

KITE & FRIENDS

AUSGABE 6/2012 • NOVEMBER/DEZEMBER

Die internationale Drachenzeitschrift

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

32 SEITEN
SNOWKITE
SPECIAL



TRACTION

Radical II

Depowerkite für
echte Profis

Landboarden

Lehrgang für
Einsteiger

LENKDRACHEN

Crackerjack

Wunderwaffen-
Check

WORKSHOP

Lentus

Bauanleitung eines
Lenkdrachens der Superlative

EINLEINER

Dan Leigh – Herr der Deltas

Interview und Test
des Whirlwinds

EVENTS

Norderney

Wiederentdeckung
der Dracheninsel

Schlamm Schlacht

Weltmeister schildern
den Wettkampf

Wintertrend

Kiten im Schnee

- Große Marktübersicht Snowkites
- Angesagt: Kite-Safari durch die Alpen
- Warm und sicher in die Wintertage

SNOWKITE

Crossover im Schnee

Was diese Kites so attraktiv macht





WOLKENSTÜRMER

DER SILBERSTREIF AM HORIZONT.

ELECTRA

UNLIMITED

3.2/4.0/5.0/6.3/8.0/10.5/13.0



Wolkenstürmer gratuliert:

Andreas Möller
Deutscher Meister
Club Class 2012



www.wolkenstuermer.de

Die Strippenzieher



Schleicher

Sehr wild wird im Frankenland getrickst, doch manchmal war es Frank Barthel eine Spur zu hecktisch. Mit Gefühl und Ruhe wollte sich der aufstrebende Trickflug-Pilot an die Manöver machen und erfand das geeignete Fluggerät dafür einfach selbst. Doch kaum war der Lentus geboren und Frank flog zufrieden seine Figuren, war die Neugierde der Sportskameraden geweckt. Und gerade hatten Norbert Kellermann und Paul May den Fullsize-Lenkdrachen noch selbst an den Strippen, da trug sich die frohe Kunde auch schon in unsere Redaktionsräume fort. Sofort war unsere Ungeduld groß, den geduldigen Lentus allen Lesern präsentieren zu können. Danke Frank, für die Genehmigung einer Bauanleitung, und danke Paul für die gelungene Arbeit als Talentscout.

Drecksgöre

Wer Annika Grab kennt, weiß, dass sie ein liebeswertes, sehr fröhliches Mädels ist. Obwohl die 21-Jährige im Kitebuggy einen Titel nach dem anderen einheimst, ist sie nicht vom Ehrgeiz zerfressen und gerne für das eine oder andere Spaßchen zwischendurch zu haben. Doch auch wenn sie hier aus dem blitzsauberen WM-Shirt der Meisterschaft im französischen Cherruex lächelt, ging es während des Wettkampfs mehr als dreckig zu. In dieser Ausgabe berichten

Annika ebenso wie der frischgebackene Weltmeister John Jansen von ihren persönlichen Erfahrungen bei dieser Schlammschlacht.



Schneemann

Als Dominik Zimmermann vor über sieben Jahren seine Arbeit für Ozone aufnahm, gelang dem Hersteller im Kite-Geschäft ein ordentlicher Ruck vorwärts. Doch vor dreieinhalb Jahren setzte sich der Freiburger aufs Fahrrad und begann das erste seiner vielen Reise-Abenteuer, wobei er dem Sport und vor allem auch dem Hersteller immer treu blieb. Nun konnte „Dom“ wieder dazu gewonnen werden, vorwiegend in Deutschland die Strippen für Ozone zu ziehen. Wir dürfen gespannt sein und wünschen ihm ein gutes Händchen.



Editorial

Ups, da ist aber viel Schnee drin – und umfangreich ist diese Ausgabe von **KITE & friends**, wie nie zuvor! Hier ist sie also, die erste **KITE & friends** mit dickem Special zum Thema Snowkiten auf insgesamt 100 Seiten. Damit bekommt Ihr mehr zu lesen als je zuvor und könnt Euch auf den bevorstehenden Winter vorbereiten, wenn das Skifahren und Snowboarden mithilfe der Zugkraft eines Drachens wieder viele Anhänger in den Schnee locken wird.

Allerdings haben Specials bei **KITE & friends** eine längst vergessene Tradition. Bereits die Ausgabe 3/1999 berichtete vor gut 13 Jahren mit einem Kitesurf-Special über das Kiten auf dem Wasser, zu einer Zeit also, als der Sport noch in den Kinderschuhen steckte.

Denen ist das Snowkiten längst entwachsen, und viele tolle Kites sind bei den Herstellern im Angebot. Aber habt Ihr Euch schon einmal genauer überlegt, wie einfach der alpine Wintersport und das Drachenfliegen zu einem faszinierenden Sport zu kombinieren sind? Auf 32 Seiten nur zum Thema Snowkiten wollen wir Euch genau dieses Thema näherbringen.

**In Aufbruchsstimmung, Euer
Jens Baxmeier**



Sandkistenliebe

Ein Tag in der größten Sandkiste Europas – wie der Strand von St. Peter-Ording vollmundig angepriesen wird – und der Zauber lässt einen nicht mehr los. Nicht anders erging es Dirk Bartschat – der Eventfotograf besuchte das große Drachenfest und berichtet in **KITE & friends**.

Seite 14



Power with Control

Ja, sind wir denn beim Dragrace oder warum reißt Tester Justin beim Beschleunigen das Vorderrad in die Höhe? Dabei ist dieser Stunt ganz kontrolliert, denn der kleine Basixx-Buggy von Xtreme hängt dem Kiter am Hintern, wie die sprichwörtliche Zecke. Was man alles mit ihm anstellen kann, lest Ihr in dieser Ausgabe.

Seite 82

Großer für großen Spaß!

Sucht ihr nach der perfekten Harmonie bei jeder Lenkbewegung von der ersten Sekunde an? Darf Euer Kite gerne einmal elegant sein, statt hektisch über den Himmel zu hetzen? Dann könnte der Lentus genau das richtige für Euch sein – doch bevor Ihr Euren Lentus in den Himmel ziehen könnt, dürft Ihr an die Nähmaschine.

Seite 24



Verbrettert

Wenn Landboarder eine geeignete Planke brauchen, dann stecken die Kriterien im Detail. Sehen die Rollbretter von weitem doch alle ähnlich aus, so ist der Aufwand doch enorm, bis das Gerät den Ansprüchen des Profis entspricht. Wir haben eine französische Delikatesse probiert ...

Seite 76

32 SEITEN
**SNOWKITE
SPECIAL**

ab Seite 35

Kiten im Schnee



LENKDRACHEN

06 Crackerjack • Invento
Drops gelutscht

70 Multikite • Invento
Leinenwahl

TRACTION

76 X-Shape • Landboard
4lagig und supersoft!

78 Radical II • Libre
Boost-Maschine

82 Basixx • Xtreme
Reduce to the max

94 KLB-Lehrgang
Losschießen, aber richtig

EINLEINER

16 Whirlwind • Into the Wind
Da gehste steil!

18 Dan Leigh • Interview
Leben im Delta der Präzision

22 Luftbildgalerie • Bourtagne
Über Mauern geschaut

WORKSHOP

20 Drachenwerkstatt
Frage der Giga-Herzen

24 Lentus • Bauanleitung
Fullsize für vollen Spaß

EVENTS

10 Portsmouth
Ralf läßt tanzen

14 St. Peter-Ording
Impression der Drachenfreude

72 Norderney
Die Drachen sind zurück

86 Fanø Traction
Mit Windkraft voran

90 Buggy-WM
Versaute Sachen

STANDARDS

03 Editorial
Fette Zeiten?

13 News
Frische Ware

34 Termine
Wo, wann, was?

67 Fachhändler
Gebündeltes Knowhow

75 Spektrum
What the F*ck ...

84 KITE & friends-Shop
Ich sehe, Du auch?

85 Kontakt zu KITE & friends
So kriegste uns ...

98 Vorschau-Impressum
Noch vor Weihnachten

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**

HQ

Wir fühlen dem Crackerjack auf den Zahn

NEUE WUNDERWAFFE?

HQ kündigt das Objekt unseres Tests auf der Firmen-Homepage sehr selbstbewusst an: „Der neue Crackerjack revolutioniert den Markt, denn hier setzt EIN Drachen neue Maßstäbe in gleich mehreren Bereichen. Allrounder, Trickmaschine, Schönflieger.“ Unser Test soll nun zeigen, ob dieses immens hochgesteckte Ziel, die „Revolutionierung des Marktes“, tatsächlich erreicht werden kann.

HQ = High Quality

Bevor es aber so weit ist und wir den Kite an die Leinen nehmen, werfen wir einen genau prüfenden Blick auf unseren Testkandidaten. Wie alle HQ Kites kommt auch der Crackerjack in einem sehr robusten, bestens durchdachten Köcher zu seinem Piloten. Befreit man den Drachen aus diesem, so wird man ebenfalls nicht enttäuscht. HQ steht seit vielen Jahren für „High Quality“, was man am blitzsauber gefertigten Segel jederzeit beweisen kann. Dieses Segel besteht aus dem hochwertigen Polyester Tuch Icarex PC31. 32 Paneele wurden exakt und mit penibler Sorgfalt durch Segelmachernähte verbunden. An allen neuralgischen Punkten sitzen Verstärkungen, die nie zu groß dimensioniert sind, immer jedoch dazu angetan erscheinen, lange Haltbarkeit zu garantieren. Prima, hier gibt es keinerlei Kritik.

Keine Überstände

Die Drachennase unseres Testkandidaten ist picobello aus Lkw-Plane gefertigt und weist keinerlei störende Überstände auf. Absolut überstandsfrei ist auch die Dacronleitkante des Crackerjack angelegt, damit die Flugleinen bei Wickeltricks ungehindert bis zu den Yo-Yo-Stoppfern gleiten können, wodurch auch im eingewickelten Zustand ein neutrales Flugverhalten gewährleistet werden kann. Immer wieder eine Freude ist es, wenn man betrachtet, wie bei HQ Kites die Leitkanten gespannt werden: Innen in der Stabtasche angenähte Laschen, Waageschnurampfen und die wunderbaren HQ-Pfeilnocken garantieren, dass auch hier keine unnötigen und unschönen Überstände entstehen. So wird der „Walk of Shame“, der

demütigende Gang zum Kite, oftmals vermeiden, wenn der Drachen nach unsauberer Flugweise oder einem zu waghalsigen Trick abstürzt, da man eine Flugleine, die sich an der Flügelspitze verfangen hat, im Normalfall mit ein paar sanften Zupfern wieder freibekommt.

Liebevolle Details

Hervorragend gefallen haben im Test mehrere Dinge, die im modernen Drachenbau zwar selbstverständlich sein sollten, trotzdem immer noch nicht vorausgesetzt werden dürfen. Da wären zunächst die einschraubbaren segelseitigen Stand-Off-Aufnahmen, die ebenfalls so sauber mit dem Segel abschließen, dass sich auch hier keine noch so dünne Flugleine verhaken kann. Dann wären da die Endkappen auf den Stand-Offs, die nicht nur sicher verklebt, sondern auch eingeschnitten sind, was dafür sorgt, dass sie zwar satt in den stabseitigen Aufnahmen sitzen, dort aber nicht so stramm festgehalten werden, dass man sie nur unter großer Kraftanstrengung wieder entfernen kann. Satter Sitz – problemloser Abbau: Selbstverständlich gilt das auch für alle anderen Verbinder, die am Crackerjack verbaut und immer sehr sorgfältig gestoppt sind. So muss das sein! Und dann wäre da noch die vorbildlich geknüpfte Dreipunkt-Waage, die am oberen Spreizverbinder eine Knötchenleiter zur Schnellverstellung besitzt, mit der man seinen Crackerjack bestens auf die persönlichen Vorlieben und die Windbedingungen eintrimmen kann. Damit sich die Waage nicht am Kielstab verfangen kann, besitzt sie einen Fangschen-

Text und Fotos:
Paul May





Auszug aus einer Flic-Flac-Sequenz

HERSTELLER:	Invento		*inklusive Kielgewicht
INTERNET:	www.invento-hq.com		
KATEGORIE:	Freestyle, Allround		
GESTÄNGE:	Untere Spreizen: Dynamic T18 Restl. Gestänge: 6 mm CFK-Rohr		
SEGEL:	Icarex PC31		
WAAGE:	Dreipunkt-Waage/ ummantelte Dyneema	WINDBEREICH: 8–30 km/h	
		EMPF. LEINE: 25–40 m/45–75 dall	
		EMPF. PREIS: 159,98 Euro	

ZUBEHÖR: Robuster Corduraköcher, Trimmgewicht, ausführliches und mehrsprachiges Manual

kel; um die Leitkante bei viel Wind zu entlasten und zu starkes Vibrieren zu verhindern, gibt es einen trimmbaren Entlastungsschenkel. Und schließlich besitzt die Waage noch stark verlängerte Anknüpfampfen, sogenannte Leaders, die bei Yo-Yo-basierten Tricks gewährleisten, dass das Segel nicht überstrapaziert und die Flugleinen geschont werden. Zu guter Letzt wäre da noch die **trimmbare Saumschnur** zu nennen, mit deren Hilfe man seinen Crackerjack flüsterleise einstellen kann, die es dem Piloten in gelockertem Zustand aber gestattet, dem Kite ein Maximum an Flugpräzision zu entlocken. Merkt Ihr etwas? Der Crackerjack ist ein Drachen, der immens viele Einstellmöglichkeiten besitzt und dadurch seinen Piloten zum Experimentieren einlädt. Wenn man sich hier ein bisschen Zeit nimmt und das richtige Setting austestet, kann man den Crackerjack wunderbar an die eigenen Bedürfnisse anpassen und ihm ein Maximum an Performance entlocken.

First Contact

Mein Erstkontakt mit dem Crackerjack erfolgte in Frankreich. An einem wunderschönen Sandstrand mit Blick auf den Mont Saint-Michel konnte ich

den neuen HQ Kite bei zunächst strammen 5 Beaufort, später aber bei immer leichter und sanfter werdendem Wind perfekt für mich eintrimmen. Wir wurden wirklich rasch miteinander warm. Das originale Gewichtssetting gefiel mir gut, allerdings könnte man für schnellere Yo-Yos und mehr Radikalität noch ein paar zusätzliche Gramm Ballast im Kiel anbringen. Dennoch: Im Auslieferungszustand ist der Crackerjack sehr gut ausbalanciert, was zu höchst ausgewogenen Flugeigenschaften führt. Die Waage war in HQ-typischer Manier ziemlich hart und steil, jedoch gut für den Küstenwind eingestellt, musste aber später daheim im fränkischen Binnenland deutlich flacher getrimmt werden, damit der Crackerjack auch bei leichtem Wind temperamentvollen Vortrieb erhielt. Damit der Kite schön präzise wird, gestattete ich mir die Freiheit, die Saumschnur zu lockern und dem neuen HQ-Modell ein herrlich sonores Knattern zu ermöglichen. Dadurch fliegt der Crackerjack nun unbeirrbar und mit recht gleichmäßiger Geschwindigkeit auf der Geraden durchs Windfenster. Auf der großen Kreisbahn hält er zielstrebig seine Spur, und aus Loops und engen Spins kommt er ohne nachzudrehen. Auch hart gesnapte Ecken werden knal-

Rückblick KITE & friends



Drifter 1/2012



Black Pearl 6/2011



Zephyros 5/2011



Fetziger Print unter dem Angriffspunkt des trimmbaren Entlastungsschenkels

Für wen?

Der Crackerjack ist ein Drachen, der sich vor allem an ambitionierte Aufsteiger wendet, welche einen Kite suchen, der sauber und elegant fliegt, der an den Leinen präsent ist und der ein weites Windspektrum abdeckt. Zudem ist der Crackerjack in der Lage, sehr viele der derzeit angesagten und bekannten Tricks problemlos auszuführen. Wer nicht 15 Drachen mit in den Urlaub nehmen will oder kann, der findet im Crackerjack einen tollen Begleiter, der viele Bereiche gut abdeckt.

PAUL MAY

Schön-Tricksen: Schönflug und Tricks, wie hier der Fade, müssen kein Gegensatz sein

INSIDER GUIDE

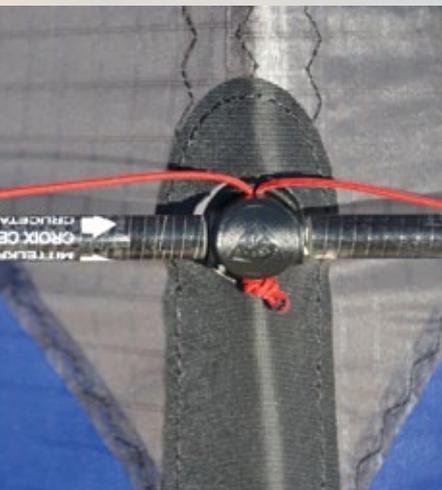
TRICKMASCHINE, TRICKDRACHEN Ein Drachen, der in der Lage ist, alle derzeit gängigen Tricks mühelos auszuführen und der gleichzeitig den Piloten dazu verführt, immer neue und gewagtere Moves auszuprobieren.

TRIMMBARE SAUMSCHNUR Eine in den Schleppkantsaum des Drachens eingezogene Schnur, die ein lautes, knatterndes Fluggeräusch unterbindet, indem sie verhindert, dass die Schleppkante im Wind vibrieren kann. Sie hält die Schleppkante unter permanenter Spannung.



lig-knackig in den Himmel gezimmert. Der Crackerjack verfügt insgesamt über eine gute, fast schon wettkampftaugliche Flugpräzision, die genau in sein Allrounder-Anforderungsprofil passt.

Perfektes Finish



Freestyle

Der Crackerjack beherrscht selbstverständlich die klassischen Old-School-Tricks wie Axel, 540er, Stall und in Ansätzen sogar den Sideslide. Zwar fehlt ihm, genau wie den anderen gestreckten Modellen der heutigen Zeit, das schwebende Element, um die Bauchtricks in tellerflacher Perfektion und Zeitlupe zu zelebrieren; doch dafür kann er in der Axelkaskade herrlich auf Highspeed beschleunigt werden und führt den Flic Flac fast ohne Höhenverlust aus. Modernere Moves wie Backspin, Jacob's Ladder, Lazy Susan oder Yo-Yo stellen für den Crackerjack keine Hürde dar, sodass es auch dem ambitionierten Aufsteiger rasch möglich sein wird, sich diese Tricks zu erarbeiten. Selbst schwierige Manöver wie die Taz-Machine sind mit dem Crackerjack problemlos umsetzbar. Nur bei schnellen, anspruchsvollen Moves wie dem Comet oder dem Yo-Fade erscheint das Gestänge etwas zu weich, um die Lenkimpulse perfekt auf den Drachen zu übertragen.

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



MATERIALWAHL:



PREIS/LEISTUNG:



Neue Maßstäbe?

Zum Setzen neuer „Maßstäbe“ fehlt dem Crackerjack vor allem im Tricksegment leider doch noch ein ganzes Stück. Das soll allerdings einen guten Kite nicht abwerten: Mit dem Crackerjack lässt sich

vieles bewerkstelligen und noch mehr erlernen. Er ist in meinen Augen ein grundsolider Kite, der in der Tat ein breites Spektrum abdeckt. Der Kite ist präzise genug, um komplexe geometrische Flugfiguren sauber in die Luft zu zeichnen. Er ist am Himmel präsent und mit kontrollierter Geschwindigkeit unterwegs, sodass man mit ihm wunderbar erste Schritte als Pair oder Team gehen kann. Dabei ist er trickreich genug, um einem Könnler ein zufriedenes Lächeln ins Gesicht zu zaubern und einem Aufsteiger das Lernen leicht zu machen. Es wird lange dauern, bis man an die Grenzen dieses Drachens gerät. Der vollmundig angekündigte Kite, der „neue Maßstäbe in gleich mehreren Bereichen. Allrounder, Trickmaschine, Schönflieger“ setzt, kann er allerdings nicht sein. Ich befürchte, dass wir auf so einen bahnbrechenden Alleskönner auch noch sehr, sehr lange warten müssen. ■

Sauberes Näschen



Keinerlei Überstände



Fachredakteur Paul May checkt es aus: flapjackender Crackerjack

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

QR-Code scannen und
mehr zum eMag erfahren



Portsmouth Kitefestival 2012

Edo-Mania bei den Briten!

**Der Edo
des Autors**

Briten sind steif, konservativ, essen vorzugsweise weich gekochte Speisen in Pfefferminzsauce und nennen, dank der dort herrschenden klimatischen Bedingungen, mehr Regenschirme ihr Eigen als eine durchschnittliche deutsche Hausfrau Schuhe im Schrank stehen hat. So oder so ähnlich klingen die gängigen Vorurteile, welche der normale Zentraleuropäer im Laufe der Zeit über seine Nachbarn jenseits des Ärmelkanals aufbaut. Vorurteile, die auch in meinem Hinterkopf steckten, als ich die Reise in die Grafschaft Hampshire antrat. Um es kurz zu machen – ich wurde schnell eines Besseren belehrt.

Portsmouth, die Hafenstadt im Süden Englands – vom Ärmelkanal durch die Isle of Wight getrennt – ist über Jahrhunderte hinweg für ihren Schiffbau berühmt gewesen, der im Zweiten Weltkrieg so ungemein anziehend auf deutsche Bomber wirkte. Entsprechend stehen nur noch kleine Teile der Altstadt, da der größte Teil von Portsmouths Historie in jenen dunklen Tagen in Schutt und Asche versank.

Sturmzeit

Bei unserer Ankunft entsprach die knapp andert-halbstündige Fahrt vom Flughafen in die Stadt am Solent durch typisch englischen Nieselregen noch vollauf meinen Vorstellungen, doch wurde ich in Portsmouth erst einmal überrascht: Noch nicht einmal Mitternacht und die Pubs hatten bereits geschlossen! Nun denn, der Tag war lang, ich entsprechend müde und so musste das kühle Kilkenny eben auf den nächsten Tag verschoben werden. Dieser wartete mit einer neuen Überraschung auf: kein Regen! Doch auf dem Festivalgelände angekommen,

wurde ich erneut eines Besseren belehrt. Aufländiger Wind in einer Stärke, bei dem wir in Dänemark sagen würden, dass es „einen halben Pelikan bläst“. An Drachenfliegen war da nicht zu denken, und nur ganz Unermüdliche hatten ihre Sturmboxen oder kleinen Matten in den Himmel ziehen können. Die britischen Drachenflieger nahmen es gelassen und mit Humor. Merke, so steif ist das Völkchen von der Insel gar nicht, die Jungs und Mädels haben lediglich ihren ganz eigenen Stil. Charmierend!

Eskapaden

Dennoch strömten Menschenmassen auf das Flugfeld und so wurde eben Drachenausstellung im Zelt gemacht. Der riesige Pavillion der Organisation war

Text und Fotos:
Ralf Dietrich



*Heinrich Hohmann,
der Gewinner des Edo-
Wettbewerbs, mit seinem
Drachen „Under the surface“*



schnell mit allen möglichen Drachenformen der Teilnehmer gefüllt und die Besucher konnten so wenigstens einen kleinen Einblick in unser Hobby gewinnen. Der Sonntag begann dann aus zweierlei Hinsicht recht interessant. Zum einen begrüßte ein blauer, englischer Himmel die Drachenflieger. Die Sonne schien, ein angenehmer, auflandiger Wind blies über das Festgelände und der Tag versprach ein wundervoller zu werden. Zum anderen tanzte ein guter, alter Bekannter einen Freudentanz auf der Wiese, just in dem Moment, als ich dort ankam. Nun ist Heinrich Hohmann aus Calw zwar von Natur aus ein recht freundlicher Mensch; Freudentänze aufgrund unseres Wiedersehens würde er aber wohl eher nicht aufführen. Also musste der Anlass irgendwo anders versteckt sein. Und richtig – ein Blick in den Himmel zeigte den Grund: Sein neuer Edo hatte just in diesen Minuten seine Flugtauglichkeit unter Beweis gestellt und stand ruhig an einem wolkenlosen Himmel. „Under the surface“ hat der Schwarzwälder sein neuestes Werk getauft. Hierzu schildert er freudig: „Die Oberfläche der sichtbaren Dinge ist oft glatt, einheitlich und makellos. Zieht man aber die Folie ab, tun sich Abgründe auf. Diese sind in meinem Edo unter der Oberfläche, was der Name bedeutet, thematisiert. Vieles kann und möchte erkannt werden: eine Landkarte, Ströme von Lava und Magma, Gedanken aller Art. Die Fantasie des Betrachters erkennt, was sie möchte.“ Müßig zu erwähnen, dass auch dieser Edo wieder Drachenbaukunst vom Feinsten beinhaltet. Wer einmal Drachen von Heinrich aus der Nähe betrachtet hat, wird sicherlich mit mir darin übereinstimmen, dass dies echte Sahneschnittchen sind. Auch wenn der findige Drachentüftler ein Freund des Minimalismus ist, so sind seine Drachen sowohl von handwerklicher Seite als auch von ihrer Aussagekraft her das Optimum im Drachenbau.

Mehr Edos

Da in diesem Jahr der Themenschwerpunkt des Drachenfestes auf Edo-Drachen gelegt wurde, ist es nicht weiter verwunderlich, dass weitere Exemplare dieser wunderschönen Drachengattung auf der Wiese gesichtet werden konnten. Dagmar und Stefan Reilmann sind bekannt für wunderschöne Edos, für die das Pärchen bereits auf deutschen Meisterschaften geehrt wurde. Die Münsteraner waren in diesem Jahr zum ersten Mal auf dem Drachenfest in Portsmouth dabei und hatten, wenn

*Am Ende eines jeden
Tages: Gedenkfiegen der
Decorators zu Ehren des
jüngst verstorbenen
dänischen Designer
Jørgen Møller Hansen*



wundert es, das Gepäck voll mit Edos. Neu in ihrer Sammlung: ein Edo, simpel in Schwarz und Weiß gehalten, mit einem Münsteraner Motiv. Stefan erklärte hierzu, dass die beiden Drachenbauer auf eine alte Postkartensammlung ihrer Heimatstadt aufmerksam geworden waren und dieser Edo die Vergrößerung eben einer jeder Postkarten darstellt. Bleibt zu offen, dass sich das sympathische Pärchen auch noch an den Rest der Postkartensammlung wagt. Der in Portsmouth gezeigte Edo war auf alle Fälle ein gelungener „Appetizer“.

Spricht man von Edo-Drachen, so darf ein Drachepärchen nicht fehlen: Brenda van der Zee und Albert Trinks aus Westhoek in den Niederlanden. Landauf, landab sind die beiden durch ihre Edo-Serie der afghanischen Frau bekannt geworden. Aber auch die anderen Edos aus dem Hause Zee/Trinks sind nicht ohne. Wie beispielsweise der Drachen, der an die Kinder von Hiroshima erinnern soll. Sicherlich schwere Kost für ein Drachenfest, doch ganz bestimmt Anstoß zum Nachdenken und Grund zum Innehalten. Aus der Nähe betrachtet ist ein Gedicht lesbar, das an die unzähligen Opfer des Abwurfes erinnert; in der Luft wird dann erst das Kind vor der strahlenden Sonne sichtbar. Ob diese Sonne der Natur entstammt oder hausgemacht in Los Alamos ist, bleibt dem Betrachter überlassen.

Ja, der Betrachter. Dieser kam bei all den wunderschönen Edos sicherlich voll auf seine Kosten. Zweimal am Tag wurden diese im Vorführfeld gezeigt und so konnten sich die Zuschauer ein gutes Bild

*Asymmetrischer Kasten
von Christian Harms*



*Edo von Stevi
und Dagj
Reilmann*



*Auch die Damen waren mit
ihren Werken stark vertreten*



Hiroshima-Gedenkedo von Brenda van der Zee und Albert Trinks



Viel gab es zu sehen bei der Drachenausstellung im großen Zelt



Künstler aus Deutschland: Heinrich Hohmann und Bernhard Dingwerth

machen. Ein Bild musste sich aber auch die Jury machen, denn am Ende des Tages sollte der beste Edo-Drachen gekürt werden. Alle waren sich einig, denn es gab einen Edo, der einfach nur genial war. Und das war der eingangs schon erwähnte „Under the surface“ von Heinrich Hohmann. Glückwunsch also nach Calw zu einem verdienten Sieg!

Eiszeit

Neben dem Schwerpunkt Edo-Drachen gab es auch noch andere wundervolle Kreationen zu bestaunen. Klar, dass auf einem Drachenfes dieser Größe die großen Inflatables nicht fehlen dürfen. Alles, was Rang und Namen in dieser Szene hat, war auch in Portsmouth vertreten. Neben Riesenkatz und Manta aus dem Hause Lynn samt Krokodil aus Kassel lohnt es sich aber auch, einen Blick auf die kleineren Exemplare zu werfen. Guy Reynolds aus Baldock beispielsweise ist der Erfinder der Eisbären. Er hatte für Portsmouth darum gebeten, dass alle Besitzer von Eisbären diese doch bitte zu einem gemeinsamen Fliegen auf die Insel bringen mögen. Und wirklich – an diesem Sonntag war ein ganzes Rudel über dem Himmel von Portsmouth zu sehen. Getragen von einem speziellen Lifter im Arktis-Design legten sich acht Exemplare der Spezies Ursus Maritimus auf die Lauer. Zu ihnen gesellten sich noch zwei Schwarzbären

und ein Braunbär. Ein gelungenes Treffen, das hoffentlich bald in die nächste Runde gehen wird.

Besucherstark

Wer nun meint, dass das Drachenfes am Sonntagabend sein Ende finden würde, der hatte sich geirrt. Merke, wir sind in England, und hier ticken die Uhren ein klein wenig anders. In Britannien gibt es sogenannte „Bankfeiertage“. Auf Nachfrage wurde mir erklärt, dass Banken an gewissen Tagen einfach einmal schließen, weil sie ja der Allgemeinheit an anderen Tagen zur Verfügung stehen würden. So weit, so gut – nur denkt sich die „Allgemeinheit“: Was Banken können, können wir schon lange. Und so wird kurzerhand das ganze Land dichtgemacht. Sprich, der Montag nach dem Drachenfes war rein zufällig ein „bank holiday“, alle Geschäfte blieben geschlossen, die Briten auf den Beinen und wir machten weiter Drachenfes. Eine nette Tradition, wie Gill Bloom schmunzelnd erklärte. Gill ist übrigens, zusammen mit ihrem Mann John, Chefin auf der Wiese. Seit nunmehr 21 Jahren besteht dieses traditionsreiche Drachenfes im Süden Englands, und genauso lange steht Familie Bloom für die Durchführung desselben. Respekt! Rund 50.000 Zuschauer fanden an den drei Festivaltagen den Weg auf die Festwiese, angelockt von ungefähr 100 geladenen Drachenfieger samt 300 bis 400 Drachenfrenden aus englischen Vereinen. 12 Nationen waren in diesem Jahr in Portsmouth präsent, und sowohl Gill als auch die Stadt Portsmouth zeigten sich hocheifrig über den Ablauf des „21st International Kitefestival of Portsmouth“.

2012 wird dieses Fest vom 24. bis zum 26. August stattfinden, das Thema stand bei Drucklegung noch nicht fest. Wer mag, kann sich aber auf der Seite der Organisatoren informieren: www.portsmouthkitefestival.org.uk.



Großes Edo-Fliegen

News

Familienzuwachs

Hersteller: Next Boarding
Internet: www.next-boarding.de
Preis: 299,- Euro

Das neueste Modell von Next ist das Bamboo, ein besonders leichtes Freestyleboard, welches in Zusammenarbeit mit dem KLB-Meister 2010 und 2011, Nick Stimpel, entwickelt wurde. Das Deck besteht aus Bambus, Ahorn und Fiberglas, eine Mischung, die es superleicht, aber dennoch sehr stabil macht. Vor allem die Flex- und Pop-Eigenschaften sind herausragend. Auch bei allen anderen Komponenten wurde kompromisslos auf eine Reduzierung des Gewichts geachtet, um auf nur 6,1 Kilogramm Kampfgewicht zu kommen. Zum perfekten Bodenkontakt sind die bereits vom Shockwave bekannten Lightweight-Reifen auf 8"-Next-Fiber-Rim-Felgen verbaut. Die Optik wurde ganz bewusst sehr schlicht gehalten, damit das Bambusholz perfekt zur Geltung kommt. Leider musste Next den gestiegenen Einkaufs- und Transportkosten geschuldet die Preise für das Landboard-Sortiment erhöhen.



Gipfelstürmer

Hersteller: Ozone
Internet: www.flyozone.com
Preis: ab 875,- Euro



Die komplette Snowkite-Depower-Range von Ozone wurde aufgewertet, was mit einem neuen Design beginnt und sich über einen zusätzlichen Stopperball am Fünfte-Leine-Safety bis zu hin hochwertigen Ronstan-Umlenkrollen erstreckt. Die neue 2013er-Access bleibt ein idealer Anfänger- bis Aufsteiger-Kite mit konstanter Zugentwicklung. Die Frenzy 2013 wurde komplett überarbeitet, damit sie sich noch schneller dreht und ein direkteres Bargefühl bietet. Die Summit ist die richtige Wahl für alle, die über die Verlässlichkeit der Frenzy ihre Erfahrungen im Gelände und im Umgang mit Kites ausspielen wollen. Dazu sind die Frenzy- und Summit-Rucksäcke als Backcountry-Alleskönner mit etwa 60 Litern Volumen – reicht locker für zwei Kites plus Überlebensausrüstung – ein i-Tüpfelchen, selbstverständlich mit Halterungen für Ski, Snowboard und Stöcke.



▼ 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

Text und Fotos:
Dirk Bartschat

6. Drachenfestival in St. Peter-Ording

Sonnenstunden und Sternchenzählen



Windräder: Sie sollten eines der diesjährigen Highlights sein, diese entstammt der Nähmaschine von Wilfried Tiegs

Mitte August fand das geniale Drachenfestival in Sankt Peter-Ording statt. Sofort checkte ich den Terminkalender: passt! Auch der Wetterbericht verhieß Gutes, sodass Familie und Freunde gleich mitkommen wollten. Drachen, Strandausrüstung von Body-Board bis Bollerwagen und natürlich die Kameraausrüstung mussten mit, da wurde rasch die Montage der Dachbox nötig.

Hamburg: Der Wecker klingelt um kurz nach 5 – eindeutig nicht meine Uhrzeit – aber was soll's, immerhin ergattern wir einen Spitzenparkplatz direkt an der größten Sandkiste Europas – so die Werbung für den bis zu 2 Kilometer breiten und knapp 12 Kilometer langen Nordseestrand. Die Sonne lacht, aber der Wind bleibt aus. Auf zu den Drachenleuten, was meinen die Experten? Ab Mittag soll es etwas auffrischen. Aber was sind das eigentlich für Typen, die mehrere Quadratmeter Stoff in den Himmel hängen wollen und bereit sind, dafür mehrere Tausend Euro auszugeben? Ganz einfach: Sie lieben den Strand, das Meer oder zur Abwechslung die Wiese, genießen das Freiheitsgefühl beim Spiel mit dem Wind, die netten Leute und entsprechend anregende Gespräche. Oft sind

es auch Paare, die das Hobby gemeinsam ausüben und sich ergänzen. Der Rundgang zeigt es.

Personalitys

Rolf Zimmermanns Drachen sind handgefertigt und sehr detailreich. Ich hatte ein längeres Gespräch mit ihm und muss sagen: Ein toller Typ. Er hat sein Hobby zum Beruf gemacht, das hat mich sehr fasziniert. Auch Wilfried Tiegs hat die Liebe am Nähen für sich entdeckt. Die großen Bowls des leidenschaftlichen Drachenfrendes sind auf vielen Drachenfesten zu finden. Das 15 Meter Durchmesser messende Exemplar drehte freudig den ganzen Tag.

Die weltgrößte Bowl von Olaf Meißner sollte die Tage über als Highlight das Fest schmücken. 26 Meter Durchmesser, 700 Quadratmeter Stoff, 3,5 Kilometer Schnüre sind schon gewaltige Werte. Bei 2 Beaufort zieht die Bowl bereits 1.000 Kilo weg. Am Freitag haben acht Leute dieses riesige Windrad gestartet. An einer schweren Zugmaschine gesichert drehte die Bowl los, doch selbst diese





konnte sie nicht bändigen. Zu stark waren die Kräfte und der Laster rutschte wie Spielzeug über den Strand. Unglücklich, dass die rotierende Bowl auf die Holzpfähle am Rande des Eventgeländes traf und zerrissen wurde. In Sekundenschnelle waren Hunderte von Stunden Arbeit dahin.

Einfangen

Schnell war die Kamera gezückt und aufgrund meiner Passion als Event- und Dokumentationsfotograf reicht es mir natürlich nicht, einfach nur Fotos zu knipsen, sondern ich wollte mit den Bildern eine Geschichte erzählen, Emotionen wecken und auch einen Betrachter fesseln, der nicht unbedingt ein Drachenfan ist. Die Sonne geht langsam unter, die Strandmuscheln verschwinden zusehends und die Kids sind platt. Doch die Leute pilgern immer noch zum Drachenfest, denn in zwei Stunden ist die Nachtshow angekündigt. So tummeln sich alle auf dem Eventgelände mit vielen Ständen für Groß und Klein und wir schlemmen uns erst einmal durch die leckeren Sachen. Gut genährt gibt es noch einen oder auch zwei Kaffee zum Wachbleiben. Mittlerweile ist es dunkel geworden und DJ André Santen sorgt mit der RSH Party für riesige Stimmung. Jung und Alt tanzen am Strand beflügelt vom mitreißenden Sound. So verging die Zeit wie im Fluge.

22:30 – los geht's

Eine atemberaubender Lichtshow begleitet von toller Musik beginnt, und die mystische Show der

Drachen am Abendhimmel wird zur Sensation. Das Warten hat sich für alle gelohnt: Einfach genial! Und ich könnte hier eine Vielzahl von Superlativen anreihen. Ein wunderbarer Tag geht zu Ende. Mit starken Eindrücken und fantastischen Fotos im Gepäck geht es nach Hause. Um halb drei morgens bin ich dann glücklich im Bett. Die faszinierenden Bilder des Tages laufen mir noch ein wenig durch den Kopf, morgen werden die Aufnahmen gesichtet!

Am nächsten Tag habe ich die Fotos angeschaut und speziell bearbeitet. Und es wird eine schöne Diashow daraus gemacht, damit ich diesen speziellen Tag immer wieder erleben kann.

**Darf im Norden
nicht fehlen:
Kultfigur Werner**

MEHR INFOS

www.hamburg-event.com

**DEN FILM ZUM EVENT
FINDET IHR UNTER:**

www.vimeo.com/user8007393



*Nachtshow der
Extraklasse; da lohnt
das Warten auf den
Sonnenuntergang*



**Partymeile am
Nordseestrand: Neben
Drachen wurde
einiges geboten**

Text: Jens Baxmeier

Fotos: Wolfgang Bleck, Jens Baxmeier

Dan Leighs Konzepte bei „Into The Wind“

Ästhetischer Segler

Bereits seit Anfang der 1990er-Jahre haben mich die Deltas von Dan Leigh beeindruckt, welche nicht nur durch ihr straff gespanntes Segel und die auffällig gerundete Schleppkante auffallen, sondern dabei auch noch sehr gut fliegen. Entsprechend erfreut war ich, als der US-Anbieter „Into The Wind“ fünf Modelle ins Programm nahm und der Spiderkites-Shop diese bis auf die große 10-Fuß-Classic-Version nach Deutschland brachte.



Als besonders attraktiv erschien uns der gut 2,5 Meter große Whirlwind mit Icarex-Segel, der sowohl als Trainingshilfe für Falkner als auch für das Heben von Luftbildkameras geeignet sein soll. Mit einer informativen Header-Karte sowie einer Aufbauanleitung in englischer Sprache wird der Drachen in einem soliden Cordurabag geliefert. Dieses erscheint erst einmal mit seinen 150 Zentimetern Länge ein ganzes Stück zu lang für den auf 128 Zentimeter zerlegten Whirlwind. Der Grund ergibt sich beim Einsetzen des Kielstabs, durch den sich das Packmaß auf die Länge der Tasche vergrößert. Ausreichend groß erscheint auch das leichte Icarex-Segel, das blitzsauber vernäht wurde und am aufgebauten Drachen auf über 2,5 Meter Spannweite kommt. Ein 5-Millimeter-CFK-Kielstab und 6-Millimeter-GFK-Leitkanten werden von einer stattlichen 8-Millimeter-CFK-Spreize aufgespannt.

WHIRLWIND

HERSTELLER: Into the Wind
VERTRIEB: Spiderkites-Shop
INTERNET: www.spiderkites-shop.de
KATEGORIE: Allrounder

SPANNWEITE: 252 cm
STANDHÖHE: 110 cm
SEGEL: Icarex
STÄBE: 5 + 8 mm CFK, 6 mm GFK
GEWICHT: 240 g
EMPF. SCHNUR: 25–60 daN
WINDBEREICH: 1–4 Bft.
PREIS: 139,- Euro

Mit gut 2,50 Meter Spannweite und Icarex-Segel ist der Dan-Leigh-Delta groß und leicht

Einfach

Unkompliziert gestaltet sich der Start des Whirlwinds, der immer sauber aus der Hand abhebt und selbst bei unstemem Wind nicht allzu arg aus der Ruhe kommt. So haben wir den Drachen bei verschiedenen Windstärken geflogen, und oftmals auch an ungünstigen Orten. Doch sobald der Whirlwind in eine gewisse Höhe aufgestiegen war, stand er sauber in der Luft. Selbst bei leichten Winden unter 2 Windstärken war der Start keine unlösbare Aufgabe. Tatsächlich erreicht der Dan-Leigh-Delta einen steilen Leinenwinkel und so kann es vorkommen, dass der Whirlwind in deut-

Kein Problem beim Aufstieg, da der Whirlwind bereits in Bodennähe beeindruckend stabil steht



Für wen?

Ein leicht zu handhabender Einleiner für Ästheten und Liebhaber guter Flugleistungen, welche bereits bei mäßigen Winden zu bewundern sind. Aber nicht zuletzt auch für Kenner eines der großen Drachenbauer.

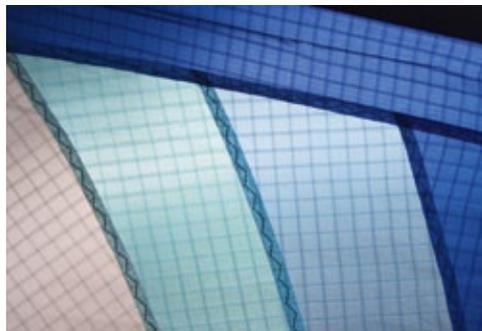
JENS BAXMEIER

lichen Windlöchern schon einmal ins Segeln kommt, wobei er sich in aller Regel aber wieder fängt und die Position im Zenit erneut einnimmt.

Fotozeit

Während der Testphase machten wir viele Fotos des Drachens, wie er in unterschiedlichen Gefilden in der Luft stand. Doch als KAP-Fachmann Wolfgang Bieck für Aufnahmen bei untergehender Sonne zum Westerhever Leuchtturm fuhr, nutzte ich die Gelegenheit, den Whirlwind in das gelungene Motiv zu stellen. Dabei überzeugte der Delta den Experten so sehr, dass dieser sich selbst einen zulegte. Die ersten Versuche mit Whirlwind und Kamera als schwebendem Thermiksystem verliefen so erfolgreich, dass Wolfgang in einer späteren Ausgabe ausführlich berichten wird. ■

Hochwertiges Tuch sauber verarbeitet



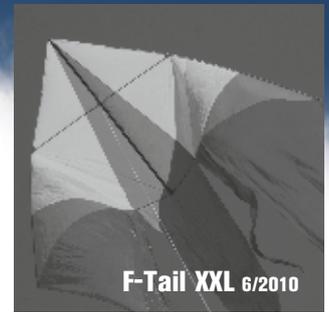
Rückblick KITE & friends



Rainbow Totem 6/2011



Flap-Kites 2/2011



F-Tail XXL 6/2010



Mit entspanntem Kielstab wird das Verpackungsmaß kleiner

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



AUSSTATTUNG:



PREIS/LEISTUNG:



Interview mit dem Konstrukteur Dan Leigh

Der Herr der Deltas

Drachen in Deltaform gibt es zuhauf, doch wer die Konstruktionen von Dan Leigh kennt, wird von der Ästhetik der Flügel und deren Flugeigenschaften kaum noch losgelassen. Inzwischen gibt es einige seiner Modelle bei „Into the Wind“ zu kaufen. Was seine Drachen ausmacht, die inzwischen sogar bei Falknern für das Flugtraining ihrer Vögel in größerer Höhen sehr beliebt sind, haben wir für Euch herausgefunden.

Interview: Jens Baxmeier
Fotos: Into the Wind, Dan Leigh

KITE & friends: Wie bist Du zum Drachenfliegen, insbesondere zu den Deltas gekommen?

Dan Leigh: Als ich zum ersten Mal einen Drachen flog, da war ich acht Jahre alt. Nach ein paar Eddys folgte mein erster Box-Kite. Etwa acht Jahre später habe ich in Guaymas, Mexiko, einen Drachen aufs Meer fliegen lassen und über 1.500 Meter Schnur an einem einfachen Papierdrachen rausgelassen. Aber ich würde nicht sagen, dass ich damals schon süchtig danach war. Erst Mitte der 70er-Jahre flog ich Drachen nachts, im Sonnenaufgang, im Sonnenuntergang und in der Zeit dazwischen. Als ich drei Deltas aus einem Duschvorhang auf einer antiken Handkurbel-Nähmaschine, einer restaurierten deutschen Stoeper, nähte, war es soweit. Zwar faszinierten mich auch Sleds und ich experimentierte ein wenig mit Kastendrachen, doch Deltas zogen mich regelrecht an, da ich ihre Form und den Flug in leichtem Wind mochte. Lange habe ich mich mit dem Drachenbaumeister Harold Alexander ausgetauscht, der mir

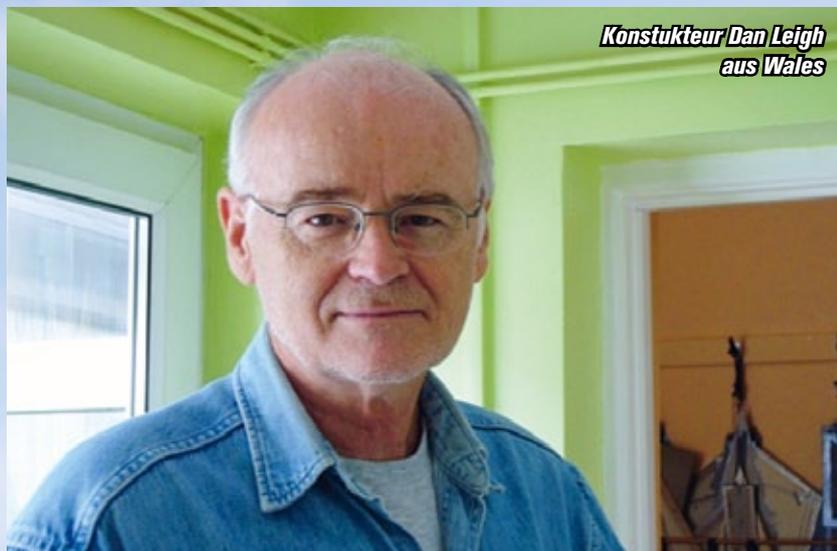
einige Geheimnisse anvertraute. Für meine Experimente waren Deltas besonders geeignet, da ich mit mathematischen Maßstäben an die Sache heranging. Auch Harold Alexander und John Loy Haß hatten ihre eigenen Regeln für den Deltabau aufgestellt und halfen mir dabei, den richtigen Kiel-Aufhängepunkt zu finden und die Probleme mit meinen abgeschnittenen Flügeln und anderen Experimenten zu erklären, die – anders als von mir erwartet – nicht von Erfolg gekrönt waren. So konnte ich mir ein geometrisches Entwurfsmuster mit runden Schleppkanten erarbeiten, nach dem ich heute noch arbeite. Die Hängegleiter hatten mich inspiriert, doch die vielen Segellatten, welche bei deren Weiterentwicklung verwendet wurden, schienen den Delta-Drachen mehr zu schaden als zu nutzen.

Was hast Du bei Deinen eigenen Konstruktionen im Auge?

In erster Linie die Symmetrie der Flügelhälften und des verwendeten Materials, dazu einen möglichst glatten Flügel ohne Falten, Verstärkungen an allen kritischen Punkten für lange Haltbarkeit und gutes Handling. Um gute Flugeigenschaften zu erhalten, macht es manchmal Sinn, mit einem Prototyp für leichten Wind zu starten und diesen in 2-Prozentschritten zu verkleinern, bis die Flügel nicht mehr allzu weich sind. Wenn ein Delta zickig wird, sind die Stäbe im Verhältnis zu starr und man muss zu der Version zurückgehen, die besser flog.

Welche Charakteristik haben Deine Kites?

Die sind nicht immer gleich. Ich mag Kites für leichten Wind, dabei ist mein Ziel ein steiler Flugwinkel, wie bei meinen Mentoren in den 70ern auch. Beim Segeln sollen sie kontrollierbar bleiben, da kann das Gestänge kaum zu leicht sein. Deltas für mittlere Winde sind schwerer und haben



Konstrukteur Dan Leigh aus Wales



Seit Jahren feilt Dan an seinen Deltas

einen weiter vorne liegenden Angriffspunkt, damit sie nicht zu stark ziehen, was besser für sie ist. Für Starkwind habe ich nur eine Version, diese aber in drei Größen, welche nicht einfach skaliert sind, denn die großen benötigen längere Leitkantenstäbe, womit jedoch das Landen kritischer wird.

Wie bekommst Du diese Eigenschaften bei Deinen Kites hin?

Es funktioniert nicht immer. Was ich nicht mag, sind flexible Spreizen. Lässt Du sie durchbiegen, so können sie ungehindert schlagen und man bekommt sie nicht gebändigt, sodass sie sogar brechen können. Natürlich fliegt ein weicher Delta eventuell sogar recht stabil, aber immer mit einem flachen Leinenwinkel, und er wird bei schwierigen

Leichtwindbedingungen versagen. Liebe zum Detail ist mir wichtig. So vermeide ich Falten, durch die das Tuch unnötig flattern und gedehnt werden kann. Das Experimentieren mit Deltas ist einfach, denn man kann alles bis auf eine Änderung beibehalten. Da muss nicht viel entworfen werden, weil sie geometrisch angelegt sind und ein Prototyp leicht reproduzierbar ist. Ein großer Fehler liegt darin, Drachen mit Flugzeugen zu vergleichen und die Wölbung an diesen zu orientieren, da sind Boote doch viel ähnlicher.

Du und Deine Kites, ihr seid besonders angesehen – hast Du damit gerechnet?

Nein, ich bin davon ausgegangen, dass noch mehr Leute so etwas bauen.

Womit beschäftigst Du Dich sonst noch?

Ich habe mich immer für Fotografie interessiert und hatte früher eine Dunkelkammer, in der ich viel experimentiert und meine eigenen Werkzeuge gebaut habe. Aber inzwischen ist ja alles digital. Leider gehen wir nicht mehr so häufig campen, wie wir es früher gemacht haben, sondern reisen nur noch, um Eltern und Familie zu besuchen. Dafür gehen wir oft direkt bei uns zu Hause vor die Tür und machen ausgiebige Spaziergänge.

Vielen Dank für das Interview, Dan!

Little Bear: besonders bei Falknern beliebt



Dan scheut sich nicht, Konstruktionen Stück für Stück zu verbessern

▼ ANZEIGE

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

FLYING-COLORS.DE
flyingblog.de

DRACHEN JONGLERIE SEIT 1974
WWW.FLYING-COLORS.DE

Drachenwerkstatt

2,4 GHz versus 5,8 GHz
im KAP-Einsatz

von Ralf Dietrich



Fanø im Juni: perfektes Wetter, die Drachen sind in der Luft. Dazwischen einige Lifterdrachen, mit Gerätschaften zur Luftbildfotografie in der Leine. Emsig laufen die KAP-Enthusiasten am Strand entlang, schauen wie gebannt auf ihren Monitor, der ihnen ein Livebild vom Himmel zeigen sollte. Leider bleibt viel zu oft in Situationen wie dieser der Monitor schlichtweg dunkel oder ist verrauscht. Video Downlink? Fehlanzeige!

Was ist passiert? Nun, die handelsüblichen Liveübertragungssysteme arbeiten im 2,4-GHz-Band. Und dieses ist ganz gerne einmal überlastet. Unser **Video Downlink** liegt nämlich innerhalb der ISM-Bänder, in Frequenzbereichen also, die von jedermann für industrielle, wissenschaftliche oder medizinische Anwendungen genutzt werden können. So kommt es, dass auch fernab von Fanø unser 2,4-GHz-Livebild ab und an zusammenbricht. Denn unter ISM finden sich ebenfalls WLAN und Bluetooth, aber auch die heimische Mikrowelle. Just hier spiegelt sich das große Problem dieser Bänder wider: Wird das System genutzt, muss mit Störungen von Fremdquellen gerechnet werden. Beim digitalen Datenverkehr gibt es hierfür Lösungen, aber bei der analogen Übertragung eines Videosignals bleibt dann oftmals nur noch Rauschen. Und ein Letztes zum Thema 2,4-GHz:

Die zunehmende Verbreitung von Funkfernsteuerungen auf diesem Frequenzband sorgt für weitere Störungen in der Videoübertragung.

Lösungen

Was also ist zu tun? Wolfgang Bieck zeigte in der Ausgabe 4/2012 die Möglichkeit auf, mit einer Richtantenne die Empfangsqualität zu erhöhen. Sicherlich ein adäquates Mittel, das jedoch ein wenig bastlerisches Geschick voraussetzt. Mit 5,8 GHz hat uns der Gesetzgeber allerdings ein weiteres Band im ISM-Bereich für die Videoübertragung zur Verfügung gestellt. Und das ganz ohne WLAN, Mikrowellen oder andere störende Sender. Ist also dieses super kurze Band die Antwort auf unser Problem? Fast, möchte man sagen, denn auch bei diesem Band gibt es einiges zu beachten. Zu bedenken ist, dass 5,8 GHz bereits im SHF-Band, dem Super-High-Frequency-Band, liegt.

Zunächst stellt sich die Frage nach der Reichweite. Funkwellen breiten sich bekanntlich mit Lichtgeschwindigkeit aus – das sind knapp 300.000 Kilometer die Sekunde. Eine Sinusschwingung von 1 Herz würde somit von ihrem Anfang bis zu ihrem Ende eine Länge von 300.000 Kilometern aufweisen. Gilt es, lange Entfernungen zu überwinden, sind lange Wellen gefragt. Wie kläglich erscheinen da die 5,17 Zentimeter, die unsere Sinuswelle im 5,8-GHz-Bereich auf den Zollstock bringt. Selbst die 12,5 Zentimeter der Welle aus dem 2,4-GHz-Band sind da schon mehr als doppelt so lang. Für weite Strecken ist das SHF- oder UHF-Band also weniger geeignet. Aber, einmal Hand aufs Herz: Der Drachen wird bei der Luftbildfotografie kaum mehrere hundert Meter entfernt sein, sodass dieser Punkt eigentlich vernachlässigt werden kann. Zumal der Gesetzgeber für das 5,8-GHz-Band eine höhere Sendeleistung erlaubt als beim 2,4-GHz-Band – nämlich 25 Milliwatt anstelle von 10 Milliwatt. Und wirklich – ein Reichweitentest auf Fanø erbrachte keinen signifikanten Vor- oder Nachteil für eines der beiden Systeme. Stark zu spüren war jedoch die mangelnde Durchdringung von Materialien. Sollte schon im 2,4-GHz-Band freie Sicht auf die Antennen gegeben sein, so ist dies bei 5,8 GHz ein absolutes Muss. Ansonsten ist der Bildausfall vorprogrammiert. Hieraus resultiert, dass der Einbauort des Videosenders in das Rigg mit Sorgfalt gewählt werden muss. Je nach Einbauart breiten sich die Funksignale des Senders vertikal oder horizontal polarisiert aus. Die Empfängereinheit sollte dann die gleiche Polarisation wie die Sendantenne aufweisen.

Am Boden: 5,8-GHz-Signalempfänger und 2,4-GHz-Fernsteuerungssender





5,8-GHz-Empfänger

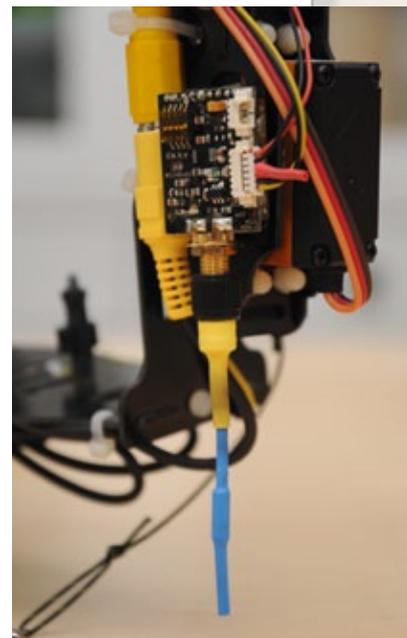
Eine gute Idee ist es, die Sendeantenne möglichst tief am Rigg zu befestigen, mit freier Sicht rundherum. Sendespitze in Richtung Erde bedeutet hierbei vertikale Polarisierung. Ein weiterer Unterschied zwischen den beiden Systemen sei am Rande erwähnt: Während sich der Bildverlust aufgrund mangelnder Reichweite im 5,8-GHz-Band zunächst mit dem Verlust des Audiokanals ankündigt, sind Bild und Ton im 2,4-GHz-Band zusammen und ohne Vorankündigung verschwunden.

Entscheidungshilfe

Was also sollte angeschafft werden? 2,4 GHz oder 5,8 GHz? Anlagen im 2,4-GHz-Band sind derzeit noch preiswerter zu haben als die vergleichbar neuen Sende- und Empfangseinheiten im 5,8-GHz-Band. Klarer Vorteil also für das UHF-Band. Möchte man jedoch Kamera und Rigg mit einem Sender aus dem 2,4-GHz-Band steuern, kommt man um die Investition in eine Videoübertragungseinheit aus dem 5,8-GHz-Band nicht herum. Zudem erhält man hier eine Sende-Empfangseinheit, die deutlich weniger von Fremdstörungen gequält wird. Subjektiv gesehen war die Übertragungsqualität des Videosignals – verwendet wurden sowohl eine 2,4-GHz als auch eine 5,8-GHz-Einheit aus dem Hause Globeflight – beim Vertreter der 5,8-GHz-Technik einen Tick besser. Hier also klarer Vorteil fürs SHF-Band. ■

INSIDER GUIDE

VIDEO DOWNLINK Übertragung eines Videobildes aus der Luft zum Boden, um das Aufnahmemotiv der Kamera überprüfen zu können.



5,8-GHz-Sender – gut zu erkennen am gelben Band an der Antenne

▼ ANZEIGEN

www.kitevalley.de
DEIN SHOP FÜR KITES & FUNSPORT
KITEVALLEY

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

Pegasus
der Drachenshop
www.drachenshop.de
56154 Boppard • Zum Vierseenblick 1 • Tel. 06742 / 899 394 • Fax 06742 / 921 394

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

KAP-Paradies Bourtange

Über Festungsmauern

Himmelfahrt hat für das KAP-Team.de eine doppelte Bedeutung, denn an diesem Tag nutzt es traditionell die Gelegenheit, gemeinsam ein attraktives KAP-Ziel zu besuchen und seine KAP-Riggs in den Himmel zu schicken. Die beeindruckende Satellitenansicht der niederländischen Festung Bourtange in unmittelbarer Nähe zur deutschen Grenze war Anlass genug, Bourtange als diesjährige KAP-Herausforderung zu wählen. Da der Campingplatz „Camping 't Plathuis“ glücklicherweise nur etwa 900 Meter vom Festungszentrum entfernt liegt, richteten wir dort das Basiccamp ein und nutzten die Annehmlichkeiten dieser familiär und freundlich geführten Unterkunft. Hat sich unser „Himmelfahrtskommando“ gelohnt? Lest selbst!

Text und Fotos:
Ralf Beutnagel, Wolfgang Bleck

Anfangen hat alles mit den KAP-Team-Exkursionen zur Festung Dömitz an der europäischen „Baltic Fort Route“. Dömitz ist in Norddeutschland einzigartig, wie wir durch den in Bourtange heimischen Bourtange-Kenner Leen Gottschall erfahren haben. Der besondere Blick in eine Festung hinein war Angreifern in historischen Zeiten während der

Belagerungen verwehrt. Eine Bastion zu umwandern und aus Augenhöhe auf scheinbar unüberwindliche Mauern, Erdwälle oder breite, verderbbringende Wassergräben zu blicken, erzeugt ein beklemmendes Gefühl im Andenken an all die Menschen, welche im Falle kriegerischer Auseinandersetzungen den Blutzoll des Angriffs zu zahlen hatten. Was hätten die Belagerer dafür gegeben, aus der Vogelperspektive einen Blick in das Festungsinere werfen zu können? Eine Möglichkeit, welche die heutige Fesseldrachen-Luftbildfotografie mit Hilfe der Videoübertragung innerhalb weniger Minuten eröffnet. Noch zu Beginn des letzten Jahrhunderts entwickelten J. T. Saconney und S. F. Cody ihre Drachenspähsysteme zum Heben von Kameras oder Menschen aus diesem Grunde vorrangig für das Militär.

KAPen

Da der Wind am Himmelfahrtsnachmittag sehr schwach war, konnte mein Delta nur die ultraleichte GoPro-Rigg bei bewölktem Himmel und kontrastarmen Lichtverhältnissen zu Probeaufnahmen in die Höhe heben. Die unkomplizierte Windfinder-Recherche per WLAN-Internetzugang aus dem

Tele-KAPing ins Festungsinere





spähen!

Wohnwagen heraus ließ Ralf und mich hoffen, am nächsten Tag mit einer frischen Brise aus der gewünschten Richtung in der richtigen Stärke und guten Lichtverhältnissen gesegnet zu sein. Und tatsächlich: Besser hätten die Bedingungen für unseren KAP-Einsatz kaum sein können und die 8- und 5-Quadratmeter-KAP-Foils von Ralf machten den Kamera-Aufstieg und das videokontrollierte KAPen zum reinen Vergnügen.

Voraussetzungen

Tele-KAPing (**KITE & friends** Ausgabe 2-2011), die KAPorama-Technik (**KITE & friends** Ausgabe 6-2011) sowie eine gute Video-Übertragung (aus **KITE & friends** 3-2012 und 4-2012) waren in Bourtagne unabdingbare Voraussetzungen, um aus angemessener Höhe bei geringer Leinenlänge das Festungsinere zu dokumentieren oder über das sogenannte „Foto-Stitching“ bei geringem Abstand zum Fotomotiv Übersichtsaufnahmen der gesamten Festung mit hoher Auflösung erstellen zu können. Eine dünne Drachenschnur eignet sich mit ihrem geringeren Windwiderstand und ihrem niedrigeren Gewicht zudem besser, bei relativ kurzer Leinenlänge eine größere Kamerahöhe und damit eine motivgerechte Perspektive zu erzielen. Aus der nautischen Sichtweitentabelle des Leuchtfeuerzeichnisses für den „Abstand eines Feuers in der Kimm“ lässt sich leicht ableiten, dass beispielsweise eine 80 Meter hoch geliftete Kamera, wäre sie ein Leuchtfeuer, noch in über 34 Kilometer Entfernung zu sehen ist; umgekehrt beschreibt diese Entfernung eben auch die Sichtweite der gelifteten Kamera bis zur Horizontlinie.

Historie

Am späten Vormittag stießen dann unsere Freunde Barbara und Peter van Erkel zu uns. Peter, niederländisches KAP-Urgestein, wusste interessante geschichtliche Details zu berichten. In historischer Zeit war in der Festungsumgebung nur der Bau von teerbestrichenen Holzhäusern erlaubt und freie Sicht um die Festung Bourtagne musste gewährleistet sein. Im Falle eines Angriffs wurden die Häuser angezündet, der Feind fand nur verbrannte Ruinen vor und konnte von den erhöhten Festungsmauern bei freier Sicht beschossen werden. Der Bau der unvergleichlichen Festung Bourtagne begann im Jahre 1580 als Fort in einem Moor, erlebte eine wechselvolle Geschichte und war Ende der 1950er-Jahre nahezu spurlos verschwunden, als die Gemeinde Vlagtwedde beschloss, die Festung gemäß ihrem größten Umfang im Jahre 1742 zu rekonstruieren.

Diese Rekonstruktion dauerte von 1967 bis 1992, also insgesamt 25 Jahre, und ist weltweit wohl einzigartig. Sollten wir irgendwelche Erwartungen gehabt haben, Bourtagne hat sie übertroffen. Das Wunderbare in Bourtagne ist, dass die Niederländer verstehen, die Stadt mit Leben zu erfüllen, denn die Bewohner sind stolz auf ihre fantastische Festung und ziehen den Besucher durch eine Vielzahl von Veranstaltungen in die Mitte des 18. Jahrhunderts hinein. An einem internationalen KAP-Treffen im faszinierenden Bourtagne teilzunehmen, könnte bei KAPern international auf begeisterte Resonanz stoßen. Dazu besteht sogar die Aussicht, dass die Gemeinde Vlagtwedde speziell zu diesem Anlass für die KAP-Drachen 500 Meter Höhenfreigabe genehmigt. ■

Vorführung: Muskete wird zum Feuern vorbereitet

MEHR INFOS

INTERNET-TIPPS:
www.bourtange.nl
www.youtube.com/watch?v=HA2wOzllot

Lentus – Freestyle in Slow Motion für Selbstbauer



Die Entdeckung der Langsamkeit

Text: Paul May

Fotos und Grafiken: Paul May,
Frank Barthel, Jens Baxmeier

Lentus – das lateinisch-deutsche Wörterbuch gibt neben Adjektiven wie „zäh“ oder „klebrig“ auch „langsam, träge und ruhig“ als Wortbedeutungen an. Übertragen auf Drachen ist klar, dass Frank Barthel – der Designer des Lentus – mit dem Drachennamen auf dessen ruhige, unkomplizierte Flugeigenschaften und langsame Fluggeschwindigkeit hinweisen will.

Damit Ihr vorab wisst, worauf Ihr Euch einlasst, wenn Ihr den Lentus baut, will ich diese Bauanleitung mit einem Test der Flugeigenschaften einleiten. Ihr könnt Euch auf der Website www.kite-and-friends.de aber auch selbst ein Bild machen, da dort ein Performance-Video des Lentus zu sehen ist.

Varianten

Bislang gibt es den Lentus in drei Varianten, von denen ich nur das UL- und das Standard-Modell

geflogen bin. Inzwischen ist ein Lentus-Standard-Plus mit steiferen Leitkanten entstanden, der im Tricksegment noch mehr Performance bringen dürfte. Der Windbereich des Standard-Lentus beginnt bei etwa 8 Stundenkilometern (2 Beaufort) und endet bei 35 Stundenkilometern (5 Beaufort). Bei Winden zwischen 25 und 30 Stundenkilometern beginnt er jedoch, unwirsch mit den Flügeln zu



schlagen und etwas weniger Spaß zu machen. Der UL fliegt bereits deutlich eher, verträgt aber auch – wenn wundert's bei den 5,5-Millimeter-Stäbchen in der Leitkante? – nicht so viel Wind. Meiner Meinung nach sollte man ihn spätestens bei vier Windstärken nicht mehr auspacken.

Fullsize – 165

Kaum ein Begriff wird bei Drachen so schlampig verwendet wie der des Fullsize. Dabei ist es ganz einfach: Ein echter Fullsizekite besitzt eine Leitkantenlänge von 165 Zentimetern. Und der Lentus ist ein echter Fullsizer. Wie eigentlich alle Kites dieser Größe ist er kein schneller Wirbelwind am Himmel, sondern eher langsam und gemächlich unterwegs. Das heißt aber im Falle des Lentus nicht, dass er träge ist. Im Gegenteil: Er ist dennoch agil und beweglich, ohne dabei jemals nervös oder überhastet zu wirken. Aber gehen wir der Reihe nach vor: Der Lentus ist ein gestreckter Kite, der bereits auf den ersten Blick signalisiert, dass wir es nicht mit einer Präzisionsmaschine, sondern mit einem Freestyler zu tun haben. Er fliegt sehr spurtreu auf der Geraden und der großen Kreisbahn. Dabei reagiert er, wenn man ihn mit gelockerter Saumschnur fliegt, auf plötzlich einfallende Böen eher mit Erhöhung der Zugkraft als mit abrupter Beschleunigung. Ecken werden knackig-einrastend gemeistert, doch bei der raschen Aufeinanderfolge derselben schaukelt er sich wie fast alle gestreckten Kites etwas auf. Insgesamt würde ich den Lentus von der Flugpräzision her jederzeit als Ballettdrachen empfehlen.

Tricks in „sloMo“

Als er den Lentus konzipierte, hatte Frank Barthel keineswegs einen Präzisions- oder Teamdrachen im Sinn. Sein Ziel war es, einen Kite zu schaffen, der an langen Schnüren Tricks mit ruhiger Kontrolle ausführt, sodass auch der Aufsteiger alle Zeit der Welt hat, sich die Moves zu erarbeiten. Dazu sollte der Drachen nach Möglichkeit zwei Eigenschaften mitbringen: Er sollte stabil im Fade und satt im Turtle (Backflip) liegen. Und das tut der Lentus perfekt. Wenn man ihn via Axel oder Flic Flac in

den Fade befördert, liegt er dort so ruhig und abwartend, dass man sich in aller Ruhe überlegen kann, mit welcher Hand man den Backspin einleiten möchte, in dem er ebenfalls höchst bereitwillig rotiert. Im Turtle verhält es sich ähnlich; auch hier liegt der Lentus so satt, nimmt die Nase so tief, dass man nach Herzenslust Lazy Susans kurbeln kann. Bei gleichmäßigem Wind, der auch in Bodennähe bläst, sind Flapjacks mit mehrfachen Lazy Susans und sogar **Cyniques** kein Problem. Der Einsteiger wird genau wie der Crack sehr zu schätzen wissen, dass der Lentus prima auf dem Bauch rotiert. Dies macht 540er möglich, die dramatischknapp über dem Boden eingeleitet werden. Taz-Machines und Slotmachines sind eine Wonne und stellen keine große Herausforderung an den Piloten dar. Besonders toll sind die Flic Flacs, die der Lentus nahezu ohne Höhenverlust und mit perfekter Kontrolle ausführt. Auch ins Yo-Yo wickelt der Lentus sehr bereitwillig. Insgesamt hat dieser Kite im Trickbereich nur eine Schwäche: Der Comete, bei dem man mit schnell getakteten Lenkimpulsen auf den Kite einprügelt, wird wegen der sehr weichen Leitkanten nur recht widerwillig ausgeführt, doch sollte diese kleine Schwäche mit einem steiferen Gestänge leicht abzustellen sein. Der Trickflugeinsteiger, also derjenige, der sich die heißen Moves erst noch erarbeiten will, sollte zunächst aus Kostengründen auf die teureren gewickelten Leitkantenstäbe verzichten und das gezogene CFK-Rohr einsetzen, wie es in der Stückliste für den Standard- und UL-Lentus angegeben ist. Schließlich wird das Lernen von Tricks immer wieder einmal von einem hässlichen Knackgeräusch begleitet, das den Kauf neuer Stäbe nötig macht.

Empfehlungen

Wie sollte man den Lentus fliegen? Für wen ist er gedacht? Auf die erste Frage kann ich sehr rasch eine klare Antwort geben: Der Lentus liebt lange Leinen. Ich fliege meinen Standard bei jedem Wind an einer 40 Meter langen Climax Profiline mit einer Stärke von 55 Dekanewton, und wenn ich ehrlich sein soll, würde ich empfehlen, ihn nie an weniger als 33 Meter lange Schnüre zu hängen. Und wer

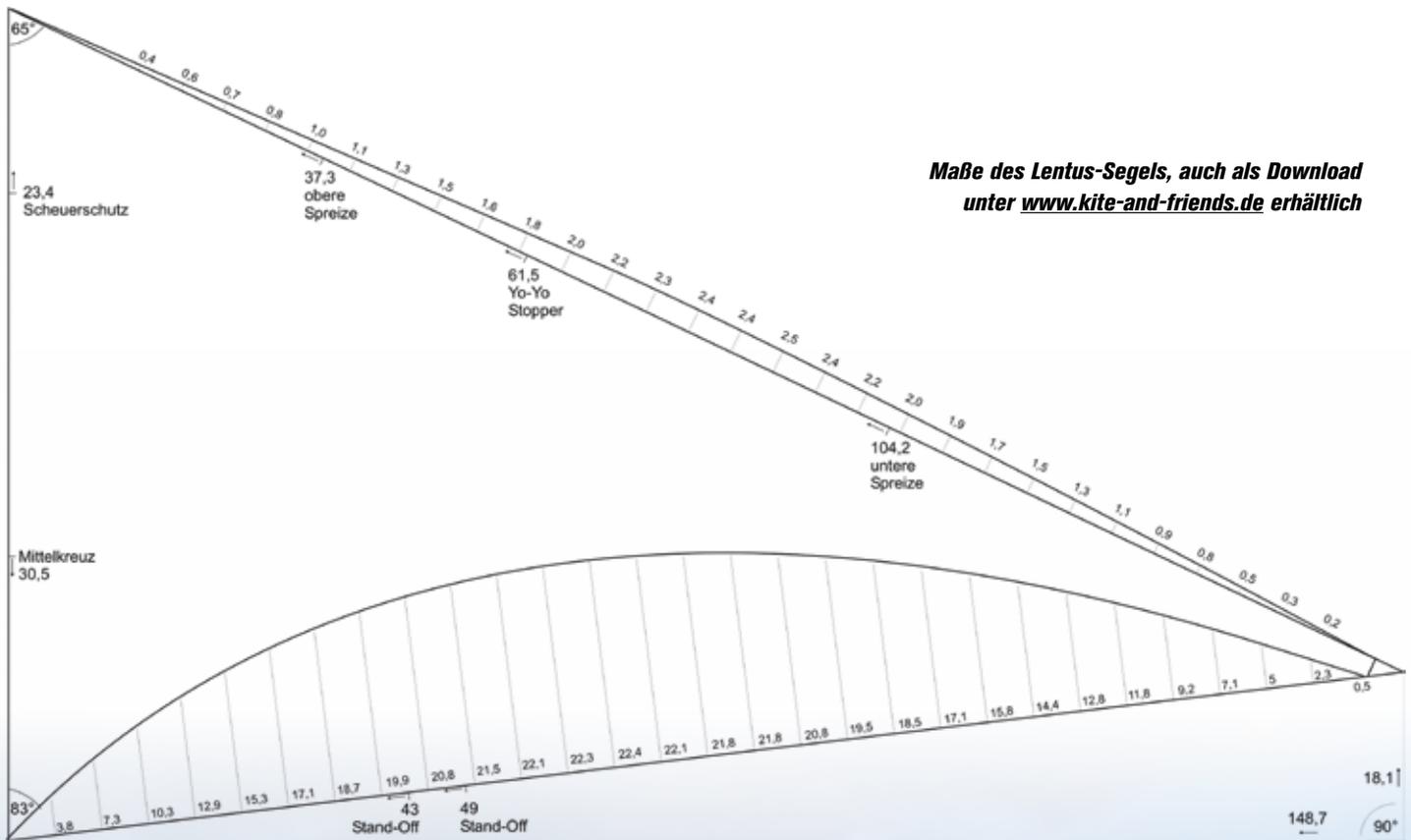


MEHR INFOS

STATEMENT VON DR. NORBERT KELLERMANN
(Freund und Teamkollege des Autors):

Es passiert – zumindest mir – nicht so häufig, dass ich einen Drachen an den Leinen habe, bei dem sich schon nach wenigen Sekunden eine perfekte Harmonie bei jeder Lenkbeziehung einstellt. Intuitiv, so als wüsste der Lentus bereits im Voraus, welchen Trick ich fliegen möchte, setzt er jeden Zug präzise und nachvollziehbar um. Das Beste, das ich seit dem Nirvana Second Edition geflogen habe und deshalb ein Kite der Highend-Klasse!





Maße des Lentus-Segels, auch als Download unter www.kite-and-friends.de erhältlich

der ideale Lentus-Pilot ist? Auch diese Frage ist sehr einfach beantwortet: Im Prinzip kann jeder mit dem Lentus glücklich werden, der nicht darauf aus ist, Tricks mit Highspeed über den Himmel zu knüpfeln. Der Lentus ist ein idealer Trainings- und Aufsteigerdrachen, da er zu sauberem Fliegen erzieht, da er vieles verzeiht, da er dem Piloten reichlich Zeit gibt, da er langsam und ruhig unterwegs ist, da er ein sattes (niemals aber heftig zerrendes) Feedback an die Leinen liefert und da er fast alles kann, was derzeit hip und angesagt ist. Doch ganz ohne Zweifel werden auch viele Cracks den Lentus zu schätzen wissen.

und verdammt viel Spaß macht. Deshalb möchte ich Euch nicht weiter auf die Folter spannen. Lasst uns mit der Bauanleitung beginnen!

Wie bei jeder Bauanleitung gilt auch bei dieser: Zunächst die gesamte Anleitung durchlesen, alles durchdenken und erst dann, ganz am Schluss, zu Säge, Schere oder dem Cut-Messer greifen. Auch darf der Hinweis nicht fehlen, dass der Nachbau nur für private Zwecke freigegeben ist und die Konstruktion und Anleitung nicht kommerziell genutzt werden darf.

INSIDER GUIDE

CYNIQUES Beim Cynique handelt es sich gewissermaßen um eine „Lazy-Susan-Kaskade“, das heißt, man ändert nach jeder Umdrehung des Kites die Drehrichtung der Lazy Susan.

Bauanleitung

Um auf die Bedeutungen des Namens „Lentus“ zurückzukommen, sei gesagt, dass Frank Barthels Konstruktion langsam fliegt, ohne träge zu sein, dass der Kite ein ruhiges Flugbild besitzt und niemals Hektik aufkommen lässt, dass er sowohl bei plötzlich einfallenden Böen als auch bei harten „Nasenlandungen“ eher unempfindlich reagiert und dass alle diese Eigenschaften zusammen dafür sorgen, dass man mit ihm eine lang anhaltende und vor allen Dingen glückliche Beziehung aufbauen kann. Doch genug der Lobhudelei! Ihr merkt schon, dass ich den Lentus mag, dass er mir liegt

Freie Designwahl

Frank Barthel baut seine Drachen, wie Ihr auf den Fotos gut sehen könnt, natürlich mit einem Segel-design. Es ist keineswegs so, dass wir Euch etwas vorenthalten möchten, doch wollen wir Eure Kreativität kitzeln, wenn wir hier nur die Maße und die Schablone für eine komplette Segelhälfte angeben. So könnt Ihr selbst gestalterisch tätig werden und Eure eigenen Designs verwirklichen! Wenn Ihr übrigens schöne Fotos von Eurem Lentus habt, würden Frank Barthel und wir bei **KITE & friends** uns sehr freuen, diese zusammen mit Eurem Feedback zu erhalten.

Stk	Bauteil	STD	UL	STD Plus	Länge
1	Kielstab	SkyShark P300	SkyShark P2x	SkyShark P3x	82,5 cm
2	untere Querspreizen	SkyShark 5PT	SkyShark 3PT	SkyShark Black Diamond Nitro	82,5 cm
1	untere Querspreize	Innenmuffe f. 5PT	Innenmuffe f. 3PT	Innenmuffe f. BON	10 cm
1	obere Querspreize	CFK-Rohr d = 6 mm	CFK-Rohr d = 5 mm	CFK-Rohr d = 6 mm	56 cm
2	Leitkante	CFK-Rohr d = 6 mm	CFK-Rohr d = 5,5 mm	SkyShark P2x (Innenmuffe nötig)	165 cm
4	Stand-Off	CFK voll 3 mm	CFK voll 3 mm	CFK voll 3 mm	27 cm
4	Stand-Off	Stand-Off-Aufnahme segelseitig f. 3 mm	Stand-Off-Aufnahme segelseitig f. 3 mm	Stand-Off-Aufnahme segelseitig f. 3 mm	zum Schrauben
4	Stand-Off	Endkappe 3 mm	Endkappe 3 mm	Endkappe 3 mm	weich
4	Stand-Off	Stand-Off-Aufnahme untere Spreize	Stand-Off-Aufnahme untere Spreize	Stand-Off-Aufnahme untere Spreize	
2	Leitkante	Endkappe 6 mm	Endkappe 5 mm	Endkappe 7 mm	weich
1	Kiel	Endkappe 7 mm	Endkappe 7 mm	Endkappe 7 mm	weich
2	Leitkante	HQ-Nocke 6mm	HQ-Nocke 5 mm (aufgebohrt auf 5,5 mm)	HQ-Nocke 6 mm (+ Innenmuffe)	bei UL ggf. auch 6 mm mit viel Kleber
4	Seitenverbinder	APA 5,8 x 5,4	Tiny APA 5,5 x 4,5	APA 7,5 x 5,4	
1	Kielgewicht	Messing d = 6 mm ca. 35g	Messing d = 6 mm ca. 20g	Messing d = 6 mm ca. 35g	
1	Kielgewicht	FSD-Nocke 6 mm	FSD-Nocke 6 mm	FSD-Nocke 6 mm	
1	Mittelkreuz	Mittelkreuz 6,1 auf 7,2 mm	Mittelkreuz 6,1 auf 7,2 mm	Mittelkreuz 7,2 auf 7,2 mm	
3	Kiel	Stopperclip 7 mm	Stopperclip 7 mm	Stopperclip 7 mm	
8	Leitkante	Stopperclip 6 mm	Stopperclip 5 mm	Stopperclip 7 mm	
2	Leitkante	Yo-Yo-Stopper	Yo-Yo-Stopper	Yo-Yo-Stopper	
	Waage (1)	Waageschnur ca. 60 daN	Waageschnur ca. 40 daN	Waageschnur ca. 60 daN	ca. 500 cm
	Waage (2) = Leaders	Waageschnur ca. 100 daN	Waageschnur ca. 60 daN	Waageschnur ca. 100 daN	ca. 250 cm
	Kielabspannung	Klett- u. Flauchband 2,5 cm breit	Klett- u. Flauchband 2,5 cm breit	Klett- u. Flauchband 2,5 cm breit	20 cm
	Saumschnur	20 daN	20 daN	20 daN	175 cm
	Saumschnur	Gummischnur	Gummischnur	Gummischnur	20 cm
	Nase	Lkw-Plane	Lkw-Plane oder Cordura, mit Kevlar unterlegt	Lkw-Plane	
	Schleppkante	Saumband 2,5 cm	Saumband 2,5 cm	Saumband 2,5 cm	
	Leitkante	Dacron 5 cm	Saumband 5 cm (an den Ausschnitten verstärken!)	Dacron 5 cm	
	Segel	Icarex	Icarex	Icarex	
	Verstärkungen	Mylarlaminat, Dacron	Mylarlaminat, Dacron	Mylarlaminat, Dacron	

Unterschiede beim Segel STD vs. UL
 Beim UL sind die Verstärkungen kleiner dimensioniert und die LK besteht aus Saumband 5cm

Trickvergnügen für den Selbstbau, erläutert von Fachredakteur Paul May

Segelschablone

Alle Maße, die für die Konstruktion der Schablone nötig sind, findet Ihr in der Skizze. Hierbei handelt es sich um Nettomaße, das heißt, dass keinerlei Saum- oder Nahtzugaben enthalten sind. Dies hat den großen Vorteil, dass man die für die jeweilige Art von Naht nötigen Zugaben wählen kann,

wie man es gewohnt ist. Es ist klug, die Gesamtschablone zunächst auf einem großen Bogen Packpapier zu konstruieren.

Um die Rundungen der Leit- und Schleppkante zu zeichnen, verbindet man alle Konstruktionspunkte, indem man einen GFK-Stab biegt und daran entlang zeichnet.

Geschickt ist es, wenn man gleich die wichtigsten Konstruktionspunkte einzeichnet. Dies sind die Positionen der Spreizverbinder, der Yo-Yo-Stopper und des Mittelkreuzes sowie die segelseitigen Stand-Off-Positionen. Wer möchte, kann auch noch die Ausschnitte für die Spreizverbinder und den



Die Stabtasche mittig falzen und an den künftigen Verbinderpositionen von der Falzkante bis etwa 5 Millimeter vor dem Rand einschneiden



Für die Leitkantenabspannung Dacronband einschlagen und festnähen, dann eine Lasche aus vierfach gefaltetem Saumband feststeppen



Die Näharbeiten für die Leitkantenabspannung sind beendet



Ohne Überstand verspannt

Scheuerschutz für die obere Spreize markieren, damit alles vollständig ist. Anschließend zeichnet man das künftige Segeldesign ein. Wenn runde Designs umgesetzt werden sollen, ist es klug, anschließend die einzelnen Papier-Paneele auszuschneiden, diese jeweils auf ein robusteres Material – stabile Graupappe eignet sich bestens – zu kleben, die gewünschte Nahtzugabe auf die Pappe aufzuzeichnen und schließlich die einzelnen Paneelschablonen auszuschneiden. Will man hingegen einen Lentus mit ausschließlich gerade verlaufenden Nähten bauen, kann man die gesamte Papierschablone aufkleben oder gleich auf Pappe konstruieren. Um beim Ausschneiden der Spinnakerpaneel Nahtzugaben zu erhalten, kann man an die Paneelschablonen Metalleisten in entsprechender Breite (aus dem Baumarkt) anlegen.

Zugaben

An der Leitkante sind keinerlei Nahtzugaben nötig, da hier das Segel bis zum Anschlag in die Stabtaschen eingelegt wird. Diese bestehen beim Standard und beim Standard Plus aus 5 Zentimeter breitem Dacron, beim UL aus Spinnakerylon, das an den Ausschnitten für die Spreizverbinder zusätzlich mit Dacron verstärkt werden kann, damit sie Abstürze gut überstehen.

An der Schleppkante hat man mehrere Möglichkeiten: Frank Barthel säumt die Schleppkante, indem er 2,5 Zentimeter breites Spinnakersaumband mittig falzt und damit ohne jegliche Saumzugabe die Schleppkante einfasst. Ein Saumapparat falzt das Band nicht nur, sondern schlägt es auch nach innen eingeschlagen ein. Will man einen konventionellen Saum anbringen, wird eine Saumzugabe nötig.

Frank Barthel verbindet die einzelnen Paneele seines Lentus zwar mit Segelmachernähten, doch zum Zusammenfügen der beiden Segelhälften verwendet er eine geschlossene Kapppnaht bei einer Nahtzugabe von 12 bis 15 Millimetern, womit sich vier Lagen Stoff ergeben, die in Längsrichtung unheimlich stabilisierend wirken. Möchte man am Kiel nicht auf eine Segelmachernaht verzichten, sollte man das Segel mit einem Streifen Mylarlaminat hinterlegen, der dann ebenfalls an dieser neuralgischen Stelle vor dem Überdehnen schützt.

Segelzuschnitt

Mit der Schablone kann man die einzelnen Segelpaneel aus Spinnakertuch ausschneiden. Ich würde dringend dazu raten, Frank Barthels Vorgaben zu folgen und ein Polyester Tuch wie Icarex PC31 zu verwenden, da dieses leichter und windundurchlässiger ist, weniger Feuchtigkeit aufnimmt und sich in geringerem Maße dehnt als ein Nylontuch.

Kurzum: Mit einem Polyestersegel erhält der Lentus einen größeren Windbereich und ein direkteres Ansprechverhalten, was eindeutige Performance-Vorteile bedeutet! Beim Ausschneiden der einzelnen Segelpaneel sollte man zudem auf den richtigen Fadenlauf achten. Kett- und Schussfäden sollten möglichst so ausgerichtet werden, dass sie – je nachdem, wo sich das Paneel befindet – parallel zum Kiel oder der Schleppkante verlaufen. Natürlich sollte der Fadenlauf bei beiden Segelhälften symmetrisch sein. Ob es sinnvoll ist, die Paneel heiß zuzuschneiden, muss jeder für sich entscheiden. Bei geschlossenen Kapppnähten liegen alle Schnittkanten im Segel, sodass auch auf Jahre hinaus nichts ausfransen kann. Bei Segelmachernähten hingegen schneide ich gerne heiß. Dafür eignet sich ein Lötkolben, oder ein spezieller Heißschneider. Beim Heißschneiden unbedingt auf gute Belüftung achten, da die beim Schmelzen von Spinnakertuch entstehenden Dämpfe gewiss nicht gesundheitsförderlich sind.

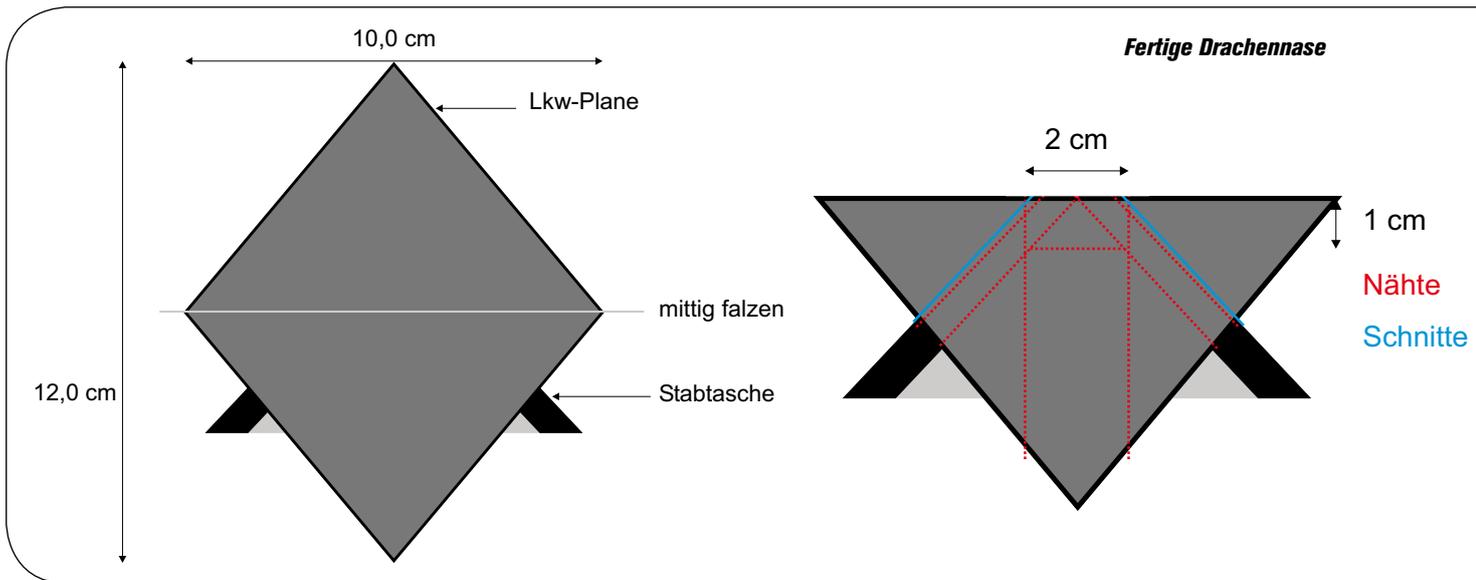
Paneel verbinden

Nach dem Zuschnitt beginnt die Näharbeit. Falls man sich für Segelmachernähte entschieden hat, sollte man die einzelnen Paneel zunächst mit dünnem doppelseitigem Klebeband zusammenkleben und überlegen, wie man möglichst ohne abzusetzen alles in einem oder zwei Durchgängen nähen könnte. Das Fixieren der Paneel hat den Vorteil, dass sie nicht unter der Nähmaschine verrutschen. Allerdings kann der Kleber an der Nähadel Rückstände bilden und zu Fadenchaos führen. Deshalb sollte man stets ein wachsames Auge auf die Nadel richten und Kleberklümpchen regelmäßig entfernen. Zunächst stellt man die beiden Segelhälften fertig, bevor man diese im Kielbereich miteinander verbindet.

Verstärkungen

Wenn alle Paneel verbunden sind, beginnt leider der langweiligste Teil des Drachenbaus, denn nun sind die Verstärkungen an fast allen besonders strapazierten Stellen des Segels aufzunähen. Nur die Verstärkungen für die Stand-Off-Aufnahmen werden erst nach dem Säumen aufgesteppt, da diese das Segel bei Yo-Yos und Lazy Susans schützen sollen.

Als Verstärkung für das Mittelkreuz verwendet Frank Barthel beidseitig aufgesteppte Rauten aus Dacron. Wenn man es sich einfach machen möchte, schneidet man ein Dacron-Quadrat mit einer Kantenlänge von 6 Zentimetern zu, in dessen Mitte man nach dem Aufnähen den Ausschnitt für den späteren Mittelverbinder ausschneidet. Es empfiehlt sich, auch am inneren Ausschnitt noch eine Sicherungsnäht anzubringen, damit das Segel und



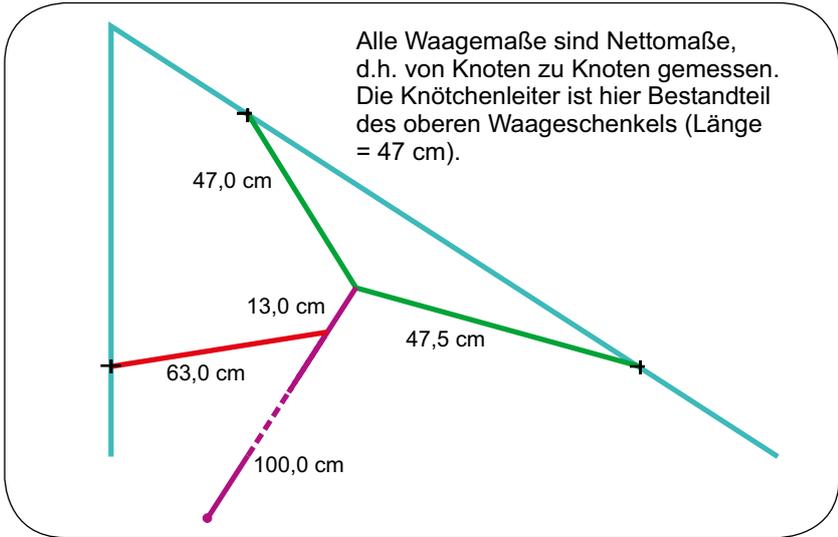
die Verstärkung perfekt und dauerhaft verbunden sind. Beim Lentus UL kann man die Verstärkung entweder nur einseitig aufbringen oder aber gar zu selbstklebendem Spinnakertuch, sogenanntem Nummerntuch, greifen. Als Scheuerschutz für die obere Spreize eignet sich ein 2,5 Zentimeter breiter und etwa 5 Zentimeter langer Streifen Flauschband bestens. Die Zone um die Stand-Offs hinterlegt Frank Barthel großzügig mit Mylarlaminat, das er in einem weiten Schwung zuschneidet, mit einer Segelmachernaht aufsteppt und durch zwei parallele Nähte nochmals sichert.

Für die Kielabspannung wählt Frank ebenfalls Mylarlaminat als Verstärkung, das auf der Segelrückseite festgenäht wird. Entlang der Schleppkante muss die Verstärkung nicht extra festgesteppt werden, da die Kante im Saum verschwindet. Wenn man kein Saumband verwendet, um die Schleppkante einzufassen, muss nun als Nächstes gesäumt werden. In jedem Fall ist beim Aufsteppen des gefalzten Saumbands darauf zu achten, die Nähte so verlaufen zu lassen, dass man später noch eine Saumschnur einziehen kann. Erst ganz zum Schluss werden die letzten Verstärkungen für die Stand-Offs aufgesteppt. Um die einschraubbaren segelseitigen Stand-Off-Aufnahmen zu sichern, sollte ein etwa 40 Zentimeter langer und 2,5 Zentimeter breiter Dacronstreifen mittig gefalzt werden, der dann gewissermaßen als zweite Schleppkanteneinfassung aufgenäht wird. Zum Ermitteln der genauen Position beginnt man mit der Dacron-Einfassung 10 Zentimeter kielseitig vom inneren Stand-Off.

Kielabspannung

Zur Abspannung des Kielstabs bedient sich Frank Barthel des Klassikers mit Klett- und Flauschband:





Waagemaße am fertigen Drachen

Man startet, indem man einen längeren Streifen Flauschband (etwa 15 Zentimeter) so auf der Segelvorderseite aufsteppt, dass am Kielende mindestens 10 Zentimeter überstehen. Dabei ist zu beachten, dass die flauschige Seite des Bands auf dem Segel liegen muss. Auf der Segelrückseite näht man ein etwa 8 Zentimeter langes Stück Hakenband so fest, dass dieses später gleichzeitig die Führung für den Kielstab ist. Dazu muss man unbedingt darauf achten, dass das Hakenband nur an den Längsseiten festgenäht wird.

Stabtaschen

Nach dem Säumen werden die Stabtaschen an den Leitkanten angebracht. Hier schlägt man das Dacronband an den Stellen, die später die Flügelspitzen bilden, etwa 4 Zentimeter weit ein und näht diesen Umschlag fest. Dann bringt man auf einem Viertel der Dacronbandbreite an dieser eingefalteten Stelle schmale Laschen aus mehrfach gefalztem Spinnakersaumband oder aus schmalen Nahtband an, über die später die Leitkanten gespannt werden. Bei zeitgemäßen Trickkites wie dem Lentus müssen zumindest die oberen Leitkantenverbinder abgedeckt werden, damit sich hier bei allen Yo-Yo-basierten Moves keine Flugleinen verfangen. Die künftigen Verbinderverpositionen entnimmt man der Segelschablone, sodass man jetzt an diesen Stellen die Verbinderausschnitte herstellen sollte. Das eigentliche Festnähen der Stabtasche erfolgt von der Flügelspitze aus zur Drachennase hin, damit der Überstand am Flügelende immer exakt gleich ist. Im Bereich der Drachennase näht man die Stabtaschen dann ab.

Immer der Nase nach

Als Material für die Nase verwendet Frank Barthel Lkw-Plane. In ein Rechteck mit den Maßen 10 Zentimeter Breite und 12 Zentimeter Höhe konstruiert

man eine symmetrische Raute, die man aus der Lkw-Plane zuschneidet. Diese Raute wird mittig gefalzt und als Nase über das Segel gelegt. Dann wird die Nase entlang der rot gestrichelten Linien festgenäht. Schließlich wird die 2 Zentimeter breite Führung für den Kielstab genau 1 Zentimeter unterhalb des Falzes abgenäht, sodass die Leitkantenstäbe sich ein bisschen bewegen können. Abschließend schneidet man alle Überstände sauber ab. Wichtig ist, dass die äußeren Nähte der Nase ganz nah am Falz der Leitkantenstabtaschen liegen, damit hier später keine schnurfangenden Überstände entstehen.

Löcher ins Segel!

Vor dem Einstaben müssen nur noch ein paar Löcher geschnitten oder gestanzt werden. Damit die Verbinder an den richtigen Stellen sitzen, sollten nun noch einmal die Schablonen auf das Segel aufgelegt und die Verbinderverpositionen mit Bleistift auf die Stabtasche übertragen werden. Jetzt wird das Loch für das Mittelkreuz ausgeschnitten. Wie stets, wenn man Dacron schneidet, sollte man dies mittels einer extrem scharfen Klinge, eines Heißschneiders oder LötKolbens tun, damit auch nach längerem Gebrauch nichts ausfranst. Abschließend kommt eine Lochzange (oder feine LötKolbenspitze) zum Einsatz, denn die Löcher für die segelseitigen Stand-Off-Aufnahmen und die Yo-Yo-Stopper auf der Leitkante müssen noch ausgestanzt werden.



Segelausstellung und Waage



Aus Lkw-Plane zugeschnitten



Segelverstärkung aus Mylarlaminat in der Stand-Off-Zone

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 5/2012



Die Top-Themen:
Traction: Majestic von Libre, Sebastian Thomes im Gespräch; Lenkdrachen: Rückblick der legendären Lenkdrachen, Ignition – Trainer von Ozone; Events: Fano; Einleiner: Flycam-KAP

€ 5,50

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: Eine für alles? Cooper One von Siegers; 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 erkerht Wogen aus Schnee, Einsteiger-Kite Cooper Fox; Einleiner: Jacques Letourneau im Interview; Lenkdrachen: Fokkens Smithi, HOs 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: Wannichs 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: Speed-Extremist – Test des Typhon von Long Duong; Events: Festival der Trickser in Fano

€ 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: Wettkampfdrachen; Roger Tessa-Gambassi über die Hintergründe

€ 5,50

KITE & friends 3/2011



Die Top-Themen:
Lenkdrachen: Scharfmacher – Vierleiner SkyKufe im Test, Lycos 3.0, Toxic von R-Sky; Traction: Apex 3, Norwegen; Einleiner: SumSum, Octopus; Events: Spielwarenmesse/Neuheiten 2011; Workshop: Kodak-Festival

€ 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, Skydart und Powertawks; Events: Feuereventura, 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: Becolino; Events: 30 Jahre Drachenfest in Dieppe, KLB Masters 301er-Drachenspann in St. Peter-Ordning

€ 5,50

KITE & friends 5/2010



Die Top-Themen:
Traction: I'll back und C'est la vie, darling von horvath.ch; Test der Paraflex 3.1, Prism 4D; Workshop: Sparrow im Selbstbau, Van Almelo verrät, wie man stabile Großdrachen baut

€ 5,50



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, Drachenseite 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 Spiderkites, Bauanleitung für den Fled 270, 25 Jahre Kitefiersmeeting, Kite & Cruise-Dreamtour II

€ 5,50

Sport & Design Drachen 3/2009



Die Top-Themen:
Fünf Zeldendrachen vom Spielwarenhaus Ahlert, Großlenkdrachen im Eigenbau, Tatum 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 Spielwarenhaus Ahlert, Viereggest 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

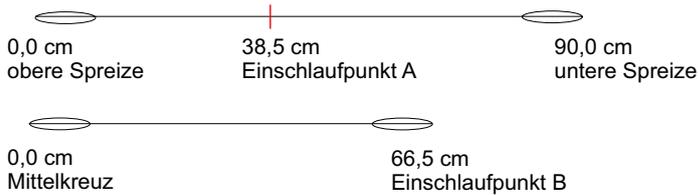
€ 5,50

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

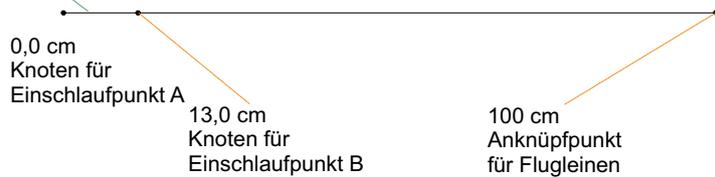
Deine Bestell-Karte findest Du auf Seite 85.



Mittelkreuz und Kielstabspannung



Für diesen Schenkel bitte stärkere Waageschnur (100 daN) verwenden.
Als Knoten für den Einschlaufpunkt B einen halben Schlag, für die beiden anderen Knoten Achtknoten verwenden.



Knötchenleiter an der oberen Spreize

- Knoten für Schlaufe: 7,5 cm
- 1. Knoten: 9,0 cm
- 2. Knoten: 10,5 cm
- 3. Knoten: 12,0 cm
- 4. Knoten: 13,5 cm
- 5. Knoten: 15,0 cm

Die Länge aller Schlaufen beträgt in geknotetem Zustand 7,5 cm

Waagezuschnitt

Saumschnur

Mit einer stumpfen Nadel (beispielsweise Stopfnadel) fädelt man auf jeder Segelseite die 175 Zentimeter lange Saumschnur durch den Saum. An der Flügelspitze knotet man ein 4 Zentimeter langes festes Auge ab, das man später über die Splittkappe an der Flügelspitze hängt. Am Kiel knotet man eine identische Schlinge, die später mit einem Buchtknoten über die 20 Zentimeter lange Gummischnur geschlauft wird, welche man nach dem Einstaben über das Mittelkreuz hängt. So kann man die Saumschnur durch einfaches Verschieben des Buchtknotens auf der Gummischnur für lautlosen Flug spannen und für Krach und mehr Präzision lockern.

Einstaben

Da der Lentus ein Fullsizekite ist, muss außer der oberen Spreize und den CFK-Vollstäben für die Stand-Offs nichts gesägt werden. Die obere Spreize ist 56 Zentimeter lang, die Stand-Offs werden auf 27 Zentimeter zugeschnitten. Beim Einstaben der Leitkante schiebt man zuerst die unteren Spreizverbinder, dann die oberen auf den CFK-Stab, bevor man die Endkappe aufsteckt und den Stab

bis in die Nase schiebt. Da man sich die exakten Positionen der Verbinder klugerweise auf der Stabtasche markiert hat, bringt man diese genau in Position, bevor man die Stopperclips aufklebt.

ACHTUNG: Zwischen dem Stopperclip und dem Spreizverbinder für die untere Spreize muss die Waage montiert werden! Damit diese den Verbinder nicht nach oben verschieben kann, setzt Frank Barthel auch über dem Verbinder einen Stopper. An den Flügelspitzen werden die Pfeilnocken angebracht, über die man mit Waageschnurtampen die Leitkanten spannt. Ob man 8-Millimeter-Endkappen aufsteckt, um die Spitzen „abzurunden“, oder nicht, ist jedem Piloten selbst überlassen.

Eine Besonderheit des Lentus ist der Kielbereich. Hier ist der 82,5 cm lange SkyShark-Stab einen Tick zu kurz – und das ist beabsichtigt. Ein 14,5 Zentimeter langer und 6 Zentimeter dicker Messingvollstab wird in eine FSD-Splittkappe geklebt, sodass ein 35 Gramm schweres Kielgewicht entsteht. Damit der Kielstab noch ein kleines Stück verlängert wird, steckt man auf dieses Gewicht eine 2,5 Zentimeter lange Hülse auf (beispielsweise



Echter Flugspaß am Ende der Bauzeit

MEHR INFOS

VIEL SPASS!

Euer Lentus steht vor Euch und wartet darauf, an die Luft zu dürfen. Ich möchte mich an dieser Stelle noch einmal ganz herzlich bei Frank Barthel, dem Konstrukteur, für die Erlaubnis bedanken, diesen Plan in der KITE & friends veröffentlichen zu dürfen. Und Euch möchte ich natürlich viel Spaß und Erfolg beim Bauen und Fliegen wünschen. Blue skies!



Montierte Knötchenleiter

einen Abschnitt vom SkyShark P300 oder 8-Millimeter-CFK-Rohr). Nun schiebt man den Kielstab durch die Hakenband-Führung am Kielende, führt ihn durch das Mittelkreuz, setzt die 7-Millimeter-Endkappe auf und schiebt den Kielstab in die Drachennase. Durch Spannen des Klettverschlusses sitzt der Kielstab nun passgenau und sicher.

Als Nächstes sichert man das Mittelkreuz durch je einen Stopperclip ober- und unterhalb an der korrekten Position und hängt die Gummischnur für die Saumschnur ein. Als letzten Schritt schraubt man die Stand-Off-Aufnahmen in die vorgesehenen Löcher, schneidet die CFK-Vollstäbe zu und klebt diese mit Sekundenkleber auf der einen Seite in die Aufnahmen, während man auf der anderen die Endkappen festklebt.

Waage knoten

Seht Euch bitte die beiden Waageskizzen genau an! Es handelt sich bei allen Maßen um Netto-maße, das heißt, man muss die Zugaben für alle Knoten selbst ermitteln.

Kielstabhende mit Gewicht



Als Erstes werden alle Schenkel und Tampen geknotet. Dann befestigt man die Knötchenleiter über dem Verbinder für die obere Spreize und buchtet den 90 Zentimeter langen Schenkel unter dem Verbinder für die untere Spreize an. Der kürzere 66,5-Zentimeter-Waageschenkel wird unterhalb des Mittelkreuzes um den Kielstab geschlauft. Dann nimmt man das lange Stück aus dickerer Waageschnur, (das später gleichzeitig als Leader fungiert und verhindert, dass die dünnen Flugleinen das Drachensegel beschädigen) und schlauft den langen Waageschenkel (Länge = 90 Zentimeter) am Einschlaufpunkt A mit einem Buchtknoten über den Knoten A des Leaders (0,0 Zentimeter). Das feste Auge des kurzen (inneren) Waageschenkels wird oberhalb des Knotens B am Leader eingeschlauft. Schließlich noch das verbleibende Ende des langen Waageschenkels hinter den mittleren Knoten der Knötchenleiter schlaufen – fertig ist die Waage, und Ihr könnt sie an der Skizze der Fertigmaße kontrollieren. ■

▼ ANZEIGEN

Exclusive Kites
unique style - exclusive design

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

www.exclusive-kites.com

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



NEU

Riesige Auswahl

Lenkdrachen und Lenkmatten
 Exclusive Einleiner
 Windspiele und reichlich Zubehör

Ab 30,- € versandkostenfrei

WINDSPIELE FAHNEN DRACHEN UND MEHR...

www.windspiele.de

Termine 2012

Oktober 2012

27.10.-28.10. D 4. Kitearea Backcountry-Cup Münsterappel

Neuaufgabe des beliebten Buggy-Spaßrennen (auch für Neulinge) im Binnenland nahe Wiesbaden. Internet: www.kitearea.de

November 2012

02.11.-04.11. D Kitelandboarding-DM Wanlo 2012

Vierter und letzter Stop der Deutschen Meisterschaft im Kitelandboarding in Mönchengladbach-Wanlo. Internet: www.kitelandboarding.eu

04.11.-04.11. D 9. Drachenfes Bergneustadt

Auf dem Flugplatz Bergneustadt „Auf dem Dümpel“ des Luftsportclubs. Internet: www.lsc-duempel.de

08.11.-11.11. E 25. Festival Internacional de Cometas Fuerteventura

Am zweiten November-Wochenende treffen sich internationale Drachen-Liebhaber im Naturpark an den Grande Playas bei Corralejo im Norden Fuerteventuras. Internet: www.corralejograndesplayas.com

Januar 2013

07.01.-15.01. F Snowkitemasters am Col du Lautaret

Beginnend mit der Französischen Meisterschaft und mit internationalem Wettkampf ab 9. Januar. Internet: www.snowkitemasters.com

12.01.-13.01. I Libre-Festival am Reschensee

Etabliertes Festival mit Geselligkeit, Test und Blick auf die 2013er-Vorserienmodelle. Internet: www.libre.de

18.01.-20.01. I Snowkite Europameisterschaft

EM nach ISKA und gleichzeitig Deutschen Meisterschaft Freestyle und Race am Reschensee. Internet: www.snowkite-meisterschaft.de

26.01.-27.01. CH Swiss Snowkitetour – 1. Tourstopp Les Rousses

Erster Stop der bekannten Tour mit Snowkite-Races in der Schweiz. Internet: www.snowkitetour.ch

Februar 2013

20.02.-24.02. CA Challenge Mishkumi Lac-Saint-Jean

Lauf des Expeditionsraces rund um den Lac-Saint-Jean in Kanada. Internet: www.challengemishkumi.ca

28.02.-03.03. CH Swiss Snowkitetour – 2. Tourstopp Silvaplana

Endlauf der bekannten Tour mit Snowkite-Races in der Schweiz. Internet: www.snowkitetour.ch

März 2013

04.03.-10.03. FI WISSA 2013 in Kalajoki

Internationaler Wettbewerb der Schnee- und Eissegel-Sportarten in Finnland. Internet: www.wissa.org

ANZEIGEN ▼

Online bestellen!
Keine Versandkosten!



Kitestore24.de
Lenkdrachen & Lenkmatten

*in Deutschland, Festland



alles-rund-ums-hobby.de



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 84 im Heft.

LENKDRACHEN
LENKDRACHEN
Dein Drachensport Fachhändler **profi**

97828 MarktHeidenfeld
Obertorstrasse 20
09391 9088624
www.lenkdrachenprofi.de

SNOWBOARD

SPECIAL 2013

KITIE & FRIENDS

Leichtwind-Kiten
Worauf es technisch ankommt
ab Seite 56

38 Galerie
So schön kann
unberührter Schnee sein

42 Grimsel-Safari
Björn Lewalter
erstürmt die Alpen

46 Crossover
Kites, die nicht nur im
Schnee top sind

48 Valcivieres
Test der 2013er-Kites
im Zentralmassiv

50 Depowerkites
Marktübersicht der
Top-Snowkites

56 Kite-Gewicht
Was Tuch und Details ausmachen

58 Einstieg bis Race
Alle Vierleiner als Schnealternative

60 Kanada
Was das weite Land
zu bieten hat

64 Ausrüstungsfrage
Warm und sicher
durch den Winter

Powder-Freuden
Mit Ski und Board die
Winterwelt entdecken
ab Seite 38

Grafik: Pascal Boulgakov
Rider: Karri Schibevaaq







power 4

Coming up
this winter!

color ● 3.5 ● 5.5 ● 8.0 ● 11.0

4 sizes

www.powerkites.de

info@powerkites.de



Wenn sich der Schnee auf die Landschaft legt, dann erscheint die Welt in einem schönen Schleier, der bei uns Snowkitern den Drang auslöst, das Weiß sofort mit Ski oder Board zu entdecken und unsere Spuren hineinzuschreiben. Bekannte Wiesen und Hänge, Berge und Seen erhalten dann diesen Glanz von Geheimnis und Grenzenlosigkeit. Keinem Wintersportler auf dem Planeten steht ein so vielseitiges Revier zur Verfügung. Get the Powder!



SPECIAL SNOWKITING



Powder Spray

Fotos: Götz Sommer, Wareck Arnaud,
Bertrand Boone, Philipp Aebischer



Nein, Snowkiter sind keine weltfremden Snobs, die in höheren Sphären schweben. Sie haben nur ihren Spaß richtig angepackt. Egal ob eine Bar oder Handles, Softkite oder Tube, Ski oder Snowboard – sobald der Wind über die weiße Pracht weht, gehören alle dazu und genießen das Gefühl der Schwerelosigkeit. Wenn man die Cracks bei ihren Sprüngen beobachtet, dann kann man den Eindruck gewinnen, dass sie längst den Boden unter den Füßen verloren haben. Dabei sind Snowkiter oft ganz bodenständige Leute, die einfach praktisch denken. Denn wie kommt man sonst so leicht auf einen verschneiten Gipfel?

Abgehoben

Fotos: Philipp Aebischer,
Bertrand Boone, Götz Sommer, Ozone



Text: Björn Lewalter

Fotos: Christian Hafner, Björn Lewalter

Mit der Swiss Snowkiting School ins frische Powder

Grimsel-Safari

Ich weiß nicht, wie es Euch geht, aber ich bin mit meinen Kites am liebsten im abwechslungsreichen Gelände der winterlichen Schweizer Alpen unterwegs. Natürlich sind Kitesurfen auf Flachwasserpisten, Landboarden auf saftigen Wiesen oder Surfen mit dem Kite in Brandungswellen schön, aber nichts gegen die existenzielle Erfahrung unendlicher Weite und Einsamkeit vor der Kulisse tief verschneiter Berge. So konnte ich mein Glück kaum fassen, als ich von Pascal Nestier – Inhaber der Swiss Snowkiting School – eingeladen wurde, eine ihrer legendären Grimsel-Safaris für KITE & friends zu dokumentieren.

Einige Wochen später kam dann der ersehnte Anruf von Pascal: „Salut Björn, an diesem Wochenende sind die Prognosen super, Ihr könnt kommen.“ Das ist natürlich perfekt: Bucht man eine Tour auf den Grimsel, wird man kurzfristig benachrichtigt, ob sich die Anreise lohnt. Und so liefen wir zwei Tage später bei unserem Schweizer Gastgeber ein, der praktischerweise sein Domizil direkt im auch für uns reservierten Hotel Bach hat. Mitten im Wallis gelegen, kann man von hier aus neben dem Grimsel- und dem Simplon-Pass auch den Spot Daubensee sehr gut erreichen. Sogar für die nicht-kitende Begleitung lassen die vielen Skigebiete der Umgebung keine Wünsche offen.

Auf geht's

Dass die guten Windprognosen einem extremen Kältehoch über Süddeutschland und den Alpen geschuldet waren und wir am nächsten Morgen bei minus 28 Grad Celsius unsere Autos kaum flott bekamen, soll hier nur am Rande erwähnt werden. Nach einer halbstündigen Fahrt kam unser Konvoi in Oberwald, dem letzten Dorf des Rhonetals, auf einem haushoch verschneiten Parkplatz an. Eine der Besonderheiten dieser Safari wartete bereits knatternd auf uns. In einer Mischung aus Entsetzen und Neugier beluden wir ein zugiges Ski-Doo, das uns als Transportgefährt dienen sollte, mit unserem Equipment. Aber schon nach den ersten

**Schneehöhe? Ja, mehr
als ausreichend!**

**Der Pistenbully des Hotels Grimselblick
bringt die Kiter direkt zum Spot**



**Per Ski-Doo-Express kommen Kiter
und Equipment auf den Berg**



Metern auf der wintergesperrten Furkapassstraße machte sich Grinsen auf allen Gesichtern breit: Wir düstern mit hoher Geschwindigkeit Richtung Grimsel – dem Pass unserer Träume! Das Ski-Doo ist im Winter die einzige Möglichkeit, auf diesen über 2.000 Meter hohen, windsicheren Pass zu gelangen. Die relative Windsicherheit erklärt sich übrigens aus der Lage dieser Passage als Winddurchzugsschneise zwischen Nord- und Südalpen.

Diese Staulage ist auch verantwortlich für die großen Mengen an Neuschnee im Winter, die den Aufstieg zu einer kleinen Herausforderung werden lassen. Schon nach wenigen Kilometern verließen wir die komfortable Passstraße, um auf einem tief verschneiten Waldweg in Serpentina schneller Höhe

zu gewinnen. An einigen besonders steilen Passagen, oder wenn der Neuschnee unter unserem mit 8 Personen beladenen 100-PS-Monster nachgab wie Treibsand, mussten wir sogar absteigen und mit anschieben. Nach etwa 45 Minuten war die Fahrt mit dem Schneetöff, wie es die Schweizer nennen, an der Baumgrenze zu Ende. Froh, noch ein wenig in der Windabdeckung zu sein, warteten wir auf die Pistenraupe des Hotels Grimselblick, welche die letzten Kilometer des Transports übernehmen sollte. Schneehöhen von mehr als 3 Metern und täglich neue Verwehungen machen ein Durchkommen für alle anderen Fahrzeuge unmöglich. Während der letzten 20 Minuten in der Kabine des Bullys wuchs die Vorfreude auf die kommende Snowkite-Session. Draußen piff der Wind und wir waren alle

MEHR INFOS

CONTACTS:

**Snowkite-Schule:
Swiss Snowkiting School
Pascal Nessler
Chavezweg 5
CH-3911 Ried-Brig
Schweiz
Tel.: +41/786 28 59 73
www.snowkiting.ch
info@snowkiting.ch**



sehr dankbar, den Erläuterungen und Spotbeschreibungen unserer Guides noch im Warmen lauschen zu können.

Die Spielwiese

Oben auf der Passhöhe auf etwa 2.200 Metern angekommen, hielt uns jedoch nichts mehr. Zu atemberaubend war der Anblick des riesigen, menschenleeren Freeridespots. In einer Mulde mit sanft ansteigenden Hängen gelegen, erschien er uns als das Winterparadies. Keine Felsen, Bäume oder Sträucher stören hier das Kite-Vergnügen. Das Gelände ist dabei so sicher, dass die Jungs von www.snowkiting.ch dort sogar Schulungen machen.

Doch auch für alle, die mit dem Kite gerne Hänge erkunden und über Wechten springen, oder aber dies lernen möchten, ist der Grimselpass der perfekte Ort. So ist es möglich, sich in dem sanften Gelände am Berg immer ein Stück höher zu schrauben, um erste Hangflüge zu genießen. Oder man macht eine kleine Tour im unverspurten Gelände, bleibt dabei jedoch aufgrund der Kessel-Topografie stets in Sichtweite der Guides und damit unter fachkundiger Beobachtung.

Man sollte sich der hochalpinen Lage jedoch stets bewusst sein und immer ausreichend Flüssigkeit (am besten heißen Tee, da uns Flachlandkitemer die Wasserflaschen schon nach 15 Minuten eingefroren waren) und leichte Snacks mitnehmen, denn direkt auf dem Plateau gibt es kein Restaurant. Es wäre auch zu schade, die perfekten Bedingungen nicht voll auszukosten. Umso mehr genießen wir es, am Nachmittag gemeinsam zum Hotel Grimselblick abzufahren. Es liegt auf der anderen Seite des Kessels oberhalb eines kleinen Stausees (vom Spot ist

MEHR INFOS

CONTACTS:

Übernachtungsempfehlung:

Hotel Bach

Bleike 6

CH-3911 Ried-Brig

Schweiz

Tel.: +41/27 923 90 90

www.hotelbach.com

info@hotelbach.com

Übernachtung auf dem Grimselpass:

Hotel Grimselblick

CH-3999 Grimselpass

Tel.: +41/279 73 11 77

www.grimselpass.ch

grimselblick@rhone.ch

*Die Köhner genießen es,
die Hänge abzusegeln*

es wegen eines kleinen Hügels nicht zu sehen). Zu Fuß erreicht man das Hotel vom Plateau aus in etwa 15 Minuten, für sehr gute Kiter (man muss einen Stausee in fast völliger Windabdeckung überwinden) ist es sogar möglich, bis kurz vor das Hotel zu kiten. Doch Achtung: Direkt vor dem Haus verläuft eine der wichtigsten Hochspannungsleitungen der Schweiz – also lieber die Kites früher landen und die letzten 100 Meter zum Hotel laufen.

Einkehr

Dort angekommen, trifft man in gemütlicher Atmosphäre auf andere winterliche Extremsportler und kann die hausgemachten Schweizer Spezialitäten genießen. Uriger kann man sein Feierabendbier kaum trinken, und so lassen wir uns Zeit und klönen über unsere „Heldentaten“, während unsere Extremitäten langsam wieder Farbe annehmen.

Doch plötzlich mahnt unser Guide Sandro zur Eile, das Wetter hat schlagartig umgeschlagen und es pfeifen sieben Windstärken über den Pass. Glück für alle, die sich noch spontan entschieden haben, im Hotel Grimselblick zu übernachten. Der Vorteil am nächsten Morgen liegt auf der Hand: Man ist sicher der Erste am Spot.

Doch für uns heißt es, schnell Abschied nehmen und die Kites zusammenpacken. Der Pistenbully nimmt uns mit zurück auf die Passhöhe, von wo aus wir bis ins Tal abfahren können. Für den Genuss der Abfahrt sollte man sich jedoch noch ein wenig Kraft aufheben. Über 1.000 Höhenmeter möchten zurückge-



**Die Snowkite-Schule bietet
Kurse direkt am Traumspot an**



legt werden. Könner auf Snowboard und Ski nehmen die fast immer tief verschneite Freeride-Abfahrt, vorbei an kleinen Wäldern über flache Hänge und Wechten. Ungeübte folgen einfach dem gut markierten Weg der Pistenraupe. Auf einem Ziehweg kommen alle Routen wieder zusammen und es geht das letzte Stück gemeinsam ins Tal. Unten ankommen ist die Dämmerung schon über das Rhonetal hereingebrochen und wir sind froh, nur noch ein paar Kilometer in unser Hotel nach Ried-Brig fahren zu müssen. Glückliche und erschöpfte sind wir wieder um eine Erfahrung reicher, die wir nicht ohne die ausgewiesene Orts- und Windkenntnis unserer Gastgeber der Swiss Snowkiting School gewonnen hätten. In chilliger Atmosphäre lassen wir den Abend zusammen mit unseren Guides in der gemütlichen Hotelstube des Hotels Bach ausklingen, nicht ohne auf dem Laptop jedes Foto und Video mindestens zweimal gesehen zu haben. Und dabei machen wir schon Pläne für die nächste Safari ... ■



Ein weites Schneeparadies, das zudem gut zu überblicken ist

**KITE & friends-Testautor
Björn Lewalter genießt die Höhen**

▼ ANZEIGE

Rider: Peter Müller | Photo: Frank Süß



FLYSURFER
KITEBOARDING

Unity



Flysurfer Unity - Freeride Freedom

Unvergessliche Sessions, schöne Sprünge & schnelle Lernerfolge. Spaß auf Wasser und Land wird mit dem Unity einfacher denn je. Gleichzeitig präsentieren wir mit der neuen Infinity-2.0-Bar ein Steuergerät, das neue Maßstäbe setzt – überzeug dich selbst.



Was diese Kites für alle Belange so attraktiv macht

CROSSOVER IM SCHNEE

Sie werden Crossover- oder All-Terrain-Kites genannt und tauchen immer öfter im Fokus des Interesses auf. Hinter diesen Namen verbergen sich Kites mit geschlossenen Zellen dank sogenannter Closed-Cell-Technology. Der luftgefüllte Kite ist dabei an der Leading Edge geschlossen aufgebaut und die Luft wird nur durch zwei bis vier Ventile in den Kite gelassen, wo sie die Kappe in Form hält.

Dieses System macht den Startprozess durch das erforderliche Vorfüllen zwar langsamer als bei komplett offenen Kammern, hat dadurch aber sogar einen Pluspunkt, nämlich dass der Kite in der Startphase nicht gleich seine volle Leistung entfaltet. Ein Schirm mit einer stets gefüllten Kappe bringt natürlich etliche Vorteile mit sich. Gerade bei Manövern, in denen der Rider auf den Kite zufährt, macht sich die erhöhte Stabilität der Closed-Cell-Kites bemerkbar. Sie verlieren in diesen Situationen weniger Innendruck als ein Open-Celler und stehen selbst bei böigen Winden sehr stabil am Himmel. Schwankende Windverhältnisse haben also einen weniger starken Einfluss auf die Kappe, sodass sich das Profil des Schirms immer ausgeprägt hält.

Flugstabilität

Gerade in den Bergen kann die ständig gefüllte Kappe bei wechselnden Windbedingungen oder Abfahrten mit minimaler Kite-Unterstützung sehr von Vorteil sein. Springt man auf den Kite in der Abwärtsbewegung zu, oder bringt ihn bei viel Wind maximal gedepowert an den Windfensterrand, bleibt dieser stabil stehen. Das ohne dabei durch den Druckverlust – der bei Open-Cellern entstehen kann – die Flügelenden anzulegen oder die Kontrolle zu verlieren.

Auch aufs Wasser

Natürlich erhöht sich so auch die Wasserstartfähigkeit des Schirms, da das System auf der Wasseroberfläche aufschwimmt und startbereit bleibt. Gerade beim Reisen haben Crossover-Kites Vorteile gegenüber Tubekites. Nicht nur, dass die Zeit zum

Aufpumpen entfällt. Da keine Pumpe benötigt wird, sind Gewicht und Packvolumen insgesamt ebenfalls geringer. Dazu ist der Kite universell einsetzbar, egal ob auf Wasser, Land oder Schnee.

Safety

Sicherheit ist immer ein großes Thema, gerade wenn es in die Berge geht. Kommen viele Open-Cell-Snowkites mit einem Backline-Safety aus (hier weht der Kite an den Backlines aus), benötigen die Closed-Cell-Kites eine Art fünfte Leine, an der der Kite drucklos auswehen kann. Ein System über die Backlines funktioniert zwar, geht aber mit sehr viel Restzug einher, der bei starkem Wind gefährlich werden kann.

Geschlossen im Schnee

Closed-Cell-Kites bieten teils eine sehr hohe Performance und sind zum Teil sogar auf die Bedürfnisse von Snowkitern abgestimmt, doch sind Starten und Landen – insbesondere das schnelle Einpacken im Schnee oder in Hanglagen – nicht die Paradedisziplinen dieses Systems. Hier bieten klassische Open-Celler ein unkomplizierteres Handling. Doch entscheidet man sich für einen Closed-Cell-Kite, hat man stets einen sicheren und leistungsstarken Begleiter, der auf allen Terrains zu überzeugen weiß. Es kann aber nicht abgestritten werden, dass jedes System seine Bereiche hat, in denen Kompromisse eingegangen werden müssen, da man in einigen wenigen Details eben wieder Abstriche machen muss, wo andere Systeme ihre Vorteile voll ausspielen können. ■

Text: Jan Hendrik Junker
Fotos: Götz Sommer

Mit Neo und Matrix hat HQ zwei Crossover-Modelle
im Programm, die auch auf Schnee brillieren



Gerade bei schwierigen Manövern
kann die Kappenstabilität eines
Closed-Cellers mehr Sicherheit bieten

Neue Kites im französischen Zentralmassiv

Die Xplores von Peter Lynn zeigten ihr Potenzial



xplore valcivieres

Als sich Yann Lhuissett, Erwan Gruell und Marijn Tijhof von der Küste auf die über 600 Kilometer lange Tour ins Zentralmassiv Frankreichs machten, hatten sie die neuesten Peter-Lynn-Kites an Bord, die sie beim Snowkiten durchtesten und dabei auf Fotos und Videos bannen wollten. Zum Glück lag zu dieser Zeit fast ganz Frankreich unter einer weißen Schneedecke, sodass es nicht schwer sein sollte, einen passenden Spot zu finden.

Bereits auf 1.400 Metern machten die Jungs einen scheinbar idealen Snowkite-Spot aus und parkten ihren Bully. Bei den perfekten Schneebedingungen brauchte man gar nicht hoch in die Berge zu fahren, wo es ohnehin mit den passenden Windbedingungen schwieriger wäre und man oft mit Windabdeckungen und Böen rechnen muss. Zuerst wurden die Xplores-Einsteigerkites an den Haken genommen, um nach der langen Fahrt warm zu werden und den Spot zu erkunden. Unter blauem Himmel brachte das Cruisen Spaß und schnell waren auch die ersten Fotos im Kasten. Dann war es an der Zeit für die Rider, etwas Extremes in die Luft zu ziehen. Und die neue Twinskin-Range von Peter Lynn lag ja griffbereit im Bully! Nach einer Pause mit warmem Tee und Würsten vom Gaskocher hatten Yann und Erwan die nötige Energie für eine gute Session. Dazu durfte es ruhig die 12er sein, und nach ein paar Checks der Performance legten sie gleich eine Reihe an Sprüngen mit Rotations und Grabs hin. Richtig ausgepowert ging es dann nach Super Besse, einem Bergdorf wie aus dem Mittelalter, wo bereits um 8 Uhr abends die Lichter ausgingen.

Starkwind

Schon um 5 Uhr morgens klingelte der Wecker, denn nun sollte es zusammen mit Peter-Lynn-Teamrider

Sebastian Maton zu einem Spot gehen, für den der Wetterbericht beste Bedingungen vorhergesagt hatte. Nach Eiern mit Speck und ausgerüstet mit gefüllten Thermoskannen ging es in die Berge nach Valcivieres. Beinahe ganz am Gipfel angekommen wurde gestoppt, dort heulte ein Wind von über 40 Knoten (neun Windstärken) über das Plateau. Ein bisschen viel, aber Sebastian startete seine 2.4er-Vapor, um wie eine Rakete abzugehen. Die Xplores wären mit ihren 4 Quadratmetern aber deutlich zu viel gewesen. So verließen wir den Berg und suchten einen geeigneteren Spot. Tatsächlich fanden wir eine ebene Fläche mit genügend Schnee und

Text und Fotos:
Marijn Tijhof

**Die Kiter waren heiß,
mit neuen Kites den
kalten Spot zu rocken**



Wind aus der richtigen Richtung, der uns eine gehörige Portion Spaß bescherte, bis die Sonne unterging.

TV

Nächster Tag und wieder der Wecker – Sebastian hatte einen Termin mit dem örtlichen Fernsehsender vereinbart, der das Snowkiten in der Region Auvergne zeigen wollte. Zwar war der Spot perfekt, aber der Wind wehte so schwach, dass es schon eine 13er-Vapor an den Schnüren sein sollte. Zum Glück konnten wir dem Fernsehteam nach den Interviews einiges von unserem Material vom Vortag geben, sodass unser Sport auch angemessen dargestellt werden konnte.

Wir checkten alle Spots der Region ab, aber der Wind war zu schwach, sodass wir es uns in der heißen Quelle gut gehen ließen. So waren wir fit, um am nächsten Tag die letzten Shootings zu machen und die Heimreise anzutreten. ■

Mit Vollgas heizten die Jungs durch das Zentralmassiv



Schnee und perfekter Wind brachten gute Fotos



▼ ANZEIGE

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

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

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

traction kite ACTION!

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

ZEBRA KITE
zebrakites.com

DEPOWER



Foto: Wareck Arnaud

Die Zugschirme der 1990er-Jahre machten das Traction-Kiten erst zu dem, was es ist. Doch spätestens mit dem Kitesurfen wurde der Bedarf an noch mehr Variabilität in der Kraftentwicklung elementar wichtig. Davon profitieren auch der Schnee- und Landkite-Markt sehr, denn die Kombination aus leichtem Handling und Reduktion der Zugkraft im Zenit mit der möglichen abrufbaren Power und Manövrierbarkeit war noch nie so perfekt wie heute.

Safety steht ebenso ganz oben auf der Liste, sodass die immense Kraft eines Kites jederzeit effektiv gekillt werden kann und der Kiter auch in prekären Situationen Herr der Lage bleibt. Dabei sind die Auslegungen der 2013er-Snowkites äußerst variantenreich. Während es feine Abstufungen im Hauptsegment der Cruiser und Freestyler gibt, ist der Unterschied zwischen Trainern wie der Viron und Racern wie der Radical II derart riesig, dass wirklich jeder – sei der Anspruch auch noch so speziell – das Modell für seine persönlichen Anforderungen finden sollte. Bitte beachtet auch die Hinweise auf Testberichte in bisherigen Ausgaben von **KITE & friends**, in denen die Kites ausführlich geflogen und bewertet wurden. ■



FRÜHERE AUSGABEN SIND IN DER
REGEL NACHBESTELLBAR UNTER:
WWW.ALLES-RUND-UMS-HOBBY.DE

Access 2013

Ozone

Depower



TEST VORGÄNGERMODELL,
KITE & FRIENDS 4/2010

Die neue 2013er-Access bleibt ihren Ansprüchen als Anfängerschirm bis hin zum Aufsteiger-Kite treu. Konstante Zugentwicklung, ruhiges Lenkverhalten und enorme Stabilität zeichnen die Access aus. Ausgestattet mit hochwertigen Rostan-Rollen und Fünfte-Leine-Safety.

FACTS

Größe:	Preis:
Access 4.0 rtf	875,- Euro
Access 6.0 rtf	945,- Euro
Access 8.0 rtf	980,- Euro
Access 10.0 rtf	1.025,- Euro
Access 12.0 rtf	1.050,- Euro

Apex IV

HQ-Powerkites

Depower



TEST VORGÄNGERMODELL,
KITE & FRIENDS 3/2011

Die Apex IV wurde noch weiter an die Bedingungen von Snowkitem angepasst und ist gleichermaßen für Einsteiger und Backcountryrider geeignet. Bei der Apex IV konnten durch ein neues Profil Stabilität, Depower und Zugleistung deutlich erhöht werden, um noch größere Windbereiche abdecken zu können. Aus dem Paragliding-Bereich hält ein neues Anknüpfsystem der Wingtips Einzug. Zusätzlich wurden Bar und Leinen überarbeitet.

FACTS

Größe:	Preis:
Apex IV 3.5 rtf	580,- Euro
Apex IV 5.5 rtf	640,- Euro
Apex IV 8.0 rtf	699,- Euro
Apex IV 11.0 rtf	799,- Euro

Charger

Peter-Lynn

Depower



TEST IN KITE & FRIENDS 2/2010

Bei den Twinskin-Modellen von Peter Lynn hat die Charger mit schnellerem Flug, engerem Drehverhalten und besserer Anwind-Performance durch ein dünneres Profil bei größerer Kammerzahl einen Performance-Gewinn verzeichnet. Das große Depower und die hohe Flugstabilität übernimmt die Charger von ihren Ahnen. Lieferung mit aktueller Navigator-Controlbar.

FACTS

Größe:	Preis:
Charger 6.0 rtf	879,- Euro
Charger 8.0 rtf	939,- Euro
Charger 10.0 rtf	1.019,- Euro
Charger 12.0 rtf	1.129,- Euro
Charger 15.0 rtf	1.209,- Euro
Charger 19.0 rtf	1.309,- Euro

Frenzy 2013

Ozone

Depower



TEST VORGÄNGERMODELL,
KITE & FRIENDS 1/2012

Die Frenzy 2013 wurde komplett überarbeitet. Dabei hat man besonders daran gearbeitet, dass sie noch schneller dreht und ein direkteres Bar-Gefühl hat. Die Waffe für alle, die bereits Erfahrung haben, sich über die Jahre weiterentwickeln konnten und vorankommen wollen. Ausgestattet mit hochwertigen Rostan-Rollen und Fünfte-Leine-Safety im hochwertigen Backcountry-Tourenbag.

FACTS

Größe:	Preis:
Frenzy 5.0 rtf	1.125,- Euro
Frenzy 7.0 rtf	1.230,- Euro
Frenzy 9.0 rtf	1.295,- Euro
Frenzy 11.0 rtf	1.355,- Euro
Frenzy 13.0 rtf	1.425,- Euro

Lynx

Peter Lynn

Depower



Ein einfach zu handhabender und günstiger Depowerkite ist die neue Lynx von Peter Lynn. Ideal für Spaß beim Snowkiten auch unter schwierigen Bedingungen oder beim Cruisen im Backcountry. Die Lynx kommt mit der für den Snowkite entwickelten Tracker-Depowerbar mit Adjuster und Fünfte-Leine-Safety.

FACTS

Größe:	Preis:
Lynx 5.0 rtf	675,- Euro
Lynx 7.0 rtf	735,- Euro
Lynx 9.0 rtf	795,- Euro
Lynx 11.0 rtf	845,- Euro

Matrixx

HQ-Powerkites

Depower



Die Matrixx ist der Hangtimekite von HQ und besitzt ein super Low-End, sodass auch bei leichtem Wind ausreichend Power für fette Kiteaction besteht. Die Matrixx ist ein Schirm, der geflogen werden will, um die maximale Leistung aus ihm herauszukitzeln. Als Closedceller ist dieser Schirm das ganze Jahr über auch zum Landboarden und Kitesurfen geeignet.

FACTS

Größe:	Preis:
Matrixx 9.0 rtf	1.170,- Euro
Matrixx 12.0 rtf	1.260,- Euro
Matrixx 15.0 rtf	1.320,- Euro

Montana 7

HQ-Powerkites

Depower



TEST VORGÄNGERMODELL,
KITE & FRIENDS 4/2011

Mehr Performance und Dynamik waren die Ziele bei der Entwicklung der Montana 7. Für die Sicherheit stand ein einfaches Handling – auch unter schwierigen Bedingungen – im Fokus der Konstrukteure. Eine reduzierte Waage und viel Know-how aus dem Paragliding-Segment sorgen für einen großen Windbereich und gute Leichtwind-Performance, wobei Hangtime und kompromissloser Lift die wichtigsten Features der Montana bleiben.

FACTS

Größe:	Preis:
Montana 7 7.0 rtf	915,- Euro
Montana 7 9.0 rtf	975,- Euro
Montana 7 12.0 rtf	1.075,- Euro
Montana 7 14.0 rtf	1.125,- Euro

Neo 3

HQ-Powerkites

Depower



TEST VORGÄNGERMODELL,
KITE & FRIENDS 5/2010

Durch direktes Lenkverhalten und sehr gutes Bar-Feeling gibt die neue Neo dem Rider in allen Situationen ein unmittelbares Feedback. Eine Performance-Verbesserung wurde vor allem durch mehr Dynamik und Speed realisiert, was insbesondere bei ausgehakten Moves fühlbar ist. Die Closed-Cell-Technologie macht auch den Einsatz auf dem Wasser problemlos möglich.

FACTS

Größe:	Preis:
Neo 3 6.0 rtf	899,- Euro
Neo 3 8.0 rtf	999,- Euro
Neo 3 11.0 rtf	1.099,- Euro

Outlaw

Flysurfer

Depower



TEST IN KITE & FRIENDS 1/2012

Seit vier Jahren gibt es von Flysurfer einen leistungsstarken Open-Cell-Depowerkite: die Outlaw. Sie weist sowohl ein Full-Depower auf als auch die typische Jet-Flap-Technologie. Die Outlaw ist mit einem Frontline-Safety ausgerüstet. Die Deluxe-Variante der Outlaw besticht durch ein leichtes, leistungsstarkes Segeltuch, wodurch besonders die großen Größen im Low-End früher losgehen.

FACTS

Größe:	Preis:
Outlaw 4.0 irtf	699,- Euro
Outlaw 6.0 irtf	799,- Euro
Outlaw 8.0 irtf	899,- Euro
Outlaw 10.0 irtf	999,- Euro
Outlaw 12.0 irtf	1.099,- Euro
Outlaw 14.0 irtf	1.199,- Euro
Outlaw Deluxe 4.0 irtf	949,- Euro
Outlaw Deluxe 6.0 irtf	1.099,- Euro
Outlaw Deluxe 8.0 irtf	1.199,- Euro
Outlaw Deluxe 10.0 irtf	1.399,- Euro
Outlaw Deluxe 12.0 irtf	1.499,- Euro
Outlaw Deluxe 14.0 irtf	1.599,- Euro

Paraflex Depower

Wolkenstürmer

Depower



Als Trainer entwickelt ist der kleine Depowerkite sicher und variabel am Himmel. Mit einfacher Bar und Safety sollen vor allem Einsteiger in die Welt der Depowerkites angesprochen werden. Bisher nur in einer Größe im Angebot.

FACTS

Größe:	Preis:
Paraflex Depower 5.0 rtf	379,- Euro



Foto: Philipp Aebischer



Foto: Götz Sommer



Foto: Götz Sommer

Phantom II

Peter-Lynn

Depower



Die neue Phantom ist wie der gleichnamige Vorgänger der gestreckteste Twinskin und verfügt über besonders viel Lift und Hangtime. Dank großen Depower ergibt sich ein weiter Windbereich, wobei vor allem das Lowend verbessert wurde. Lieferung komplett mit aktueller Navigator-Bar.

FACTS

Größe:	Preis:
Phantom II 6.0 rtf	949,- Euro
Phantom II 9.0 rtf	1.069,- Euro
Phantom II 12.0 rtf	1.179,- Euro
Phantom II 15.0 rtf	1.279,- Euro
Phantom II 18.0 rtf	1.369,- Euro

Plasma

Elliot

Depower



TEST VORGÄNGERMODELL, KITE & FRIENDS 5/2008

Als Depowerkite für den Einstieg bietet Elliot den Nachfolger der Plasma an. Bei dem in vier Größen erhältlichen Modell wurde besonders auf die Flugstabilität Wert gelegt, wobei der Lift und das Drehvermögen in den Hintergrund gerückt sind. Interessant ist der günstige Preis des Kites, welcher beim Cruisen und bei den ersten Hüpfen sicher konstant seinen Dienst tun wird.

FACTS

Größe:	Preis:
Plasma 4.0 rtf	425,- Euro
Plasma 6.0 rtf	479,- Euro
Plasma 8.5 rtf	529,- Euro
Plasma 11.0 rtf	579,- Euro

Psycho 4

Flysurfer

Depower



TEST IN KITE & FRIENDS 6/2008

Seit gut vier Jahren ist die Freestyle-Waffe von Flysurfer auf dem Markt. Zusätzlich zur üppigen Power kam beim Depower erstmals neben der Anstellwinkelveränderung und Profilverwölbung auch die Veränderung der projizierten Fläche ins Spiel. Bewährt hat sich die Infinity-Bar mit Fünfter-Leine-Safety. Die Psycho ist in einer edlen Deluxe-Version aus leichtem Tuch erhältlich.

FACTS

Größe:	Preis:
Psycho 4 6.0 irtf	1.149,- Euro
Psycho 4 8.0 irtf	1.299,- Euro
Psycho 4 10.0 irtf	1.449,- Euro
Psycho 4 12.0 irtf	1.549,- Euro
Psycho 4 15.0 irtf	1.699,- Euro
Psycho 4 19.0 irtf	1.849,- Euro
Psycho 4 Deluxe 6.0 irtf	1.299,- Euro
Psycho 4 Deluxe 8.0 irtf	1.499,- Euro
Psycho 4 Deluxe 10.0 irtf	1.699,- Euro
Psycho 4 Deluxe 12.0 irtf	1.849,- Euro
Psycho 4 Deluxe 15.0 irtf	1.999,- Euro
Psycho 4 Deluxe 19.0 irtf	2.199,- Euro

Radical II

Libre

Depower



TEST IN DIESER AUSGABE, SEITE 78

Ein reinrassiger Highend-Depowerkite mit besonderer Eignung für den Race-Einsatz, da der Seitenzug effektiv variiert werden kann. Nur etwas für erfahrene Kiter, die mehr Leistung und mehr Trimmmöglichkeiten als bei einem normalen Depowerkite wünschen. Die Radical II verfügt über einen Doppeltrimmer und Ventilkappen, was sie zum Crossover-Racer macht.

FACTS

Größe:	Preis:
Radical II 15.0	2.070,- Euro
Radical II 18.0	2.180,- Euro

Slope

Zebra-Kites

Depower



TEST IN KITE & FRIENDS 1/2011

Die günstige Marke mit hoher Qualität aus dem Hause Libre hat mit der Slope einen leistungsfähigen Depowerkite kreiert, der in Richtung eines Hochleisters konzipiert ist, dabei aber durchaus mit einsteigertauglichen Flugeigenschaften aufwarten soll.

FACTS

Größe:	Preis:
Slope 4.0	555,- Euro
Slope 6.5	635,- Euro
Slope 9.0	675,- Euro
Slope 12.5	785,- Euro

Speed3

Flysurfer



TEST IN KITE & FRIENDS 6/2009

Der Depower-Hochleister Speed3 von Flysurfer macht durch gutes Ansprechverhalten und perfektes Handling als Race- und Freeride-Gerät von sich reden. Das Depower ist auf dem modernsten Stand und bietet einen großen Einsatzbereich. Die gute Handhabbarkeit ermöglicht einen effizienten Einsatz im Schnee.

Depower

FACTS

Größe:	Preis:
Speed3 12.0 irtf	1.599,- Euro
Speed3 15.0 irtf	1.749,- Euro
Speed3 19.0 irtf	auf Anfrage
Speed3 Deluxe 12.0 irtf	1.899,- Euro
Speed3 Deluxe 15.0 irtf	2.099,- Euro
Speed3 Deluxe 19.0 irtf	2.299,- Euro
Speed3 Deluxe 21.0 irtf	2.499,- Euro

Summit

Ozone



Ein Kite für die richtigen Checker unter den Snowkitem, der in die Fußstapfen der Manta tritt. Wer einfach noch mehr von allem will, dem empfiehlt Ozone die neue Summit. Doch dazu ist Erfahrung im Gelände und ein geübter Umgang mit Kites nötig. Ausgestattet mit hochwertigen Rostan-Rollen und Fünfte-Leine-Safety im hochwertigen Backcountry-Tourenbag.

Depower

FACTS

Größe:	Preis:
Summit 8.0 rtf	in Vorbereitung
Summit 10.0 rtf	in Vorbereitung
Summit 12.0 rtf	in Vorbereitung

Unity

Flysurfer



TEST IN KITE & FRIENDS 6/2011

Die Unity führt die Erfahrungen bei Psycho4, Speed3 in einem Allrounder fort und ist ein durchdachter, äußerst stabil fliegender Kite, der in starken, böigen Winden ideal und in den großen Größen eine ruhige Bank ist. Besonderes Highlight: die Infinity-II-Bar ist State of the Art.

Depower

FACTS

Größe:	Preis:
Unity 6.0 irtf	999,- Euro
Unity 8.0 irtf	1.149,- Euro
Unity 10.0 irtf	1.299,- Euro
Unity 12.0 irtf	1.499,- Euro
Unity Deluxe 6.0 irtf	1.249,- Euro
Unity Deluxe 8.0 irtf	1.399,- Euro
Unity Deluxe 10.0 irtf	1.549,- Euro
Unity Deluxe 12.0 irtf	1.699,- Euro

Viron

Flysurfer



TEST IN KITE & FRIENDS 2/2011

Ein Trainer- und Einsteigerkite mit besonders verzeihenden Flugeigenschaften, der durch seine drei Größen bereits für erste Fahrten im Schnee gut geeignet ist, dem Piloten aber den Einstieg in den Kitesport so einfach wie nur eben möglich macht.

Depower

FACTS

Größe:	Preis:
Viron 2.5 irtf	449,- Euro
Viron 4.0 irtf	549,- Euro
Viron 6.0 irtf	699,- Euro

▼ ANZEIGEN

Der heiße Draht zu KITE & friends:

Redaktion:

Verlagsbüro Jens Baxmeier
Kooogstraße 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:

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



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

„GEWICHTKITE“

Text und Fotos:
Reinhart Paelinck

Die Auswirkungen des Kite-Gewichts

Depowerkites sollen viele Ansprüche erfüllen. Zum einen sind sie durch die Depower-Funktion recht aufwändig aufgebaut, dazu kommen Features wie die Ventile für die Wasserstartfähigkeit und die Entlüftung; zum anderen sollen sie besonders robust sein, da sie unter härtesten Bedingungen eingesetzt werden und auch den einen oder anderen Crash auszuhalten haben. Gerade beim Snowkiten unter nicht immer perfekten Windbedingungen kommt es aber darauf an, dass ein Kite möglichst „leichtfüßig“ fliegt.

Als Flysurfer im Jahre 2008 seine Deluxe-Version der Softkites eingeführt hat, welche durch ein leichteres Tuch ein geringeres Gesamtgewicht aufweist, versprach man sich davon eine höhere Flugstabilität der Kappe, bessere Dreieigenschaften und vor allem einen Vorteil bei der Leichtwind-Performance für alle damit ausgerüsteten Modelle. Wir wollen hinterfragen, wie dieses Prinzip in der Theorie erklärbar ist und welche Auswirkungen es in der Praxis hat.

Zugvergleich

Vier Kites wurden in einem Wind von 10 Knoten (gut 3 Beaufort) geflogen und sowohl Zugkraft, Drehverhalten als auch Fluggeschwindigkeit gemessen. Dazu wurden die Flysurfer-Kites Speed 3 in 19 Quadratmetern und Outlaw in 8 Quadratmetern jeweils in den Versionen Standard und Deluxe eingesetzt. Für die Zugkraftmessung hängten wir sie mit dem Chickenloop am Zugmesser ein und ermittelten die durchschnittliche Kraft innerhalb von 20 Sekunden in total depowertem Modus (mit gezogenem Trimmer), im normalem Trimm

mit depowertem Bar sowie mit angepowertem Bar, und auch eine Spitzenkraft bei 5 Sekunden voll angepowertem Modus haben wir notiert. Die Ergebnisse zeigten, dass es bei der Outlaw keine nennenswerten Unterschiede gab, während bei der Speed 3 mit bis zu 25 Prozent ein Unterschied deutlich wurde.

Erklärung

Ein Teil kann dadurch erklärt werden, dass man die Zugkraft pro Quadratmeter betrachtet, welche in einer stationären Position erzeugt werden kann. Wird bei fünf Windstärken ein Gewicht von 5 Kilogramm pro Quadratmeter in der Luft gehalten, so reicht es bei einer Windstärke nur für 60 Gramm. Wenn die Luftdichte vom Meeresspiegel mit 1.226 Kilogramm pro Kubikmeter beim Snowkiten in den Bergen in 3.000 Metern Höhe auf 0,905 Kilogramm pro Kubikmeter sinkt, wird es noch weniger. Dreht man die Gleichung um und geht davon aus, dass eine 21-Quadratmeter-Speed-3 3,9 Kilogramm wiegt, dann braucht man

REINHART PAELINCK

Reinhart Paelinck (23) arbeitet seit November 2011 bei Flysurfer R&D. Er hat Produktentwicklung studiert und seine Doktorarbeit zum Thema optimierte Kite-Entwicklung für die Nutzung der Windenergie zur Stromerzeugung begonnen.



$$\min F(x, \alpha) = -\frac{2}{27} \cdot \rho \cdot V_w^3 \cdot A_k \cdot C_l \cdot \left(\frac{L}{D_{total}}\right)^2 \cdot \left[1 - \left(\frac{2 \cdot m_{total}}{A_k \cdot r \cdot \rho \cdot C_l}\right)^2\right]^{\frac{3}{2}}$$

$x \in \mathbb{R}, \alpha$

$$s.t \quad \begin{cases} 0 < \alpha < \frac{\pi}{2} \\ 0 < x < \min(W, 2000 \cos(\alpha)) \end{cases}$$

Berechnung der Kraftentwicklung

Es werden festgelegt:

ρ : Dichte der Luft

V_w : reale Windgeschwindigkeit

A_k : projizierte Fläche des Kites

C_l : Auftriebsbeiwert

C_D : Luftwiderstandsbeiwert

L : Lift des Kites

D_{total} : Gesamter Luftwiderstand

m_{total} : Gesamtmasse von Kite und Leinen

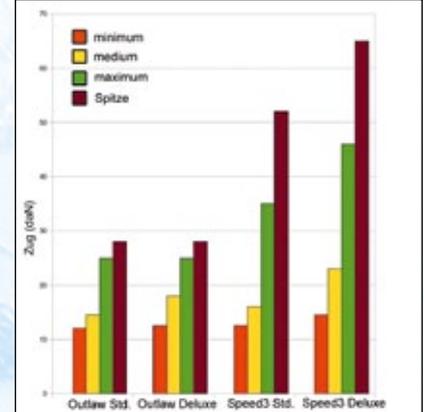
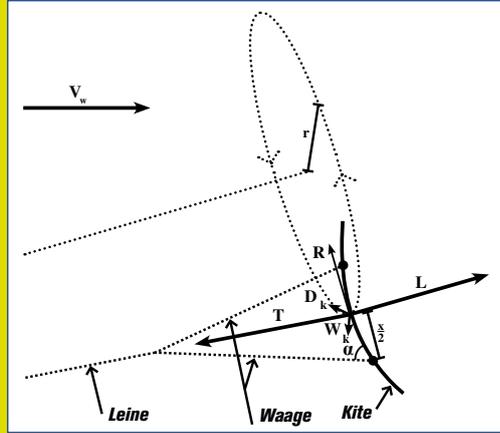
r : Radius der Kreisbahn des Kites

LD : Gleitzahl

V_k : Scheinbare Windgeschwindigkeit

α : Neigung der Waageleinen zum Kite

x : Abstand zwischen den Waagepunkten



Zugkraft der verschiedenen Tuchvarianten im stationären Flug

4 Knoten (beginnende zwei Windstärken), damit der Kite überhaupt stationär fliegen kann.

Loop und Speed

Jetzt werden die Kites in depowerter Einstellung durch das Windfenster geloopt und eine Videokamera zeichnet die Flugbahn auf. Die Standard-Speed dreht sichtbar weiträumiger, da sie etwas träger reagiert. Bei der Geschwindigkeit wird es noch eindeutiger: Im tiefsten Punkt hängt das Standardtuch bereits 1,3 Sekunden zurück und dies wird im Aufwärtsflug in den Zenit noch drastischer, sodass der Kite am Ende 3,4 Sekunden langsamer ist. Auch bei der 8er-Outlaw ist das gleiche Ergebnis zu verzeichnen, selbst wenn die Dreheigenschaften nicht so stark differieren, aber gerade beim Aufwärtsflug verliert die schwere Version einige Zehntelsekunden. Es ist also erwiesen, dass durch das Gewicht des Schirms die Flugeigenschaften merklich beeinflusst werden.



Darstellung eines Loopingflugs der vier Versuchs-Kites

In Formeln

Um die theoretische Kraftentwicklung zu ermitteln, kann nebenstehende Formel herangezogen werden, welche von einem perfekt geflogenen Kite-loop ausgeht. Für die Leute, die sich noch einmal in Mathematik üben wollen: Diese Formel ist ein begrenztes nicht-lineares Optimierungsproblem. Der Kite wird dabei wie ein fester Flügel mit zwei Waagepunkten angesehen, wobei der Optimierungsalgorithmus die optimale Distanz zwischen beiden Waagepunkten und dem Winkel der Waageleinen berechnet, um den Energie-Output – also die Zugkraft – zu maximieren.

Theorie und Praxis

Für mein Fachgebiet – der Nutzung der Windenergie zur Stromerzeugung durch den Einsatz von Kites – habe ich es einmal mit großen Größen von über 200 Quadratmetern durchgerechnet. Ein leichter Schirm aus Spinnakertuch und kräfteverteilender Waage dürfte eine mittlere Stromerzeugung von 2,97 Megawatt erreichen. Würde man dagegen bei gleicher Flügelgeometrie auf die Waage verzichten, um ihren Luftwiderstand zu sparen, wäre ein starrer Flügel, der ohne diese Kraftverteilung viel massiver gebaut werden müsste und dadurch schwerer wird, diesem unterlegen. Auf vierfache Größe aufgeblasen zeigt sich der Einfluss des Gewichts noch drastischer.

Analog lässt es sich beim Snowkite erklären, warum das Gewicht des Schirms so entscheidend ist und dass die Energie, welche zum Tragen des Eigengewichts benötigt wird, für den Zugsatz verloren ist. Am auffälligsten spielt dieses beim Looping großer Größen bei mäßigem Wind eine Rolle. ■

$$\frac{m_k}{A_k} = \frac{\rho \cdot V_w^2 \cdot C_L}{2 \cdot g}$$

Formel für die Zugkraft pro Quadratmeter in stationärer Position

Vierleiner

Die größte Tradition haben Vierleiner-Zugschirme im Traction-Sport. Sie sind mit Handles sehr exakt zu manövrieren und besitzen eine exzellente Leistung im Verhältnis zur Größe und letzten Endes auch zum Preis. Wir haben Euch die wichtigsten Modelle, die auch für das Snowkiten Sinn machen, in ihrer Kategorie zusammengestellt und nach Preisen im Verhältnis zur Fläche sortiert. Günstige Modelle sind durchaus sehr gut und brauchbar, die teureren warten aber häufig mit mehr Langlebigkeit, aufwendigerer Verarbeitung oder einfach mehr Leistung auf und sind entsprechend ihren Preis wert.

niedrig (ab 109,- Euro) ← Preis → (ab 199,- Euro) hoch

Buster Soulfly rtf/PKD
Größen: 1.5, 2.3, 3.3, 4.4



Zebra Checka/Libre
Größen: 1.5, 2.5, 3.4, 4.0



Striker/Wolkenstürmer
Größen: 2.0, 3.0, 4.0



Fox rtf/Siegers Vliegers
Größen: 1.5, 2.5, 3.5, 4.5



Speedy III/Libre
Größen: 1.5, 2.0, 3.0, 4.0, 5.0, 6.5, 8.5, 11.0



Octane rtf/Ozone
Größen: 2.0, 3.0, 4.0, 5.0



Hornet II rtf/Peter Lynn
Größen: 2.0, 3.0, 4.0, 5.0, 6.0



Beginner

niedrig (ab 108,- Euro) ← Preis → (ab 275,- Euro) hoch

Zebra Z1/Libre
Größen: 1.5, 2.5, 3.4, 4.0, 5.0, 6.5, 8.0, 10.0



Beamer V rtf/HQ-Powerkites
Größen: 2.0, 3.0, 4.0, 5.0



Twister IIR rtf/Peter Lynn
Größen: 3.0, 4.1, 5.6, 7.7



Ventura II/Wolkenstürmer
Größen: 1.8, 2.5, 3.5, 5.0



One rtf/Siegers
Größen: 2.0, 3.1, 4.2, 5.5, 7.5



Core rtf/Peter Lynn
Größen 1.8, 2.3, 3.0, 4.0, 5.1, 6.7



Magma II rtf/Elliott
Größen: 1.5, 2.0, 3.0, 4.0, 5.0, 6.5



Viper S rtf/Peter Lynn
Größen 2.6, 3.9, 5.3, 6.8



Allrounder



niedrig (ab 135,- Euro)

Preis

(ab 349,- Euro) hoch

Lava II rtf/Elliot

Größen: 1.1, 1.5, 2.2, 3.0, 4.1, 5.5, 7.5, 10.2



Method rtf/Ozone

Größen: 2.3, 3.0, 4.0, 5.0, 6.5



Toxic rtf/HQ-Powerkites

Größen: 2.0, 3.0, 4.0, 5.0, 6.6, 8.0



Vampir3/Libre

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



Reactor II rtf/Peter Lynn

Größen: 2.2, 2.8, 3.5, 4.4, 5.5, 6.9, 8.6, 10.8



Intermediate

niedrig (ab 215,- Euro)

Preis

(ab 429,- Euro) hoch

Zebra Z2/Libre

Größen: 2.5, 3.0, 3.5, 4.3, 5.0, 6.0, 7.0, 8.5, 10.0, 12.0, 14.0



Zebra Z3/Libre

Größen: 2.7, 3.2, 3.8, 4.5, 5.4, 6.6, 7.7, 9.0, 10.4, 12.0, 14.0, 16.0



Vapor/Peter Lynn

Größen: 2.3, 2.7, 3.2, 3.8, 4.5, 5.4, 6.5, 7.8, 9.4, 11.2, 13.4, 16.1



Electra/Wolkenstürmer

Größen: 3.2, 4.0, 5.0, 6.3, 8.0, 10.5, 13.0



Prodigy rtf/HQ-Powerkites

Größen: 3.4, 4.2, 5.5, 6.7, 8.2, 10.5, 12.0



Spirit/Libre

Größen: 2.6, 3.3, 3.9, 4.7, 5.5, 6.6, 7.7, 9.0, 10.5, 12.5, 15.5



Century Soulfly II/PKD

Größen: 2.2, 2.8, 3.5, 4.5, 5.5, 6.7, 8.0, 10.0, 12.5



Yakuza GT/Ozone

Größen: 2.5, 3.0, 3.7, 4.5, 5.5, 6.8, 8.3, 10.0, 12.0, 14.0, 17.0



Hochleister

Text und Fotos:
Markus Fister



Zum Kite-Abenteuer in die Weiten Kanadas

INDIANER DER WINDSTÄRKE

Als uns das Kiten in Kanada in den Sinn kam, hatten wir sofort Bilder im Kopf: ein riesiges Land im Norden Amerikas, Unmengen an Schnee, unendliche Weiten, Elche, Bären ... Klar, dass wir sofort sämtliche Hebel in Bewegung gesetzt haben, um dorthin zu kommen. Ziel war der Lac Saint-Jean in der Region Quebec, an dem genau zu unserer Reisezeit das Langstreckenrennen Mishkumi Challenge stattfinden sollte. Dort wollte Heinz Sturm an den Start gehen, während ich mich vorrangig um die Berichterstattung für KITE & friends kümmerte. Natürlich hatten wir nach den drei Renntagen um den See noch zwei Anschlussstage geplant, um mehr von der Region kennenzulernen. Als der Urlaubsschein unterschrieben war, wurden Kite-Equipment und warme Klamotten gepackt – auf zum Check-in am Flughafen Nürnberg, mit Sportgepäck und Fotoausrüstung. Und der Flieger hob ab nach Kanada!

Der Franzose Remi Borgioli stellt sich der Herausforderung des weiten Kanadas



Was uns vor Ort erwartete, war wirklich zu gut: Schon auf dem nächtlichen Transfer von Quebec nach Alma am Lac Saint-Jean wurde klar, dass es hier kalt und verschneit sein würde – und dass große Entfernungen zurückzulegen waren. Der Empfang durch die Organisatoren und die mit uns angekommenen Kiter aus Frankreich und Norwegen war bereits sehr herzlich.

Die Region um den Lac Saint-Jean, circa 300 Kilometer nördlich der Stadt Quebec gelegen, ist bekannt für ihre großen Wälder, Seen und Flüsse. Die Landschaft ist atemberaubend und die Einwohner sind sehr naturverbunden: Fischen, Jagen,





Unglaubliche Weiten des Lac Saint-Jean in typisch kanadischer Landschaft

Kiten – die Möglichkeiten sind gigantisch! Auch wenn es im fast neun Monate dauernden Winter mal etwas kälter wird: minus 30 Grad Celsius sind keine Seltenheit, und in manchen Jahren fallen bis zu 5 Meter Schnee!

Race-Vorbereitungen

Am ersten Tag waren die Vorbereitung für das Rennen und das Packen der Expeditionsschlitten, der Pulkas, vorgesehen. Bei herrlichem Sonnenschein, weichem Schnee und Temperaturen knapp unter null Grad konnten wir aber nicht umhin, unsere Kites, statt sie in den Schlitten zu legen, an die Leinen zu hängen. So kiteten wir unsere ersten Kilometer auf kanadischem Grund. Leider hatten wir Anfang März gerade die ersten wärmeren Tage des Jahres erwischt. Bereits am zweiten Tag wechselte das Wetter und durch heftigen Regen blieb vom Schnee nur noch Matsch übrig. Hier sei gleich gesagt, dass die Wetterwechsel in Kanada für unsere mitteleuropäischen Gewohnheiten sehr extrem sein können. Auf Regen folgten in den nächsten Tagen und Nächten: Temperaturen bis minus 20 Grad Celsius, Sonnenschein, Neuschnee und Eisregen!

Kite-Race

So war denn auch der Verlauf des Rennens geprägt von den Kämpfen mit den Naturgewalten. Im nassem Schnee lässt sich nur schwer aufkreuzen, und so musste die zweite Etappe nach 3 Stunden und mit nur minimalem Höhengewinn aller Teilnehmer abgebrochen werden. Der weitere Verlauf des Tages war jedoch überwältigend herzlich: In der indianischen Gemeinde von Mashteuiatsh wurden die unerschrockenen Kiter wie Helden empfangen. Wir konnten nicht nur das Equipment in der Feuerwehrrstation trocknen, sondern bekamen zudem ein Fünf-Gänge-Menü serviert sowie indianische Tänze gezeigt – und alle haben mitgetanzt! Die folgende, kalte Nacht durften alle Kiter in einem auf mollige null Grad beheizten Gruppen-Tipi verbringen.

Am nächsten Morgen begrüßte uns die aufgehende Sonne und eines war sofort klar: Kiten würde heute

nicht einfacher, denn der See bestand jetzt aus einer fast durchgehenden Eisfläche. Nach Beratungen mit dem Rennleiter Benoît Tremblay wurde abgesprochen, dass weiterhin kein Rennen stattfinden würde, sondern eine lockere Gruppenfahrt über das Eis in Angriff genommen werden sollte. Die Verletzungsgefahr wäre bei diesen Bedingungen einfach zu groß gewesen, und auf dem glatten Eis hat mehr als nur ein Kiter laut geflucht. Die gemeinsame Zielankunft im Sonnenuntergang bot dann ein Bild für die Götter! In Saint-Gédéon wurde wieder lecker gespeist und getrunken, und die ganz Unerchrockenen verbrachten diese Nacht im Zelt an der frischen Luft – die weniger Kälteerproben unter uns in einem Saal am lokalen Kitespot.

Die letzte Etappe stellte dann noch einmal eine Herausforderung dar: Bei schwachem und weiter nachlassendem Wind ging es zurück zum Ausgangsort, zum Naturpark Pointe-Taillon. Wenigstens war hier ein wenig Schnee übriggeblieben. Ich durfte die Kiter auf einem Hundeschlitten, gezogen von 14 Huskys, begleiten – ein wunderbares Erlebnis! Gegen Mittag war der Wind pünktlich zur Zielankunft komplett eingeschlafen, die letzten Kiter wurden mit Schneemobilen abgeschleppt,

Showeinlagen bei guter abendlicher Verpflegung

Reisetipps

Falls Ihr einen Trip in die Region plant, seid Euch der extremen Wetterwechsel und der großen Entfernungen bewusst. Packt zum Kiten sehr warme Klamotten ein: Expeditionshandschuhe und Gesichtsmaske sind Pflicht! Wenn Ihr am See größere Entfernungen erkiten wollt, nehmt zur Sicherheit Kites zum Wechseln und ein GPS-Gerät mit. Stellt Euch darauf ein, im Notfall zu laufen – im Extremfall die Nacht auf dem Eis zu biwakieren! Wer es weniger abenteuerlich mag, ist an einem der Kitespots gut aufgehoben und wird am Abend in der Stadt bestens versorgt!

In der Region Quebec wird durchgehend Französisch gesprochen, teils mit starkem Akzent. Englisch ist jedoch sehr verbreitet. Wegen der großen Entfernungen um den See ist ein eigener Mietwagen von Vorteil. Denkt an die Adapter für das 110-Volt-Stromnetz!

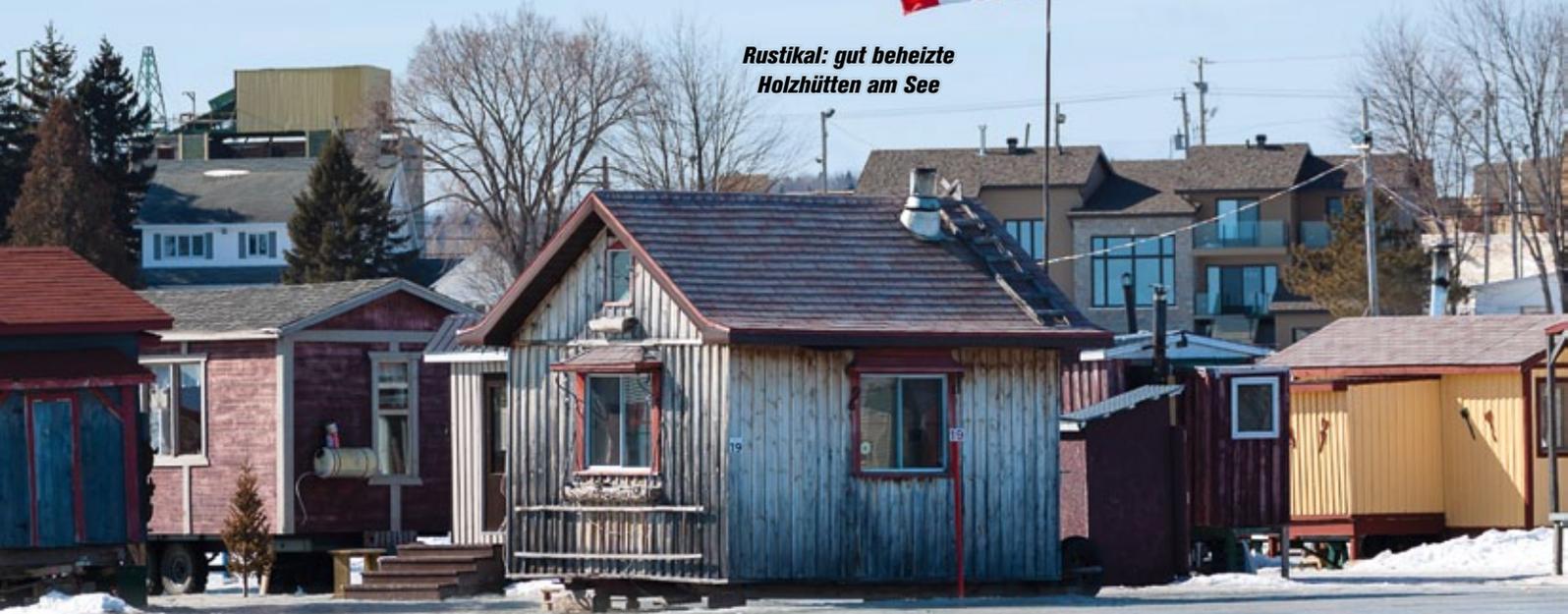


Während der Mishkumi Challenge gab es mehr Hindernisse als sonst üblich





**Rustikal: gut beheizte
Holzhütten am See**

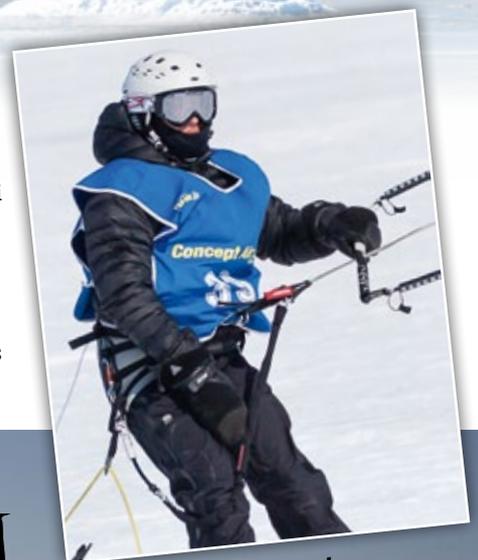


und alle waren froh, diese Runde um den See mit mal mehr, mal weniger Kitepower bewältigt zu haben. Nach einer Stärkung und Interviews mit der lokalen Presse stand dem abschließenden Bankett dann nichts mehr im Wege. Es wurde lange gefeiert, wenig geschlafen – und zur Abfahrt der Teilnehmer am nächsten Morgen begann es dann wieder heftig zu schneien.

Land der Schneemobile

Eine Besonderheit in der Region ist das perfekt ausgebaute Straßennetz für Schneemobile. Quasi

jeder Ort ist so erreichbar, und statt Motorradtouren machen die Einheimischen gerne Schneemobilfahrten. Sogar die Polizei hat eine Truppe auf Schneemobilen! Wir hatten das Glück, dass wir noch in den Genuss einer heißen Tour bei perfektem Sonnenschein durch die kanadischen Wälder kamen, und bei Dolbeau-Mistassini wurde uns frisch gefischter Fisch serviert. Wenn also mal kein Wind zum Kiten ist: An Abenteuern mangelt es hier nicht!



Gute Materialkontrolle und anständiges Durchhaltevermögen sind in Kanada gefragt

MEHR INFOS

VIDEO-TIPP

Die Filmcrew von Marco Camilloni hat ein paar sehenswerte Videos vom Event gedreht. Gebt einfach bei YouTube den Suchbegriff „Mishkumi Challenge“ ein.

Übernachtung für die Teilnehmer: Typische Tipis mit frostnaher Innentemperatur

SPECIAL SNOWKITING





Wenn die Sonne untergeht, sollte man langsam seine Unterkunft ankiten

Kitespots am Lac Saint-Jean

Saint-Gédéon und Métabetchouan: Am Ostufer des Sees gelegen findet Ihr hier sommers wie winters Gleichgesinnte. Direkt hinter dem Spot Saint-Gédéon befindet sich ein Campingplatz, der aber nur im Sommer geöffnet ist. In der Stadt gibt es zudem gemütliche Bed-and-Breakfast-Zimmer. Weitere Informationen unter www.progressionkite.com.

Vauvert liegt am Nordwestufer: Sylvain Chiquette betreibt hier eine Kite-Schule, und Ihr könnt ihn jederzeit für weitere Informationen anschreiben

**13 oder mehr Quadratmeter große Kites?
Bei Flaute ziehen Hundegespanne mehr!**



Örtliche Spezialitäten und „Microbreweries“

Vergesst das Vorurteil, es gäbe auf dem amerikanischen Kontinent kein gutes Bier! Die lokalen Brauereien machen exzellenten Gerstensaft. Besonders das „Blanche“ mit dem Eisbär auf dem Etikett, ein Weizenbier, hatte es uns Franken sehr angetan. Außerdem konnten wir Elchbraten, frischen Fisch und diverse Nachspeisen mit den örtlichen Heidelbeeren kosten – traumhaft!

Expeditionserfahrene Teilnehmer hatten klare Vorteile



(scml96@hotmail.com). Direkt am Seeufer finden sich urige Holzhütten mit perfektem Panoramablick zum Übernachten.

Die ortsansässige Kiterin und Organisatorin der Mishkumi Challenge, Hélène Philion, gibt interessierten Kitemern gerne weitere Auskünfte (philion@philion.ca).

**Ihnen entgeht nichts:
Polizei auf Ski-Doos**



01



02



03



05



04



06



07



Schutz für den Denkapparat schadet nicht – daher sind RG-1 von Ruroc mit abnehmbarem Gesichtsschutz und Goggles (210,- Euro) oder der neue Fornix von POC (150,- Euro) mit ausgeklügeltem Belüftungssystem eine gute Wahl. Auf die Augen gib es was mit POCs Retina Goggles (130,- Euro) mit XT-Optik, und alles im Griff bleibt mit den Spyder-Gloves. Komperdell liefert die bewährten Protektoren in aktuellster Cross-Technologie.

01 + 02 Ruroc RG-1

03 POC Fornix

04 POC Retina

05 + 06 Komperdell Cross

07 Spyder

08



Packend heiß und entspannt sicher

hotties für kiter

Köpfchen bewahren und Farbe bekennen mit Mützen von Dünenkind (ab 39,- Euro) oder Powderhorn sowie Hoodies (34,95 Euro) und Tüchern von Buff.

08 Tikedike

09 Cosmic Hat

10 Crooked Hoodie

11 Dünenkind

09



10



11





12



13



20

21



14



15

Funktionell sind die Midlayer-Shirts wie das PowerHoudi von Houdini (200,- Euro) mit warmen Handabschlüssen, die Supernatural-Collection, das Powderhorn-Softshell-Hoodie oder das wollene und dennoch wasserabweisende Karakorom von Dolomite (649,90 Euro).

12 Track Full Zip und Mantis Jacket von Supernatural

13 PowerHoudi aus Premium-Fleece

14 Harry Hoodie

15 Karakorom Wool

17



18



20 Houdini Miss H

21 The Chad

22 Krekling Shirt

23 Humble-Jacket

24 Spyder Scuba X Static

25 Spyder Big Word

23

16



22



24

25



Jacken mit hohem Tragekomfort: das leichte Lofoten Primaloft 100 oder das wasserdichte, gefütterte Røldal Jacket von Norrøna (599,- Euro) sowie das Soulrìde-Jacket von Powderhorn und das Jacket Jesst in Time aus der Matrix-Collection von Spyder.

16 Soulrìde

17 Lofoten Primaloft

18 Jesst in Time

19 Røldal Insulated Gore-Tex

19





26

Gerade im Winter sollte man gut zu Fuß sein, was aber nur mit den richtigen Fußkleidern geht. Als ideale Basis gibt es die CEP-Skisoeken (49,95 Euro), die Muskelkater verringern und Druckstellen verhindern sollen. Chic in Steppoptik und komfortabel vor und nach dem Kiten sind die wasserdichten und atmungsaktiven Keen Sunriver High (139,95 Euro) für die Mädels; das Wärmewunder schlechthin sind die Revel Boots von Keen (149,95 Euro), die bei tiefen Temperaturen und auf Schnee und Eis ein perfektes Fortkommen sichern. Gegen Kälte bringen es auch die Herren-Boots Alaska von Keen aus gewachstem Nubukleder mit innenliegender, wasserdichter Membran. Merrell bringt dem Kiter mit dem Norsehund Alpha eine Sohle wie eine Hundepfote an den Fuß, wobei die Wärme dank Coldsmart-System gut verteilt wird. Für 200,- Euro verfügen die Stiefel sogar über eine Schneeschuhhalterung. Für die Damen empfiehlt sich die ebenfalls wasserdichte Midcut-Variante des Arctic Fox (149,95 Euro).



27



28



29



30



31

- 26 Sunriver High
- 27 Arctic Fox
- 28 CEP Compression Socks
- 29 Revel
- 30 Alaska
- 31 Norsehund

- 32 Starlet
- 33 Stratos
- 34 Hang 5
- 35 Elan Alu
- 36 Bliss
- 37 Boomerang



33



32



34



35

36

37



38



39



40



41

Dass richtig gute Schneekleidung eine Kombination aus attraktivem Styling und perfekter Funktion ist, zeigen die Leader-Kombi (Jacke 299,- Euro, Hose 199,- Euro) und das Agent-Jacket (259,- Euro) von Picture Organic aus recyceltem Polyester, sowie das Isogaisa-Jacket von Bergans aus dem New Generation Dermizax (560,- Euro), welches perfekt mit der Sirdal-Schneehose (390,- Euro) kombiniert werden kann. Norrøna bietet die Røldal Pants (499,- Euro).

- 38 Leader-Kombi
- 39 Isogaisa-Jacket
- 40 Røldal Insulated Gore-Tex Pants
- 41 Sirdal-Pants
- 42 Agent-Jacket



MEHR INFOS

- WEB-LINKS:
- www.bergans.de
 - www.buff.de
 - www.dolomite.it
 - www.duenekind.de
 - www.elanskis.com
 - www.houdinisportswear.com
 - www.keenfootwear.com
 - www.komperdell.com
 - www.lasportiva.com
 - www.merrell.de
 - www.norrøna.com
 - www.picture-organic-clothing.com
 - www.pocsports.com
 - www.powderhornworld.com
 - www.ruroc.com
 - www.spyder.com
 - www.supern8ural.com

42

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

Holtenuer 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@metropolis-drachen.de, www.metropolis-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



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
SPECIALISTEN FÜR SPIEL & SPORT

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 Holzner Str. 9 - 31061 Alfeld (Leine) Öffnungszeiten:
Tel.: 05181-2873816 Montag bis Freitag...15.00 - 18.00 Uhr
Email: info@kitevalley.de Samstag.....11.00 - 14.00 Uhr
DEIN SHOP FÜR KITES & FUNSPORT



-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



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
drachenaenger@t-online.de, www.drachenaenger-hameln.de

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



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

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

www.kewo91.de
service@kewo91.de

Service: Le, El, So, Ma, Zu, Re, Ve, Ge
Ladenlokal mit über 300 m² Verkaufsfläche

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

Rückenwind

Am Spitalacker 16, 63571 Gelnhausen
Tel.: 060 51/532 60, Fax: 060 51/532 62

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

Drachenshop Stormriders

Allstadtstraße 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



KITESAILING ADVENTURES

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

ERSTE ADRESSE IM BINNENLAND
KITELANDBOARDING- & KITEBUGGYKURSE
FIRMENEVENTS - SHOP



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

Tel. +49(0)821 66 75 09 · www.chill-out.net
Friedberger Str. 116 · D-86183 Augsburg

Drachenbox

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



www.FlyoverDrive.de München
Drachen, Wind + Outdoor - Spiele
Tel: 089/439 13 11 oder 0171/481 03 06

90000

LENKDRACHEN LENKDRACHEN profi

97828 MarktHeidenfeld
Obertorstrasse 20
09391 9088624
www.lenkdrachenprofi.de

Der Drachenladen KITE and BIKE

Reichelsdorfer Hauptstr.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.

Der Multikite Camouflage von Invento

Ein Drachen - zwei Anwendungen

Der Multikite von Invento soll die schönsten Seiten des Drachenfliegens miteinander verbinden und ist sowohl als Einleiner als auch als Lenkdrachen einsetzbar. Als ich den Multikite zum ersten Mal auspackte, war ich von der Reichhaltigkeit des Inhaltes der kleinen Drachentasche überrascht. Darin befindet sich der farbenfrohe Drachen mit dem bereits montierten Schwanz. Wie der Beiname „Camouflage“, was übersetzt Tarnung oder Täuschung bedeutet, zustande kam, war uns beim Anblick des farbenfrohen Drachens allerdings etwas rätselhaft. Das Modell hat leuchtende Farben und versteckt sich damit bestimmt nicht am Himmel.

Für wen?

Kein Drachen für Leichtwind und bei stürmischer Brise besser als Lenkdrachen einzusetzen, ist der Multikite ansonsten tatsächlich ein Drachen für zwei Anwendungen. Mit seinem geringen Packmaß und seiner vielseitigen Verwendbarkeit wird dieser Kite sicherlich viele Freunde finden. Auch Zuschauer kommen wegen des schönen Flugbilds auf Ihre Kosten.

KLAUS LESNIK

Die Vorderseite des Segels besteht aus insgesamt 15 farbigen Einzelteilen, die überwiegend durch einfache Zickzacknähte miteinander verbunden sind. Am oberen Teil des Segels befinden sich die sieben Waageschnüre pro Seite, von denen sich die inneren überkreuzen. Die Rückseite ist einfarbig weiß. Der Schwanz besteht aus zwei Teilen: Der obere Teil ist ungefähr 1 Meter lang und Bestandteil des Drachensegels, der untere Teil misst etwa 10 Meter und wird mit Haken und kleinen Schlaufen am oberen Schwanzstück des Drachens befestigt. Alle Materialien sind ordentlich verarbeitet, der Drachen hat alle Testflüge gut überstanden.

Kontrollsystem

Beim Kauf befinden sich auf einer Rolle die Schnüre für den Einsatz als Lenkdrachen mit 20 Dekanewton Reißfestigkeit und zweimal 25 Meter Länge; beim weiteren Abwickeln erscheint dann die Einleinerschnur mit 40 Dekanewton Reißfestigkeit und 60 Metern Länge. Verbunden sind die Schnüre mit zwei kleinen Haken und einem Ring. Für die Lenkschnüre liegen Handschlaufen und ein Winder bei, sodass sie nicht immer auf der Rolle bleiben müssen und bequem aufgewickelt werden können. Außerdem ist eine detaillierte Produktinformation des Multikite beigelegt, in der die Montage erklärt wird. Eine



**Figuren vom 10 Meter langen Schwanz nachgezeichnet:
Das macht Kindern Spaß**

Beschreibung der Sicherheitsregeln, der Leinenbefestigung, von Starten, Landen und Pflege des Drachens wird in einer weiteren großen Produktinformation mit zahlreichen Zeichnungen ergänzt.

Anwendungsbereiche

Laut Invento soll der Multikite eine Kombination aus Einleinerdrachen und Lenkdrachen sein. Als Lenkdrachen werden die Lenkschnüre mit Karabinern an den Handschlaufen und mit Buchtknoten an den Waagepunkten befestigt. Es ist immer darauf zu achten, dass die Waageschnüre bei der Montage nicht verdreht oder verknotet sind. Beim ersten Start stellte sich der Multikite sofort als Lenkdrachen für gemütliches Fliegen heraus. An den kurzen Leinen reagiert er direkt auf die Lenkbefehle, die der Pilot durch die Handschlaufen vorgibt, und zeichnet mit dem langen Schwanz alle Flugfiguren nach. Besonders Loopings kommen so gut zur Geltung. Natürlich kann man den

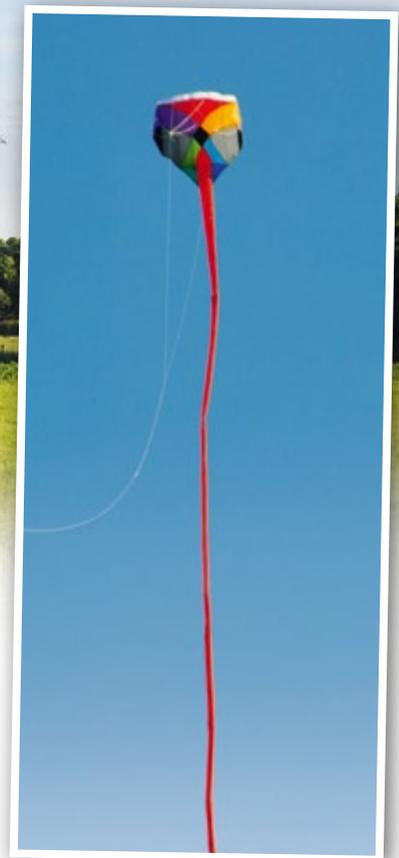
Multikite als Lenkmatte nicht unbegrenzt eng fliegen, da er sonst seitlich einklappt und zu Boden trudelt. Dieses Verhalten ist allerdings auch von anderen Lenkmatten her bekannt und kann oft durch ein paar schnelle Schritte nach hinten noch abgefangen werden.

Standfestigkeit

Als Nächstes testeten wir den Multikite auf seine Eignung als Einleiner. Dazu werden die Lenkdrachenschnüre am Drachen belassen und statt der Handschlaufen wird die Einleinerschur wieder mit dem Ring an beiden Haken montiert. Nach dem Start mit der voll ausgerollten Lenkschnur konnte die Einleinerschur zügig ausgerollt werden, der Multikite stand mit flachem Leinenwinkel stabil am Himmel. Dieser Erstflug fand bei drei Windstärken ohne Böen statt und überzeugte uns von den guten Flugeigenschaften dieser kleinen Matte.

Sturmprobe

Ein paar Tage später waren wir mit dem Multikite am Strand von Ameland. Bei stärkerem, böigen Wind bereitet der Drachen als Lenkdrachen richtig Freude, besonders niedrige waagerechte Vorbeiflüge machen wegen der moderaten Geschwindigkeit auch Anfängern im Lenkdrachenfliegen großen Spaß. Selbst meine Söhne im Alter von 10 und 14 Jahren kamen mit diesem Drachen gut zurecht und flogen schon nach den ersten paar Minuten Loopings und weitere Kapriolen. Wirkliche Tricks sind mit dem Multikite als Lenkdrachen natürlich nicht möglich. Als Einleiner kann es hingegen bei starkem Wind schon einmal vorkommen, dass sich der Drachen zu einer Seite hin neigt und zu Boden geht. Er lässt sich dann aber schnell wieder starten. Sobald der Wind das Segel aufgeblasen hat, lässt man den Drachen los und schon geht es wieder flott aufwärts.



Ruhiger Flug als Einleiner



Der Schwanz wird befestigt



Beiliegendes Zubehör

MULTIKITE

HERSTELLER:	Invento
INTERNET:	www.invento-hq.com
KATEGORIE:	Beginner
SPANNWEITE:	87 cm
LÄNGE:	1.230 cm
SEGEL:	Ripstop-Polyester
SCHNÜRE:	als Lenkdrachen 2 x 25 m, 20 kp als Einleiner zusätzlich 60 m, 40 kp
WINDBEREICH:	Einleiner: 2–5 Bft Lenkdrachen 3–6 Bft
PREIS:	34,98 Euro

ZUBEHÖR: Lenkschnüre mit Handschlaufen und Winder, Einleinerschnur auf Spule, Anleitungen

Text und Fotos:
Ralf Dietrich

Drachenfest Norderney 2012

Sommerinsel im Farbenrausch

Ganz oben, im Nordwesten der Republik, liegt sie, die zweitgrößte der Ostfriesischen Inseln: Norderney. Hier sollte im Hochsommer ein Drachenfest neu gestartet werden. Doch Moment mal: neu gestartet? Auf Norderney? Gab es da nicht schon einmal etwas? KITE & friends machte sich auf den Weg, um die Sache ein wenig genauer zu untersuchen.

Und wirklich: Zum ersten Mal fand das Drachenfest von Norderney wahrlich nicht statt. Vielmehr kann diese Veranstaltung auf eine wechselvolle Geschichte zurückblicken, wie Klaus Kohler, Chef der diesjährigen Veranstaltung, erzählt. Viele lange Jahre fand das Drachenfest am Weststrand der Insel statt. Und zwar immer im Zeitraum Ende Juli bis Anfang August, also innerhalb der großen Ferien Niedersachsens. Die Veranstaltung hatte einen guten Ruf, Drachenflieger aus dem In- und Ausland fanden den Weg auf die Insel, Rekordversuche wurden gestartet, Drachenshows und -workshops

abgehalten. Die Insulaner sprachen liebevoll von der farbenfrohesten und schönsten Veranstaltung des Jahres. Krönender Höhepunkt eines jeden Festes war das große Höhenfeuerwerk, für das eigens Gäste vom Festland anreisten. Was hätte die Inselwelt doch so schön sein können – die Besucherzahlen waren kaum noch zu toppen, Organisation und Programm auf höchstem Niveau. Doch dann fingen die Streitereien an. Einstige Partner konnten nicht mehr miteinander, dringend benötigte Entwicklungsarbeiten wurden verschleppt oder gar blockiert. Am Ende, wir schreiben das Jahr 2005,



Bonbonabwurf per Drachenfahre:
der Renner unter den Kids



Klaus Kohler - er bringt die Drachen
wieder auf die Insel zurück

*Der Esel aus Shrek
von Juergen Jansen
aus Recklinghausen*

wurde die Organisation kurzerhand in „professionelle Hände“ gelegt. Eine Eventagentur vom Festland wurde engagiert. Doch dieser, als Rettungsaktion gedachte Schuss ging gründlich nach hinten los. Statt das Drachenfest zügig in Richtung Zukunft zu entwickeln, wurde es kleiner und kleiner – und am Ende blieben einfach die Zuschauer weg. 2011 schließlich war dann der Tiefpunkt erreicht. Keine Eventagentur mehr, kein Drachenfest – nichts. Nach vielen Jahren der Blüte, aber leider auch des Niedergangs, wurde der Schlüssel umgedreht. Für immer? Einige Zeit sah es leider genau danach aus.

Und es wird Sommer ...

Wir schreiben nunmehr das Jahr 2012. Der Sommer steht vor der Tür und die Vorbereitungen für eine Mega-Veranstaltung auf Norderney laufen auf Hochtouren. „Summertime @ Norderney“ nennt sich diese, und sie geht über zwei volle Wochenenden. Eine riesige Bühne wird aufgebaut, Stars wie Tim Bendzko und Manfred Manns Earth Band haben sich angesagt. Auch Mirja Boes und Guildo Horn werden sich ein Stelldichein geben und was letzterer mit Drachenfliegen zu tun hat, werden wir später noch sehen. Neben dem Auftritt des Warschauer Symphonie Orchesters und diversen Veranstaltungen für Kinder sollte am zweiten Wochenende ein Windsurf-Wettbewerb durchgeführt werden. Und was bieten wir nun am ersten Wochenende? Achja, richtig – wir hatten ja mal ein Drachenfest auf der Insel. Und, ebenfalls richtig, da gibt es einen top-engagierten Drachenflieger und Kitesurfler auf Norderney, der genau weiß, wovon er spricht und ideal für die Durchführung eines solchen Events ist. Klaus Kohler ist

sein Name, Insulaner ist er und wenn er nicht gerade mit seinem Kite und Board die Wellen der Nordsee durchpflügt, steht er hinter dem Tresen seines Ladens „Sehstücke“ wo es, wie passend, neben allerlei Nippes und Krimskrans auch Drachen zu erstehen gibt. Klaus ist also der Mann der Stunde, und flugs wurde der Drachenspezialist wieder ins Boot der Organisation gerufen. Wir schreiben mittlerweile Mitte April und die Drachensaison ist im vollen Gang. Was also tun? Für Klaus Kohler heißt es nun erst einmal, die Telefonleitungen glühen zu lassen und irgendwie Leute mit netten Drachen auf die Insel zu bekommen. Erschwerend kommt hinzu, dass zur gleichen Zeit ebenfalls ein großes Drachenfest im nahen Schilling stattfinden soll und so die Zahl der „freien“ Drachenflieger an diesem Wochenende von vornherein eingeschränkt ist. Dennoch, Klaus scheute keine Mühen, redete mit Engelszungen und fand schließlich eine Gruppe von Drachenthusiasten, die Ende Juli nach Norderney reisen wollten.

*Auch Kitesurfer
lieben Norderney*

*Unverkennbar: Neben anderen
Großdrachen ist auch Pinkland
nach Norderney gekommen*



Abends begann das große Leuchten



Gezeitenflug

Eine erste Überraschung gab es bei der Ankunft am Donnerstag: das Drachenfestival ist umgezogen – vom breiten Weststrand zum kleineren Nordstrand. Dies wiederum brachte eine große Umstellung mit sich. Denn nunmehr musste nach den Gezeiten geflogen werden. So war die wichtigste Frage am Morgen nicht etwa, aus welcher Richtung und wie stark der Wind nun bläst, sondern erst einmal: Wann haben wir Niedrigwasser und wann kommt die Flut? Bei Ebbe ist der Platz des Nordstrandes ideal: Eine breite Fläche steht den Drachenfliegern zur Verfügung und selbst große Inflatables können nebeneinander am Strand platziert werden. Alle sechs Stunden ändert sich das Bild jedoch. Denn dann kommt das Wasser und der einst so breite Strand schrumpft auf eine Größe zusammen, die für fette Showkites nicht mehr ideal ist. Dennoch, der Humor war da und die Drachenflieger taten ihr Bestes, um der Veranstaltung

die berühmte besondere Note zu verleihen. So wurde an allen drei Tagen des Festivals eine große Bandbreite an Drachenaufbaukunst gezeigt und man verwöhnte die Kinder mit Bonbonabwurf. Gegen Abend kam die Flut und so wurde es zwar am Himmel ruhiger, die Drachenflieger waren aber noch lange nicht müde.

Familiäre Star-Atmosphäre

Direkt an das Festivalgelände angrenzend befindet sich die große Bühne, auf der sich die Popstars ein Stelldichein geben sollten. Am Abend des Festfreitags war Guildo Horn auf der Insel. Und so entschieden sich die Drachenflieger kurzerhand, ein klein wenig zur guten Stimmung auf dem Konzert beizutragen. Gesagt, getan, die großen Banner von Colours In Motion wurden einfach zweckentfremdet und das Konzert geentert. Guildo Horn nahm es mit Humor und signierte sogar ein Banner, das in der Zwischenzeit an die Organisation eddyhilft.de zur Versteigerung übergeben wurde.

Am Samstag das gleiche Bild am Strand – super Sahnewind und Sonne, aber erst einmal die Frage nach dem Tidenhub. Nachdem dies geklärt war, wurden stracks Drachen in die Luft gesetzt und den restlichen Tag Bodenanker verschoben – je nachdem, welcher Befestigung das herannahende Wasser gerade zu nahe kam. Am Abend dann sollte eine gute, alte Tradition wiederbelebt werden: das Feuerwerk. Zwar ein wenig kleiner als in den Jahren zuvor, aber nicht minder schön wurden Drachen und Strand illuminiert.

Alles in allem war die Tour nach Norderney ein richtig schönes, gelungenes Wochenende. Familiär, übersichtlich und gemütlich ist wohl die beste Umschreibung der Veranstaltung, die hoffentlich im nächsten Jahr eine Fortsetzung finden wird. ■

Mit diesen Bannern wurde das Guildo-Horn-Konzert gestürmt



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

Stuntkiting
 Tipps und Antworten rund um Technik, Tuning und Handling beim ambitionierten Lenkdrachenflug.
 + Bonus-DVD

Artikel-Nr. 11354

Mehr Informationen, mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop www.alles-rund-ums-hobby.de und auf Seite 84 im Heft.

Spektrum

What tha F***?

Bei der Aktion „What tha F*** is Schwerelosigkeit?“ haben über 120 Leute ein Foto geschickt, auf welchem sie das Gefühl von Schwerelosigkeit erleben, egal ob dieses durch den besonderen Kick, viel Adrenalin oder andere Einzigartigkeiten hervorgerufen wird, sich dabei der Magen verdreht und anschließend ein Lächeln auf den Lippen steht. Die Facebook-Freunde durften dann abstimmen.

Den 1. Platz belegte mit 203 Klicks Lennart Siebmann, und er hat einen Einkaufsgutschein in Höhe von 350 Euro gewonnen. Mit nur drei Klicks weniger erreichte Vanessa Sarah Kobier den 2. Platz und erhielt einen 250-Euro-Gutschein. Der 3. Platz wurde mit 145 Klicks auf der Stijl Winter 2012 in Mainz aufgenommen.



Back at Ozone

Ein guter Bekannter ist heimgekehrt zu Ozone. Nachdem Dominik Zimmermann in den letzten Jahren eine Radtour von Deutschland ans Nordkap unternommen hat, mit seinen Snowkitecamps selbstständig war und bei der Gleitschirmschule im Stubaital gearbeitet hat, ist er nun von seinen Reisen wieder zurück in der Heimat. Hier wird er erneut den Vertrieb der Ozone-Foilkites abwickeln und größere Events organisieren sowie den Kunden bei Fragen zur Seite stehen. Dank seines Know-hows wird auch die Produktentwicklung von seinen Test- und Trimmkenntnissen profitieren.

ANZEIGE

WIR ROCKEN DEN HERBST MIT HAMMERPREISEN



ELLIOT JET - DER KLASSIKER

Präzise, schnell, wendig und absolut leise - wie in den „alten Zeiten“



HAWK - DER POWER-KLASSIKER

Groß und zugkräftig. Nur für Piloten mit Power-Erfahrung geeignet!



HURRICANE - DIE FORMEL1-KLASSE

Speed und Power für echte Profis und Piloten, die sich trauen.

WIR INFORMIEREN SIE GERNE:



ELLIOT GmbH

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

CLASS-X-PRO

HERSTELLER: X-Shape, Frankreich
KATEGORIE: Freestyle
INTERNET: www.xshape.over-blog.com

DECK: 87 cm
ACHSEN: Skatestyle
RÄDER: 20 cm
BINDUNG: Klett
GEWICHT: ab 5,04 kg
(je nach Komponenten)
PREIS: 399,- bis 599,- Euro
im Skatestyle



Text und Fotos: Maik Schmidt

CLASS-X-PRO

Französische Customboard-Schmiede

Bei dem vorliegenden Testboard handelt es sich um ein Freestyleboard der Oberklasse, das der französische Anbieter individuell auf den Kundenwunsch zuschneidet. Es wird in verschiedenen Härtegraden angeboten, sodass man – bedingt durch seine Vorlieben und unter Berücksichtigung seines Körpergewichts – die Lagen des Decks selbst bestimmt. Flex und Pop sind somit nach Wunsch zu bestellen!



Solide Lagen und feinste Verarbeitung des Decks

Das Class-X liegt Pascal Schmidt perfekt am Fuß

Handling

Durch den genial hohen Flex und Pop hat man ein gutes Absprung- und Landegefühl, was sonst bei leichten Rüdern nicht immer gegeben ist. Das auf der Oberfläche angebrachte grobe Griptape lässt einen nicht so leicht aus der Bindung rutschen. Durch sein geringes Gewicht bei einer Länge von 87 Zentimetern ist das Board sehr handlich. Board-Offs und Boardflips lassen sich dadurch einfach gestalten.

How to get?

Vertrieben wird das Deck in Deutschland leider noch nicht, man muss es online beim Hersteller in Frankreich bestellen. Der Preis von 275,- bis 320,- Euro für das Deck only ist stolz, aber in jeder Hinsicht ist es auch sein Geld wert. Das Class-X wird zusätzlich noch komplett im Skatestyle angeboten, wobei sich je nach Komponenten ein Preis zwischen für 399,- und 599,- Euro ergibt.

Easy Handling durch geringes Gewicht: Vier-Lagen-Class-X

Perfektes Finish in Airbrush-Technik



Rückblick KITE & friends



Zebra High-Fly 4/2011



Takker-Board 6/2010



Pink Pepperoni 5/2010



Für wen?

Das Class-X-Pro in vier Lagen soll leichtere, professionelle Rider ansprechen, die ein Highend-Board mit viel Flex und Pop suchen. Aber durch die verschieden große Lagenzahl gibt es hier für jeden das richtige Brett.

MAIK SCHMIDT

Text: Björn Lewalter

Fotos: Susanne Geiss, Pieter Lugtenburg, Christian Hafner

Nach über 20 Jahren Softkite-Entwicklungsgeschichte war eigentlich nicht mehr mit großen Neuerungen in der Konstruktion fliegender Zugeräte zu rechnen. Doch unverhofft kommt oft, und so wurden wir als erstes Kite-Magazin Zeuge einer Performance-Revolution bei den Depowerkites. Der Aufrührer hört auf den Namen Radical II und kommt aus dem Hause Libre.

Landboarden mit
der Radical II in
18 Quadratmetern



Libre bringt einen Rennflügel an den Start

Olymp-fähige Leistung

Was macht die Radical II so besonders? Klingt doch der Name nur nach einer Weiterentwicklung des gleichnamigen Zugschirmes erster Generation. Zunächst einmal wagt sich Libre mit der neuen Radical als ein weiterer deutscher Hersteller auf das schwierige Feld der geschlossenen Foilkites, also der für den Wassereinsatz geeigneten Softkites. Dazu wurden in die insgesamt neun Airintakes lange Schlauchventile eingenäht, die zuverlässig ein Eindringen des Wassers verhindern. Doch dies alleine ist natürlich keine Revolution und würde kaum die vielen Spekulationen erklären, die seit dem ersten, noch getarnten Auftauchen der Radical II im Herbst 2011 kursieren.

Mehr Leinen

Das Besondere an diesem Schirm ist, dass die Waage nicht nur den Anstellwinkel des Kites verändert, sondern dass über einen zusätzlichen zweiten Trimmer unabhängig die Wölbung, also die Kappenkrümmung, justiert werden kann. Das klingt zunächst recht kompliziert und man fragt sich unweigerlich, was das für Vorteile bringt; schließlich werden dafür auch zwei zusätzliche Leinen benötigt. Unser ausführlicher Test der 15er-Radical-II im ägyptischen Soma Bay sollte Klarheit schaffen. Zunächst einmal mussten wir eine geeignete Fläche zum Auslegen eines Kites dieser Spannweite finden. Tatsächlich hat die Radical II die größte Streckung aller Depowerkites auf dem Markt. Und es ist schon seltsam, beim Auslegen Flächen zu benötigen, die sonst nur Paraglider für sich beanspruchen.

Aus dem Sack gelassen

Beim Auspacken aus dem vergleichsweise einfach gehaltenen rot-schwarzen Rucksack fallen sofort

RADICAL II

HERSTELLER: Libre
INTERNET: www.libre.de
KATEGORIE: Depower

GRÖSSE: **PREIS:**
Radical II 15.0 rtf 2.070,- Euro
Radical II 18.0 rtf 2.180,- Euro

zwei Dinge auf: Zum einen ist das verwendete wasserfest beschichtete Toray-Tuch mit 42 Gramm pro Quadratmeter sehr leicht, zum anderen hat Libre dünne Metallversteifungen in die Leitkante eingnäht, die die Aufgabe haben, das Kapfenprofil immer optimal zu formen. Eine solche Versteifung ist im Depowerkite-Bereich neu und wir sind gespannt, was dies für Vorteile in den Flugeigenschaften bringt.

Zum Auslegen des Kites sollte man das luvseitige Tip beschweren und das Segel mit dem Wind ausrollen. So können die Leinen dann im 90-Grad-Winkel zur Windrichtung abgewickelt werden, damit man anschließend gleich vom Windfensterstrand aus starten kann. Die Radical II in der Powerzone auszulegen empfiehlt sich nicht, da sie aufgrund ihrer Länge und des geringen Gewichts nicht ruhig liegen bleibt und zudem beim Vorwindstart extrem viel Druck erzeugt. Zum Sortieren der Leinen sollte man sich vor den ersten Starts etwas mehr Zeit nehmen als üblich, denn vier Flugleinen, zwei Steuerleinen und zwei mal vier Umlenksrollen wollen erst einmal sortiert werden. Für die Sicherheit wurde zudem Wert gelegt auf eine zusätzliche Safety-Leine (siebte Leine) für sofortige Drucklosigkeit in brenzligen Situationen.

Ehrfurcht

Starten am Windfensterstrand funktioniert am besten mit einem Helfer: Den Kite einfach durch die mit Gaze verschlossenen Lufteinlässe ein wenig vorfüllen (geht aufgrund des sehr dünnen Profils extrem schnell) und das leeseitige Tip langsam in Strömung bringen. Gleichermaßen kann man natürlich auch alleine verfahren, indem man das Profil in Luv etwas beschwert und den Kite direkt in die Luft zieht.

Der Start eines Kites mit einer solchen Spannweite (der Aspect Ratio beträgt 7,2 beziehungsweise 7,4 bei der 18-Quadratmeter-Version) ist natürlich eindrucksvoll, und so wirkt die Radical an ihren 25-Meter-Leinen noch größer, als sie eigentlich ist. Doch bereits nach den ersten Minuten in der Luft verloren wir unsere Ehrfurcht und waren begeistert, wie ruhig ein Schirm solcher Streckung am Himmel stehen kann.

Aufbruch

Doch Vorsicht ist geboten: Bereits kleinste Bewegungen im morgendlichen Leichtwind erzeugten einen solchen Druck, dass ich froh war, am Trapez durch meinen Kollegen gesichert zu sein. Ein solches Kraftpaket hatte ich in den vier Jahren als Testfahrer für **KITE & friends** noch nie am Haken! Nur gut, dass das direkte Bar-Feedback die Bewegungen des Kites immer exakt erspüren lässt und die Drehgeschwindigkeit aufgrund der Streckung als gemächlich zu bezeichnen ist.

Umso aufgeregter war ich natürlich, als es endlich aufs Wasser ging. Schon die erste Fahrt mit der 15er auf dem nassen Element bescherte mir bei etwa 10 Knoten einen solch extremen Amwindkurs, dass ich die gewonnene Höhe mit gleich mehreren Sprüngen wieder vernichten konnte. Dabei hebt einen die neue Radical zwar nur auf mittlere Höhen, dort aber meint man zu schweben. Sie trägt so lange und sanft, wie ich es bisher von keinem anderen Kite gekannt habe. Man kann schon fast von einem Segelflug sprechen.

Power oder Depower?

Der Absprung ist zunächst nicht so einfach zu finden, da man aufgrund des starken Grundzuges leicht über die Boardkante gezogen wird. Dies macht Sprünge vor allem beim Kitelandboarding zunächst recht anspruchsvoll, erst recht, wenn man gewohnt ist, dass sich die Kraft des Kites beim Depowern sofort reduziert. Nicht so bei der Radical II: Sie ist so zugstark, dass man sie, ist sie erst einmal in Strömung gekommen, ein wenig ausbremsen muss, um den vollen Depower-Effekt zu erreichen. Im Stand ist die Depower-Wirkung sofort spürbar und mehr als ausreichend.



Beim Kitesurfen: eine gestreckte Revolution mit Wölbungsvariation

Rückblick KITE & friends



Frenzy 1/2012



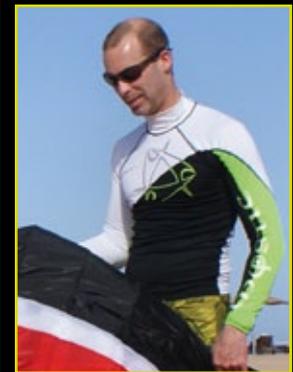
Unity 6/2011



Montana 4/2011

Für wen?

Libres Radical II ist ein hochgezüchteter Depower-Racekite mit einem erstaunlich einfachen Handling. Snowkiter, Buggyfahrer und Kitesurfer, die einen extrem schnellen, stabilen und „luvgierigen“ Leichtwind-Kite suchen, sollten sich dieses Modell einmal genauer ansehen. Kaufen kann man den Kite übrigens erst nach einer Einweisung durch einen geschulten Fachhändler.



BJÖRN LEWALTER



Bei Leichtwind erzeugt der Libre-Flügel scheinbar Zugkraft wie von Geisterhand

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



AUSSTATTUNG:



PREIS/LEISTUNG:



Mit 7,2er-Streckung wirkt die 15 Quadratmeter große Radical II imposant

An dieser Stelle sollten wir etwas über den interessanten Doppeltrimmer sagen: Wie bereits erwähnt, gibt es einen roten Haupttrimmer, der wie gewohnt den Anstellwinkel des Kites zum Wind bestimmt. Die Kappenwölbung hingegen war bisher fixiert und nicht veränderbar. Dass dies jedoch erwünscht sein kann, wird aus dem Einsatzbereich der Radical II deutlich. Sie wurde als reinrassiger Racekite für den Leichtwindbereich konstruiert. Und genau dort gibt es Kurse, bei denen herkömmliche Kites an ihre Grenzen stoßen. So zum Beispiel auf einem Downwind-Kurs bei wenig Wind. Hier erzeugen herkömmliche Kites zu wenig Querkräfte und müssen daher sehr stark bewegt werden. Lässt man am zweiten, grün markierten **Clamcleat-Adjuster** die Leine ein wenig heraus, wölbt sich das Profil stärker und erzeugt deutlich mehr Querkräfte. Dies war übrigens auch meine bevorzugte Einstellung beim Springen, da so mehr Lift entsteht.

Adjusting

Zieht man die grüne Justierleine näher zu sich, erreicht man zunächst den gegenteiligen Effekt: Das Profil wird flacher und der Schirm wandert noch weiter an den Windfensterrand. In dieser Stellung lassen sich **Kreuzkurse** realisieren, die ich nicht für möglich gehalten hätte. Aerodynamisch noch interessanter wird es, wenn man den grünen Adjuster noch weiter heraus zieht. Dann bekommt der Flügel nämlich ein S-Schlag-Profil (die C-Ebene liegt unter der Bremsebene an der Schleppkante). Diese Einstellung bewirkt, dass sich der Kite

besonders im stark depowerten Zustand selbst stabilisiert und nicht zum Überfliegen neigt – ein Problem vieler Softkites. Tatsächlich ist uns während des gesamten Testzeitraumes über drei Monate die Radical II nicht ein Mal unkontrolliert zusammengeklappt. Ich hätte so etwas vorher bei dieser Streckung nicht für möglich gehalten.

Lieferumfang

Aufgrund des komplizierten Systems aus sieben Leinen und doppeltem Adjuster gibt es die Radical II nur fertig angeleint – also ready to fly – zu kaufen. Libre hat sich dafür entschieden, bei der Bar keine Experimente einzugehen und lieber auf eine der funktionalsten Steuersysteme auf dem Kitemarkt zurückzugreifen, eine speziell für diese Bedürfnisse umgebaute Peter-Lynn-Navigator-Bar (siehe **KITE & friends** Ausgabe 2/2010).

Dicke in dünnen Winden

Doch behalten wir im Auge, wie sich der Schirm bei seiner Paradedisziplin Leichtwind schlägt. Das sehr dünne, durch die erwähnten Metallversteifungen an der Leitkante immer perfekt in Form gebrachte Hochleistungsprofil mit seinen 67 Zellen beschleunigt, einmal in Strömung gebracht, sehr schnell und weist einen hohen Grundzug auf. Dabei kennt es praktisch keine Strömungsabrisse und behält auch weit am Windfensterrand seinen satten Zug. Wir konnten mit einem türähnlichen (große Leichtwindboards werden oft als „Door“ – englisch für Tür – bezeichnet) Board die 15-Quadratmeter-

Version im ägyptischen Abendwind parallel mit einem 21er-Softkite eines anderen Herstellers bis hinunter auf 6 Knoten fliegen. Dabei war es uns immer noch möglich, zu springen und die verlorene Höhe wieder gutzumachen. Auch der Wiederstart bei solchen Windverhältnissen funktionierte problemlos – einfach wie gewohnt die Steuerleinen ziehen und schon löst sich die Radical II problemlos vom Wasser und startet rückwärts. Glücklicherweise stand für Libre bei der Entwicklung Sicherheit ganz oben auf der Prioritätenliste. So ist der Kite über eine bereits erwähnte Sicherheitsleine – hier die siebte Leine – sofort und effektiv drucklos zu stellen. Das heißt, beim Auslösen der primären Safety in Gefahrensituationen klappt die Radical in der Mitte zu einer Art Sandwich zusammen und segelt praktisch drucklos zu Boden. Aufgrund der extremen Streckung waren wir zunächst skeptisch, ob ein Wiederstart möglich wäre, doch auch hier wurden wir eines Besseren belehrt. Beim Einholen der Bar ordnete sich die neue Radical bereits und war in neun von zehn Fällen ohne weitere Hilfe wieder zu starten.

Revolution

Bei der Radical II wird einmal mehr deutlich, wie langjährige Erfahrung gepaart mit Innovationsgeist neue, revolutionäre Ideen hervorbringt. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die 2016 stattfindenden Olympischen Spiele in Rio, bei denen das Kitesurfen auf Racekurs erstmalig als olympische Disziplin dabei ist, von Bedeutung, denn hier zählt ja bekanntlich neben Leistung auch das perfekte Material. Aber auch in der bevorstehenden Snowkite-Saison wird der Flügel garantiert für großes Staunen sorgen.



■ **Flügelausformung durch Ventile und dünne Metallfedern**

INSIDER GUIDE

CLAMCLEAT-ADJUSTER Ein Adjuster, der aus einer Leine und einer speziellen, konischen Belegklemme besteht. Zieht man die Leine, gibt der Adjuster die Leine frei. Umgekehrt muss man etwas Leine lassen, damit sie sich in der Klemme verkeilt.

KREUZKURS Den Kreuzkurs oder Amwindkurs wählt man, um Höhe gegen den Wind zu gewinnen, also nach Luv zu fahren. Beim Kitesurfen wird durch Einsatz der Finnen und der Boardkante der Kite an den Windfensterrand getrieben und gleichzeitig der Kurs gehalten. Es ist so möglich, einen gewissen Winkel gegen die Richtung zu fahren, aus welcher der Wind bläst.

▼ ANZEIGEN

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

Text und Fotos: Jens Baxmeier

Downsizing the Apexx

Schaut man sich auf dem Markt der Buggys im Basic-Format um, so trifft man auf Konstruktionen, die in den letzten 10 Jahren kaum verändert wurden. Das ist gar nicht so verwunderlich oder schlimm, hatten die Pioniere des Sports doch auch schon einen Heidenspaß mit den Geräten dieser Klasse. Doch hat sich der Buggybau in all den Jahren wirklich nicht weiterentwickelt? Natürlich – größer, schwerer, sicherer sind sie geworden, die dreirädrigen Kolosse aus Stahl. Und warum eigentlich Koloss? Ginge es nicht auch mit einem Drittel des Gewichts, ohne auf die neuesten Erkenntnisse zu verzichten?

Für wen?

Für Einsteiger, die einen soliden, kleinen Buggy suchen, und vor allem für Freestyle-Junkies auf dem Weg in den Himmel!

JENS BAXMEIER

Nicht nur Einsteiger wollen ein perfektes Gerät, das ihnen mit möglichst wenig Aufwand den Sport ermöglicht. Gerade die Trickpiloten und jene, welche ihren Buggy angeschnallt mit hoch in die Lüfte ziehen möchten, sind scharf auf kleine, solide Buggys. Und solide sieht der kleine Bruder des bekannten Apexx aus der Schmiede des Niederländers Ruud van Engelen auf Anhieb aus. Die wirklichen Besonderheiten fallen indes erst beim Zusammenbau des Basixx auf. Die Hinterräder werden zwar konservativ in eine durchgehende Starachse geschraubt; die Sitzrohre werden aber nicht gesondert verschraubt, sondern vor der Radmontage auf die Achsenden gesteckt und gleichzeitig von den 20-Millimeter-Radbolzen gehalten. Die nach Apexx-Manier eng zusammenlaufenden Sitzrohre nehmen einen Sitz auf, der

an fünf Positionen sauber abgespannt ist, aber an den Seiten komplett auf Stoff verzichtet. Über eine stufenlos längenverstellbare Deichselklemmung mit drei möglichen Winkelpositionen geht es zur elegant gelösten Lenkkopfaufnahme mit frei drehbarer Vorderradgabel, an deren Seiten kurze, gebogene Fußrasten fest verschweißt sind. Als uns all diese Lösungen während der Montage auffielen, schoss uns sofort ein Satz in den Sinn: „Reduce to the max“ – was so viel bedeutet, wie etwas auf das Wesentliche zu reduzieren, um das maximale Ergebnis zu erhalten.

Praxis

Die Einsteigereignung wurde direkt beim Schnupper-Kiten mit Nachwuchsfahrern überprüft. Tatsächlich konnten die Leichtgewichte den Buggy auf



Für die kleinen Maße bietet der Basixx traumhaften Seitenhalt

BASIXX

HERSTELLER: Xtreme, Ozz Products & Services
KATEGORIE: Basic
INTERNET: www.xxtreme.nl

EDELSTAHLRAHMEN
ACHSBREITE 100 cm
STANDARDBEREIFUNG 4.00-8 4PR
RADAUFNAHME HINTEN 20 mm
ZEBRA-PREIS 749,- Euro
AUFPREIS 3-D-SET in Vorbereitung





Übersicht: ausgeklügelte Rahmenform für perfekten Halt und optimale Kraftverteilung

Antrieb kontrollieren. Dabei vermittelt der Basixx ein direktes Fahrgefühl und besticht, auch aufgrund seines geringen Gewichts von 20 Kilogramm, durch flottes Anfahren und leichte Manöver. Nur an die verhältnismäßig schwergängige Lenkung musste sich der eine oder andere Fahrer erst gewöhnen. Schön ist, dass selbst schmal gebaute Fahrer eine sichere Sitzposition finden. Aber auch Fortgeschrittene und Profis sind vom Seitenhalt überrascht, welche die nicht allzu hohen, aber an den Seiten schmal geschnittenen Sitzrohre vermitteln. Für übermäßig füllige Personen wird es natürlich recht schnell eng und unbequem, aber für diese Klientel ist der Basixx auch nicht gemacht.

Sportlich

Mit seinen kompakten Maßen ist der Basixx selbstverständlich gut zu schleudern oder auf zwei Räder zu kippen, wobei er eine ausgesprochen stabile Position im Wheelie einnimmt. Wer mehr will und es sich auch traut, für den hat Xtreme ein sogenanntes 3-D-Set entwickelt, welches aus **Fußschlaufen** und einem Gurtsystem zum Sichern des Piloten besteht. Dabei führen zwei längenverstellbare Gurte zu den Aufnahmen vor den Hinterrädern, welche vor dem Körper mit Sicherheitsschäkeln in einen Ring des Deichselgurts eingehängt werden. Diese sind – wie die gesamte Sitzverstellung – simpel ausgeführt, aber gut an die Bedürfnisse des Piloten anzupassen.

Abflug

Vor den ersten Buggysprüngen muss der Kiter den Überkopf-Test machen, bei dem er in den Gurten hängt, während der Buggy umgedreht gehalten wird. Nach dessen Bestehen darf er sich in den Kite ein-

INSIDER GUIDE

FUSSSCHLAUFEN Im Gegensatz zu den Hackenschlaufen vieler Rennbuggys sind die Fußschlaufen des Basixx oberhalb der Rasten angebracht und ermöglichen es so, beim Sprung das Vorderrad nach oben zu ziehen und den Kontakt nicht zu verlieren.



Minimalismus: Der Radbolzen hält zugleich Sitzrohr und Achse zusammen

hängen. Als die ersten zaghaften Sprünge auf Antrieb gut gelingen, hebt der Tester mit dem Basixx in beachtliche Höhen ab. Dabei bleibt der Buggy in der Luft und vor allem auch beim Aufsetzen perfekt in seiner Fluglage, was auf eine ausgeklügelte Gewichtsverteilung schließen lässt. Auch wenn unsere Testflüge nicht die äußerste Härte für den Buggy darstellen, so steckte er diese schon einmal anstandslos weg. Bei dem soliden Eindruck, den die Verarbeitung macht, und einer Entwicklungszeit von zwei Jahren hätte uns alles andere auch schwer enttäuscht.

Konzept

Von Anfang bis Ende ist das Basixx-Konzept während unseres Testes aufgegangen. Dies ist ein leichter Buggy, der Spaß macht und überraschend viel Sicherheit bietet. Wer den Sport erlernen möchte oder als Fortgeschrittener nicht nach Endgeschwindigkeit strebt, sondern auf leichtes Handling Wert legt, liegt bei dem kleinen Xtreme-Buggy sicher richtig. Schön ist auch, dass man mit recht wenig Werkzeug auskommt, um den Buggy für den Transport zu zerlegen oder der eigenen Beinlänge anzupassen.

Doch mit dem Basixx bleibt das Buggyfahren ein pures Erlebnis, welches Körpereinsatz verlangt – zum entspannten Cruisen gibt es andere Modelle, die im Verhältnis gar nicht wesentlich teurer sind. Wer aber so verrückt ist, mit dem Buggy abheben zu wollen, der kommt an diesem Gerät nicht vorbei. Gerade für das Freestylen ist der Buggy gemacht, und damit der bestmögliche Untersatz für derart gewagte Manöver.



Gurte des 3-D-Sets mit eingehängten Schäkeln



Rückblick KITE & friends



Zebra Buggy 4/2010



Sprinter 6/2006



Competition XR+ 6/2006



Die Vorderradgabel ist reduziert und solide gebaut

STÄRKEN

VERARBEITUNG:



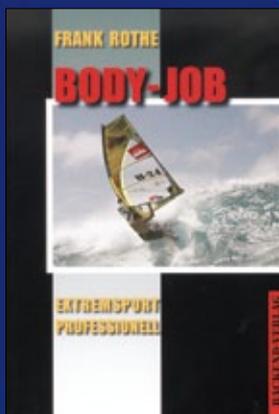
AUSSTATTUNG:



PREIS/LEISTUNG:



**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

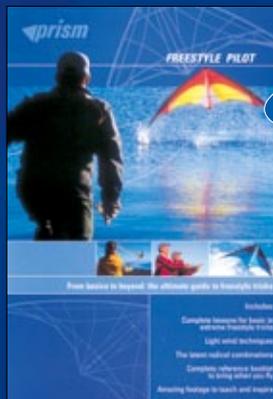
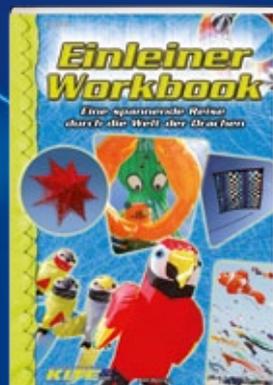
Artikel-Nummer: 11383 € 12,00

Einleiner-Workbook
Ralf Dietrich

Auf 68 Seiten im handlichen DIN A5-Format zeigt KITE & friends-Fachredakteur Ralf Dietrich die Welt der Einleiner-Drachen und führt durch 2.100 Jahre bewegte Drachengeschichte.

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

Artikel-Nummer: 11637 € 8,50

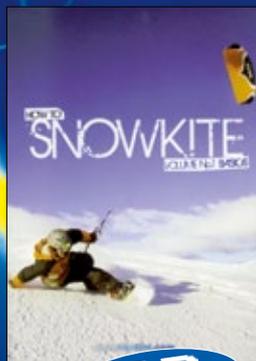


DVD

**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



**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

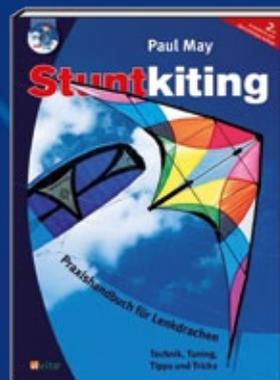
Artikel-Nummer: 11254 € 34,95

**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. KF1206

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. KF1206



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. KF1206

GPA-Events wieder auf der Insel der Drachen

Erfrischer Wind auf Fanø

Nach 16 Jahren Buggycamp auf Rømø könnte man meinen, es mit einer Konstante zu tun zu haben. Doch lockt Fanø, etwas weiter nördlich, auch mit einem tollen Strand, der jahrelang von keinem Meisterschaftslauf mehr besucht wurde. Dass dieses Jahr sowohl das Buggycamp mit einem Lauf der Deutschen Meisterschaft der Buggyfahrer als auch der zweite Tourstopp der diesjährigen Kitelandboarding-Meisterschaft auf Fanø ausgetragen werden, ist somit ein echtes Highlight.

Text und Fotos: Rainer Keller, Jens Baxmeier

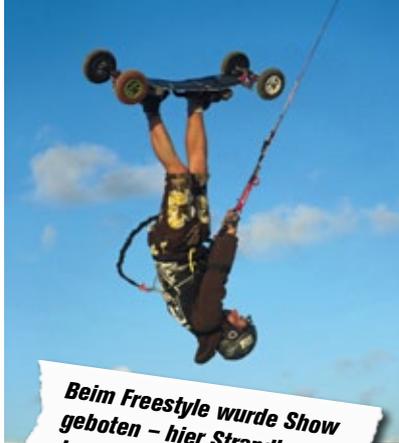
Bei den Boardern zeigte sich ein enormer Anstieg an Nachwuchsfahrern. Der bis dato jüngste Teilnehmer der Tour, Pascal Schmidt, zeigte, dass auch er mittlerweile zu den routinierten alten Hasen gehört und gab seinen Titel an Julian Hein ab, der auf Fanø seinen zwölften Geburtstag feierte. Leider stand am Eventsamstag das vom Fremdenverkehrsverein abgesteckte Gelände durch anhaltende Regenfälle unter Wasser. Nach kurzer Rücksprache mit den Verantwortlichen zog der KLB-Tross darum Richtung Buggyfahrgebiet südlich von Rindby um, wo die Strandbedingungen optimal waren. Mit gewohnter Routine wurden das Eventgelände festgelegt und der KLB-Materialanhänger zum Büro der Orga-Leitung umgebaut, sodass bald die Wertungsläufe gestartet werden konnten.

Vollgas

Die Rennleitung entschied aufgrund der Wetterprognosen für Sonntag, alle fünf Rennläufe gleich

Das Master-Fahrerfeld am Start auf Fanø

hintereinander zu starten und anschließend noch den Freestyle-Contest durchzuführen. Somit wurde die Veranstaltung in Rekordgeschwindigkeit durchgeführt. Ein Steckenpferd der Rennleitung sind immer anspruchsvolle Kurse, und so auch auf Fanø: besonders schnelle Raumwindpassagen und herausfordernde Aufkreuzmanöver, bei denen es durch Vorfahrtsmissachtung einiger Fahrer reichlich Strafpunkte hagelte. Am meisten beeindruckt haben die „Newbies“, die in beiden Disziplinen für mächtig Druck sorgten. Entgegen allen Erwartungen fanden die spannendsten Heats nicht im Finale statt. Direkt zu Beginn des Contests konnte Benjamin Kuhfal den amtierenden Deutschen Meister Pascal Lohmann mit einer beeindruckenden Anzahl an Rotations und schönen Inverts unter Druck setzen und vorerst auf die Ränge verweisen. Auch erwähnenswert war das Heat von Marius Siebert gegen den erstmalig angetretenen Marvin Lorenzen. Beide Fahrer starteten mit den gleichen Schirmen und zeigten eine solche Vielfalt an Sprüngen, dass es der Jury den Atem verschlug. Hier kann man zu Recht von Senkrechtstartern



Beim Freestyle wurde Show geboten – hier Strandkennner Joey Oldenbürger



Die Landboarder ließen es rocken, auch wenn der Sand mal tiefer war



Neue Gesichter sorgten für Überraschungen



Die Heats mussten zum Teil verlängert werden, um klare Sieger zu ermitteln



Buggy-Ass Bernd Spiering gibt auf allen Kursen Vollgas

Als amtierender internationaler Meister düste Sebastian Thomes zum Sieg



Auch im Buggy sorgten die jungen Wilden für Wirbel



sprechen. Die regulären vierminütigen Heats mussten zum Teil deutlich länger laufen, damit die Judges eindeutige Ergebnisse erhielten. Die Vielfalt und der technische Anspruch der gezeigten Sprünge gerade der „jungen Wilden“ legen die Messlatte nicht nur in dieser Saison sehr hoch.

Danach

Zum Ende der Buggycampwoche standen die Jungs und Mädels in den fetten Dreirädern am Start. Im Norden, direkt an der Strandüberfahrt Fanø Bad erstreckte sich das ausgewiesene Eventgelände, womit ein unbekanntes Terrain auf die Wettbewerbspiloten wartete. Ein geschickt gesteckter Kurs nutzte die natürlichen Gegebenheiten perfekt, und so gab es anspruchsvolle Strecken entlang der in Strandmitte befindlichen Dünen und einen Raumwindschlag durch einen hindurchführenden Weg, der es in sich hatte. Auch die verschiedenen Bodenbedingungen vom Fahrerlager bis zur Wasserkante wurden einbezogen, sodass die Veranstaltung zu einem echten Erlebnis avancierte. Mit dieser Abwechslung konnte die Regatta auf der dänischen Nordseeinsel als weiteres Highlight auf dem GPA-Eventkalender Einzug halten. ■



Junioren im Buggy (v. l.): Tom Scheppan (3.), Justin Oldenbürger (1.), Fin Freinsheimer (2.)



Winner im Open (v. l.): Fabian Gerhardt (3.), Alexander Thomes (1.), Hermann Arbogast (2.)



Sieger Buggy-Kiddy-Class (v. l.): Jan Giesen, Carolina Horlbeck (3.), Christopher Thomes (1.), Louis Scheppan (2.)



Master-Sieger (v. l.): Malte Lutz (3.), Sebastian Thomes (1.), Bernd Spiering (2.)



Siegreiche junge Damen (v. l.): Laurine Hötzsch (3.), Annika Grab (1.), Sarah Grau (2.)

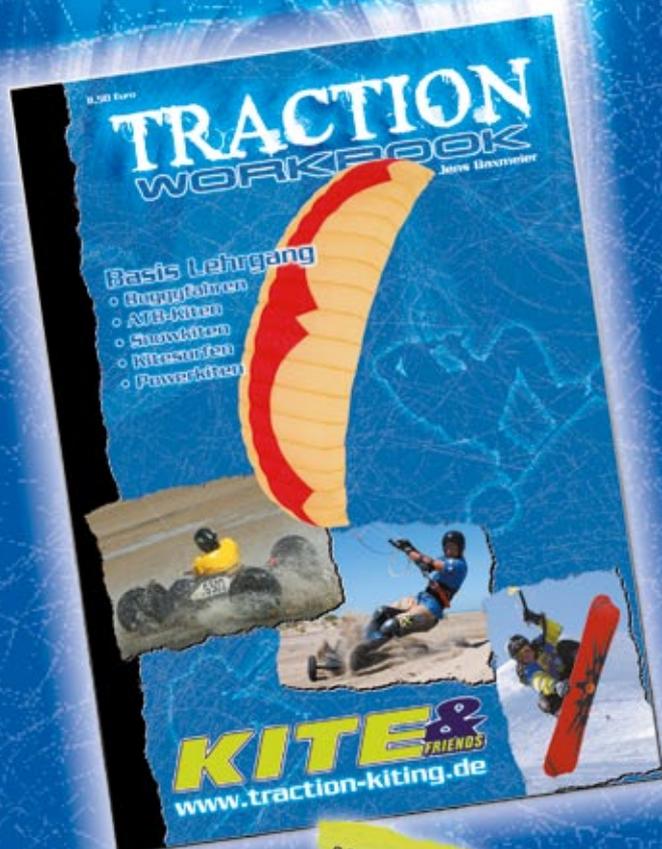


KLB-Race-Winner (v. l.): Emmanuel Norman, Pascal Lohmann, Justin Oldenbürger



Freestyle-Siegertypen (v. l.): Joey Oldenbürger, Emmanuel Norman, Marius Siebert

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

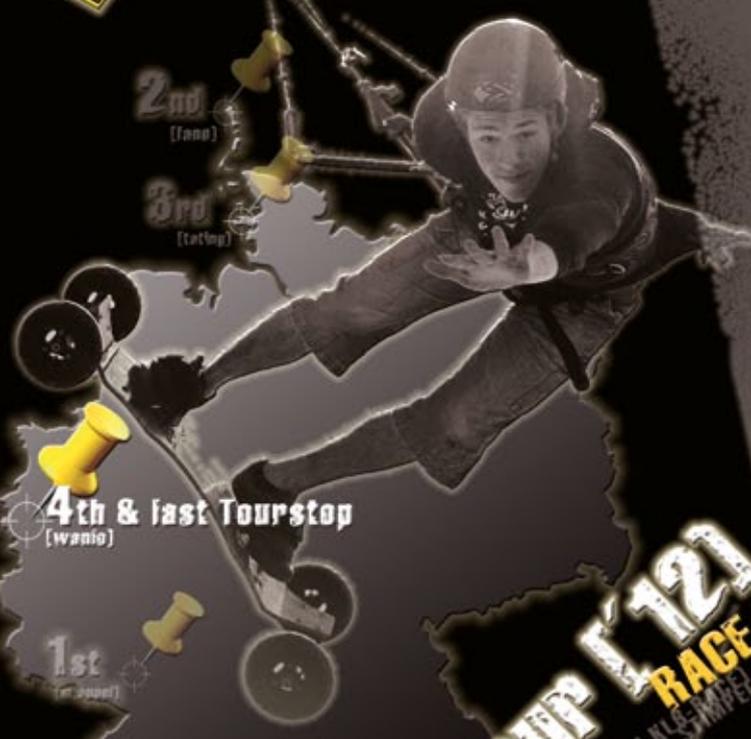
- ✓ Einführung in die verschiedenen Drachentypen
- ✓ Grundlagen der Steuerung
- ✓ Einblick in die Haltesysteme
- ✓ Praktische Tipps zum Vorbereiten für den Start
- ✓ Vorstellung der Sportgeräte
- ✓ Die wichtigsten Fahrmanöver bis hin zu den ersten Tricks

... und vieles mehr.

IM INTERNET

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

KITE LANDBOARDING DEUTSCHE MEISTERSCHAFT



4th & last Tourstop
(Wania)

1st
(Pascal)

Freestyle
6th Wania & Boney Tour L121 RACE



Final TourSTOP: 02.11. - 04.11.2012
Segelflugplatz - MG Wania

for more information visit
kiteandboarding.eu



Texte und Fotos: Annika Grab,
John Jansen, Peter-Lynn-Team

Annika Grab und John Jansen

berichten aus Cherrueix

Meister-Gespräche

Wer Welt- oder wenigstens Europameister werden will, dem wird alles abverlangt, das ist klar. Was Annika Grab und John Jansen im internationalen Wettkampf in der französischen Bretagne erleben, übertrifft die Erwartung aber um Längen..



John Jansen fühlte sich zwischen den Apex-Sitzrohren sicher

Annika Grab berichtet:

Dieses Jahr ging es zur WM nach Cherrueix, das am östlichsten Zipfel der Bretagne liegt. Übernächtigt angekommen, Zelt aufgebaut und ab zum Strand. Was sehen meine Augen nach 500 Metern: Matsch! Mein erster Gedanke: „Zum Glück hab ich mir endlich ‘nen Trockenanzug gekauft“. Da die Strandsegler zeitgleich ihre WM austrugen, sah es am Strand fast wie beim Kitesurfworldcup in Sankt Peter-Ording aus. Eine kleine Bühne diente als Podest für die förmlichen, ausschließlich auf Französisch gehaltenen Ansprachen bei der Eröffnung. Davor das Podium für die Siegerehrungen und zwei große Festzelte. Die WM startete am Dienstag mit Einschreibung und Buggyabnahme – wie üblich. Das Generalbriefing am Nachmittag wurde größtenteils auf Französisch abgehalten, daher hatte ich keinen Schimmer, um was es ging. Dann gab es auch in Cherrueix eine Parade, von der Stadthalle zum Strand. Weil es die ganze Nacht zu Mittwoch geregnet hatte, war der Strand noch nasser als an den Tagen zuvor und niemand wusste, ob unter solchen Bedingungen Rennen möglich waren. Mit „Augen (und vor allem Mund) zu und durch“ begann die erste Schlamm Schlacht mit drei Testrunden. Das hatte allerdings nicht mehr viel mit Buggyfahrenkönnen zu tun, denn es war eher dem Glück geschuldet, die flachste Pfütze zu erwischen. Erstaunlicherweise verlief dieses erste Rennen sehr reibungslos. Alle waren noch zu sehr mit den Gegebenheiten des Strandes beschäftigt, als dass große Fights entstehen konnten. Das zweite Rennen wurde schon kurz nach dem Start abgebrochen, da eine dicke, schwarze Regenwolke heranzog. Am Donnerstag sorgten die Regenwolken

dann dafür, dass alle geplanten Rennen noch vor dem Start abgebrochen wurden. Ebenso wurden am Freitag leider alle Rennen schon morgens aufgrund des Strandzustandes abgesagt.

Weiter

Der zweite Renntag, also Samstag, fing für mich persönlich nicht so toll an. Gleich nach der ersten Wendemarke geriet ich in einen Unfall zwischen einem Franzosen und einem Iren. Ich selbst war zwar nicht direkt daran beteiligt, aber meine 6er-Combat war Schachmatt gesetzt. Nach einem lauten Schmerzensschrei und einem Blick auf den Haufen, bestehend aus drei Kites, war mir klar, dass ich dieses Rennen wohl nicht mehr zu Ende fahren würde. Jetzt ging es erst einmal darum, den Rennleiter beziehungsweise das Wendemarkenpersonal darauf aufmerksam zu machen, dass hier die Sanitäter gebraucht werden. Nach einer gefühlten Ewigkeit hatten diese den Franzosen dann endlich aus der Pfütze auf eine Trage gelegt und auf einem Anhänger am Quad vom Strand gefahren. Wie sich später herausstellte, hatte er sich „nur“ das Bein gebrochen.

Durchkämpfen

Da wir Damen dieses Mal wieder mit den Herren zusammen gewertet wurden (es waren insgesamt 11 Damen am Start, für eine eigene Wertung sind 12 Damen nötig), war dieser Ausfall gleich im zweiten Rennen nicht so leicht wegzustecken, denn er bedeutete 79 Punkte auf dem Konto. Kaum zurück im Fahrerlager, kam mir Alex Behrens auch schon zu Fuß entgegen – ein zweiter Leinenriss im zweiten Rennen der Meisterschaft hatte ihn ausgeschaltet. Wie sich im Laufe der Zeit zeigte,



sollten das nicht die einzigen bleiben. Am Ende der Woche konnte das deutsche Team 15 Leinen- beziehungsweise Tampenrisse, 2 verlorene Räder und 1 plattes Scheibenrad verzeichnen. Dazu kam noch, dass quasi jede Matte, die man einmal in der Luft hatte, sauberes Wasser und Liebe benötigte. Im zweiten Rennen verpokerte ich mich und zog mit der 4,2er-Combat zu klein, sodass ich auf die aktuelle Windrichtung und das Befahren von trockeneren Stellen achten musste, um für meinen Platz vor Émilie Ravaux zu kämpfen. Das dritte Rennen des Tages verlief mit der 5,0er-Combat absolut problemfrei. Ich hatte mich so langsam daran gewöhnt, lieber einmal mehr zu kreuzen und dafür auf dem Trockenen zu fahren, anstatt wie sonst den direktesten Weg zu nehmen und dann im Wasser stecken zu bleiben.

Am Rad gedreht

Der dritte und somit letzte Renntag begann für mich schon beim Frühstück mit einer schweren Entscheidung: Scheibenräder oder Bigfoots? Alfred hatte mir die Scheibenräder, die eigentlich für seine Mädels gedacht waren, angeboten. Für Scheibenräder sprach die Tatsache, dass es mal wieder die halbe Nacht durchgeregnet hatte und der Strand dadurch erneut pitschnass war. Kontra wurde nur von meinen Ängsten gefüllt, die mir sagten, dass ich bisher noch nie mit Scheibenrädern gefahren war. Nach langem Hin und Her entschied ich mich dann doch für die Scheiben. Dass es sich gelohnt hatte, stellte sich schon gleich beim ersten Rennen heraus. Während sich die Bigfoot-Fahrer ein ums andere Mal um die eigene Achse drehten, flitzten diejenigen mit Scheibenrädern geradewegs um den Kurs. Es war wirklich noch um einiges nasser als die Tage zuvor. Teilweise konnte man nicht einmal mehr Sand zwischen dem Wasser sehen. So fuhr ich mit meiner 4,2er auf den 20. Platz insgesamt. Beim zweiten Rennen trocknete die Kreuz schon deutlich ab und in der einstündigen Pause vor dem dritten Start wechselte ich wieder auf Bigfoots, mit denen ich bereit war, gegen die Herren in den Kampf zu ziehen. Am Ende der Woche waren genug Rennen gefahren, sodass mir das verpatzte Rennen am zweiten Renntag gestrichen wurde und ich Platz eins in der Damenwertung belegte. In der Männerwertung konnte sich Bernd Spiering den dritten Platz sichern. Sebastian Thomes belegte den zweiten Platz. In der Teamwertung setzten sich die Deutschen vor den Holländern und Engländern durch.

Alles in allem lässt sich das Event als größte Schlamm-/Wasserschlacht aller Zeiten beschreiben, und ohne unsere super Boxencrew hätten wir die Kites niemals so sauber und trocken mit nach Hause nehmen können. Danke!



Annika Grab schätzt das kontrollierbare Gewicht des MG Aero

John Jansen erzählt:

Cherrueix ist eine nette Bucht am Mont Saint-Michel, nur die Bedingungen waren alles andere als nett. Am Sonntagmorgen startete der Roadtrip mit David van Boven und Robert Smits zur WM und wir waren über die große Eventstadt mit Sponsoren überrascht, genau wie über den nassen Strand. Da wir erst ab Mittwoch starten sollten, gab es noch Hoffnung, dass er abtrocknete. Die ganzen Leute – die man ein Jahr nicht gesehen hatte – wieder zu treffen, machte richtig Freude. Am ersten Renntag war ich neugierig, wie viel besser die Konkurrenten inzwischen geworden waren und wie all die neuen Kites und Buggys gegenüber meiner eigenen Ausrüstung funktionieren würden. Die Kernfrage war, ob man Scheibenräder oder Bigfoots montieren sollte, und da die Franzosen dicke Räder fuhren, passten sich die meisten ihrer Entscheidung an. Im Race merkte ich, wie ich in großen Pfützen langsamer wurde, aber die Oberfläche schien auch für Scheiben sehr matschig. Einige Fahrer erzählten, dass sie aufgrund von schmalen Rädern Vorteile hatten, was sich sofort herumsprach, worauf alle auf Scheiben wechselten, die welche dabei hatten. Leider verpasste ich den Start, da meine Fußraste locker war, doch zum Glück wurde der Lauf im Regen abgebrochen. Die nächsten Tage ging gar nichts und wir starteten eine Tischtennis-Meisterschaft, damit es nicht zu langweilig wurde. Als die Peter-Lynn-Crew eintraf und zum Barbecue ordentlich Fleisch und reichlich Drinks mitgebracht hatte, stieg die Stimmung.

Samstagsrennen

Es war immer noch sehr nass. Zwar gaben die Veranstalter eine Plane, um die Drachen darauf zu



Annika Grab (Mitte) siegte

Pascal Lohmann mit Schlammpackung „à la française“



Trotz Matsch wurde eng gefightet





John Jansen (Mitte) im Kreise der Peter-Lynn-Teamkollegen

SIENERLISTE

OVERALL MEN

1. John Jansen, NL
2. Bernd Spiering, DE
3. Sebastian Thomes, DE
4. Jeroen Potters, NL
5. David van Boven, BE

OVERALL WOMEN

1. Annika Grab, DE
2. Émilie Ravaux, FR
3. Stéphanie Le Trionnaire, FR
4. Sarah Grau, DE
5. Maggie Davies, Schottland

OVERALL TEAMS

1. Deutschland
2. Niederlande
3. England
4. Frankreich
5. Belgien

Die deutschen Rennfahrerinnen und Rennfahrer

legen, aber es konnte eigentlich immer nur ein Fahrer trocken starten. Mein Glück verließ mich, da ich im ersten Rennen einen Schnurriss hatte. Zwar lief der zweite Lauf perfekt, doch im dritten hatte ich wieder Pech: ein platter Reifen! Es gab ein rein deutsches Treppchen für den Tag, an dessen Spitze mein Teamkollege Sebastian Thomas stand, und ich hatte Respekt, ob der Vorsprung für mich wieder einzuholen sei.

Sonntagsbaden

Am letzten Renntag war es wieder enorm nass. Wir starteten mit ordentlich Speed auf Scheibenrädern und dank der vielen Raumwindhalsen war es möglich, ein wenig Abstand zu bekommen. Jetzt hatte Sebastian Probleme und riss sich zweimal die Schnüre durch, womit er die Führung verlor. Er war aber nicht der einzige, denn der Kurs glich einem Schlachtfeld. Jede Menge Salzwasser und

Sand bedeckten die Schnüre und die Scheibenräder hatten erhöhten Grip, sodass das Material extrem beansprucht wurde. Im letzten Lauf konnten wir wieder die Bigfoots nehmen und wurden nicht mehr eingedreht, sodass wir eine Vorstellung davon bekamen, wie perfekt das Fahrgebiet von Cherrueix sein kann. Der Tagessieg ging an mich, gefolgt von Bernd Spiering und Jeroen Potters.

Siegerehrung

Eine tolle Stimmung herrschte abends mit den Piloten aller Klassen. Es ist großartig, mit so vielen talentierten Frauen und Männern des Landsegelns zusammen zu sein. Bei dieser Gelegenheit wurde erklärt, dass die Buggys nur eine Europa-meisterschaftswertung erhielten, da niemand von anderen Kontinenten am Start war. Bei so viel Matsch und Dreck hatten wir dennoch eine Menge Spaß und immerhin sieben Wertungsläufe. Am Ende bleibt die Aussicht auf die Euro 2013, wenn es an den grandiosen Strand von Borkum geht. ■



Rückkehr vom Schlachtfeld

ANZEIGE ▼



HERBST 2012



NEW Basis Kite in High-End Quality
 4 Größen 1.5-4.5
 RRS Profil (70D Profil mit speziell verstärkten Crossports)
 Diagonalrippen für eine reduzierte Waage
 Eintrittsöffnung mit Gaze verschlossen
 Waage Aramit+Dyneema Mix, Tuch Skytex 40
 3 Farben je Größe, Cooper Classic Black Stripes Design
 Dirt-Out System

NEW High Performance Kite
 11 Größen von 1.6-13.0
 hohe Performance bei hoher Stabilität!
 Konstruktion mit Diagonalrippen
 Waage Dyneema pur +Aramit Mix, Tuch Skytex 40/27
 3Farben je Größe, Cooper Classic Black Stripes Design
 Dirt Out System



Cooperkites Europa
www.cooperkites.nl

Cooperkites Deutschland
www.cooperkites.de

KITE & FRIENDS

jetzt als eMagazin



www.onlinekiosk.de



www.pubbles.de

Weitere Infos auf

www.kite-and-friends.de/emag



QR-Code scannen
und mehr zum
eMag erfahren

The Way to Fly: Kite Landboarding

Anfahren und Anhalten – Schwierigkeiten, Fehler und Abhilfe

Text und Fotos: Guntram Leibrock

Nachdem wir uns in der vorherigen Ausgabe mit der Laufübung zum Anfahren beschäftigt haben, werden wir uns in diesem vierten Teil ausgiebig dem Anfahren widmen und natürlich auch das Anhalten nicht vergessen. Für die meisten Einsteiger bedeutet das Anfahrmanöver die erste große Hürde auf dem steinigen Weg zum Freestyler.

Eigentlich ist es ganz einfach, mit dem Landboard loszufahren: Board genau nach Lee ausrichten; Powerdive in Fahrtrichtung; Kite in Fahrtrichtung

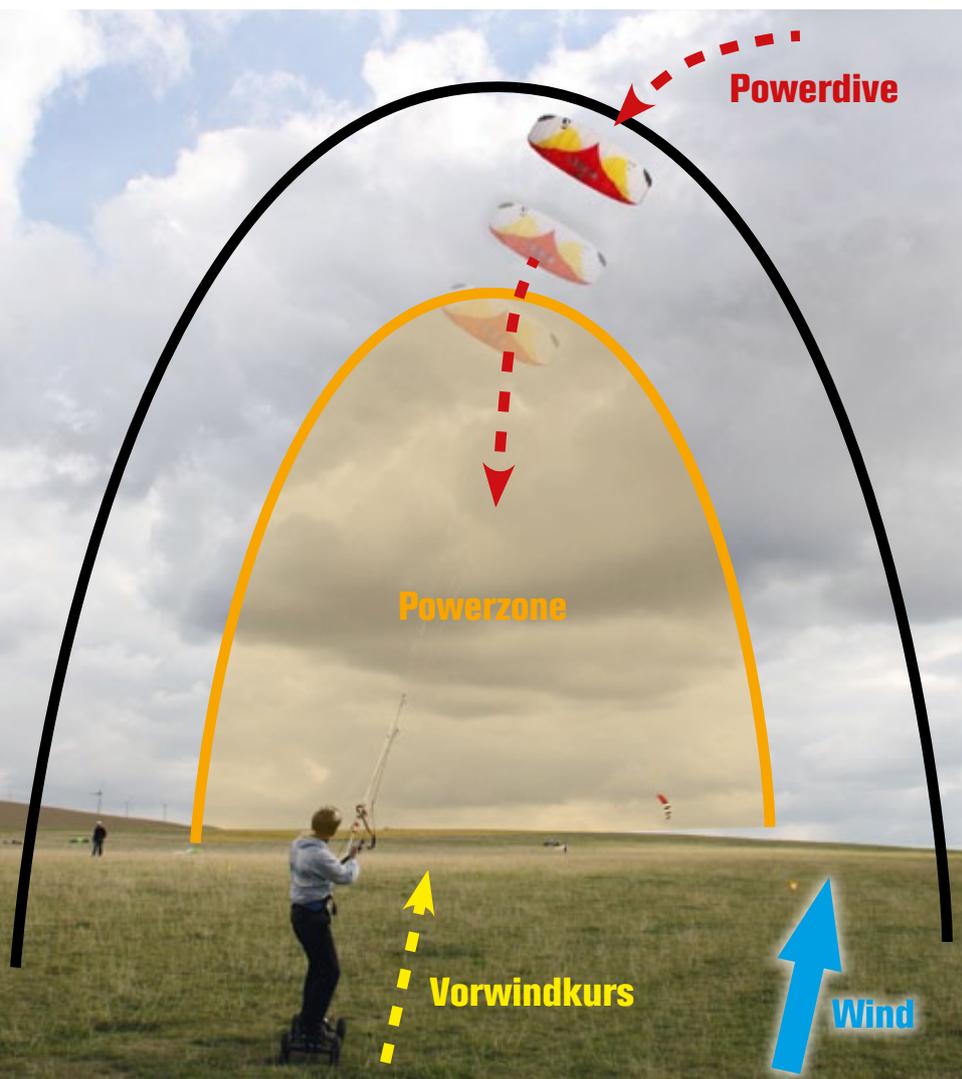
setzen und dabei auf Halbwindkurs anluven: fertig. Aber bis zum flüssigen und wiederholbaren Anfahren dauert es in der Regel doch etwas, vor allem, weil der einsetzende Schub anfangs immer wieder überrascht, die Balance auf dem Board gehalten werden muss und alles irgendwie viel zu schnell geht.

Fußarbeit

Also der Reihe nach, aber eines noch vorweg, um Verletzungen zu vermeiden. Sowohl beim Aufsteigen als auch beim Abspringen gilt: Immer beide Füße rein oder raus aus den Fußschlaufen! Das Rumstochern beim Aufsteigen mit bereits einem Fuß in der Schlaufe kann fatale Folgen haben, wenn der Kite verlenkt wird.

In der Regel kann man den Kite zum Aufsteigen und richtigen Positionieren in den Fußschlaufen auch mal zwei, drei Sekunden aus den Augen lassen. Schafft Ihr das nicht, dann solltet Ihr noch etwas an Eurem Kitehandling arbeiten, bevor es aufs Brett geht. Das Gleiche gilt, wenn es nach dem Anfahrmanöver mittels Anluven auf Halbwindkurs geht und der Kite anfängt, Querzug aufzubauen, den man anfangs unterschätzt und dann nicht halten kann. Wenn Ihr dem eintretenden Zug aufgrund falscher Körperhaltung nicht standhalten könnt, solltet Ihr beim Abspringen immer beide Füße bis zum Allerwertesten anhocken und dabei bewusst die Füße aus den Fußschlaufen nach hinten herausschleudern.

Diesen Bewegungsablauf lasse ich in meinen Kursen mehrere Male ohne Kite üben, damit im Ernstfall das Abspringen auch klappt. Springt man nur halbherzig ab oder versucht gar, nur mit einem Fuß aus den Fußschlaufen herauszukommen und damit zu bremsen, kann es ganz schnell zu bösen Verletzungen kommen.



Ein weiteres wichtiges Stichwort ist Körperspannung. Ohne diese ist es unmöglich, schnell genug auf die einsetzende Beschleunigung und die sich ständig ändernde Power im Kite reagieren zu können. Die Kunst ist es, bei voller Körperspannung von den Zehenspitzen bis in die Haarwurzeln das Fahren schön locker und easy aussehen zu lassen, das nennt man dann Style ...

1. Board nach Lee ausrichten

Beim Anfahren sollte das Board in Fahrtrichtung genau nach Lee ausgerichtet sein. Dies erscheint auf den ersten Blick etwas ungewohnt, weil man nur eine Hälfte des Windfensters zur Verfügung hat, aber es ergeben sich daraus einige Vorteile, die das Fahren später sehr erleichtern:

Die Fehlerrückmeldung beim nicht korrekt ausgeführten Powerdive erfolgt sofort. Fliegt man den Kite nicht wirklich senkrecht nach unten, verliert man sofort die Balance und wird nach hinten aus den Fußschlaufen herausgezogen. Das ist längst nicht so gefährlich, als wenn man nach vorne übers Brett gezogen wird und eventuell nicht rechtzeitig abspringt. Steht das Board genau nach Lee, bedeutet dies, dass man genau auf Vorwindkurs losfährt. Daraus ergibt sich, dass man nicht schneller losfährt, als der wahre Wind weht.

Fährt man so an, kann man schon bei sehr wenig Wind (10 bis 15 Stundenkilometer Windgeschwindigkeit = drei Windstärken, mit einem 7- bis 10-qm-Depowerkite) das Anfahren üben. Neben dem verringerten Gefahrenpotenzial wird Euch diese Anfahrtechnik auch bei späteren Lowwind-sessions zugutekommen.

2. Powerdive

Der Powerdive sollte genau in Fahrtrichtung erfolgen. Die Schwierigkeiten dabei sind das richtige Timing und das Anfliegen des Powerdives möglichst weit aus dem Zenit. Je sauberer der Kite aus dem Zenit genau in Fahrtrichtung senkrecht nach unten geflogen wird, desto sanfter ist der Druckaufbau. Keine Panik von wegen Kite senkrecht in die Powerzone nach unten fliegen: Auch hier kommt wieder die Leinenspannung ins Spiel, die sich natürlich verringert, wenn Ihr auf den Kite zufahrt. Da der Powerdive in Fahrtrichtung erfolgt, werdet Ihr sofort losrollen, ohne dass Euch der Schirm vom Brett reißt.

Wichtig: Solange sich der Kite im Powerdive befindet und in Fahrtrichtung vor Euch fliegt, müsst Ihr das Gleichgewicht auf dem Board selber halten. Erst im nächsten Schritt wird es möglich, sich „reinzuhängen“.

Vorsicht: Auf keinen Fall das hintere Bein soweit einknicken, dass der Schwerpunkt hinter der hinteren Fußschlaufe liegt! Unbedingt darauf achten, den Zug über das Trapez auf den Körper gehen zu lassen und sich nicht an der Bar festzuklammern. So zieht Ihr Euch selbst das Brett unter den Füßen weg! Dadurch entsteht die Verletzungsgefahr Nummer 1, weil man dann das Gleichgewicht nach hinten verliert, mit dem vorderen Fuß aus der Schlaufe rutschen kann, gleichzeitig der hintere Fuß in der Schlaufe verdreht wird und so ein Herauskommen nicht mehr möglich ist!

Achtet deshalb beim Anfahrpuls auf die Körperspannung; der Körperschwerpunkt muss immer mittig über dem Board sein.

3. Kite positionieren und Anluven

Nachdem Ihr jetzt losgerollt seid, folgt das Schwierigste beim Anfahrmanöver: Der Kite wird mit einer Lenkbewegung in Fahrtrichtung gelenkt und gleichzeitig müsst Ihr dabei eine 90-Grad-Kurve fahren, um auf Halbwindkurs zu kommen. Die Schwierigkeit besteht darin, dass das Lenkmanöver aus der eigenen Körperbalance stattfinden muss. Verlagert Ihr bereits in dieser Phase den Körperschwerpunkt Richtung Fersenkante, fällt Ihr unweigerlich nach hinten aus den Fußschlaufen heraus.

Habt Ihr es geschafft, auf Halbwindkurs anzulufen, gilt es nun, den Kite in Position zu halten und dies in mehrfacher Hinsicht. Natürlich bleibt die Leitkante des Kites in Fahrtrichtung positioniert. Die optimale Position des Kites ist ausgehend vom Anknüpfungspunkt am Trapez etwa 20 Grad in Fahrtrichtung. Durch das Anluven erhöht sich aber auch wieder die Leinenspannung, was zur Folge hat, dass der Kite beschleunigt und Richtung Windfensterrand sausen wird. So sind der optimale Leinenwinkel und damit auch die Zugkraft weg. Daraus ergeben sich Optionen. Entweder verliert der Kite die Leinenspannung und fällt vom Himmel, oder man luvt weiter an, um den Kite wieder in Position zu bringen. Weiteres Anluven bedeutet aber, auf Kreuzkurs zu gehen, wo Ihr dann unweigerlich stehen bleiben werdet.

Zur Vermeidung des „Losschießens“ Richtung Windfensterrand wird dosiert angepowert. Dosiert heißt, dass der Kite damit auf der 20-Grad-Position gehalten wird. Der Kite soll weder einen Backstall bekommen (zu viel angepowert), noch weiter nach vorne fliegen (zu wenig angepowert).

Eine weitere Herausforderung ist es, den auf dem Halbwindkurs entstehenden Zug des Kites mit der

GUNTRAM LEIBROCK

Die Kitearea – welche Guntram Leibrock erschlossen hat und bis heute betreibt – ist nun schon seit über sechs Jahren ein festes Fahrgelände für Landkiter. Als erfahrener Instruktor kümmert sich Guntram um die Ausbildung von Anfängern und weist sie in die Künste des Sports ein, ist darüber hinaus sogar in der Instruktorenausbildung engagiert. Die Kite-landboarding-DM-Tour ist seit Jahren regelmäßig Gast auf der Kitearea. Mit dem Buggy-Backcountry-Cup und einem Familien-Drachenspaß bietet Guntram im Binnenland Drachenspaß pur an. Auch als Buggy-Rennfahrer hat Guntram mit dem Gewinn der Vizemeisterschaft in der Openclass 2010 und der diesjährigen Teilnahme an der Buggy-WM in Frankreich sein Können unter Beweis gestellt.



NEXT LEVEL

In der nächsten Ausgabe werden wir uns mit Driftbremse, Straßenbahnhalse, Tipps für die KLB-Lizenzprüfung und Switch fahren beschäftigen. In einem weiteren Teil der Serie wird es sich um erste Tricks drehen, bei denen es in die Lüfte geht. Bis dahin viel Spaß und Erfolg beim Üben.



entsprechenden Körperhaltung zu kompensieren. Der Körperschwerpunkt wandert dabei Richtung Fersenkante, damit man nicht nach vorne übers Brett gezogen wird. Gerade am Anfang geht diese Verlagerung mit einer Lenkbewegung der Fersenkante einher, was bedeutet, dass Ihr auf Kreuzkurs anluvt und dadurch wieder stehen bleibt.

Lasst Euch dadurch nicht entmutigen. Am Anfang werdet Ihr erfahrungsgemäß immer einen Bogen fahren. Habt Ihr denselben dann mit der Zeit raus und ein Gefühl dafür entwickelt, den Körperschwerpunkt gegen den Kite zu verlagern ohne dabei eine Lenkbewegung zu machen, wird die Strecke, die Ihr fahren könnt, immer größer werden. Dann habt Ihr es geschafft und es ist Zeit, sich über das Anhaltemanöver Gedanken zu machen.

Anhalten – Schwierigkeiten, Fehler und Abhilfe

Auch hier erst einmal kurz und schmerzlos: Ausgehend vom Halbwindkurs, Kite bleibt in Fahrtrich-

tung gesetzt, Anluven auf Kreuzkurs bis man stehen bleibt, Kite am Windfensterrand Richtung Zenit, fertig ...

1. Kite bleibt in Fahrtrichtung gesetzt

Die Voraussetzung beim Anhalten ist das Verstehen des Zusammenhangs zwischen gefahrenem Kurs und daraus resultierender Geschwindigkeit. Gleichzeitig sollte man verstanden haben, dass man den Kite weder zum Beschleunigen noch zum Anhalten bewegen muss. Gerade beim Anhalten wird immer wieder gerne der Kite zum Bremsen entgegen der Fahrtrichtung geflogen. Was mit einem kleinen Handlekite beim Hin- und Herrollen noch funktionieren mag, kann mit einem Depowerkite extrem gefährlich werden, weil der Kite wohin ...? – genau: mitten durch die Powerzone geflogen wird. Deshalb bleibt der Kite schön in Fahrtrichtung stehen.

2. Anluven auf Kreuzkurs

Ausgehend vom Halbwindkurs luvt man einfach an und begibt sich auf Kreuzkurs. Der Kreuzkurs ist der ...? – richtig, langsamste Kurs. Ergo wird man automatisch stehen bleiben, weil der Kite auf dem Kreuzkurs Richtung Windfensterrand fliegt und so die Zugkraft verliert.

Vorsicht: Beim Anluven erhöht sich die Leinen- spannung. Dem stetig steigenden Zug müsst Ihr natürlich mit der entsprechenden Verlagerung des Körperschwerpunktes entgegenwirken, sonst reißt es Euch nach vorne übers Board. Lasst Euch lieber nach hinten fallen als zu früh „aufzumachen“, dann dem Zug des Kites ausgeliefert zu sein und nach vorne aus den Fußschlaufen herausspringen zu müssen.

3. Beenden des Anhaltemanövers

Kurz bevor man stehen bleibt, wird dann der Kite am Windfensterrand nach oben Richtung Zenit geflogen. Dabei müsst Ihr Euch wieder leicht aufrichten, weil der Seitenzug des Kites natürlich nachlässt, wenn Ihr diesen Richtung Zenit steuert.

Habt Ihr alles richtig gemacht, steht das Board wieder genau nach Lee auf Vorwindkurs bereit, um wieder direkt in die andere Richtung loszufahren.

Tipps

Der am häufigsten zu beobachtende Fehler hierbei ist die Stellung des Boards zum Wind. Nach einem missglückten Anfahr- oder Anhaltemanöver vergisst man gerne, das Board wieder auszurichten. Dieser Fehler lässt sich aber recht leicht ausschließen, wenn man vor dem Aufsteigen auf das Board

wieder zu Step 1 zurückkehrt (> Abfliegen des Windfensters). So lassen sich die Positionen im Windfenster leicht ermitteln und das Board kann entsprechend ausgerichtet werden.

Beim Fahren auf dem Halbwindkurs solltet Ihr möglichst auf den richtigen Leinenwinkel (etwa 20 Grad in Fahrtrichtung) achten. Die Bedienung der Depowerbar oder auch der Bremse beim Handlekite ist dafür essenziell, um den Kite an der richtigen Position zu halten. Wer richtig bremst, ist länger schnell ...

Zu Beginn ist es beim Anhalten nicht einfach, den Körperschwerpunkt immer an der richtigen Position zu halten. Das ist eine Frage der Übung und des Timings. Nicht entmutigen lassen, wenn das komplexe Zusammenspiel von Kite-Steuerung, Board-Lenkung und Körperhaltung nicht auf Anhieb klappt. Es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen, und früher oder später platzt bei jedem der Knoten. Wenn Ihr es schafft, Anfahr- und Anhaltenmanöver mit dem sich wieder anschließenden Anfahren in einem Fluss zu kombinieren, sind die größten Hindernisse überwunden. ■



▼ 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

IMPRESSUM




Service-Hotline: 040/42 91 77-110

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

Redaktionsassistentz
Dana Baum

Für diese Ausgabe
recherchierten, testeten,
bauten und schrieben:

Autoren, Fotografen & Zeichner

Philipp Aebischer, Wareck Arnaud,
Frank Barthel, Dirk Bartschat,
Jens Baxmeier, Ralf Beutnagel,
Pascal Boulgakow, Wolfgang Bieck,
Bertrand Boone, Ralf Dietrich,
Markus Fister, Susanne Geiss,
Annika Grab, Christian Hafner,
John Jansen, Rainer Keller,
Guntram Leibrock, Dan Leigh,
Klaus Lesnik, Björn Lewalter,
Pieter Lugtenburg,
Paul May, Meike Müller,
Reinhard Paelinck,
Maik Schmidt,
Götz Sommer,
Corinna Spellerberg,
Marijn Tjihof

Grafik
Bianca Kunze,
Jannis Fuhrmann,
Martina Gnaß,
Tim Herzberg,
Kevin Klatt
grafik@wm-medien.de

Verlag
Wellhausen & Marquardt
Mediengesellschaft bR
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51
22085 Hamburg

Telefon: 040/42 91 77-0
Telefax: 040/42 91 77-199

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

Anzeigen
André Fobian (verantwortlich)
anzeigen@wm-medien.de

wellhausen
& 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/emag

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

Druck

Grafisches Centrum Cuno
GmbH & Co. KG
Gewerbering West 27
39240 Calbe
Telefon: 03 92 91/42 80
Telefax: 03 92 91/428 28
Gedruckt auf chlorfrei gebleich-
tem 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: € 8,40

Bezug über den Fach-, Zeitschrif-
ten- und Bahnhofsbuchhandel.
Direktbezug über den Verlag

Vertrieb Grosso/BB

VU Verlagsunion KG
Postfach 5707
65047 Wiesbaden
Telefon: 061 23/620-0
info@verlagsunion.de
www.verlagsunion.de

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

VORSCHAU

Ausgabe 1/2013 erscheint am 14. Dezember 2012, diese
können Sie direkt unter www.kite-and-friends.de bestellen.

Dann geht es unter anderem um folgende Themen:

- Fazer XL und XXL von
HQ sorgen für Wirbel bei
den Power-Lenkdrachen.
Mark Rauch hat sie
getestet und auch ins
Gespann gehängt.

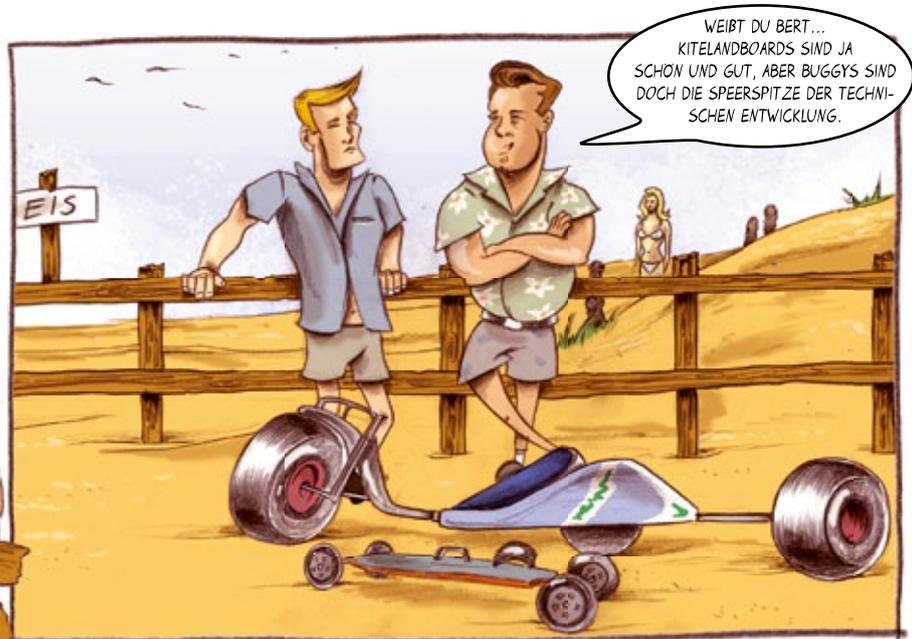


- Stablose Lifter tun die Arbeit, wenn tolle Figurendrachen
und Windspiel in den Himmel gehängt werden sollen.
Doch welchen nehmen? Wir haben sie verglichen



- Ein Trainerkite mit Bar – zu
dieser an Beliebtheit mehr und
mehr steigenden Spezies gehört
die neue Symphony TR

Sichere Dir schon jetzt die nächste Ausgabe.
Deinen Bestell-Coupon für die versandkostenfreie
Lieferung findest Du auf Seite 85.



DRACHENSTORE
KÖNIGSWEG 16 / 24103 KIEL

WWW.DRACHENSTORE.DE
INFO@DRACHENSTORE.DE

TEL. +49 431 / 240 86 81
FAX +49 431 / 240 86 82

KITES | BUGGYS | BOARDS | KURSE | EQUIPMENT

LIBRE 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

