immer wieder den Mamba zum Pairflug auspacke, liebe ich diesen Kite auch ganz besonders beim Einzelflug. Mit ihm kehre ich gerne zu den Basics zurück, fliege ich flache Axels, leite ich 540er ganz, ganz knapp über dem Boden ein, slide ich quer durch das Windfenster, verharre ich fast schon minutenlang im Stall oder hänge im Fade. Es ist schon komisch: Immer, wenn ich Mamba fliege, fehlen mir Backspins, Yo-Yos, Jacob's Ladders oder noch wildere Moves kein bisschen. Und ganz nebenbei sei Euch verraten, dass man diese Tricks mit dem Mamba durchaus fliegen kann, sobald man Gewicht am Kielende montiert. Doch das ginge zulasten der wunderbaren Schwebbeeigenschaften dieses Kites.

Nirvana (R-Sky)

R-Skys Nirvana stellt, ähnlich wie Edge, North Shore Radical und Matrix, einen echten Meilenstein im Drachenbau dar. Er ist zwar nicht der erste Nicht-Fullsize-Kite mit teamtauglicher Präzision und immensem Trickpotenzial – das war der Styx 2.3 von Cavaliers du Ciel – aber er war der erste, der massenhafte Verbreitung fand. Mitte der 2000er-Jahre gab es wohl kaum einen ambitionierten Piloten, der den Nirvana nicht ausprobieren wollte. Übrigens konnte ich diesen Kite, den ich bis heute besitze und sehr mag, ursprünglich absolut nicht leiden. Ich brauchte einfach eine gewisse Zeit, um mich an seinen Charakter zu gewöhnen, empfand ihn aber dann als wunderbaren und vor allen Dingen höchst zuverlässigen Partner, der immer berechenbar blieb und traumhaft sicher zu landen war. Der Ur-Nirvana (inzwischen gibt es ja die überarbeitete, noch radikalere, aber geringfügig weniger präzise Form des Nirvana SE) besitzt zwei zentral gesetzte, eng beieinander positionierte Stand-Offs, sehr gerade Leitkanten und eine Schleppekante, die dem Kite ein mächtiges Knattern gestattet. Da dieses Knattern mit dem Alter weniger wird, weil das Segel dann besser „ausgeblasen“ ist, gibt es Cracks, die vor einem Wettkampf die Schleppekante mit Wasser benetzten, damit das leicht angefeuchtete Icarex-Segel doch wieder brummt und der Nirvana somit langsamer und noch präziser wird. Die Präzision ist nur eine Seite dieses Meisters der Vielseitigkeit, mit dem französische Ausnahmekönner wie Steff Fermé oder Richard Debray Titel hamsterten. Der Nirvana zieht spurtreu auf der Geraden oder im Loop seine Bahn, rastet nach Ecken richtiggehend ein und unterliegt perfekter Speedcontrol. Er ist zwar nicht so

langsam wie der Krystal aus gleichem Hause, der noch präziser, noch kontrollierter unterwegs ist, doch besitzt er auf der anderen Seite ein ungeheures Temperament, das vor allem kleine Teams bis zu vier Personen oder trickorientierte Pairs gewiss zu schätzen wissen. Denn vor allem im Tricksegment der teamtauglichen Drachen ist die Performance eines Nirvana nur schwer zu übertreffen. Übrigens gibt es vom Nirvana Varianten für jeden Wind, die wildesten Stabmixturen (Skyshark, Icone oder Aerostuff) und einige unterschiedliche Waagen, deren Anleitungen man im Internet findet und mit denen man dieses Meisterstück Roger Tessa-Gambassis perfekt an sich und das Team anpassen kann. Mein Tipp: Die New-Team-Bridle bietet eine tolle Ausgewogenheit zwischen hoher Präzision und Tricks.

Fury (Kite Related Design)

Der Meister, Carl der Große, Mr. Airkraft Carl Robertshaw persönlich entwarf 2004 einen eigenen Teamdrachen, nachdem er jahrelang North Shore Radical und dann Matrix geflogen war. Ich muss zugeben, dass mich diese Nachricht nachgerade elektrisierte, dass ich unbedingt einen Fury in die Hände kriegen musste, dass ich mir von diesem Drachen wirklich viel versprach. Als ich dann das erste Mal einen Fury an den Leinen hatte, war ich in der Tat begeistert, da der Kite meine Erwartungen voll und ganz erfüllte. Das war ein echter Teamdrachen mit messerscharfer Präzision, bei dem es schwerfällt, eine Ecke zu verwackeln. Der Fury ist an den Leinen unglaublich präsent, ohne dabei so stark zu zerrn wie ein Matrix. Auf der Geraden und in weiten Circles hält er unbeirrbar die Spur, auf plötzlich einfallende Böen reagiert er eher durch Zunahme des Zuges als durch Geschwindigkeitserhöhung. Dass der Fury ein herausragender Team- und Präzisionsdrachen ist, zeigen nicht zuletzt die Ergebnisse: Carl Robertshaws Team Scratch Bunnies wurde mehrmals hintereinander, so auch 2012, Teamflug-Weltmeister. Doch der Fury ist, wie man es von einem modernen Meisterdrachen erwarten darf, nicht nur präzise. Im Gegenteil! Auch dieser Kite kann im Freestyle-Segment mit einer immensen Tricktauglichkeit aufwarten. So gelingen Backspins, Jacob's Ladders, Lazy Susans & Co. ebenso gut wie die Klassiker des Trickflugs, das heißt Axel, Flatspin, Stall und Sideslide. Für das Yo-Yo hat sich Carl damals, als er den Fury auf den Markt brachte, etwas Besonderes einfallen lassen. Statt Yo-Yo-Stoppern verwendet er eine zwischen die Leaders geknotete Yo-Yo-Line, die man dann auch beim Cosmic TC, einem Freestylekite von Kitehouse, entdecken konnte. Was mich persönlich am Fury immer wieder begeistert, ist die Art und Weise, wie er den Comete umgesetzt. Für einen derart großen und deshalb von

Haus aus eher behäbigen Drachen tanzt der Fury nicht nur sehr bereitwillig, sondern auch mit ungeahntem Temperament durch diesen Trick. Für Wettkampfpiloten und ambitionierte Teams ist es natürlich unerlässlich, dass ein Drachen in mehreren Versionen für alle Windbereiche angeboten wird. Selbstverständlich ist bzw. war das auch beim Fury so, der leider, so besagen Gerüchte, nicht mehr gebaut wird. Carl bot diesen Competition-Kite nicht nur in fünf auf den Wind abgestimmten Varianten – von SUL bis Super Vented – an, sondern auch noch in drei Größen. Der Fury.95 ist eine um fünf Prozent verkleinerte Version, die etwas agiler ist, ohne dass man dabei nennenswerte Präzisionseinbußen hinnehmen müsste. Der Fury.85 hingegen ist ein zwar immer noch ausgesprochen präziser Kite, der jedoch eher freestyle-optimiert ist. Alle Modelle wurden mit Skyshark- oder Aerostuff-Gestänge angeboten, sodass man als Pilot wirklich die Qual der Wahl hatte. Insgesamt lässt sich sagen, dass der Fury bestimmt kein einfacher Drachen ist, doch wenn man sich mit ihm auseinandersetzt, erhält man eine echte Allzweckwaffe. Und dass es den Kite mit gleicher Grundcharakteristik in verschiedenen Größen gibt, macht es dem Piloten leicht, sich einmal auf das Fury-Feeling einzulassen und dann jeweils den Team- und Präzisions- oder den Freestylekite auszupacken.

Quantum Pro (Prism Designs)

Wie der Fury kam auch Prism's Quantum Pro im Jahr 2004 auf den Markt, und wie Carl Robertshaws Kreation gelang es auch dieser Schöpfung des Prism-Chefentwicklers Mark Reed, zwei Mal den Weltmeistertitel im Teamflug zu erringen. Das US-Team Cutting Edge wurde 2005 und 2006 mit dem Quantum Pro Weltmeister. Der Quantum Pro ist deutlich gestreckter als beispielsweise der Fury, sodass er sofort signalisiert, dass mit ihm im Trickbereich vieles möglich ist. Dieser Eindruck wird verstärkt, wenn man auf den Leitkanten die Yo-Yo-Stopper entdeckt, die um Safety-Stopper aus Kabelbindern ergänzt werden. Übrigens wurden solche „Backup-Stopper“ bei diesem Kite erstmals serienmäßig verbaut. Und in der Tat – der erste Eindruck trügt nicht! Der Quantum Pro verfügt über ein immenses Freestyle-Potenzial, das ihn bis heute zu einem meiner Lieblingsdrachen macht. Er axelt herrlich kontrolliert, tanzt durch die Axelkaskade und tobt durch den Comete, dass es eine Freude ist, und schwebt dennoch herrlich flach durch die Bauchtricks 540er, Slotmaschine oder Taz-Machine. Es gibt zwar speziell für diesen Drachen ein Weight-Set, bei dem man unterschiedliche Messinggewichte auf eine



Trickflug ist heute nicht aus dem Teamflug wegzudenken

Der Fury weckte Erwartungen – und erfüllte sie auch



Echtheit: signiert von Carl Robertshaw



Effektive Vented-Version, nur der UL fehlt schmerzlich



Ein typischer Prism-Drachen: Quantum Pro



Liebevolle Details sprechen damals wie heute die Liebhaber an

Gewindestange aufschrauben kann, doch bevorzuge ich es, den Ballast direkt am Kielende anzubringen. So kann man ein paar Gramm einsparen, da das Trimmgewicht dort sitzt, wo es maximale Wirkung erzielt. Wenn man dann den Quantum Pro mit ungefähr 20 bis 25 Gramm getuned hat, rotiert er auch herrlich im Backspin, gleitet er problemlos durch die Jacob's Ladder und springt er fast schon ins Yo-Yo. Doch ein Teamdrachen soll eigentlich nicht tricksen wie die Wutz, sondern er soll durch messerscharfe Präzision brillieren. Und das tut der Quantum Pro, sobald man seine Saumschnur lockert und ihm gestattet, sonor brummend am Himmel seine Bahnen zu ziehen. Dann wird dieser Prism-Kite auch nicht mehr so schnell wie mit gespannter Saumschnur. Dennoch bleibt der Quantum Pro ein temperamentvoller Drachen, der einem unerfahrenen Team den Einstieg in das Fliegen mit maximaler Präzision nicht ganz leicht macht. Auch hier gilt: Üben und sich auf den Kite einstellen!

Da es den Quantum Pro in vier Versionen, SUL, UL, Standard und Vented, gibt, kann ein Team, das sich für ihn entscheidet, bei allen Windstärken auf einen verlässlichen Partner zugreifen. Bemerkenswert ist vor allem das ventilierte Modell, bei dem die Gazeflächen, über die der Druck aus dem Segel abfließen kann, mit Klett-Pads verschlossen und nacheinander geöffnet werden können. So hat man die Möglichkeit, mit ein und demselben Drachen über einen Heavy Standard, Semi Vented und Full Vented zu verfügen. Das ist praktisch und ermöglicht noch auf dem Wettkampffeld rasche Entscheidungen. Um es zum Schluss auf den Punkt zu bringen: Der Quantum Pro ist zwar nicht so ein Präzisionsmonster wie der Krystal, doch ist er ansonsten einfach zu fliegen und verfügt durch sein großes Trick-repertoire auch für den

Infinity: auch die Deutschen können „Teamfähig-Kite“



Einzelpiloten über einen immensen Spaßfaktor. Zudem ist der Quantum Pro SUL einer der besten Leichtwinddrachen in meiner Tasche.

Infinity (HQ Kites)

In dieser Aufzählung wunderbarer Teamdrachen darf der Infinity, eine Entwicklung Michael Koopmanns, die sich seit 2009 im HQ-Programm befindet, auf keinen Fall fehlen. Und das hat mehrere Gründe. Erstens fliegen wir, das heißt das Team friends & KITES, diesen Drachen seit es uns gibt. Damit kommen wir wiederum zu Grund Nummer 2: Der Infinity ist der derzeit wohl günstigste Drachen auf dem Markt, dem man team-taugliche Präzision attestieren kann. Ganz konkret ist es so – und das ist Grund Nummer 3 –, dass der Infinity, sobald man seine Saumschnur lockert und er kräftig zu knattern beginnt, sehr, sehr langsam wird. Mit dieser Langsamkeit einher gehen eine ungemeine Spurtreue und ein höchst kontrolliertes Kurvenverhalten, was dazu führt, dass dieser Kite perfekt seine Bahnen am Himmel zieht. Ecken werden regelrecht „genagelt“, wobei es von eher untergeordneter Bedeutung ist, wie die Lenkbefehle dosiert werden. Der Infinity ist hier herrlich anspruchslos, was gerade so einem „Theken-Team“, wie wir es sind, wunderbar zugutekommt. Aber das war es noch nicht, wenn man von den Stärken des Infinity spricht, denn Michael Koopmanns Kite verfügt über ein herrlich hohes Trickpotenzial, das dafür sorgt, dass jeder, der bei uns mitfliegt, seinen Infinity auch alleine gerne in die Hand nimmt. Leider gibt es von diesem wunderbaren Drachen nur eine wirklich gelungene Vented-, aber keine Leichtwindvariante, sodass wir, Binnenlandflieger, die wir nun einmal sind, immer wieder auf ein anderes Modell ausweichen müssen. Dennoch lieben wir alle unsere Infinities, die an 45-Meter-Leinen einfach perfekt funktionieren.

Gentleman (Level One Kites)

Der Gentleman kam 2010 auf den Markt und ist der jüngste der hier vorgestellten Teamdrachen. Dieser Kite wurde vom Großmeister des deutschen Lenkdrachenfliegens, dem seit Jahren national ungeschlagenen Marcel Mehler, und seinem Drachenkumpel Kay René Peter (Nickname: KaRPe-diem) entwickelt. Oft ist es so, dass solche Kites, die von Könnern für sich selbst und ihre eigenen hohen Ansprüche konstruiert wurden, immense „Charakterköpfe“, schwierig zu fliegende Zicken, sind. Dies ist beim Gentleman ganz anders. Dieser Drachen ist ein hochmoderner Team- und Competitionkite, der neben der gnadenlosen Präzision eine tolle Tricktauglichkeit aufweist. Wir haben uns, vor allem weil

ich mich letztes Jahr auf Fanø bis über beide Ohren in ihn verliebt habe, für den Gentleman UL als Leichtwinddrachen entschieden. Dieser fliegt bereits sehr früh und verträgt eine ganze Menge. Was wir inzwischen an unseren ULs sehr schätzen, ist die Tatsache, dass sie vor allem auf plötzlich einfallende Böen, wie sie gerade in der sommerlichen Thermik unserer fränkischen Drachenviesen häufig vorkommen, mit einer Steigerung des Geräuschpegels statt mit heftiger Beschleunigung reagieren. Trotzdem kann man die Fluggeschwindigkeit des Gentleman durch Laufarbeit prima steigern, sodass sich gerade bei Splits (Threads) und Bursts herrlich dramatische Effekte erzielen lassen. Einen Test des ebenfalls großartigen Standard-Gentleman könnt Ihr in Ausgabe 1/2011 nachlesen. Ich möchte hier nur den Schlusssatz dieses Tests zitieren, dem ich bis heute nichts hinzuzufügen habe: „Ich finde den Gentleman schlichtweg toll!“

Vom Gentleman gibt es auf Sonderbestellung auch ein ventiliertes Modell, und Thomas Mehler, Marcells Vater, hat mir erzählt, dass Marcel und er für den Wettkampf auch über einen SUL verfügen. Wer also

mehr als UL und Standard braucht, sollte sich mit Jens Frank, dem Level-One-Chef, oder den Mehlers kurzschließen. Ich bin sicher, dass Ihr hier jede Hilfe kriegt, die Ihr braucht.

So, das war er dann, der kurze Streifzug durch die Geschichte der Teamkites. Natürlich konnte ich nicht alle diese tollen Drachen vorstellen, doch ich denke, dass Euch die Gemeinsamkeiten, Unterschiede und die größten Entwicklungsschritte klar geworden sind. Teamdrachen waren und sind vor allen Dingen langsam, damit man Platz am Himmel hat, damit alles in nachvollziehbarem Tempo vorstatten geht. Im Laufe der Jahre wurden sie immer trickreicher und vor allen Dingen gutmütiger. Ich denke, dass wir heute eine hervorragende Auswahl an qualitativ und flugtechnisch tollen Kites haben, sodass jedes Team „seinen“ Drachen finden sollte.

Ganz zum Schluss noch ein Tipp, den ich zu Beginn unseres Teamflugworkshops schon einmal gab: Spart um Gottes Willen nicht an den Leinen! Gute Schnüre sind eine Grundvoraussetzung dafür, dass man beim Teamfliegen Spaß hat. ■

Gentleman: Noch ein Deutscher, der zum Gruppenfliegen animiert



Der jüngste Klassiker kommt von Level One

▼ ANZEIGE



KOMPETENTE Beratung

FREUNDLICHES Team

RIESIGES Angebot

RIESIGER Showroom

RIESIGER Online-Shop



**Jetzt beim SCANDINAVIEN-PARK
an der A7 letzte Ausfahrt**

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

metropolis-drachen.de

News

Sprungbretter

HQ Freestyle und Freeride

Hersteller: Invento

Internet: www.powerkites.de

Preis: 525,- Euro

Das HQ-Powerkites.de-Team hat im letzten Jahr intensiv an einer neuen eigenen Kiteboard-Range gearbeitet. Das Ergebnis sind zwei Bretter, welche komplett in Europa produziert werden und hohen Qualitätsanforderungen genügen. Das neue Freestyleboard wird den gewachsenen Ansprüchen moderner Tricks gerecht und ist ab sofort in den Größen 130 mal 39 Zentimeter und 130 mal 42 Zentimeter erhältlich. Das 140 Zentimeter lange Freerideboard bietet hohen Fahrkomfort und deckt mit seiner 40- beziehungsweise 45-Zentimeter Breite einen großen fahrbaren Windbereich ab. Zum Lieferumfang der Boards gehören Komfort-Footpads, Grabhandle und Finnensets.



Im Auge des Schreckens

Balor 270

Hersteller: LevelOne

Internet: www.levelonekites.com

Preis: 277,- Euro

Der Balor 270 ist ein Powerkite mit außergewöhnlichen Flugeigenschaften aus dem Hause LevelOne. Bei der Verarbeitung wurde besonderen Wert auf Qualität und Leistung des Kites gelegt, was dank eines sehr massiven Aufbaus mit 8er- und dickwandigen 10er-CFK-Rohren auch erreicht wurde. Der über 270 Zentimeter messende Balor fliegt im unteren Windbereich erstaunlich stabil und zieht in einem sehr großen Windfenster präzise seine Bahnen. Er dreht eng um die Flügelspitze und kommt aus den Spins auch schon bei wenig Wind ohne Nachdrehen heraus. Spätestens ab 4 Beaufort zieht die Leistung aufgrund seines Waagekonzepts mit Powerleinen und des sehr effizienten Shape stark an und auch schwere Piloten werden davongezogen. Je mehr der Wind zunimmt, desto mehr Kraft entfaltet der Hochleisterstabdachchen, bleibt aber stets gut beherrschbar und gibt seine Power so ab, wie der Pilot sie abrufen. Fliegen erfahrene Piloten den Balor ab 6 Beaufort aufwärts, dann wird seine Zugkraft wirklich extrem und verlangt dem Piloten alles ab.



Sturmkleider

Shirts und Hoodies

Hersteller: Sixbeaufort

Internet: www.sixbeaufort.com

Preise: ab 24,90 Euro

Aus dem Saarland kommt das kleine Label Sixbeaufort mit großen Sprüchen. Neben der typischen Kiter-Frage „Is Wind?“ dürften die Kiter wie der An-Schalter für Wind auf das damit bedruckte Shirt stehen. Teamrider Marius Siebert beantwortet die Windfrage mit einem klaren „Ja“ und geht sofort in die Lüfte. Da der Kitesport in der Natur stattfindet, sind die Sixbeaufort-Macher auch bemüht, ihre Produkte aus ökologischen und fair gehandelten Rohstoffen zu produzieren.





Leichte Planke

Kheo Core

Hersteller: Vliegerop

Internet: www.vliegerop.nl

Preis: ab 149,- Euro

Neben Kicker und Bazik wird das Kheo-Landboard-Programm ab sofort durch das Core ergänzt, welches für leichte Fahrer bis 70 Kilo gedacht ist und damit besonders die jugendlichen Jungs und Mädels anspricht. Das Deck ist gegenüber dem Kicker noch ein wenig kürzer und schmaler gebaut, um ein einfaches Handling zu ermöglichen, bei einem geringeren Gewicht von einem halben Kilogramm weniger. In der Ausstattung ist das Board aber ebenso hochwertig und langlebig. Das Kicker ist ab sofort auch in einer neuen schwarzen Farbgebung im Programm.



Kinderleicht

Hoodies und Zipper

Hersteller: Schwerelosigkite

Internet: www.schwerelosigkite.de

Preise: ab 54,95 Euro

Die Kids wollen es auch schwerelos, und das kriegen sie ab sofort. Der Logo-Hoodie und das Zipper-Sweat kommen in der gleichen 320-Gramm-Qualität wie das von Mama und Papa in den Größen 86, 98, 110, 122 und 134 Zentimeter.

Jetzt bestellen!



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

Text und Fotos:
Ralf Dietrich



Bird's- Eye View

Wie eine HQ-Foil die Luftbildfotografie erleichtert

22. April 2006, auf einer Drachenwiese nahe Braunschweig: Eine neue Parafoil wird ausgepackt und ein stolzer Drachenfreund blickt gespannt auf den Einleiner. Langsam füllt sich die in gelben, grauen und schwarzen Farbtönen gehaltene Konstruktion mit Luft, nimmt Form an und baut Druck auf. Einmal in Form wird der Drachen von seinem Schöpfer losgelassen und steigt zum ersten Mal in das Blau des Himmels auf. Ein neuer Star der Drachenszene ist mit diesem Jungfernflug geboren, aber das weiß der hocheifreute Erbauer in diesen Minuten des Glücks noch nicht.

Der Drachen, der da vor sechs Jahren in Niedersachsen das Licht der Welt erblickte, ist die KAP Foil, und ihr Schöpfer kein Geringerer als KAP-Urgestein Ralf Beutnagel. Die Geschichte der KAP Foil fing dabei schon ein wenig früher an. Ralf Beutnagel beschäftigt sich wie kein anderer in Deutschland mit dem Thema Kite Aerial Photography, also der Luftbildfotografie vom Drachen aus. Hierfür benötigt er einen stabil fliegenden Einleiner, der zudem ein kleines Packmaß aufweist. Wie geschaffen hierfür scheinen Parafoils, Flowforms und andere Matten zu sein. Doch der Markt für diese Drachen ist um 2005 herum recht überschaubar. Peter Lynns Pilot ist als Lifter weit verbreitet, in der KAP-Szene ist zudem die Air-Form des Amerikaners Dean Jordan ein heiß gehandelte Tipp. Und just diese Air-Form ist es, von der sich Ralf magisch angezogen fühlt.

Für wen?

Luftbildfotografen, Luftbildfotografen und nochmals Luftbildfotografen. Aber auch all diejenigen, die Lasten in den Himmel befördern wollen oder einfach Freude an einem farblich interessant gestalteten Drachen haben, kommen hier auf ihre Kosten.

RALF DIETRICH

So verwundert es nicht weiter, dass bereits im Januar 2006 die erste Jordan-Air-Form in Braunschweig landet. Von der Stabilität des Drachens ist Ralf beeindruckt, von der Zugkraft eher weniger. Also wird der Originaldrachen kurzerhand umgebaut und mit einer anderen Waage versehen. Und siehe da, die Air-Form kann nun nicht nur mehr Gewicht in die Luft befördern, sie fliegt auch bei deutlich weniger Wind. So angespornt, tüftelt Ralf Beutnagel immer weiter, bis dann an jenem denkwürdigen Tag im April 2006 zum ersten Mal die beutnagelsche KAP Foil in die Luft geht. Ihre Geschichte kann sie dabei nicht verleugnen, denn das Design ist an das der Air-Form 50 angelehnt, das Profil gar von diesem Drachentypus übernommen. Bei den Kielen wiederum stand der New-Pilot von Lynn Pate.

So gerüstet machte die KAP Foil schnell von sich reden. Insbesondere in der Szene der Luftbildfotografen schlug sie ein wie die berühmte Bombe. Die KAPer lechzten geradezu nach einem stabil und sicher fliegenden Einleiner mit hoher Zugkraft, der handlich verpackt werden konnte. Pläne dieser neuen KAP-Wunderwaffe waren daher ungemein gefragt und so entstand der eine oder andere Zugdrachen in manch einer Drachenwerkstatt.

Zur Serie

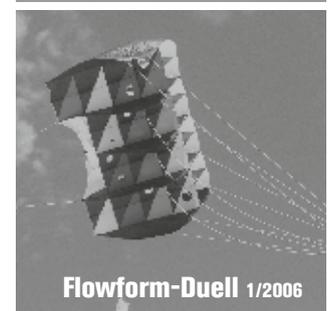
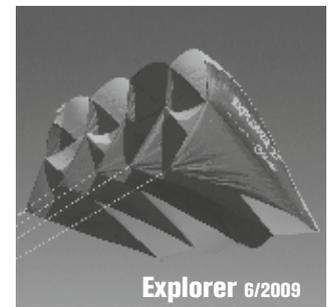
Kaufen freilich konnte man die KAP Foil bis dato nicht. Doch das sollte sich Anfang 2012 ändern. Invento aus Rastede wurde auf den Drachen aufmerksam und fragte in Braunschweig zwecks einer Zusammenarbeit an. Ralf musste nicht lange überlegen und ging flugs an den Bau der Prototypen. Aus dieser Zusammenarbeit entstanden schlussendlich zwei Drachen: Die KAP Foil 5.0 sowie die KAP Foil 8.0. Beide Drachen sind vollkommen identisch – mit zwei Ausnahmen: ihren Dimensionen sowie der

Farbwahl. Die 5er-Foil ist, wie es bereits der Name anzeigt, die kleinere Vertreterin ihrer Gattung. Sie misst 240 auf 200 Zentimeter und bringt, mit Schwanz gemessen, etwas mehr als 1.500 Gramm auf die Waage. Im Flug ist sie gut durch grüne, gelbe und weiße Farbtöne zu erkennen. Die KAP Foil 8.0 kommt dagegen in warmen Rottönen daher. Apropos Farbtöne: Beide Foils sind nur auf ihrer Unterseite farblich gestaltet. Die Oberseite ist bei beiden Drachen mit weißem Stoff gefertigt. Dies wirkt sich, wie sich später im Flug zeigen soll, recht gut auf die Farbbrillanz der Konstruktion aus. Die 8er-KAP-Foil misst im Übrigen 300 auf 266 Zentimeter und wiegt, ebenfalls inklusive Schwanz, 2.300 Gramm.

Genauer hingeschaut

Beide Foils werden in der bereits von den HQ-Flowforms bekannten, kräftigen Tasche ausgeliefert. Allerdings hat man ein wenig am Design gefeilt, denn die Drachentasche schmückt sich nun mit einem Aufdruck, der das Gesamtpaket optisch veredeln soll. Nichts geändert hat sich an der Multifunktionalität der Tasche. Denn einmal umgestülpt, kann diese auch als Sandanker für den Drachen benutzt werden. Recht praktisch, wie wir meinen, wenn es denn in Richtung Strand geht. Doch zurück zu den Drachen. Diese werden komplett mit einem Fransenschwanz und einer **Fieldcard** geliefert. Die KAP Foil selbst macht einen recht robusten Eindruck. So ist der verwendete Stoff deutlich schwerer als 50 Gramm pro Meter, und auch andere Komponenten wie Tampen und Karabiner sind eher aus der haltbaren als aus der gewichtsparenden Ecke. Die Waageschnüre wiederum sind steifer ausgeführt als bei den HQ-Flowforms, was laut Konstrukteur die Verstellbarkeit der Waage verbessern soll. Verarbeitungstechnisch lassen beide KAP Foils keine Wünsche offen.

Rückblick KITE & friends



KAP FOIL 5.0

HERSTELLER:	Invento
INTERNET:	www.invento-hq.com
KATEGORIE:	Lifter
BREITE:	240 cm
HÖHE:	200 cm
GEWICHT:	1.500 g
SEGEL:	Spinnakernylon
PREIS:	240,- Euro

KAP FOIL 8.0

HERSTELLER:	Invento
INTERNET:	www.invento-hq.com
KATEGORIE:	Lifter
BREITE:	300 cm
HÖHE:	266 cm
GEWICHT:	2.300 g
SEGEL:	Spinnakernylon
PREIS:	340,- Euro

Die 5.0er-KAP-Foil ist auch bei viel Wind noch zu handhaben

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



AUSSTATTUNG:



PREIS/LEISTUNG:



Kett und Schuss der Paneele hat man beachtet und die Säume wurden sehr sauber ausgeführt. Apropos Säume: Das spektakuläre Muster der Foil hat HQ sehr schön mit einer Segelmachernaht gefertigt. Der Saum wurde dabei mit weißem Garn farblich vom Segel abgesetzt. Der Augenschmaus setzt sich auf der Innenseite des Drachens fort: Wo andere Lifterdrachen einfach Löcher zum **Druckausgleich** in die Profile gestanzt bekommen haben, glänzt die HQ-KAP-Foil mit Gaze, die sauber in die Ausgleichsöffnungen integriert worden ist. Alles in allem hinterlässt die KAP Foil aus bautechnischer Sicht einen sehr guten Eindruck. Die Nähte wurden sehr sorgfältig gesetzt, der Drachen geschickt zusammengenäht und haltbar ausgeführt.

Während des 28. International Kitefliersmeeting auf Fanø mussten beide Matten ihre Alltagstauglichkeit unter Beweis stellen. Und das bei Windgeschwindigkeiten zwischen 0 und 50 Stundenkilometern – also sieben Windstärken – sowie teils recht ruppigem, ablandigem Wind. Los ging es mit der KAP Foil 8.0 bei moderaten 4 Beaufort auflandigem Wind. Und weil der Drachen nun mal auf Herz und Nieren getestet werden muss, startet diese Serie mit einem ersten Experiment. Die 8er soll ohne Schwanz in die Luft gebracht werden. Erstes, zaghaftes Zupfen an der Waageleine, die Foil füllt sich mit Luft und – schmiert zu einer Seite hin ab. Der nächste Versuch mit geänderter Waageeinstellung zeigt dasselbe Flugverhalten.

Um es kurz zu machen – egal, was wir auch ange stellt haben, die Matten mochten ohne Schwanz nicht so recht. Sollen sie auch nicht, sagt Ralf Beutnagel, denn konzipiert sind sie nun einmal für den Flug mit Schwanz. Also gut, keine weiteren Verstümmelungen am Drachen und der Seele ihres Konstrukteurs, sondern mit Schwanz getestet. Wiederum gute vier Windstärken aus auflandiger Richtung, wiederum kommt die 8er-Foil zum Einsatz. Ein erstes, kurzes Ziehen an der Waageschnur und „wusch“ – die KAP Foil steht ohne zu Murren über dem Kopf des Betrachters. Schnell Leine gegeben, die Matte nimmt willig an Höhe an. Und dann? Tja, dann kann man sich in seinen Campingstuhl setzen, zur Pommestube fahren oder mit der Frau telefonieren. Eingreifen braucht man bei den KAP Foils nämlich nicht mehr. Die stehen einfach da, wo man sie hingestellt hat, pendeln auch noch ruppige Böen willig aus und machen ansonsten den Job, für den sie entwickelt wurden: fliegen als stabiler Himmelsanker. Bemerkenswert ist zudem, dass die Waage keinerlei Beachtung fordert hat. Egal bei welchen Windgeschwindigkeiten beide Foils aus der Tasche geholt wurden, sie standen ohne jegliche Justage der Waage stabil am Himmel. Hier hat Ralf Beutnagel wirklich einen hervorragenden Job gemacht und HQ echte High-Quality umgesetzt! So ermuntert wurde das Rigg mittels KAP-Seilbahn (siehe auch Drachenwerkstatt in dieser Ausgabe) unter den Drachen gehängt und bei teils widerspenstigem Binnenwind geflogen.



Top: absolut sauber ausgeführte Nähte



Aufhängung der Waageschnüre

Ab gehts: Einmal in die Lüfte gezogen, steht die 8.0er wie ein Anker am Himmel



INSIDER GUIDE

FIELD CARD Dies ist ein kleines Kärtchen, auf dem Aufbau und Tuning des Drachens erklärt werden. Da diese Karten meist laminiert sind, kann man sie bequem auf die Wiese, oder eben das „field“, mitnehmen.

DRUCKAUSGLEICH Foils sind nichts anderes als Staudruckdrachen. Das heißt, dass sie ihre Form aus dem Druck erhalten, der in ihnen herrscht. Damit diese Form möglichst in allen Fluglagen gleich bleibt, muss für einen Druckausgleich zwischen den einzelnen Zellen gesorgt werden.

Jetzt bestellen!

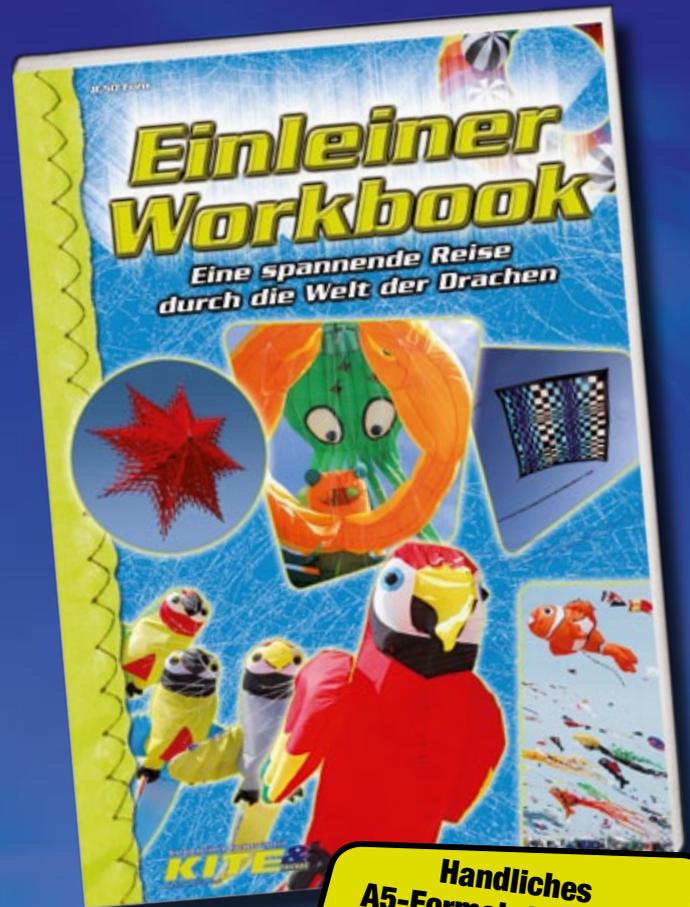
▼ ANZEIGE



Die KAP Foil bei der Arbeit als Trägerdrachen für die Luftfotografie

Auch hier machten beide Matten eine richtig gute Figur. Zugegeben, der Autor hat sich bis jetzt bei der Luftbildfotografie immer bei Drachen „mit Stäbchen“ sicher aufgehoben gefühlt, doch mit diesem Vorurteil räumten die beiden KAP Foils im Laufe der Testserien gründlich auf. Heute sind die 5er- und die 8er-Foil meine bevorzugten Drachen in Sachen Luftbildfotografie. Und das liegt nicht nur an ihrem sauberen Flugverhalten, das liegt auch in dem Umstand begründet, dass sich beide Drachen wunderbar ergänzen. Denn bei den Windgeschwindigkeiten, bei denen die KAP Foil 8.0 anfängt, zu große Zugkräfte zu entwickeln (wenn es an die 5 Beaufort geht), springt die 5.0-Foil als zuverlässiger Lastenträger ein. Kurz und gut – ein großes Dankeschön an Ralf Beutnagel für die Konstruktion dieses Drachens und ebenfalls ein Danke an das Team von Invento, weil diese tolle Kreation endlich auf den Markt gebracht wurde. ■

Sowohl Tampen als auch Karabiner sind recht kräftig ausgeführt



**Handliches
A5-Format, 68 Seiten.
Mit zahlreichen Fotos
und Abbildungen.
Nur 8,50 Euro.**

In diesem Workbook zeigt KITE & friends-Fachredakteur Ralf Dietrich die Welt der Einleiner-Drachen und führt seine Leser durch 2.100 Jahre bewegte Drachengeschichte.

- Drachenhistorie
- Pioniere des Drachenbaus
- Meilensteine der Drachenkonstruktion
- Werkstatt-Report Einleiner selber bauen
- Technik des Drachenfliegens
- Drachenflieger weltweit organisiert
- Geschichten aus der Welt der Drachen

IM INTERNET

www.alles-rund-ums-hobby.de
oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-110

Ozones Stangendrachen im Alltagstest

Ignition Sequence Starts

Text und Fotos:
Mathias Cornelißen

Nach der Octane (Test in Ausgabe 04/12) hält das neue Ozone-Design nun auch bei den Nachfolgern der Imp-Trainer Einzug. Ignition heißt die dreileinige Trainerreihe mit Bar, welche in vier Größen antritt, um Einsteigern den sicheren Einstieg ins Kiten zu ermöglichen. Ob der Zündfunke überzuspringen vermag, soll der folgende Testbericht klären.

1.6, 2.0, 2.5 und 3.0 – das sind die Größenbezeichnungen der Imp-Trainer-Nachfolger, wobei die Zahl nicht wie von Ozone bisher gewohnt für die Fläche, sondern für die Spannweite in Meter steht. In großzügig geschnittenen Kitebags mit Mesh-Einsätzen befinden sich neben dem Kite die Dreileinerbar mit RTF-Set, ein leider nur englischsprachiges Manual und diverse Aufkleber. Die deutschsprachige Anleitung kann auf der Ozone-Homepage heruntergeladen werden.

Leibesvisite

Alle vier Größen sind identisch aufgebaut; von den elf Kammern sind die jeweils beiden äußeren geschlossen. Die Lufteinlässe der übrigen Kammern sind oval ausgeschnitten und mit Mesh-Material abgedeckt. Durch den Einsatz dieses „Fliegengitters“ wird mit verhältnismäßig geringem konstruktivem Aufwand eine stabile Ausformung der Anströmkante erreicht. Da es sich trotz des Mesh-

Materials nie ganz vermeiden lässt, dass Sand oder sonstiger Schmutz in die Kammern gerät, hat Ozone die Wingtips mit Dirt-Outs versehen. Die Profile enden kurz vor der Schleppekante, sodass Sand oder Schmutz bis in die Wingtips durchrieseln kann. Das neue Ozone-Design ist nähtechnisch sauber umgesetzt, ebenso wie die ganze weitere Verarbeitung keinen Grund zur Klage aufkommen lässt. Die Waage aus akkurat vernähter Dyneema bildet den Abschluss in der Kategorie Verarbeitung.

Alles im Griff

Dank vorangeknüpfter Flugleinen ist die Flugbereitschaft schnell hergestellt, das Abwickeln der 18-Meter-Flugschnur von der Bar erledigt sich quasi im Handumdrehen. Auch wenn die Anknüpfungspunkte der Waage und an der Bar mit eingenähten Nummern versehen sind, ebenso wie die Flugschnur,

We are Family. Alle Größen weisen das charakteristisch-gutmütige Flugverhalten auf

IGNITION

HERSTELLER: Ozone
INTERNET: www.flyozone.com
KATEGORIE: Trainer

GRÖSSE:	PREIS:
Ignition 1.6/1,0 qm	135,- Euro
Ignition 2.0/1,5 qm	154,- Euro
Ignition 2.5/2,5 qm	178,- Euro
Ignition 3.0/2,9 qm	199,- Euro

ZUBEHÖR: Tasche, Bar mit Safety-Leash und Flugleinen, Manual, Aufkleber

empfiehlt sich vor dem Erststart eine kurze Kontrolle, ob die Leinen auch wirklich richtig angeknüpft sind und frei laufen. Ein kleiner Zahlendreher kann den Unterschied zwischen „fliegt“ und „fliegt nicht“ ausmachen. Von der Flugleine befreit, kann man nun auch die Bar genauer in Augenschein nehmen. 55 sehr griffige Zentimeter mit einer leicht angerauten Oberfläche hält man in Händen, die beiden Seiten farblich codiert, sodass im Eifer des Gefechts die richtige Zuordnung für links und rechts schnell gelingt. Die Safety-Leash wird durch einen an der Bar festgeschlaufenen D-Ring geführt, eine einfache und elegante Lösung, und somit ist eine Querbohrung und damit Schwächung der Bar an der Stelle nicht vonnöten. Am Handgelenk wird die Leash mit einer robusten Schlaufe befestigt. Um den Schlag durch das Loslassen der Bar abzumildern, ist die Verbindung der Handgelenksschlaufe bis kurz vor der Durchführung an der Bar aus elastischem Material gefertigt. Die Flugleinen selbst machen einen sehr hochwertigen Eindruck: Farblich codiert und mit vernähten Schlaufen versehen finden 1.6er- und 2.0er-Hauptleinen mit 100 Dekanewton Bruchlast Verwendung. Bei der 2.5er- und 3.0er-Ignition darf es dann schon 200 Dekanewton Bruchlast sein. Die dritte Leine oder auch Safety-Line begnügt sich mit 75 Dekanewton.

Soft-Skills

Da alle „Hard Facts“ abgehandelt sind, werden nun die „Soft Skills“ betrachtet, was nichts anderes heißen soll als: Schauen wir mal, wie sich die Schirme denn so fliegen. Meiner persönlichen Vorliebe folgend wird mit der 1.6er gestartet. Schnell füllen sich die breiten Kammern mit der formgebenden Luft, der Kite nimmt Strömung an, und wie nicht anders zu erwarten zeigt sich die 1.6er als quirliger kleiner Vertreter der Trainerkite-Zunft. Natürlich fällt das Feedback an den Leinen mangels Fläche – mit gerade einmal einem Quadratmeter kann der Kite aufwarten – eher überschaubar aus, zumindest im unteren Windbereich. Diese Tatsache prädestiniert den Kite aber für jüngere Einsteiger und Anfänger, die sich lieber lang-

sam an das Kiten herantasten wollen, ohne sofort mit handfestem Zug konfrontiert zu werden. Das gesamte Flugverhalten ist als gutmütig und absolut anfängertauglich einzustufen. Zu keiner Zeit wartet der Schirm mit bösen Überraschungen auf, auch am Windfensterrand verhält er sich vorbildlich. Aber mit zunehmenden Winden steigt auch die Fluggeschwindigkeit, und das kann den einen oder anderen Reaktionstest zur Folge haben. Die Bar harmonisiert sehr gut mit der kleinsten Ignition, Spins lassen sich eng um die Flügelspitze und mit wenig Höhenverlust fliegen. Das Feature der dritten Leine funktioniert einwandfrei, wenn man die Bar loslässt, denn der Schirm wird sofort drucklos und sinkt zu Boden. Durch einfaches Wiederheranziehen der Bar kann der Flug direkt fortgesetzt werden, oder, wenn der Kite kopfüber gelandet wurde, einfach die Safety-Leash anziehen: Der Kite steigt rückwärts auf und kann dann gedreht werden, sodass einem Weiterflug nichts mehr im Wege steht. Den obersten Windbereich, von Ozone mit 6 Beaufort angegeben, sollte man trotz Safety und geringer Größe trotzdem nicht ohne eine gewisse Gewöhnung an den Kite erfliegen, was mit steigender Größe um so mehr auch für die weiteren Familienmitglieder gilt.

Große Brüder

Insgesamt etwas erwachsener fliegt die Ignition 2.0 mit 1,5 Quadratmeter Fläche. Sie zieht die Leinen früher durch und liefert auch das deutlichere Feedback, ohne aber dabei träge zu werden. Wie ihre kleine Schwester fliegt die 2.0 unaufgeregt und stellt damit einen idealen Lerngefährten für den ambitionierten Einsteiger dar. Aber hier fällt schon auf, dass die 2.0er durch die Bar etwas von ihrer Wendigkeit einbüßt. Die Spins gelingen nicht mehr ganz so eng wie noch mit der 1.6er, bleiben aber in einem akzeptablen Rahmen. Stets berechenbar fasst der Kiter schnell Vertrauen in seinen Schirm, sodass Lernfortschritte nicht lange auf sich warten lassen werden. Zudem bietet die dritte Leine die Möglichkeit, den Kite alleine zu landen und auch der Re-Start aus nahezu jeder Position gelingt einfach und ohne Hilfe, was einiges an Fußweg und auch Frustration sparen kann, wenn man zum Beispiel alleine unterwegs ist.

Um die Flugeigenschaften der beiden größeren Varianten, der 2.5 und der 3.0, zu beschreiben, reicht es eigentlich, auf die kleinen Geschwister zu verweisen. Natürlich ist der Druckaufbau aufgrund von mehr Fläche (2,5 und 2,9 Quadratmeter) höher, und ebenso deutlicher fällt das Feedback an den Leinen aus. Aber was Gutmütigkeit und Flugstabilität

Die Rückseite der Kites ist identisch zur Vorderseite gehalten; nur der Aufdruck variiert von Vorder- zu Rückseite (hier die 1.6er)



Rückblick KITE & friends



STÄRKEN

VERARBEITUNG:



AUSSTATTUNG:



PREIS/LEISTUNG:



Das neue Ozone-Design mag polarisieren, sorgt aber definitiv für einen hohen Wiedererkennungswert



Die oval geschnittenen Lufteinlässe sind mit Mesh-Material überdeckt und sorgen so für eine stabile Ausformung der Anströmkante

Für wen?

Die Ignition ist als guter Einstieg ins Kiten allgemein und als Trainerkite für die ersten Schritte zum Kiteboardboarding geeignet und weiß mit narrensicherem Flugverhalten zu punkten.

MATHIAS CORNELISSEN



Die Führung der dritten Leine, inklusive Anschlagkugel

anbelangt, ist die Familienzugehörigkeit nicht zu verleugnen. Einziges Manko bei beiden Schirmen ist, dass bedingt durch die Bar die maximalen Lenkwege eingeschränkt sind und somit die großen Schirme eher behäbig drehen – ein Verhalten, das bei den zwei- oder vierleinigen Varianten in dem Maße nicht auftaucht. So kann es vorkommen, dass man den Schirm nicht mehr im Loop herumgezogen bekommt und es dadurch zu Bodenkontakt und Absturz kommt. Eine 5 bis 10 Zentimeter längere Bar könnte da schon einiges richten. Hat man sich aber auf diese Eigenart der 2.5er und 3.0er eingestellt, kann man bei auffrischendem Wind je nach persönlichem Kontergewicht mit leichtem bis kontinuierlichem Raumverlust rechnen.

Trimmung prüfen

Wenn, je nach Schirmgröße und vorherrschendem Wind, ordentlich Druck im Segel ist und man dann die Bar loslässt, ruckt der Kite trotz des flexiblen Teils der Safety-Leash deutlich bis kräftig am Arm. Man sollte also das Loslassen ruhig einmal bei weniger Wind praktizieren, um darauf vorbereitet zu sein, was bei stärkerem Wind passieren kann. Zeitgleich lässt sich auch die richtige Funktion der Bremse überprüfen. Bei einem Testmodell war die dritte Leine etwas lang eingestellt. Dadurch wurde



In den großzügig geschnittenen Kitebags lassen sich alle Größen gut komplett verstauen

der Kite nicht stark genug abgebremst und somit auch nicht drucklos. Eine Einstellmöglichkeit über Knotenleitern ist leider nicht „ab Werk“ vorhanden, doch kann man sich durch einen weiteren Knoten in den Tampen, der von der Leash zur dritten Leine geht, behelfen.

Resümierend bleibt zu sagen: Mit der Ignition hat Ozone einen grundsoliden Dreileiner-Trainerkite im Sortiment, der für mich in der 2.0er-Variante am Stimmigsten wirkt. Würde Ozone nun noch eine deutschsprachige Anleitung und einen Groundstake zur Sicherung nach der Landung beilegen, wäre ein Rundum-sorglos-Paket für den Einsteiger geschnürt. Aber auch so weiß der Lieferumfang mit der tollen Bar und den hochwertigen Flugschnüren zu überzeugen, und die aufgerufenen Preise gehen in Ordnung. ■

Termine 2012

August 2012

17.-19.08.	D	20. Drachenfest Lemwerder
Zwanzigjähriges Jubiläum am Ritzenbütteler Sand/Wesermarsch Internet: www.drachen-ueber-lemwerder.de		
18.-19.08.	D	4. Drachenfest Moers
Moers-Marketing veranstaltet das Drachenfest „am Geleucht“ (Halde Preussen) mit einem buntes Rahmenprogramm. Internet: www.drachen-moers.de		
21.-23.08.	D	Drachenfest Wangerooge
Drachenfest auf dem ostfriesischen Wangerooge. Internet: www.kultur-nord.de		
24.-26.08.	D	Borkum
Drachenfest auf der schönen Nordseeinsel. Internet: www.kultur-nord.de		
25.-26.08.	D	Drachenfliegertreffen Mulsum
Auf dem Fluggelände bei Stade findet ein Drachenfliegertreffen des 20-jährigen FDF-Stade statt. Internet: www.fdf-stade.de		
31.08.-02.09.	D	11. Drachenfest Melle
Am Himmel werden über dem Flugplatz Melle-Grönegau wieder die Drachen herrschen, am Freitagnachmittag ab 16 Uhr sollen 1.000 Drachen für einen Weltrekord geflogen werden. Internet: www.drachenfest.de		

September 2012

07.-09.09.	DK	Drachenfest Rømø
Großes Drachenfestival am Strand von Lakolk. Internet: www.danskdrageklub.dk		
07.-09.09.	D	12. Drachenfest Wittenberg
Ein lockeres Programm für alle Interessierten mit 500 m Höhenfreigabe und Buggyfahrfläche. Internet: www.drachenclub-wittenberg.magix.net		
08.-08.09.	D	2. Lauf GPA-Tandemmeisterschaft St. Peter-Ording
Finale der Tandemmeisterschaft der Kitebuggys auf dem GPA-Fahrgebiet. Internet: www.gpa.de		
08.-09.09.	D	Damp
Am Ostseestrand mit Einleinershow und buntem Rahmenprogramm. Internet: www.drachenfest-on-tour.de		
08.-09.09.	D	3. Kitearea Familiendrachefest
Das beliebte Drachenfest auf dem Traumgelände in Münsterappel findet wieder statt. Internet: www.kitearea.de		
14.-16.09.	D	3. Lauf Kiteboardboarding-DM Tating
KLB-Meisterschaft in Freestyle und Race auf dem Golfplatz Deichgrafenhof bei St. Peter-Ording. Internet: www.kiteboardboarding.eu		

KITE & FRIENDS

KENNENLERNEN FÜR 6,50 EURO



3 für 1
Drei Hefte zum
Preis von
einem

Jetzt zum Reinschnuppern:

Ihre Schnupper-Abo-Vorteile:

- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ Versand direkt aus der Druckerei
- ✓ 13,- Euro sparen
- ✓ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher



Direkt bestellen unter
www.kite-and-friends.de
oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110

Jetzt auch als **eMagazin**
und **Printabo+** erhältlich.

Mehr Informationen unter www.kite-and-friends.de/emag



Text: Ralf Dietrich
Fotos: Ralf Dietrich, Matthias Grimm, Christian Harms

**Nordsee-Eiland, tief in den
Drachenfliegerherzen verankert**

Das Flair von Fanø



**Christian Harms
baute diesen Edo
mit Fanø-Motiven**

Fanø – nur ein kurzes Wort, aber das Interesse des Drachenfreundes ist geweckt. Fanø – nur vier Buchstaben, aber das Herz macht einen Sprung, Vorfreude breitet sich aus, die Augen leuchten – ach, könnte es doch endlich losgehen. Fanø also, so unbedeutend im Weltgefüge, aber dennoch das Mekka für uns Drachenflieger. Was macht aber den Reiz des kleinen Eilandes im dänischen Wattenmeer aus? KITE & friends war vor Ort und hat versucht, den Geheimnissen der Insel auf den Grund zu gehen.

Aber Moment. Eigentlich ist dieses Phänomen Fanø ja gar kein Drachenfest! Die Organisatoren Wolfgang Schimmelpfennig und Rainer Kregovski betonen immer wieder, dass hier die Rede von einem Meeting, einem zwanglosen Treffen Gleichgesinnter, ist und eben nicht ein gut durchorganisiertes Drachenfest an den Start geht. Nun, Wolfgang und Rainer haben sicherlich Recht. Den Reiz von Fanø macht eben diese Ungezwungenheit aus – man trifft sich am Strand und fliegt Drachen. Und wenn man dazu keine Lust hat, bleibt man eben am Sommerhaus, kommt mit Freunden zum Biertesten auf einer Sandbank zusammen, lässt sich auf einer Bunkertour in die Geschichte Fanøs entführen oder macht einfach einen Stadtbummel in den beiden Ortschaf-

ten der Insel, Nordby und Sønderho. Das ist das Flair dieser ungewöhnlichen Insel – einfach einmal die Seele baumeln lassen, seinen Träumen nachhängen und in der Gewissheit leben, dass in den nächsten zwei oder drei Wochen des Kitefliersmeetings die Insel von Leuten bevölkert wird, die genau auf der gleichen Wellenlänge liegen wie man selbst.

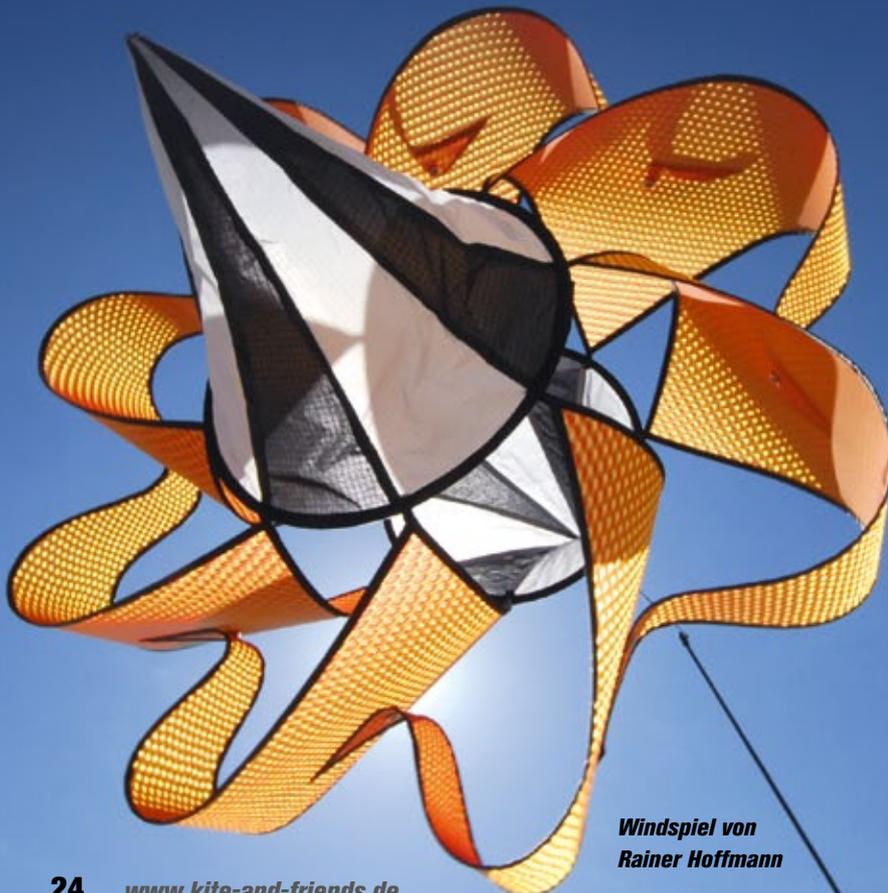
Guter Zweck

Aber so ganz ohne Programm geht es dann doch nicht. Der älteste Tagesordnungspunkt nach dem Begrüßungsabend auf der Fanø-Agenda ist sicherlich die Versteigerung. Diese fand in diesem Jahr zum 25. Mal statt, weshalb ab 22 Uhr eine lokale Band aufspielte und ordentlich gefeiert wurde. Zuvor jedoch wurden gespendete Drachen und Drachensachen durch den Auktionator Alfons Carsten schwungvoll an den Mann oder die Frau gebracht. All dies geschieht für einen guten Zweck, denn der Reinerlös der Veranstaltung fließt im vollen Umfang der Kinderhilfe von Kolumbien zu. Ordentliche 4.263,- Euro sind auf diesem Weg 2012 zusammengekommen. Hinzu kamen 1.680,- Euro aus der Buggyaktion, sodass am Ende ein Scheck mit der stolzen Summe von knapp 6.000,- Euro an die Kinderhilfe überreicht werden konnte.

Mehr Aktionen

Ebenfalls für den guten Zweck ist eine Aktion, die Richard Schubert ins Leben gerufen hat: das Peanuts-Treffen auf Fanø. Interessierte Drachenfreunde können hier ihre Drachen, die mit Motiven aus der amerikanischen Kultserie geschmückt sein sollten, in einem Schönheitswettbewerb antreten lassen. Abgestimmt wird vom Publikum, und der Erlös fließt dem gemeinnützigen Verein Eddy hilft. de zu. Der Gewinnerdrachen in diesem Jahr ist übrigens der Peanuts-Edo von Tanja Josten und Jörg Döpp aus Mörs.

Bleiben wir noch ein wenig bei diesen beiden Drachenbauern und kommen wir zum nächsten



**Windspiel von
Rainer Hoffmann**

*Ein kreativer Farbkleck am Himmel,
detailverliebt genäht von Holger Lendla*



*Neueste Kreation aus dem
Hause Rolf Zimmermann*



*Lightning
McQueen aus
Cars, von
Frank Vogel*

Tagesordnungspunkt auf dem Fanø-Programm. Eva Maria Dietrich aus Kopenhagen organisierte zum nunmehr siebten Mal den Frauenworkshop in Nordby. Gebaut wurde in diesem Jahr der Fächerdrachen, und die Workshop-Kits dazu wurden eben von Tanja und Jörg in liebevoller Heimarbeit hergestellt. Wie sehr sich Eva und Tanja um diesen Kurs bemühen, zeigt sicherlich auch die Tatsache, dass die Teilnehmerzahl von Jahr zu Jahr steigt. In diesem Jahr meldeten sich 27 dracheninteressierte Damen zu ihrem Workshop an.

*Holger Lendla weiß zu
überraschen: wundervolle
Eulen in aufwändiger
Gestaltung*



Neuer Kurs für die Classics

Mit Problemen ganz anderer Art haben die Fanø Classics zu kämpfen. 14 lange Jahre beleuchtete diese Veranstaltung alle möglichen und unmöglichen Facetten des Themas historische Drachen. Dabei geht die Veranstaltung mit Symposium, Workshop und gemeinsamem Fliegen über drei Tage. Theoretisch zumindest. In diesem Jahr mussten leider sowohl Workshop als auch Symposium abgesagt werden. Der Grund liegt in der Struktur der Classics begründet. Diese sind nämlich mit keinerlei Budget ausgestattet und müssen sowohl die Vortragenden als auch die Workshop-Leiter unter den Drachenfreunden suchen, die sowieso auf Fanø anwesend sind und ihre Talente unentgeltlich zur Verfügung stellen. Nach 14 Jahren ist nunmehr ein Punkt erreicht, an dem schlichtweg die Personen

*Wolfram Wannrich
mit seinem neuen
Wolani /3*





Projekt Pinkland in voller Ausdehnung

und Themen ausgegangen sind, die mit diesem Konzept abgedeckt werden können. Zeit also, die Organisation der Classics einer gründlichen Renovierung zu unterwerfen. Und just dies geschieht in diesem Jahr. Toi, toi, toi also, auf dass die Fanø Classics 2013 runderneuert zurückkommen mögen.

Show und Shine

Keinerlei Auffrischung benötigt das Projekt Pinkland, das in diesem Jahr zum ersten Mal auf Fanø gastierte. Obwohl, so ganz neu ist es ja nun nicht. Vor vielen Jahren trafen sich Drachenfreunde im französischen Dieppe und irgendwie tauchte eine Rolle pinkfarbenen Spinnakers auf. Die anschließende Zerreißprobe überstand der Stoff leider nicht und so wurden jede Menge pinkfarbene Stofffetzen unter das Volk gebracht. Am nächsten Tag war das Flugfeld voll mit rosa Fahnen, und als dann noch ein Asiate kam und die deutschen Drachenfreunde nach „dem Präsidenten von Projekt Pinkland“ fragte, war eine neue Gruppe geboren. In diesem Jahr machte Pinkland also zum ersten Mal am Strand von Rindby Station und so wundert es nicht, dass sich der Strand schnell mit rosa Schweinen, rosa Bannern und rosa Drachen füllte. Ebenfalls in Rindby fand das dritte Bol-Drehen statt, welches vom Hamburger Christian Kolz ins Leben gerufen wurde. Fehlte im letzten Jahr der Wind, blies er in diesem Jahr schon fast zu stark. Dennoch fanden einige Drachenfreunde an den Strand und füllten diesen mit ihren Windturbinen. Zwischen Fanø Bad und Rindby wurden am Ende an die 130 Bols unterschiedlicher Größe gezählt.

Kaper und Kreative

Ohne feste Zeitabsprache, aber mit festem Treffpunkt gestaltet sich das Treffen der Luftbildfotografen. Etwas nördlich der Strandabfahrt von Rindby, dort, wo einst die blaue Fahne wehte, treffen sich die KAPer im Lager von Manfred Schwarz. Hier wird gefachsimpelt, es werden Neuigkeiten aus der KAP-Welt ausgetauscht oder man sitzt auch einfach nur gemütlich beisammen. Ja, die Gemütlichkeit wird überhaupt großgeschrieben auf Fanø. Wandert man am Strand entlang, kommt man von

einer Wagenburg zur nächsten, von einer Freundes-Clique zu einer weiteren, von einem schönen Drachen zu einem anderen. Einer dieser kreativen Drachenbauer ist Holger Lendla aus Duisburg. Was dieser Mann an den Himmel stellt, ist einfach nur atemberaubend schön. Mit einer Mischung aus Siebdruck und Patchwork kreiert Holger immer wieder neue Drachen, die ihresgleichen suchen. Dabei weiß der findige Drachenbauer von Tag zu Tag neu zu überraschen. Waren heute wunderschöne Tosas in der Luft, verzaubert Holger am nächsten Tag mit Eulen. Eigentlich wollte man ihn gar nicht verlassen, zu schön waren seine Kreationen.

Doch am Strand fanden sich noch weitere, wundervolle Drachen. Wie beispielsweise der Fanø-Edo von Christian Harms, der sich nahtlos in die Serie von Motiv-Edos einfügt. Christians Spezialität ist es, asymmetrische Edos zu schaffen, welche die Stimmung einer Landschaft wiedergeben. Auf dem Fanø-Edo wurden so vier typische Situationen der Insel eingefangen, die jeder Drachenflieger garantiert wiedererkennt. 150 Stunden Arbeit stecken in diesem Kunstwerk, das eine Woche vor Fanø fertig geworden ist.

Einer wunderschönen Aktion ganz anderer Art begegnen wir im Lager des Drachenclubs Höhenwahn aus dem Tecklenburger Land. Heinz Hasselberg ist nicht zuletzt durch die Happy-Eddy-Serie und seinen „Vier Jahreszeiten“-Edos ein Begriff in der Drachenszene. Heinz hat insgesamt 36 Entwürfe für ganz spezielle Sode-Drachen gezeichnet. Doch leider machte die Gesundheit dem findigen Drachen-



Gruppenbild vom KAP-Treffen



Lutz und Lotte Treczoks sind durch und durch pink!





Die zeitgleich stattfindende Fußball-EM wurde am Himmel nachgespielt

bauer einen Strich durch die Rechnung und so lagen die Entwürfe lange Zeit auf Eis. Bis sie in die Hände von Heinz' Vereinskollegen fielen und diese kurzerhand beschlossen, die Entwürfe zu Ehren von Heinz Hasselberg in die Realität umzusetzen. 28 Sodes wurden schon gebaut, die restlichen acht Drachen sind bereits in Planung.

Feuchte Augen!

Bei Wolfram Wannrich musste ich, zugegeben, ein wenig schmunzeln. Unlängst hatte ich den

Wolani 120/2 in einem Test für **KITE & friends** begutachtet. Ein wunderschöner Drachen, dem doch eines fehlte: ein Schwestermodell mit drei Flügeln. Darauf angesprochen war Wolfram seinerzeit noch ein wenig zurückhaltend. Doch was konnte ich auf Fanø bewundern? Richtig! Einen Wolani /3. Danke Wolfram, für dieses besondere Sahnestückchen aus der Drachenmanufaktur W.!

1.200 Kilometer aus Paris mit dem Moped angereist: Michel



Bol-Drehen in Rindby



▼ ANZEIGEN

Online bestellen!
Keine Versandkosten!

Kitestore24.de
Lenkdrachen & Lenkmatten

*In Deutschland: Festland

www.kitevalley.de
DEIN SHOP FÜR KITES & FUNSPORT

KITEVALLEY

Airfoil 180

www.siegersvliegers.nl

Marconistraat 3-4 • 8861 NG Harlingen • Netherlands
00 31/517/43 00 05 • info@siegersvliegers.nl

Airfoil 180 RTF: 45,- Euro

Kunstdrachenverlag Kite 'n' Art - Fachgeschäft für Drachen und Windspiele

www.kunstdrachen.de



fundierte Produktinformationen + gute Preise + schnelle Lieferung

Colours in Motion
Drachen - Windspiele - Fahnen und mehr...
www.coloursinmotion.de

Kite 'n' Art - ein Shop der
Colours in Motion GmbH
An der Brücke 14
D-26180 Rastede / Germany
service@coloursinmotion.de



Die Marke der Colours in Motion GmbH



Premier Kites Europe

MEHR INFOS

LINK-TIPPS:

Info zur Veranstaltung: www.fanoekitefliersmeeting.de
 Fähraktion: www.fanoe-info.de
 Fanø Classics: www.classic-kites.org
 Frauenworkshop: www.frauenworkshop.dk
 Weitere Bilder: www.dietrich.dk



Tolle Einzelstücke beim Fliegen der Klassiker

Freude in den Augen des Betrachters kam ebenfalls bei Frank Vogel aus Hamburg auf. Frank hat sich ganz dem Kinohit Cars verschrieben und schmückte den Strand von Fanø mit Bodenwindspielen in Form von Abschlepper Hook, Gabelstapler Guido und nicht zuletzt dem Draufgänger Lightning McQueen.

Rainer Wahnsinn

Ein weiterer Höhepunkt unserer kleinen Strandwanderung findet sich nicht weit entfernt von Frank. Rainer Hoffmann aus Husum hat sein Lager ebenfalls in der Höhe von Fanø Bad aufgeschlagen und präsentiert hier seine neuen Windspiele. Schön ist sie geworden, die Kollektion 2012, und wer weiß – vielleicht findet sich ja das eine oder andere Windspiel in Form einer Bauanleitung in **KITE & friends** wieder ...

Alle Highlights von Fanø hier beschreiben zu wollen, ist schier unmöglich. Viel zu groß ist der

Strand, viel zu groß der Einfallsreichtum der Drachenfreunde. Aber genau das macht Fanø auch aus – zwei Drachenliebhaber können getrennt auf Fotosafari gehen – und anschließend mit vollkommen unterschiedlichen Bildern und Eindrücken zurückkommen.

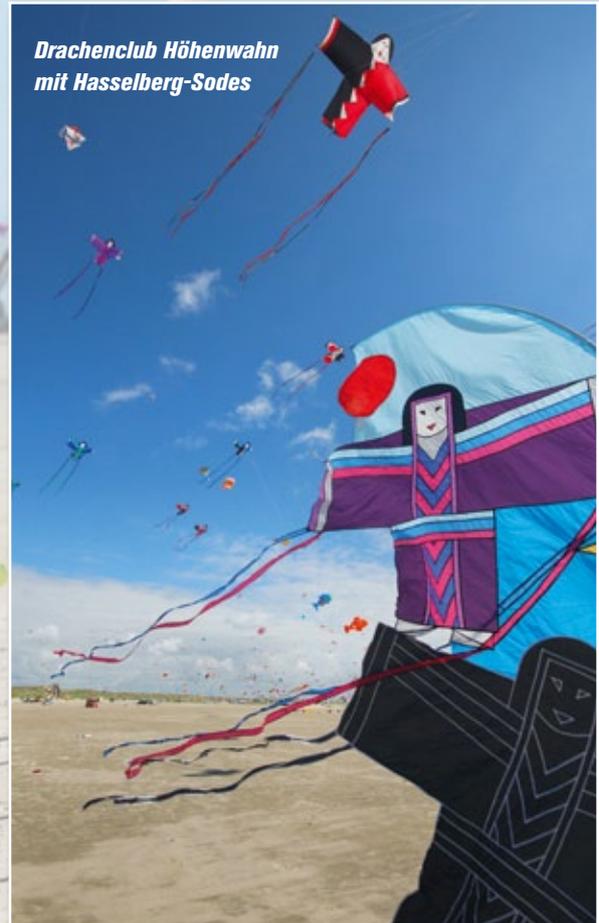
In diesem Sinne liefert auch dieser Artikel nur ein unvollkommenes Bild des 28. International Kitefliersmeeting Fanø und eher eine Aufmunterung dazu, einmal selbst einzutauchen in das Faszinosum Fanø. Bis 2013 also, auf der Insel der Drachenflieger! ■



Drachenauktion mit Alfons



Ergebnisse des Frauenworkshops



Drachenclub Höhenwahn mit Hasselberg-Sodes

Grafik på himlen: Jørgen Møller Hansen †

Juni 1985. Drei Dutzend Drachenflieger treffen sich zum ersten Mal auf der dänischen Insel Fanø. Am Strand bläst ein starker Wind, Sandverwehungen erschweren die Sicht. Außer den Piloten ist niemand zu sehen. Plötzlich bewegt sich ein dunkler Punkt im Staub und kommt langsam näher. Dann erkennen wir eine Person auf einem Fahrrad, mit einem großen Plastikrohr auf dem Rücken ... und schließlich steht ein Mann vor uns, mit einem breiten Lächeln auf dem Gesicht und sagt: „Hallo, ich bin Jørgen aus Aarhus in Dänemark, und ich möchte mit Euch meine Drachen fliegen.“ Wir konnten es kaum glauben: Ein Däne auf einem Fahrrad, der Drachen flog ... Aber dann zeigte er uns seine Kites, und wir waren noch mehr überrascht. Dies war der Beginn unserer langen Freundschaft mit Jørgen.

Geboren im Jahr 1954, hatte Jørgen an der Kunst- und Handwerksakademie in Kolding studiert. Später arbeitete er als Grafikdesigner in Aarhus. Schon früh begann er, sich mit Kite-Design zu beschäftigen, in seiner eigenen, ganz besonderen Art, und war so in der Lage, Drachenbau an verschiedenen Kunsthochschulen in Schweden, Norwegen und Dänemark zu unterrichten. Seine Drachen sind eine Kombination aus Aerodynamik, grafischem Können und einer spielerischen Art. Die meisten Modelle sehen aus wie die Kreation eines virtuosen Komponisten. Häufig verwendete er Weiß als Hintergrundfarbe, immer verbunden mit Schwarztönen. Dann fügte er die Farben Rot, Gelb und Blau hinzu. So wurden seine Kites auf der ganzen Welt bekannt. Jørgen pflegte immer zu sagen: „Ich mache lieber

einen besonderen, interessanten Drachen als zehn langweilige“. Jørgen ließ sich von Musik inspirieren, wenn er seine Kite-Segel entwarf. Daher sehen viele seiner Drachen wie ein Notenblatt aus, obwohl sie aus Ripstop-Nylon sind, denn er vergaß nie dessen gute Flugeigenschaften im gesamten Windbereich. Unvergesslich auch sein Nylon-Drachen „Stairway to Heaven“: 155 quadratische Zellen, geriggt wie ein Akkordeon, das geradewegs in den Himmel ragt und wahre aerodynamische Kunst demonstriert. Jørgens Kites haben die Drachenwelt inspiriert. Er entwarf Segel, die später jahrelang vom englischen Vierleiner-Kite-Team Decorators geflogen wurden. Dies unterstreicht in hervorragender Weise deren exzellente Flugeigenschaften. Die Kite-Welt inspirierte umgekehrt aber auch ihn. Er liebte die Drachen von Peter Malinski, die für ihn etwas Besonderes waren, und Peters Arbeit motivierte ihn dazu, noch kreativer zu werden.

Jørgen war ein großartiger Mensch. Manchmal war er nicht leicht von etwas zu überzeugen, aber dann arbeitete er mit aller Kraft an jeder Herausforderung, die er annahm. Ich werde nie seine Dänisch-Lektion vergessen, die er zum 10. Jubiläum des Meetings mit nach Fanø brachte. Mit viel Humor und seinem dänischen Charme brachte er Tausenden von Drachenfliegern seine Sprache bei und gewann damit ihre Herzen. Überall in Dänemark organisierte er Drachenfeste. Und es war meist nicht nur das Drachenfliegen tagsüber – Jørgen lud uns immer zu sich nach Hause ein und erwies uns eine herzliche Gastfreundschaft. Seine guten Drachen-Freunde aus Dänemark, Norwegen und überall auf der Welt mochten stets gern mit ihm fliegen. Seit seinem ersten Fanø-Besuch hat er nie ein Kitefliegermeeting auf der Insel verpasst.



Als eine kleine Gruppe von Kite-Enthusiasten die Idee eines World Wind Centers auf Fanø ins Leben rief, war Jørgen natürlich der Erste, den wir um Hilfe baten. Und er hat hart mit dem Team daran gearbeitet, dass dieser Traum wahr wird. Wir werden nie die Nacht vergessen, als wir alle unsere eigenen Ideen zeichneten und es Jørgen war, der sie alle in einer perfekten Präsentation vereinigte und so die Grundlinie unserer Vision anschaulich machte.

Jørgen ist am 7. Juli verstorben. Er hinterlässt nicht nur einen leeren Fleck am Himmel, sondern auch in den Herzen seiner Familie und seiner Freunde.

Wolfgang Schimmelpfennig

Text und Fotos: Jens Baxmeier
Grafik: Viva-Architekten

Fanø könnte das weltweite Zentrum des Windes werden

Visionen lernen laufen!

**LOGO-
WETTBEWERB**

Als im Jahre 1985 ganze 36 Drachenflierer nach Fanø fuhren, wollten sie vor allem konstanten, guten Wind und eine große Fläche. Da dieser Juni-Ausflug ein großer Erfolg war, verdoppelte sich die Zahl der Aktiven jeweils in den nächsten Jahren, und ab dem fünften Jahr explodierte die Teilnehmerzahl dermaßen, dass Fanø das besucherstärkste internationale Kitefliegermeeting überhaupt und dieses zum festen Bestandteil des Inselgeschehens wurde. Denn Drachenenthusiasten aus der ganzen Welt lernten den konstanten, guten Wind und den – auch bei über 5.000 Aktiven – ausreichend vorhandenen Platz kennen und schätzen, und verbreiteten die frohe Kunde vom tollen Kite-Spot und dem Charme der Insel in ihrer jeweiligen Heimat.

Dies ist eine Erfolgsgeschichte, welche die Organisatoren Wolfgang Schimmelpfennig und Rainer Kregovski über all die Jahre bestärkt hat. Wie anders könnten die Visionäre der ersten Stunde und Größen der Drachenszene „ihrem“ Fanø als Dank für all die schönen Drachenstunden etwas zurückgeben, wenn nicht mit einem Projekt, welches dem Eiland in der Nordsee die Krone aufsetzt. Im letzten Jahr von

Wolfgang Schimmelpfennig in Zusammenarbeit mit Jørgen Møller Hansen, Scott Skinner und Malcolm Goodman angestoßen, waren Fanøs Bürgermeister Erik Nørrev sowie Poul Therkelsen und Hanne Thyssen von der Gewerbe- und Tourismuskammer sofort Feuer und Flamme bei dem Gedanken, dass ihre Insel das World Wind Centre beherbergen sollte. Bis zum diesjährigen Kitefliegermeeting wurde eifrig

**World Wind Centre, die Vision!
Unter einem derartigen Dach
könnten Windkraft und Natur
ein Zuhause finden.
Entwurf: Viva-Architekten**



ein Konzept erarbeitet, und erste Fördermittel erlaubten die Erstellung von Infoteilern für die Drachenflieger. Außerdem gab es eine vom Architektenbüro Viva-Architektur konzipierte Umsetzung, welche für den Ort Rindby angedacht ist. Als Leser von **KITE & friends** bekommt Ihr als Allererste eine Skizze dieser Vision zu Gesicht. Und da sind wir bereits beim Stichwort: Das World Wind Centre benötigt ein Gesicht, eine unverkennbare Darstellung – sein eigenes Logo! Und nachdem die Vision von den Anwesenden am Versteigerungsabend mit so viel Begeisterung angenommen wurde, hat die Arbeitsgruppe beschlossen, Euch zu befragen, wie das Zentrum für Wind und Kites Eurer Ansicht nach verkörpert werden sollte.

Aufruf!

Hiermit rufft Euch die Arbeitsgruppe World Wind Centre zur Teilnahme an einem Logowettbewerb auf! Womit ist dieses globale Zentrum der Drachenflieger und Windsportler am stärksten verbunden? Wie können der Wind und sein Nutzen für uns am besten dargestellt werden, sodass jeder Besucher sofort erkennt, worum es geht? Als aktive Drachenflieger habt Ihr die Leidenschaft dafür – bitte lasst sie raus und malt, zeichnet, schreibt, skizziert ein passendes Logo für unser neu zu schaffendes Zentrum im Drachenparadies mit dem konstanten, guten Wind. Einsendeschluss ist der 30. September 2012, bitte per E-Mail an: worldwindcenter@gmail.com oder per Post an: Poul Therkelsen, Fanø Erhvervs og Turistråd, Færgevej 1 (Nordby), DK-6720 Fanø. Mit der Einsendung übertragt Ihr, sollte man sich für Euren Entwurf entscheiden, die alleinigen Nutzungsrechte an die Betreiber des World Wind Centre.

Aus allen Vorschlägen wählt das Gremium den am besten passenden Entwurf aus und lässt ihn in eine grafisch finale Version bringen. Was zählt ist also besonders die Idee, und nicht der letzte Schliff der grafischen Ausführung. Beim nächstjährigen Kitefliegermeeting werden das Logo und der Einsender des Entwurfs präsentiert. **KITE & friends** wird vorab berichten. Bereits auf der frühstmöglich fertigzustellenden Präsentation wird das Logo verwendet, denn so ein Projekt benötigt viel Support.

Support!

Ein Vorhaben dieser Größenordnung, in dem Raum für Information, Kommunikation und Ausbildung zum Thema Wind und Kites entstehen und welches mit klassischen sowie multimedialen Ausstellungen betrieben werden soll, braucht weitreichende Unterstützung. Daher werden alle Ideen und Kontakte zu möglichen Förderern und Sponsoren benötigt. Zu diesem Zweck ist eine dänische Stiftung in Gründung, und das Team soll mit aktiven Botschaftern auf eine breite Basis gestellt werden. Auch Euer Zutun ist sehr willkommen, um gemeinsam einen festen Platz für Drachen-Enthusiasten auf der Trauminsel zu schaffen. Kontakt: worldwindcenter@gmail.com ■

Hier in Rindby könnte das Zentrum für Wind und Kites entstehen und den Urlaubsort weiter beleben



ANZEIGE

ELLIOT

tädt ein



EINLADUNG zum 2. TAG DER OFFENEN TÜR

Die große Resonanz auf unseren 1. Tag der offenen Tür im letzten Jahr, hat uns darin bestärkt, dieses zu einer festen Einrichtung werden zu lassen.

Wir freuen uns gemeinsam mit Ihnen auf unseren 2. Tag der offenen Tür und laden Sie hierzu ganz herzlich ein.

**22. UND 23. SEPTEMBER 2012
VON 11.00 - 18.00 UHR**

An diesen Tagen öffnen wir Tür und Tor für Sie. Sie sind herzlich eingeladen, einmal hinter die Kulissen der Elliot GmbH zu schauen und die Menschen kennenzulernen, die die Geschicke des Unternehmens leiten.

Es erwarten Sie

- eine Ausstellung der ELLIOT-Drachen
- Jongliervorführungen
- Flugvorführung unser RC-Hubschrauber
- Kinderüberraschungen
- Schnäppchenmarkt mit Auslaufmodellen zu Sonderpreisen

Natürlich ist auch für das leibliche Wohl gesorgt, damit Sie für den Rundkurs durch unser Unternehmen gestärkt sind. Wir freuen uns auf einen interessanten und abwechslungsreichen Tag mit Ihnen.

Ihre ELLIOT's



Gegen Vorlage dieses Coupons am Tag der offenen Tür erhalten Sie von uns ein kleines Willkommensgeschenk.



ELLIOT GmbH

BRUCHWEG 12a
DE-46509 XANTEN
Tel. +49 - 2801 - 98440 - 0
Fax +49 - 2801 - 98440 - 20
info@elliot.de
www.elliot.de

Fanø von oben!

Eindrücke, ganz persönlich

Text und Fotos: Wolfgang Bieck, Ralf Beutnagel, Matthias Grimm, Rainer Hoffmann, Jens Baxmeier, Christoph Schäfer

Eine wunderbare Insel in der dänischen Nordsee, Tausende Drachenflieger – und es ergeben sich unzählbare Eindrücke. Für die Autoren von KITE & friends ist es ihr tägliches Geschäft, Erlebnisse auf Fotos zu bannen. Hier eine kleine Auswahl, bei der wir besonderen Wert auf die Drachenperspektive – also den Blick aus der Luft – gelegt haben. Am Ende bleiben ganz persönliche Bilder und Erfahrungen, die so individuell sind wie die Vielzahl der Drachen am Himmel!

Dank KAP-Aufnahme nimmt uns Wolfgang Bieck mit nach ganz oben über Fanø



Wolfgang Bieck

Der Luftbildexperte hätte gerne mit Snoopy getauscht und die Erkundung des Kitefliegersmeetings im klassischen Doppeldecker aus Spinnakertuch und Waageleinen fortgesetzt. „Vielleicht fliegt der windige Abenteurer aber auch die Sandbänke ab, um eine Robbenzählung durchzuführen“, so Wolfgang in seiner Fantasie. Auf jeden Fall findet er, dass diese Aufnahme ganz gut Fanø mit seinen Merkmalen widerspiegelt und einen starken Optimismus ausstrahlt.

Ralf Beutnagel

Die neue Attraktion ab 2012 ist auf Fanø ganz klar der Kæver in Sønderho, der bis 1935 hier existierte, aber nach einem Einsturz erst jetzt wieder – dank privater Spenden – errichtet werden konnte. So ist der neue Kæver das KAP-Exkursionsziel und Motiv auf dem diesjährigen Fanø-KAP-T-Shirt geworden. Trotz heftiger Thermik gelang es, Drachen und Kameras in die Luft zu bringen, um dieses Foto zu erhalten, auf dem das 14,50 Meter hohe Seezeichen auf der 18,65 Meter hohen Düne vor der Nordsee zu sehen ist. Aus Gesprächen mit Einheimischen formt Ralf an dieser Stelle die Bitte, nicht auf den Geländeflächen rings um den Kæver herumzulaufen, ohne vorher gefragt zu haben, da diese sich in Privatbesitz befinden.



Mit dem Kæver hat Sønderho ein neues Wahrzeichen, und die KAPer haben ein Exkursionsziel

Mitten in der Natur ist die Anlage der Vogelkoje zu sehen



Matthias Grimm

„Die Vogelkoje hatten Ralf, Wolfgang und ich schon länger auf unserem Luftfoto-Plan stehen“, so Matthias Grimm. Nachdem sie keine aktuellen Luftbilder hatten, erkundeten sie das Gebiet um die Vogelkoje zunächst zu Fuß und holten dann zwei Drachen und drei Kameras nach, um parallel aufnehmen zu können. „Es war ein sehr schöner und lohnenswerter Ausflug zu einer besonderen Stelle auf Fanø“, so Matthias, der auf dem Rückweg noch auf Drachenfreunde traf, die wegen eines Geocache gekommen waren.

Auch das ist Fanø

Nach unserem „Rundflug“ an der Drachenschnur noch diese drei Impressionen am Boden: Drachenvliegen bis in die Nacht und die Sommersonnenwende nutzen, das war für Christoph Schäfer ein unvergessliches Erlebnis. Mit Fahrrad, Pkw oder Camper an den Strand – so erlebte Jens Baxmeier das Kitefliersmeeting. Zu guter Letzt Windspiele, die prima in die Dünen passen, erbaut von Rainer Hoffmann. ■



▼ ANZEIGEN

Der heiße Draht zu KITE & friends:

Redaktion:

Post:
Verlagsbüro Jens Baxmeier
Koogstraße 6, 25881 Tating
Telefon: 048 62/22 63 39
Telefax: 012 12/633 36 66 00
E-Mail:
redaktion@kite-and-friends.de
Internet:
www.kite-and-friends.de

Aboservice:

Post:
Leserservice KITE & friends
65341 Eltville
Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120
E-Mail:
service@kite-and-friends.de
Internet:
www.alles-rund-ums-hobby.de

BORN TO BE WILD.
www.spiderkites-shop.de

WOLKENSTÜRMER

Der Drachenladen in Hamburg - Jetzt auf 200m²!
Viele Eröffnungsangebote!
Neue Adresse! Rentzelstraße 36-48 - 20146 Hamburg
Tel.: 040-43 27 23 93

Surfers PARADISE

Überall Kiten Surfen Windsurfen Segeln
Infos & Kurse Telefon 0 50 36 98 81 19
0172 7 63 00 44 www.surfers-p.de
Shop: www.onlinesurfshop.de

Kurse 99,-
www.surfers-p.de

Pegasus

der Drachenshop

www.drachenshop.de

56154 Boppard • Zum Vierseenblick 1 • Tel. 06742 / 899 394 • Fax 06742 / 921 394

DRAMA: Axel Voss †

Lieber Axel,
im vergangenen Herbst hast Du mir eine sehr schwere, aber auch eine sehr, sehr ehrenvolle Aufgabe gestellt: Ich sollte, wenn Du von Deiner langen, schweren und leidvollen Krankheit erlöst sein würdest, Deinen Nachruf schreiben. Nun ist es also soweit. Katharina, Deine Frau, hat mich vorhin angerufen und mir erzählt, dass Du am 10. Mai gestorben bist. Sie ist gefasst, erleichtert, dass Dein Leiden und Deine Schmerzen ein Ende haben, und dennoch natürlich voller Traurigkeit. Welch eine große Lücke Du im Herzen Katherinas, aber auch in denen vieler Drachenflieger hinterlassen hast, lässt sich jetzt noch gar nicht erahnen.

Leider habe ich Dich erst sehr spät wirklich kennengelernt. Natürlich kannte ich von den ersten Tagen meiner Drachenleidenschaft an „Dein“ DRACHENmagazin, das DRAMA, ein Heft, das bis heute für guten Drachenjournalismus steht und für uns bei **KITE & friends** ein Vorbild ist. In dieser ersten deutschen Drachenzeitschrift führtest du mit spitzer Feder und mindestens ebenso scharfer Zunge das Regiment, und viele namhafte Piloten aus dem In- und Ausland waren stolz darauf, Artikel beisteuern zu dürfen. Darunter waren richtig große Namen, und ich fieberte damals, in den 90er-Jahren, jeder neuen Ausgabe richtiggehend entgegen. Dann kam das Jahr 1998. Paul Kappel, der langjährige Lenkdrachenredakteur, ging von Bord und ich erhielt eine E-Mail, die ich morgens um 4.30 Uhr auf dem Weg zum Ferienjob abrief. Du fragtest an, ob ich Lust und Interesse hätte, für Dich und das DRAMA

zu schreiben. Welch eine Frage! Natürlich hatte ich Lust, und als wir am Abend telefonierten, als ich von meinem Lkw-Fahrer-Job nach Hause kam, merkte ich gleich, dass wir auf einer Wellenlänge lagen. Da war jemand am anderen Ende der Leitung, der jeden Morgen beim Aufwachen an Spinnaker-Tuch und am Abend beim Einschlafen an Wind dachte. Leider hielt unsere berufliche



Beziehung nicht sehr lange, doch brachtest Du mir die Grundlagen des journalistischen Schreibens bei. Danke, ganz herzlichen Dank!

Gegen Ende des Jahres 1998 wurde das DRACHENmagazin vom VTH, dem Verlag für Technik und Handwerk in Baden-Baden, übernommen, und mir ist bis heute unklar, warum nicht Du den Posten des Chefredakteurs antratest, sondern ein Herr Greiner statt Deiner. Unsere beruflichen Wege trennten sich und kreuzten sich nie mehr. Doch was stattdessen entstand, war eine Freundschaft, die durch viele Krisen, viele Tiefs, aber auch durch spannende und interessante Zeiten hindurch Bestand hatte. Wir sahen uns nicht oft, telefonierten aber regelmäßig und vor allen Dingen lange; dabei waren unsere Gespräche von größter Offenheit und Intensität. Wenn ich Rat brauchte, wusste ich, dass da weit im Norden jemand ist, der ihn mir auch geben wird. Jemand der streitbar, jemand der höchst ehrlich ist und jemand, der gewiss kein Blatt vor den Mund nimmt. Auch dafür, für all Deine Direktheit, möchte ich mich noch einmal bei Dir bedanken.

Ich weiß, dass es viele Drachenflieger gibt, die Dich länger und vielleicht auch besser kannten als ich. Umso mehr macht es mich stolz, dass ich diese Zeilen, die mir wirklich schwer von der Hand gingen, schreiben durfte. Danke, dass ich Dich meinen Freund nennen durfte! Blue skies!

Paul May



ARCHIV KOMPLETT?

Hier könnt Ihr alle Hefte von **KITE & friends** und **Sport & Design Drachen** nachbestellen.

alles-rund-ums-hobby.de

KITE & FRIENDS

NACHBESTELLUNG

KITE & friends 4/2012



Die Top-Themen:
Traction: Young-Gun-Trainer grüßt seine Jünger, Ventura Upgrade, Octane - Ozones neuer Einsteiger-Kite; Lenkdrachen: Razorback - Wildsau von Level One; Events: Berck und Co.; Workshop: Pilz-Kultur

€ 5,50

KITE & friends 3/2012



Die Top-Themen:
Traction: Pulverisierte Brecher - Marc Ramseier erkitet Wogen aus Schnee, Einstiegs-Kite Cooper Fox; Einleiner: 9-Meter-Eule - Zimmermanns Riesenvogel; Lenkdrachen: Veyron: Diamant unter den Wettkampfdrachen; Events: Asiatische Drachenfeste

€ 5,50

KITE & friends 2/2012



Die Top-Themen:
Traction: Pulverisierte Brecher - Marc Ramseier erkitet Wogen aus Schnee, Einstiegs-Kite Cooper Fox; Einleiner: Jacques Letourneau im Interview; Lenkdrachen: Fokkens Smithi, HQs Fazer im Zweierpack

€ 5,50

KITE & friends 1/2012



Die Top-Themen:
Workshop: Dingwerths Krokodil; Traction: Lynns neue Hornet II, Ozone macht die Frenzy Ultralite; Lenkdrachen: Wie es bei Elliot vor 25 Jahren begann; Einleiner: Wannrichs Wolani schreibt Geschichte

€ 5,50

KITE & friends 6/2011



Die Top-Themen:
Einleiner: Unterm Regenbogen - Rainbow Totem von Premier; Traction: HQ greift mit der Toxic an, Neues Buggygefühl mit den neuen UL-Speichenrädern; Events: Windscape - Kanadische Landschaft perfekt für Drachen!

€ 5,50

KITE & friends 5/2011



Die Top-Themen:
Traction: Vampirjagd - Libre greift in der Intermediateklasse an, Electra Unlimited; Lenkdrachen: Speedy 3 von Libre, Concept C2 im Test; Lenkdrachen: Tricksparts: Roger Tessa-Gambassi über die Hintergründe

€ 5,50

KITE & friends 4/2011



Die Top-Themen:
Events: Big Berck - Weltgrößter Drachen beim Jubiläumfestival; Traction: Speedy 3 von Libre, Concept C2 im Test; Lenkdrachen: Tricksparts: Roger Tessa-Gambassi über die Hintergründe

€ 5,50

KITE & friends 3/2011



Die Top-Themen:
Lenkdrachen: Scharfmacher - Vierleiner SkyKite im Test, Lycos 3.0, Toxic von R-Sky; Traction: Apex 3, Norwegen; Einleiner: SumSun, Octopus; Events: Spielwaremesse/Neuheiten 2011; Workshop: Kodak-Testival

€ 5,50

KITE & friends 2/2011



Die Top-Themen:
Events: Master-Style, Kapstadt; Traction: Method - Intermediate-Hoffnung, Viron - Trainer-Revolution; Lenkdrachen: Tango II, Racer-Gespinn; Einleiner: Tele-KAPing

€ 5,50

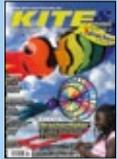
KITE & friends 1/2011



Die Top-Themen:
Traction: Buster Soulfly, Einsteiger von PKD; Lenkdrachen: Große Namen, Events: Fuerteventura, Drachenfest unter kanarischer Sonne; Workshop: Clownfisch-Bauanleitung

€ 5,50

KITE & friends 6/2010



Die Top-Themen:
Traction: Magma II von Elliot; Lenkdrachen: Fourtwo, Drachenlegenden; Einleiner: Beolino; Events: 30 Jahre Drachenfest in Dieppe, KLB Masters 301er-Drachenge-spann in St. Peter-Ording

€ 5,50

KITE & friends 5/2010



Die Top-Themen:
Traction: Freestyleboard von Next; Lenkdrachen: Test der Paraflex 3.1, Prism 4D; Workshop: Sparrow im Selbstbau, Van Almelo verrät, wie man stabile Großdrachen baut

€ 5,50

KITE & friends 4/2010



Die Top-Themen:
I'll back und C'est la vie, Spidekites, Atomic von Invento; Traction: Zebra-Buggy von Libre, Depower-einstieg - Access XT und Imuit II; Einleiner: Kleeblatt von Colours in Motion

€ 5,00



KITE & friends Sammelordner

Die hochwertige Sammelmappe mit einem edlen, zellophanierten Einband bietet Platz für 12 Ausgaben, also zwei Jahrgänge KITE & friends.

- ✓ 12 Ausgaben in einem Ordner
- ✓ Gebaltes Wissen immer schnell zur Hand
- ✓ Ein persönliches Archiv in einem attraktiven Sammelordner

Artikel-Nummer: 10234
€ 12,00

Alle Ausgaben findest Du unter: www.kite-and-friends.de/shop

SPORT & DESIGN drachen

Sport & Design Drachen 1/2011



Die Top-Themen:
Vergleich von stabilen Showkites mit 52 Modellen, Test eines Blauwals von Peter Lynn, Info: 8 Flugschulen für Lenkdrachen, Portrait über vier Ausnahmepiloten des Red Bull Kiteforce Teams

€ 9,80

Sport & Design Drachen 4/2010



Die Top-Themen:
Jive II von Invento, Mo-Ko-Dako als Eigenbau, Kitefiers Meeting 2010, KAPINED/10

€ 5,50

Sport & Design Drachen 3/2010



Die Top-Themen:
I'll back und C'est la vie, darling von horvath.ch, Steel von Scirocco Kites, Drachenfest in Grönitz, Dracheneise von Singapur nach Malaysia

€ 5,50

Sport & Design Drachen 2/2010



Die Top-Themen:
Hybrid 130 von Invento, Wilde Hilde von Space Kites, Luftbildfotografie von Paris bis zur Wüste Gobi, Internationales Drachenfestival in Nieupoort in Belgien

€ 5,50

Sport & Design Drachen 1/2010



Die Top-Themen:
Flames von Robert Brasington, Symphony TR von Invento, Drachenfestival auf Fuerteventura, Internationales Kite Festival in Portsmouth

€ 5,50

Sport & Design Drachen 6/2009



Die Top-Themen:
Easy reloaded und Easy² von Level One, Leinenschmuck von Colors in Motion, Symphony von Invento, Independent im Eigenbau

€ 5,50

Sport & Design Drachen 5/2009



Die Top-Themen:
Papagei von Gomborg Kite Productions, Salsa II von Invento fordert zum Tanz auf, Kastendrachen zum selberbauen, Internationales Drachenfest Norderney

€ 5,50

Sport & Design Drachen 4/2009



Die Top-Themen:
2009er-Lucy von Spidekites, Bauanleitung für den Fled 270, 25 Jahre Kitefiersmeeting, Kite & Cruise-Dreamtour II

€ 5,50

Sport & Design Drachen 3/2009



Die Top-Themen:
Fünf Zellendrachen vom Spielwarenhause Ahlert, Großlenkdrachen im Eigenbau, Tatroo II von Invento, Kitemakers Conference Fort Worden

€ 5,50

Sport & Design Drachen 2/2009



Die Top-Themen:
Mystify von Elliot, Ultraleichtwinddrachen-Bauplan, Supersonic von Didakites, Drachenfest Fuerteventura

€ 5,50

Sport & Design Drachen 1/2009



Die Top-Themen:
Bauplan für The Witch, Skydart von Wolkenstürmer, Taurus Extended von Space Kites, Drachenfest Bebra-Iha

€ 5,50

Sport & Design Drachen 6/2008



Die Top-Themen:
Scarab Beetle von Invento, Evening Star vom Spielwarenhause Ahlert, Vielerfest Emmen, Festival International de Cerf-Volant, Dieppe

€ 5,50

Sport & Design Drachen 5/2008



Die Top-Themen:
Vom Body Slam zum Drop Kick, Sporty von Wolkenstürmer, Anleitung zum Bau eines SKK-Drachens, Drachenfest Istanbul

€ 5,50

Sport & Design Drachen 4/2008



Die Top-Themen:
Flam + Fuji von Didakites, T-Delta von Colors in Motion, 24. Kitefiersmeeting Fanö, Windart-Installation Project RED

€ 5,50

Sport & Design Drachen 3/2008



Die Top-Themen:
Entry von Rhombus, Bauplan für den SoSo-Kite, Internationales Kite Festival Thailand, Drachenfest im dänischen Drgor

€ 5,50

Alle Ausgaben findest Du unter: www.sport-und-design-drachen.de/shop

Deine Bestell-Karte findest Du auf Seite 49.



Paul May

Turtle bis Ultra Light

Lenkdrachen ABC

Turtle

Der „Turtle“ ist eine Fluglage des Lenkdrachens, bei der dieser mit dem Bauch nach oben auf dem Rücken schwebt. Häufig – und ehrlich gestanden auch bei mir – wird anstatt des korrekten Begriffes Turtle fälschlicherweise der Backflip genannt. Analysiert man aber genauer, so wird man feststellen, dass man durch abruptes Entlasten der Flugleinen oder einen sehr aggressiv initiierten Push-Pull-Befehl einen Backflip aus-

**Wie die klassische Schildkröte:
Hier liegt der Lenkdrachen auf dem Rücken**



**Überdrehen gehört dazu –
Speedkites sind giftig und wild**

löst, der dann den Kite in den Turtle befördert, wo er schwebt, bis man weiter trickst. Wie Ihr also merkt, hat sich im Laufe der Jahre etwas eingeschlichen: Man verwendet die Bezeichnungen Backflip und Turtle synonym, wobei diese eigentlich das Lenkmanöver und die darauf folgende Fluglage bezeichnen. Um einen Drachen aus dem Turtle in den normalen Weiterflug zurückzubefördern, zieht man normalerweise an beiden Leinen. Sollte er sich dann noch nicht aufrichten, ist es ratsam, gleich eine Lazy Susan anzuhängen, nach deren Vollendung es leichter ist, den Kite dazu zu überreden, seine Nase wieder zu heben.

Überdrehen

Manchen Drachen gelingt es nicht, nach Loops oder eng geflogenen Spins wieder in den sauberen Geradeausflug überzugehen. Dies nennt man „überdrehen“ oder „nachdrehen“. Häufig liegt die Ursache dieser unerwünschten Flugeigenschaft an einer zu steil getrimmten Waage; das Verhalten verschwindet also, sobald man den Waagepunkt Richtung Drachennase verschiebt. Sollte dieses Flacherstellen nicht den gewünschten Effekt zeigen, kann es noch hilfreich sein, die Waagepunkte eine Idee näher an den Kiel zu verschieben. Bringt auch das nichts, habt Ihr Pech gehabt – das Überdrehen ist konstruktionsbedingt. Dies ist heutzutage allerdings fast nur noch bei extrem giftigen Power- und Speedkites der Fall und zugunsten der effektiven Umsetzung des Windes auch gewollt. Vor allem Einsteiger- und Präzisions-Kites sollten diese Eigenschaft auf keinen Fall besitzen.



▼ ANZEIGE

Leicht gebaute Version UL des Genesis

UL – Ultra Light

Wie der Name schon sagt, handelt es sich bei einem „UL“ um einen besonders leichten Drachen, der – wer hätte das gedacht? – in besonders leichtem Wind eingesetzt wird. Damit ein Kite leichtwindtauglich wird, muss man Gewicht sparen. Dies geschieht am einfachsten beim Gestänge, das bei ULs in aller Regel aus gewickeltem CFK-Rohr mit eher dünner Wandstärke beziehungsweise wenigen Wicklungen besteht. Man kann aber auch am Segel immens viel Gewicht einsparen, indem man die Verstärkungen eher klein hält, als Material für diese ein leichtes Mylarlaminat oder Klebespinnaker verwendet und auch die Stabtaschen für die Leitkantenstäbe aus Spinnakertuch fertigt. Die Konsequenz liegt auf der Hand: UL-Drachen sind deutlich empfindlicher als die Standardmodelle. Übrigens gibt es für Cracks und Piloten mit Wettkampfbambitionen von vielen Drachen nicht nur eine Standard-Version und einen UL, sondern auch einen noch leichteren SUL (Super Ultra Light) und ein oder mehrere ventilierte Modelle für Hackwind. ■



**Familie des Quantum-Pro (von links):
SUL, UL, Standard und Vented**

Neuerscheinung

12,80 Euro



LESEPASS FÜR DIE GANZE FAMILIE

Der kleine Jonas vermisst sein allerliebstes Kuscheltier. Hasi ist weg. Spurlos verschwunden. Wo ist er nur? Gemeinsam mit seiner Mama und seinem Papa macht sich Jonas auf die Suche. Zum Glück ist da noch die Gans Gisela, die Oma Hilde für Jonas genäht hat, als er noch im Bauch von Mami war. Sie hilft ihm als Hasi-Ersatz beim Einschlafen, denn ohne Kuscheltier mag Jonas nicht sein. Ob die beiden richtige Freunde werden?

Hasi ist weg – eine einfühlsame Geschichte, die Kindern bei der Bewältigung von Verlusten hilft und Eltern zeigt, wie wichtig Geduld und Verständnis im Umgang mit den kleinen sensiblen Menschen sind.

Bestellung unter:

www.alles-rund-ums-hobby.de

oder telefonisch unter

040 / 42 91 77-110

ISBN: 978-3-939806-09-7



Sonne, blauer Himmel und viele Drachen in Flandern

Drachenfreuden intensiv!

Europas Drachenflieger sind in einer glücklichen Situation. Ist der lange, harte Winter überstanden, wird die neue Drachensaison gleich mit zwei interessanten Events eingeläutet. Der Startschuss fällt im französischen Berck-sur-Mer. Wer hier einen Spätstart hinlegt, hat noch eine weitere Chance, gut in die neue Saison zu kommen, denn mit dem belgischen Oostende geht ein weiteres interessantes Drachenfest ins Rennen. KITE & friends war auch in diesem Jahr wieder Anfang Mai vor Ort und hat sich ein wenig umgesehen.

Text und Fotos: Ralf Dietrich

Drachen machen selbst die belgische Küste schön

Aufblasbarer Sentinel

Oostende also, dieser kleine, 70.000 Einwohner zählende Ort im belgischen Westflandern. Eine Stadt, deren Kern mit den alten Kirchen und der Marina noch recht interessant ist, deren Wasserfront aber deutlich gegenüber der Altstadt abfällt. Niemand weiß, was in die Belgier gefahren ist, aber irgendwie hat dieses Volk den Bereich am Strand in allen Städten gleich gestaltet. Egal, wo man in Flandern an die Nordsee kommt: Dem Strand schließt sich eine Promenade an, die dann gleich von mehrstöckigen Appartementshäusern aus den 70er-Jahren gesäumt wird. Ob in Oostende, Zeebrugge, Knokke, Middelkerke oder De Panne – überall das gleiche Bild einheitlicher Architektur.

Adieu Tristesse

Was also macht Oostende so einzigartig und so attraktiv? Nun, aus gutem Grund können wir nicht eine allgemeingültige Antwort auf diese Frage geben, aber zumindest im Mai liegt des Rätsels Lösung offen auf der Hand: das internationale Drachenfest von Oostende, das mehr als 350 Drachenflieger aus zahlreichen Ländern anlockt. Wer Oostende jetzt als beliebiges Mega-Event abschreiben mag, liegt falsch. Die Crew von Didakites, der Fremdenverkehrsverband und nicht zuletzt Lien Everaerd, nimmermüde Chefin und „primus motor“, geben sich besondere Mühe, der Veranstaltung ein persönliches Gesicht zu verleihen. Und diese Mühe trägt Früchte. Ja, Oostende ist irgend-

wo eine Megaveranstaltung mit Rahmenprogramm, namhaften Sponsoren und Tausenden von Zuschauern. Doch all dieser Trubel wird gekonnt von uns Aktiven ferngehalten, sodass wir uns auf das Wichtige im Leben konzentrieren können – das Drachenfliegen. So verwundert es nicht, dass das Mega-Event Oostende für die Aktiven immer auch ein gemütliches und überschaubares Familientreffen gewesen ist. Man kennt sich, man weiß, welcher Drachenfreund wo am Strand zu finden ist, und trotz Programm findet sich immer die Zeit für einen Klönschnack zwischendurch.

Drachen erleben

Apropos Programm – an den beiden Festivaltagen wird dem Besucher so einiges geboten: Drachenshows, Workshops, Rokkaku-Kampf, Teamflugvorführungen sowie wechselnde, thematische Schwerpunkte und Ausstellungen rund um die Drachenszene laden zum Verweilen ein. Und wer dann so richtig Geschmack an Drachenfliegen und Drachenszenen bekommen hat, der kann sich entweder zur Drachenflugschule am Strand begeben oder aber bei einem der Drachenworkshops auf der Promenade anmelden. Sehr gut besucht war beispielsweise der Kreativworkshop von Eva Maria Dietrich aus Kopenhagen. Die Wahl-Dänin zeigte dem interessierten Publikum, wie man mit ein wenig Farbe und einfachen Hilfsmitteln wunderschöne Drachen gestalten kann. Didak hatte im Vorfeld für Blanko-Rokkakus



Distelfink von Harm-Dierk Otte

und entsprechende Farbmaterialien gesorgt, sodass die Teilnehmer des Workshops gleich richtig loslegen konnten. Ein Zelt weiter kamen jüngere Drachenflieger auf ihre Kosten. Die Organisatoren hatten einen Wettstreit unter den Schulen von Oostende ausgerufen, und so kämpften einige hundert Schüler um die Krone im Drachenbau.

Etwas ruhiger geht es dagegen bei Otto Vossen zu. Der Niederländer ist traditionsgemäß mit seiner gigantischen Sammlung bestehend auf Briefmarken, Münzen und Banknoten vor Ort. Aber Hand aufs Herz – das eigentliche Highlight ist nicht Ottos Sammlung, das eigentliche Highlight ist Otto selbst. Wer einmal mit dem sympathischen Niederländer ins Gespräch gekommen ist und ein klein wenig von Ottos Enthusiasmus mitbekommen konnte, der weiß, dass Briefmarkensammeln alles andere als langweilig ist. 2012 hat sich Otto übrigens das Zelt mit einem alten Bekannten geteilt: Lothar Marx aus Köln wechselte in diesem Jahr vom aktiven Drachenflieger am Strand zum Aussteller auf der Promenade und zeigte einen Ausschnitt aus seiner wundervollen Drachenwelt. Klar, dass preisgekrönte Drachen wie Isis & Nephys sowie Garuda in dieser Ausstellung nicht fehlen durften.

Superlative

Verlassen wir nunmehr die Promenade und schauen uns noch ein wenig am Strand um. Erster Eindruck: jawohl – die großen Inflatables sind wieder vor Ort. Die Crew aus Cuxhaven, Bernhard Dingwerth, Team Think Big (die übrigens den Erstflug ihrer 12-Meter-SumSum in Oostende feiern konnten), die Nordhomer und noch einige andere bekannte Gesichter aus der Großdrachenszene tummelten sich am Strand und füllten den Himmel mit Unmengen an Spinnaker.

Blick fürs Kleinod

Bei all diesen „Eyecatchern“ lohnt sich aber auch ein genauer Blick in die Zwischenräume. Denn hier, inmitten der großen Bodenanker der Inflatables, findet sich das eine oder andere Kleinod, das mehr als nur einen Seitenblick wert ist. Wie beispielsweise die beiden Distelfinken, die als Leinen-

schmuck über den Strand von Oostende flatterten. Gebaut von Harm-Dierk Otte aus Dörverden überzeugten diese Piepmätze durch ihre originalgetreue Form und Farbgebung. Die Enten, die es bei Bernd von Ahnen zu sehen gab, entstammen dagegen nicht der freien Natur. Inspiriert von den Superhero-Bären der ebenfalls in Oostende anwesenden Familie Bloem, baute Bernd

insgesamt fünf Super-Enten. Ebenfalls inspiriert wurde Claes Jan aus den Niederlanden. Johan Van Eeckout erfand vor einigen Jahren den aufblasbaren Drachen, der mittlerweile in Serienproduktion gegangen ist. Zusammen mit Johan entwickelte Claes einen aufblasbaren Zellendrachen, der sehr an eine Kreation des Franzosen Ramlal erinnert. 6 Meter in der Länge und 1 ½ Meter in der Breite misst dieser aufgeblasene Sentinel, der, so Claes stolz, erst am Freitag vor dem Festival fertig wurde.

Es gäbe noch so viel aus Oostende zu berichten – der Rokkaku-Kampf, das Fliegen der Centipeden, die Vorführungen der Teams, das gemeinsame Grillen und nicht zuletzt das Nachtfliiegen am Samstagabend. Doch dies würde den Rahmen des Artikels sprengen, und so bleibt nichts anderes übrig, als sich an den Bildern zu erfreuen und dem Mai 2013 entgegenzusehen, wenn Oostende in seine nächste Runde gehen wird.

Informationen zu Oostende 2013 gibt es auf der Homepage des Veranstalters unter www.didak.com, weitere Bilder zum Event finden sich auf www.dietrich.dk. ■



Der 12-Meter-SumSum von Alex Rüger und Chris Laskowski



Ausstellung von Lothar Marx

Raserei!

Fokkens Unleashed Raging Object

Text und Fotos: Paul May

Christoph Fokken ist als Lenkdrachen-Konstrukteur schon fast so etwas wie eine Legende. Er entwickelte zusammen mit Dodd Gross den Jam Session, den wahrscheinlich meistverkauften Lenkdrachen aller Zeiten. Der Tramontana ist ebenso sein „Baby“ wie viele andere Trick-, Freestyle- oder Präzisionsdrachen. Doch tief in Christophs Brust schlägt seit jeher auch ein Herz für die Hochgeschwindigkeits- und Powerdrachen. Seit Christoph Fokken regelmäßig auf Speedkiting-Contests anzutreffen ist, wo er Speedfoils und pfeilschnelle Prototypen vorstellt, hat sich in der Szene herumgesprochen: Dieser Ausnahmekonstrukteur mag es auch gerne schnell.



Unfolding the bigger One

Der U.R.O., das Unleashed Raging Object, das entfesselte, rasende Etwas, ist ein Kite, den Christoph in zwei Größen zum Kauf anbietet, wobei die kleinere Version, der U.R.O. 120, den wir euch bereits in KITE & friends 6/2011 vorgestellt haben, nur exklusiv über seinen Shop zu haben ist. Dieses Mal geht es um den größeren der beiden Kites, den U.R.O. aus dem Vertrieb durch Wolkenstürmer. Bereits beim Auspacken des Boliden wird klar, dass dies kein Drachen ist, der in Anfängerhände gehört, sondern ein Sportgerät für Könner und Extremisten. Der U.R.O., der uns ohne Aufbauanleitung zur Verfügung gestellt wurde, bietet seinem neuen Besitzer gleich zu Beginn eine gewisse Herausforderung, wenn es darum geht, aus dem Stabmikado den Kite korrekt zusammenzusetzen. Neben den eindeutig zuzuordnenden Spreizen aus kräftigem, 8 Millimeter starkem CFK-Rohr gibt es nämlich noch jede Menge weitere Stäbchen. Da wären zunächst zwei kurze Segellatten aus 6-Millimeter-CFK-Rohr, die

nahe der Flügelspitzen in die dafür vorgesehenen Taschen geschoben und dort mit Klettverschlüssen stramm fixiert werden müssen. Es folgen zwei lange Segellatten, die aus einem Mix aus GFK-Vollstab und CFK-Rohr bestehen. Diese werden mit dem GFK-Stäbchen voran in die etwas zentraler gelegenen Stabtaschen geschoben und ebenfalls mit Klettverschlüssen gesichert. Die Verwendung des GFK-/CFK-Materialmixes gewährleistet zwei Dinge: Erstens kann sich durch das relativ weiche und biegsame GFK-Vollstäbchen das Segel im Leitkantenbereich bestens ausformen, sodass sich das Profil des Drachens perfekt ausbildet und maximale Leistung entfalten kann. Zweitens ermöglicht das harte, steife CFK, dass die Schleppkante des U.R.O. – in die zur zusätzlichen Beruhigung eine Saumschnur eingelegt ist – hart ausgespannt werden kann. So wird außer einem scharfen Pfeifen, das allerdings erst bei sehr viel Wind auftritt, jegliches Fluggeräusch vermieden, welches den Kite durch Flattern der Schleppkante bremsen würde. Zum Schluss bleiben

Für wen?

Der U.R.O. ist definitiv kein Kite für Einsteiger oder Leute, die das erste Mal mit einem giftigen Speed- und Powerkite in Berührung kommen. Wenn man bereit ist, sich in Grenzbereiche zu begeben, wenn man voller Kraft und dennoch feinfühlig fliegen will und wenn man erfahren möchte, dass man nur mit dem Wind und nicht gegen ihn kämpfen kann, dann ist man reif für den U.R.O.

PAUL MAY

HERSTELLER:	Spiderkites	
VERTRIEB:	Wolkenstürmer	
INTERNET:	www.wolkenstuermer.de	
KATEGORIE:	Power, Speed	
GESTÄNGE:	8 mm CFK-Rohr	WINDBEREICH: 15–45 km/h (3–6 Bft.) EMPF. LEINE: 35–45 m / 100–150 daN EMPF. PREIS: 149,- Euro
SEGEL:	55 g Spinnakernylon	
WAAGE:	Dreipunkt mit Entlastungs-schenkel / ummantelte Dyneema	

ZUBEHÖR: Köcher aus Cordura

noch zwei lange **Stand-Offs**, für die auf den Segeltaschen der inneren **Segellatten** weitere Taschen angebracht sind. Hier eingeschoben und stark gebeugt zu den stabseitigen Stand-Off-Aufnahmen verlaufend wird das Segel des U.R.O. flach vorprofiliert.

Heavy Duty

Nicht nur das kräftige 8-mm-Stabgerüst verrät, dass der U.R.O. ein Kite für die Extremsituationen ist: Das Segel dieses Modells aus dem Hause Spider Kites besteht aus zwölf Paneelen eines kräftigen Nylontuchs, die durch Segelmachernähte verbunden sind. Eine Besonderheit findet das betrachtende Auge im Kielbereich dieses Powerboliden: Hier werden die Segelhälften nicht miteinander vernäht, sondern auf einen Dacronstreifen aufgesteppt, der bei Abstürzen diese empfindliche Zone bestens schützt und ein Überdehnen des Segels

verhindert. Natürlich gibt es für das Mittelkreuz noch eine weitere Verstärkung, sodass es unnötig erscheint, dieses durch das Aufkleben von Stopperclips auf dem Kielstab gegen Verrutschen zu sichern. Die gut und sicher sitzenden Leitkantenverbinder hingegen sind sorgfältig nach oben und unten hin gestoppt. Damit die Dacronleitkanten auch bei heftigen Abstürzen nicht beschädigt werden, hat man die Ausschnitte für die Verbinder durch eine extra Lage Dacron nochmals verstärkt. Das ist echte Qualität, die man zwar nicht auf den ersten Blick erkennt, aber spätestens dann schätzen lernt, wenn es kracht. Dann wird man sich auch freuen, dass die Gurtband-Drachennase mit zwei zusätzlichen Lagen Dacron unterlegt ist. Insgesamt vermittelt der U.R.O. bereits beim ersten Zusammenbau ein Gefühl der Sicherheit. Hier hat man einen Partner für Extremsituationen vor sich, auf den man sich verlassen kann. Dieser Kite gibt nicht gleich klein bei, wenn es mal derber zur Sache geht.



Unleashed

Der erste Probeflug mit dem U.R.O. war, das muss ich gestehen, kein Spaß. Fränkischer Binnenlandwind mit etwas böigen 3 Beaufort ist nicht das, was dieser Kite braucht, um Spaß und

Kohlefaser-Segellatten sorgen für knallige Spannung am Winglet



INSIDER GUIDE

STAND-OFFS Abstandhalter zwischen dem Segel und der unteren Spreize eines Lenkdrachens. Sorgt für eine Bauchung des Segels und formt die Endkante aus.

SEGELLATTE Dünner, meist ziemlich flexibler Stab aus GFK oder CFK, der das Segel bei der Ausbildung seiner Form bereits ohne Winddruck unterstützt.

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



MATERIALWAHL:



PREIS/LEISTUNG:



Schnelle Groundpasses haben es mit gewaltiger Zugkraft in sich

Temperament zu entwickeln. Was allerdings hier schon klar wurde, ist, dass Christoph Fokken dem U.R.O. ein wirklich extrem giftiges Waage-Setting mit auf den Weg gab. Die Waage war so steil getrimmt, dass der U.R.O. niemals Strömung aufnahm, sondern sogar rückwärts flog. Also wurde die Waage gut zwei Zentimeter flacher eingestellt, was jedoch zur Folge hatte, dass sich der Kite schwammig flog. Die Konsequenz: Abbruch des Tests und Warten auf besseren Wind. Und der kam im Urlaub in der Bretagne. Am Strand wurde der U.R.O. bei 35 Stundenkilometer Windgeschwindigkeit wieder steiler getrimmt, angeleint und gestartet. Doch Achtung! Der Start eines so scharf eingestellten Kites erfordert ein feines Händchen, da der Drachen erst über den Himmel taumelt, bis schließlich Strömung anliegt. Doch dann, wenn der Wind das Segel so richtig rund gebläht hat, wird der U.R.O. zum heißen Eisen.

Raging

Nun packt der U.R.O. zu und zeigt seinem Piloten, was ein Hammer ist. Wer nun zu leichtgewichtig ist oder sich nicht zumindest einen guten Stand verschafft hat, wird unweigerlich mitgerissen. Noch schlimmer kann der Flug für den enden, der den Kite an zu dünne Leinen gehängt hat. Der U.R.O. will starke Strippen sehen, an denen er zerrren kann. Dünne Fäden wird er ganz sicher schneller zerreißen, als der Pilot „Oh weh!“ denken kann. Doch bei all den brachialen Kräften, die nun entfesselt werden, sollte man nicht meinen, dass man diesen Drachen mit grobmotorischen Bewegungen steuern kann. Sobald die Lenkbewegungen zu groß werden, reißt die Strömung ab, und der Kite trudelt gen Boden. Wenn man jedoch feinfühlig steu-

ert, braust Christoph Fokkens flinker Flieger mit Highspeed durch den Himmel. Damit man diese fetzigen Flüge perfekt genießen kann, spielt die Wahl der richtigen Leine eine große Rolle. Diese sollte nicht zu kurz sein, denn ein langer, bodennaher, zischend schneller und messerscharfer Groundpass ist ein Hochgenuss. Zweitens sollte die Flugschnur nicht zu dick sein, denn sobald die Leine durchhängt, ist sie überdimensioniert und beginnt, den Kite zu bremsen. Es kann also nur von Vorteil sein, sich mehrere Sätze qualitativ hochwertiger Leinen zu kaufen, wenn man über den U.R.O. nachdenkt.

Objektiv?

Objektiv kann man einen Kite wie den U.R.O. nicht betrachten. Solch ein Drachen weckt Emotionen: Man liebt oder man hasst ihn, man findet es ein Abenteuer, mit solch einem Drachen durch das Himmelsblau zu jagen, oder man ist mit diesem Kite schlichtweg überfordert. In jedem Fall ist der U.R.O. ein Drachen, bei dem keine Langeweile aufkommt, wenn man ihn laufen lässt. Mich persönlich hat der U.R.O. meine Vergangenheit neu erleben lassen. Vor vielen Jahren, als ich mit dem Lenkdrachenfliegen begann, waren es die Speed- und Powerkites, die mich begeisterten. Dann kamen der Trickflug und die Teamfliegerei, die mich bis heute in Atem halten. Und über all dem Gezappel hatte ich glatt vergessen, wie – man gestatte mir den Ausdruck – unheimlich geil und aufregend es ist, die ungebändigte Kraft des Windes in Händen zu spüren, einen Drachen mit Highspeed quer durch das Windfenster zu jagen und dabei die Hacken in den Boden zu rammen, damit man nicht mitgerissen wird. U.R.O. bei knackigem Wind? Ein besseres Work-out kann es kaum geben. ■



Viel Gestänge, das in einem Drachen verbaut werden soll



Materialmix-Latte innen mit elastischem Stand-Off in Position gebracht

Fachhändler In Deiner Region

00000

Saxonia DrachenShop
Leipziger Straße 25 a, 04720 Döbeln
Tel.: 034 31/713 50

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

Kite24.com
Vereinsweg 3, 22765 Hamburg, Tel.: 040/59 45 08 28
www.kite24.com, E-Mail: info@kite24.com

10000



28 Jahre Drachenladen Berlin
www.flying-colors.de
www.flyingblog.de

Windspiele

Weidestr. 147, 22083 Hamburg,
Tel: 040/22 25 55, Fax: 220 16 45,
www.windspiele.org,
Service: Le, El, So, Ma, Zu, Bu, Li, Re, Ve, Jo, Ge

HÖHENFLUG Kiel

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



Seestraße 1-2
18119 Warnemünde
Tel.: 0381/510 58 60
Fax: 0381/453 79 13
www.spiritofsky.de

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

Drachenstore
Königsweg 16, 24103 Husum
Tel.: 04 31/240 86 81, Fax: 04 31/240 86 82

Kite Buggy Shop
Jüterbogger Straße 22, 14943 Luckenwalde
Tel.: 033 78/79 60 37, www.kite-buggy-shop.de

Drachen-House
Schloßstraße 23, 18225 Kühlungsborn, Tel.: 03 92 04/
919 39, www.drachen-house.de, info@drachen-house.de

Metroplis Drachen
Skandinavien-Damm 11, 24983 Handewitt bei Flensburg
Telefon: 046 08/97 02 70, Telefax: 046 08/97 02 71
info@metroplis-drachen.de, www.metroplis-drachen.de

Dracheneye
Hohle Gasse 12, 25813 Husum
Tel.: 048 41/810 06, Fax: 048 41/64 09 99

Powerkites
Zaunkönigstraße 37, 14612 Falkensee
Tel.: 030/43 74 75 16, Fax: 030/43 74 75 17
E-Mail: powerkites@web.de, www.powerkites-berlin.de

Drachenkiste St. Peter-Ording
Badallee 5,
25826 St. Peter-Ording
Tel.: 048 63/95 02 03

Kite- Power-Shop.de
Am Deich 21, 25826 St. Peter-Ording
Tel.: 048 63/478 89 00
www.kite-power-shop.de

20000



www.kunstdrachen.de
Designerdrachen, Powerkites, Sportlenkdrachen, Zubehör, Windspiele u.v.m.
Colours in Motion GmbH
An der Brücke 14
26180 Rastede
Telefon: 04402/9853470
Mobil: 0151 / 56319612
Mo. - Do. 8.00 - 17.00 Uhr, Fr. 8.00 - 14.30 Uhr

Drachennest

Lenkdrachen, Windspiele und Zubehör
Sven Groß, Alte Weddingstedter Landstraße 35, 25746 Heide
Telefon: 0481/7 75 02 71, Mobil: 0151/25 13 94 01
info@drachennest.biz, www.drachennest.biz



Rentzelstr. 36-48 in 20146 Hamburg
Fon 040/ 43 27 23 93
www.kitesandcoffee.de
Service: Le, El, So, Ma, Zu, Bu, Li, Re, Ve, Ge, Ki



Tel. 046 51-92 97 90
Friedrichstr. 6
25980 Sylt / Westerland

Henning Adrich - Spielwaren
www.adrich-spielwaren.de
Drachen, Windspiele und mehr



Schulstr. 1,
21709 Himmelforten
Tel. 04144 / 210990
Email: info@adrich-spielwaren.de

SPIEL & SPASS Thomas von Ahn e.K.
Zedeliusstraße 37, 26486 Wangerooge
Tel: 044 69/315

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 = Buggles, Li = Literatur, Re = Reparaturen, Ve = Versand, Jo = Jonglierartikel, Ge = Geschenkartikel, Ki = Kitesurten

Flic Flac Oldenburg
Gaststraße 13, 26122 Oldenburg
Tel.: 04 41/277 88, Fax: 04 41/156 17

Sehstücke
Friedrichstraße 29, 26548 Norderney
Tel.: 049 32/99 14 14

Flic Flac Emden
Brückstraße 2, 26725 Emden
Tel.: 049 21/269 33, Fax: 049 21/2 03 48

Drachenschwärmer
Ostertorsteinweg 58, 28203 Bremen
Tel.: 04 21/32 80 44, Fax: 04 21/32 80 45
www.drachenschwaermer.de

30000


Fridolins
SPECIALISIERTE SPIEL- & SPIELZEUG
Lister Meile 21, 30161 Hannover
Tel. 0511/31 23 56
info@fridolins-spielzeug.de
www.fridolins-spielzeug.de

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

Kite & Buggy
Broser Straße 22, 32689 Kalletal, Tel.: 052 64/65 57 83
www.kiteandbuggy.com, E-Mail: service@kiteandbuggy.com



KITEVALLEY
Holzer Str. 9 • 31061 Alfeld (Leine)
Tel.: 05181-2973819
Email: info@kitevalley.de
Öffnungszeiten:
Montag bis Freitag... 15.00 - 18.00 Uhr
Samstag... 11.00 - 14.00 Uhr



Jay-Lees
-Drachen
-Windspiele
-Funsport
Der Drachenshop in Wunstorf
Barnestr.37, 31515 Wunstorf, Tel.: 05031/ 5199469
Service: Le, El, Ma, Zu, Ve, Bu, Ki
www.jay-lees.de, info@jay-lees.de



ZZ-Logo
Der Stoff aus dem die Helden sind!
Rip-Stop Gewebe - unschlagbar im Preis -
für stabile Drachen und Heißluftballone
Infos: www.zz-logo.de
Zick Zack Logo - Stadtblick 10 - 38112 Braunschweig

Drachenfänger

Werftstraße 20, 31789 Hameln – im Campingshop
Tel. 0 51 51 / 4 43 50 Fax. 0 51 51 / 40 75 26
drachenfaenger@t-online.de, www.drachenfaenger-hamelnde

Skyracer – Trendprofil für Sport, Spiel & Spaß

An der Tränke 4, 32423 Minden, Tel: 05 71/5 09 37 51,
Der Drachenspezialist seit über 15 Jahren



FUN-KITE
Am Burgwald 4, 35117 Münchhausen,
Telefon: 064 57/91 12 81, E-Mail: info@kesterburg.de

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



Der DRACHEN Laden
Kurze Geismarstr. 34 | 37073 Göttingen
Fon: 0551 - 58 163 | www.der-drachenladen.de
seit 1984



Drachenstoff.de
Rip-Stop Gewebe für stabile
Drachen und Einleiner

40000

Drachenladen Rieleit
Münsterstraße 71, 40476 Düsseldorf, Tel.: 02 11/46 61 01,
Fax: 02 11/44 30 37, www.drachen-laden.de

Drachenwerkstatt, Schmitz & Vogel
Margaretenstraße 71, 45144 Essen
Tel.: 02 01/70 26 74, Fax: 02 01/70 18 59

Aufwind Mathias Mayer

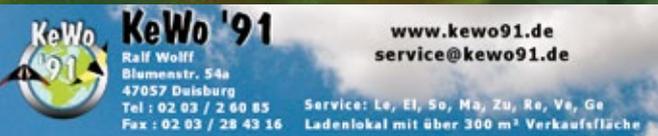
Schlossbleiche 18, 42103 Wuppertal, Tel: 02 02/31 33 91,
Fax: 31 47 65, www.aufwind-wuppertal.de
Service: Le, El, So, Ma, Zu, Bu, Li, Re, Ve, Jo, Ge



BORN TO BE WILD.
www.spiderkites-shop.de
Service: LE, EL, SO, RE, VE



KITESHOP-KREFELD.DE
KÖNIGSTRASSE 7 KREFELD • TEL.: 02151 - 655 35 99



KeWo '91
Ralf Wolff
Blumenstr. 54a
47057 Duisburg
Tel.: 02 03 / 2 60 85
Fax: 02 03 / 28 43 16
Service: Le, El, So, Ma, Zu, Re, Ve, Ge
Ladenlokal mit über 300 m² Verkaufsfläche
www.kewo91.de
service@kewo91.de

Der Bauchladen mit Jürgens Drachenecke
Osnabrücker Straße 264,
48429 Rheine
Tel.: 059 71/98 06 57

50000

Pattevogel



Der Kölner Drachenladen

Ehrenstraße 43 b, 50672 Köln, Tel: 02 21/258 31 29,
Zülpicher Straße 314, 50937 Köln, Tel: 02 21/28 27 28 67
Service: Le, El, So, Ma, Zu, Bu, Li, Re, Ve, Jo, Ge
www.drachenladen.com

Leyendecker Bastelstube
Saarstraße 6-12, 54290 Trier
Tel.: 06 51/71 68 41, Fax: 06 51/71 68 46

Kids Carts
Konkordiastraße 11, 58095 Hagen
Tel.: 023 31/171 79, Fax: 023 31/238 83

Ballon- & Drachenwelt
Hörderstraße 336, 58454 Witten
Tel./Fax: 023 02/488 30, www.ballon-drachenwelt.de

Windvogel - Hamm, das Drachenfachgeschäft
59075 Hamm, Tel. 023 81/413 32
www.windvogel-hamm.de, windvogel-hamm@web.de

60000**Drachenmarkt.de**Am Mühlberg 3, 61197 Florstadt
Tel.: 060 35/20 82 85**Drachenparadies.com**Frankfurter Straße 21, 64293 Darmstadt
Tel.: 0 61 51 / 4 70 71, Fax: 0 61 51 / 4 70 72
E-Mail: drachenparadies@t-online.de
Internet: www.drachenparadies.com**Rückenwind**Am Spitalacker 16, 63571 Gelnhausen
Tel.: 060 51/532 60, Fax: 060 51/532 62**Drachenshop Stormriders**Altstadtstraße 14, 65582 Diez,
Tel.: 064 32/97 52 49
E-Mail: info@Drachenshop-Stormriders.de
Internet: www.drachenshop-stormriders.de**Drachenecke Daedalus**Sulzbachstraße 3, 66111 Saarbrücken
Tel.: 06 81/351 90, Fax: 06 81/390 44 03**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


KITEAREA ERSTE ADRESSE IM BINNENLAND
KITELANDBOARDING- & KITEBUGGYKURSE
FIRMENEVENTS - SHOP



KITESAILING ADVENTURES

WEB: WWW.KITEAREA.DE
MAIL: INFO@KITEAREA.DE

KITEPHONE: +49(0)611-1372609
KITEHANDY: +49(0)176-10368711

70000**wind-Art**Hardtstr. 25, 72250 Freudenstadt-Fruhenhof
Tel. 074 43/1735 39, Fax 1735 43, www.wind-art.de
Service: El, So, Ma, Zu, Li, Re, Le, Bu + Windobjekte**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**Die Drachenecke**Große Gass 12, 79576 Haltingen
Tel.: 076 21/66 96 38, Fax: 076 21/66 96 38**80000****Your Professional Kite Shop**
*Established in 1992*Tel. +49(0)821. 66 75 09 · www.chill-out.net
Friedberger Str. 116 · D-86163 Augsburg**Drachenbox** Bronnerstr.12 • 88400 BiberachTel. 07352/8979 • drachenbox@freenet.de

Kinderdrachen · Lenkdrachen · Großdrachen · Matten · Buggy's · Baumaterial

**www.FlyoverDrive.de** MünchenDrachen, Wind + Outdoor - Spiele
Tel: 089/439 13 11 oder 0171/481 03 06**90000****Der Drachenladen KITE and BIKE**Reichelsdorfer Hauptstraße 130,
90453 Nürnberg-Reichelsdorf
Tel.: 09 11/643 71 26,
Internet: www.kiteandbike.de

Service: Le, El, So, Ma, Zu, Bu, Li, Re, Ve, Jo, Ge



www.ahlerts.de
Spielwarenhaus Ahlert
Weidgasse 20
97688 Bad Kissingen
Tel: 0971/4771 Fax: 0971/2549

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

NIEDERLANDE**Vlieger Op BV**Weteringkade 5 a, 2515 AK Den Haag
Tel.: 00 31 / 70 / 3 85 85 86, Fax: 00 31 / 70 / 3 83 85 41**Vlieger Op**Scheepmakersstraat 87, 2515 VB Den Haag
Tel.: 00 31 / 70/385 85 86, Fax: 00 31/70/383 85 41**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**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**S-Windspiel GmbH**Landstraße 116, 5415 Nussbaumen
Tel.: 00 41/562 82 00 23, Fax: 0041/562 82 00 43**Swiss Kitesurf GmbH**Sportzentrum Mulets, 7513 Silvaplana, Tel.: 00 41/81/828 97 67
Fax: 00 41/81/828 97 71, www.kitesailing.ch**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.

Text und Fotos: Christoph Schäfer

Drachenfest Kamen 2012 – Ausgabe: extra large

Tradition verpflichtet!

Die Drachenfestszene in Deutschland ist recht wechselhaft: Viele Feste verschwinden leider genauso schnell, wie sie aufgetaucht sind. Einige Events laufen jahrelang sehr erfolgreich, bis dann eine Änderung von Platz, Organisation oder schlichtweg der Finanzierung eintritt.

Manchmal halten sich aber auch Drachenfeste über Jahrzehnte, und genau so ein Jubiläum konnte das Drachenfest Kamen in diesem Jahr feiern. Das GSW Kamen Kite beginn in diesem Jahr die 25. Veranstaltung und es gab zugleich einen Generationswechsel. Nach 25 organisierten Veranstaltungen gab Drachenguru Uwe Gryzbeck das erfolgreiche und beliebte Fest in die Hände von Stefan Eising. Neue Hände? Nicht ganz, denn Stefan hat mit dem Drachenfest Menden auch bereits seit einigen Jahren ein erfolgreiches Event am Laufen. In den letzten Jahren hat Uwe beim Kamener Fest stückweise immer mehr Verantwortung und damit auch Arbeit an Stefan abgegeben. Nun liegt die Gesamtorganisation der Drachenbelange bei Stefan, der mit den Zuständigen der Stadt Kamen und den Segelfliegern einen guten Konsens erreicht hat.

Länger als je zuvor!

In diesem Jubiläumsjahr wurde das Drachenfest auf vier Tage gestreckt und die Anreise für die Drachenflieger konnte sogar schon mittwochs erfolgen, was auch einige annahm, indem sie bereits früh mit Sack und Pack auf den Platz zogen. Da der Donnerstag ein Feiertag – Himmelfahrt und damit zugleich Vatertag – war, strömten Tausende bei bestem Wetter auf den Segelflugplatz, was selbst die Veranstalter überraschte. Und so wurde manch ein Schausteller aus dem Feiertag geklingelt, um den Besuchern ein größtmögliches Angebot an Verpflegung zu bieten.

Die Drachenflieger nutzten den Wind, um den Besuchern schon einiges zu zeigen, und da es recht stetig über den Platz fegte, war die Wiese auch wieder in bunte Farben getaucht. Der Donnerstag und auch der Freitag waren als einfache Veranstaltungstage geplant, bei denen auf Beschallung und Programm verzichtet wurde, dafür gab es aber Drachenfliegen, bis der Wind ging ...

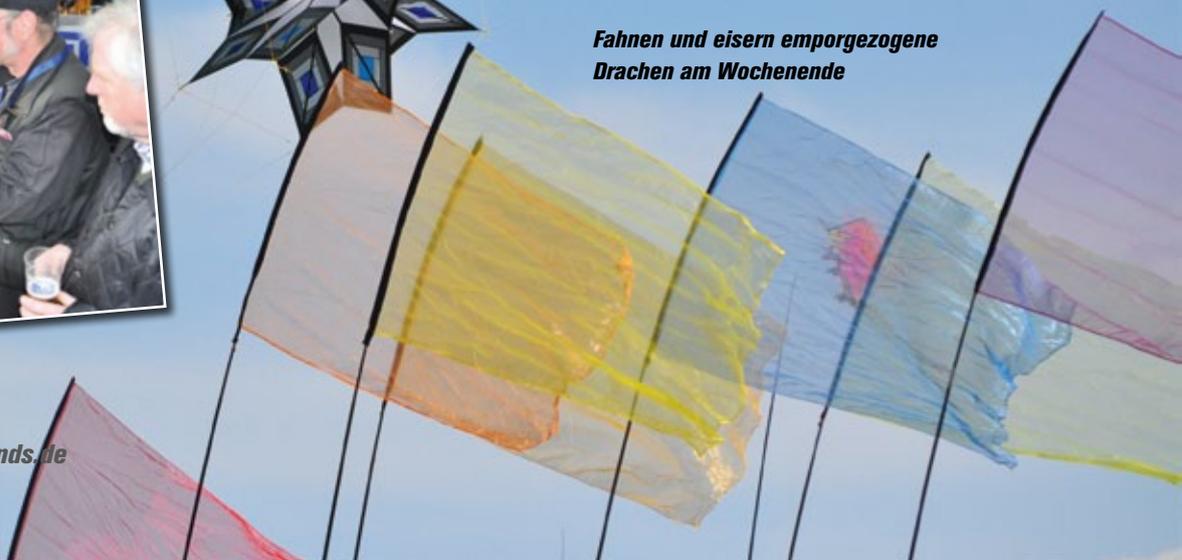
Nachdem der Bürgermeister am Freitag die offizielle Eröffnungsrede gesprochen hatte, gab es noch eine kleine Verabschiedung von Uwe Gryzbeck und Ulla Bebko aus dem Veranstaltungsteam. Und natürlich auch die Übergabe der Veranstaltung von Uwe an Stefan. Getreu Uwes Motte „Schnursalat ist gesund“, bekam Stefan ein kleines Schälchen überreicht, darin lag eine Schnur mit 25 Knoten, für jedes Fest einen, und mit noch mehr Platz für weitere 25 Jahre.

Die Show steigt

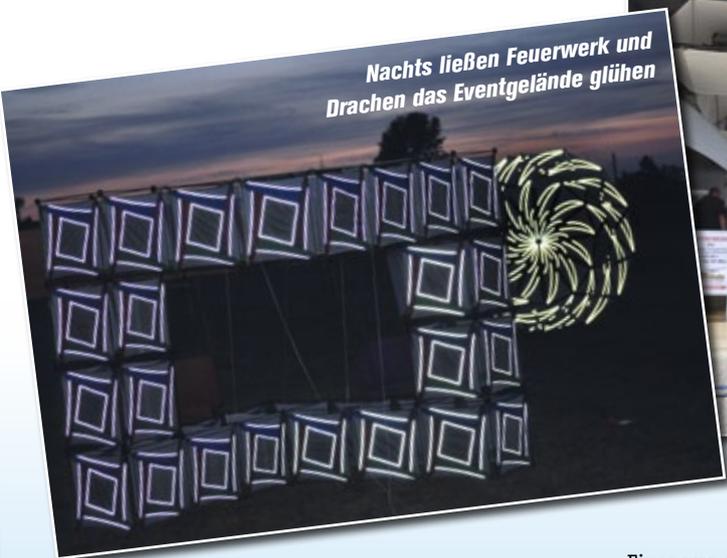
Samstag war dann wieder Programm angesagt: Die Highländer waren wieder mit dabei und zeigten, was mit Muskelkraft alles möglich ist. Die Drachenflieger hatten zwar etwas weniger Wind als am vorherigen Tag, was sie aber nicht davon abhielt, viele Drachen aufzubauen. Da die Exemplare sozusagen ready-to-fly auf der Wiese geparkt waren und bestaunt werden konnten, wurden sie beim passenden Lüftchen sofort in den Himmel gezogen. Auch waren an allen Tagen allerlei Windgärten auf den Flugwiesen aufgebaut. Michael Bohnen zeigte, was man aus PET-Flaschen für tolle Mobiles bauen kann; sie waren an ihren Angeln ständig in Bewegung. Auch hatte man eine kleine Wand aus Haifischen errichtet, ebenfalls aus PET-Flaschen. Ein Stück weiter hatte Florian Janich aus Lüdinghausen

Fahnen und eisern emporgezogene Drachen am Wochenende

Feierliche Übergabe des Schnursalats von Gryzbeck an Eising



Nachts ließen Feuerwerk und Drachen das Eventgelände glühen



**Tolle Klassiker-Ausstellung
im Hangar**

eine tolle Installation aus CD-Rohlingen auf einem Holzgestell aufgebaut, bei dem Sonne und Wind tolle Lichteffekte ergaben. Abends, nach der fetzigen Bühnenshow einer Musikgruppe, wurden die Zuschauer mit Musik und Pyrotechnik zur optimalen Betrachtungsstelle für die beleuchteten Drachen und das Feuerwerk gelockt. Dann wurde es anstrengend für die Drachenflieger, denn wie so oft gab der Wind pünktlich zum Nachtfiegen auf und alles musste mit Muskelkraft an den Himmel gezogen werden. Kai Höbler aus Meinerzhagen war mit mehreren Sauls dabei; Jan Grandia aus den Niederlanden zeigte seine Kastendrachen; andere Drachenflieger flogen im Scheinwerferlicht mit an Angeln befestigten Vögeln im Schwarm. Manch stabloser Drachen wurde mithilfe von Gebläsen in Form gebracht und dann quer über die Wiese befördert. Auch eine Bol zog man zu zweit über den Platz. Alles in allem wurde so ziemlich das komplette Drachenprogramm am Abend gezeigt – teilweise auch mit Beleuchtung. Für den Höhepunkt sorgte Uwe mit gleich zwei Feuerwerken.

Eines war quasi der Standard-Abschluss der Nachtschau mit wunderschönen Effekten und das zweite war als Zugabe und gleichzeitig als Abschied gedacht und erfüllte einen besonderen Wunsch von Uwe, denn er wollte schon immer ein Feuerwerk mit blauen Farben haben. Der Sonntag war dann wieder ähnlich: Gutes Wetter, aber wenig Wind.

Kleine Anekdote

Ein wunderschöner Drachen war am Freitag abgerissen und bedingt durch seine guten Thermikeigenschaften konnte man ihm, sehr zum Leidwesen des Drachenfliegers, kilometerweit nachschauen. Der Besitzer hatte sich fast schon mit dem Totalverlust abgefunden, als sich am Samstag ein Dame aus einem etwa 20 Kilometer entfernten Ort bei der Organisation meldete. Sie habe ein Objekt gefunden, das sie sich aber nicht traue, auseinander zu bauen und das nun bei ihr zu Hause liege. Natürlich wusste sofort jeder, wessen Drachen das war, und man leitete die frohe Kunde an den traurigen Drachenflieger weiter, der nun freudig die Adresse des Landeplatzes ausgehändigt bekam. ■

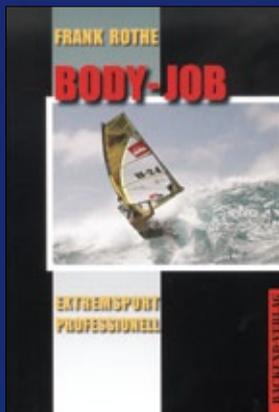


**Kette von Jan Grandia:
noch am Boden**

**Windspiele überall: Hier dienen
PET-Flaschen als Ausgangsbasis**



**KEINE
VERSANDKOSTEN**
ab einem Bestellwert
von 25,- Euro



**Body-Job Extremsport
Professionell**
Frank Rothe

Der Autor stellt ausgewählte Extremsportarten, wie Kiteboarding, Apnoe-Tauchen, Freely-Skydiving oder Paragliding vor und porträtiert einige der Athleten aus der Szene. Die Leser erfahren, unter welchen persönlichen Voraussetzungen man in den einzelnen Disziplinen Erfolg haben kann und wie man Kontakt zu den Athleten in die jeweilige Szene bekommt.
168 Seiten

Artikel-Nummer: 10333 € 12,00



Welt Index - Free Flight

Die Frage ist nicht mehr wie ich fliege, sondern womit. Gleitschirm, Motorschirm, Speedring, Drachen, motorisiert oder nicht, Paraplane oder Ultraleicht - die Auswahl ist enorm und für einen zukünftigen Piloten schier unüberschaubar.

Hier hilft der Welt Index. Diese Ausgabe beinhaltet alles, was sich zu Fuß starten lässt. Es wird nicht nur gezeigt, was es alles auf dem Markt gibt, es gibt auch einen Überblick über die einzelnen Flugdisziplinen.

Artikel-Nummer: 11569 € 7,50



**...und sie fliegen heute noch -
Band I**
Geschichte und Geschichten um den Drachen

Als Flugzeuge noch Fantasterei waren, erforschten Drachen um die Jahrhundertwende bereits den Luftraum. Im Dienste der Wissenschaft halfen sie bei Messungen und Berechnungen. Alles über die Geschichte, aber auch bisher nicht veröffentlichte Bauanleitungen finden sich in diesem Band. 160 Seiten mit zahlreichen Abbildungen

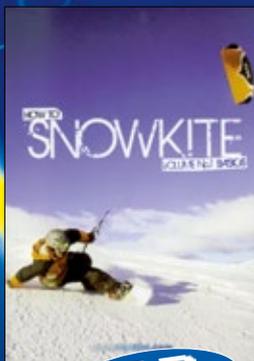
Artikel-Nummer: 11382 € 12,00



**...und sie fliegen heute noch -
Band II**
Geschichte und Geschichten um den Drachen

Im II. Band wird von Drachenaufstiegen am aeronautischen Observatorium in Berlin, von der Drachenstation am Bodensee, von fliegenden Drachen in der russischen Marine und auch von der Entenjagd mit Drachen berichtet. Aufzeichnungen, Holzstiche und Bilder, viele bisher unveröffentlicht, machen die Entwicklung des Drachens anschaulich. 156 Seiten mit zahlreichen Abbildungen

Artikel-Nummer: 11383 € 12,00

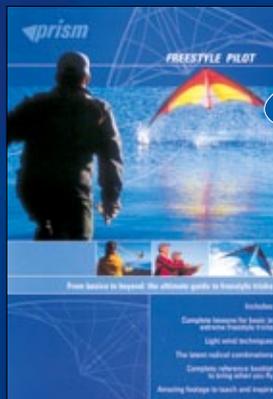


**DVD
How to Snowkite - Volume 1**
Filmlänge: 120 Minuten, DVD Format: NTSC
Sprache: Englisch oder Norwegisch

Profis zeigen Dir in diesem kompletten Guide alles, was Du wissen musst um das Snowkiten zu erlernen.

- Bekleidung und Equipment
- Auswählen des richtigen Spots
- Wind & Wetter
- Wind-Fenster Basics
- Sicherheit
- Setup von Matten- und Tubekites
- Starten u. Landen
- Kite fliegen
- Snowkiten mit Ski und Snowboard
- Backcountry und Expeditions-Kiten
- Springen
- Reparatur und Pflege

Artikel-Nummer: 11254 € 34,95



DVD

**DVD
Freestyle Pilot**

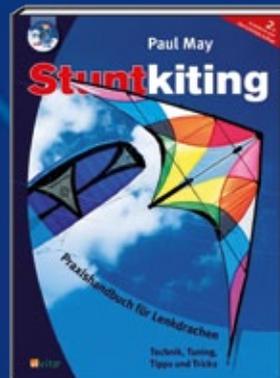
Endlich gibt es professionelle Trickfluganleitung und Animation im DVD Format! Auf ganz klar verständliche Art und Weise werden hier alle Tricks und die dazu nötigen Moves erklärt. In englischer Sprache. 50 Minuten

Artikel-Nummer: 10513 € 24,00

**STUNTKITING
Praxishandbuch für Lenkdrachen**
2. erweiterte und überarbeitete Auflage
Paul May

Reich illustriert gibt dieses Praxishandbuch zu allen Fragen des ambitionierten Lenkdrachenfluges mit einschlägigen Tipps zu Technik, Tuning und Handling Antworten.

- Neu in der 2. Auflage:
- Kapitel über "Powerkites" und "Speedkites"
 - Berücksichtigung von 4-Leiner-Kites
 - Drachenportrait mit aktuellen neuen Kites erweitert
 - und vieles mehr
- Artikel-Nummer: 11354 € 24,90



SHOP-BESTELLKARTE



Die Suche hat ein Ende. Täglich nach hohen Maßstäben aktualisiert und von kompetenten Redakteuren ausgebaut findest Du bei www.alles-rund-ums-hobby.de Literatur und Produkte rund um Deine Freizeit-Themen.

Problemlos bestellen ▶

Einfach die gewünschten Produkte in den ausgeschnittenen oder kopierten Coupon eintragen und abschicken an:

Shop **KITE & friends**
 65341 Eltville

Telefon: 040/42 91 77-110
 Telefax: 040/42 91 77-120
 E-Mail: service@alles-rund-ums-hobby.de

Deine Meinung ist uns wichtig.

Was fällt Dir zu **KITE & friends** ein? Gefallen Dir Themenauswahl, Inhalt und Aufmachung?

Von Drachenbauern für Drachensbauer – so funktioniert www.kite-and-friends.de, die Website zum Magazin. Hier erhältst Du die Möglichkeit, aktuelle Beiträge zu kommentieren und so Deine Meinung mitzuteilen.

Einfach nebenstehenden Coupon ausschneiden oder kopieren, ausfüllen und abschicken an:

Wellhausen & Marquardt Medien
 Redaktion **KITE & friends**
 Hans-Henny-Jahnn-Weg 51
 22085 Hamburg

Telefon: 040/42 91 77-300
 Telefax: 040/42 91 77-399
 E-Mail: redaktion@kite-and-friends.de

- Ich will die nächste Ausgabe **KITE & friends** auf keinen Fall verpassen und bestelle schon jetzt die kommende Ausgabe. Bitte sendet mir ein unverbindliches Schnupper-Heft für € 6,50 ohne weitere Verpflichtungen.
- Ja, ich will zukünftig den **KITE & friends**-E-Mail-Newsletter erhalten.

Artikel-Nr.	Menge	Titel	Einzelpreis	Gesamtpreis
			€	
			€	
			€	
			€	

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

Mehr attraktive Angebote online: www.alles-rund-ums-hobby.de
 Bestell-Service: Telefon: 040/42 91 77-110, Telefax: 040/42 91 77-120

Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. KF1205

FEEDBACK

Meine Meinung:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Kontakt zur Redaktion: Telefon: 040/42 91 77-300
 Telefax: 040/42 91 77-399

Ja, ich will zukünftig den **KITE & friends**-E-Mail-Newsletter erhalten.
 E-Mail: redaktion@kite-and-friends.de
KITE & friends im Internet: www.kite-and-friends.de

Die personenbezogenen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. KF1205



Deine Abo-Vorteile

- ✓ 67 Cent pro Ausgabe sparen
- ✓ Keine Ausgabe mehr verpassen
- ✓ Versand direkt aus der Druckerei
- ✓ Jedes Heft pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher

Deine Bestellkarte ▶

Einfach ausschneiden oder kopieren, ausfüllen und abschicken an:

Leserservice
KITE & friends
 65341 Eltville

Telefon: 040/42 91 77-110
 Telefax: 040/42 91 77-120
 E-Mail: service@kite-and-friends.de

ABO-BESTELLKARTE

- Ich will **KITE & friends** bequem im Abonnement für ein Jahr beziehen. Die Lieferung beginnt mit der nächsten Ausgabe. Der Bezugspreis beträgt jährlich € 35,00* (statt € 39,00 bei Einzelbezug). Das Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr. Ich kann aber jederzeit kündigen. Das Geld für bereits bezahlte Ausgaben erhalte ich zurück.
- Ja, ich will zukünftig den **KITE & friends**-E-Mail-Newsletter erhalten.
- Es handelt sich um ein Geschenk-Abo. (mit Urkunde) Das Abonnement läuft ein Jahr und endet automatisch nach Erhalt der sechsten Ausgabe. Die Lieferadresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

*Abo-Preis Ausland: € 39,00
 Abo-Service: Telefon: 040/42 91 77-110, Telefax: 040/42 91 77-120

Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. KF1205

Text und Fotos: Wolfgang Bleck
ergänzende Quellen: Pierre Mazières, Frits Sauvé

In Berck sur Mer aus den Lüften verfolgt

Das Saconney Manlifting-System

Wer mich kennt und in Berck sur Mer wiederholt beobachtet hat, wird mir zu Recht eine gewisse Rastlosigkeit zuschreiben. Warum dieser Eindruck nicht täuscht, wird diese Luftbildgalerie klären helfen. Hinter meiner äußerlich wahrzunehmenden Rastlosigkeit während der Festivalwoche in Berck sur Mer verbirgt sich die einfache Erkenntnis, dass Drachenschätze jederzeit, zu jedem Wetter und an jedem Ort auftauchen können. Zu den diesjährigen Schätzen gehören sicherlich das Saconney Manlifting-System und der Aufstieg eines Menschen in den sehr grauen, dunklen und regnerischen Himmel von Berck sur Mer. Viele Jahre war ich auf diesem Drachenfes, aber erst in diesem Jahr hatte ich das Glück, den Einsatz des menschentragenden Saconney-Drachensystems in Bild und Film zu dokumentieren.



**Flugstudie eines
Einzeldrachsens in der Luft**

Wer war Jacques-Théodore Saconney? Der 1874 im italienischen Torino geborene Saconney wurde nach seiner Ausbildung an der L'Ecole Polytechnique in Paris 1897 Offizier der französischen Armee und war zunächst in Grenoble militärischer Ballonfahrer. Sein Hauptinteresse galt der militärischen Aufklärung und den Drachen.

Im Jahre 1902 entwickelte er als „Captain“ Saconney ein kameratragendes Drachensystem, welches eine präzise Kartografierung ermöglichte. Frits Sauvé, Spezialist für historische Drachen und Besitzer umfangreichen historischen Quellenmaterials, berichtet, dass J.-T. Saconney im Mai des Jahres 1909 im englischen Aldershop Samuel Franklin Cody

traf. Dieser ließ sein damaliges Manlifting-System während eines Demonstrationsaufstiegs von anwesenden Franzosen aber nur aus gewissem Abstand beobachten. Cody wollte so seine Verhandlungsinteressen bei der britischen Armee und der Marine sowie seine Patentansprüche schützen. Seinen eigenen Bericht an das französische Militär verfasste J.-T. Saconney am 8. Juni des gleichen Jahres. Die verblüffende Ähnlichkeit mit Codys menschentragendem System verwundert nun nicht mehr.

Macher der Franzosen

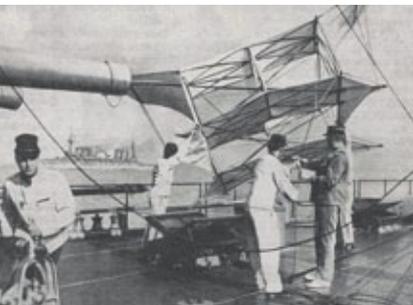
1909 veröffentlichten Théophile Bois und Jacques-Théodore Saconney zudem einen wissenschaftlichen Artikel, in welchem erklärt wurde, warum Drachen



Ballonfahrer J.-T. Saconney,
Quelle: Frits Sauvé



Lagerplatz am Strand
von Berck sur Mer



Saconney-Drachen werden vom
Kriegsschiff gestartet
[Quelle: L' Utilisation
Scientifique des Cerf Volant
aus 1914, Dr. Crinon,
überliefert von Frits Sauvé]

stabil fliegen und in dem sie den wissenschaftlichen Beweis für das Zusammenwirken sich aufhebender Kräfte und den damit bedingten Zustand der Ruhe, das sogenannte Äquilibrium, für Drachen lieferten. Der Unfalltod von Captain Madiot verhinderte den Einsatz von dessen zunächst favorisiertem, aber unvollendeten menschentragenden Drachensystem, und so erhielt das System von J.-T. Saconney ersatzweise die Gelegenheit zum Einsatz bei der gerade gegründeten Luftwaffe der französischen Armee. Das menschentragende Drachensystem von Saconney bestand aus einem motorisierten Fahrzeug, einem Anhänger und einer Winde, welche durch den Fahrzeugmotor angetrieben wurde. Dieses Drachensystem wurde 1911 sogar auf dem Kriegsschiff „The Edgar Quinet“ verwendet. Ein Jahr später wurde Saconney Leiter der Versuchsanstalt für Meteorologie und Luftbild-Fotografie in Chalais Meudon. Ohne auf seinen weiteren beeindruckenden Werdegang einzugehen, lässt sich nach Aussage des französischen Generals Nudant zusammenfassend feststellen, dass J.-T. Saconney als der Architekt der militärischen und zivilen Luftfahrt in Frankreich gelten kann.

Historische Messungen

Im 3. Jahrgang, Heft Nr. 20, aus dem Jahr 1911 findet sich im französischen Magazin Le Cerf Volant eine ebenso hochinteressante wie beeindruckende Abhandlung von Capitaine de génie J.-T. Saconney selbst. Auf Seite 112 fasst er erstaunliche empirische Fakten über Windgeschwindigkeiten, Flughöhen und Zugkräfte tabellarisch zusammen. Aus dieser grundlegenden Dokumentation geht auch hervor, dass die Höhe des Beobachters im Korb mit zunehmender Windgeschwindigkeit – scheinbar paradoxerweise – sinkt. Die größte empirisch erreichte Höhe des Beobachters beträgt danach 1.122 Meter bei einer Zugkraft der Drachenkette von 600 Dekanewton und bei einer Windgeschwindigkeit von 10 Meter pro Sekunde (also guten fünf Windstärken) mit 2.080 Meter Kabellänge zwischen Winde und Pilotdrachen – auch heute, nach mehr als 100 Jahren, äußerst beeindruckende Werte. Ermittelt wurden diese Daten in den Jahren 1905 bis 1910 unter anderem in Boulogne sur Mer, nur etwa 35 Kilometer von Berck sur Mer entfernt.

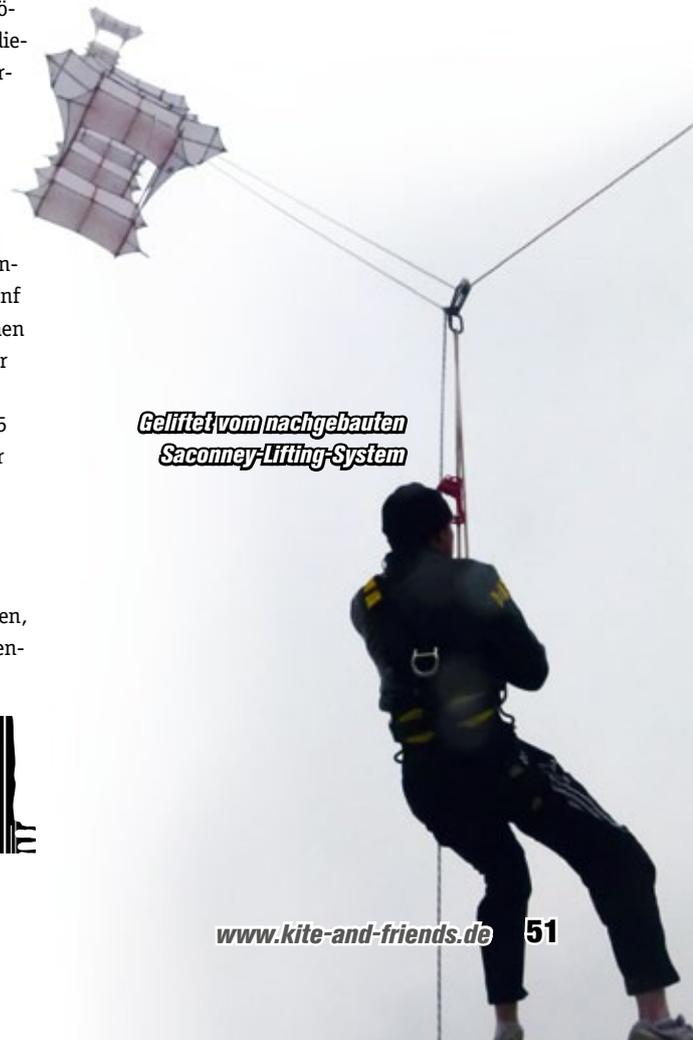
Revival in Berck

Der Begeisterung von Nicole und Daniel Guignet und ihrem Freund Jack Rosière ist es zu verdanken, dass ein Nachbau des menschentragenden Drachen-

systems von Saconney zu sehen war und seine Funktion beobachtet werden konnte. Das Zusammenspiel zwischen der Kette aufgestiegener Drachen, dem Hochheben eines Menschen in den Himmel und der Handhabung der motorisierten Winde am Strand von Berck sur Mer zeigt das online unter www.kite-and-friends.de zu sehende Video.

Kreis geschlossen

Die Entwicklung einer eigenen Aufhängung zur Stabilisierung der Luftbildkamera durch Saconney im Jahre 1902 war eine wesentliche Voraussetzung für die militärische Beobachtung und Auswertung von Feindesland im Frontbereich. Pierre Louis Picavet hatte im November 1912 eine sehr einfach zu bauende und zudem selbststabilisierende Kameraaufhängung veröffentlicht. Die verkleinerte Version, von mir entwickelt und beim 1. Internationalen KAPWA-Treffen der Fesseldrachen-Luftbildfotografen in Deutschland vorgestellt sowie 1993 in Ausgabe 7 von Sport & Design Drachen veröffentlicht, verbreitete sich zwischenzeitlich um die ganze Welt. So schließt sich nach 110 Jahren ein Kreis, denn die Luftbilddaufnahmen der Replika des menschentragenden Drachensystems von Jacques-Théodore Saconney über Berck sur Mer im Jahre 2012 erstellte ich mit der miniaturisierten Picavet-Aufhängung, deren Entwicklung ohne die Ideen Saconneys vermutlich nicht möglich gewesen wäre. ■



Geliftet vom nachgebauten
Saconney-Lifting-System

MEHR INFOS

WEITERE INFORMATIONEN FINDET IHR AUF:

<http://cerfvolantancien.free.fr/saconney/saconney-enfance.htm> (Pierre Mazières)

www.saconneyguignet.free.fr/ (Nicole und Daniel Guignet)

www.youtube.com/watch?v=05dJ9TwaIt4 (Eric Muhs – historisches Filmdokument)

Drachenwerkstatt

Die KAP-Seilbahn

von Ralf Dietrich



Passend zum Testartikel der beiden KAP Foils von HQ soll es an dieser Stelle ebenfalls um das Thema Kite Aerial Photography gehen. KAPer haben mitunter mit zwei Problemen zu kämpfen: Zum einen werden oftmals zwei Personen benötigt, um die Gerätschaften sicher in die Luft zu bekommen. Wohl dem, der sein KAP-System alleine handhaben kann. Zum anderen ist es oft mühsam, die Kamera auf exakt die richtige Höhe für einen genialen Fotoschuss zu bekommen. Für beide Probleme möchten wir an dieser Stelle eine Lösung anbieten – sozusagen zwei in einem.



Das KAP-System muss so nah wie möglich am Verbindungskarabiner eingehängt werden

Abgeschaut haben wir uns das System der KAP-Seilbahn übrigens bei Mathias Grimm, der seinerseits bei „KAP-Papst“ Ralf Beutnagel nachgesehen hat. Ralf wiederum hat große Erfahrungen in Modellseilbahnen und scheint somit prädestiniert für alles, was irgendwie mit Seilen und Umlenkrollen zu tun hat.

Nun aber zum eigentlichen System. Der Clou des Ganzen ist, dass der Drache eigentlich nicht, wie gewohnt, an einer Schnur fliegt, sondern vielmehr eine Art Endlosschnur in die Höhe zieht. Diese läuft über zwei Umlenkrollen und stellt somit das



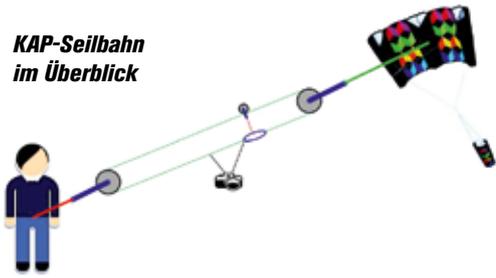
Seilbahn im Einsatz, hier mit der KAP Foil von HQ

Tragseil der KAP-Seilbahn dar. An diesem Seil wird die KAP-Ausrüstung befestigt und kann anschließend vom Fotografen auf exakt die Höhe gezogen werden, die für das perfekte Foto benötigt wird. Zudem kann das System von nur einer Person bedient werden.

Und so geht es:

Zunächst wird der Lifterdrache gestartet und auf Höhe gebracht. Beim System des Autors kommt hierbei eine 250-Dekanewton-Schnur mit 50 Meter Länge zum Einsatz. Erwähnt werden sollte, dass es Stimmen in der KAP-Szene gibt, die auf diese Schnur verzichten, da befürchtet wird, dass sich die Doppelschnur, an der das Fotosystem hängt, verdrillt. Ich selbst habe diese Erfahrung noch nicht gemacht; vielleicht liegt es auch daran, dass die Drachenschnur mit 50 Meter recht lang ist. Der Vorteil dieser Methode ist jedoch, dass man den Drachen erst einmal aus den Bodenwirbeln heraus hat, bevor man an den Aufbau der Seilbahn geht. Am Ende der 50 Meter langen Schnur wird ein Karabiner angebracht, der die erste Umlenkrolle hält. Die hier verwendeten Umlenkrollen stammen aus dem Segelbedarf und sind in diversen Internetshops zu erhalten. Bei den Umlenkrollen, den sogenannten Blocks, ist zu beachten, dass diese nicht zu klein gewählt werden sollten, da sonst das Einfädeln der Drachenschnur zu einer Geduldssprobe wird. Zu groß sollte der Block aber auch nicht sein, da sonst die Drachenschnur Gefahr läuft, zwischen Umlenkrolle und Wandung eingeklemmt zu werden. Klappbare Blocks wiederum sind sehr einfach in der Handhabung, bergen aber den Nachteil, dass sie über erheblich mehr Spiel zwischen Rolle und Wandung verfügen und somit die Drachenschnur hier ebenfalls zum Einklemmen neigt. Durch diese obere Rolle wird nun die Schnur der Seilbahn geführt. Die Rolle der unteren Umlenkung wird ebenfalls eingefädelt und abschließend das Schnurende mittels eines dritten Karabiners am Bodenanker befestigt. Jetzt wird Schnur gegeben – und das macht richtig Spaß! Denn nun befindet sich die erste Umlenkrolle zwischen uns und dem Zugdrachen, das heißt, wir haben einen Flaschenzug. Und dieser minimiert die Zugkräfte der Lifters enorm. Als Leine für den Seilbahnabschnitt kommt eine 150 Meter lange Schnur mit 150 Dekanewton zum Einsatz. Richtig – 150 geteilt durch 2 plus 50 Meter Lifterleine ergibt einen Wert jenseits der in Deutschland zulässigen Leinenlänge. Da der Autor jedoch in Dänemark lebt und dort 100 Meter über Null und nicht die Leinenlänge maßgeblich ist, liegt das hier vorgestellte System im Rahmen des Gesetzgebers. In Deutschland freilich sollte die Leinenlänge entsprechend angepasst werden; zu empfehlen ist die Halbierung der

**KAP-Seilbahn
im Überblick**



50-Meter-Lifterleine. Wenn die komplette Tragleine abgerollt ist, wird diese ebenfalls in den dritten Karabiner eingeklinkt. Das heißt, sowohl Tragleinenanfang als auch Tragleinenende laufen auf dem gleichen Karabiner. Abschließend wird der Karabiner der unteren Umlenkrolle am Bodenanker befestigt und der Karabiner, der die beiden Enden der Tragleine hält, gelöst. Nunmehr kann die Tragleine frei zwischen Bodenanker und Lifterleine bewegt werden.



**Grundausstattung für eine KAP-Seilbahn:
Umlenkrollen mit Karabiner und Verbindungskarabiner**

Verbinder und Rigg

Was nun noch fehlt, ist eine kurze Verbindungsleine zwischen den beiden Ebenen der Tragleine. Hierzu wird einfach eine Schnur am Verbindungskarabiner eingehängt und mittels viertem Karabiner oder aber einer weiteren Umlenkrolle auf die obere Ebene der Tragleine geführt. Diese Verbindung verhindert das Durchhängen der Tragleine unter Last. Jetzt folgt das Einhängen des Fotosystems. Und dies sollte so nah wie möglich an der zuletzt beschriebenen Verbindungsleine geschehen, da ansonsten der ganze Effekt dieser Hilfsleine verloren geht. Wer mag, kann sich übrigens noch einen Sitzgurt aus dem Kletterbedarf besorgen. Schnallt sich der Luftbildfotograf einen solchen Gurt um, kann das System bequem am Körper befestigt werden – und einem Ausflug mit dem KAP-System steht nichts mehr im Wege.



**Die beiden Ebenen
des Tragseils werden
mit einer Hilfsschnur
verbunden**



Untere Umlenkrolle „am Mann“

▼ ANZEIGEN

JETZT NEU!
www.traction-kiting.de

Jay-lee's - Drachen
- Windspiele
- Funsport
www.jay-lee's.de

Inh. Mike Jesgarz
Barnestr. 37
31515 Wunstorf
Tel.: 05031 - 5199469

Wind Spiele

NEU

Riesige Auswahl

Lenkdrachen und Lenkmatten
Exclusive Einleiner
Windspiele und reichlich Zubehör

Ab 30,- € versandkostenfrei

WINDSPIELE FAHNEN DRACHEN UND MEHR...

www.windspiele.de

Colours in Motion
Drachen - Windspiele - Fahnen und mehr...
www.coloursinmotion.de

Windspiele - ein Shop der
Colours in Motion GmbH
An der Brücke 14
D-26180 Rastede / Germany
service@coloursinmotion.de



Die Marke der Colours in Motion GmbH



Premier Kites Europe

WoBie riggt die FlyCam auf!

Text und Fotos: Wolfgang Bleck

Den Auftrag unserer Chefredaktion, die FlyCamOne HD 1080p als komplettes Kamerasystem mit Bildübertragung auf ihre Eignung für die Drachen-Luftbildfotografie zu testen, nahm ich gerne an. Mein Interesse galt dem praktischen Einsatz im Vergleich zur gewohnten Handhabung anderer KAP-Riggs sowie der Auswertung erreichbarer fotografischer Ergebnisse. Da es sinnvoll ist, diese leichte Kamera in einem Leichtbaurigg zu verwenden, habe ich zunächst ein sehr leichtes Auto-KAP-Rigg konstruiert und es wegen seiner innovativen Merkmale „WoBies-Auto-KAP-Rigg“ genannt.



FlyCam am Auto-KAP-Rigg mit 5,8-GHz-Videoemitter-Set und 433-MHz-LinX-Steuersender



Mit der Aufhängung „Rendsburg“ pendelt sich die Kamera unter der Drachenschnur aus

„WoBies-Auto-KAP-Rigg“: Seine besonderen Merkmale bestehen darin, dass alle erforderlichen Komponenten eines Auto-KAP-Riggs in eine horizontal ausgerichtete und dadurch winddruckminimierte Miniatur-PCB-Plattform integriert sind. Dies ist möglich, weil ich anstelle des bekannten Picavet-Kreuzes eine quadratische, 9 mal 9 Zentimeter große PCB-Leiterplatte gewählt habe. Die AAA-Batterien beziehungsweise AAA-Akkumulatoren werden gravimetrisch austariert in symmetrischer Weise durch eingelötete PCB-„Snap-In“-Batteriekontakte sicher gehalten. Drei isolierte Drähte von 1 Zentimeter Länge, auf das PCB (Printed Circuit Board) gelötet, verbinden die vier Energiequellen miteinander. Die von Ralf Beutnagel weiterentwickelte und „Typ-Rendsburg“ genannte Seilführung gestattet neben einer signifikant verbesserten Stabilität auch konstruktive Vorteile gegenüber der originalen Picavet-Seilführung, weil die Fläche der Plattform für alle notwendigen Komponenten frei bleibt.

Kamerahalterung

Die Achse des in das PCB montierten und auf Endlosrotation modifizierten Miniservos liegt im Zentrum der PCB-Plattform und zeigt nach unten. Der Halt verschiedener Kameras wie Canon IXUS 980, GoPro oder eben der FlyCamOne HD 1080 ist durch ein in die Servoachse geklebtes 3-Millimeter-Schraubengewinde gewährleistet. Die Endfestigkeit des nach einem großen Eulenvogel benannten Epoxidharzklebers mit 800 Newton pro Quadratzentimeter gibt mir das notwendige Vertrauen in die dauerhafte Haltesicherheit. Als Halteplattform für die verschiedenen Kameras dient eine 7 mal 4 Zentimeter kleine, mit selbstklebendem Gummi bedeckte Kohlefaser-Platte, in welcher auch die selbstsichernde Verbindungsmutter zur 3-Millimeter-Servoachse verschwindet. Die

Kameras werden jeweils durch etwa 0,8 Zentimeter breite Gummiringe aus zerschnittenen Fahrradschläuchen gehalten.

Rotationsautomatik

Die Pole der Batterieversorgung sind an einen kleinen Servotester angeschlossen, mit welchem sich die Rotationsgeschwindigkeit des Servos bequem regeln lässt. Kann auf den kleinen Komfort der Kamerarotation verzichtet werden, verringert sich das Gesamtgewicht des Riggs ohne Batterien und Servotester bei fester Kameraorientierung von 155 auf nur 96 Gramm. Die eigendynamische Stabilisierung des gesamten Riggs durch den komplett unter die Miniaturrollen verlegten Schwerpunkt bleibt – einfach genial!

KAP-Set

Als sogenanntes optionales Zubehör der FlyCamOne HD 1080p werden der 5,8-GHz-Sender, der 5,8-GHz-Videoempfänger, der 64,5-mm-Monitor, ein sogenannter LinX-Handsender sowie die passende Sendeanenne neben den notwendigen Verbindungskabeln mitgeliefert. Eine Micro-SDHC-Karte zur Dokumentation von Luftbilddaufnahmen war nicht dabei. Hilfreich und notwendig sind die mitgelieferten Bedienungsanleitungen in verschiedenen Sprachen. Um eine sichere Betriebsbereitschaft herzustellen, lud ich natürlich zunächst den 5,8-GHz-Sender und -Empfänger sowie die 433-MHz-LinX-Steuerung per USB-Kabel auf. Die Bedienungsanleitung ist klar formuliert und macht einen mit den Komponenten schnell vertraut. Wer nicht schon bei der ersten Montage des 5,8-GHz-Videoemitters an die FlyCamOne HD 1080p die kleine Kreuzschlitzschraube am Videoemitter mit dem mitgelieferten, nicht passgenauen Kreuzschlitzschraubenzieher beschädigen möchte, sollte vorher einen passenden Schraubendreher suchen. Der mitgelieferte erscheint mir eher als Gefahr für die häufig

MEHR INFOS

WEITERE INFORMATIONEN FINDET IHR AUF:

www.dopero.de/Eingang/Kite_Aerial_Photo/Photography/Picavet-Aufhaengung/picavet-aufhaengung.html

www.famell.com/datasheets/100436.pdf (PCB-Batterie-Snap-In-Clips)

zu benutzende Kreuzschlitzschraube, denn der 5,8-Sender muss zum Laden der FlyCamOne HD 1080p jeweils abgeschraubt werden, um an den Mini-USB-Anschluss zu kommen.

Bindungsängste

Angst und Bange wurde mir dann aber bei der Vereinigung des 5,8-GHz-Videoempfängers mit dem 64,5-mm-Monitor, denn dieser wird seitlich lediglich über seinen Mini-USB-Stecker am Empfängerteil gehalten. In der Praxis wird der Bildschirm irgendwann unweigerlich abfallen. Ich habe ihn daher mit zwei etwa 5 Millimeter dünnen Gummiringen gesichert, um keine defekte Ausrüstung zurückgeben zu müssen. Hier besteht dringender technischer Nachbesserungsbedarf. Die 433-MHz-LinX-Antenne am Sender ging leider schon beim zweiten Luftbildeinsatz verloren. Man sollte auch sie sorgfältig vor dem Abfallen sichern.

Aufnahmemodus

Vor dem ersten Einsatz als Fotokamera muss eine Micro-SDHC-Karte mit maximal 32 GB der Klasse 4 gekauft werden, ansonsten hat man kein Speichermedium. Ist die Karte dann problemlos eingesteckt, kann der Modus gemäß Bedienungsanleitung gewählt werden. Für mich boten sich für Luftbildaufnahmen folgende Parameter für den Aufnahmemodus an: Foto, Serienbildfunktion 3 sec, Qualität der Datenrate: hoch, Bildschärfe: Standard, Aufzeichnungsrichtung: Flip, Auto Power Off: Aus, Lichtfrequenz: 50 Hz (Wechselstrom).

Der letzte Hinweis auf Seite 9 der Bedienungsanleitung sollte besser am Anfang stehen, denn ohne das Firmware-Update bleibt der blaue Sommerhimmel orange und die Wahl zwischen NTSC und Pal wird nicht ermöglicht. Die Softwareaktualisierung wird erst auf Seite 16 der Bedienungsanleitung erläutert. Dies kostet jeden Käufer des Systems unnötig wertvolle Zeit und ist zudem ärgerlich. So geschah es, dass alle meine Bemühungen des ersten Luftbildeinsatzes vergeblich waren, denn wer will schon orangefarbenen Himmel haben. Das Update der Firmware konnte dann jedoch problemlos erfolgen und die neuen Eigenschaften machen die Kamera eigentlich erst richtig für Luftbildfotografien geeignet.

Aufnahmebereit

Die Kombination von WoBies-Auto-KAP-Rigg mit seinem Eigengewicht von 155 Gramm mit der FlyCamOne HD 1080p einschließlich des 5,8-GHz-



Luftbild über der Ilmenau bei Bad Bevensen, mit der FlyCam geschossen

Senders mit seiner LinX-Antenne mit zusammen 140 Gramm ergibt ein Luftbildsystem mit einem Gesamtgewicht von 295 Gramm. Bei genauer Ausrichtung der Stabantennen zwischen dem 5,8-GHz-Sender und 5,8-GHz-Empfänger habe ich eine ungestörte Bildübertragung von 540 Metern erzielt – eine beachtliche Strecke, welche für KAPer mehr als ausreicht. Mit zunehmender Annäherung zwischen Sender und Empfänger ist die Ausrichtung der Stabantennen zueinander ebenso zunehmend unproblematisch. Die Reichweite des kleinen 433-MHz-LinX-Steuersenders kann ich abschließend nicht klar beantworten, aber sie hat über eine praxisnahe Entfernung von etwa 100 Metern vom Boden zur Kamera einwandfrei funktioniert. Ich konnte das Kameraobjektiv neigen und die anderen Kamerafunktionen wie zum Beispiel die Serienzeitfunktionen oder den Wechsel vom Fotomodus auf den Videomodus steuern. Bei diesem FlyCamOne-HD-1080p-Exemplar war leider der Sensor oder die Linse innen mit Flecken behaftet, sodass alle Aufnahmen diesen Mangel aufweisen, was in der Serie nicht auftreten sollte.

Fazit

Wer wie ich einen kleinen Delta-Drachen als Lifter verwendet, kann mit einem sehr leichten Luftbildsystem auch unter thermischen Leichtwindbedingungen unkompliziert Luftbildaufnahmen erstellen, über deren Qualität die beigefügten Fotos beispielhaft Auskunft geben. ■



Volltreffer: Motorboot auf dem Elbe-Seiten-Kanal

FLYCAMONE HD

HERSTELLER:	ACME
INTERNET:	www.acme-online.de
VIDEOAUFLÖSUNG:	1920 x 1080 Pixel
FOTOAUFLÖSUNG:	5 MPix
MASSE:	9,5 cm x 5 cm x 1,9 cm
GEWICHT:	90 g
SPEICHERTYP:	Micro SDHC

FlyCamOne HD 1080P inkl. Fernbedienung	249,- Euro
FlyCamOne Bildschirm, 64,5 mm	89,- Euro
5,8-GHz-Videoempfänger-Set	99,- Euro
Optionale 133- oder 170-Grad Linse (statt 96 Grad)	39,90 Euro
Optionaler Kite-Mount (Pendelhalter)	14,90 Euro
Optionale DiveBox (Unterwassergehäuse bis 20 m)	34,90 Euro

Kamera für den Action-Einsatz

Rolling Eye!

Text und Fotos:
Jens Baxmeier

Während die Actioncams von ACME und GoPro in aller Munde sind, bietet Rollei eine interessante Alternative. Als direkte Konkurrenz zur Hero-Serie von GoPro wird die kleine Rollei 4S Bullet HD in einem superstabilen wasserdichten Gehäuse geliefert, das einfach und ohne Kraftaufwand zu bedienen ist und die Kamera komplett mit Display aufnimmt.

Das Stativgewinde des Halters, welcher eine Justage der Neigung und der seitlichen Drehung ermöglicht, passt sowohl an das Gehäuse als auch direkt an die Kamera. Mit einer 1.080p-Videoauflösung von 1.920 mal 1.080 Punkten und Fotos mit 3.200 mal 2.400 Bildpunkt, was knapp 8 Megapixeln entspricht, ist die Actioncam auf der Höhe der Zeit. Aufgenommen wird durch ein 175-Grad-Weitwinkel-Objektiv mit Blendenzahl 1:2,8, welches auf 127 oder 90 Grad umschaltbar ist. Diese Option wird allerdings erst bei der Anwahl von 720p mit 30 Aufnahmen/Sekunde im Videomenü sichtbar, was beim reinen Fotografieren verwirrend sein kann. Eine kabellose Fernbedienung mit gut 10 Meter Reichweite ist im Lieferumfang enthalten. Genau wie das kleine 3,6-Zentimeter-TFT, in dem die Menüführung einfach und zum Großteil selbsterklärend ist. Beides ist bei der Konkurrenz häufig Zubehör, sodass für eine GoPro Hero2 mit Monitor und Fernbedienung über 200,- Euro mehr anzulegen sind.

In der Praxis können mit der Fernbedienung der Start und Stopp der Videoaufnahme, die Fotoauslösung von Einzelbildern oder Start und Stopp von Serienfotos sowie Ein- und Ausschalten des Ausrichtungslasers gesteuert werden. Man kann drei Bilder in kurzer Folge oder laufend im Abstand von 2, 3, 5, 10, 20 oder 30 Sekunden machen. Gerade bei der Actionfotografie machen diese Einstellungen Sinn, da die Aufnahmeverzögerung bei Einzelfotos doch nicht unbeträchtlich ist. Die Sorge, dass die 4S nur außerhalb des Gehäuses komplett an und ausgeschaltet werden kann, wird durch den energiesparenden Standby-Modus, der sich wählbar nach 2, 5 oder 10 Minuten aktiviert, gemindert. So kann man die Kamera ruhig längere Zeit in der geschützten Hülle lassen. Sollte irgendwann dennoch der Strom ausgehen, dann ist der 1.000-Milliampere-Lithium-Ionen-Akku austauschbar.

Befestigung

Bei den zehn verschiedenen Befestigungssets gibt es das Surf-Kit (mit Auftriebskörper für 49,95 Euro), mit dem die Bullet 4S optimal auf dem Surfboard, Landboard oder Snowboard montiert werden

kann. Als Buggyhalterung empfiehlt sich das Bike-Kit, welches drei Halter für verschiedene Rohrdurchmesser von 10 bis 55 Millimeter beinhaltet und 69,95 Euro kostet. Hier ist man beim GoPro-Zubehör günstiger dabei. In unserem Fall behelfen wir uns mit verschiedenen Rohrschellen, einer Gewindestange sowie einem Schraubgriff aus dem Baumarkt, auf dem die serienmäßige Klebehalterung befestigt wurde. Eine dauerhafte Klebehalterung für den Helm lag ebenfalls bei.

Qualität

Von der Videoqualität waren wir im Test begeistert. Natürlich ist das Ergebnis von den Lichtverhältnissen und damit von der Farbbrillanz abhängig, was wir besonders bei Fotos als elementar empfanden. Der extreme Weitwinkel ist erst einmal toll, allerdings hat man – egal welche Brennweite man wählt – immer starke Verzeichnungen am Bildrand. Die 4S ist eben eine echte Fisheye-Cam, mit der man immer möglichst dicht am Geschehen seinen Kitesport aufnehmen kann.



An der Hinterachse befestigt und ausgerichtet filmt oder fotografiert die Rollei 4S aus der Onboardperspektive



Im wasserdichten Gehäuse auf dem Helm befestigt. Der Laser hilft beim Ausrichten



Die nur 60 Millimeter breite Kamera mit allen Bedientasten, abnehmbarem Monitor und Fernbedienung

4S BULLET HD

HERSTELLER:	Rollei
INTERNET:	www.rollei-bullet.com
VIDEOAUFLÖSUNG:	Full-HD 1.080p
FOTOAUFLÖSUNG:	8 Mpix
SPEICHER:	Micro-SD (max. 32 GB)
MAß:	6 x 5,8 x 4,2 cm
GEWICHT:	116 g (inkl. TFT)
PREIS:	299,95 Euro

Wie die Quattro autark wird

Fo(u)r P

Bei Ozone standen bisher die drei Versionen der IMP für alle Wünsche von Einsteigern bereit. Ab sofort grenzen sich der **Trainer**kite Ignition und die Quattro, welche das vorangestellte „IMP“ einbüßt, von dem reinen Zweieleiner namentlich stärker ab. Das Konzept bleibt aber das gleiche, oder? Die vier Größenangaben weichen dann doch vom Vorgänger deutlich ab – und das müssen sie auch, denn still und heimlich wurde die Größeneinheit geändert. Während vormals die Fläche in Quadratmeter auf das Segel gedruckt wurde, entspricht die Bezeichnung nun der Spannweite in Meter. Genauer gesagt hat die Quattro 1.6 nur einen Quadratmeter Fläche, die Quattro 2.0 kommt gerade einmal auf eine Fläche von 1,5, während es bei der Quattro 2.5 (hat 2,5 Quadratmeter) und der Quattro 3.0 (mit immerhin 2,9 Quadratmeter) keine Rolle spielt, welche Maßeinheit auf dem Flügel prangt.

Text: Jens Baxmeier
Fotos: Meike Müller,
Michael Bosselmann,
Jens Baxmeier



Löst man die Kordel am oberen Ende des Bags und entnimmt den Kite, so hat man sofort das vollständige Flugset in der Hand. Nach dem Auslegen der Kappe werden die Kitekiller gelöst, sodass der Winder die Flugschnüre freigeben kann. Anschließend abwickeln, auf freien Verlauf überprüfen und es kann losgehen. Für Beginner können die herumbaumelnden Killer mit ihrem Klettverschluss das Entwirren erschweren, sobald es an den Start des Kites geht, wird man diese aber anlegen. Die 18-Meter-Dyneemaschnüre sind ausreichend lang, verleihen dem Kite ein direktes

Mit zunehmender Größe werden die Quattros gemütlich: hier beim Bike-Kiten mit der 3er

Steuerverhalten. Dabei ist die Hauptschnur bei den 1,6- und 2-Meter-Modellen mit 100 Dekanewton eher für Kinder und das Flugtraining bestimmt. Die 2,5 und 3 Meter spannenden Varianten haben mit 200 Dekanewton Belastbarkeit eine ausreichende Auslegung für echtes Powerkiten. Alle Schritte des Aufbaus sind für Einsteiger im Manual ausführlich bebildert und beschrieben aufgeführt. Leider nur in englischer Sprache, mit dem Hinweis auf einen deutschsprachigen Download auf der Website. Hier haben wir während unseres Tests eine aktuellere Version gefunden, die aber wiederum nur in Englisch erhältlich ist. Ein eindeutiger Wermutstropfen bei dem sonst so durchdachten Einsteigerpaket von Ozone.

Buggyspaß: Mit der Quattro geht es entspannt auf Tour



QUATTRO

HERSTELLER: Ozone
INTERNET: www.flyozone.com
KATEGORIE: Beginner

GRÖSSE:	PREIS:
Quattro 1.6/1,0 qm	110,- Euro
Quattro 2.0/1,5 qm	130,- Euro
Quattro 2.5/2,5 qm	155,- Euro
Quattro 3.0/2,9 qm	175,- Euro

ower

Flugzeit

Bereits bei mäßiger Brise heben sich die Quattros vom Boden. Der Flugspaß steigt aber mit auffrischem Wind, und gerade die kleinen Versionen vertragen ordentlich was, um zügig über den Himmel zu flitzen. Dabei ist die Beschleunigung eher zurückhaltend, wodurch auch die Zugkräfte nicht allzu plötzlich einsetzen. Ideal für den Familienspaß also, und gerade für Kinder sind die Quattros das richtige Strandspielzeug. Nachdem blutige Anfänger die ersten Manöver draufhaben, können sie sich an die Power der größeren Versionen herantasten.

Powerkiten

Ob auf dem Landboard oder in einem leichten Kitebuggy – mit diesen Einsteigermodellen von Ozone kommt man unkompliziert zum Erfolg und kann die ersten Meter rollen. Nie werden die Quattros giftig, auch wenn sie Flugfehler mit ungewollter Zugkraft beziehungsweise Zugrichtung bestrafen oder zu Boden taumeln. Mit etwas Geschick ist

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



AUSSTATTUNG:



PREIS/LEISTUNG:



Rückblick KITE & friends



Octane 4/2012



Cooper Fox 2/2012



Hornet II 1/2012



Die kleinen Größen des Ozone-Einsteigers sind bei Sturm ordentlich quirlig, bleiben mit etwas Geschick aber beherrschbar



Vereinfacht: Reduzierte Waage und Gaze-Lufteinlässe mit heiß ausgeschnittenem Oval im durchgehenden Untersegel

Für wen?

Die einfachste Art, eine Vierleinermatte zu fliegen – dafür kann die Ozone Quattro zweifelsohne als Synonym stehen. Damit erklärt sich auch, für wen sie der richtige Kite ist: für alle, denen Verlässlichkeit und Gutmütigkeit wichtiger sind als maximale Zugkraft und Dynamik..

JENS BAXMEIER



Easy-Entry: Mit den Kitekillern am Arm kann der Newbie einfach loslassen



jede Situation schnell gerettet und ein Erfolgserlebnis stellt sich ein. Dabei scheint es das neue Modell noch etwas gelassener anzugehen als sein Vorgänger. Natürlich sollten die Handhabung der Bremsen und das Sinussen für die Zugkraftvariation mit auf dem Lernprogramm stehen, da man nur so die Möglichkeiten der Kites richtig ausnutzt.

Verarbeitung

„Keep it simple“ – der einfache Aufbau steht bei der Quattro im Vordergrund. Ein einfaches, aber nicht zu schweres Tuch wurde mit einfacher Naht verbunden und mit Logo und Spannweite bedruckt. Am vorderen Ende des Untersegels hat man die Lufteinlässe einfach heiß eingeschnitten – es kommt ja noch das sichernde Mesh davor. Die



Komplett: praktische Gaze-Bags, Manual (leider nur in Englisch), gewohnt tolle Ozone-Handles und flugfertig angeleiteter Auslieferungszustand sorgen für Wohlbefinden

dünne **Dyneemawaage** kommt im Wechsel mit A- und A-B-Ebene aus, was durchaus besondere Ansprüche an die Konzeption des Flügels stellt. Eingedrungener Dreck kann entlang des Drainagekanals an der Endkante zu den Dirt-Outs gelangen, die allerdings händisch geöffnet werden müssen. ■

INSIDER GUIDE

TRAINER Sogenannte Trainerkites sind in der Regel an einer Controlbar zu steuern und besitzen ein Safety statt einer Bremsfunktion der Handles.

DYNEEMAWAAGE Dyneema ist das Schnurmaterial, welches sich aufgrund von geringer Dehnung und großer Belastbarkeit bei geringem Querschnitt und Gewicht besonders für Kites eignet. Ist eine Waage aus Dyneema, so gilt das als hochwertig, wenn sie auch entsprechend aufwändig durch Spleißen oder Vernähen der Schlaufen verarbeitet ist.

Spektrum

Kinder an die Kites

Am 01. Juli hatten die Aktiven der GPA am Strand von St. Peter-Ording zum Kiddy-Tag aufgerufen, an dem der Nachwuchs in das Buggyfahren hineinschnuppern konnte. Bei tollem Wetter und idealen Buggybedingungen nutzten interessierte Jungs und Mädels die gute Gelegenheit. Instruktoeren zeigten das Steuern der Kites und erklärten, wie die Drachenkraft sinnvoll eingesetzt wird, sodass zwei der Kids das erste Mal sichere Runden im Buggy drehen konnten. Drei Lizenzprüfungen wurden abgenommen und wer noch nicht so weit war, konnte im Tandem Platz nehmen und sich im Buggyanhänger über den Nordseestrand fahren lassen. Natürlich wollte das die ganze Familie, und so waren die aktiven GPAler stundenlang im Einsatz – ein echter Erfolg!



DRACHENSTORE

kites | buggys | boards | kurse | equipment



DRACHENSTORE
KÖNIGSWEG 16
24103 Kiel

[web] www.drachenstore.de
[mail] info@drachenstore.de
[tel] +49 | 431 | 240 86 81
[fax] +49 | 431 | 240 86 82

2012er-

Ein Pfälzer ist schnellster deutscher Buggyfahrer

Meisterkiter

Interview: Jens Baxmeier
Fotos: Sebastian Thomes

Wenn ein VW-Bulli mit großem Anhänger, vielen Buggys und einem Segler an den Strand rollt, dann könnte das die Familie Thomes sein. Die vier Brüder werden in der deutschen Rangliste in Master und Open geführt und sind für zahlreiche Erfolge gut. Richtig erfolgreich hat Sebastian diese Rennsaison abgeschlossen, denn der 23-jährige Student ist amtierender Deutscher Meister.

KITE & friends: Wie bist Du zum Kiten gekommen und wo bist Du zu Beginn gefahren?

Sebastian Thomes: Zusammen mit meinem Vater haben mich Lenkdrachen schon immer begeistert. Im Sommer 2000 waren wir auf Sylt und haben von dort aus auf Rømø die Buggyfahrer gesehen. Uns war sofort klar: Da müssen wir unseren nächsten Urlaub verbringen. Im Herbst 2001 habe ich zusammen mit meinem Bruder bei Svenja und David von „die Überflieger“ auf Rømø einen Buggykurs gemacht. An Weihnachten gab es dann den ersten Buggy und die ersten Kites. Und in den folgenden Jahren waren wir in den Ferien immer auf Rømø unterwegs.

KF: Es wurde bei Euch zum Familiensport?

Sebastian: Alexander und ich haben damals den Kurs gemacht und von da an ging es los. Auch Maximilian und Christopher sind seit Jahren in ihren Buggys unterwegs. Da meine Mutter früher schon gesegelt hat und sie natürlich nicht nur zuschauen wollte, ist sie seit einigen Jahren bei den Strandseglern und fährt jetzt auch bei der WM in Frankreich mit.

KF: Seit wann fährst Du Rennen und wie hat Dich das Fieber gepackt?

Sebastian: Mit den Rennen habe ich im Jahr 2007 begonnen. Damals bin ich in meiner ersten Saison in der Open-Class bei den Herren gestartet und direkt in die Master-Class aufgestiegen. In meiner ersten Master-Saison wurde ich Achter und bin gleich zur EM gefahren. Von da an ging es immer weiter nach vorne; über Platz 7 und zweimal Platz 4 hat es dann dieses Jahr zum Titel gereicht. In den letzten beiden Jahren habe ich gemerkt, dass – wenn alles passt – es mir auch möglich ist, ganz nach vorne zu fahren.

KF: Als die Vapor von Peter Lynn auf den Markt kam, hast Du rasch auf diesen Kite gewechselt.

Sebastian: Im Sommer 2009 hatte der Holländer John Jansen Protos der Vapor auf Rømø mit dabei. Als ich dann zum ersten Mal die Vapor in der Hand hatte, war sofort klar, dass das der Kite ist, den ich in Zukunft fahren möchte. Gerade die 13er und 16er haben mich durch ihre Stabilität beeindruckt. Noch während des Urlaubs ist damals der Kontakt zu Peter Lynn in Holland zustande gekommen und meine ersten Vapor wurden bestellt. Aber nicht nur der Kite, sondern auch die Möglichkeit, etwas Neues zu probieren und mit aufzubauen, hat mich damals gereizt.

KF: Welche Vorteile kannst Du mit der Vapor hauptsächlich ausspielen?

Sebastian: Ich glaube, es ist sehr wichtig, dass der Kite zu einem passt und man mit ihm gut klar kommt. Gerade die Vorwindeigenschaften und die Stabilität der Vapor haben mich von Anfang an begeistert. Die Kombination mit meinem Buggy – dem Apexx – hat sich in den letzten Jahren bei mir als perfektes Set-up herausgestellt.

Auf den Wettbewerbsstränden gibt Sebastian Thomes Vollgas!

MEHR INFOS

NAME:
Sebastian Thomes
ALTER:
23 Jahre
BERUF:
Student
HEIMATORT:
Bellheim
SPONSOREN:
Peter Lynn, Xtreme,
Landsegler



KF: Gratulation zum deutschen Meistertitel. Ab wann hast Du geglaubt, dass es dieses Jahr dazu reichen könnte?

Sebastian: Bei der harten Konkurrenz, die wir hier in Deutschland haben, musste ich bis zum Ende hart um den Titel kämpfen. Sicher war ich mir dann erst bei den Rennen auf Borkum, als es rechnerisch klar war. Ich glaube, in keinem anderen Land ist die Breite der Fahrer, die ein Rennen gewinnen können, so groß wie bei uns hier in Deutschland. Aber ich hatte auch von Anfang an ein gutes Gefühl und konnte konstant an allen Rennwochenenden gute Ergebnisse erzielen.

KF: Jetzt steht die Weltmeisterschaft bevor!

Sebastian: Bisher reichte es je zu einem fünften Platz bei der EM in St. Peter-Ording und bei der WM in Belgien. Letztes Jahr konnte ich studienbedingt leider nicht mitfahren, aber durch den Titel in Deutschland sind nun die Ansprüche weiter gestiegen.

Wir haben Sebastian direkt nach seiner Rückkehr noch einmal gesprochen:

KF: Du bist gerade frisch von der Buggy-WM zurück. Gratulation zum Podiumsplatz!

Sebastian: Ich hatte mir nach dem deutschen Meistertitel viel für die WM vorgenommen. Es lief auch von Anfang an ziemlich gut für mich und so konnte ich in jedem Rennen direkt von Anfang an in Führung gehen. Am ersten Renntag war ich bis zur letzten Runde in Führung – dann ist mir direkt vor der technischen Zone eine Leine gerissen. Zum Glück konnte ich schnell meinen Schirm wechseln und mir noch den fünften Platz trotz Leinenriss sichern. Der zweite Tag lief bestens, ich konnte in allen drei Rennen Topplatzierungen erreichen und war am Ende in der Tageswertung Erster. Auch die Gesamtführung habe ich damit vor John übernommen. Die Voraussetzungen waren also perfekt für den letzten Tag, an dem bei schönem Wetter nochmal drei Rennen anstanden. Im ersten konnte ich wieder direkt von Anfang an die Führung vor John übernehmen, bis zur letzten Runde, als mir zwei Minuten vor Ende wieder eine Leine gerissen ist. John gewann das Rennen und der Vorsprung schmolz. Im zweiten

Lauf hielten meine Leinen wieder, in Führung liegend, bis zur dritten Runde. Der wertvolle Vorsprung war damit dahin und es reichte am Ende „nur“ zu einem dritten Platz in der Gesamtwertung, mit drei Leinenrissen in sieben Rennen.

KF: Was war bei den Bedingungen besonders gefragt?

Sebastian: Da wir überwiegend mit Scheibenrädern – den Landsegler-UL-Rädern – unterwegs waren, musste technisch sehr sauber und rund gefahren werden. Auch musste man sich erstmal an die Bodenbedingungen gewöhnen, die am Anfang doch sehr ungewohnt waren, da in Deutschland eigentlich nur auf trockenen Stränden gefahren wird.

KF: Die Landsegler-Räder haben funktioniert?

Sebastian: Die Landsegler-UL-Räder haben super funktioniert. Auch hier noch einmal ein großes Dankeschön an meine Sponsoren Aram und Lars von den Landseglern. Nicht nur auf den nassen Teilen des Strandes, auch auf den trockenen Stücken hatte ich immer volle Kontrolle über meinen Buggy und keine Probleme mit Aquaplaning wie viele andere Piloten, die auf Bigfoots unterwegs waren. Gerade auf der Kreuz konnte ich Kurse fahren, die für Buggys mit anderen Scheibenrädern unmöglich waren.

KF: Ihr seid Weltmeister der Nationen geworden?

Sebastian: Bernd Spiering und gerade mein Bruder Maximilian, für den es seine erste internationale Veranstaltung war, sind eine super Woche gefahren. Zusammen konnten wir den Team-Titel knapp vor den Holländern gewinnen. Ich glaube, ohne technische Probleme, wie Leinenrisse und Plattfüße, hätten wir als deutsches Team eine noch bessere Leistung zeigen können. Man darf jedoch auch nicht vergessen, dass bei solch einer Veranstaltung viele sehr gute Fahrer gerade aus Holland, Frankreich und England dabei sind, sodass es noch schwieriger wird, eine Topplatzierung einzufahren.

KF: Was hast Du nun vor?

Sebastian: Bedingt durch mein Studium, den Job und die lange Anreise fehlt mir leider die Zeit, öfter als zu den Wertungsrennen an den Strand zu kommen. Seit ein paar Jahren bin ich auch auf dem Wasser zum Kitesurfen und ich konnte dafür sogar meine Freundin begeistern. Wir haben uns jetzt einen Campingbus gekauft, mit dem wir die nächsten Jahre einige Touren zum Kitesurfen unternehmen wollen. Aber auch bei den Rennen möchte ich noch weiterhin so gut es geht mitfahren und vielleicht noch den einen oder anderen Titel gewinnen. Beruflich geht es im September mit dem Masterstudium weiter – bleibt zu hoffen, dass ich auch in Zukunft noch genug Zeit zum Kiten haben werde. ■

Durch den Matsch der WM wühlte sich Sebastian mit Bravour





Welcome to the British
Kitesurfing Association!



Mit Big-Air-Handlepass in den
Wolken Englands gewinnt
Emmanuel Norman die Pro-Class

Auftakt der BKSA-Meisterschaft mit deutschen Top Acts

Text und Fotos:
Maik Schmidt

ESSEX

Mitte Juni fand in England der erste Tourstopp der britischen Landboarding- und Buggy-Freestyle-Meisterschaft 2012 statt. Austragungsort war der Kite Park in Essex. Zahlreiche internationale Fahrer nahmen an diesem weltweit angesehenen Kitelandboardevent teil. Auch FLYSURFER-Teamrider Emmanuel Norman und HQ-POWERKITES-Teamrider Pascal Schmidt machten sich auf den Weg. Trotz langer Anfahrt konnte die Vorfreude auf das Event bei ihnen nicht gebremst werden. Dazu erfüllte sich die gute Windprognose für das Wochenende und bereits am Auftakttag konnten aufgrund der guten Bedingungen Sprünge von Weltklasse bestaunt werden.

FREE STYLE LAND



Nachwuchstalent Passi rockt den Kicker und gewinnt die Amateurklasse



Freestyle-Pro-Sieger (von links): 3. Ash Garwood, 1. Emmanuel Norman und 2. Laurent Guyot



Richard Dent mit einem Buggy-Bigair-Onefoot



Buggyfreestyle-Sieger Adam Toms fliegt im Invert über den Essex Kitepark

Der Samstag begann mit einem Skippersmeeting. Der stark böige Wind zwang die Judges – unter ihnen auch der bekannte Kite-Crack Lewis Wilby – jedoch, gegen einen Wettkampfstart an diesem Tag zu entscheiden. Die Teilnehmer ließen sich aber nicht den Spaß nehmen: Am frühen Nachmittag wurden ein Boardercross- und ein Buggy-Fun-Race gestartet, bei denen Action und Spaß pur angesagt waren! Der Kurs verlangte den Fahrern allerdings auch alles ab. Wie bei den deutschen Races galt es, den vorgegebenen Kurs am schnellsten zu umfahren. Bei gut 25 bis 30 Knoten (46 bis 56 Stundenkilometer) waren alle Teilnehmer erstaunlich schnell unterwegs; dementsprechend gab es einige spannende Kopf-an-Kopf-Szenen. Das weckte bei den Fahrern den Ehrgeiz und auch die zahlreichen Zuschauern kamen auf ihre Kosten. Die Nase vorn hatte am Ende Emmanuel Norman, sodass er das Boardercross-Race vor Carl Kirton (2. Platz) und Will Rose (3. Platz) für sich entscheiden konnte.

Jetzt aber ab!

Am zweiten Wettkampftag, dem Sonntag, konnte dann bei etwas weniger Wind mit den offiziellen Meisterschaftsläufen begonnen werden.

So machten die Buggy-Freestyler und Amateur-Kitelandboarder den Anfang. Mit atemberaubenden Rotationen kämpften sich die Buggy-Freestyler Adam Toms und Richard Dent bis ins Finale durch, in dem Adam vor Richard und Josh Hough gewann. Bei den KLB-Amateuren konnte sich der erst 12-jährige Pascal Schmidt mit seiner 12er-Matrix durch herausragende Leistungen gegen seine um einige Jahre ältere Konkurrenz durchsetzen, sodass er den ersten Platz vor Chris Walker und Carl Kirton erreichte. Passi danach zu **KITE & friends**: „Für mich ist ein Wunsch in Erfüllung gegangen. Es war mein erster Wettkampf in England, den ich dann auch noch gewinnen konnte. Das war ein richtig cooles Erlebnis und macht Lust auf mehr.“

Echte Pros

Die Königsdisziplin Kitelandboarding Freestyle Pro war für alle Besucher und Rider ein Spektakel, denn ein regelrechtes Feuerwerk an ausgefeilten technischen Tricks, variantenreiche Board-Offs über die Kicker, wurde lauthals vom Publikum bejubelt. Die gekonnten Handpasses von Emmanuel Norman, der mit seiner 15er-Speed-3 unterwegs war, überzeugten die Judges um Kitelandboard-Pro Lewis Wilby bereits in den Vorrunden, wo er auch den amtierenden britischen Champion Jack Elston bezwang. Am Ende setzte



Der französische Top-Fahrer Laurent Guynot wurde Zweiter der Pro-Class



Ash Garwood, der Vizemeister 2011, ist Ozone- und Kitepark-Essex-Teamrider

sich Emmanuel Norman gegen seinen Flysurfer-Teamkollegen Laurent Guyot aus Frankreich und Ash Garwood aus England durch. „Ich bin überglücklich, dass sich mein Training ausgezahlt hat“, sagt Emmanuel. Wir gratulieren ihm ganz herzlich und wünschen viel Erfolg beim nächsten Tourstopp. Am 19. bis 20. Oktober stehen mit den Kitetastic Final Weeks in Westward Ho! die britischen Entscheidungen an. ■



Buggy-Freestyle-Sieger (von links): 2. Richard Dent, 1. Adam Toms und 3. Josh Hough



Jay Burroughs vom Essex Kitepark bei der Siegerehrung und Preisübergabe der Amateurklasse (von links): Carl Kirton, Pascal Schmidt und Christopher Walker



traction kite action!

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

zebra z1

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

CHECKA

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

zebra board

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



ZEBRA KITE

zebrakites.com

BBS KITEBUGGY





Fon: 04608-6088058
info@bbs-kitebuggy.de
www.bbs-kitebuggy.de



VIRON
...GET INFECTED

UNITY

SPEED3

NEW COLOURED EDITION

THE ULTIMATE FLYING MACHINE

FREERIDE FREEDOM

everyday is a kiteday
VIRON | UNITY | SPEED3



FLYSURFER

KITEBOARDING

www.flysurfer.com | Grassau/DE

Text: Alexander Degenhardt
Fotos: Marius Siebert,
Alexander Degenhardt,
Jens Baxmeier



DER ROTE PFEIL AUF RÄDERN

Erfahrungen mit dem Kheo Bazik von Vliegerop

Den Testern von KITE & friends stand das Kheo-Bazik-Kitelandboard von Vliegerop aus Holland in der 2012er-Version zur Verfügung. Unter der Hausmarke Kheo wird auch schon das Kicker angeboten, und mit dem Core folgt ein kleines, leichtes Modell. Das Bazik ist bereits ein Intermediate-Board und hochwertiger ausgestattet, aber immer der Reihe nach. Auf der Wiese konnten wir die roten Reifen mit dem schlichten Design zum Rollen bringen und im Freeride und Freestyle testen.

Klettbindungen, Antirutsch-Pads und aktueller Style



Der Zusammenbau des Boards war sehr easy, da sich ein ausführliches Manual im Karton befand. Man braucht sich auch nicht um Werkzeug zu kümmern, weil dem Board ein Multi-Werkzeug und Innensechskantschlüssel beiliegt. Nach dem Montieren der Räder an den Channel-Achsen und dem Aufschrauben der Bindungen konnte es gleich losgehen!

Und Action!

Durch die gute Grundeinstellung der Achsen hatte man mit dem breitem Stand auf dem Board ein

gutes Fahrgefühl und es ging gleich schnell voran. Die Channel-Achsen können je nach den Bedürfnissen des Fahrers beliebig hart eingestellt werden. Den Grip auf der Standfläche empfand ich als sehr gut und man brauchte keine Angst zu haben, aus der Bindung herauszurutschen. Die Bindungen selber hielten leider nicht ihre ursprüngliche Form und klappten beim erneuten Eintreten um. Durch leichtes Herausziehen des Fußes klappten sie dann wieder zurück. Dies war leider nicht der einzige negative Ersteindruck. Der Gelenkpunkt der Channel-Achse

KHEO BAZIK

HERSTELLER:	Kheo Boards
VERTRIEB:	Vliegerop, NL
INTERNET:	www.vliegerop.nl
KATEGORIE:	Cruiser
GESAMTLÄNGE:	113 cm
RADGRÖSSE:	20 cm
GEWICHT:	6,9 kg
PREIS:	299,- Euro

ZUBEHÖR: Manual, Werkzeug, Leash



Kheo-Rollen: klein, aber leicht und griffig

Zum Cruisen bieten Achsen und Bereifung einen guten Geradeauslauf

Für wen?

Nachdem die Vorversion schon gut ankam, ist das 2012er-Bazik ein echtes Styler-Gerät, welches bestens abgestimmt ist, sodass der Ein- und Aufsteiger sich wohl fühlen sollte

ALEXANDER DEGENHARDT

gab bei unserem Testboard von Beginn an sehr laute Geräusche von sich. Erst nach einigen Fahrten konnten wir mit einem Allzweckköhl Abhilfe schaffen. Nach Angaben des Herstellers ist ein derartiges Quietschen allerdings nicht der Normalfall beziehungsweise legt sich nach den ersten Metern. Nun stand aber auch bei uns dem entspannten Freeriden auf der Wiese nichts mehr im Weg.

Fahrvergnügen

Zum Freeriden, sei es für die Anfänger unter uns oder eben für die Fortgeschrittenen, lässt sich das Kheo Bazik toll fahren. Dabei geben die kräftigen Achsen ein sicheres Fahrgefühl. Die Räder liefern ausreichend Grip, um gut die Spur halten zu können. Einen kleineren oder auch einen etwas höheren Jump kann man mit dem Bazik ohne Probleme super stehen. Wenn man sich aber bereits mehr zutraut und einen Board-Off machen möchte, wird es ohne Grap-Handle schon schwierig und man hat

nur die Bindungen zum Greifen. Alles in allem ist das Kheo Bazik ein Top-Einsteigermodell unter den Kitelandboards. Aber auch Fortgeschrittene können mit diesem Rollbrett mächtig Spaß haben. ■

Auch höhere Jumps sind gut zu landen – nur für Board-Offs fehlt der Griff

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



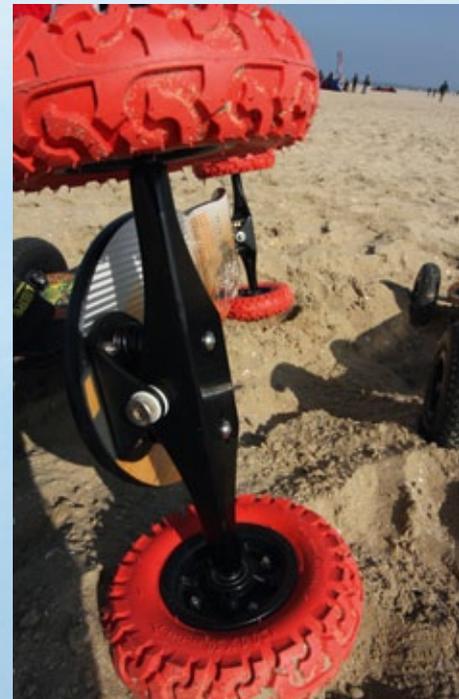
AUSSTATTUNG:



PREIS/LEISTUNG:



Zu Testbeginn verunsicherte uns die Geräuschentwicklung an den Kunststoffscheiben der Achsen



▼ ANZEIGE



28 Jahre Kitelife in Berlin
Eisenacher Str.81 10823 Berlin Tel:030-78703636 info@flying-colors.de

FLYING-COLORS.DE
flyingblog.de



Libre Majestic im harten TestalltagText: Guntram Leibrock
Fotos: Bernd Redecker, Guntram Leibrock

Schwäbische Highend-Sänfte

Auf das bereits vorher durchaus reichhaltige Angebot, dessen Vielfalt und Kombinationsmöglichkeiten immer noch unerreicht sind, setzt der deutsche Hersteller Libre noch eins drauf und präsentiert mit dem Majestic einen Highend-Buggy, der es in sich hat. In unserem Test soll der Buggy vom Zusammenbau bis zu den ersten 500 Kilometern zeigen, dass er seinen Namen zu Recht trägt.

Erster Eindruck

Wie bei den Buggymodellen von Libre üblich, ist der Majestic mit verzinktem Stahlrahmen und Pulverbeschichtung sowie in Edelstahl in vier Größen erhältlich. Und da beginnen bereits die Unterschiede zu den Konkurrenzprodukten. Mit der Präsentation des Majestic wurden auch schnell Stimmen laut, welche die Preisgestaltung der neuen Rennfuhrer aus dem Hause Libre kritisierten. Die auf den ersten Blick stolzen Preise relativieren sich aber, wenn man etwas genauer hinschaut.

Der Edelstahlrahmen des Majestic besteht aus hochwertigem und elektrolytiertem V4A, was die Oberfläche extrem glatt werden lässt und – im Gegensatz zu perlgestrahltm V2A mit seinem typischen rauen Finish – einerseits Ablagerungen verhindert, und damit Rostanfälligkeit vorbeugt, was andererseits aber sowohl vom Material als auch von der Bearbeitung her kostenintensiver ist. Diese Verarbeitung am oberen Limit des Machbaren zieht sich durch die gesamte Konstruktion und anhand weiterer Details wird klar, warum Libre zusätzlich zu Dragster und Protask einen weiteren Rennbuggy mit ins Programm genommen hat. Aber fangen wir von vorne an.

Reintreten und wohlfühlen

Die Gabel ähnelt der des Dragster, die Seitenplatten zur Aufnahme der Fußrasten und des Vorderradachsbolzens sind aber beim Majestic aus 10-Millimeter-Platten, deren Bohrungen individuelle Einstellmöglichkeiten der Fußposition sowie des Nachlaufs erlauben. Die Fußrasten an sich sind dabei

*Mit Volldampf durch die Dünen
– mit dem Majestic gibt es
fahrtechnisch kaum noch Limits*

schon ein Hingucker: Etwas Solideres und Edleres habe ich bisher – wenn überhaupt – nur an Eigenbauten gesehen. Das Einstellen der mittlerweile obligatorischen Hackenschlaufen erfolgt über eine Klemmplatte mit jeweils zwei Senkschrauben. Die Trittplatte selbst besteht aus einer dicken Noppen-gummierung. Genial einfach, stufenlos, perfekt.

Was für ein Rohr!

Die Z-Deichsel vermittelt ebenfalls Solidität und Stabilität; die Lenkkopfbuchse aus 60 mal 60 Millimeter



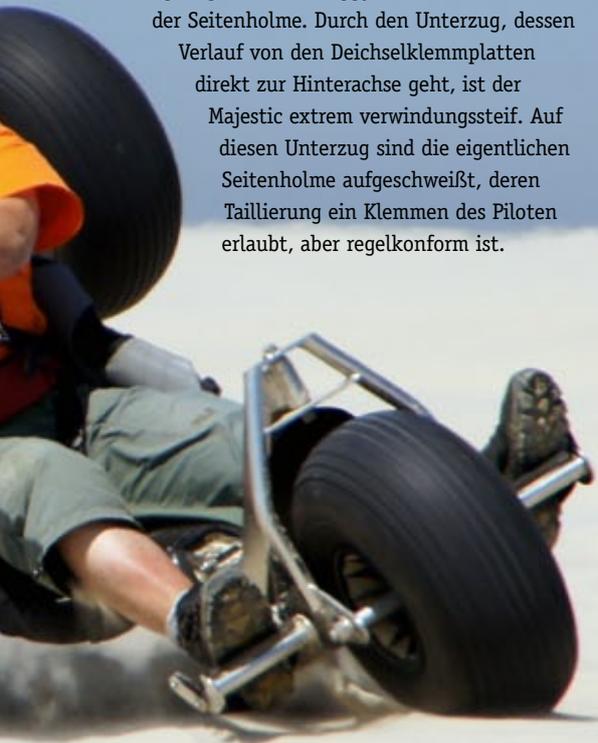


Auch im Wiesenbetrieb besteht der Majestic mit Bravour

dickem Rohr sieht geradezu zierlich aus. Apropos Lenkkopf: Die Buchse, die mit sehr sauber ausgeführten Schweißnähten das obere Ende des Deichselrohrs zu einem eleganten Abschluss führt, sorgt mit 3-Millimeter-Wandstärke für genügend Halt, um das innenliegende zweiteilige Gleitlager aus **Polyoxymethylen** – kurz POM – sowie den 12-Millimeter-Edelstahlbolzen ohne jegliches Spiel aufzunehmen. Über die Dimension des Lenkkopfbolzens könnte man angesichts der restlichen Konstruktion diskutieren; da hätte auch schon rein optisch ein 20er-Radbolzen besser gepasst. Belastungstechnisch reicht der 12er-Bolzen aber mehr als aus.

Heavy Metal

Einzigartig bei Serienbuggys ist die Konstruktion der Seitenholme. Durch den Unterzug, dessen Verlauf von den Deichselklemmplatten direkt zur Hinterachse geht, ist der Majestic extrem verwindungssteif. Auf diesen Unterzug sind die eigentlichen Seitenholme aufgeschweißt, deren Taillierung ein Klemmen des Piloten erlaubt, aber regelkonform ist.



Perfekte Abstimmung: kontrolliertes Fahrverhalten bis in den Grenzbereich

Zusätzliche Stabilität zum Aufnehmen der Querkräfte erhält das Ganze mit einem Rahmendreieck zwischen den Seitenholmen. Die bei 51 Millimeter Querschnitt erstaunlich leichte Hinterachse ist in der üblichen Libre-Bauweise mit zwei Ankerplatten mit M10er-Bohrungen zum Verschrauben des Rahmens versehen. Die 20er-Gewinde-Inserts zur Radaufnahme schließen den überaus hochwertigen und sehr stabilen Gesamteindruck ab.

Ruhe sanft

Auch beim Sitz zeigen sich Libres Know-how und der Anspruch auf Perfektion. Ein sehr edel wirkendes neoprenartiges Material – Griptex genannt – an den beiden Außenseiten setzt sich optisch von Sitzfläche und Rückenlehne ab, die aus reißfester schwarzer Lkw-Plane gefertigt sind. Ein nasses Hinterteil wie bei den Cordura-Sitzen ist somit Geschichte: abwischen, fertig. Die Unterseite ist ebenfalls mit einer Schutzfläche aus Lkw-Plane versehen. Ebenfalls top: An den Außenseiten ist jeweils ein Reißverschluss eingenäht, der ein gezieltes und effektives Auf- beziehungsweise Abpolstern an den entscheidenden Stellen ermöglicht. Eine Tasche an der Rückenlehne und gefühlte 1.000 Gurte zum Einstellen runden das Bild des Sessels ab.

Zusammenbau

Man sollte schon etwas Zeit einplanen, wenn es an den Zusammenbau des Renngeräts geht. Ich habe bis zur endgültig gefundenen Einstellung des Sitzes etwa 2 ½ Stunden gebraucht, das Nachstellen nicht mit eingerechnet. Die Gurtverläufe sind ein wenig anders, als ich es von Dragster und Co. gewohnt bin. Auch bis zum perfekten Positionieren der Taillierung dauert es etwas. Dabei sollte man unbedingt darauf achten, bei der Bodenfreiheit wie üblich etwa eine Handbreit (12–15 Zentimeter) über Grund Platz zu lassen. Vorsicht: Der Rahmenunterzug verleitet dazu, den Sitz auf dessen Höhe einzustellen mit dem Resultat, dass der Buggy beim harten Driften selbst auf glattem Untergrund am Strand umkippen kann.

Ist der Sitz richtig eingestellt, fühlt man sich im Majestic sicher wie in Abrahams Schoß. Ich freue mich schon auf den DM-Lauf auf Borkum ...

Wiesen-Sessions

Wie schon in meinem Beitrag zum Binnenlandfahren (siehe **BUGGYKITE & friends** 1/2012) geschrieben, bin ich aus Sicherheitsgründen

Rückblick KITE & friends



Concept C2 4/2011



Booster XT 6/2009



Apexx 3/2008

MAJESTIC

HERSTELLER: Libre Powersails
INTERNET: www.libre.de
KATEGORIE: Highend

STAHLRAHMEN: verzinkt/gepulvert oder Edelstahl

FULL-MOON: 21/12.00-8

RADAUFNAHME HINTEN: 20 mm

MAJESTIC: verzinkt/gepulvert, 1.850,- Euro

MAJESTIC: Edelstahl V4A, 2.300,- Euro



Funktionell: Fußraste mit Gummitrittfläche und Hackenschlaufen



Lenkkopfbuchse an der robust ausgelegten Deichsel

Für wen?

Für alle, die einen Rennbuggy suchen, der zwar „von der Stange“ ist, aber mit seinen vier unterschiedlichen Holmbreiten und der grandiosen, in den Sitz integrierten Aufpolsterungsmöglichkeit Spielraum genug für individuelles Anpassen bietet, genauso wie für jene ambitionierten Hobbyfahrer außerhalb des Regattazirkus, die Wert auf Top-Verarbeitung, Detailverliebtheit, sicheres Fahrverhalten und nicht zuletzt die Libre-typische Wertstabilität legen.

GUNTRAM LEIBROCK

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



AUSSTATTUNG:



PREIS/LEISTUNG:



eigentlich kein Fan vom „Wiesenheizen“ mit einem schweren Rennbuggy, aber für den Test musste es sein: Also rein in die Schnitte und ab geht's!

Die im Vergleich zu meinem Dragster relativ hohen Seitenholme erfordern etwas Gewöhnung; man hat aber immer noch mehr als genug Bewegungsfreiheit bei Manövern. Dieser Eindruck verstärkt sich auf dem ersten harten Kreuzkurs noch. Ich stelle fest: Buggyfahren kann auch gut angepowert mit hohem Seitenzug recht entspannt sein. Der ganze Querzug geht direkt in den Rahmen und muss nicht mit der Hüfte kompensiert werden. Dabei läuft das Ding nach vorne, ohne auch nur den Anschein des Ausbrechens zu erwecken – einfach wunderbar! Dann mit guten 60 Stundenkilometer in die Raumwindhalse, die Bewegungsfreiheit lässt nichts zu wünschen übrig; vor dem heranfliegenden Nachbaracker anluven und ... die Fuhre bricht unvermittelt aus dem vermeintlich kontrollierten Drift so aus, dass ich erst nach einer 180-Grad-Drehung und einigen Metern Rückwärtsfahrt zum Stehen komme. Okay, noch mal. Jetzt klappt es so, wie es sein soll. Meine kurzzeitigen Bedenken, dass die Geometrie zu hecklastig sein könnte, sind erst einmal beseitigt, aber ich beschliesse, das kontrollierte Auslösen des Drifts am Strand zu testen.

Da ich plane, mit dem Majestic in Borkum zum Masterlauf der DM 2012 anzutreten, will ich mir trotz der sehr schwer vergleichbaren Bedingungen zwischen Wiese und Sand etwas Fahrpraxis mit der neuen Fahrmaschine aneignen. Also nächster Test: Wie fühlt es sich an mit der Taillierung? Wieder Raumschot den Berg runtergebügelt und dann mit vollem Tempo in die Wende. Mit dem Kite direkt über mir rolle ich fast 40 Meter genau upwind, dem Gewicht des Majestic von 53 Kilogramm sei Dank. Gut, das habe ich mit dem Dragster auch schon gemacht und von einem Lift ist nichts zu spüren. Ich merke, dass dies an meiner dem Dragster angepassten Fahrtechnik liegt und es kostet mich dann schon einiges an Überwindung, den Lift absichtlich



Saubere Verarbeitung und stabile Auslegung der Details

zu provozieren. Die Taillierung macht genau das, was sie soll, nämlich mich vor einem Abflug zu bewahren. Nach einigen Wenden und weiteren Raumwindhalsen stelle ich fest, dass die Taillierung neben dem Schutz vor einem ungewollten Ausstieg auch viel härtere Manöver ermöglicht, woraus in der Folge ein anderer Fahrstil resultiert.

Nach einer Woche Wiesentraining und 200 Kilometer Erfahrung mit dem Majestic freue ich mich noch mehr auf Borkum.

DM-Finale Borkum 2012

Wer Borkum kennt, weiß, dass dieses Fahrgebiet für Material und Fahrer so anspruchsvoll ist wie kein anderes Regattagelände. Neben glattem, aber recht weichem Untergrund geht der Kurs mit Highspeed an der harten Wasserkante entlang in die bis zu zwei Meter hohen Dünen, die teilweise eine gerade Abrisskante haben und sowohl Materialmordend sein können als auch dem Piloten körperlich alles abfordern, wenn man sie nicht richtig erwischt. Also genau das richtige Terrain, um meinen Eindruck von der stabilen Bauweise des Majestic auf Herz und Nieren zu testen. Doch vor den anstehenden Rennen zuerst noch einmal zurück auf die Geometrie. Der stufenförmige Sitzkäfig erlaubt eine perfekte Umleitung des Querzugs in Vortrieb. Das ist eines der Geheimnisse dieser Bauweise. Doch dazu muss der Zugpunkt des Trapezes beziehungsweise die Sitzposition genau stimmen. Der Eindruck des Übersteuerns bestätigt sich am Strand nicht, ganz im Gegenteil: Der Majestic fährt wie auf Schienen und Drifts lassen sich kontrolliert auslösen. Höhe laufen meistert dieser Rennbuggy mit einer Leichtigkeit, die mir immer wieder ein Grinsen ins Gesicht zaubert.

Aufgrund des Lenkkopfwinkels sind auch Kurse mit vielen Wendemarken und entsprechend engen Turns ohne Probleme möglich. Trotzdem bleibt der Majestic auch bei 80 Stundenkilometer und mehr spurtreu und fängt nicht an zu „flattern“. Die Geometrie ist nun für meine Körpergröße von 1,77 Meter perfekt eingestellt. Libre-Teamfahrer Maximilian Thomes, in Borkum ebenfalls zum ersten Mal mit einem Majestic am Start und mit 1,97 Meter geringfügige 20 Zentimeter größer als ich, entscheidet sich dafür, zusätzlich 10-Zentimeter-Verlängerungen aus dem Libre-Baukasten einzusetzen, um seinen Majestic optimal zu trimmen.



Mit Unterzug und Rahmenverstrebung am Heck wird eine hohe Steifigkeit erzielt



Taillierte Seitenrohre; Sitz aus Plane mit Griptex-Seitenteilen

Während der Rennen zeigt sich dann die Sicherheitsrelevanz der Taillierung. Konnte man beim freien Fahren einfach einmal abbremsen, um einer scharfen Dünenkante auszuweichen, heißt es im Rennen: Augen zu und durch. Mit weiten Sprüngen von durchaus einigen Meter geht es im Pulk durch die Dünen und ich bin mehr als glücklich, mich nicht allzu sehr darum sorgen zu müssen, dass mich mein Buggy abwirft. Der Majestic verkraftet die teilweise doch recht unsanften Einschläge klaglos und arbeitet zuverlässig unter meinem Hintern, ohne zu murren. Die für Borkum üblichen Schäden wie komplett abgerissene Sitzgurte, gebrochene

Teile wie Deichsel, Lenkkopf oder Hinterachse, tangieren den Majestic null Komma null.

Fazit: Einfach glänzend

Nach insgesamt vier Wochen Testen auf unterschiedlichem Terrain und guten 500 Kilometer unter teilweise sehr harten Rennbedingungen stelle ich fest: Der Majestic hält, was er verspricht: Stabil, komfortabel, spurtreu, sehr ausgewogenes Fahrverhalten dank einer ausgeklügelten Geometrie und eine Erste-Sahne-Verarbeitung, die Langlebigkeit und kaum Verschleiß verspricht.

Will man ein Haar in der majestätischen Suppe suchen, dann bei den Holmbezügen, die genau an der Taillierung durch das ständige Reiben des Trapezbügels zum Abschluss des Tests erste Verschleißerscheinungen zeigten. Aber auch hier lässt sich Libres Qualitätsanspruch an der vorbildlichen Vorgehensweise ablesen. Nach Rücksprache versprach Libre-Chef Hans Hauser, sich des vorher nicht aufgetretenen Problems unverzüglich anzunehmen und für Abhilfe zu sorgen. Nicht nur wegen seines Oberflächenfinishes hat Libre mit dem Majestic einen glänzenden Highend-Buggy geschaffen – Respekt!

INSIDER GUIDE

V4A Stahl gibt es in vierfältiger Güte. Für rostfreien Edelstahl werden in Deutschland häufig die Bezeichnungen V2A und V4A benutzt, wobei letzterer durch seine Molybdän-Legierung noch widerstandsfähiger gegen Meerwasser (Chloridgehalt) ist, was ihn besonders für den Schiffbau geeignet macht.

POLYOXYMETHYLEN Kurz POM genannt, ist ein hochmolekularer thermoplastischer Kunststoff, der sich durch hohe Festigkeit, Härte und Steifigkeit auszeichnet. Durch den niedrigen Reibungskoeffizienten kann Polyoxymethylen in vielen Fällen Metalle ersetzen.

▼ ANZEIGE

Wir sorgen für Flügel....

metropolis
drachen



www.metropolis-drachen.de

Skandinavien-Damm 11, 24983 Handewitt, Tel. 04608-970270, info@metropolis-drachen.de
direkt am Skandinavien Park an der A7 vor Dänemark

Shiny Look – und das Kite-Revier wird zum Catwalk

Text: Michael Horst
Fotos: Hraban Tinschmann

Glänzende Erscheinung

Der erste Gedanke beim Anblick dieses Buggys ist sicherlich: „Wie der glänzt!“ Der neue MG Aero, ein für die Teilnahme an Regatten ausgelegter Kitebuggy aus der holländischen Schmiede von Maarten de Graauw, ist komplett elektroliert und somit optisch eine Augenweide. Wir konnten den Buggy Probe fahren und dabei testen, ob sich hinter der blanken Oberfläche nur Schein oder doch auch Sein verbirgt.

*Auch Drifts
lassen sich perfekt
kontrollieren*



Testeinsatz: Michael Horst
nimmt den Aero voll ran

Die Hardware

Der Aero ist komplett aus nichtrostendem Stahl gefertigt. Die Verarbeitung inklusive sämtlicher Schweißnähte sieht sehr gut und zuverlässig aus. Alle Rohre und Flansche sind ausreichend stark dimensioniert und versprechen eine lange Haltbarkeit. So hat die Achse gut 48 Millimeter Durchmesser, bei einer sattem 3,25er-Wandung, und die Deichsel besteht aus 60 mal 40 Millimeter Vierkantrohr. Zur Stabilisierung sind die taillierten Seitenrohre durch ein eingeschweißtes Kreuz fest miteinander verbunden. Angeboten wird der Kitebuggy in den Größen S (mit der Weite 365/440 Millimeter) und L (385/460 Millimeter). Zum Lieferumfang gehören auch ein gut sitzendes Schutzblech, Moonräder und passende Seitentafeln, um gegebenenfalls Lizenznummern anbringen zu können.

Schrauberstunde

Besonders positiv fällt gleich bei der Montage auf, dass für alle Verschraubungen jeweils nur ein Werkzeug benötigt wird. Der Entwickler hat hier auf sogenannte Schlossschrauben zurückgegriffen. Dabei kann sich durch einen Vierkant an der Schraube und in den Flanschen nichts verdrehen. Überhaupt ist das benötigte Werkzeug übersichtlich. Mit Maul- oder Ringschlüsseln für die Schlüsselweiten 24, 17, 13 und 10 Millimeter sowie einer Knarre mit 30-Millimeter-Nuss und einer Verlängerung lässt sich alles zerlegen oder zusammenbauen. Durch eine Vielzahl von Bohrungen an Deichsel- und Seitenrohrflanschen kann man den Aero auf die individuellen Bedürfnisse jedes Piloten einstellen. So können die Höhe in fünf Stufen und der Lenkkopfwinkel zwischen 62 und 68 Grad geändert

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



AUSSTATTUNG:



PREIS/LEISTUNG:



werden. Auch die Fußrasten lassen sich in der Höhe sowie im Abstand zur Sitzposition in der Länge an unterschiedlichen Punkten anbringen. Wer durch die gebotenen Verstellmöglichkeiten noch kein Optimum für sich erreicht, kann noch per Gewicht die Trimmung beeinflussen. Hierfür sind unter anderem im Bereich der Hinterachse Aufnahmepunkte vorgesehen. Eine unübliche Art der Befestigung wurde auch bei der Fixierung der 1,52 Meter breiten Hinterachse gewählt. Bewusst hat man auf angeschweißte Flansche verzichtet, um eine zwangsweise Verformung durch die Wärme beim Schweißen zu verhindern. Stattdessen halten hier Stahlbügel die Achse sicher in ihrer Position. Der neugierige Pilot kann dadurch zum Beispiel mit einer exzentrischen Hinterachse experimentieren.

Die Software

Als Standardbereifung wird eine komplette Ausstattung mit Bigfoots auf Cadkat-Felgen angeboten. In Vorder- und Hinterräder wurden jeweils 13 Rillen geschnitten; alle Räder sind mit Bolzen in 20 Millimeter Durchmesser fixiert. Der bequeme Arbeitsplatz des Buggypiloten, komplett in Schwarz und genäht aus Lkw-Plane und Cordura, lässt sich mit wenigen Handgriffen in der Höhe und Länge über ein Verstellen der Gurte und Schnallen anpassen. Als sehr praktisch erweisen sich die beiden angenähten Halterungen für Steckies auf der Rückseite. So sind diese sicher verstaut und man hat sie im Notfall jederzeit schnell zur Hand. Eine optische Aufwertung erfolgt durch den farbigen Schriftzug des Buggyherstellers im Rückenteil.

Der Systemstart

Nach dem Starten des Kites nimmt man im Buggy Platz, fühlt sich gleich wohl und zudem sicher aufgehoben. Die Taillierung der Seitenholme, die Sitzposition, die Beinfreiheit an den Oberschenkeln oder auch die breiten Schlaufen an den Fußrasten – dies alles verspricht einen guten Halt und eine sichere Fahrt, auch auf unebenem Gelände. Ein kurzer Schwenk des Kites und schon rollt der MG Aero leicht an. Das Gesamtgewicht von nur knapp über 46 Kilogramm sorgt dafür, dass man schnell beschleunigt. Das kann ein großer Vorteil bei der Verwendung in Regatten auf Kursen mit vielen nötigen Manövern sein. Zusammen mit der enormen Wendigkeit spielt der Buggy hier seine Stärken aus. Je nach eingestelltem Nachlauf reagiert er sofort auf die geringsten Lenkimpulse des Fahrers und umrundet Hindernisse ohne große Raumverluste. Aber auch der Geradeauslauf überzeugt. Kein Wackeln oder Verwinden schmälert das Fahrvergnügen. Selbst Geschwindigkeiten von deutlich jenseits der 90 Stundenkilometer wurden im Test gefahren und sorgten beim Piloten für kein unguutes Gefühl. Man kann sich bei Bedarf mit den

Oberschenkeln verkeilen und ein Herausliffen durch den Kite wirkungsvoll verhindern.

Tipps

In der Praxis hat sich gezeigt, dass sich die Verschraubung des Schutzbleches durch Erschütterungen lösen kann. Bedingt durch den nachgebenden Glasfaserwerkstoff sollte hier des Öffterens die Festigkeit kontrolliert werden; gegebenenfalls kann man auch selbstsichernde Muttern nachrüsten. Die kleinen Schrauben, die die Schlaufen an den Fußrasten fixieren, können, je nach Position der Rasten, eventuell am Flansch der vorderen Achshalterung anstoßen. Wenn hier eine zusätzliche Unterlegscheibe für M16 verwendet wird, gewinnt man den benötigten Abstand. Wer auch das hintere Nummernschild anbringt, kann das unter Umständen auftretende Klappern am Kreuz verhindern, indem auf der Unterseite der Tafel Filzgleiter für Möbel angeklebt werden.

Während bei schmalen Piloten das Aufpolstern der Seitenholme zur Anpassung möglich ist, kann es bei stärker gebauten Fahrern schon eng werden. Durch das eingeschweißte Kreuz ist ein Ändern der Sitzweite leider nicht möglich. Daher sollte man vor dem Kauf unbedingt ausprobieren, ob man in den Buggy hineinpasst. Dabei bitte auch an das Trapez und dickere Winterkleidung denken!

Das Fazit

Mit dem MG Aero hat Maarten de Graauw einen leichten, aber zuverlässigen und haltbaren Kitebuggy entwickelt, der sowohl dem Teilnehmer an Regatten als auch dem Hobbypiloten viel Freude und so manchen schönen Buggytage bescheren wird. Mit vielen Details überzeugend und mit einer Vielzahl an Einstell- und Anpassungsmöglichkeiten ausgestattet, besticht er auch durch ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Ersatzteile oder Zusatzausstattungen wie Verlängerungen oder Kufen zum Kiten auf Eis werden ebenfalls angeboten. Abschließend kann man ohne schlechtes Gewissen sagen: Manchmal ist doch alles Gold, was glänzt. ■

MG AERO

HERSTELLER:	MG-Kites
INTERNET:	www.mg-kites.com
KATEGORIE:	Highend
RAHMEN:	Stahlrahmen, Edelstahl
RÄDER:	Full-Moon, 12.00-8
RADAUFNAHME HINTEN:	20 mm
PREIS:	1.495,- Euro



Stufenholm mit deutlicher Taillierung, aber ausgeprägtem Aktionsraum für die Beine

Taillierte Seitenholme

Nur was für Verklebte?



Vorteil bei unebenen Untergründen und schwierigen Manövern: Sitzrohrtaillierung

Andererseits bietet die Taillierung einen nicht zu unterschätzenden Sicherheitsgewinn, weil sich durch das Festklemmen im Buggy bei extrem unebenem Untergrund sowie bei Manövern wie Raumwindhalse und Wende ein ungewollter Ausstieg wirkungsvoll vermeiden lässt, was gerade bei böigen Windverhältnissen zu einem deutlichen Rückgang von Unfällen mit der Gefahr von Rückenverletzungen geführt hat.

Das Argument der Kritiker, die Piloten würden das Mehrgewicht durch den Buggy nutzen, um mit größeren Kites zu fahren, ist insofern nicht zu

Es gibt zu diesem Thema sehr kontroverse Meinungen: Einerseits schreibt das FISLY-Regelwerk für Buggyfahrer vor, dass der Pilot nicht fest mit dem Buggy verbunden sein darf. Dies wird auch bei den nationalen und internationalen Regatten kontrolliert. Dennoch wurden die Sitzrohre der Buggys in den letzten Jahren immer enger beziehungsweise bekamen eine Taillierung über den Oberschenkeln, sodass sich der Pilot eben doch mit entsprechender Körperspannung im Buggy verklebmen kann. Die Regelkonformität wird durch ein Verändern der Sitzposition und Nachlassen der Körperspannung erreicht.

halten, da noch mehr Zugkraft bei gleichbleibender Spurstabilität des Buggys auch im Rennen keinerlei Vorteile bringt. Das Vorurteil, man käme bei Gefahr nicht aus dem Buggy heraus, kann durch verschiedene Beispiele aus der Praxis widerlegt werden. Dies betrifft aber eben nur die nach Regelwerk abgenommenen Buggys. Wie eng mache ich also meinen Buggy? Betrachtet man Sportgeräte wie einen Jet-Ski, so gibt es hier zur Sicherung des Piloten sogenannte Totmanneinrichtungen. Übertragen auf den Kitebuggy hieße das: Drückt sich der Fahrer nicht aktiv in den Sitz, so sollte er aus diesem herausgezogen werden oder sich aus ihm herausdrehen können. Rennfahrer ebenso wie Freizeitpiloten, die sich von der Taillierung ein Sicherheitsplus versprechen, müssen sich der Brisanz eines zu engen Buggys bewusst sein. Daher ist – wenn man die Taillierung zum Einklemmen nutzt – auf das nötige Quäntchen Luft zu achten, auch wenn nach dem Sommer die Kleidung wieder dicker wird! ■



Der Trend geht zu immer geringerer Sitzbreite

ANZEIGEN ▼



DVD How to Snowkite

Profis zeigen Dir in diesem kompletten Guide alles, was Du wissen musst, um das Snowkiten zu erlernen.

In englischer und norwegischer Sprache

Artikel-Nr. 11254

Mehr Informationen, mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop www.alles-rund-ums-hobby.de und auf Seite 48 im Heft.



- powerkites
- sportkites
- single line kites
- accessories
- special designs



www.exclusive-kites.com

Servus, Visionär : Volker „Völli“ Staudt †

Wenn in den 90ern außergewöhnliche Zugmatten über Rømø flogen, war meist Volker Staudt der Konstrukteur, welcher es nicht scheute, neue Wege abseits der Trends zu gehen – und dabei leicht einmal einige Überlegungen voraus war. Völlis großer Sachverstand und sein Antrieb zum Basteln und Forschen machten es immer sehr spannend, mit ihm zusammen zu sein und tiefgründige Gespräche zu führen. Er hat unseren Sport und unseren Verein von den Anfängen an geprägt und mit nach vorne gebracht, dabei ging es um das Fahrgebiet Rømø, die Arbeit als ehrenamtlicher Maininstruktor, der wie kein anderer die Aerodynamik veranschaulichen konnte, sowie als Rennleiter, der mehr über Wind und Wetter am Himmel erkannte als sonst jemand.



Auch war Völli derjenige, der den legendären Schirm Ekko, den Extremflügel Ekko Alpha und das Einsteigermodell Sinus entwickelt hat. Die beiden letzteren veröffentlichte er im Bauanleitungs-Sonderheft 2001 von **KITE & friends** und teilte so sein Know-how mit der Öffentlichkeit.

Völli hat mit Ute Nissen auf der Insel Rømø gelebt und ist am 4. Juli in seinem Haus auf der Insel sanft entschlafen. Volker wurde nur 52 Jahre jung. Wir vermissen einen treuen und liebenswerten Freund und Vereinskameraden. Unsere aufrichtige Anteilnahme gilt seiner Frau Ute Nissen und seinen Angehörigen.

Jens Ball, Präsident German Parakart Association Kitesailing e. V.

ANZEIGE

KITE LANDBOARDING DEUTSCHE MEISTERSCHAFT

GPA KITESAILING E.V.

2nd [Tating] [Tating]

3rd Tourstop

4th [Wanlo]

1st [M. Appel]

8th Wind & Boney Tour L121 RACE

Freestyle

Next TourSTOP: 18.09.2012
Golfplatz [DGH] - Tating

Final TourSTOP: 02.11. - 04.11.2012
Segelfluggplatz - MG Wanlo

for more information visit
kitelandboarding.eu

KITES AND COFFEE .DI **N:XT BOARDING GENERATION** **4IMAGE.TV** **KITE & friends**

Text: Guntram Leibrock
Fotos und Grafiken: Jens Baxmeier

The Way to Fly: Kitelandboarding

steijermann

In dieser Ausgabe werden wir uns mit den Startvorbereitungen, einigen Trockenübungen und dem Anfahren beschäftigen. Doch zuerst spreche ich einige Punkte an, die für die Sicherheit anderer und natürlich auch für Euch selbst wichtig sind.

Fly save

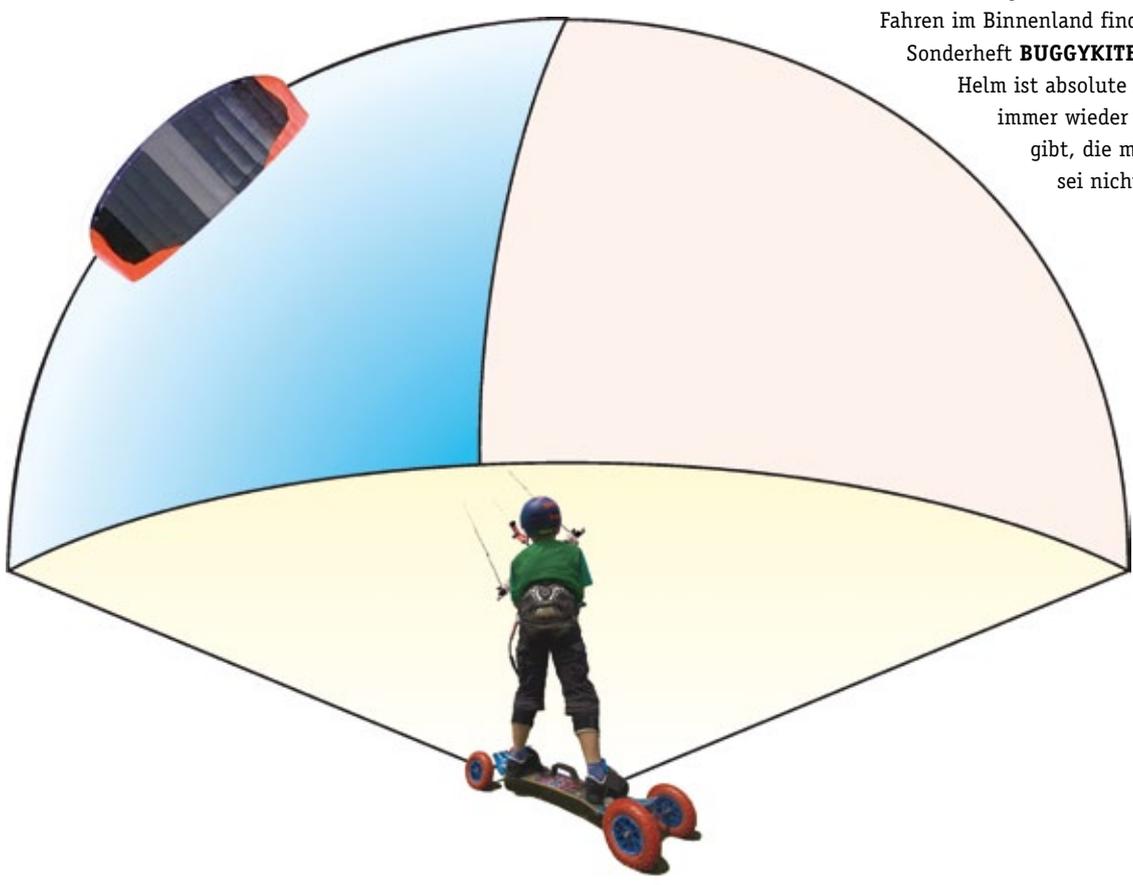
Bevor Ihr mit Eurem Equipment einen Euch unbekanntem Spot entert, solltet Ihr Euch mit den örtlichen Gepflogenheiten vertraut machen. Infos zu den gängigen KLB-Spots findet Ihr in den Foren. Dort sind in der Regel Locals, die Euch nützliche Infos zu Fahrgebiet, Startzone und weiteren Spot-spezifischen Besonderheiten wie temporären Nutzungsmöglichkeiten und Zufahrtsbeschränkungen liefern sowie auch über die besten Windrichtungen oder Tiden Auskunft geben können.

Bitte informiert Euch immer vor der Spot-Wahl. KLB-Fahrgebiete sind selten und entsprechend rücksichtsvoll und sensibel solltet Ihr in Eurem eigenen Interesse mit den Flächen umgehen.

Dies gilt auch und vor allem für Spots vor Eurer Haustür. Nicht jede Brachwiese ist als frei nutzbare Fläche zu betrachten, und Landwirte sowie Jagdpächter sehen es nicht sehr gerne, wenn man ohne zu fragen einfach mal so loslegt. Besser ist es, erst um Erlaubnis zu fragen und zu erklären, was man vorhat. So lassen sich Konflikte von vornherein vermeiden und man wahrt sich die Chance, einen verständnisvollen Eigentümer oder Pächter zu finden.

Habt Ihr einen geeigneten Spot gefunden, solltet Ihr auch Eure eigene Sicherheit nicht vergessen: Hindernisse in Lee wie Straßen oder Hochspannungsleitungen sind ein absolutes No-Go, während luvseitige Hindernisse für Verwirbelungen sorgen können, die ein entspanntes und sicheres Fahren unmöglich machen. Informationen zum Fahren im Binnenland findet Ihr im aktuellen

Sonderheft **BUGGYKITE & friends** 2012. Ein Helm ist absolute Pflicht, obwohl es immer wieder auch Unverbesserliche gibt, die meinen, der eigene Kopf sei nicht schützenswert.





Theoretische Grundlagen

Bevor Ihr loslegt, möchte ich ein paar Begrifflichkeiten klären, die zum theoretischen Basiswissen zählen und „sitzen“ sollten, ohne dass Ihr darüber nachdenken müsst. Sie sind auch Voraussetzung dafür, die weiteren Erläuterungen zur Fahrtechnik zu verstehen und umzusetzen.

Die dem Wind zugewandte Seite nennt man LUV. Die dem Wind abgewandte Seite bezeichnet man mit LEE. Diese beiden Begriffe beziehen sich ausschließlich auf die Fahrtrichtungsänderung und haben nichts mit dem Steuern des Kites zu tun.

Fährt man also in Richtung der dem Wind abgewandten Seite (nach LEE), lässt man sich abfallen. Beim Anluven fährt man folgerichtig zu der dem Wind zugewandten Seite (nach LUV). Des Weiteren solltet Ihr die möglichen Kurse zum Wind, wie sie in der Grafik dargestellt sind, im Schlaf herunterbeten können.

Startvorbereitungen

Ich beschränke mich hier auf das Starten des beim KLB am häufigsten verwendeten Kite-Systems: Softkites mit Depower-Funktion. Das geschilderte Startprozedere funktioniert auch mit Handlekites, allerdings ist bei diesen der übliche Startaufbau mit Sichern der Handles durch zwei Steckis praktikabler. Und so geht es: Der Kite wird der Länge nach Richtung Lee ausgebreitet. Dann wird das luvseitige Ende mit dem Board beschwert, damit der Kite nicht davonfliegt. Wichtig: Hilfreich ist es, die Flügelspitze etwas einzuklappen, damit



Bezeichnungen zur Orientierung zum Wind

sich das Board beim Starten nicht in den Waageleinen des Kites verheddert. Der Kite liegt jetzt also der Länge nach in Windrichtung.

Aus dieser Startposition ergeben sich zwei Vorteile: Erstens kann der Kite immer der Länge nach auswehen, auch wenn der Wind etwas drehen sollte. Zweitens kann man so selbst noch bei ordentlich Wind alleine sehr relaxed starten.

Zunächst werden nun die Flugleinen von der Bar parallel zur Schleppkante des Kites abgewickelt und auf Verdrehungen oder schadhafte Stellen geprüft. Auch die Waageleinen des Kites sollten gecheckt werden, damit beim Starten keine Probleme entste-



Kurse zum Wind



Am Wingtip mit Sand gesicherter Kite

hen. Ein weiterer sicherheitsrelevanter Punkt ist die Kontrolle des Safety-Systems, es sollte korrekt und auslösebereit zusammengebaut sein.

Der Adjuster sollte beim Starten möglichst weit auf minimale Leistung getrimmt sein – anpowern kann man immer noch, wenn der Kite in der Luft steht und man sicher ist, dass man die Situation unter Kontrolle hat. Nun hakt man sich mit dem Chickenloop in das Trapez ein und sichert den Loop mit dem Chickendick.

Durch den oben beschriebenen Aufbau und das entsprechende Auslegen der Leinen befindet sich der Kite automatisch am Windfensterrand. Leinen spannen. Der Kite füllt sich mit Luft und richtet sich, bedingt durch das Beschweren des einen Endes mit dem Board, Richtung Windfensterrand auf. Das Board rollt vom Tip-Ende des Kites und man kann am Windfensterrand nach oben in den Zenit fliegen.

Vorübung 1: Scheibenwischer – Trockenübungen mit Kite ohne Board

Bevor Ihr aufs Board steigt, solltet Ihr Euren Kite sehr gut kennen und nach Euren Bedürfnissen zuverlässig dahin steuern können, wohin Ihr es

Start eines Depowerkites



wünscht, oder kurz: Ihr sollt mit dem Kite fliegen, nicht der Kite mit Euch. Der typische Anfänger-Move, liegende Achten in der Powerzone zu fliegen („Scheibenwischer“), ist dabei wenig hilfreich. Zum späteren Fahren benötigt man in der Regel deutlich mehr Power, als Ihr beim Stand-Kiten kontrollieren könnt, wenn der Kite Richtung Powerzone fliegt. Deshalb ist diese Vorübung mit weniger Zugkraft zur Verbesserung der Kite-Kontrolle sehr wichtig. Solange Ihr Euren Kite durch die Powerzone beschleunigen könnt, ohne aus den Schuhen gezogen zu werden, ist der Kite für die vorherrschenden Windverhältnisse zum Fahren zu klein. Will man richtig fahren, braucht der Kite so viel Power, dass man beim „Scheibenwischer“ schon hinterher fliegt.

Windfenster

Viel besser zum Grundverständnis dafür, wo der Kite wann und wie positioniert sein soll, ist es, den Windfensterrand abzufliegen. Dazu steuert Ihr den Kite, ausgehend von der Parkposition im Zenit, mit der Leitkante voran Richtung seitlichem Windfensterrand. Sobald eine Abnahme der Zugkraft zu spüren ist, weil der Kite am Windfensterrand angekommen ist, lässt Ihr ihn mit der Leitkante senkrecht nach unten in den sogenannten Powerdive abkippen. Durch sein Eigengewicht wird der Kite beschleunigt, obwohl er sich am Windfensterrand befindet. Dann steuert Ihr den Kite in einer möglichst engen Kurve wieder nach oben (beim Depowerkite anpowern, beim Handkete den Kurvenflug mit der jeweiligen Bremse unterstützen). Der Kite sollte nun wieder am Windfensterrand nach oben Richtung Zenit wandern. Diese Übung solltet Ihr in einem Fluss vom linken zum rechten Windfensterrand sicher beherrschen. Die Schwierigkeit in der Ausführung besteht darin, den Kite nicht zu weit nach außen Richtung Windfensterrand zu fliegen beziehungsweise den Powerdive nicht schon einzuleiten, wenn der Kite noch nicht am Windfensterrand angekommen ist. Der Powerdive, also das Fliegen des Kites mit der Leitkante nach unten, ist dabei essenziell, weil wir diesen auch zur nächsten Übung beziehungsweise zum Anfahren benötigen. Mit dem Abfliegen des Windfensters lässt sich der Powerdive wunderbar üben, da sich die eigentlich gewünschte und auch nötige Kraftentfaltung, die durch den Powerdive freigesetzt wird, in Grenzen hält, weil das Manöver am Windfensterrand ausgeführt wird.

Als Orientierung zur korrekten Ausführung: Beim Abfliegen des Windfensterrands sollte der Kite eine möglichst gleichbleibende Fluggeschwindigkeit besitzen. Habt Ihr das Abfliegen des Windfensters sicher drauf, wird es nun mit Vorübung 2 richtig sportlich.

Vorübung 2: Lauf Forrest, Lauf! – Anfahrübung

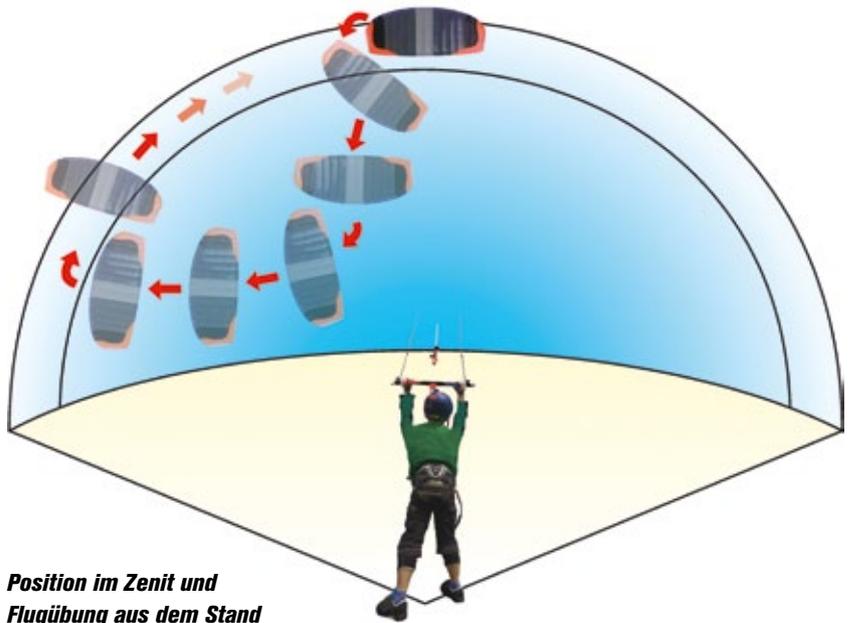
Sehr hilfreich für diese Übung sind zwei Markierungen (Pylonen, Rucksäcke o. ä.), die den Halbwindkurs abstecken. Bei dieser Aufgabe kommt neben dem Steuern des Kites ein weiterer Punkt ins Spiel, nämlich die Eigenbewegung, hier noch ohne Board, sondern zu Fuß. Ihr positioniert Euch an einer der Markierungen, der Kite steht dabei in der Parkposition im Zenit. Nun wird der Kite mit einem Powerdive senkrecht nach unten geflogen, dieses Mal nicht am Windfensterrand, sondern genau in die Powerzone. Ganz wichtig: Ihr müsst dabei das Anfahren auf dem Board durch Laufen simulieren, also kurz nach dem Einleiten des Powerdives genau auf den Kite zulaufen. Warum? Das Stichwort ist die Leinenspannung – das A und O beim Kiten.

Durch das Zulaufen auf den Kite wird die Leinenspannung verringert, genau wie später auf dem Board auch. Deshalb werdet Ihr auch nicht unkontrolliert nach vorne gerissen; dies wird nur der Fall sein, wenn Ihr zu langsam lauft. Wichtig dabei ist, dass der Kite tatsächlich senkrecht nach unten geflogen wird, sonst wird das Anfahren mit dem Board nicht möglich sein, doch dazu später mehr. Nach dem Powerdive wird der Kite mit der Leitkante in Fahrtrichtung gestellt. Gleichzeitig müsst Ihr nun auf Halbwindkurs anluven, also Eure Laufrichtung um 90 Grad ändern. Darauf achten, dass Ihr bei diesem Manöver nicht den Kite „verlenkt“; dieser sollte immer noch neben Euch in Fahr- beziehungsweise Laufrichtung stehen. Auf Halbwindkurs bis auf Höhe der zweiten Markierung laufen. Dann anluven und dabei den Kite Richtung Zenit lenken. Durch das Anluven wird Leinenspannung generiert, sodass der Kite sauber nach oben geht, obwohl er fast am Windfensterrand nach oben steigen muss. Ihr solltet nun genau so stehen wie zu Beginn der Übung, nur eben an der zweiten Markierung. Kurz Luft holen ... und ab zurück in die andere Richtung.

Tipp 1: Nach dem Setzen des Schirms sollte der Kite leicht angepowert beziehungsweise angebremsst werden, weil durch das Abbiegen auf Halbwindkurs die Leinenspannung wieder erhöht wird und der Kite ansonsten ungebremsst Richtung Windfensterrand fliegen würde.

Tipp 2: Setzt Euch mit dem Thema Leinenspannung auseinander. Es ist ein Reflex, beim Verlust der Leinenspannung nach Luv (vom Schirm weg) zu laufen, das macht jeder Anfänger instinktiv. Es geht aber auch anders herum, nämlich mit nach unten fliegendem Kite auf diesen zuzulaufen (abfallen lassen, also nach Lee laufen) und trotzdem die Strömung im Schirm zu behalten. Das ist schon nicht mehr ganz so einfach, schult aber das Gefühl für den Kite und den Umgang mit der Bremse beziehungsweise mit dem Anpowern der Bar ungemein.

Wenn Ihr diese Übung beherrscht, kann es direkt aufs Board gehen, doch dazu mehr in der nächsten Ausgabe. ■



Position im Zenit und Flugübung aus dem Stand

▼ ANZEIGE

COOPER KITES

Cooper One top Allround-Kite in hoher Qualität



Cooperkites Europa
www.cooperkite.nl

Cooperkites Deutschland
www.cooperkites.de

IMPRESSUM

KITE & FRIENDS**Herausgeber**
Tom Wellhausen**Redaktion**
Verlagsbüro Jens Baxmeier
Koogstraße 6, 25881 Tating
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**Redaktionsassistentin**
Dana BaumFür diese Ausgabe recherchierten,
testeten, bauten und schrieben:**Autoren, Fotografen & Zeichner**Jens Baxmeier, Ralf Beutnagel,
Wolfgang Bieck, Michael,
Bosselmann, Mathias Corneließen,
Alexander Degenhardt,
Ralf Dietrich, Matthias Grimm,
Rainer Hoffmann, Michael Horst,
Rainer Keller, Guntram Leibrock,
Paul May, Meike Müller, Bernd
Redecker, Christoph Schäfer,
Maik Schmidt, Marius Siebert,
Corinna Spellerberg, Sebastian
Thomes, Hraban Tinschmann,
Viva Architekt**Grafik**
Bianca Kunze,
Jannis Fuhrmann,
Martina Gnaß,
Tim Herzberg,
Kevin Klatt
grafik@wm-medien.de**Verlag**
Wellhausen & Marquardt
Mediengesellschaft bR
Hans-Henny-Jahn-Weg 51
22085 HamburgTelefon: 040/42 91 77-0
Telefax: 040/42 91 77-199Bankverbindung
Hamburger Sparkasse
BLZ: 200 505 50
Konto-Nr.: 1011219068**Geschäftsführer**
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de**Verlagsleitung**
Christoph Bremer**Anzeigen**
André Fobian (verantwortlich)
anzeigen@wm-medien.dewellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft**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: € 35,-
Ausland: € 39,-
Printabo+: € 5,-
Auch als eMagazin im Abo
erhältlich und für KITE & friends -
Abonnenten zusätzlich zum
Printabo für € 5,- jährlich.
Mehr Infos unter:
www.kite-and-friends.de/emagDas 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 aus-
zugsweise, 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: € 6,50 / A: € 7,40 /
CH: CHF 10,50 / NL: € 7,80 /
L: € 7,80 / DK: DKK 72,00 /
F: € 8,10 / I: € 8,40Bezug über den Fach-, Zeitschriften-
und Buchhandelshandel.
Direktbezug über den Verlag**Vertrieb Grosso/BB**VU Verlagsunion KG
Postfach 5707
65047 Wiesbaden
Telefon: 061 23/620-0
info@verlagsunion.de
www.verlagsunion.deFür unverlangt eingesandte Beiträge
kann keine Verantwortung übernom-
men werden. Mit der Übergabe von
Manuskripten, Abbildungen, Dateien
an den Verlag versichert der Verfas-
ser, dass es sich um Erstveröffent-
lichungen handelt und keine
weiteren Nutzungsrechte daran
geltend gemacht werden können.

VORSCHAU

Ausgabe 6/2012 erscheint am 26. Oktober 2012

Dann geht es unter anderem um folgende Themen:

- Dem diesjährigen Kracher von HQ – dem Crackerjack – kommt Paul May auf die Schliche



- Reduziere einen Buggy: diese Aufgabe hat sich Ruud van Engelen mit dem Basixx gestellt



- Kennt Ihr Dan Leigh? Wir nehmen einen seiner legendären Deltas aus der Produktion von Into the Wind unter die Lupe

Sichere Dir schon jetzt die nächste Ausgabe.
Deinen Bestell-Coupon für die versandkostenfreie
Lieferung findest Du auf Seite 49.

Beamer V



 powerkites.de

Legendary wing

www.powerkites.de

info@powerkites.de

color  2.0  3.0  4.0  5.0 **4 sizes**

LIBRE LIBRE LIBRE

SPEEDY III

der souveräne Allrounder!



- maximale Klappstabilität
- optimierter Materialmix
- enormes Leistungspotential für Einsteiger und fortgeschrittene Piloten



1.5



5.0



2.0 / 8.5



4.0 / 11.0



3.0 / 6.5

Größen: 1.5 / 2.0 / 3.0 / 4.0 / 5.0 / 6.5 / 8.5 / 11.0

ZEBRA KITE

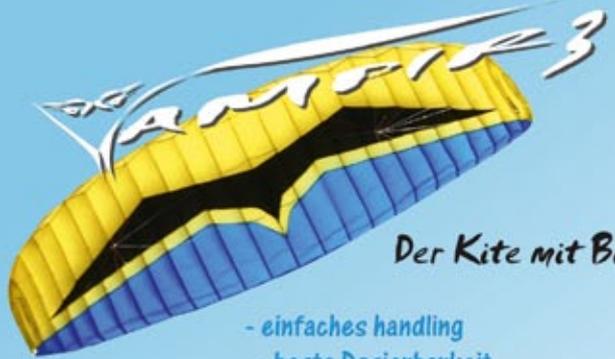


Zebra Z2 - der Kite mit dem super Preis-/Leistungs-Verhältnis



Französischer Meister 2011
Französischer Snowkite Meister 2011

Zebra Z2 Größen:
2.5 / 3.0 / 3.5 / 4.3 / 5.0 / 6.0 / 7.0 / 8.5 / 10.0 / 12.0 / 14.0



Der Kite mit Biss

- einfaches handling
- beste Dosierbarkeit
- leichtes Tuch mit 3-fach-Beschichtung



2.3 / 5.2 / 8.0



4.0 / 6.5 / 10.0



1.8 / 3.0

Größen: 1.8 / 2.3 / 3.0 / 4.0 / 5.2 / 6.5 / 8.0 / 10.0

Brandneuer Race-Buggy mit hohem Sicherheitspotential

Durch das extrem steife Gestell werden Spitzenwerte im High Speed und auf dem Kreuzkurs erzielt. Das nach innen gebogene Sitzrohr verhindert das Liften des Piloten. So ergibt sich ein zusätzlicher Sicherheitsaspekt sowohl für den Race-Piloten als auch für den ambitionierten Freizeitpiloten.

Majestic

