

# KITE & FRIENDS

AUSGABE 6/2013 • 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

**Powdern ohne Reue**

*Jetzt geht es  
Snowkiten!*

VERLOSUNG  
3X BRILLEN  
VON JULBO



32 SEITEN  
SNOWKITE-  
SPECIAL

## TRACTION

### Striker

Mehr als  
der Anfang!

### Regisseur an Board

Werde Dein eigener  
Filmemacher

## LENKDRACHEN

### Slash

Haute Cuisine  
mit Protz-Faktor?

### Stratus

Leicht (und) erschwinglich

## EINLEINER

### Ungeheuerlich

Pterodactylus  
im Megaformat

## EVENTS

### Kanada fliegt!

Besuch beim Maple Leaf

### Schnur statt Rollator

Mit 86 Jahren zum  
eigenen Flugtag



## TRACTION

**Abgehoben!**

**Ozones Quantum setzt Maßstäbe**





# WOLKENSTÜRMER

DER SILBERSTREIF AM HORIZONT.

## STRIKER

### Feuerwerk der Windkraft!

Wolkenstürmers neue Striker weiß zu überraschen: Als absolut einsteigerfreundlicher Action-Kite liefert die Striker derartige Zugreserven, dass das Spiel mit dem Wind zum Feuerwerk der Kräfte wird. Dabei kann der Pilot mittels der vier Schnüre an zwei Handles genau bestimmen, wie viel Power er der Striker entlocken möchte. Mit lockerer Stellung der Bremsschnüre ist die Striker zahm und lässt sich leicht über den Himmel dirigieren – ideal zum Üben des Handlings und der Flugmanöver eines Vierleiners.

Die hohe Flugstabilität macht es dem Piloten in jeder Situation einfach. Der Einsatz der Bremsschnüre am unteren Ende der Handles ist nicht nur zum Landen und Sichern des Kites am Boden gedacht, sie ermöglichen auch das stufenlose Abrufen von zusätzlichen Zugkräften. Lasst Euch vom Feuerwerk der Windkraft ein Glitzern in die Augen zaubern. Auf den Füßen oder sitzend mit Gesäßleder aber auch mit Landboard, Kitebuggy oder im Winter auf Ski – mit der Striker habt Ihr das zuverlässige Kraftwerk für alle Bereiche. Dabei habt Ihr die Wahl zwischen den serienmäßigen Handles aus der Hand gehalten oder am Trapez umgelenkt aber auch die Kombination vom Trapez mit der optionalen Wolkenstürmer Quadbar für Vierleiner.



### QUADBAR

(Als Zubehör erhältlich)



## STRIKER

	STRIKER 3.0	STRIKER 4.0	STRIKER 5.0
<b>STRIKER</b>			
Spannweite, ausgelegt	3,3 m	3,9 m	4,4 m
Spannweite, projiziert	2,7 m	3,3 m	3,7 m
Fläche, ausgelegt	3,0 m <sup>2</sup>	4,0 m <sup>2</sup>	5,0 m <sup>2</sup>
Fläche, projiziert	2,6 m <sup>2</sup>	3,5 m <sup>2</sup>	4,4 m <sup>2</sup>
Tiefe	1,1 m	1,3 m	1,4 m
Aspect Ratio, ausgelegt	3,7	3,8	3,9
Aspect Ratio, projiziert	3,0	3,1	3,1
Profil NACA 23012	Reflex-Profil 17%		
Anzahl Zellen	15	15	17
Windbereich	2 – 6 Bft.	2 – 5 Bft.	2 – 5 Bft.
Tuch	70D Ripstop Polyester		
ready to fly	200/100 kg Dyneemaschnüre an Vierleinerhandles		

## Die Strippenzieher



### Flautenkönig

Es ist Drachenfes, doch der Wind schläft total ein. Entweder kann man seine Kids auf die nächste Hüpfburg retten oder mit Pommes und Crêpes vollstopfen, bis man sie mit Bauchweh nach Hause schieben kann. Zum Glück gibt es Fred Taylor, denn der findige Drachenflieger ist der Meister der großen Seifenblasen. Und wie riesig diese sein können, ist hier zu bestaunen. Da schmeißt sich kein Kleinkind mehr trotzig in den Sand, sondern bekommt große Augen vor Staunen. Die Sache hat nur einen Haken, denn Fred und seine Seifenblasen haben wir in Kanada gefunden. Wer, bitte, macht den „Fred“ auf unseren heimischen Drachenfesten?

### Spulenkönig

Das Leben hat einige Veränderungen zu bieten und manchmal, gerade mit zunehmendem Alter, sind sie ebenso unerwünscht wie unvermeidlich. So hat der Hamburger Drachebauer Günter Wolsing das Steuer seines Benz gegen die Griffe eines Rollators getauscht. Dennoch steuert er selbstbewusst den Strand von St. Peter-Ording an und nimmt die Spulen selbst in die Hand. Unsere Meinung: Ein echtes Vorbild, das unseren Respekt verdient!



### Titel-Sprung

Dass ausgewachsene Buggys durch die Luft fliegen, ist doch eher eine Seltenheit. Doch Mano Dirix – frischgebackener Teamrider bei Ozone – ist richtig abgehoben und damit auf dem Titel dieser **KITE & friends** gelandet. Einzig seine Kollegen scheint das nicht zu beeindrucken, oder warum gibt sich Dominik Zimmermann im Hintergrund lieber der Lektüre der **KITE & friends** hin?

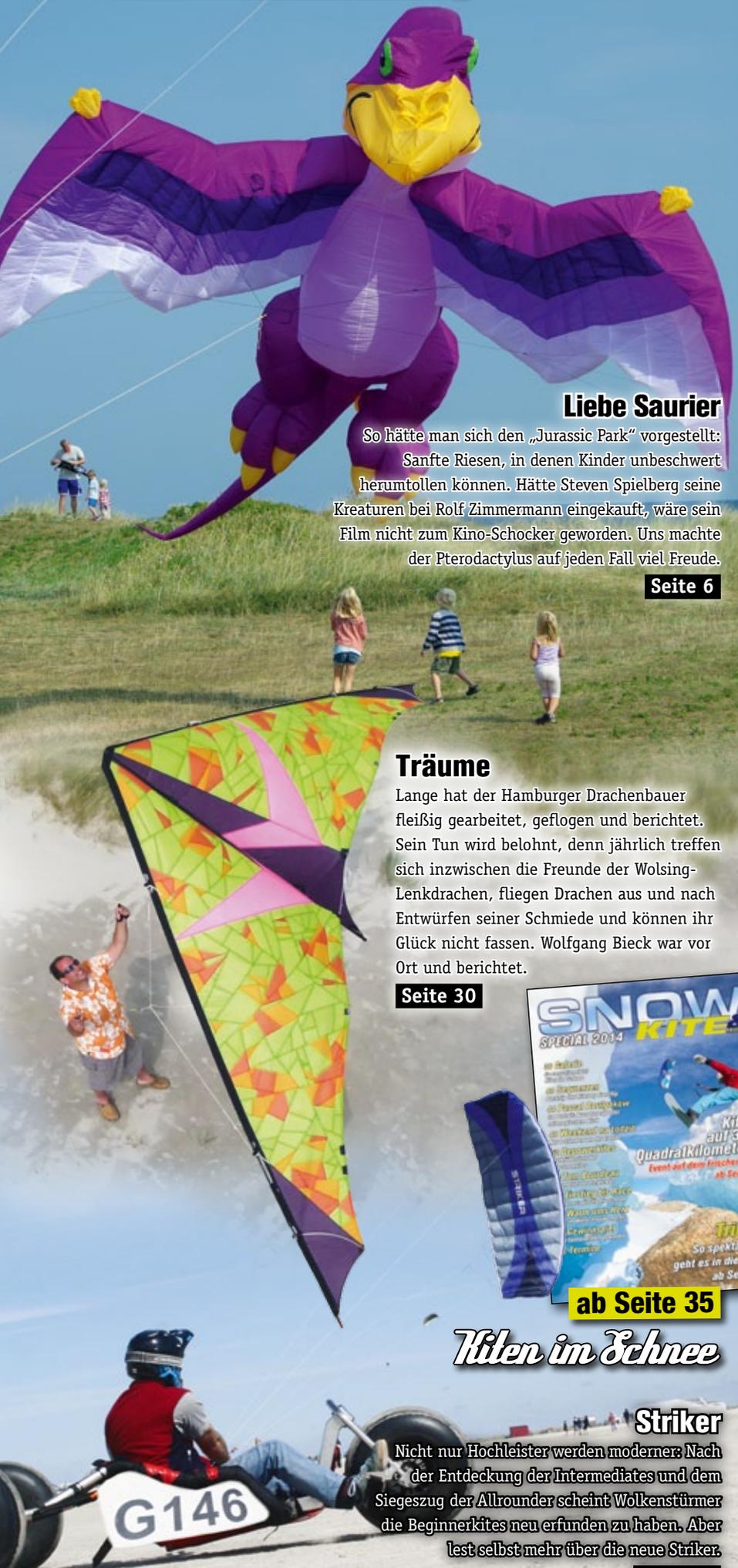


## Editorial

„Sommer ade, jetzt kommt der Schnee!“ – So etwa könnte das Motto dieser Ausgabe der **KITE & friends** lauten, denn auf 32 Seiten machen wir Euch das Snowkiten schmackhaft. Coole Action, im wahrsten Sinne des Wortes, gepaart mit einer gehörigen Portion Abenteuerlust, machen diesen Kite-Trend so spannend. Wir zeigen Euch ein großes Stück Snowkite-Welt, und einige Cracks der Szene verraten Hintergründe, mit denen Ihr so nicht gerechnet habt.

Allerdings ist lange noch nicht Weihnachten und so gibt es aus der Welt der Einleiner, Lenkdrachen und von weiteren Traction-Sportarten viel zu berichten. Willkommen im Herbst, der traditionellen Hochsaison für Drachen!

**Euer Sturmvogel,  
Jens Baxmeier**



## Liebe Saurier

So hätte man sich den „Jurassic Park“ vorgestellt: Sanfte Riesen, in denen Kinder unbeschwert herumtollen können. Hätte Steven Spielberg seine Kreaturen bei Rolf Zimmermann eingekauft, wäre sein Film nicht zum Kino-Schocker geworden. Uns machte der Pterodactylus auf jeden Fall viel Freude.

Seite 6

## Träume

Lange hat der Hamburger Drachenhauer fleißig gearbeitet, geflogen und berichtet. Sein Tun wird belohnt, denn jährlich treffen sich inzwischen die Freunde der Wolsing-Lenkdrachen, fliegen Drachen aus und nach Entwürfen seiner Schmiede und können ihr Glück nicht fassen. Wolfgang Bieck war vor Ort und berichtet.

Seite 30



ab Seite 35

## Kiten im Schnee

### Striker

Nicht nur Hochleister werden moderner: Nach der Entdeckung der Intermediates und dem Siegeszug der Allrounder scheint Wolkenstürmer die Beginnerkites neu erfunden zu haben. Aber lest selbst mehr über die neue Striker.

Seite 84

## LENKDRACHEN

- 10 **Slash • L'Atelier**  
Sportlenkdrachen – aber hallo!
- 18 **Lenkdrachen-ABC**  
Yo? Yo-Yo!
- 24 **Stratus • Invento**  
Leicht gemacht!
- 27 **Berlin Dart • Klassiker**  
Modern war damals
- 70 **Jet • Elliot**  
Alt gegen Neu

## TRACTION

- 76 **Quantum • Ozone**  
Racekite mit Podiumsanspruch?
- 84 **Striker • Wolkenstürmer**  
Einstieg mit Potenzialen
- 88 **Kamerahalterungen • Marktübersicht**  
Wo die Actioncam richtig sitzt

## EINLEINER

- 6 **Pterodactylus • RZ-Kites**  
Wenn Saurier lebendig werden
- 16 **Roller • Invento**  
Aktuell im Klassik-Style
- 32 **Luftbildgalerie • Cranberries**  
Jetzt wird es fruchtig
- 74 **Rolf Zimmermann • Drachenhöhle**  
Flüstern mit dem Meister

## WORKSHOP

- 30 **Drachenwerkstatt**  
Klassische Stabware

## EVENTS

- 13 **Norderstedt**  
Bei Hamburg wird's bunt
- 20 **Dieppe**  
Auch in Kanada ist was los
- 30 **Wolsing-Fliegen**  
Große Drachen in St. Peter
- 80 **KLB-Tating**  
Deutsche Meisterschaft
- 92 **Rekordfahrt**  
Alles gegeben!

## SNOWKITE, & friends

32 SEITEN  
SNOWKITE -  
SPECIAL

- 36 **Galerie • Schnee is' schnee**
- 40 **Kopfüber • Tricks für Könner**
- 44 **Pascal Boulgakow • Mehr als nur knippen**
- 48 **Haff-Kiter • In Polen wird's groß**
- 52 **Kite-Übersicht • Auf die Dauer hilft Depower**
- 58 **Entwicklungshilfe • Tom Bourdeau zeigt wie!**
- 60 **Einstieg bis Race • Was Vierleiner können**
- 62 **Anziehungssache • Jetzt gibt es was drüber**
- 66 **Verlosung • Julbo-Brillen für Kiter**

## STANDARDS

- 03 **Editorial • Herbst macht heiter**
- 14 **News • Schon gewusst?**
- 66 **Termine • Im Winter geht was**
- 67 **Fachhändler • Echt vom Fach**
- 83 **Spektrum • Sieger überall**
- 87 **KITE & friends-Shop • Lektüre und mehr**
- 91 **Kontakt zu KITE & friends • Was magst Du?**
- 98 **Vorschau-Impressum • Und es geht weiter!**

Titelthemen schnell gefunden!

# 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](http://www.kite-and-friends.de)  
oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110

**KITE & FRIENDS**

gibt es auch als **eMagazin**

Mehr Informationen unter [www.kite-and-friends.de/emag](http://www.kite-and-friends.de/emag)

QR-Code scannen und  
mehr zum eMag erfahren



Text und Fotos: Ralf Dietrich

Eine Szene aus Jurassic Park: Langsam entfaltet der Flugsaurier seine Flügel, stößt einen Schrei aus und schwingt sich in die Lüfte. Über den Baumkronen des Urwaldes dreht er noch einige Runden, bis er am Horizont verschwindet. So in etwa könnte es aussehen, doch unser Regisseur heißt nicht Steven Spielberg, sondern Rolf Zimmermann. Und wir stehen auch nicht im Urwald irgendwo in Mittelamerika, sondern vielmehr am Nordseestrand.

*Unter der Regie von Rolf Zimmermann*

# Pterodactylus lebt!



**Größter und eindrucksvollster Pterodactylus: 9 Meter mit Schwanz**

Der Ursprung ist der Pterodactylus, ein kleiner Flugsaurier mit einer Spannweite von 50 bis 75 Zentimetern, der vor 150 Millionen Jahren beispielsweise im heutigen Bayern angesiedelt war. Lange Zeit war es recht ruhig um das kleine Urtier, das nur noch als Fossilienfund für Schlagzeilen sorgte. Wären da nicht die Drachenflieger, die immer auf der Suche nach guten Objekten und Vorlagen sind. Der Pterodactylus scheint es uns angetan zu haben, schließlich gibt es ihn in verschiedenen Formen und Versionen auf dem Drachenmarkt zu erstehen. Den Anfang machte Premier Kites, die 2007 einen großen Einleiner in Saurierform auf den Markt brachten (KITE & friends berichtete in Ausgabe 2/2007). Später nahm sich Karl Longbottom aus England des Themas an und kreierte einen Einleiner für schwachen Wind. Nun ist der letzte Spross der Pterodactyl-Serie erhältlich. Diesmal ist es Rolf Zimmermann aus Bad Salzuflen, der dem Charme des Urzeitviechs erlegen ist. Wie bei Rolf üblich, handelt es sich bei dieser Konstruktion um einen Vertreter der stablosen Art. Ebenfalls bei Rolf üblich ist es, dass sich der geschätzte Kunde seinen Saurier genau so zusammenstellen kann, wie er sich das wünscht. Da Rolf jeden einzelnen Drachen selbst fertigt, fängt die Qual der Wahl bereits bei den Farben an. Rolf Zimmermann verarbeitet in der Regel Spinnaker 40D oder Tücher von Porcher. Vorteil des 40D-Materials: Eine riesige Auswahl an Farben steht zur Verfügung. Vorteil bei Porcher: kein **Weißbruch**,

## PTERODACTYLUS

**HERSTELLER:** RZ-Kites  
**INTERNET:** [www.rz-kites.com](http://www.rz-kites.com)  
**KATEGORIE:** Showkite  
**BREITE:** 9 Meter  
**HÖHE:** 9 Meter  
**PREIS:** 1.950,- Euro

auch nicht bei dunklen Farben. Das nächste Auswahlkriterium ist die Größe des Drachens. Gleich drei Versionen bietet der findige Drachensbauer aus Nordrhein-Westfalen an. Der kleine Pterodactylus hat eine Bauhöhe von 2,50 Metern und eine Spannweite von 4 Metern. Er schlägt mit 650,- Euro zu Buche. Sein großer Bruder ist doppelt so groß und kommt so auf eine Bauhöhe von 5 Metern. Seit Neuestem bietet Rolf auch eine Variante mit Schwanz und längeren Flügeln an, die dann 9 auf 9 Meter misst und gut an den gestreiften Flügeln zu erkennen ist. 1.950,- Euro müssen für diese Version auf den Tisch gelegt werden. Für einen Drachen natürlich ein Batzen Geld, doch der Drachenfreund bekommt auch eine exquisite Himmelskreatur dafür. Doch schauen wir uns einmal diesen „Königs“-Pterodactylus ein wenig aus der Nähe an.

## Paläontologie

Aus einer unauffälligen Tasche fällt dem geneigten Betrachter zunächst ein ebenso unscheinbares Paket aus Spinnaker entgegen. Circa 100 Quadratmeter Stoff hat Rolf hier feinsäuberlich zu einem Saurier zusammengefügt. Vorsichtig wird das Bündel auseinander gefaltet und zum ersten Mal zeigt sich die wirkliche Größe des Sauriers: 9 Meter Spannweite sind doch schon eine Hausnummer! Sehr schön ist Rolf die Verarbeitung der Flügel gelungen. Die Querstreifen wurden mit einer sehr sauberen, einfachen Kappnaht miteinander verbunden. Hier gibt es absolut nichts auszusetzen. Dieser sehr positive Eindruck setzt sich beim Rest des Körpers fort. Das Maul des Sauriers wurde aufgesetzt und mit Zickzackstich vernäht. Hier kann der Drachenkäufer übrigens wählen, ob der persönliche Pterodactylus freundlich oder grimmig vom Himmel herunterschauen soll – beide Varianten bietet Rolf Zimmermann an und er scheut auch nicht davor zurück, persönliche Wünsche wie zusätzliche Zähne zu realisieren. Richtig viel Mühe

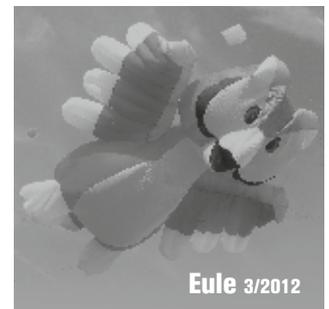
## Rückblick KITE & friends



**Chamäleon 1/2013**



**Gecko 4/2012**



**Eule 3/2012**

## STÄRKEN

### VERARBEITUNG:



### AUSSTATTUNG:



### PREIS/LEISTUNG:



**Tolle Details: hier das plastisch wirkende Auge**





**Zufriedener Blick: Flug im „Familienverbund“ läuft prima**

## Für wen?

Der Pterodactylus ist ein wunderschöner Einleiner, der in keiner Tasche von Freunden stabloser Drachen fehlen sollte. Einfach zu beherrschen ist er ein guter Allrounder auf allen Drachenwiesen.

**RALF DIETRICH**

**Gelabelt: echte Handarbeit aus „deutscher Meisterhand“**



hat sich Rolf bei den Augen und den Krallen gemacht. Diese sind aus vielen einzelnen Teilen zusammengesetzt und werden durch den Innendruck ordentlich in Form gebracht. Auch hier setzt die Verarbeitung Maßstäbe; Kritikpunkte wurden keine gefunden. Im Gegenteil – die Verarbeitung des Drachens besticht durch kleine Detaillösungen. Wie beispielsweise den Glanz in den Pupillen, der von einem liebevoll applizierten Stück weißen Stoffes hervorgerufen wird. Die Liebe zum Detail setzt sich an anderer Stelle fort. Das Ende des Reißverschlusses, der zum Be- und Entlüften des Drachens dient, zierte nun ein Label der Drachenschmiede, auf der Rolfs Credo eingestickt zu lesen ist: handmade in Germany – handgemacht in Deutschland. Öffnen wir den **Reißverschluss** und werfen einen Blick ins Innere des Pterodactylus. Der sehr positive Eindruck von der Außenseite setzt sich hier fort. Wichtige Stellen wurden verstärkt, Zonen besonderer Beanspruchung mit Leinen hinterlegt. Genauso stellen wir uns den Aufbau eines Stablosen vor: auf Leichtbau achten, aber wichtige Stellen ordentlich verstärken, sodass eine hohe Haltbarkeit gewährleistet ist. Insgesamt macht Rolf Zimmermanns Pterodactylus eine super Figur bei der Baubewertung. Irgendetwas zum Aussetzen konnten wir – trotz intensiver Suche – nicht finden, und so bleibt uns am Ende dieser Inspektion nur eins: den hoch in den Himmel erhobenen Daumen anzuzeigen.

## Flugübung

Am Strand von Fanø herrscht an den Testtagen ein Wind zwischen guten drei bis vier Windstärken. Also genau der Bereich, in dem sich solch ein Stabloser richtig wohlfühlt. Als Lifterdrachen setzen wir eine 7-Quadratmeter-Parafoil von HQ an den Himmel, die ordentlich Druck auf die Leine bringt. Vorsichtig breiten wir den Pterodactylus am Sandstrand aus, hängen den oberen Karabiner in die Lifterleine und den Hauptkarabiner an den Bodenanker. Die Luftbefüllung des Sauriers ist ein

wenig ungewöhnlich. Zwar hat er – wie andere Stablose auch – Ventilkappen im Kopfbereich. Daneben gibt es aber noch zwei weitere Ventile an den Flügeln. Diese drei Lufteintritte sorgen für eine gute Befüllung des Drachens mit Luft und somit eine recht rasche Ausformung des Körpers. Sogleich wird der Hauptkarabiner eingehängt und Schnur gegeben, sodass der Pterodactylus auf Höhe geht. Eigentlich ist nun der Zeitpunkt zum Bewundern des Sauriers gekommen, doch wir erleben unsere erste Überraschung: Von wegen „stolz Drachen zum Bewundern“ – unser Terry (nach der Spielfigur „Terry, the Pterodactyl“) quittiert seinen ersten Flugeinsatz erst einmal mit zwei Flügeln, die er über dem Kopf zusammenschlägt. Na klasse! Also zügig dieses Häufchen Elend vom Himmel geholt, entfaltet und wiederum an den Himmel gestellt. Nein, freundlich gesinnt ist Terry heute nicht unbedingt. Zwei, drei Schläge mit den Flügeln und dann werden beide wieder über dem Kopf zusammengeschnitten. Vom Himmel geholt, entfaltet und dann erst einmal genau die Waage studiert: Ah! Da hat sich Erbauer Zimmermann doch wirklich etwas einfallen lassen! Auf den zweiten Blick entdecken wir eine Einstellmöglichkeit für den Anstellwinkel der Flügel. Gut, denken wir uns, stellen wir das Viech mal steiler. Nächster Versuch mit einer steileren Einstellung und bangen Blicken gen Himmel: Ha! Jetzt steht er! Und wie er steht! Die Flügel majestätisch ausgebreitet schwebt der Flugsaurier über uns und wirft seinen Kopf hin und her. Ganz so, als ob er sich sein Frühstück unter den Zuschauern aussuchen wolle. Wir lernen: Die Flügel des Pterodactyl müssen auf die herrschenden Windbedingungen eingestellt werden. Je stärker der Wind bläst, je steiler werden sie eingestellt. Entsprechend ist bei weniger Wind eine flachere Trimmung sinnvoll. Doch keine Sorge: Das alles ist kein Problem, denn Rolf hat die Geschichte wirklich pfiffig gestaltet. Ein einziger Bucht-knoten muss gelöst und auf einen anderen Punkt der Knotenleiter gesetzt werden. Das wars dann auch schon.

## Umgangsformen

Haben wir uns gerade von der Überraschung mit den Flügeln erholt, wartet der Drachen mit der nächsten Eigentümlichkeit auf: seinen Flugeigenschaften. Die Aerodynamik ist Rolf richtig gut gelungen, denn schon beim ersten Flug fängt Terry an, seine Lifterleine zu ignorieren und diese munter zu überholen. Wäre da nicht der etwas tanzende Kopf des Sauriers, ich würde den Drachen komplett aus der Lifterleine nehmen wollen. So aber nehme ich nur den Hauptkarabiner aus der Lifterleine, und siehe da, nun steht der Pterodactylus perfekt in der Luft. Von den Zugkräften her ist er übrigens durch-



**Ein Saurier hat viele Gesichter:  
Kundenwunsch ist machbar**

aus moderat. Die ebenfalls mit einer Spannweite von 9 Metern ausgerüstete Eule aus dem Hause Zimmermann bringt erheblich mehr Kraft auf die Leine. Terry ist da, dank seines schlanken Körpers, wesentlich anspruchsloser und zieht erst dann, wenn auch die Flügel auf Zug gestellt werden.

Nun sind die Geschmäcker ja bekanntlich verschieden und nur weil wir auf Fanø wirklich begeistert von diesem Anblick waren, heißt das noch lange nicht, dass andere Zuschauer auch so empfinden. Also machen wir einen neuerlichen Test mit drei Sauriern auf dem Drachenfest von Liseleje in Dänemark. Und siehe da – das Ensemble von zwei gro-

ßen und einem kleinen Pterodactyl war der Renner auf der Festwiese. Insbesondere Kinder schlossen die lieb dreinschauenden Riesensaurier in ihr Herz.

**Respekt**

Rolf Zimmermann ist mit der Pterodactylus-Serie ein richtig guter Wurf gelungen. Die Verarbeitung ist hervorragend und das Flugbild perfekt. Sicherlich sind knapp 2.000,- Euro eine Zahl jenseits des normalen Familienbudgets; hierfür erhält man aber ein Top-Produkt, handgenäht, aus deutschen Landen. ■



**Saubere Verarbeitung  
bis in jedes Detail**

**INSIDER GUIDE**

**WEISSBRUCH** Drachenstoff ist nicht einfach nur gewebt, er ist auch beschichtet. Teils einseitig, teils beidseitig. Durch das Zusammenknüllen des Stoffes, insbesondere beim Packen des Drachens, kann es dazu kommen, dass diese Beschichtung geknickt wird, sodass eine weiße Kante entsteht. Dieser sogenannte Weißbruch hat keine Auswirkungen auf die Haltbarkeit des Segels, sieht aber unschön aus.

**REISSVERSCHLUSS** Stablose Drachen verfügen meist über einen Reißverschluss. Dieser sorgt dafür, dass der Drachen schnell entlüftet werden kann. Zudem gelangt man durch den Reißverschluss recht einfach in den Drachen hinein, wenn dieser repariert werden muss. Manche Stablose haben auch einen Reißverschluss auf der oberen Vorderseite. Dieser dient dann zum schnellen Befüllen des Drachens.

▼ ANZEIGE



**KOMPETENTE Beratung**

**FREUNDLICHES Team**

**RIESIGES Angebot**

**RIESIGER Showroom**

**RIESIGER Online-Shop**

**Neuheiten 2013**



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: Paul May

**Ein kompromissloser Highend-Kite von L'Atelier**

# SLASH - WAS KOMMT UNTERM STRICH HERAUS?

Ich darf seit mittlerweile mehr als 15 Jahren Lenkdrachen testen, und von Anfang an sagte man mir nach, dass ich ein Faible für die Kites bestimmter Hersteller besäße. L'Atelier ist einer dieser Hersteller, denen man eine gewisse „Tester-Nähe“ nachsagt, da ich den Masque im Wettkampf einsetzte und unser Team einige Zeit lang den Lithium als Teamkite ausgewählt hatte. Doch kann ich an dieser Stelle mit Nachdruck versichern, dass es nie einen Wohlwollensbonus für irgendeinen Hersteller gab oder geben wird. Also wollen wir uns nun das neue Flaggschiff von L'Atelier ansehen: den Slash.

## *Für wen?*

Es kann sein, dass Piloten, die sich sonst an 25 Meter kurzen Strippen die Achselhöhlen wund tricksen, mit diesem großen Ästheten nichts anzufangen wissen, da er aufgrund seiner Größe selbstverständlich etwas langsamer von Trick zu Trick springt als ein kleiner, ultra-radikaler Freestyler. Für Leute, die Ruhe an langen Leinen suchen, die klare Linien mit hoher Freestyle-Kunst kombinieren wollen, ist der Slash jedoch einer DER Drachen schlechthin.

**PAUL MAY**

415,- Euro! Das ist eine stolze Summe für einen Stabdrachen, die natürlich eine gewisse Anspruchshaltung hervorruft, die Erwartungen weckt und schließlich und endlich auch von einer gewissen Skepsis begleitet wird. Kann ein Kite diesem Preis gerecht werden? Kann ein Modell diese Summe rechtfertigen? Kriege ich wirklich so viel mehr geboten, wenn ich diese Menge Geldes auf den Tisch blättere? Natürlich, so würde ein echter Snob entgegenen, ist es schon immer ein bisschen kostspieliger gewesen, einen exquisiten Geschmack zu haben. Und der Slash ist in der Tat ein ausgefallenes Modell, das man nicht auf jedem Drachentest im Dutzend antrifft. Doch sind Protz-Faktor und Image-Wert Dinge, die ich strikt ablehne und die meiner Meinung nach in einem Drachentest gar nichts verloren haben. Was aber immer wieder zählt und von Bedeutung ist, sind die verwendeten Materialien sowie deren sinnvolle Verarbeitung. Deshalb muss man sich immer ganz genau ansehen, wofür man etwas bezahlt, und beim Slash bekommt man einiges für sein Geld.

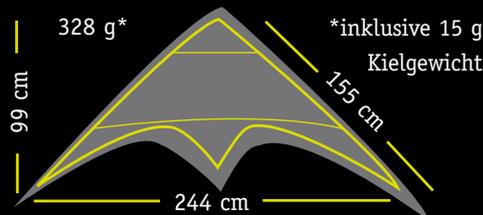
## Hausmannskost?

Da wäre zunächst das Icarex-Segel, das sehr sauber in Segelmachertechnik gefertigt ist. Alle Stresspunkte wurden mit angemessen dimensionierten Dacronverstärkungen versehen oder mit Mylarlaminat hinterlegt. Die Drachennase wurde konservativ aus Dacron und Gurtband angefertigt, weist keinerlei störende Überstände auf und wird gewiss eine gefühlte Ewigkeit halten, ohne Probleme zu verursachen. Die Leitkantenabspannung erfolgt mithilfe von Gummischnur, wobei die Dacronstaschen schlicht gelocht sind und die Knoten der Spanngummis in der Stabtasche verschwinden. Dies ist zwar nicht die eleganteste aller Lösungen, doch ist auch hier lange Haltbarkeit gewährleistet und zudem garantiert, dass es keinerlei störende Überstände gibt, an denen sich die Flugleinen verhaken können. Ein mittels Klettverschluss abgespannter Kielstab, Abdeckungen für die oberen Spreizverbinder, die man noch anbringen muss, sowie ein perfekt in den Kielstab integriertes Trimmgewicht vervollständigen das Bild eines grundsolide verarbeiteten Kites, bei dem ich – wie schon seit mehr als zehn Jahren – das Fehlen von Stoppern an den Spreizverbindern auf den Leitkanten

**HERSTELLER:** L'Atelier  
**INTERNET:** [www.atelierkites.com](http://www.atelierkites.com)  
**KATEGORIE:** Competition

**GESTÄNGE:** Untere Spreizen: Aerostuff Gold S  
 Obere Spreize: 6 mm CFK-Rohr (Exel Cruise)  
 restl. Gestänge: Sky Shark Black Diamond Nitro

**SEGEL:** Icarex PC 31 (Spinnakerpolyester)  
**WAAGE:** Dreipunkt-Waage/  
 ummantelte Dyneema



**WINDBEREICH:** 6–35 km/h  
**EMPF. LEINE:** 30–45 m/45–100 daN  
**EMPF. PREIS:** 415,- Euro

**ZUBEHÖR:** Nylonköcher, Kielgewicht

bemängeln muss. Doch in diesem Bereich werden Ramlal Tien, der Kopf der Firma L'Atelier, und ich uns wohl nie einig. Er verfolgt die nachvollziehbare Ansicht, dass so die Stäbe unter Wettkampfbedingungen bei einem Stabbruch schneller ausgetauscht werden können und dass die Stopper wegen zusätzlicher Dacronverstärkungen im Bereich der Leitkantenverbinder nicht nötig seien. Ganz ehrlich: Wer Stopper zu brauchen meint, kann sehr schnell welche anbringen. Ich habe bei keinem der L'Atelier-Kites, die sich bis heute in meinen Drachentaschen tummeln, jemals die Stopper wirklich vermisst. Aber es geht halt beim Testen auch um Standards und Prinzipien. ;-)

## Haute Cuisine

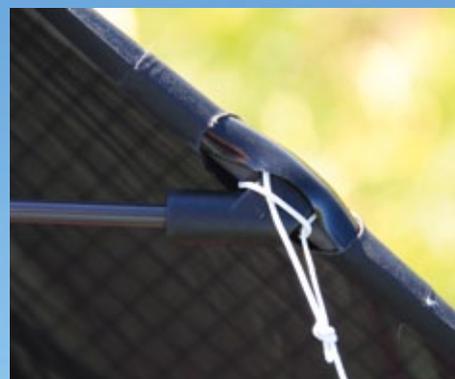
Während das Segel grundsolide Hausmannskost bietet, wie man sie von vielen Herstellern kennt, bewegen wir uns bei den verwendeten Stäben im Bereich der Haute Cuisine – der hohen Kochkunst. So wie die großen Meister des Herdes edle Rohstoffe und raffinierte Gewürze verwenden, bedient man sich auch bei diesem Kite kompromisslos bes-

ter Materialien. Neben Sky Shark Black Diamond Nitro Rohren, die im Kiel und den Leitkanten verbaut werden, kommen als untere Spreizen Aerostuff Gold S zum Einsatz. Dieser Stabmix garantiert mehrere Dinge: Erstens versieht dieses Gestänge, das leicht und extrem steif ist, über einen sehr weiten Windbereich seinen Dienst. Der Slash fliegt schon in Winden, in denen man bei anderen Modellen nach der UL-Version kramt, und gibt auch dann nicht auf, wenn man eigentlich schon wenigstens einen Semi-Vented bräuchte. Zweitens erhält man vor allem durch die Aerostuff-Stäbe ein sehr direktes Ansprechverhalten, sodass die Lenkbefehle des Piloten direkt und zackig am Himmel umgesetzt werden und die Impulse nicht in einem zu schwammigen Gestänge „verpuffen“. Drittens bewirkt das rasche Rückstellverhalten dieses Stabmixes, dass auch bei mit hohem Tempo aufeinanderfolgenden Lenkimpulsen, wie sie beispielsweise beim Comete auf den Kite einprasseln, der Drache genau das tut, was man von ihm erwartet. Und nur nebenbei: Wer etwas sparen will, kann sich die gewiss immer noch großartige Slash-Variante bestellen, die ausschließlich aus Sky Shark Black Diamond Nitros aufgebaut ist und 370,- Euro kostet. Der Pilot, dem das hier beschriebene „Hybrid-Gestänge“ aus Sky-Shark- und Aerostuff-Rohren noch nicht genügt, kann auf eine Full-Aerostuff-Variante zurückgreifen, die allerdings mit 495,- Euro zu Buche schlägt.

## Grrooom!

Dass der Slash einen weiten Windbereich besitzt, habe ich ja schon verraten. Dass er beim Flug ein sattes Knattern von sich gibt, welches bei viel Wind durchaus zum mächtigen Röhren wird, darf ich nicht verschweigen. Doch diese Geräuschkentwicklung hat – Lärmbelästigung hin oder her – auch ihre Vorteile. So unterliegt dieser Drache, an

## Rückblick KITE & friends



**Funktional und einfach:  
 Schlauchabdeckung des  
 oberen Spreizverbinders**



**Sequenz des Slash in der Taz-Machine**

**STÄRKEN**

**VERARBEITUNG:**  


**MATERIALWAHL:**  


**PREIS/LEISTUNG:**  


**Am unteren Flügelende spreizt sich die Waage in zwei Punkte ober- und unterhalb des Spreizverbinders**



**Am Kiel greift die Waage deutlich unter dem Mittelkruzverbinder an**

dem mit Mathieu Mayet einer der besten Piloten dieses Globus – und Teamkollege von Ramlal Tien bei „Red Bull Kiteforce“ sowie amtierender Vize-Weltmeister – mitgewirkt hat, perfekter Speedcontrol. Das heißt, dass man den Slash immer langsam und höchst kontrolliert bewegen kann, dass er sich aber auch durch einige Schritte rückwärts prima beschleunigen lässt und dass man ihn jederzeit sicher abstoppen kann. Geraden werden wie mit dem Lineal gezogen an den Himmel gezeichnet, und Ecken und Winkel könnte man mit dem Geo-Dreieck nicht besser umsetzen. Sideslides quer durch das Windfenster und wie auf Schienen, traumhaft sichere Landungen oder knallig-knackige Spikes und Stalls, bei denen der Kite sekundenlang still am Himmel verharrt – diese Old-School-Manöver sorgen insgesamt dafür, dass man dem Slash teamtaugliche Präzision attestieren darf. Doch all das bekommt der Teampilot oder Präzisionsfanatiker auch von einem 20 Jahre alten North Shore Radical. Warum also zum Slash greifen?

**Explosionen!**

Und mit dieser Frage kommen wir zum Punkt, zu genau dem Aspekt, der einen Lamborghini von einem japanischen Sportwagen unterscheidet. Der Slash macht – das beweisen nicht nur die fantastisch geflogenen Mayet-Videos im Internet, sondern das spürt der ambitionierte Pilot selbst sogleich – auch vor anspruchsvollsten Freestyle-Manövern nicht Halt. Er liegt dank seiner hoch sitzenden unteren Spreizen extrem tief im Turtle, was Lazy Susans und all ihre Varianten ebenso erleichtert wie Jacob's Ladders. Da die Waage aber deutlich unterhalb des Mittelkreuzes angebracht und an den Leitkanten mit einer Art Zweipunkt-Waage getrimmt werden kann, sind auch Axels, Kaskaden, Cometes, Slotmachines und Co. bestens kontrolliert umzusetzen. Tellerflache Taz-Machines, Flic Flacs ohne nennenswerten Höhenverlust, ansatzlose Yo-Yos und völlig problemlos kreiselnde Backspins machen den Slash auch im Bereich des anspruchsvollen Freestyle-Fliegens zu einem extrem leistungsfähigen Partner. Es dürfte nicht viele Tricks geben, die sich mit dem Slash nicht umsetzen lassen. Und genau jetzt sind wir da, wo sich der Preis dieses Kites rechtfertigt. Ich hatte bislang noch kaum einen Drachen an den Leinen, der nach schnurgeraden Linien und exaktesten Winkeln explosionsartig die wildesten und spektakulärsten Freestylemoves bereitwilligst umsetzt. Hier werden unbedingte Präzision und knallharter Trickflug zusammen-

geführt, sodass man immer das Gefühl hat, die Grenzen liegen gewiss nicht beim Drachen.

**Vereinigung**

Ramlal Tien und Mathieu Mayet haben mit dem Slash einen ganz großen Wurf gelandet und einen Kite geschaffen, der – ich bitte vielmals um Entschuldigung – wie für mich gemacht ist. Ich liebe es, an Leinen zu fliegen, die mindestens 35 Meter lang sind. Ich liebe es, Geraden, Winkel und wirklich gleichmäßige Radien an den Himmel zu zimmern und die alten STACK-Compulsories zu trainieren. Ich liebe es aber auch, radikale und anspruchsvolle Tricks zu fliegen und mich in Trickkombinationen zu verlieren. All das lässt sich mit dem Slash auf eine wunderbare Weise vereinigen; in meinen Augen ist der Slash deshalb jeden Cent seines stolzen Preises wert. Wie schon beim Reloaded gilt auch hier: Wenn ich nur fünf Drachen mit auf die einsame Insel nehmen dürfte, wäre der Slash unbedingt dabei. ■

**INSEL-DRACHEN**

**Für kurzweilige Tage würde Paul May derzeit folgende Drachen mit auf die Insel nehmen:**

- **Element:** die anspruchsvolle Herausforderung, die nie langweilt
- **Reloaded:** unkomplizierter Gute-Laune-Kite
- **Slash:** Präzision und Freestyle in Vollendung
- **Vapor:** klassische Eleganz und Leichtwindästhetik
- **Veyron:** tolle Präzision und aberwitzig kontrollierte Tricks

**Präzise und direkt dank Highend-Gestängekomposition**



Text und Fotos:  
Dirk Bartschat

## 2. Drachenfestival Norderstedt

# Sonne und Nachtleben!

Vor den Toren Hamburgs ist Norderstedt stetig gewachsen. Auch der Stadtpark hat zur Gartenschau vor zwei Jahren ein neues Gesicht bekommen, wobei sich die 72 Hektar große Fläche in Seepark, Waldpark und Feldpark unterteilt. Seit 2012 wird am großen Strandbad auch einmal im Jahr ein Drachenfest durchgeführt.

Das Wetter-Glück hat die zweite Auflage dieses Drachenfestes zu einem hochsommerlichen Happening bei leichtem Wind gemacht. Dabei gab es viel zu sehen: Nicht nur die Gästeliste war hochkarätig – auch die Lust, bunte Drachen an den Himmel zu zaubern, war riesig, sodass es für die 25.000 Besucher eine attraktive Show und auch tolle Fotomotive für die **KITE & friends** gab.

Ein weiteres Highlight bildete das Nachtfliegen, bei dem leuchtende und angestrahlte Drachen zusammen mit dem Feuerwerk am Himmel faszinierten. Ein großer Glanzpunkt war auch der riesige Heißluftballon, der den abendlichen Himmel rot erhellte. ■

*Während die F-Tails ihre Bahnen zogen, knallte hoch oben das Feuerwerk*

*Auch klassische Künste waren gefragt: riesiger Centipede-Kopf*

*Kinder hatten viel Spaß: Entdeckungsreise ins Spinnakerparadies*



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



## Straßensternchen

T-Shirt, Sweatshirt

Hersteller: Born-Kite

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

Preis: 16,90 bis 36,90 Euro



Nachdem Born-Kite seine NASA Stars in neuen stylischen Beuteln verpackt, darf natürlich auch der Kiter nicht in Lumpen herumlaufen. Darum hat der Anbieter aus Jena zwei neue Shirts ins Programm genommen. Einen dekorativen Stern zeigt das schwarze T-Shirt aus fester Baumwolle in den Größen M, L, XL, XXL und XXXL. Noch hochwertiger und aufwändiger bedruckt ist der Hoodie in Schokobraun, mit welchem man seinen Spaß am Streetkiten zeigen kann. Ab sofort lieferbar in den Größen M, L, XL, XXL.



## Neu gewogen!

Vampir 3

Hersteller: Libre

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

Preis: 239,- bis 585,- Euro

Der Intermediate von Libre hat ein komplett neues Waage-Set-up bekommen. Somit konnte die Vampir 3 nun bei der Flugstabilität und in den Upwind-Eigenschaften noch einmal deutlich zulegen. Getestet wurden die neuen Einstellungen in anspruchsvollen Binnenlandwindverhältnissen mit einer aufsteigerfreundlichen Leinenlänge von 20 Metern sowie im Race-Set-up an 15 Meter Leinen, und die ersten Feedbacks fielen durchweg positiv aus. In beiden Konfigurationen überraschte die Vampir 3 mit fehlerverzeihendem Flugverhalten und mehr als genug Power. Auch gehen alle Manöver wie Raumwindhalse und Wende leicht von der Hand. Die Vampir 3 wird mit dem neuen Waage-Aufbau ab sofort erhältlich sein.

## Sensationslustig

Actioncam S-50 WiFi

Hersteller: Rollei

Vertrieb: RCP-Technik GmbH & Co. KG

Internet: [www.rolei-actioncam.com](http://www.rolei-actioncam.com)

Preis: 299,95 bis 329,95 Euro

Ganz neu auf dem Markt, entpuppt sich die Rollei S-50 WiFi als Sensation unter den Actioncams. Mit ganzen 14 Megapixeln Fotoauflösung, Full-HD-Videoqualität, integriertem Wi-Fi bis 20 Metern Reichweite und flacher Linse für Unterwasseraufnahmen bis 60 Meter Tiefe ausgestattet, ist das Modell mit 5,8 x 4,6 Zentimetern um einiges kleiner als die bisherigen Cams des Herstellers. Zwei Akkus mit jeweils bis zu 80 Minuten Laufzeit, eine kabellose Fernbedienung mit 10 Metern Reichweite und das Programm Videostudio-X6 von Corel gehören zum Lieferumfang, ebenso wie umfangreiches Befestigungszubehör. Hierbei unterscheiden sich die Standard Edition mit verschiedenfarbigen Kamerafronten, die Nitro Circus Edition mit Rohrhalter und die Ski Edition mit Brustgurt.



## Fernlenksegler

Strandsegler Klasse V

Hersteller: Modellbautechnik Kuhlmann

Internet: [www.segelboot-modelle.de](http://www.segelboot-modelle.de)

Preis: 948,- Euro

Von Modellbautechnik Kuhlmann wird der 1,25 Meter lange und 1,87 Meter hohe RC-Strandsegler angeboten. Dabei ist der Bausatz eigentlich ein zerlegtes Fertigmodell, bei dem an das aus Alu geschweißte Fahrgestell die Räder und Achsen angeschraubt werden. Eine RC- und Akku- Aufnahmeinheit wird verschraubt und verklebt, in der auch eine automatische Regeleinheit für die Segelwinde untergebracht ist. Der Mast ist teilbar und wie der Baum aus Carbon gefertigt, die Sitzschale besteht aus Glasfaser. Auch komplett segelfertige Modelle sind auf Wunsch lieferbar.



Historisch anmutender Roller

# Schokoladen-Drachen

Text und Fotos:  
Matthias Grimm



Der Roller Kite wird in der HQ-typischen, schwarz-weiß-roten Einleinertasche aus Nylon geliefert. Sie ist 74 Zentimeter lang und hat damit eine für den Transport angenehme Größe. Die Tasche wird mit einem schmalen Gurtband zugezogen, das per Kordelstopper fixiert werden kann. Direkt an der Drachentasche findet man die Header-Karte mit den wichtigsten Daten des Drachens sowie einen Hinweis in sechs Sprachen, dass dieser Drachen nicht für Kinder unter 14 Jahren geeignet ist. Innen befindet sich neben dem Drachen eine große, ausreichend bebilderte Aufbauanleitung mit Sicherheitsregeln und den technischen Daten des Modells.

## Nähwerk

Die einzelnen Paneele des Segels aus Ripstop-Polyester sind mit einer Segelmachernaht verbunden. Die Säume sind doppelt eingeschlagen. Der Stabtunnel für die unteren Querstäbe, die Stabtaschen und die übrigen Verbindungen sind mit einem einfachen Geradstich ausgeführt. Alle neuralgischen Punkte des Roller Kite sind ausreichend mit Dacron verstärkt. Die Näharbeiten sind größtenteils exakt und haltbar ausgeführt; am Testdrachen fanden wir lediglich zwei unsaubere Ausführungen.

## Zusammenbau

Dank der bebilderten Anleitung sollte der Aufbau des Drachens auch für Anfänger kein Problem darstellen. Zunächst

Der Roller Kite „Chocolate“ von Invento erhält durch sein Farbenspiel aus Gelb und verschiedenen Brauntönen ein historisches Aussehen, welches man beinahe als „Retro-Look“ bezeichnen kann. Der Drachentypus wurde Anfang der 70er-Jahre von Alexander „Alick“ Pearson als eine Vereinfachung des Roloplans entwickelt. Durch seinen Entwickler erhielt er dann auch den Namen Pearson Roller.

## ROLLER KITE CHOCOLATE

<b>HERSTELLER:</b>	Invento
<b>INTERNET:</b>	<a href="http://www.invento.hq.com">www.invento.hq.com</a>
<b>KATEGORIE:</b>	Allrounder
<b>SPANNWEITE:</b>	134 cm
<b>STANDHÖHE:</b>	136 cm
<b>SEGEL:</b>	60 g/qm Polyester
<b>STÄBE:</b>	6 mm Kohlefaser-Fiberglas-Hybridrohr
<b>GEWICHT:</b>	234 g
<b>EMPF. SCHNUR:</b>	Polyester 45 daN
<b>WINDBEREICH:</b>	2-4 Bft. (8-28 km/h)
<b>PREIS:</b>	45,- Euro

wird die untere Hälfte des zweigeteilten Längsstabes durch eine kleine Führungsschlaufe und danach in die am unteren Segel dafür vorgesehene Stabtasche aus Dacron geschoben. Dann werden die beiden Längsstäbe mittels Kunststoffmuffe zusammengesetzt und unter Biegung auch oben in die Stabtasche eingeführt. Die beiden oberen Querstäbe können daraufhin in den Eddy-Verbinder gesteckt werden, während über Gummibänder an den Enden das obere Segel gespannt wird. Nun werden die Querstäbe in die Flügeltaschen des unteren Segels geschoben und auf der Rückseite des Segels durch ein kleines Loch wieder herausgeführt, damit sie in den Eddy-Verbinder gesteckt werden können. An den Seiten wird wieder per Gummis abgespannt.

## Solide?

Der Roller Kite ist komplett mit einem 6 Millimeter starken Kohlefaser-Fiberglas-Hybridrohr bestabt. Lediglich in der Kielflosse ist ein 2-Millimeter-GFK-Stab verbaut. Für eine bessere Haltbarkeit sind die Enden der Hybridrohre innen aufgefüllt. Die Muffe ist mit dem oberen Teil des Längsstabes fest verklebt, wie auch der Eddy-Verbinder am unteren Längsstab. Der obere Eddy-Verbinder hingegen ist lose auf den oberen Längsstab aufgesteckt. Er wird durch einen Stopperclip nach unten gegen Verrutschen gesichert. Da der obere Waageschenkel dort eingeschlaucht ist, wird der Verbinder durch den Zug während des Fluges in Position gehalten. Während hier das Loch zur Durchführung der Waage durch das Segel beidseitig durch Dacron gut verstärkt ist, wurde der untere Teil des Waageschenkels an einer kleinen Schlaufe im Bereich der Kielflosse befestigt. Um eine Flugschnur besser anbuchten zu können, habe ich den serienmäßigen Waagering um eine Schlaufe aus Waageschnur ergänzt.

## In die Lüfte

Entgegen der Beschreibung für einen Longline-Start (wie beim Roloplan üblich) entlasse ich den Roller während seiner Testflüge direkt aus der Hand in die Lüfte. Flott steigt er nach oben und nimmt recht schnell seine steile Position am Himmel ein.

Laut Hersteller wird ein Windbereich von 2 bis 6 Beaufort empfohlen. Dies ist ein wenig hoch gegriffen. Selbst in der Literatur wird dieser Drachen eher für leichte und sanfte Winde empfohlen. Mit sechs Windstärken kommt er definitiv nicht mehr klar. Dabei legt er schon mächtig die „Ohren an“, dreht sich zur Seite und kommt dann zu Boden. Für solch einen kleinen Drachen entwickelt er im Flug einen guten Zug, der immer gut zu handhaben bleibt. Die Waage ist im Auslieferungszustand passend eingestellt.

## Flugverhalten

Gleichmäßigen Wind quittiert der Roller Kite mit einem sehr stabilen Flug. In einem steilen Flugwinkel steht er fast wie angenagelt am Himmel. Böigen Binnenlandwind hingegen mag er nicht so sehr. Dabei bewegt er sich recht unruhig am Himmel, ohne jedoch abzustürzen. Sein bevorzugter Windbereich sind sicherlich 2 bis 4 Beaufort, wobei er Böen von fünf Windstärken durch ein kurzes „Auf-die-Seite-Legen“ in der Regel gut wegsteckt. Halten diese Böen länger an, kann es auch schon mal zu dem bereits erwähnten seitlichen Absturz kommen. Hier sieht man deutlich, wie sich das Hybridrohr nach hinten biegt. Bei nachlassendem Wind sinkt der Roller Kite ab, kann aber zumeist durch ein kurzes Anziehen der Flugleine wieder in seine Ausgangsposition gebracht werden.

## Fazit

Der Roller Kite „Chocolate“ hat während der Testflüge sehr viel Spaß bereitet. Aufgrund seines sehr guten Preis-Leistungs-Verhältnisses wird er sicher den Weg in viele Drachentaschen finden. Ein Drachen, der im passenden Wind sowohl den Anfänger als auch den fortgeschrittenen Drachenflieger überzeugen kann.

## MEHR INFOS

### TIPPS

Literaturhinweise zum Pearson Roller:

David Pelham – DuMont's Bastelbuch der Drachen, Seite 204

Ron Moulton – Das Drachenbuch, Seite 167

Werner Backes – Drachen aus aller Welt, Seite 51

## Steiler Flugwinkel und „Retro“-Gestaltung



**Bei starken Winden ist der Drachen zusehends überlastet**

## Eddy-Kreuz und Stabführung



**Saubere Nähte: Segelmacherstich als Paneelverbindung**



**Drachentasche mit Header-Karte**



## Winglets bis Yo-Yo-Stopper

# Lenkdrachen ABC

**Winglets sind bei vielen Modellen verbaut**



**Verschiedene Kites und deren Yo-Yo-Stopper-Positionen**

## Winglets

Winglets sind mehr oder weniger große Verbreiterungen der normalerweise spitz zulaufenden Flügelenden. Sie werden oftmals auch Flaps, Schaufeln, Ohren oder Edges genannt. Der Name Edges bezieht sich auf den zu Anfang der 90er-Jahre populären Edge von Spectra Sports, mit dem das Team High Performance im Teamflug dominierte. Heute gewinnen die Winglets wieder an Popularität. So wurde der HQ-Klassiker Tramontana wieder mit Winglets aufgelegt. Auch der HQs topaktuelle Kite Infinity besitzt kleine Flaps. R-Sky setzt bei der Krystal-Serie auf Winglets. L'Atelier versieht den Slash mit richtig großen, deutlich ausgeformten Schaufeln. Prism folgt der Tradition und baut seit den legendären Eclipse und Total Eclipse in den Neunzigern Drachen mit deutlich verbreiterten Flügelspitzen, wie E2 und E3. Christoph Fokken von Spiderkites schickt den Beginner-Kite Tomboy mit Winglets ins Rennen. Der Ehemaliger Europameister Stephen Versteegh von Designkites aus den Niederlanden fliegt seinen Define mit Ohren, die zwar klein gehalten, aber dennoch deutlich erkennbar sind und das Flugverhalten spürbar beeinflussen. Die Liste könnte wahrscheinlich fast endlos erweitert werden.

Doch was bringen diese Winglets denn nun? Wozu nimmt man es in Kauf, entweder beim Auf- und Abbau zwei kleine Stäbchen, Whiskers (englisch: Schnurrhaare der Katze) genannt, einsetzen zu müssen und verlieren zu können, oder aber beim Verpacken des Drachens ein etwas unhandlicheres Packmaß zu erhalten?

Zunächst vergrößern die Winglets im Bereich der Flügelspitzen die Segelfläche. Und das hat natürlich seine Auswirkungen: Erstens, so sagt man, wird hierdurch die Kreispräzision eines Drachens erhöht, rotiert er ohne nachzudrehen und mit großer Kontrolle selbst in engen Spins. Zweitens sollen Drachen mit Winglets deutlich besser stallen als „ohrenlose“ Modelle. Und das wiederum kommt natürlich den gestreckten Modellen der letzten Jahre deutlich zugute, die aufgrund ihrer Form Defizite in diesem Bereich aufweisen. Schließlich und endlich gleiten Kites mit Winglets leichter und besser im Sideslide durch das Windfenster, was ebenfalls für die modernen High-Aspect-Ratio-Kites eine echte Herausforderung war und ist. Und dass ein Kite, der absolut kontrolliert rotiert, lange stalt und sauber slidet, auch sehr sicher landet, liegt auf der Hand.

Natürlich gibt es auch Drachen, die ohne Winglets prima stallen, sliden und sicher landen. Ich möchte nur an North Shore Radical, Mamba oder so manch modernen Highend-Kite erinnern. Zudem haben die Winglets den nicht unerheblichen Nachteil, dass sich an ihnen bei schlampiger oder etwas unsauberer Flugweise gerne die Leinen unrettbar verfangen. Und dann wären da noch der eingangs genannte Nachteil beim Auf- und Abbau sowie die Verlustgefahr für die ausspannenden Whiskers. Ob man also Drachen mit oder ohne Winglets bevorzugt, ist eine Frage des persönlichen Geschmacks. Ich selber mag viele der oben genannten Modelle sehr gerne und habe sie teilweise seit fast 20 Jahren in meinen Drachentaschen. Andererseits kenne und genieße ich auch regelmäßig Kites mit „normalen“ Flügelspitzen, ohne im Präzisionsbereich oder bei den klassischen Old-School-Manövern irgendetwas zu vermissen. Was Winglet-Modelle aber zweifelsohne besitzen und was sie wirklich auszeichnet, ist ihr eigenes, sehr präsentés Flugbild, das ich sehr gerne mag.

## Yo-Yo

Wer kennt es nicht, das tolle (Kinder-)Spielzeug, bei dem zwei über eine Achse miteinander verbundene Scheiben an einer Schnur auf und ab sausen und in den Händen eines Könners die aberwitzigsten Manöver vollführen? Gemeint ist natürlich das Yo-Yo. Bei uns Lenkdrachenpiloten ist mit dem Yo-Yo etwas ganz Ähnliches gemeint. Wenn wir von einem Yo-Yo sprechen, wird der Lenkdrachen in seine Flugschnüre ein- und wieder aus ihnen herausgewickelt. Dieses Manöver, das seit über zehn Jahren in der Welt der Freestyle-Piloten für Furore sorgt, mit Feuereifer trainiert wird und immer wieder zu den erstaunlichsten Kombinationen führt, wird in dieser und der nächsten Folge einen Schwerpunkt bilden. Dabei möchte ich innerhalb des Wortfeldes Yo-Yo



**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](http://www.alles-rund-ums-hobby.de) und auf Seite 87 im Heft.**

**Jetzt anmelden!**  
Mit diesem Coupon sparst Du 10% Kursgebühr!\*  
**Jetzt Kiten, Windsurfen Segeln & SUP lernen!**

\*Der Rechtsweg ist ausgeschlossen!

**Kurse ab 49,-**  
**[www.surfers-p.de](http://www.surfers-p.de)**

Surfer's Paradise Steinhuder Meer Kitesurfen Windsurfen Segeln SUP  
Infos & Kurse: Tel 05036 988119 0172 7630044 [www.surfers-p.de](http://www.surfers-p.de)  
Onlineshop: [www.onlinesurfshop.de](http://www.onlinesurfshop.de)

▲ ANZEIGEN

das alphabetische Ordnungsprinzip aufbrechen und von den Voraussetzungen am Drachen zu den Arten des Einwickelns und schließlich zu den populärsten Yo-Yo-basierten Tricks kommen.

## Yo-Yo-Stopper

Wenn die Flugleinen, in die man den Kite eingewickelt hat, auf der Leitkanten zu weit in Richtung Flügelspitzen rutschen, kann man den Drachen nicht mehr sicher kontrollieren. Er fängt dann an, zu bocken und bodenwärts zu taumeln. Damit dies nicht geschieht, montiert man auf den Leitkanten sogenannte Yo-Yo-Stopper, an denen die Leinen hängen bleiben, sodass man kontrolliert weiterfliegen kann. Sollte der Drachen nicht bereits vom Hersteller mit Yo-Yo-Stoppfern ausgerüstet sein – was heutzutage eigentlich nur bei Einsteigermodellen der Fall ist, die sowieso nicht für diesen Trick ausgelegt sind – kann man Yo-Yo-Stopper problemlos nachrüsten.

### Sweet Spot – die perfekte Position für die Yo-Yo-Stopper

Die perfekte Position der Yo-Yo-Stopper ist natürlich eine Sache des Ausprobierens und der persönlichen Vorlieben. Allerdings hat die Erfahrung gezeigt, dass es zwei Arten gibt, sich der optimalen Montagestelle schnell und unkompliziert anzunähern:  
Möglichkeit 1: Man montiert die Yo-Yo-Stopper bei zwei Fünfteln der Leitkantenlänge, von der Nase aus gemessen.  
Möglichkeit 2: Man entnimmt die Spreizen, legt den Drachen zusammen und markiert an den Leitkanten jeweils einen Punkt, der etwa 2 bis 4 Zentimeter oberhalb der Mittelkreuzposition liegt. Dort montiert man dann die Yo-Yo-Stopper.

Um weiter zu testen und zu optimieren, bietet es sich an, ein Stück Gewebeslauch der Länge nach aufzuschneiden, über die Leitkante zu schieben und mit Tape zu fixieren. Alternativ kann man auch zur Lochzange greifen, die Stabtasche lochen und den einfachsten aller Yo-Yo-Stopper anbringen: einen Kabelbinder. Ein Tipp: Es ist sinnvoll, die Yo-Yo-Stopper so zu montieren, dass sie zur Segelrückseite hin zeigen, da sie dann am sichersten die Flugleinen fangen.

### Varianten

Wie bereits gesagt: Ein oder mehrere Kabelbinder sind die am einfachsten zu montierende und gleichzeitig auch billigste Art der Yo-Yo-Stopper. Wenn man nicht darauf versessen ist, multiple Yo-Yos zu fliegen, sodass nach dem vierten, fünften oder zehnten Yo-Yo die Leine nicht mehr von einem zierlichen Kabelbinder festgehalten werden kann, ist diese Einfach-Variante keine schlechte Wahl, zumal sie immens gewichtssparend ist. Ähnlich schnell und einfach mittels Kabelbinder zu fixieren sowie prima zum Nachrüsten geeignet sind die FSD-Stopper. Bei diesen handelt es sich um einen aufgeschnittenen stabseitigen Exel-Stand-Off-Verbinder, der mit einem Kabelbinder auf der Leitkante fixiert wird.

Den Klassiker stellen stabseitige Stand-Off-Aufnahmen dar, die man auf die Leitkanten aufschiebt, doch sieht man diese Lösung in letzter Zeit immer seltener. Das liegt daran, dass es inzwischen beispielsweise von R-Sky ganz hervorragende und speziell für diesen Zweck konzipierte Yo-Yo-Stopper gibt. Diese klauenartigen Verbinder sitzen fest auf der Leitkante und halten die Flugleinen so sicher in Position, dass man mit dem eingewickelten Kite sogar weitertricksen kann, ohne dass die Leinen über den Stopper gleiten. Eine Besonderheit stellen abschließend noch die Roll Bars dar, welche die Briten Andy Wardley und Tim Benson für den Deep Space erdacht haben. Hierbei handelt es sich um einen auf der Segelrückseite zum Bogen gespannten GFK-Stab, an dem man kaum vorbeiwickeln kann. Dies ist die perfekte Lösung für multiple Yo-Yos. Zudem sorgen diese Roll Bars dafür, dass sich das Segel am eingewickelten Kite kaum verformt, sodass die Flugeigenschaften weniger leiden. Doch hat auch diese Lösung natürlich einen Nachteil: Dadurch, dass an ungewohnter Stelle zusätzliches Gewicht angebracht wird, kann sich das Flugverhalten verändern, was nicht immer von Vorteil sein muss. Ich habe an einigen Drachen mit Roll Bars gearbeitet – teils mit überzeugendem Erfolg, teils mit eher nachteiligen Auswirkungen. Natürlich gibt es noch weitere herstellertypische Yo-Yo-Stopper-Varianten, die ich hier nicht alle berücksichtigen kann. In jedem Fall denke ich, dass sich das Experimentieren lohnen kann und man keine Lösung von vornherein verteufeln sollte. ■

### FSD-Yo-Yo-Stopper (links) und einfacher Kabelbinder als Back-up (rechts)



### Hervorragender (im wahren Sinne des Wortes) R-Sky-Stopper



### Sonderlösung: Roll Bars



Acardia-Flag – hier ist man stolz auf seine französischen Wurzeln

Text und Fotos: Ralf Dietrich

**L'International du cerf-volant à Dieppe**

# Mehr als ein Doppelgänger!

„Auf nach Dieppe!“ – hieß es Ende August. Doch halt: Dieppe? 2013? Findet dieses Drachenfest nicht alle zwei Jahre zu geraden Jahreszahlen statt? Vollkommen richtig! Wäre die Rede vom Riesenfestival in der Normandie, dann müsste man noch bis 2014 warten. Über den großen Teich, genauer gesagt an der Ostküste Kanadas, gibt es aber noch ein Dieppe, und just hier findet ebenfalls ein Drachenfest statt.

Früher arbeiteten diese beiden Drachenfeste einmal eng zusammen. Dieppe in Frankreich organisierte ein Megaevent in geraden Jahren, während Dieppe in Kanada das internationale Drachenfest in ungeraden Jahren steigen ließ. Doch dann geriet wohl Sand ins organisatorische Getriebe der transatlantischen Verbindung und die beiden Veranstalter planten mehr und mehr selbstständig. So kommt es, dass Dieppe in Kanada nunmehr jährlich stattfindet, was nicht nur die Sponsoren und die Kommune erfreut, denn auch die Drachenvlieger nehmen dieses Angebot dankbar an.

## Anreise

Von Europa aus ist dieser kleine Ort in New Brunswick über den lokalen Flughafen Moncton via Toronto zu erreichen. Die zweite Möglichkeit: man nimmt die direkte Maschine nach Halifax und hat dann noch eine etwa zweistündige Fahrt gen Norden vor sich. In Dieppe angekommen, erinnert so rein gar nichts an die Partnerstadt auf dem alten Kontinent: Die Straßen sind breit, die Autos entsprechend groß, die Leuchtreklamen schreiend bunt und irgendwie fühlt man sich

in die Suburbs einer amerikanischen Großstadt versetzt. Doch spätestens wenn man anfängt, sich mit den Einheimischen zu unterhalten, kommen heimatliche Gefühle auf. Gesprochen wird hier in Dieppe nämlich Französisch. Oder zumindest dieser halb französische, halb englische Slang, den 200 Jahre Einwanderung nun mal mit sich bringt. Just auf diesen Slang sind die Einwohner hier in Dieppe stolz. Oder besser gesagt auf ihre französischen Wurzeln. Obwohl sie in einer Verbundkommune mit Moncton zusammenleben, so werden sie doch nicht müde zu betonen, dass sie hier die wahren Franzosen sind und nicht etwa die da drüben, in Moncton, die obendrein auch noch Englisch sprechen. Oder zumindest diesen halb englischen, halb französischen Slang, den 200 Jahre Einwanderung nun mal mit sich bringt.

## Erstes Fliegen

Das eigentliche Drachenfest fängt am Mittwoch an. Was nicht heißen soll, dass die Organisatoren sich nicht liebevoll um diejenigen kümmern würden, deren Flug bereits früher in Dieppe eingetroffen ist. Mit der Ankunft am Montagabend trifft uns erst einmal der Jetlag und wir fallen ins Bett.



Passender Flagkite des Autors nach einer Anleitung in KITE & friends 4/2005

Dieppe: diesmal in Kanada, aber ebenso drachenverrückt

Dafür sind wir am nächsten Tag frisch für den Ausflug, bei dem lokale Autohändler als Sponsoren auftreten und ihre Minivans für das Drachenfest ausleihen. So startet die Karawane in Richtung Bouctouche, einem etwa 50 Kilometer entfernten Badeort an der Atlantikküste. Da man hier berühmt für seine Gemütlichkeit ist, erreichen wir eine Stunde nach dem typisch kanadischen Frühstück mit den Minivans ein Fischrestaurant, bei dem es laut Organisatoren Zeit für „Fish & Chips“ als Mittagessen ist, bevor es endlich zur großen Düne von Bouctouche geht. Diese ist ein Naturschutzgebiet direkt an der Atlantikküste. Wir mischen uns unter die Strandbesucher und packen unsere Drachen aus. Es weht ein leichter, aufländiger Wind – also gute Bedingungen. Gegen Nachmittag schläft der Wind ein, doch Fred Taylor weiß zu helfen. Seifenblasen sind die Zauberformel, und schnell ist der Strand gefüllt mit Kindern aller Altersstufen, die fröhlich versuchen, Freds Riesenblasen zu fangen. Ein wunderschöner Tag geht, wie könnte es anders sein, in einem Restaurant zu Ende.

## Präsenz

Am Mittwoch fiebern wir erwartungsfroh dem Start des Drachenfestes entgegen. Nach dem Frühstück werden wir zum Flugfeld gebracht, wo jeden Tag um 11.30 Uhr das Briefing stattfindet, bei dem die Aktionen des Tages besprochen werden. Danach geht es, nein, nicht etwa auf die Drachenwiese, sondern direkt zum Mittagessen. Dieses findet praktischerweise im gleichen Zelt statt, sodass man sich noch nicht einmal zu erheben braucht. Gegen 13 Uhr ist es so weit: Das Drachenfest



*Pingus-Pinguine von Donna Taylor*

beginnt! Strahlender Sonnenschein, eine leichte Brise – und erste Drachen erobern den Luftraum. Für uns heißt es jedoch erst einmal Arbeitseinsatz im Workshopzelt. Jeder Drachenflieger wird darum gebeten, eine zweistündige Schicht beim Kinderworkshop zu übernehmen und so die Freiwilligen der Organisation zu unterstützen. Diese wiederum nehmen die Hilfe der Drachenflieger dankbar an, denn schon um 13 Uhr wird das Workshopzelt von Schulklassen gestürmt. Obwohl zur Zeit des Drachenfestes in Kanada noch Schulferien waren, herrschte an interessierten Schulklassen kein Mangel. Die gesamten Festtage über war das Zelt gut gefüllt und bereits kurz nach Beginn rannten allenthalben Kinder mit ihren Drachen aus einfachem A4-Papier über die Wiese. Vielleicht liegt dieser Umstand auch in der ungemein guten Abdeckung des Festes durch die lokalen Zeitungen begründet. Es vergeht kein Tag, an dem nicht mindestens drei Doppelseiten in der Zeitung für das Drachenfest reserviert sind. Gab es am ersten Morgen noch Bilder vom letzten Jahr, wurde bereits am zweiten Tag „live“ von der Wiese berichtet und aktuelle Artikel zu den anwesenden Drachenfliegern publiziert. Eine tolle Sache!

## Nullwind-Vergnügen

Der Donnerstag begann mit einer Fahrt in die Sporthalle einer nahen Schule. Ein Indoor-Workshop



*Kunstvolles Banner aus Israel*

*Ein Traum eines Drachens von Eli und Shula Shavit*



*Fliegen zum 30-jährigen Jubiläum: die Windjammers mit ihren Gespannen*



*Gruppenfoto der Drachenflieger*





**Drachenfliegen in Bouctouche  
direkt am Atlantik**



**Typische Kettendrachen-  
Kreation Robert Brasingtons**



**International:  
Drachenflieger  
aus Haiti**



**Drachen von Gary  
Mark aus Toronto**



**Israelische Version des  
einfarbigen Flickwerk**

stand auf der Tagesordnung. Wobei der Terminus „Workshop“ ein wenig untertrieben ist: Die Crème de la Crème der amerikanischen Indoorszene gab sich hier ein Stelldichein. Und was noch besser war: Die Zuschauer wurden nicht auf die Ränge verbannt, nein, sie wurden animiert mitzumachen. So kam es dann, dass ich, als eingefleischter Einleinerfreund, plötzlich mit zwei Handgriffen eines Revolution dastand und von keinem Geringeren als Connor Doran durch die Halle gescheucht wurde. Um es vorwegzunehmen: Es machte einen tierischen Spaß! Und Connor, der im amerikanischen Pendant von „Deutschland sucht den Superstar“ mit seiner Indoor-Rev-Show immerhin das Halbfinale erreichte, wusste genau zu erklären, auf was zu achten ist. Nach einer halben Stunde stand mir der Schweiß auf der Stirn, aber endlich flog der Revolution nicht mehr mit mir, sondern ich mit ihm. Danke Connor, für diese geniale Stunde in der Turnhalle! Neben Connor führten auch Amy Doran und die über die amerikanischen Grenzen hinaus bekannte Lisa Willoughby in die Geheimnisse der Nullwindfliegerei ein. Wer nun meint, dass an diesem Morgen nur Lenkdrachen geflogen wurden, irrt. Donna Taylor zeigte ein ums andere Mal, dass es durchaus möglich ist, Indoorgleiter auch im Gespann zu fliegen. Derweil wusste Craig Wilson mit seinem Bell-Derivat für Nullwind zu überzeugen.

Viel zu schnell war die Zeit in der Sporthalle vorbei und es ging raus auf die Drachewiese. Welch ein Kontrast: eben noch Windstille, jetzt doch recht frischer und böiger Wind auf der Wiese. Schon um 16 Uhr war auch dieser Spaß wieder vorbei. Die Drachenflieger wurden in die Innenstadt von Dieppe gefahren. Was wir nicht wussten: An diesem 15. August ist so etwas wie der französische Nationalfeiertag in Kanada. Wir lernten: Die ersten Einwanderer nach Kanada kamen aus Frankreich.

Dieser nette Landstrich weckte jedoch auch Begehrlichkeiten bei den Engländern, sodass sie ebenfalls anlandeten und die Franzosen vertrieben. Doch so einfach gibt ein echter Franzose nicht auf: Still und heimlich kamen die ehemaligen Vertriebenen wieder zurück und siedelten unter der englischen Majorität. Und das ging gut – bis heute! Doch einmal im Jahr machen die französischstämmigen Einwohner dieser Stadt auf sich aufmerksam. Dann werden Häuser, Autos und Haustiere in Blau, Weiß, Rot geschmückt und gegen Nachmittag trifft man sich Downtown zur großen französischen Parade. Dann ziehen die frankophilen Einwohner laut hupend und fahnen-schwenkend durch ihre Stadt und machen so freundlich auf sich aufmerksam: „He, ihr Engländer, wir sind noch hier und ihr bekommt uns auch so schnell nicht mehr weg.“

## Sonnensystem

Am Wochenende steuert das Drachenfest mit dem Drachenwettbewerb auf einen Höhepunkt zu. Bereits im Vorfeld wurde das Thema „Sonnensystem“ bekannt gegeben. Und man konnte gespannt sein, auf welche Ideen die Teilnehmer kommen würden. Am Ende machte ein alter Bekannter das Rennen: Axel Kostros aus Braunschweig ging als verdienter Sieger aus dem Wettbewerb hervor. Der Lohn für Axels Mühe: eine Reise zum Drachenfest in Dieppe – Frankreich. Runner-up und damit Gewinner des mit 1.000 Dollar dotierten zweiten Preises wurde Yvon Hache aus Dieppe – Kanada. Yvon wusste mit einem Flare zu überzeugen, den er liebevoll mit einem Erdenmotiv aus Sicht von drachenfliegenden Astronauten auf dem Mond verziert hatte. Der dritte, mit 500 Dollar dotierte, Preis ging schließlich an den Autor mit seinem Ensemble aus neun Drachen, welche die Sonne plus die acht Planeten des Sonnensystems repräsentieren.



Langgezogener Drachen von Janneke Groen



Kasten von Dough Isherwood



Männchen von Karl Longbottom

Platz eins zum Thema Sonnensysteme: Drachen von Axel Kostros



## Mehr Highlights

Apropos Wettbewerb: Bei den Lenkdrachen gibt es eine Gruppierung, die früher aus der Wettbewerbszene nicht wegzudenken war und heute als reines Showteam auftritt. Die Rede ist von den Windjammers, die in Dieppe ihr 30-jähriges Bestehen feiern konnten. Dabei flogen sie vier Vierergespanne ihrer Dynakite-Drachen. Welch eine Ära, wobei wir wünschen, dass das Team hoffentlich noch lange Bestand haben wird.

Neben diesen Eckpunkten gab es jede Menge Highlights auf der Drachenwiese zu entdecken. Gary Mark reiste aus Toronto an, um seine wunderschönen Flachdrachen in den Himmel zu ziehen, und Robert Brasington machte schon fast ein Drachen-

fest für sich allein. Zumindest reservierte er sich eine große Ecke des Einleinerfeldes, um seine wunderschönen Drachenketten ordentlich in Szene setzen zu können. Janneke Groen wusste mit ihren langgezogenen Einleinern zu überzeugen, die ein prächtiges Farbspiel an den Himmel zaubern. Ein Farbspiel, das seine Fortsetzung bei Eli und Shula Shavit aus Israel fand. Es ist wahrlich atemberaubend, was dieses Ehepaar an den Himmel zu zaubern vermag. Im Quiltstil bis hin zum wilden Verbund zusammengefügt, entstehen unter seiner Nähmaschine wahre Kunstwerke, die schon fast zu schade zum Fliegen erscheinen. Als Kunstwerk kann man ebenfalls die Drachen von Sarah und Karl Longbottom aus England bezeichnen. Wobei sich dieses Paar nur schwer auf einen Stil festlegen lässt. Man muss sie eben einmal gesehen haben, diese Kreationen aus Herefordshire.



Zweiter Platz im Wettbewerb: Yvon Hache

## Zusammenspiel

Abschließend gesagt, muss man dieses bunte Treiben auf der Wiese in Dieppe insgesamt einmal gesehen haben. Mir hat es in jedem Fall außerordentlich gut unter den kanadischen Drachenfreunden gefallen. Das Fest hat exakt die Größe, um für Aufmerksamkeit zu sorgen und durch die Pressebegleitung eine gewisse Anzahl von Zuschauern anlocken zu können. Gleichzeitig ist es aber auch klein genug, um für die angereisten Drachenflieger überschaubar, gemütlich und familiär zu bleiben. Spielt dann wie in diesem Jahr noch das Wetter mit, sind die Ingredienzien zusammen, die ein absolut perfektes Drachenfest ausmachen. Und Dieppe 2013 war perfekt – egal welche Sprache man nun bevorzugen mag. ■



Parade zum „nationalen“ Feiertag



Indoorfliegen – mit Flug-Workshop auch für Einleinerfreunde

▼ ANZEIGE



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

FLYING-COLORS.DE  
flyingblog.de





**Ein Leichtwinddrachen für Abendwinde**

# Stratus-Sphäre

Stratus – das ist eigentlich eine bei eher kühlen bis kalten Temperaturen auftretende, meist durchgehende, gräuliche Wolkenschicht, aus der gerne Niederschlag in Form von Sprühregen oder Schneegriesel fällt. Unser Test soll zeigen, ob das neue Leichtwind-Modell von HQ-Kites eher im grauen Mittelmaß tief hängender Wolken versinkt oder doch verspricht, wie ein lebendiger Sonnenstrahl über den Himmel zu blitzen.

Text und Fotos:  
Paul May



steht in seinem Pflichtenheft, dass er mit einer gewissen Robustheit aufzuwarten hat, sodass der Beginner nicht gleich bei den ersten Abstürzen vor Angst um Segel und Gestänge zittern muss. Dies alles zusammen stellt ein sehr hochgestecktes Ziel dar, das zu erreichen nicht viel weniger anspruchsvoll ist, als einen Highend-Kite zu entwickeln.

## Kompromissfindung

Um den für Ein- und Aufsteiger geeigneten Leichtwind-Kite zu bauen, musste man bei HQ-Kites selbstverständlich einige Kompromisse eingehen. Den ersten finden wir vor, wenn wir uns die Gestängewahl ansehen: Ein Einsteiger-Kite für knapp 80,- Euro kann nun einmal nicht mit hochwertigstem, leider aber auch sehr teurem gewickelten CFK-Rohr ausgestattet werden. Dieses hätte neben seinem hohen Preis zudem die Nachteile, beim Einüben neuer Freestylmoves leichter zu brechen und als Ersatzteil schwerer verfügbar zu sein als gezogenes Standard-CFK. Also wird der Stratus in den Leitkanten, der oberen Spreize und im Kiel mit leichtem, recht biegsamem 4-Millimeter-CFK-Rohr und in den unteren Spreizen mit spürbar steiferem 5-Millimeter-CFK-Rohr ausgestattet. So spart man Gewicht, senkt den Preis und erhöht die Robustheit. Prima! Gewicht gespart wurde auch bei den klein (aber nicht zu klein!) bemessenen Dacronverstärkungen, den zierlichen und bestens passenden Verbindern sowie den Leitkantenstabsaschen, die statt aus Dacron aus einem kräftigeren Spinnakertuch bestehen und deren Ausschnitte trickfreundlich abgedeckt sind. Auch hier gibt es, ebenso wie an der blitzsauber genähten Drachennase, keinerlei Beanstandungen.

## Unklarheiten

Warum man aber bei einem explizit als Leichtwinddrachen ausgewiesenen Modell ein relativ schweres Nylontuch verwendet und nicht auf das mehr als 10

## *Für wen?*

**Der Stratus ist ganz eindeutig ein Lern- und Trainingskite für ambitionierte Einsteiger und Aufsteiger, die sich in die Welt des Trickfluges einarbeiten wollen. Ihnen bietet er gute Leistung zum fairen Preis, einen sehr weiten Windbereich und solides Zubehör. Vor allem bei den leichten, oftmals wechselhaften Winden des Binnenlandes kann der Stratus eine hervorragende Wahl sein.**

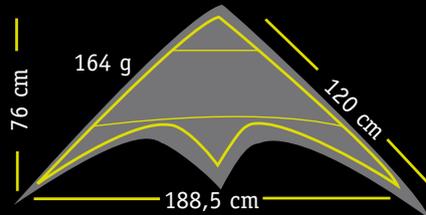
**PAUL MAY**

Die Zielsetzung, mit der der Stratus antritt, ist klar definiert: Der Kite soll bei Leichtwind einem ambitionierten Einsteiger ebenso wie einem fortgeschrittenen Piloten das Tricksen einfach machen. Daraus ergibt sich einerseits, dass der Drachen im Tricksegment einiges mitbringen muss, damit der Pilot nicht zu schnell an seine Grenzen stößt. Zum anderen sollte der Stratus im untersten Windbereich eine satte Performance aufweisen; keinesfalls darf er in der Thermik eines lauen Sommerabends schwerfällig am Boden verharren. Und drittens

**HERSTELLER:** Invento  
**INTERNET:** [www.invento-hq.com](http://www.invento-hq.com)  
**KATEGORIE:** Leichtwind, Freestyle

**GESTÄNGE:** untere Spreizen:  
 5 mm CFK-Rohr  
 restl. Gestänge:  
 4 mm CFK-Rohr

**SEGEL:** 42 g Spinnakernylon  
**WAAGE:** Dreipunkt-Waage/  
 ummantelte Dyneema



**WINDBEREICH:** 4–25 km/h (1–4 Bft.)  
**EMPF. LEINE:** 10–25 m / 15–45 daN  
**EMPF. PREIS:** 79,98 Euro

**ZUBEHÖR:** Lenkset aus Dyneemaleinen (25 daN/ 25 m) mit Handschlaufen auf Winder, robuster Corduraköcher, Manual

Gramm pro Quadratmeter leichtere Icarex zurückgreift, das zudem feuchtigkeitsabweisend und nahezu luftundurchlässig ist, erscheint schwer nachvollziehbar. Natürlich ist Spinnakernylon etwas robuster als das leichtere Spinnakerpolyester, doch besitzt dieses eindeutige Performance-Vorteile im Leichtwind. An dieser Stelle können eigentlich nur Kostengründe die Entscheidung beeinflussen haben. Ob aber ein paar Euro mehr bei einem Kite dieser Preisklasse wirklich unbedingt ausschlaggebend sind? Vielleicht ist dies auch Bestandteil der deutlichen Abgrenzung zum 22 Zentimeter größeren Shadow aus dem HQ-Programm.

Ähnlich verhält es sich, wenn man die Stand-Offs des Stratus ansieht. Zwar sitzen diese in den ganz ausgezeichneten segelseitigen Schraubverbindern und sie werden an den Spreizen durch ebenso hervorragend passende hauseigene Connectoren aufgenommen – doch bestehen sie aus 3 Millimeter starkem GFK. Dieses ist nun nicht gerade für sein geringes Gewicht, sondern nur für seine enormen Nehmerqualitäten bekannt. Ob bei einem Leichtwinddrachen nicht vielleicht 2 Millimeter dünne Stäbchen aus leichterer Kohlefaser ebenfalls ihren Zweck erfüllt hätten? Aufgrund der Zielsetzung „Leichtwinddrachen“ sehen wir uns gezwungen, diese etwas arg auf Robustheit und Nehmerqualitäten ausgelegte Materialwahl mit deutlichen Punktabzügen zu belegen.

## High Quality

Diese Punktabzüge und Performance-Einbußen, die ein Einsteiger sowieso gar nicht wahrnehmen wird,

tragen jedoch nicht dazu bei, dem Stratus Verarbeitungsmängel nachzusagen. Im Gegenteil! Wie alle HQ-Kites ist auch dieses Modell ausgezeichnet genäht und zusammengesetzt. Sorgfältig gestoppte Verbinder, Knötchenleitern zur schnellen und unkomplizierten Waageeinstellung sowie eine trimmbare Saumschnur, die man bei starkem Wind lockern und bei leichtem gespannt halten sollte, tragen dazu bei, dass man dem Stratus das attestieren darf, was der Herstellername bedeutet: HQ = High Quality.

## Zu den Wolken!

Wenn man auf der Wiese oder am Strand den Stratus an seine – prima passenden, 25 Meter langen und mit 25 Dekanewton belastbaren – Dyneemaleinen hängt, steigt dieser bereits ab ungefähr 4 Stundenkilometern Windgeschwindigkeit ohne nennenswerte Eigenbewegung des Piloten auf. Besonders wohl fühlt sich dieser Kite bei Winden zwischen 6 und 15 Stundenkilometern (2 bis 3 Beaufort); erst bei deutlich mehr als 20 Stundenkilometern beginnt er, unwirsch mit den Flügelspitzen zu schlagen und zu signalisieren, dass er lieber wieder zurück in seinen robusten Corduraköcher gepackt werden möchte. Für einen Leichtwinddrachen ist dies ein ausgesprochen großer Windbereich, den vor allem Piloten zu schätzen wissen werden, die noch nicht fünf oder mehr Kites in ihren Taschen mit sich herumtragen.



## Rückblick KITE & friends



## STÄRKEN

**VERARBEITUNG:**



**MATERIALWAHL:**



**PREIS/LEISTUNG:**



Flache Bauchtricks sind mit dem Stratus möglich

**INSIDER GUIDE**

**PUSH-PULL-BEFEHLE** Bei dieser Art des Steuerns drückt (push) die eine Hand den Drachen um die Ecke, während die andere ihn sofort wieder durch einen Zugbefehl (pull) in einen spurtreuen Geradeausflug bringt. Bei manchen Drachen ist es unerlässlich, den Drachen so um die Ecke zu prügeln – ihn zu „snapen“ – damit die Turns wirklich knackig, rechtwinklig und präzise gelingen. Man spricht auch von Kombinations-Steuerbefehlen.

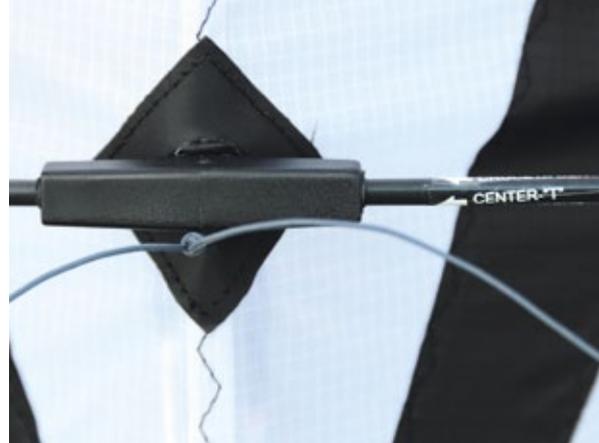


*Sicher im Turtle und lockere Lazy Susans*

**Viel Sonnenschein**

Der Stratus ist für einen Kite seiner geringen Größe ausgesprochen spurtreu unterwegs und meistert auch Elemente des anspruchsvollen Präzisionsfliegens befriedigend. Ecken werden bei entsprechender Ansteuerung durch knackige **Push-Pull-Befehle** mit nur geringem Nachwackeln umgesetzt, und auf der Kreisbahn hält der Stratus ebenso sauber Spur wie auf der Geraden. Vor allem, wenn man mit der Saumschnur spielt und diese bei etwas mehr Wind lockert, gewinnt der Stratus deutlich an Leistungsfähigkeit. Neben den selbstverständlich gut ausführbaren Basistricks wie Axel, Half Axel, Axelkaskade, Fade, Flic Flac und Co. hat der Stratus auch einige der angesagten New-School-Moves im Repertoire. Er kreiselt flach und anmutig im Backspin, ruht tief im Turtle – sodass man nach Belieben Lazy Susans kurbeln kann – klappt locker durch die Jacob's Ladder und tanzt sogar mit beachtlicher Kontrolle durch den Comete. Wenn man ihm etwa 75 Zentimeter oberhalb der Flügelenden Yo-Yo-Stopper montiert (einfache Kabelbinder

*Trimmbare Saumschnur*



*Mittelkreuz mit verstärkten Enden der Spreizen*

genügen völlig), lässt er sich auch mittels der Two-Pop-Methode prima ins Yo-Yo einrollen und in dieser Position weiterfliegen. Insgesamt kann man dem Stratus hinsichtlich seiner Flugeigenschaften ein wirklich gutes Zeugnis ausstellen. Übrigens: Der agile Stratus fühlt sich auch an extrem kurzen Leinen pudelwohl, sodass man ihn jederzeit für das City-Kiting im Stadtpark oder auf einem leeren Großparkplatz verwenden kann.

**Fazit**

Auch wenn bei der Materialwahl versäumt wurde, dem Stratus das letzte Bisschen Leichtwindleistung zu entlocken, verfügt dieser HQ-Kite doch über einen immens weiten Windbereich, der ihn für so manchen Ein- oder Aufsteiger zum Binnenland-Allzweckwaffe werden lässt. Gerade wegen dieser Materialwahl ist er ein gut geeigneter Trainingsdrachen auf dem Weg zu den anspruchsvollsten Freestylemoves. Die enorm ehrgeizige Zielsetzung, mit der der Stratus ins Rennen geschickt wird, darf also als erfüllt gelten.

**MEHR INFOS**

**ZUM ABSCHLUSS NOCH ZWEI TIPPS:**

Ein bisschen Ballast (5 bis 8 Gramm) bei etwas kräftigerem Wind verhilft dem Stratus zu mehr Agilität in den Tricks, und ein Fangschenkel zwischen oberem und innerem Waageschenkel verhindert ein Verfangen der Waage am Kielstab.

**ANZEIGEN ▼**

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

**Exclusive Kites**  
retro style - exclusive design

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

www.exclusive-kites.com

**Der heiße Draht zu KITE & friends:**

**Redaktion:**  
Verlagsbüro Jens Baxmeier, Karkenfenn 15,  
25836 Kirchspiel-Garding  
Telefon: 048 62/22 63 39  
Telefax: 012 12/633 36 66 00  
E-Mail: [redaktion@kite-and-friends.de](mailto:redaktion@kite-and-friends.de)  
Internet: [www.kite-and-friends.de](http://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](mailto:service@kite-and-friends.de)  
Internet: [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)

## Berlin Dart Silent Vario

DIE MODERNE VOR  
ÜBER 20 JAHREN

Mit Freude fliegt Andreas Kiehl seinen Lenkdrachen Baujahr 1991 und findet: „Mein Berlin Dart Silent Vario braucht sich bezüglich des Segeldesigns vor einem modernen Lenkdrachen nicht zu verstecken.“ Frank Fassbender von der Drachenmanufaktur Berlin fertigte die Drachen damals zum Teil nach Kundenwunsch und der KITE & friends-Leser hatte sich zur bestandenen Meisterprüfung einen davon geleistet.

Die Verbinder der Gestänge wurden noch nach damaliger Handwerksart aus Schlauchstücken und Aluröhrchen hergestellt. Nur die Spreizverbinder sind aus einem harten, gummiartigen Material. Allerdings besteht das Gestänge bereits aus Kohlefaser. Der Berlin Dart kostete damals 250,- Deutsche Mark, ein Peter-Powell-Stuntkite dagegen nur etwa 50,- Mark. Aber die aufwändige Machart und der ganz neue Flugstil waren dem Drachenfreund jede Ausgabe wert. Heute nimmt Andreas Kiehl zusammen mit Tochter Florence seinen Klassiker noch einmal an die Schnur und vergleicht: „Obwohl sich der Berlin Dart optisch von einem modernen Kite, wie zum Beispiel meinem Lieblingsmodell, dem Gentleman von Level One, nicht groß unterscheidet, sind die Flugeigenschaften sehr unterschiedlich. Dies fängt schon beim Start an; der Oldtimer braucht einen beherzten Push und zum Teil auch ein Rückwärtsgehen, um Spannung auf die Leinen zu bekommen. Ansonsten kann es einem passieren, dass er zu torkeln anfängt und abstürzt. Dem Gentleman genügt hingegen ein kurzer Zug an den Leinen und er liegt stabil in der Luft. Seine Vorwärtsgeschwindigkeit ist nicht sehr hoch und nimmt auch bei steigender Windgeschwindigkeit kaum zu. Alle möglichen Figuren lassen sich ganz in Ruhe fliegen. Spins können um die Flügelspitzen gedreht werden und Ecken rasten wunderbar knackig ein.“

### Klassisch

Hat der Berlin Dart Geschwindigkeit aufgebaut, liegt er sehr satt in den Leinen. Bei zunehmendem

Wind wird er allerdings immer schneller und man muss ihn schon sehr konzentriert steuern, um die Kontrolle zu behalten. Am liebsten mag er schöne Geraden mit großen Turns oder Loops. Bei scharfen Richtungswechseln, vor allem am Windfensterrand, verliert er gerne die Strömung und schmiert ab. Das nutzbare Windfenster ist kleiner als bei einem neueren Kite. Trickflug ist mit einem Berlin Dart nicht möglich, nicht einmal ein Spinnstall. Der Gentleman, im Gegensatz dazu, geht sehr kontrolliert durch alle Trickflugfiguren, unter der Voraussetzung, dass der Pilot oder die Pilotin sie beherrscht. Mit ihm lassen sich neue Figuren relativ leicht erlernen, da er sie alle langsam und reproduzierbar wiedergibt.

### Runter

Die letzte Figur sollte immer die Landung sein. Der Level One lässt sich per Snap- oder Spinnstall eigentlich an jeder Stelle des Windfensters gesteuert absetzen. Den Dart kann man nur auf der Leitkante landen und zwar am besten am Windfensterrand, denn dort ist die Geschwindigkeit deutlich geringer. In der Geräusentwicklung unterscheiden sich beide Drachen sehr deutlich. Früher hatten die Entwickler von Lenkdrachen es geschafft, ihre Sportgeräte unter Zuhilfenahme von Spannschnüren sehr leise zu machen. Denn viele damals aktuelle Stuntkites knatterten ganz schön laut. Heute lockern wir die Saumschnüre wieder, um die Drachen langsamer zu machen, und empfinden das wiedergefundene Geräusch als cool und abgefahren.“ – Die Zeiten ändern sich, Drachen können dennoch überraschend zeitlos sein!

Text: Florence Kiehl, Andreas Kiehl  
Fotos: William Kiehl



Das war „State of the Art“ im Jahre 1991: Berlin Dart silent Vario



Auf den ersten Blick haben sich Lenkdrachen gar nicht so stark verändert; in der Handhabung gibt es aber große Unterschiede

# Drachenwerkstatt

Keep it simple – zweiter Teil

von Ralf Dietrich



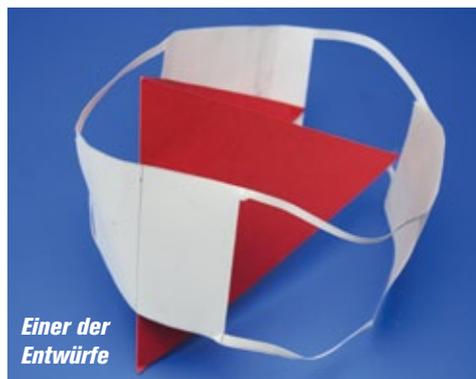
Im letzten Teil der Werkstatt haben wir uns angesehen, wie wir mit einfachen Mitteln einen Drachen neu gestalten können. Am Beispiel eines Eddys von Peter Petersen konnten wir dabei sehen, was „keep it simple“ bei der Segelgestaltung bedeutet. Jetzt wollen wir einen Schritt weitergehen und einen komplett neuen Drachen entwerfen.

Natürlich können wir nicht auf die Schnelle erklären, wie man komplexe Drachensysteme entwirft. Doch wollen wir versuchen, die Scheu davor zu nehmen, sich an neue Konstruktionen zu wagen. Ideen sind überall zu finden, allerdings sollte man ein wenig Experimentierfreude mitbringen. Dabei brauchen wir auf keinen Fall „ultraschnelle“ Computer oder sündhaft teure CAD-Programme. Sicherlich gibt es Drachenflieger, die Zugang zu solchen Systemen haben und ihre Kenntnisse der entsprechenden Programme für Konstruktionszwecke benutzen. Normalerweise wird ein Drachenkonstrukteur aber auf Bleistift und Papier zugreifen. Eben nach dem Motto „keep it simple“ – halt es einfach – ist das vollkommen in Ordnung und kann dabei sehr wirkungsvoll sein.

Anfang des Jahres gaben die Verantwortlichen des Drachenfestes in Dieppe, Kanada, das Thema des



Die Initialzündung:  
Becher mit Tetrapack



Einer der  
Entwürfe



## Sonne und Erde in der Luft

diesjährigen Wettbewerbes bekannt. Es lautete „das Sonnensystem“. So weit, so gut. Ich stellte mir die Frage, was für einen Drachen ich gerne für diesen Wettbewerb bauen wollte. Die 2.000ste Version eines Rokkakus? Langweilig! Eine ganz neue Konstruktion, oder aber zumindest eine Abwandlung eines bestehenden Drachens? Schon besser, aber welche Form nehmen? Um es ehrlich zu sagen: Lange Zeit wusste ich nicht, was ich machen sollte. Dann saß ich im Flugzeug auf dem Rückweg von einem Drachenfest aus Italien und die Stewardess reichte mir meinen Tee. Zum Tee gab es zusätzlich ein Glas mit einem Tütchen Milch. Und als ich diese Kombination aus PET und Plastik in meiner Hand hielt, durchfuhr es mich wie ein Blitz: Das war es! Ein Ring außen herum und in der Mitte eine Zelle à la Alexander Graham Bell. Da Dieppe gerade einmal 200 Kilometer von Bells letztem Wohnort entfernt liegt, war so zudem eine Verbindung geknüpft. Was lernen wir daraus? Augen offen halten! Ideen für neue Drachenformen lauern an allen Ecken und Enden – man muss nur zugreifen.

## Basteleien

Daheim angekommen wurde Pappe und Schere hervorgeholt und mit dem Modellbau begonnen. Das erste Modell hatte einen durchgehenden Kreisbogen und eine Zelle in der Mitte. Da die Zelle eine gewisse Tiefe haben sollte, fiel der Bogen recht massiv aus – Modell durchgefallen. Modell 2.0 hatte Durchbrüche im Außensegel. Schon besser, aber insgesamt noch zu breit. Modell Nummer 3 wies einen schmaleren Ring bei gleichbleibend großer Innenzelle auf, das heißt, das Dreieck reichte über den Rand hinaus. Das war schon nahe dran. In Version 4 schließlich wurde die Innenzelle auf Außenbreite reduziert und voilà – das wars! So, und genau so, sollte mein Drachen aussehen! Dies alles plante ich, ohne auch nur ein einziges Mal einen Computer angeschaltet zu haben –



**So sollte er eigentlich fliegen – wollte er aber nicht**

einfach mit Schere, Klebefilm, einem Bleistift und Pappe, simpler geht's nicht mehr. Vom Modell wurde schließlich eine Skizze gefertigt, anhand der dann der Drachen entstand. Oder besser gesagt: die Drachen. Schließlich war das Thema das Sonnensystem und somit wollten die Sonne und ihre acht Planeten gebaut werden.

## Zeitdruck

Pünktlich zu Dieppe wurden die Drachen fertig, die Waage habe ich noch spätabends im Hotel montiert. Probeflug? Fehlanzeige! Eine Stunde vor Wettbewerbsbeginn war der Jungfernflug. Und ... das Ding wollte einfach nicht fliegen. Welch eine Enttäuschung! Auch das gehört dazu. Eine Versicherung, dass der neue Drachen auch wirklich fliegt, gibt es nicht. Aber genau das macht die ganze Angelegenheit ja so spannend. Nun, aufgeben war natürlich nicht drin, also experimentierte ich ein wenig an der Waage. Dann die Überraschung: Um 180 Grad gedreht fliegt die Konstruktion stabil und wie gewünscht. Lediglich das Innensegel flattert unschön. Also das Innensegel mit Nähnadeln abgesteckt und nächster Versuch. Jawohl! Jetzt geht's. Gott sei Dank hatten gute Freunde eine Nähmaschine dabei, und so ging es 30 Minuten vor Wettbewerbsbeginn daran, die Segel abzuändern. Okay, alle neun Drachen habe ich nicht mehr geschafft, aber zumindest Sonne und Erde kamen wohlbehalten in die Luft. Der Lohn der Mühe: der dritte Platz bei diesem Wettbewerb.

Nein, fertig bin ich noch nicht mit dem Drachen, die Position des Innensegels werde ich nochmals verändern. Aber das Prinzip steht. Und zwar ganz einfach – aus einem Plastikbecher geboren, mit Pappe und Schere konkretisiert – eben: „Keep it simple“! ■



**Also eine Runde an der Nähmaschine, dann flog der „Bock“**

▼ ANZEIGEN



[www.KAP-Kite.de](http://www.KAP-Kite.de)

Fotoausrüstungen für Drachen



Online-Shop



# Stuntkiting

## Das Referenzbuch mit DVD für Trick-, Power- und Speeddrachen

**3.** erweiterte und aktualisierte Auflage

**JETZT!**  
 15 Kapitel, 272 Seiten, 689 Abb./Tab.,  
 50 aktuelle Kites im Test, Klappenbroschüre, komplett im Vierfarbdruck.  
 DVD ca. 90 Min. Laufzeit. VK 27,90 €  
 2 Gratis-Sticker transp. 192x38 mm  
 nur exklusiv bei Bestellung  
 portofrei unter [www.stuntkiting.de](http://www.stuntkiting.de)

# Ganz oben ein paar Runden drehen!

Die von Günther Wolsing konstruierten Lenkdrachen sind derzeit über die ganze Welt verteilt, bis hin zu Peter Lynn in Neuseeland. Wer sich mit Lenkdrachen auskennt, den wundert dies nicht.

## 3. Wolsing-Treffen in St. Peter-Ording

Text: Wolfgang Bieck

Fotos: Wolfgang Bieck, Thomas Münstermann, Jens Baxmeier, Meike Baxmeier



**Günter fliegt endlich wieder selbst!**

Glücklicherweise hatte ich bereits letztes Jahr davon erfahren und mich entschlossen, mein KAP-Basis-Camp während des zweiten Treffens für eine ganze Woche an der Nordsee aufzuschlagen. Das freundliche Miteinander der Wolsing-Freunde, die wunderbaren Flugbedingungen am Strand von St. Peter-Ording, die Vielzahl der Wolsing-Lenkdrachen sowie Nachbauten und die unübertreffliche Zusammenarbeit während der Fotodokumentation der Drachen und vor allem auch Gespanne, sowohl am Boden als auch im Flug, zeigten letztes Jahr eine begeisternde Wirkung, die das dritte Wolsing-Treffen in der ersten Augustwoche mit großen Erwartungen herannahen ließ.

Günter ist bei der Konstruktion seiner Lenkdrachen mit eigenen neuen Ideen und Lösungen einen ganz persönlichen Weg gegangen und hat schließlich auch einen Lenkdrachen mit 12 Metern Spannweite entwickelt – eine weltweit einmalige Leistung! Die tief in ihm verankerte Grundhaltung, andere Drachenbegeisterte an seinen Ideen teilhaben zu lassen, führte zu zwei sorgfältig verfassten Büchern über seine Lenkdrachen, inzwischen gesuchte Raritäten. Die Titel lauten „Große Lenkdrachen“ sowie „Lenkdrachen Gespanne“ mit dem treffenden Untertitel „Entwerfen - Bauen - Fliegen“. Die langjährige Freundschaft von Jens Baxmeier und Thomas Münstermann mit dem gestandenen Drachenbauer ließ die Idee heranwachsen, die mehr oder minder weit verstreuten Wolsing-Lenkdrachen einmal an einem passenden Ort zusammenzuführen: Das Wolsing-Treffen in St. Peter-Ording war geboren!

Die größte Hoffnung: Die Teilnahme von Günther Wolsing selbst, der inzwischen seit etwa zwei Jahren zusammen mit seinem „Irmchen“ ein neues Zuhause in der „kleinen Stadt für Senioren“ in Hamburg-Poppenbüttel gefunden hat und seitdem das Drachenbauen aufgeben musste.

### Fliegen! Er musste einfach wieder ...

Der fast 86-jährige Günther hatte seit Mitte 2011 keine Gelegenheit mehr, einen seiner Lenkdrachen zu fliegen. Und so war es nicht nur für ihn, sondern für alle anwesenden Wolsing-Freunde

### Frank Thörners Gespann aus Long-Darts in sieben Größen über St. Peter-Ording



**Auch der 9-Meter-Flaki hob wieder ab**





Von oben dank KAP: Prüfung der Trimmung des 9ers vor dem Hochstart

Aufgetaucht: Günther und Jens mit dem B1 der verschollenen B-Serie aus dem Jahr 2000



3,10 Meter messender B4 mit scharfer Power-Auslegung



eine wunderbare Erfahrung zu erleben, wie Günther mit all seiner Erfahrung sein Können aufblitzen ließ und seinen Schöpfungen an bis zu 100 Meter langen Schnüren zu der ihnen eigenen Eleganz beim Flug über die Dünen von St. Peter-Ording verhalf. Dabei gab er stets acht, sich nicht zu überfordern, indem er sich rechtzeitig am Rollator abstützte oder im Sitzen von den Holzbohlen des Strandweges aus flog. Dazu schrieb Günther selbst: „Übrigens – bei meiner Stippvisite habe ich zunächst den 1,5er-Steiki und dann den 2er geflogen – an 100-Meter-Leinen, fast 'ne Viertelstunde lang. Es war mal wieder herrlich. Hab mich zwar auf den Laufsteg setzen müssen, weil ich nicht mehr stabil genug stehe und mich nicht bewegen kann, wie zum Fliegen eigentlich nötig – hat aber geklappt! Ich gebe allerdings zu, als Jens Baxmeier den Steiki 4,0 an den Leinen hatte, hab ich ein Tränchen verdrückt. Den durfte ich mir wirklich nicht zutrauen, obwohl er so leicht zu fliegen war.“

## Beobachter

Zwei emotionale Augenblicke haben sich mir tief eingepägt. Während Günther mit dem Rollator unterwegs ist, um die auf dem Strand ausgebreiteten Lenkdrachen zu begutachten, halten die Wolsing-Freunde respektvoll Abstand auf dem Strandweg, um Günther die ungestörte Begegnung mit den Drachen zu ermöglichen. Der zweite bewegende Augenblick war jener, als Günther kurz vor seinem Abschied den Drachen und dem herrlichen Strand von St. Peter-Ording einen langen Blick widmete. Inzwischen weiß ich: Dies war kein wehmütiger



Teilnehmer mit B6 (von links): Lena Marie Clausen, Jens Rohwer, Philipp Münstermann, Roland Behme, Frank Thörner, Günther Wolsing, Wolfgang Bieck, Jens Baxmeier, Thomas Münstermann und Andreas Rosenberger

Abschied, sondern der Augenblick, in welchem er entschied, auch beim vierten Wolsing-Treffen wieder dabei zu sein, sofern der „Böverste“ es gut mit ihm meint.

## Begeisterung

Die Begeisterung der Wolsing-Freunde an der Ästhetik und am eleganten Flugverhalten der Wolsing-Lenkdrachen, der enorme Respekt derer, welche sich erfolgreich im Nachbau – von Einzeldrachen und von imposanten Gespannen – versuchen und die spürbaren Auswirkungen des Lebenswerkes von Günther Wolsing auf den Lenkdrachensport machen noch mehr Lust, auch das vierte Wolsing-Treffen gemeinsam mit ihnen allen und mit Günther miterleben zu dürfen.



Teameinsatz: Dank Hilfsschlaufen kommt der 9er leichter ums Eck



Startvorbereitungen des Gespanns

MEHR INFOS

INTERNET-TIPPS:

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

Text und Fotos: Craig Wilson, USA  
Übersetzung und Einleitung: Wolfgang Bleck

## Cranberry-KAP in den USA

# NICHT VON DIESER WELT!

Craig Wilson ist einer der weltweit herausragenden KAPer und daher bin ich glücklich, dass Craig die Leser von KITE & friends erneut an seinen außergewöhnlichen Erfahrungen in Wisconsin teilhaben lässt. Das ungewöhnliche Thema mit den ausgefallenen Erntemethoden könnte KAPer inspirieren, selbst zu solch außergewöhnlichen Luftbildaufnahmen zu gelangen.

*Eiszeitlicher See  
mit Cranberries*



*Formen und Farben wirken  
aus der Luft sehr abstrakt*

Die Wisconsin Cranberry-Industrie produziert mehr Cranberries als jeder andere Staat der USA und mehr als die Hälfte des gesamten weltweiten Angebots. Cranberries stammen ursprünglich von hier und sie waren wichtig als Nahrungsquelle für die Indianer, die entlang der vielen Seen und Wasserwege von Wisconsin jagten und Nahrung sammelten. Obwohl Cranberries in dieser Gegend also häufig vorkommen, sind die Pflanzen für den flüchtigen Beobach-

ter kaum sichtbar. Im Gegensatz zu Mais, Weizen und Sojabohnen, die jeden Hügel zu bedecken scheinen, wachsen Cranberries im niedrigen Marschland heran, weit weg von den meisten großen Städten. Wenn man auf eine Karte von Wisconsin schaut und die Bereiche mit den wenigsten Straßen entdeckt, hat man wahrscheinlich den Ort gefunden, wo Anbau und Ernte erfolgen.

Cranberries sind niedrige, buschige, mehrjährige Pflanzen, die während der Vegetationsperiode nicht unter Wasser stehen. Während der Ernte werden die Moore jedoch überflutet, sodass die aufschwimmenden Beeren leicht gesammelt werden können. Und sie bieten durch ihre Vielzahl eine erstaunliche Explosion der Farben – eben einen echten optischen Leckerbissen!

### Craigs Interesse wächst

„Die erste Reise, die ich unternahm, um die Cranberry-Ernte zu sehen, war im Oktober 1992. Ich war einfach nur zu einem Bauernhof gegangen, um einige frische Cranberries zu kaufen, und meine Neugier war geweckt, als ich die Ernte in vollem Gang erlebte. Ich hatte das Glück, meine Drachen und Kameras mitgebracht zu haben, so habe ich meine KAP-Aufhängung gepackt und meine einzige Filmrolle verschossen, um den seltsamen Prozess zu dokumentieren, in welchen ich so unerwartet hineingestolpert war. Wie bereits erwähnt, werden die Cranberries an sehr wegearmen Orten angebaut



**Die „nasse“ Ernte ist sehr effizient**

und die Ernte erfolgt nur über ein paar Wochen im späten September bis Anfang Oktober. Auch wenn ich natürlich zurückkehren wollte, um noch mehr KAP-Bilder dieser spektakulären Beerenlese zu machen, vergingen doch viele Jahre, bevor ich meinen Weg zurück fand.

## Rückkehr

Es war am 8. Oktober 2011 gegen Mittag und ich hatte gerade ein Foto-Shooting für einen Kunden in Mauston, Wisconsin, abgeschlossen. Das Shooting war schnell gegangen und so hatte ich Zeit, die 100 Kilometer weiter nördlich ins Cranberry-Land zu fahren und wieder zu den Mooren zurückzukehren. Ich hatte die Gegend auf Google Earth erkundet und wusste, ich würde viele Moore und Erntevorgänge sehen, aber ich war auf ein wenig Glück angewiesen, um einen geeigneten Ort für den Zugang mit meinem Drachen zu finden. Einer der ersten Betriebe, die ich erreichte, hatte ein Schild an der Tür mit dem Hinweis, dass sie Führungen über ihre Farm inklusive einen Stopp an ihrem Cranberry-Museum und Souvenirshop anbieten würden. Ich fuhr gerade auf den überfüllten Parkplatz, als einer ihrer Tour-Busse aus dem Sumpf zurückkehrte. Als 60 Personen in den kleinen Laden gingen, beschloss ich, dass dies vielleicht nicht der beste Zeitpunkt sei, um den Besitzer zu fragen, ob ich in seinen Sumpf gehen und meinen Drachen steigen lassen könnte.

Ich stieg also wieder in mein Auto und suchte nach einem geeigneten Zugang. Nach etwa 20 Meilen sah ich Dutzende Arbeitskräfte abseits der Straße arbeiten. Ich fühlte mich nicht wohl dabei, auf eine unbefestigte Zufahrt mit einem „Einfahrt verboten“-Schild zu fahren und ging zu einigen Arbeitern hin, um ihre Erlaubnis einzuholen. Ich war nicht sicher, was ich eigentlich erwartete, aber ich konnte einfach keine geeignete Stelle entdecken, um meinen Drachen steigen zu lassen und um nahe genug zu kommen, um überhaupt Aufnahmen der Cranberries zu erhalten.

## Standortfindung

Bald war ich in einem großen Kreis gefahren und fand mich am Anfang wieder. So entschied ich mich dafür, wieder auf den Parkplatz zurückzukehren, auf welchem ich schon zuvor angehalten hatte. Die vielen Tourteilnehmer waren verschwunden und es war viel ruhiger in der Filiale. Ich ging hinein und fragte die Frau an der Theke, ob ich den Grundstücksbesitzer sprechen könne. Die Frau sagte: „Das bin ich. Was kann ich für Sie tun?“ Ich stellte mich vor und sagte ihr, dass ich ein paar Fotos von den Cranberries machen wollte und erklärte dabei, dass ich für die Luftaufnahmen einen Drachen steigen lassen müsse, um meine Kamera damit zu heben. Nach meiner Bitte, vielleicht die Cranberry-Ernte auf ihrem Besitz fotografieren zu dürfen, dauerte es einige Augenblicke, doch dann kam ein großes Lächeln über ihr Gesicht und sie sagte: „Wow, das klingt ziemlich interessant. Mein Mann und ich fliegen manchmal selber Drachen. Das wäre schön!“ Sie sah auf ihre Uhr, dachte einen Moment lang nach und sagte dann: „Okay, steigen Sie in Ihr Auto und folgen Sie



**Mit Barrieren werden die Beeren auf der Oberfläche zusammengetrieben**

**Die einzelnen „Becken“ mit den aufgeschwommenen Früchten**





**Die Ernte wird auf Lkws befördert**

zu bekommen. Sie sah wieder auf ihre Uhr und sagte, dass sie zurück zu ihrem Geschäft müsse. Ich dankte ihr dafür, dass ich ihr Land betreten durfte und sagte, dass ich später wieder vorbeischauen würde, wenn ich fertig war. ‚Viel Spaß!‘, wünschte sie mir aus dem offenen Fenster heraus, als sie abfuhr und eine Spur von Staub hinter ihrem großen Pick-up-Truck hinterließ.

**Bedingungen**

Der Wind war kräftig und stetig. Im flachen, niedrigen Sumpf war das Drachensteigen so einfach und reibungslos wie kaum irgendwo sonst, wo ich geflogen war. Meine ursprüngliche Idee war es, die Ernte zu dokumentieren und die Aufnahmen zu aktualisieren, welche ich vor fast 20 Jahren gemacht hatte. Nachdem ich ein paar Fotos gemacht hatte, holte ich die Kamera nach unten, um meine Erwartungen zu überprüfen. Ich war erstaunt über die Farben, die geometrischen Formen und Abstraktionen, die durch meine Kamera aus der Luft offenbart wurden. Ich beschloss, meine Absicht, den Ernte-Prozess zu dokumentieren, vorerst zu verschieben, und konzentrierte mich stattdessen mehr auf die Cranberries in einer abstrakteren Form – für mich die fotografische Essenz! Entdeckt habe ich dabei die schwimmenden Cranberries als Kunst in der Landschaft des mittleren Marschlandes von Wisconsin und hoffe, Euch gefallen die Ergebnisse.“

**MEHR INFOS**

**INTERNET-TIPPS:**

- [www.fromakite.com/hanging-by-a-thread](http://www.fromakite.com/hanging-by-a-thread)
- [www.fromakite.com/42-a-little-more-line](http://www.fromakite.com/42-a-little-more-line)
- [www.discovercranberries.com](http://www.discovercranberries.com)

mir. Ich fuhr ihr etwa 2 Kilometer auf der harten Sandpiste hinterher, welche die Deiche befestigte. Wir kamen reihenweise an Cranberry-Feldern vorbei bis zu einem Bereich, wo die Sümpfe bereits überschwemmt worden waren und die Cranberries schwimmend auf ihre Ernte warteten. Wir hielten die Autos an und sprachen dann einige Minuten darüber, wie mein KAP-System arbeitet und wie lange ich brauchen würde, um meine Aufnahmen

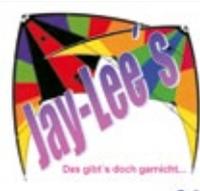
**ANZEIGEN ▼**



**ENTROPY Snowkite DVD**  
 Ein unglaubliches Snowkitevideo mit absolut beeindruckenden Filmsequenzen von den Top-Spots. Mit beeindruckenden New-School-Manövern in atemberaubenden Landschaften. Die Rider im Film gehören zweifellos zu den Besten der New-School Revolution.

Artikel-Nr. 11093

Mehr Informationen, mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de) und auf Seite 87 im Heft.



**-Drachen**  
**-Windspiele**  
**-Funsport**

*Inh. Mike Jesgarz  
 Barnestr.37  
 31515 Wunstorf  
 Tel.:05031 - 5199169*

[www.jay-lees.de](http://www.jay-lees.de)

**ONLINE-SHOP** [www.kitestore24.de](http://www.kitestore24.de)

**GRATIS-VERSAND ab 24 €** **SICHER BESTELLEN** **SCHNELL GELIEFERT**



**Kitestore24.de**  
 Lenkdrachen & Lenkmatten

**Pegasus**  
 der Drachenshop

[www.drachenshop.de](http://www.drachenshop.de) 56154 Boppard • Zum Vierseenblick 1 • Tel. 06742 / 899 394 • Fax 06742 / 921 394

# SNOW

SPECIAL 2014

# KITE & FRIENDS

## 36 Galerie

So sensationell ist  
Kiten im Schnee

## 40 Sequenzen

Backflip und Kite Loop Frontflip

## 44 Pascal Boulgakow

Im Portrait: Ausnahmesportler  
mit magischem Blick

## 48 Weekend na Lodzie

Nur 6 Stunden von der Grenze

## 52 Depowerkites

Marktübersicht der  
Top-Snowkites

## 58 Tom Bourdeau

So arbeitet der Entwickler

## 60 Einstieg bis Race

Vierleiner: günstig bis schnell

## 62 Warm ums Herz

Was im Winter Freude macht

## 66 Gewinnspiel

Top-Sonnenbrillen gewinnen

## 66 Termine

# Kiten auf 328 Quadratkilometern

Event auf dem Frischen Haff  
ab Seite 48

# Tricks

So spektakulär  
geht es in die Lüfte  
ab Seite 40

# Gipfel Stürmer

SPECIAL SNOWKITING

Rider: Johann Civil  
Kite: Ozone Summit  
Foto: Wareck Arnaud

Wintersport und Berge gehören irgendwie zusammen. Auch wenn man zum Snowkiten überhaupt keine Abfahrten benötigt, so ist der Reiz des Gipfels doch ungebrochen. Vorteil der Kiter: Sie haben ihren eigenen Lift an der Schnur und können damit in Gebiete kommen, die sonst nur mit stundenlangem Tourengehen oder einem Helikopter erreichbar wären.

Es ist also keine Seltenheit, dass Kiter an schneebehangenen Steigungen zu sehen sind. Meist lösen sie großes Staunen aus, wenn sie in kurzer Zeit nur von der Windkraft angetrieben steile Höhen erklimmen. Auch scheinen Snowkiter keine Scheu vor Hindernissen zu haben. Oder wer springt sonst mal eben über Häuserdächer?



Clothing: Bergans  
Rider: Antoine Vallon  
Foto: Götz Sommer

Location: Norwegen  
Kite: Montana 8  
Foto: Pascal Boulgakow





# Freak Out!



Move: KiteLoop  
Rider: Antoine Vallon  
Foto: Götz Sommer



Kite: JN Randas  
 Location: Strasswalchen  
 Foto: Lukas Prudky

Kites sind nicht nur einfache Zugsegel, die in den Wind gehalten werden und so den Piloten voranziehen. An langen Leinen und mit dem ausgeklügelten Depower-System ist es möglich, die Zugkräfte bei Bedarf schlagartig zu vervielfachen. Wenn die Kites dann radikale Flugkurven über den Himmel ziehen und auch mal fette Loopings drehen, werden immense Kräfte freigesetzt. Drückt ein Fotograf auch noch im rechten Augenblick auf den Auslöser, entstehen außergewöhnliche Fotos, die dem Betrachter manchmal den Atem stocken lassen können. Aber was schreibe ich hier lang und breit? Schaut einfach auf die Fotos!



Location: Col du Lautaret  
 Rider: Guillaume „Chasta“ Chastagnol  
 Foto: Jerome Josserand

Text und Rider: Antoine „Tono“ Vallon  
Fotos: Götz Sommer

## Snowkiten mit dem Kopf nach unten

# KOPF RUNTER!

Um Eure Auswahl an Snowkitetricks zu erweitern und als Anregung für Fortgeschrittene, ihren Fahrstil zu variieren, stellen wir hier zwei Tricksequenzen vor, bei denen der Kiter „kopfüber“ in der Luft hängt. Obwohl die Durchführung eines Back- und Frontflips theoretisch relativ einfach ist, müsst Ihr schon über gutes Freestyle-Können verfügen, bevor Ihr hiermit loslegt.

### Backflip am Kicker

Der Backflip beim Snowkiten – ob nun mit einem Snowboard oder mit Skiern – ist ein wirklich cooler Trick, der die Zuschauer beeindruckt. Die folgende Ablaufbeschreibung erklärt Euch Schritt für Schritt, wie Ihr Euren ersten Backflip macht.

Bevor Ihr allerdings einen Backflip beim Snowkiten versucht, müsst Ihr sehr sicher auf Skiern oder auf dem Snowboard fahren und Sprünge perfekt beherrschen. Gut wäre es auch, wenn Ihr bereits einen Backflip (mit Snowboard oder Skiern) auf einem Luftkissen oder auf einem Trampolin hinbekommt. Diese Vorkenntnisse werden Euch bei der Durchführung und vor allem bei der Rückwärtsbewegung helfen. Versucht auf keinen Fall einen Backflip, wenn Ihr Euch nicht sicher seid und es nicht hundertprozentig wollt!



7.

6.

5.

4.

**1.**  
Halte den Kite tief und fahre mit ausreichender Geschwindigkeit zum Kicker, sodass Du in der Lage bist, ihn zu überqueren. Es braucht ein paar Anläufe, um die nötige Geschwindigkeit einschätzen zu lernen.

**2.**  
Kurz vor dem Sprung gehst Du in die Knie und hältst Deine Schultern parallel zum Kicker. Diese Position gibt Dir den Schwung für den Flip. Die hintere Hand liegt dabei in der Mitte der Bar.

**3.**  
Kurz bevor Du den Kicker verlässt, wirfst Du Deine Schultern und den Kopf zurück. Um noch mehr Schwung zu bekommen, hebst Du Deine vordere Hand hoch und wirfst sie nach hinten.

**4.**  
Bei der Umsetzung des Flips hältst Du den Kite so niedrig wie möglich. Halte Deinen Blick nach hin-

ten gerichtet, sodass die Rotation beibehalten bleibt. Als extra Stilelement machst Du am besten einen Grab mit der vorderen Hand ans Board, denn das unterstützt die Rotation noch mehr.

**5.**  
Beim Flip wirst du zuerst den Himmel, danach den Schnee sehen. Sobald Du die Landefläche ins Sichtfeld bekommst, verlangsame die Rotation und richte Dich auf .

**6.**  
Halte den Kite weiter tief und bringe Dein Snowboard oder die Skier wieder in eine parallele Position zum Boden, und dann fahre ruhig weiter.

**7.**  
Herzlichen Glückwunsch, Du hast einen Backflip geschafft! Variation: Wenn Du den Backflip sicher beherrschst, wirst Du auf die gleiche Weise auch eine ausgehakte (unhooked) Variante durchführen können.



**3.**

**2.**

**1.**

## Switch Frontflip Kiteloop Tailgrab

Der Kiteloop Frontflip wirkt sehr harmonisch, weil der Flip in die entgegengesetzte Richtung des Kiteloops durchgeführt wird. Für diesen Trick musst Du den Kiteloop und die Vorwärtsrolle (Frontroll) beherrschen. Zu Anfang wirst Du eher eine Front-Rolle schaffen, danach hältst Du den Kopf mehr und mehr nach unten, wie beim richtigen Frontflip.

Für diesen Trick brauchst Du keinen Kicker, denn der Kiteloop wird das Seinige tun, um Dich aus dem Schnee hoch zu heben. Schlussendlich sieht der Trick schwieriger aus, als er ist. Sicheres, fortgeschrittenes Können beim Fahren und Springen ist natürlich Voraussetzung.





1. Du kommst mit ausreichend Geschwindigkeit anfahren und startest einen langsamen Kite-loop mit der Hand am Barend.
  2. Sobald Du in die Luft gehoben wirst, bewegst Du Dich nach vorne und nach unten und startest den Frontflip statt der Frontroll. Greife das hintere Ende Deines Boards, um die Bewegung zu unterstützen, und strecke das vordere Bein durch, um das Stilelement zu unterstreichen.
  3. Führe die Bewegung weiter und behalte den Druck auf der Bar, um den Kite-loop nicht zu verlangsamen oder gar zu stoppen. Wenn der Frontflip gelungen ist, befindest Du Dich nun mit dem Kopf nach unten im Flug.
  4. Wenn Du die Landezone in den Blick bekommst, fange an, die Rotation zu verlangsamen. Schau dafür in Richtung Landezone.
  5. Erhöhe den Druck auf die Bar, um den Kite-loop zu beenden, richte Dich wieder auf und nehme die Lande-position ein. Du kannst Switch oder normal landen.
  6. Verinnerliche das Gelernte. Und jetzt heißt es: üben, üben, üben.
- Tipps und Warnungen: Snowkiting kann gefährlich sein, beim Üben von Tricks ist Vorsicht geboten. Trage immer die passende Sicherheitsausrüstung.

4.

5.

6.

Interview: Antoine Vallon  
Fotos: Götz Sommer,  
Pascal Boulgakow

## Leben und Motto von Pascal „Boulgy“ Boulgakow

# Old's Cool!

Beim Snowkiten denkt man an Marken und deren Teamrider, aber erst die Fotos verleihen dem Sport seine Magie. Pascal „Boulgy“ Boulgakow ist nach über zehn Jahren Snowkite-Fotografie zu einer Legende auf diesem Gebiet geworden. Das Umfeld war ihm vorher keinesfalls fremd, da er schon für das Ski- und Snowboardfahren aktiv war. Durch seine Arbeit hat Pascal bereits viele Fahrer und Marken ins Rampenlicht gebracht. Als Anerkennung möchten wir mit diesem Interview wiederum Pascal auf die Bühne holen.

**SNOWKITE & friends: Kannst Du Dich kurz vorstellen und etwas über Deinen Background erzählen?**

Pascal Boulgakow: Aufgewachsen bin ich in Afrika, wo ich mich mit der Unterwasserfischerei im Ozean beschäftigt habe. Im Alter von zwölf Jahren bin ich nach Frankreich zurückgekehrt, um auf internationalem Niveau an Ski-Wettbewerben teilzunehmen. Heute bin ich 56 Jahre alt, habe drei Töchter und bin vor elf Jahren Großvater geworden. 25 Jahre lang habe ich als Lehrer gearbeitet und währenddessen Ausdauersportarten wie Langlauf, Laufen und Radfahren betrieben. Vier Mal bin ich mit Langlaufski die Trans'Jura gelaufen, den Marathon habe ich in 2 Stunden 50 Minuten geschafft und beim Radfahren erhielt ich die Auszeichnung „Marmotte d'Or“ für eines der härtesten Alpenrennen. Weiter habe ich im Zentralmassiv, in der Nähe von Grenoble, zwei Jahre lang Deltafliegen und zwölf Jahre Paragliding betrieben. Dann entschied ich mich für einen Berufswechsel und wurde Outdoor-Fotograf für Schneesportarten. Acht Jahre habe ich für den französischen Snowboard-Verband sowie für verschiedene Snowboard-Marken und Zeitschriften auf der ganzen Welt fotografiert. Etwa im Jahr 2000 ist dann noch der Freestyle mit Ski dazugekommen. Ich war sehr viel unterwegs und habe fast jedes Land bereist, wo Snowboarden oder Skifahren angesagt sind. Seit 2005 konzentriere ich mich fast ausschließlich auf das Snowkiten.

**SK: Wie kam es dazu, dass Du Fotograf wurdest?**

Pascal: Ich habe keine Ausbildung gemacht, ich bin ein sogenannter Autodidakt und meine Leidenschaft für die Fotografie im Schnee hat mich immer angetrieben.

**SK: Was ist Dein spezieller Ansatz?**

Pascal: Mein Ansatz ist es, bereits veröffentlichte Bilder zu studieren und einen Schritt weiterzugehen und etwas Neues hinzuzufügen. Zu drastisch darf man die Bilder am Ende nicht bearbeiten, weil die Leser dann verunsichert werden und das Ergebnis ablehnen. Es geht darum, immer ein wenig Innovation in die Bilder zu bringen, aber eben nie zu viel.

**SK: Wo wäre Dein Traumort für ein Shooting?**

Pascal: Die Schneesport- und Snowkite-Fotografie hat mich bereits nach Alaska, Neuseeland und in viele weitere wunderschöne Länder geführt. Es ist nicht immer der Ort entscheidend, sondern vor allem die Organisation und die Stimmung der Fahrer vor Ort.

**SK: Welche Snowkite-Bilder sagen Dir am meisten zu?**

Pascal: Ich versuche, so umfassend wie nur möglich alle Facetten des Snowkitens wiederzugeben. Freeride-Powder-Aktionen oder Freestyle-Moves



sind für einen Fotografen meistens lohnend, weil es hierbei recht einfach ist, beeindruckende Ergebnisse zu erzielen. Die eigentliche Herausforderung besteht darin, ein überzeugendes Foto oder Video von einem Kiter zu bringen, der Spaß am Cruisen hat und die Leichtigkeit und Sicherheit der Sportart wiedergibt. Der Betrachter muss sich mit den Bildern identifizieren können und sich durch die Texte und Darstellungen angesprochen fühlen – das ist eine schwierige Aufgabe! Und ich persönlich habe für mich die Herausforderung gefunden, in einem Artikel oder einer Berichterstattung alle Aspekte des Snowkitens zu berücksichtigen.

**SK: Wie schaffst Du es, zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu sein?**

Pascal: Den richtigen Blickwinkel zu finden, resultiert aus jahrelanger Praxiserfahrung. Die bereits veröffentlichten Fotos werden immer wieder studiert. Der Fotograf analysiert sie, überlegt, wie sie gemacht wurden, und entwickelt dann eine eigene Strategie für ein innovatives und persönliches Bild. Im Schnee muss er sich dann genau an diese Details erinnern, um alles in die Praxis umsetzen zu können. Im Laufe der Zeit bekommt man ein stetig besseres Gefühl für die verschiedenen Blickwinkel und Shootingspots. Der Fotograf hat bereits im Kopf seine Aufnahmen inszeniert und kann am Ende eines schönen Kite-Tages auf keinen Fall mit leeren Händen heimkehren. Die Kiter wiederum



**Zurückhaltende Kommunikation mit den Kitemern ist die Zauberformel**



wollen den Tag und die Wetterbedingungen optimal nutzen, um ihr Können zu demonstrieren und Spaß zu haben. Der Fotograf darf ihnen dabei keine Steine in den Weg legen, so sehe ich das wenigstens. Es ist nicht immer einfach, wenn bei perfekten Bedingungen alle Kiter in verschiedene Richtungen verschwinden, um den Tag zu genießen. Meine Einstellung ist es, die Fahrer so wenig wie möglich zu fordern und sie den Tag nutzen zu lassen. Es findet zwar vor jeder Kitesession eine kurze Besprechung statt, aber manchmal vergessen sie sich im Eifer des Gefechtes und springen, ohne mir Bescheid zu sagen, und ich verpasse Dreiviertel der Tricks. Vor Ort gebe ich den Fahrern wenig Anweisungen, um an einem ausgesuchten Ort bestimmte Moves zu zeigen. Oft habe ich tolle Bilder im Kopf, traue mich aber nicht, die Fahrer zusammenzutrommeln. Andere Fotografen sind da





strikter und beanspruchen die Kiter den ganzen Tag für sich, um möglichst gute Bilder zu schießen. Ich weiß nicht, welcher der bessere Weg ist; wahrscheinlich liegt das Optimum irgendwo dazwischen.

**SK: Du drehst auch Videos, ist das ähnlich wie das Fotografieren?**

Pascal: Ich bin Fotograf mit langjähriger Erfahrung, aber ich bin überhaupt kein professioneller Videofotograf. Ich drehe kurze Videosequenzen, weil die Moves teilweise besser auf Video wiedergegeben werden können, aber auch, weil die Nachfrage groß ist. Mir fehlt auf diesem Gebiet allerdings die Erfahrung, wobei hier ebenso gilt: Übung macht den Meister!

**SK: Hast Du manchmal Angst, dass die Fahrer sich bei den Shootings verletzen?**

Pascal: Ich persönlich bitte nie einen Kiter, etwas Gefährliches zu tun. Die Anweisungen, die ich gebe, stehen in einem ästhetischen Bezug zum Terrain und Können des Kiters. Den Kitem bleibt es freigestellt, ob sie den vorgeschlagenen Trick unter den gegebenen Umständen und auf dem Terrain zeigen wollen. Gefahr ist nur vorhanden, wenn der Kiter mich warnt, dass er diesen oder jenen risikobehafteten Trick auf einem Kicker, einem Metallrohr oder einem Felsvorsprung zeigen will. Wenn ich direkt gefragt werde, muss ich natürlich das Foto oder Video machen, sonst wäre der Kiter enttäuscht. Da habe ich schon manchmal Angst, dass etwas schiefgeht. Aber wenn ich sehe, dass ein Move kein besonders spektakuläres Bild verspricht, sage ich ihm das auch, sodass er das Risiko gar nicht erst eingehen muss, und wir machen halt etwas anderes.

**SK: Was ist Deine beste Anekdote?**

Pascal: Ach, da gibt es viele. Oft ist es Situationskomik, die nur für die Anwesenden witzig ist, und die Leser könnten damit nicht viel anfangen. Der Klassiker ist, wenn der Akku oder die Speicherkarte der Kamera vergessen wurde, man aber mehrere hundert Kilometer zu einem fernen Spot gefahren ist. Mir persönlich ist es auch schon passiert, dass ich alle Bilder von einem Shooting versehentlich gelöscht habe. Auch wenn die Kamera gar nichts gespeichert hatte, ist es nicht lustig, das den Kitem zu erklären. Als ich zum ersten Mal ein Bild auf dem Cover einer Zeitschrift hatte, erschien dazu das Urheberrecht eines anderen Fotografen. Im Kaukasus waren wir mal auf einer Fläche, um den Freeride-Wettbewerb des nächsten Tages vorzubereiten, und da kam die russische Armee mit

zwei Panzern und hat gefeuert, um Lawinen auszulösen und so die Fläche zu sichern. Ich höre lieber auf, sonst sind wir morgen noch nicht fertig mit dem Geschichtenerzählen.

**SK: Brauchst Du eine besondere Ausrüstung, da Du auch als Fahrer an die Spots kiten musst?**

Pascal: Mein Wunsch ist es, möglichst wenig Material dabeizuhaben, um so leicht wie möglich bepackt zu sein. Viele machen den gleichen Fehler, kaufen immer mehr Ausrüstung, um bessere Fotos machen zu können, und schleppen 25 Kilo Ausrüstung mit sich herum, die sie unmöglich in die Berge und schon gar nicht beim Snowkite mitnehmen können. Dann brauchen sie so viel Zeit, um die passende Linse zu finden, dass der Kiter schon längst wieder über alle Berge ist. Im Laufe der Jahre lernen sie, sich auf das nötigste Material zu beschränken. In der Hoffnung, dass ich etwas Leichteres und Kleineres finde, benutze ich eine Canon-Spiegelreflexkamera und nur ein Standard-Zoomobjektiv. Für die Videoaufnahmen habe ich ein leichtes Stativ. Ich verwende auch die leicht verstaubare GoPro und träume davon, eines Tages eine ganze Session damit machen zu können.

**SK: Was sind Deine Projekte für die Zukunft?**

Pascal: Meine Projekte sind letztendlich ziemlich einfach: Ich will weiter Snowkite-Berichterstattungen machen. Dazu muss ich mich mit den Erwartungen der Leser und Kiter auseinandersetzen und mich immer wieder anpassen. Das Interesse der Leser wird stets im Fokus bleiben, denn sie suchen heutzutage ganz gezielt nach Artikeln, die ihren persönlichen Informationsbedarf abdecken.

**SK: Womit bist Du im Schnee unterwegs?**

Pascal: Ich habe zwei Kites: eine 7.0- und eine 14.0-Quadratmeter-Montana von HQ. Die 7er benutze ich vielleicht dreimal pro Saison bei starkem Wind und ich habe sie immer ohne Bar dabei; sonst reicht mir die 14er. So kann ich immer mit einem leichten Rucksack unterwegs sein.

**SK: Was wirst Du machen, wenn Du genug vom Snowkite hast?**

Pascal: Ich glaube nicht, dass ich eines Tages die Lust an der Kite-Fotografie verlieren werde. Ich werde erst aufhören, wenn ich es nicht mehr schaffe, die Spots zu erreichen. Leider wird es immer schwieriger, die Einnahmen und Ausgaben im richtigen Verhältnis zu halten und wenn es irgendwann

*Auf den richtigen Moment kommt es an*



**Auch unter schwierigen Bedingungen ist Pascal im Einsatz**

nicht mehr rentabel ist, werde ich meine andere Leidenschaft, das Zeichnen, weiter ausbauen.

**SK: Was machst Du an Tagen ohne Wind ?**

Pascal: Ein Fotograf muss nach einem Tag im Schnee mindestens sechs Tage am Computer sitzen, um Fotos zu sortieren, in Ordnern abzulegen, sie in die gewünschten Formate zu bringen und Farbe und Licht der Bilder zu optimieren. Das mache ich an windstillen Tagen an meinem Computer. Dateien versenden, Texte schreiben, mit Auftraggebern verhandeln kostet eine Menge Zeit und man muss gut organisiert sein. Ich habe Zehntausende von archivierten Bildern, und wenn ich gefragt werde, kann ich diese in weniger als einer Stunde per E-Mail verschicken.

**SK: Ein Schlusswort von Dir?**

Pascal: Ich bin glücklich über meinen Job und darf mit meinen Drachen und meiner Kamera sehr oft im Schnee sein. Wenn ich zu Hause bin, denkt jeder, dass ich mich ausruhe, und jedes Mal, wenn ich zur Arbeit losziehe, wünschen mir die Leute einen schönen Urlaub. Ist das nicht fabelhaft? ■

**Auch vor schwierigen Orten hat „Boulgy“ keine Scheu**



▼ ANZEIGE

# Jetzt bestellen!



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

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

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

**IM INTERNET**

[www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de) oder  
telefonisch unter 040 / 42 91 77-110

## Platz zum Kiten in Polen

# WEEKEND NA LODZIE

Text und Fotos:  
Dariusz Labuda, Jerome Josserand

In die Alpen – na klar! Oder nach Norwegen? Sowohl im fernen Norden als auch im tiefen Süden findet man Traumspots zum Snowkiten. Und das sind bei näherer Betrachtung recht viele. Doch die Entfernungen sind weit und so will es wohlüberlegt sein, wann man diese Orte aufsucht.

Oder habt Ihr mehr Lust auf Krynica Morska? Was das ist? Klingt nach Osten, und ist auch dort – an der polnischen Ostsee, kurz vor der russischen Grenze. Von Berlin sind es je nach gewählter Strecke 550 bis 650 Kilometer und von Hamburg etwa 800 Kilometer. Doch was der Osten zu bieten hat, ist nicht ohne. Immerhin lockt das Frische Haff – polnisch Zalew Wiślany oder sehr schick in Englisch die „Vistula Lagoon“ – mit einer Fläche von 328 Quadratkilometern und ausreichend Platz für große Snowkite-Ausflüge.

Beim Langstreckenrennen  
geben die Kiter alles



*Beim Weekend na Lodzie treffen sich die Snowkiter*



*Jerome Josserand vor einem Hovercraft der polnischen Küstenwache nahe der russischen Grenze*

## Event

Einmal im Jahr im Februar finden sich die Snowkiter zum Weekend na Lodzie ein, wenn das Wasser gefroren ist. Meist liegt hier auch einiges an Schnee, sodass man mit Ski und Snowboard viel Spaß haben kann. Dann werden zwei Rennen von 3 und 10 Kilometern ausgetragen, je nachdem, wie versiert und ehrgeizig die Teilnehmer sind. Nicht nur die Herstellerzelte auf dem See sind ein Anziehungspunkt. Organisator Dariusz Labuda weiß, wo es gemütlich ist, denn er ist der Inhaber des Hotels Krynica Spa & Wellness – und der zweite Teil des Namens sagt einem schon, dass man es sich hier richtig gut gehen lassen kann.

## Planung

Nachdem im letzten Winter das Team von Rapace vor Ort war, werden auch dieses Mal sicher wieder einige Kiter den Weg nach Krynica finden. Der Termin für das Wochenende am Haff im Februar soll im Laufe des Novembers festgelegt werden. ■

### MEHR INFOS

**INTERNET-TIPP**  
[www.weekendnalodzie.pl](http://www.weekendnalodzie.pl)



*Die riesigen Flächen des Frischen Haff zum Kiten*



MB

PURE PERFORMANCE





 power  
kites.de

4 sizes: 8.....10.....12.....14



[www.powerkites.de](http://www.powerkites.de) — —  
[info@powerkites.de](mailto:info@powerkites.de)

# DEPOWER

Dies sind hoch entwickelte Fluggeräte, die durch ihr ausgeklügeltes System zur Veränderung des Anstellwinkels eine große Variabilität der Zugkraft bieten. Das macht das Snowkiten ebenso sicher wie komfortabel. Dazu kommen bemerkenswerte Flugeigenschaften, die den Spagat zwischen verzeihenden Eigenschaften bei böigen Winden und hoher abrufbarer Performance erlauben.

Doch auch die 2014er-Generation bietet eine große Zahl an verschiedenen Modellen, aus denen man den Kite wählen kann, der den persönlichen Ansprüchen am besten genügt. Denn während manch einer lieber gemütlich Cruisen geht, möchten andere Snowkiter hohe Gipfel erklimmen, und die Freestyle-Junkies werden die Dreheigenschaften für den Kite-loop und die maximale Hangtime besonders zu schätzen wissen. Aber selbst für blutige Anfänger gibt es tolles Trainingsgerät, mit dem man sicher den Weg zum versierten Snowkiter begehen kann. ■



# Access 2014

Ozone

Depower



Die neue 2014er-Access bleibt ihren Ansprüchen als Anfängerschirm bis hin zum Aufsteiger-Kite treu und bietet konstante Zugentwicklung, ruhiges Lenkverhalten und enorme Stabilität, und das bei gesenkten Preisen. Ausgestattet mit der Contact Snow Push Away Controlbar mit einem Safety-System, das den Kite komplett drucklos auswehen lässt.

## FACTS

Größe:	Preis:
Access 4.0 rtf	775,- Euro
Access 6.0 rtf	840,- Euro
Access 8.0 rtf	895,- Euro
Access 10.0 rtf	935,- Euro
Access 12.0 rtf	965,- Euro

# Apex IV

HQ-Powerkites

Depower



Die Apex 4 ist perfekt an die Bedingungen von Snowkitern angepasst und gleichermaßen für Einsteiger und Backcountryrider geeignet. Die Apex 4 verfügt über hohe Stabilität, Depower und Zugleistung, um große Windbereiche abdecken zu können. Aus dem Paragliding-Bereich stammt das Anknüpfsystem der Wingtips, welches dem Kite eine zusätzliche Flugstabilität verleiht.

## FACTS

Größe:	Preis:
Apex 4 3.5 rtf	599,- Euro
Apex 4 5.5 rtf	649,- Euro
Apex 4 8.0 rtf	699,- Euro
Apex 4 11.0 rtf	799,- Euro

# Charger

Peter-Lynn

Depower



Bei den Twinskin-Modellen von Peter Lynn hat die Charger mit schnellem Flug, flüssigem Drehverhalten und anständiger Anwind-Performance eine gute Leistungsausbeute. Das große Depower und die hohe Flugstabilität wurden mit einer überaus großen Flugstabilität gepaart. Lieferung mit aktueller Navigator-Controlbar.

## FACTS

Größe:	Preis:
Charger 6.5 rtf	1.069,- Euro
Charger 8.0 rtf	1.159,- Euro
Charger 10.0 rtf	1.249,- Euro
Charger 12.0 rtf	1.329,- Euro
Charger 15.0 rtf	1.429,- Euro
Charger 18.0 rtf	1.529,- Euro
Charger 22.5 rtf	1.629,- Euro

# Frenzy 2014

Ozone

Depower



Die Frenzy 2014 bleibt ein Hochleistungs-Depowerkite für fortgeschrittene wie erfahrene Snowkiter, die bei Ausflügen im Tiefschnee oder bei Tricks eine gute Performance benötigen. Dafür wurde der Kite komplett neu entworfen und bietet alle aktuellen Sicherheits-Features wie ein komplett auswehendes Safety. Ausgestattet mit der Contact Snow Push Away Controlbar.

## FACTS

Größe:	Preis:
Frenzy 5.0 rtf	1.029,- Euro
Frenzy 7.0 rtf	1.129,- Euro
Frenzy 9.0 rtf	1.185,- Euro
Frenzy 11.0 rtf	1.250,- Euro
Frenzy 13.0 rtf	1.290,- 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 zum Cruisen im Backcountry. Dazu wurden hohe Standards bei der Produktion und Verarbeitung gesetzt. Die Lynx kommt an der neuen Magnet-Bar mit fünfter Leine.

## 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 8 HQ-Powerkites

Depower



Performance verlangt Präzision im Design. Die Montana in der achten Generation ist nach zwei Jahren Entwicklung gereift und der Shape wurde verändert: Ein geringerer AR und eine C-Kite ähnliche Form verleihen dem Modell ein Plus an Stabilität, ohne dabei auf Performance und Leichtwindeignung verzichten zu müssen. Die gesteigerte Effektivität der Flächenleistung macht sich besonders im unteren Windbereich bemerkbar.

## FACTS

Größe:	Preis:
Montana 8 8.0 rtf	955,- Euro
Montana 8 10.0 rtf	1.035,- Euro
Montana 8 12.0 rtf	1.099,- Euro
Montana 8 14.0 rtf	1.145,- Euro

# Neo 3 HQ-Powerkites

Depower



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 Closedcell-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



Seit fünf Jahren gibt es von Flysurfer einen leistungsstarken Opencell-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 überarbeitetem Safety sollen vor allem Einsteiger in die Welt der Depowerkites angesprochen werden. Der Kite wird 2014 in überarbeitetem, neuem Design erscheinen.

## FACTS

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

# Phantom

Peter-Lynn

Depower



Die letztes Jahr erschienene Phantom ist wie ihr gleichnamiger Vorgänger ein gestreckter Twinskin mit besonders viel Lift und Hangtime. Dank großem Depower ergibt sich ein weiter Windbereich, wobei vor allem das Low-End verbessert wurde. Lieferung komplett mit aktueller Navigator-TS-Bar.

## FACTS

Größe:	Preis:
Phantom 6.0 rtf	999,- Euro
Phantom 9.0 rtf	1.119,- Euro
Phantom 12.0 rtf	1.229,- Euro
Phantom 15.0 rtf	1.329,- Euro
Phantom 18.0 rtf	1.419,- Euro
Phantom 24.0 rtf	1.579,- Euro

# Plasma

Elliot

Depower



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

## FACTS

Größe:	Preis:
Plasma 4.0 rtf	529,- Euro
Plasma 6.0 rtf	579,- Euro
Plasma 8.5 rtf	625,- Euro
Plasma 11.0 rtf	699,- Euro

# Psycho 4

Flysurfer

Depower



Seit gut fünf Jahren ist die Freestyle-Waffe von Flysurfer auf dem Markt. Zusätzlich zur üppigen Power kommt 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	1.199,- Euro
Psycho 4 8.0 irtf	1.349,- Euro
Psycho 4 10.0 irtf	1.499,- Euro
Psycho 4 12.0 irtf	1.599,- Euro
Psycho 4 15.0 irtf	1.749,- Euro
Psycho 4 Deluxe 6.0 irtf	1.349,- Euro
Psycho 4 Deluxe 8.0 irtf	1.549,- Euro
Psycho 4 Deluxe 10.0 irtf	1.749,- Euro
Psycho 4 Deluxe 12.0 irtf	1.899,- Euro
Psycho 4 Deluxe 15.0 irtf	2.049,- Euro

# Radical II

Libre

Depower



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 Trimmöglichkeiten als bei einem normalen Depowerkite wünschen. Die Radical II verfügt über einen Doppeltrimmer und Ventilkappen, was sie zum Crossover-Racer macht.

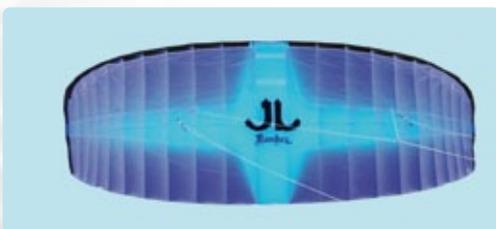
## FACTS

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

# Randas

JN-Kites

Depower



Die neue 2014er-Randas kommt mit einem zusätzlichen Fünfte-Leine-Setup, bei dem das Safety zum drucklosen Auswehen des Kites führt. Aber auch das Backline-Safety kann weiterhin genutzt werden. Gewaltiger Lift und Hangtime-Potenzial sowie enge Drehfreudigkeit und stabile, dynamische Flugleistungen zeichnen den JN-Kite aus, der in zwei Tuchvarianten erhältlich ist.

## FACTS

Größe:	Preis:
Randas 6.0 rtf	999,- Euro
Randas 8.0 rtf	1.099,- Euro
Randas 10.5 rtf	1.269,- Euro
Randas 13.0 rtf	1.489,- Euro
Randas pur 6.0 rtf	1.179,- Euro
Randas pur 8.0 rtf	1.289,- Euro
Randas pur 10.5 rtf	1.499,- Euro
Randas pur 13.0 rtf	1.759,- Euro

# Slope

## Zebra-Kites

Depower



Die günstige Marke mit hoher Qualität aus dem Hause Libre hat mit der Slope einen leistungsfähigen Depowerkite, 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

# Speed4

## Flysurfer

Depower



Die Speed4 ist der leistungsfähigste Kite, den Flysurfer bislang gebaut hat. Ob Low-End, Drehtempo, Relaunch, Sprungeigenschaften oder Depower – überall ist der Kite „Top of the Art“. Während die Speed früher vor allem als Race- und Freeride-Gerät von sich reden machte, ist sie auch beim Freestyle äußerst beliebt, bietet einen großen Verwendungsbereich und ermöglicht einen effizienten Einsatz im Schnee.

### FACTS

Größe:	Preis:
Speed4 8.0 irtf	1.399,- Euro
Speed4 10.0 irtf	1.599,- Euro
Speed3 CE 12.0 irtf	1.649,- Euro
Speed3 CE 15.0 irtf	1.799,- Euro
Speed4 Deluxe 8.0 irtf	1.599,- Euro
Speed4 Deluxe 10.0 irtf	1.799,- Euro
Speed3 CE Deluxe 12.0 irtf	1.949,- Euro
Speed3 CE Deluxe 15.0 irtf	2.149,- Euro
Speed3 CE Deluxe 19.0 irtf	2.349,- Euro
Speed3 CE Deluxe 21.0 irtf	2.549,- Euro

# Summit 2014

## Ozone

Depower



Ein reines Performance-Modell ist die Summit laut Anbieter Ozone. Der Kite ist dafür gemacht, über die Grenzen zu gehen und die Extreme des Sports auszuloten. Dabei fallen die Änderungen zum Vorjahresmodell in Maßen aus, wobei alle Tricks der Kite-Konstruktion bezüglich Streckung, Zellenaufbau, Profil und Segelvorspannung angewandt wurden. Natürlich sind alle Sicherheits-Features, wie das Safety mit totalem Auswehen, eingebaut und die Kites mit der Contact Snow Push Away Controlbar ausgestattet.

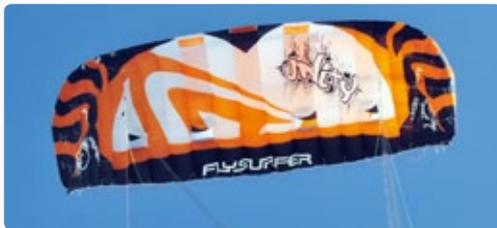
### FACTS

Größe:	Preis:
Summit 8.0 rtf	1.175,- Euro
Summit 10.0 rtf	1.220,- Euro
Summit 12.0 rtf	1.260,- Euro
Summit 15.0 rtf	1.385,- Euro

# Unity

## Flysurfer

Depower



Die Unity führt die Erfahrungen bei Psycho und Speed 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“.

### FACTS

Größe:	Preis:
Unity 8.0 irtf	1.199,- Euro
Unity 10.0 irtf	1.349,- Euro
Unity 12.0 irtf	1.499,- Euro
Unity Deluxe 8.0 irtf	1.449,- Euro
Unity Deluxe 10.0 irtf	1.599,- Euro
Unity Deluxe 12.0 irtf	1.749,- Euro

# Viron

## Flysurfer

Depower



Ein Trainer- und Einsteiger-Kite 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. Neu ist die Deluxe-Version mit 6 Quadratmetern.

### FACTS

Größe:	Preis:
Viron 2.5 irtf	479,- Euro
Viron 4.0 irtf	579,- Euro
Viron 6.0 irtf	729,- Euro
Viron Deluxe 6.0 irtf	799,- Euro

# KITE-NEWS

Alles, was Kiter wissen müssen.  
Direkt aufs Smartphone.



**Szene-News, aktuelle Termine  
und Produkt-Tipps aus erster Hand.**

 Jetzt kostenfrei  
installieren



QR-Codes scannen und die  
kostenlose deutsche News-App  
von KITE & friends installieren.



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



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



Interview: Jens Baxmeier  
Fotos: Götz Sommer

## Interview mit dem HQ-Entwickler Tom Bourdeau

# Kleine Kites, große Leistung!

Den französischen Kite-Entwickler Tom Bourdeau hatte im Jahr 1999 das Fieber gepackt und er begann im französischen Skigebiet Semnoz im Haute-Savoie mit dem Snowkite. Das war gar nicht leicht, denn er versuchte es mit dem legendären Vierleiner-Handlekite Quadrifoil C2, der nicht einfach zu handhaben ist. Und auch das Kite-Surfen wollte er ausprobieren, wobei das Ganze aber eher an einen Triathlon erinnerte – Kiten, Schwimmen und Laufen waren die Disziplinen. Der Vorteil der harten Schule für Tom war: Es gab keinerlei Gutmütigkeit und Sicherheitssystem, sodass er das Flugverhalten und die Steuermöglichkeiten pur erlernte und heute weiß, sich darauf einzustellen.

### SNOWKITE & friends: Wann hast Du begonnen, Kites zu entwickeln?

Tom Bourdeau: Ich begann im Jahr 2000 mit der Gleitschirmfirma Nova, einige Kites wie die damaligen Modelle Boom Vector und Prion zu trimmen. Dann sammelte ich weitere Erfahrungen mit Takoon und Ozone. Bei den Letzteren arbeitete ich eng mit dem Designer Rob Whittall zusammen, um einen Teil der Range zu entwickeln. Mein Wissen habe ich aus der Erfahrung und der Fähigkeit, diese in ein Entwicklungsprogramm zu übertragen.

### SK: Wann hast Du begonnen, für HQ Powerkites zu entwickeln?

Tom: Das fing 2007 mit der Neo und der Montana 4 an. Inzwischen bin ich für alle Depower-Softkites und Tubekites wie Montana, Apex, Neo und Ignition zuständig.

### SK: Eines der neuesten Projekte ist die M8. Kannst Du uns etwas darüber verraten?

Tom: Die Montana 8 – kurz M8 genannt – ist ein komplett neuer Kite. Er ist technisch sehr fortgeschritten und ich habe meine gesamte Gleitschirmfahrung hineingesteckt, um ihn einfach und effizient zu machen. Die M8 hat nur wenige Waagepunkte, um den Widerstand zu verringern und die Herstellung zu vereinfachen. Die Vorspannung des Segels ist ziemlich komplex und eines ihrer wichtigsten, aber auch eines der am schwierigsten zu verstehenden Konstruktionsmerkmale. Wir haben am Ende ein einfarbiges Segel gewählt, um die nötige Exaktheit der Segelteile zu gewährleisten. Im Vergleich zum Vorgänger ist der Kite gleichmäßiger, präziser – einfach besser abgestimmt. Man kann es so erklären: Dem Fahrer wird es möglich, sich mehr auf das Fahren an sich als auf das Fliegen des Kites zu konzentrieren. So kann man seine Grenzen leichter ausloten und sein Können ausbauen.

### SK: Wie lange braucht man dafür, eine komplette Kite-Range fertigzustellen?

Tom: Schwer zu sagen. Die Entwicklung der M8 begann ein Jahr vor ihrem Erscheinen, da ich die ersten Prototypen im Oktober 2012 fertig hatte. Im Winter haben wir weitere Prototypen gemacht und diese getrimmt, um bereits für den ersten Trip im März dieses Jahres eine solide Basis zu haben. Das war eine enge Sache, da wir etwa drei Wochen brauchen, um einen neuen Prototypen zu fertigen, und dann kommen noch Ausfallzeiten wie „Chinese New Year“ dazwischen, wo die Produktion wegen der Feiertage in China zehn Tage lang brachliegt.

Im Groben sieht der Ablauf so aus:

- Zielsetzung des Kites definieren
- Es werden zwei oder drei verschiedene Ideen am Computer umgesetzt und anhand einer Größe (meistens um die 10 bis 12 Quadratmeter) ausprobiert. Wenn der Prototyp ankommt, gehe ich zuerst auf die Wiese, um ihn grob abzustimmen und ein sicheres Handling herzustellen. So kann man ihn dann einsetzen, ohne dass es allzu gefährlich werden kann, was sehr wichtig ist.
- Wenn ich anhand der Prototypen festgelegt habe, in welche Richtung man weiterarbeiten kann, werden weitere Größen angefertigt.
- Nun wird die ganze Serie eingetrimmt, und wenn eine Größe nicht zufriedenstellend oder nur mit zu großen Änderungen fliegt, dann wird der Kite neu entwickelt. Wenn ich mit den Flugeigenschaften zufrieden bin, gebe ich die Prototypen an andere Fahrer weiter, auf deren Urteil ich vertraue.
- Die Kites werden von den HQ-Ridern getestet, bekommen manchmal noch kleine Änderungen und können dann in die Produktion gehen.

### SK: Wie viel Entwicklungsarbeit nimmst Du dem Computer ab?

Tom: Meine Herangehensweise ist, dass ich viel

### MEHR INFOS

NAME: Tom Bourdeau

ALTER: 39 Jahre

WOHNORT: Briançon, Frankreich

BERUF: Spielwareentwickler





Arbeit in das Konzept stecke, bevor ein Prototyp gebaut wird. Meist ist der Schirm dann schon recht nah an dem, was ich erwartet habe, und das Testen und Trimmen macht mehr Freude. Es ist nicht wirklich angenehm, an einem kalten, windigen Spot an Schnüren herumzuknoten.

**SK: Wie geht man beim Trimmen vor?**

Tom: Zuerst legt man den maximalen Anstellwinkel fest, also wenn die Bar ganz herangezogen ist. Dann kann man die Flugstabilität und Wendigkeit einstellen. Ein paar Zentimeter hier und da können eine Menge bewirken. Allerdings kann man auch keinen guten Kite aus einer schlechten Kappe trimmen. Drachen sind ein ganzheitliches System und wenn man einen Kite zu sehr verbiegen muss, wird am Ende kein stimmiges Ergebnis herauskommen. Ich möchte aber, dass der Kite gut fliegt und man nicht nur die Fahrt, sondern auch das Fliegen damit genießen kann. Daher probiere ich alles selbst aus. Feedback ist zwar wichtig, Feinheiten sind aber zu schwierig zu beschreiben und natürlich auch Ansichtssache. Selbstverständlich muss die finale Entwicklung auch den Teamfahrern gut gefallen und sie müssen checken, wie der Kite unter extremen Bedingungen reagiert.

**Mit der neuen Montana 8 hat Tom sein Meisterstück gebaut**



**SK: Wo siehst Du die Zukunft?**

Tom: Es gibt nicht nur die eine Zukunft für den Sport und man sollte nicht zu viel in einen Topf werfen. Zwar sind wichtige Punkte wie Sicherheit und einfache Handhabung für alle Varianten gleich, aber in Kürze werden auch die Preise ausschlaggebend sein, da die Fertigungs- und Materialkosten deutlich steigen. Dies stellt uns vor die Aufgabe, ständig zu optimieren, um die Kites wettbewerbsfähig zu halten. Wir könnten heute wunderbare Kites bauen, diese würden aber das Zwei- oder Dreifache kosten. Meine Ideologie ist es, kleinere Kites zu bauen, die das Gleiche leisten. Wenn man einen 10er statt einem 15er fliegen kann, ist man sicherer, der Kite ist schöner zu fliegen und günstiger herzustellen. Da ich in einem Snowkite-Paradies lebe, schätze ich besonders meine Openceller, die schnell einsatzbereit und leicht zu verpacken sind. Damit fühle ich mich sicher und ich kann sie schnell drucklos bekommen. Das Ziel ist: Kites müssen leicht zu handhaben sowie sicher sein und dabei eine große Menge Spaß machen. ■

# Vierleiner

Ein Vierleiner ist ein Kite mit vier Schnüren – logisch! Allerdings verfügen viele Depowerkites ebenfalls über die gleiche Zahl an Steuerleinen. Hier soll es um die Schirme gehen, die anders als Depowerkites einen festgelegten Anstellwinkel haben, in dem sie bestmöglich arbeiten. International spricht man von „Fixed Bridle Kites“ (mit fester Position der Waage) und aufgrund der üblichen Steuerung mit zwei einzelnen Griffen von Handkites. Andere betiteln sie als „Buggykites“, da dieser Typus von den meisten Buggy-piloten bevorzugt wird.

Warum sollte man also diese Vierleiner auf dem Schnee einsetzen, wenn die in diesem Medium so beliebten Depowerkites doch mehr Flexibilität bieten? Wir haben drei Gründe zusammengetragen.

## Snowkite-Szene

Bereits Anfang der 90er-Jahre war das Snowkiten durchaus beliebt. Abgesehen von einigen Ausnahmen wurden damals bei Events im Schnee vor allem Vierleiner gefahren. Historisch sind sie also mindestens genauso Snowkites wie unsere heutigen Depower-Modelle

## Preis

Gegenüber den Kites mit einem Bar-System und aufwändigen Sicherheitsvorrichtungen sowie Umlenkrollen in der Waage sind Vierleiner einfach günstiger zu produzieren. Daher kaufen viele Interessierte zuerst einmal einen Vierleiner, um sich mit dem Kite und seinen Zugkräften vertraut zu

machen oder die ersten Bahnen auf dem Schnee zu ziehen. Durch die statische Waage sind Vierleiner in einem optimalen Winkel aufgehängt, sodass sie sehr effektiv arbeiten und mit relativ kleiner Segelfläche bereits ordentliche Zugkräfte generieren.

## Leistung

Die angesprochene Flächenleistung ist auch der Grund, dass in Snowkiteraces häufig Vierleiner Verwendung finden. Gerade viele Hochleister für den Buggysport werden ebenso effektiv im Schnee eingesetzt. Zahlreiche Race-Meistertitel der letzten Jahre gehen auf diese Spezies zurück.

## Was nehme ich?

Mancher Kiter glaubt kaum, wie riesig die Angebots-Ränge der Vierleiner ist, mit zig Modellen in den Kategorien Beginner, Allrounder, Intermediate und Hochleister. Daher stellen wir die Klassen anhand von drei Beispielen hier vor.

**Beginner:** Die Hornet von Peter Lynn ist 2013 neu erschienen und damit eine der aktuellsten Modelle im Segment. Gutmütig zu fliegen ist ebenso die Octane von Ozone. Der legendäre Einstiegs-Kite von Libre ist die Speedy, welche im Schnee den Vorteil hat, dass sie auch in großen Größen bis 11 Quadratmeter erhältlich ist.

## Octane Ozone



Größe:	Preis:
Octane 2.0 rtf	199,- Euro
Octane 3.0 rtf	245,- Euro
Octane 4.0 rtf	279,- Euro
Octane 5.0 rtf	299,- Euro

## Speedy III Libre



Größe:	Preis:
Speedy III 1.5	169,- Euro
Speedy III 2.0	188,- Euro
Speedy III 3.0	229,- Euro
Speedy III 4.0	249,- Euro
Speedy III 5.0	289,- Euro
Speedy III 6.5	339,- Euro
Speedy III 8.5	419,- Euro
Speedy III 11.0	498,- Euro

## Hornet 2013 Peter Lynn



Größe:	Preis:
Hornet 2.0 rtf	185,- Euro
Hornet 3.0 rtf	215,- Euro
Hornet 4.0 rtf	239,- Euro
Hornet 5.0 rtf	259,- Euro
Hornet 6.0 rtf	289,- Euro

**Allrounder:** Sind die Einsteiger-Kites auf Flugstabilität getrimmt, sind die Allrounder doch meist flinker und mit mehr Zugleistung unterwegs, sodass sie auch fortgeschrittenen Kiteman Spaß machen und zum soliden Begleiter auf allen Kursen werden. Ein preislich interessantes Paket bietet die Cooper One, die in der 7.5-Quadratmeter-Größe durch ein leichtes Tuch besticht. Gute Performance gepaart mit einigem Lift für erste Sprünge liefert die Twister von Peter Lynn. Ein solide Alleskönnerin mit leichtem Gleitschirm-Segeltuch ist die Ventura von Wolkenstürmer, die leider nur bis 5 Quadratmeter angeboten wird.

## Ventura II Wolkenstürmer



Größe:	Preis:
Ventura II 1.8	139,- Euro
Ventura II 2.5	169,- Euro
Ventura II 3.5	199,- Euro
Ventura II 5.0	229,- Euro

## Cooper One Siegler



Größe:	Preis:
Cooper One 2.0 rtf	184,- Euro
Cooper One 3.1 rtf	204,- Euro
Cooper One 4.2 rtf	234,- Euro
Cooper One 5.5 rtf	264,- Euro
Cooper One 7.5 rtf	344,- Euro

## Twister 2013 Peter Lynn



Größe:	Preis:
Twister 3.0 rtf	275,- Euro
Twister 4.0 rtf	319,- Euro
Twister 5.5 rtf	369,- Euro
Twister 7.5 rtf	445,- Euro

**Intermediates:** Leistungsorientierte Vierleiner sind die Intermediates, welche vornehmlich für Kiter gedacht sind, die es schnell und kraftvoll wünschen, dabei aber nicht auf eine gewisse Grundstabilität verzichten wollen. Hier ist die Method von Ozone als solides Modell zu nennen. Sportlich, aber kontrollierbar ist die Toxic von HQ in Größen bis 8.0 Quadratmeter. Ein neues Waage-Update macht die Vampir3 von Libre zu einem aktuellen Intermediate bis 10.0 Quadratmeter.

## Method Ozone



Größe:	Preis:
Method 2.3	258,- Euro
Method 3.0	290,- Euro
Method 4.0	330,- Euro
Method 5.0	370,- Euro
Method 6.5	420,- Euro

## Toxic HQ-Powerkites



Größe:	Preis:
Toxic 2.0 rtf	254,- Euro
Toxic 3.0 rtf	289,- Euro
Toxic 4.0 rtf	329,- Euro
Toxic 5.0 rtf	365,- Euro
Toxic 6.0 rtf	399,- Euro
Toxic 8.0 rtf	474,- Euro

## Vampir3 Libre



Größe:	Preis:
Vampir3 1.8	239,- Euro
Vampir3 2.3	269,- Euro
Vampir3 3.0	323,- Euro
Vampir3 4.0	379,- Euro
Vampir3 5.2	419,- Euro
Vampir3 6.5	449,- Euro
Vampir3 8.0	519,- Euro
Vampir3 10.0	585,- Euro

**Hohe Performance:** Zwischen Intermediate und Hochleister ist die Grenze schwer zu ziehen, da die Intermediates immer leistungsfähiger werden und sich ein neuer Hochleisterrend zum leichten Handling entwickelt hat. Somit fassen wir hier die Reactor von Peter Lynn mit der Century von PKD und der Electra von Wolkenstürmer zusammen: Alle drei sind qualitativ hochwertig und sehr leistungsstark, bringen aber dennoch eine gewisse Gutmütigkeit mit.

## Reactor 2013 Peter Lynn



Größe:	Preis:
Reactor 2.2 rtf	319,- Euro
Reactor 2.8 rtf	339,- Euro
Reactor 3.5 rtf	359,- Euro
Reactor 4.4 rtf	389,- Euro
Reactor 5.5 rtf	419,- Euro
Reactor 6.9 rtf	469,- Euro
Reactor 8.6 rtf	509,- Euro
Reactor 10.8 rtf	559,- Euro

## Century Souffly II G PKD



Größe:	Preis:
Century 2.2	286,- Euro
Century 2.8	340,- Euro
Century 3.5	394,- Euro
Century 4.5	454,- Euro
Century 5.5	504,- Euro
Century 6.7	588,- Euro
Century 8.0	640,- Euro
Century 10.0	740,- Euro
Century 12.5	896,- Euro

## Electra Wolkenstürmer



Größe:	Preis:
Electra 3.2	299,- Euro
Electra 4.0	369,- Euro
Electra 5.0	399,- Euro
Electra 6.3	499,- Euro
Electra 8.0	575,- Euro
Electra 10.5	690,- Euro
Electra 13.0	790,- Euro

**Wettkampferät:** Zuletzt bleiben noch die Rennmaschinen, welche darauf getrimmt sind, maximalen Vortrieb auf dem Rennkurs zu bieten. Das Erfolgsmodell der letzten Jahre ist hier die Vapor von Peter Lynn. Neuester Herausforderer ist die Quantum von Ozone mit herausragender Performance. Tolle Leistung, welche zudem zu fairen Preisen angeboten wird, bietet die Zebra Z3.

## Zebra Z3 Libre



Größe:	Preis:
Zebra Z3 2.7	339,- Euro
Zebra Z3 3.2	368,- Euro
Zebra Z3 3.8	397,- Euro
Zebra Z3 4.5	448,- Euro
Zebra Z3 5.4	490,- Euro
Zebra Z3 6.6	570,- Euro
Zebra Z3 7.7	618,- Euro
Zebra Z3 9.0	690,- Euro
Zebra Z3 10.4	780,- Euro
Zebra Z3 12.0	890,- Euro
Zebra Z3 14.0	960,- Euro
Zebra Z3 16.0	1.050,- Euro

## Vapor Peter Lynn



Größe:	Preis:
Vapor 2.3	465,- Euro
Vapor 2.7	485,- Euro
Vapor 3.2	535,- Euro
Vapor 3.8	599,- Euro
Vapor 4.5	649,- Euro
Vapor 5.4	709,- Euro
Vapor 6.5	789,- Euro
Vapor 7.8	849,- Euro
Vapor 9.4	949,- Euro
Vapor 11.2	1.009,- Euro
Vapor 13.4	1.129,- Euro
Vapor 16.1	1.179,- Euro

## Quantum Ozone



Größe:	Preis:
Quantum 3.0	545,- Euro
Quantum 3.5	610,- Euro
Quantum 4.0	645,- Euro
Quantum 5.0	695,- Euro
Quantum 6.3	795,- Euro
Quantum 7.5	840,- Euro
Quantum 9.3	915,- Euro
Quantum 11.2	999,- Euro
Quantum 13.5	1.115,- Euro

## Bergans

Richtig ausgerüstet zum Snowkiten geht es im Hodlekve Jacket von Bergans. **(01)** Die Jacke aus wind- und wasserdichtem Dermizax NX-Stretchmaterial hat eine großzügige Passform, womit sie für optimale Bewegungsfreiheit sorgt. Sie gewährleistet außerdem ein angenehmes Trageklima und besten Komfort, ebenso wie die ideal zu kombinierende Hodlekve Pants. **(02)** Diese funktionale Skihose aus gleichem Material wartet mit höchster Atmungsaktivität auf. Darunter passt das Tysnes Jacket. **(03)** eine Fleecejacke aus Polartec-Fleece desselben Herstellers, die bei kaltem Wetter als wärmender Midlayer für überragenden Tragekomfort unter der Hardshell-Jacke sorgt, oder auch solo getragen werden kann, wenn die Jacke im 15-Liter-Hodlekve-Rucksack **(04)** Platz findet. Als Ersatz und auch unter dem Kite-Helm sorgt das Skilift Beanie **(05)** dafür, dass der Kopf nicht auskühlt.



06



07



09

Im ganztägigen Snowkite-Einsatz macht das Trollind Jacket **(06)** von Bergans eine gute Figur. Auch bei schwierigen Bedingungen sorgt die Dermizax NX-Membran für höchste Wasser- und Winddichtigkeit sowie Atmungsaktivität, während das Fieldsensor-Futter verhindert, dass die Jacke am Körper haftet. Darunter gibt die leichte Ylvingen-Fleecejacke **(07)** ein Plus an Wärme ohne aufzutragen. Als passende Hose aus dem Bergans-Programm bietet sich die Stranda Pants **(08)** an. Dies ist eine Dermizax-Allround-Skihose, die einfach alles mitmacht und vor Wind und Wetter schützt. Wer noch mehr Farbe braucht, setzt sich ein Føyrke Beanie **(09)** dazu auf.



01



02



03



04



05



08



Was im Winter Freude macht

Es wird  
warm ums



10



## Maloja

Die Maloja Highend-Goretex-Jacke (10) eignet sich für hoch-aerobe Aktivitäten. Wasser- und Winddichtigkeit durch versiegelte Nähte bei einer Wassersäule von 23.000 Millimetern, kombiniert mit extremer Atmungsaktivität machen den Tragekomfort aus. Besonderheit: Reißverschlüsse im peruanischen Look und der Maloja-Pachamama-Cóndor-Druck im linken Brustbereich. Preis: 379,- Euro.

Die perfekte Kombination von Maloja, aus isolierendem Premium PrimaLoft in Vintage-Optik mit Wachs-Beschichtung ist wasser- und schmutzabweisend, hält trocken und warm und ist damit der Allrounder für den Winter. Regelmäßiges Waschen und Tragen intensivieren diesen Look. Preis: 299,- Euro. (11)

11



Die federleichte, wendbare Multi-sport-Kapuzenweste aus winddichtem Superfine Ripstop hat hervorragende Isolationseigenschaften. Preis 189,- Euro. (12)

12



Die Multisport-Jacke aus weichem, flauschigem Thermopile garantiert eine gute Luftzirkulation. Dank farbrillantem Druck im peruanischen Design ein Must-have für Freunde dieses Looks. Preis 99,- Euro. (13)

13



## Houdini

Das Motion Stride Jacket von Houdini verfügt über höhergesetzte Taschen, sodass diese auch beim Tragen eines Trapezes gut nutzbar sind. Dabei ist das Eco Circle Motion Comfortshell besonders abriebfest sowie windundurchlässig. (14)

14



15



16



17



Bequemer Houdini-Einteiler Miss H Lila-Coraline (15) sowie die isolierende Unterziehhose Moonwalk Shorts (16) mit einer 80-Gramm-EcoSphere-Füllung sind prädestiniert für nordische Temperaturen. Wärme nur an Gesäß und Oberschenkeln bieten die Houdini Mix Mid Tights. (17)



18

### Cep

Fußbequem sind die Ski-Thermosocken von Cep mit viel Tragekomfort aus 85 Prozent Polyamid und 15 Prozent Elasthan. Preis 49,90 Euro. **[18]**

### Kari Traa

Die Unterwäsche von Kari Traa ist aus Merinowolle (Oberteil 99,95 Euro und Pants 89,95 Euro). **[19]**  
Die Socken sind zu 55 Prozent aus Wolle und kosten im Doppelpack 24,95 Euro. **[20]**  
Und Action: Kari-Traa-Jacke zum Snowkiten für 369,95 Euro, und die Pants dazu 199,95 Euro. **[21]**



19



20



21



22

### Buff

Das Buff-Wundertuch kommt jetzt aus der Dose. Das praktische Schlauchtuch lässt sich nach Bedarf als Schal, Mütze, Balaclava oder Kopftuch verwenden. **[22]**

### Rollei

Rollei präsentiert die neue Actioncam S-50 WiFi in der innovativen, limitierten Ski Edition, bei der Slopestyle-Snowboarderin Silvia Mittermüller begeistert als Patin zur Seite steht. Das große Zubehörpaket ist für alle Wintersportaktivitäten ausgelegt. **[23]**

### Mons Royale

Von Mons Royale gibt es das Super Soft Merino. **[24]**  
Neu in der Mons-Kollektion ist die Midlayer-Linie aus 100 Prozent Merinowolle. Das Heavy Hoody liefert Rider-Lifestyle. **[24]**  
The Monsie ist ein lässig sitzender Einteiler, Preis 185,- Euro. **[25]**



23



24



25



26



27



28



30

31



32

## Merrell

Decora Minuet Waterproof von Merrell mit M-Select WARM, der Isolierung für warme Füße. **[27]** Wenn es richtig hoch hergeht, ist der Spellbound Peak der richtige Schuh. **[28]** Schnürstiefel Decora Sonata aus wasserdichtem Vollnarben- und Wildleder. **[29]**

29

### MEHR INFOS

#### WEB-LINKS:

[www.bergans.de](http://www.bergans.de)  
[www.buff.de](http://www.buff.de)  
[www.cepsports.com](http://www.cepsports.com)  
[www.elanskis.com](http://www.elanskis.com)  
[www.houdinisportswear.com](http://www.houdinisportswear.com)  
[www.karitraa.com](http://www.karitraa.com)  
[www.keenfootwear.com](http://www.keenfootwear.com)  
[www.komperdell.com](http://www.komperdell.com)  
[www.maloja.de](http://www.maloja.de)  
[www.merrell.de](http://www.merrell.de)  
[www.monsroyale.com](http://www.monsroyale.com)  
[www.rollei-actioncam.com](http://www.rollei-actioncam.com)



33

## Komperdell

Für die Wintersaison wurde das Angebot der Protektoren Airshock Flex von Komperdell ausgebaut und die neue technologische Entwicklung eines EPS-Protektors auf den Markt gebracht, der vom Nacken bis zur Lendenwirbelsäule eine maximale Schutzzone bietet, dabei aber bis zu 15 Prozent leichter ist. Mit der Ballistic-Weste wird ein satter 360-Grad-Rundumschutz mit höchst bequemem Tragekomfort angeboten.

Durch die flexible Weitenregulierung kann man den Protektor sowohl über als auch körpernah unter der Jacke tragen. Preis: 189,95 Euro. **[33]**

Die Ballistic Junior ist eine Überwurfweste für Kids mit Rundumschutz und lässt sich praktisch über den Kopf stülpen. Das Protector Pack Junior kann man einfach wie einen Rucksack anziehen und bequem anpassen. Preis ab 99,95 Euro. **[34]**

34



## Elan

Im Elan-Skiprogramm 2014 finden sich einige zum Snowkiten gut geeignete Ski. Je nach Fassung kann man die breiten Freestyleski Bliss **[30]** mit richtig viel Auftrieb wählen, die dank Leichtbauweise Kraft sparen. Wer es noch fetter möchte, muss auf die Boomerang-Ski **[31]** mit 12 bis 14 Zentimetern Breite zurückgreifen. Als Big-Mountain-Ski ist die Spectrum-Serie **[32]** ausgelegt, welche in fünf Breiten zwischen 95 und 115 Zentimetern mittlerer Breite angeboten wird.

35



## Keen

Leichter, wasserdichter und atmungsaktiver Kinderschuh Brady von Keen. **[35]**

Keen Basin: Die 200-Gramm-Keen-warm-Isolierung und die wasserdichte, atmungsaktive Keen.dry-Membran halten bei diesen Stiefeln die Wärme im Schuh und die Kälte draußen. **[36]**

Schnell, langlebig und vielseitig: Der mittelhohe Marshall Mid WP von Keen bietet allen Wetter- und Unwetterlagen die Stirn. **[37]**

36



37



# VERLOSUNG

## Durchblick für Kiter

Drei Brillen für Action-Sportler aus dem Hause Julbo sind zu gewinnen. Die Modelle Run, Trek und Wave bieten größtmöglichen Schutz durch ihre der Gesichtsform angepasste Bauweise, mit einem tollem Sichtfeld. Besonderen Komfort genießt der Kiter dank der selbsttönenden Gläser, die sich dem Licht anpassen und nach Bedarf von Schutzkategorie 2 bis 4 verändern.

Während die Run Zebra einen speziellen Anti-beschlagschutz aufweist und die Trek Cameleon polarisierend wirkt, ist die Wave Octopus besonders wasserabweisend, hat einen Spritzwasserschutz und eine schwimmfähige Fassung. Jetzt hast Du die Chance auf eine dieser drei Brillen im Gesamtwert von beinahe 500,- Euro!

### Die Teilnahme

Unter allen Einsendern, die sich bis zum 6. Dezember 2013 (Einsendeschluss) mit vollem Vor- und Zunamen

sowie Adresse bei der Verlosung anmelden – entweder per E-Mail an [verlosung@kite-and-friends.de](mailto:verlosung@kite-and-friends.de) oder per Post an Verlagsbüro Jens Baxmeier, Karkenfenn 15, 25836 Kirchspiel-Garding – werden die Sonnenbrillen verlost. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Mit der Einsendung stimmen die Teilnehmer zu, dass im Gewinnfall ihr Name und Wohnort in der KITE & friends veröffentlicht werden. Die weiteren Adressdaten werden nur für den etwaigen Versand benötigt.

### MEHR INFOS

WEITERE INFORMATIONEN  
FINDET IHR UNTER:  
[www.julbo-eyewear.com](http://www.julbo-eyewear.com)

## Termine 2013/2014

### Oktober 2013

18.-20.10.2013 D 4. Drachenfest Fehmarn

Am Südstrand wird noch einmal der Herbstwind genutzt und eine große Drachenshow geboten. Internet: [www.drachenfestival-on-tour.de](http://www.drachenfestival-on-tour.de)

19.-20.10.2013 D Backcountry Buggyrace

Auf der Kitearea findet wieder das bekannte Binnenlandrennen auf Gras statt. Internet: [www.kitearea.de](http://www.kitearea.de)

### November 2013

07.-10.11.2013 D 26. Festival International de Cometas Fuerteventura

Treffen der internationalen Drachenflieger mit Beginn in El Cotillo und Highlight in den Dünen der Grande Playas bei Corralejo. Internet: [www.corralejograndesplayas.com](http://www.corralejograndesplayas.com)

### Januar 2014

11.-17.01.2014 F Snowkitemasters am Col du Lautaret

Das bekannte Event mit Französischer Meisterschaft und internationalem Wettkampf. Internet: [www.snowkitemasters.com](http://www.snowkitemasters.com)

17.-19.01.2014 I Libre-Festival am Reschensee

Etabliertes Festival mit Geselligkeit, Test der aktuellen und Blick auf die 2014er Modelle. Internet: [www.libre.de](http://www.libre.de)

25.-26.01.2014 CH Swiss Snowkitetour – 1. Tourstopp Les Rousses

Erster Stop der bekannten Tour mit Snowkite-Races in der Schweiz. Internet: [www.snowkitetour.ch](http://www.snowkitetour.ch)

### Februar 2014

19.-23.02.2014 CDN Challenge Mishkumi Lac-Saint-Jean

Lauf des Expeditionsraces am Lac-Saint-Jean in Kanada mit Qualifikation zum norwegischen VAKE-Race. Internet: [www.challengemishkumi.ca](http://www.challengemishkumi.ca)

27.2.-01.03.2014 CH Swiss Snowkitetour – 2. Tourstopp Silvaplana

Endlauf der bekannten Tour mit Snowkite-Races in der Schweiz mit Movie-Contest. Internet: [www.snowkitetour.ch](http://www.snowkitetour.ch)

### März 2014

02.-10.03.2014 RUS WISSA 2014 in Pereslavl Zalesskiy

Internationaler Wettbewerb der Schnee- und Eissegel-Sportarten in Russland. Internet: [www.wissa.org](http://www.wissa.org)

### April 2014

08.-11.04.2014 N 6. VAKE Norwegen

Viertägige Varanger Arctic Kite Enduro beginnend in Berlevag. Internet: [www.vake.no](http://www.vake.no)

# Fachhändler In Deiner Region

00000

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

## Windspiele

Weidestr. 147, 22083 Hamburg,  
Tel: 040/22 25 55, Fax: 220 16 45,  
[www.windspiele-online.de](http://www.windspiele-online.de)  
Service: Le, El, So, Ma, Zu, Bu, Li, Re, Ve, Jo, Ge

10000

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



**29 Jahre**  
**Drachenladen**  
Berlin  
[www.flying-colors.de](http://www.flying-colors.de)  
[www.flyingblog.de](http://www.flyingblog.de)

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

**Drachenstore**  
Königsberg 16, 24103 Kiel  
Tel.: 04 31/240 86 81, Fax: 04 31/240 86 82



Tel: 03 84 59/67 72 76  
Fax: 03 84 59/67 72 79  
E-Mail: [info@spiritofsky.de](mailto:info@spiritofsky.de)  
[www.spiritofsky.de](http://www.spiritofsky.de)

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

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

**Kite Buggy Shop**  
Jüterbogger Straße 22, 14943 Luckenwalde  
Tel.: 01 51/70 11 91 19  
[www.kite-buggy-shop.de](http://www.kite-buggy-shop.de)

**Powerkites**  
Zaunkönigstraße 37, 14612 Falkensee  
Tel.: 030/43 74 75 16, Fax: 030/43 74 75 17  
E-Mail: [powerkites@web.de](mailto:powerkites@web.de), [www.powerkites-berlin.de](http://www.powerkites-berlin.de)

**Angel & Drachenshop Büsum**  
Nordseestraße 51, 25761 Büsum  
Telefon: 01 51/11 65 85 41

20000



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



seit 2001  
www.Kite-Power-Shop.de  
Kites - Buggy - Kitesurfing - Mountainboards - Zubehör & more  
Am Deich 21 25826 St. Peter-Ording ☎ Laden : 04863-4789908



Traction - Trick - Buggy - Board - Zubehör [info@skykite.de](mailto:info@skykite.de) Tel.: 04104 / 690 131



**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](mailto:info@drachennest.biz), [www.drachennest.biz](http://www.drachennest.biz)  
5 Jahre



**Henning Adrich - Spielwaren**  
[www.adrich-spielwaren.de](http://www.adrich-spielwaren.de)  
Drachen, Windspiele und mehr  
Schulstr. 1, 21709 Himmelpforten  
Tel. 04144 / 210990  
Email: [info@adrich-spielwaren.de](mailto:info@adrich-spielwaren.de)



**POWER KITING**  
DRACHENHÖHLE-SYLT-DE  
Tel. 046 51-92 97 90  
Friedrichstr. 6  
25980 Sylt / Westerland

**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](http://www.kite24.com), E-Mail: [info@kite24.com](mailto:info@kite24.com)

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

**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**  
Osterforsteinweg 58, 28203 Bremen  
Tel.: 04 21/32 80 44, Fax: 04 21/32 80 45  
[www.drachenschwaermer.de](http://www.drachenschwaermer.de)



**BORN TO BE WILD.**  
[www.spiderkites-shop.de](http://www.spiderkites-shop.de)  
Service: LE, EL, SO, RE, VE

**30000**



Lister Meile 21, 30161 Hannover  
Tel. 0511/31 23 56  
[info@fridolins-spielzeug.de](mailto:info@fridolins-spielzeug.de)  
[www.fridolins-spielzeug.de](http://www.fridolins-spielzeug.de)

**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](http://www.kiteandbuggy.com), E-Mail: [service@kiteandbuggy.com](mailto:service@kiteandbuggy.com)



**-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](http://www.jay-lees.de), [info@jay-lees.de](mailto:info@jay-lees.de)

## Drachenfänger

Werftstraße 20, 31789 Hameln – im Campingshop  
Tel. 0 51 51 / 4 43 50 Fax. 0 51 51 / 40 75 26  
[drachenfaenger@t-online.de](mailto:drachenfaenger@t-online.de), [www.drachenfaenger-hameln.de](http://www.drachenfaenger-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



**Der Stoff aus dem die Helden sind!**  
Rip-Stop Gewebe - unschlagbar im Preis -  
für stablose Drachen und Heißluftballone  
Infos: [www.zz-logo.de](http://www.zz-logo.de)  
Zick Zack Logo - Stadtblick 10 - 38112 Braunschweig

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



Überall Kiten Surfen Windsurfen Segeln  
Infos & Kurse Telefon 0 50 36 98 81 19  
01727 63 00 44 [www.surfers-p.de](http://www.surfers-p.de)  
Shop: [www.onlinesurfshop.de](http://www.onlinesurfshop.de)  
**Kurse 99,-**  
[www.surfers-p.de](http://www.surfers-p.de)



Der **DRACHEN** Laden  
Kurze Geismarstr. 34 | Göttingen  
Tel: 0551-58163 | [www.der-drachenladen.de](http://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](http://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](http://www.aufwind-wuppertal.de),  
Service: Le, El, So, Ma, Zu, Bu, Li, Re, Ve, Jo, Ge



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

**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](http://www.drachenladen.com)

### Leyendecker Bastelstube

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

### Kids Carts

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

### Ballon- & Drachenwelt

Hörderstraße 336, 58454 Witten-Stockum  
Tel./Fax: 023 02/488 30, [www.ballon-drachenwelt.de](http://www.ballon-drachenwelt.de)

## Windvogel - Hamm, das Drachenfachgeschäft

59075 Hamm, Tel. 023 81/413 32  
[www.windvogel-hamm.de](http://www.windvogel-hamm.de), [windvogel-hamm@web.de](mailto: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](mailto:drachenparadies@t-online.de),  
Internet: [www.drachenparadies.com](http://www.drachenparadies.com)

### Drachenshop Stormriders

Altstadtstraße 14, 65582 Diez,  
Tel.: 064 32/97 52 49  
E-Mail: [info@Drachenshop-Stormriders.de](mailto:info@Drachenshop-Stormriders.de)  
Internet: [www.drachenshop-stormriders.de](http://www.drachenshop-stormriders.de)

## Hobbyshop – www.kiteshop.de

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

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

Am Parkfeld 10 a, 65203 Wiesbaden, Tel./Fax: 06 11/60 85 21



Der Drachenladen in Aschaffenburg

Lärchenweg 6 (Eingang Buchenweg)  
63741 Aschaffenburg / Nilkheim  
Tel.: 06021/ 58 28 76  
e-mail: info@drachen-jorek.de

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

## 70000

**KerschWings**

Industriestraße 6, 72585 Riederich

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

**Sputnik Drachen & Spiele**

Nürtingerhofstraße 10, 72764 Reutlingen

Tel.: 071 21/34 08 37, Fax: 071 21/34 08 27

**Air-Games**

Eichenstraße 15, 78083 Dauchingen

Tel.: 077 20/993 26 90, Fax: 077 20/993 26 91

[www.air-games.de](http://www.air-games.de), E-Mail: [info@air-games.de](mailto:info@air-games.de)

## 80000



Your Professional Kite Shop  
Established in 1992

Tel. +49 (0)821. 66 75 09 · [www.chill-out.net](http://www.chill-out.net)  
Friedberger Str. 116 · D-86163 Augsburg

## Drachenbox Bronnerstr.12 • 88400 Biberach

Tel. 07352/8979 • [drachenbox@freenet.de](mailto:drachenbox@freenet.de)

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



[www.flyoverdrive.de](http://www.flyoverdrive.de) München

Drachen, Wind + Outdoor - Spiele

Tel: 089/439 13 11 oder 0171/481 03 06

## 90000



97828 MarktHeidenfeld  
Obertorstrasse 20  
09391 9088624

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

Der Drachenladen KITE and BIKE

Reichelsdorfer Hauptstr.130, 90453 Nürnberg-Reichelsdorf

Tel.: 09 11/643 71 26, Internet: [www.kiteandbike.de](http://www.kiteandbike.de)

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

## 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

## LIECHTENSTEIN

Wir liefern in CHF nach:  
& Euro

Drachen-, Windspiel- und  
Zubehör-Shop mit über  
1000 Artikeln

[www.um-shops.li](http://www.um-shops.li)  
[www.drachenshop.li](http://www.drachenshop.li)  
[www.drachenclub.li](http://www.drachenclub.li)

## NIEDERLANDE

**Vlieger-Gigant.nl**

[info@vlieger-gigant.nl](mailto:info@vlieger-gigant.nl)

Tel.: 06-18564471 (18:00 - 22:00u)

**SiegersVliegers**

Marconistraat 3/4, 8861 NG Harlingen

Tel.: 00 31/517/43 00 05, Fax: 00 31/517/43 40 11

[www.siegersvliegers.nl](http://www.siegersvliegers.nl), E-Mail: [info@siegersvliegers.nl](mailto:info@siegersvliegers.nl)

**Vlieger Op**

Scheepmakersstraat 87, 2515 VB Den Haag

Tel.: 00 31 /70/385 85 86

Fax: 00 31/70/383 85 41

## FRANKREICH

**Euphoria Workshop**

37 rue des Pyramides, 59000 Lille, Tel.: 00 33/320 00 81 95,

Fax: 00 33/3 20 00 81 95, [www.euphoria-workshop.com](http://www.euphoria-workshop.com)

## SCHWEIZ

**Drache Näscht**

Rathausgasse 52, 3011 Bern

Tel.: 00 41/31/311 26 57, Fax: 00 41/31/311 26 60

**VeloWerkOlten GmbH**

Römerstraße 18, 4600 Olten,

Tel.: 00 41/62/212 00 02, Fax: 00 41/62/212 93 22

**Drachenladen Zofingen**

Brittnauerstraße 16, 4800 Zofingen

Tel.: 00 41/627 51 51 92

**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](http://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](mailto:service@wm-medien.de). Wir beraten Sie gerne.

Text: Richard Wilmanns  
 Bilder: Manuel Wilmanns

**Jet und Jet Classic von Elliot im Vergleich**

# Fliegen im Jet-Zeitalter

Mittlerweile ist der legendäre Jet um die 23 Jahre alt und bereits ebenso lange in verschiedenen Versionen von Elliot im Angebot. Damit ist es Zeit, einmal nachzuschauen, was der heutige Jet noch mit dem Urtyp gemeinsam hat und welche Entwicklungen er im Rahmen der Modellpflege in all den Jahren durchgemacht hat. Zu diesem Zweck haben wir uns den ebenfalls in einer Sonderserie erhältlichen Jet Classic und den aktuellen Jet zum Vergleich vorgenommen. Hat der Classic an Attraktivität verloren und sollte endgültig zu den Akten gelegt werden? Oder ist der Oldie sprichwörtlich ein „Goldie“, weist damit Eigenschaften auf, denen auch heutige Kiter noch einen Reiz abgewinnen können?

Nicht nur der aktuelle Jet, sondern auch der Jet Classic sind in stabilen, modernen Köchern untergebracht. Beim Jet Classic, der früher – wie die meisten anderen Drachen auch – in einem einfachen Köcher aus Segelmaterial untergebracht war, ist dies eine aus meiner Sicht sehr positive Konzession an die Moderne. Beim Betrachten der aufgebauten Drachen fällt natürlich sofort auf, dass der Jet Classic wesentlich schlichter daherkommt als der moderne Jet, der durch aufwändigeres Segeldesign ins Auge sticht. Allerdings verleiht die farblich gegensätzliche Gestaltung der Segelhälften des Jet Classic in Gelb-Schwarz dem Drachen einen besonderen Reiz; ein Stilmittel, das beim sportlichen Mystify aus gleichem Hause ebenfalls zur Geltung gelangt.

## Merkmale

Natürlich ist der Jet Classic nicht mehr wie das Ursprungsmodell mit Schlauchverbindern ausge-

stattet und man findet bei diesem Drachen auch keine durchgehende untere Spreize mehr vor, sondern gängige Seitenverbinder und ein stabiles Mittelkreuz zur Aufnahme von zwei unteren Spreizen. Eine weitere Annäherung des Jet Classic an die Ansprüche heutiger Drachenflieger stellen die mit Knoten besetzten Tampen an den oberen Seitenverbindern dar, über welche der Drachen steiler oder flacher gestellt werden kann. Allerdings – und das zeichnet auch den modernen Jet aus – kann die Waage außerdem auf die klassische Art stufenlos feinjustiert werden, durch Verschieben des jeweiligen Buchtknotens an den Tampen zur Befestigung der Lenkschnüre. Stellt man die beiden Jets hintereinander, fällt zum Ersten auf, dass der Jet Classic eine größere Spannweite hat als der moderne Jet (218 zu 204 Zentimetern). Dabei hat er eine wesentlich geringere Standhöhe (71 zu 84 Zentimetern). Die Whisker zur Abspannung der Winglets werden beim Jet Classic wie bei allen späteren mir bekannten Entwicklungsstufen des Jets auf der Vorderseite des Flügels rechts und links montiert, beim neuen Jet aber auf der Rückseite. Der Jet Classic besitzt noch keine Stand-Offs, die alle nachfolgenden Modelle serienmäßig besaßen. Im Gegensatz zum Jet Classic besitzt der neue Jet eine Saumschnur. Ein weiterer Unterschied der beiden Jets besteht darin, dass das Segel des modernen Kites im Bereich der Leitkanten profiliert ist, damit man ihn bei geringeren Windstärken einsetzen kann und um ihm noch etwas mehr Power zu entlocken.

## Zweierlei Standards

Um es direkt vorwegzusagen – die Preise der beiden Testdrachen unterscheiden sich gewaltig: Der aktuelle Jet kostet 109,95 Euro und der Jet Classic ist schon für 59,00 Euro zu haben. Ein Grund dafür dürfte darin liegen, dass die beiden Drachen unter-

### JET CLASSIC/JET

**HERSTELLER:** Elliot  
**INTERNET:** [www.elliott.de](http://www.elliott.de)  
**KATEGORIE:** Allround, Speed, Power

	JET CLASSIC	JET
<b>Spannweite:</b>	218 cm	204 cm
<b>Standhöhe:</b>	71 cm	84 cm
<b>Kiellänge:</b>	67 cm	70 cm
<b>Leitkantenlänge:</b>	125 cm	130 cm
<b>Segel:</b>	Spinnaker	Spinnakernylon 55 g
<b>Gewicht:</b>	280 g	342 g
<b>Gestänge:</b>	6/8mm Carbon	6/8mm Carbon
<b>empf. Leine:</b>	30–35 m; 60–100 daN	30–35 m; 60–100 daN
<b>Windbereich:</b>	2–5(+) Bft	2–7 Bft
<b>Verkaufspreis:</b>	59,- Euro	109,95 Euro

Von schlichter Eleganz: Jet Classic



**Wohnkultur: Von der schlappen Tüte zum soliden Köcher**

schiedlich ausgestattet und verarbeitet sind: Das Segel des Jet ist mit 16 Paneelen wesentlich aufwändiger gestaltet als das des Classic mit seinen 4 Paneelen. Allerdings ist hier hervorzuheben, dass die Paneele beider Segel mit doppelten, geschlossenen Kapfnähten – aus meiner Sicht die althergebrachte Königsdisziplin der Nähtechnik – miteinander vernäht sind. Bei 16 Paneelen schlägt dieser besonders intensive Aufwand natürlich ganz anders zu Buche als dies bei 4 Paneelen der Fall ist. Bei der Verbindungstechnik sind die Unterschiede markant: Der neue Jet ist mit hochwertigen Seitenverbindern von Kersch ausgestattet, die genialerweise auf ihrer Oberseite noch zwei Stege zur Sicherung von Waage- und Gespannschnüren besitzen. Bei ihm fallen auch die Aufnahmen für die Whisker neben den unteren Seitenverbindern an den Leitkanten sehr robust aus. Der Jet Classic hat dagegen sehr weiche Seitenverbinder, in welche die Spreizen mit Nachdruck bis zum Anschlag eingeführt werden müssen, damit sie stabilen Halt haben und damit die Verbinder unter Belastung nicht überbeansprucht werden. Die ebenfalls sehr weichen Aufnahmen für die Whisker an den Seitenstäben beulen in gespanntem Zustand aus – scheinen also deutlich überfordert. Die Mittelkreuze dagegen nehmen sich in Sachen Haltbarkeit und Funktionalität nichts. Im Gegensatz zum Jet Classic sind die breiten Dacron-Einfassungen der Seitenverbinder beim Jet mit einer weiteren Lage

Dacron verstärkt. Der Mittelkreuzbereich des modernen Jet ist wesentlich umfassender mit Dacron verstärkt als dies beim Jet Classic der Fall ist. Außerdem besitzt der Jet einen Scheuerschutz in Höhe der oberen Spreize und seine Nase ist noch weitgehender gegen „durchschlagende Wirkungen“ (als mögliche Folge frontaler Abstürze) gesichert.

Dennoch: Dem Jet Classic aufgrund der beschriebenen Unterschiede das Prädikat „Billigdrachen“ zu verleihen, wäre arrogant. Letztendlich sind es nicht nur Ausstattungs- und Verarbeitungsdetails, sondern maßgeblich auch die Flugeigenschaften, die darüber entscheiden, in welcher Liga ein Drachen einzuordnen ist.

**Jet Classic – ein zuverlässiger Dynamiker**

In Sachen Startverhalten unterscheiden sich die beiden Jets kaum, sie starten ähnlich gut. Ein sehr wichtiger Unterschied ist der Umstand, dass der moderne Jet Stand-Offs hat und der Jet Classic nicht, was sogleich in den unteren Windstärken von 2 bis an die 4 Beaufort Auswirkungen auf das Flugverhalten hat. Entsprechend ist das gefühlte Windfenster beim Jet Classic etwas kleiner als beim aktuellen Modell. Ab drei Windstärken empfinde ich den Flug des Jet Classic als außerordentlich stabil und vergesse ziemlich bald, dass ich einen Drachen mit Geschichte an den Schnüren habe. Mit zunehmendem Wind wird der Classic sehr schnell, besticht aber durch ein präzises Flugverhalten, das mich – unterstützt durch kurze Lenkwege – zu wilden Flugmanövern am Himmel und selbst in Bodennähe herausfordert. Die Spins des Jet Classic sind eng und schnell, sodass es auch hier eine Herausforderung darstellt, sie in Bodennähe so auszuleiten. Das Fehlen von Stand-Offs

**Wehe, wenn sie losgelassen:  
Dreier-Jet-Gespann**



**Rückblick KITE & friends**



**STÄRKEN JET CLASSIC**

**VERARBEITUNG:**



**AUSSTATTUNG:**



**PREIS/LEISTUNG:**



**STÄRKEN JET**

**VERARBEITUNG:**



**AUSSTATTUNG:**



**PREIS/LEISTUNG:**



**INSIDER GUIDE**

**WINGLETS** Von Claus Zeimer entwickelte ausgestellte Flügelgelenke.

**WHISKER** Ein Stab, der das Winglet abspannt.

**NACHBRENNER** Ein Zusatzaggregat, das eingesetzt wird, um den Schub eines Turbinenstrahltriebwerks zeitweise erheblich zu erhöhen.

gibt dem Segel des Jet Classic die Möglichkeit, sich schnell auf Wechsel der Windrichtung und der Windstärke einzustellen. Plötzlich einfallende Böen werden dadurch abgepuffert und nicht in schlagartige Kraftentwicklung umgesetzt. Das Flugverhalten des Classic ist überraschend geschmeidig, ausgeglichen und unkritisch. Eine gute Voraussetzung, um das fliegerische Können des Piloten weiterzuentwickeln. Ab etwa 5 Beaufort stellt sich beim Jet Classic ein hochfrequentes, aber nicht unangenehmes Fluggeräusch ein, das die hohe Flugdynamik des Drachens akustisch untermalt, wie es einst an der Tagesordnung war.

**Jet – Turbinenflug mit Nachbrenner**

Wie angedeutet fliegt der moderne Jet dank seiner Stand-Offs und wohl auch der zusätzlichen Leitkantenprofilierung bei geringem Wind in einem

größeren Windfenster und kann früher am Windfensterrand geparkt werden als der Classic. Dabei baut er auch etwas mehr Zug auf. Der riesige Unterschied zwischen Klassik und Moderne ist aber, dass der Jet dank seiner Stand-Offs und der damit verbundenen festgelegten Profilierung des Segels eine schlagartig-explosive Kraftzunahme in Böen an der Tag legt, auf die man sich sehr behutsam einstellen sollte: Als ich in der 90er-Jahren – damals ein noch nicht besonders flugerfahrener Drachenflieger – bei sechs Windstärken den Erstflug mit meinem damals brandneuen Jet Rainbow startete, knallte zeitgleich eine Böe ins Segel des Drachens. Ich spürte nur noch den explosionsartigen Kraftaufbau in meinen Händen und Armen, begab mich dann – zumindest gefühlt – in die freischwebende Horizontale, bis ich mit der rechten Schulter zuerst auf den sommerlich hartgebackenen Boden des Ackers knallte. Bei Wetterumschwüngen spüre ich auch heute noch einen Schmerz in der Schulter als nachhaltige Erinnerung an den damaligen elementaren Flugfehler.

Bei starkem Wind entwickelt auch der Jet ein hochfrequentes Fluggeräusch, das noch beeindruckender wirkt, wenn man mehrere dieser Kites im Gespann fliegt. Obwohl der moderne Jet dem Jet Classic in wichtigen Flugeigenschaften wie Präzision, Schnelligkeit und Spin-Verhalten gleicht, besitzt er mit

*Lehrgeld: Der alte Jet Rainbow hat den Autor Respekt gelehrt*

*Für wen?*

**Jet Classic:** Der Jet Classic ist ein Flieger für fortgeschrittene Einsteiger, die Wert auf ausgeglichenes und unkritisches, aber temperamentvolles Flugverhalten legen und einen präzise fliegenden Drachen suchen, mit dem sie ihr fliegerisches Können – ausgehend von geringen Windstärken – ausbauen können. Einen Kite, der bei viel Wind eine motivierende Herausforderung an ihre fliegerischen Fähigkeiten darstellt.

**Jet:** Der Jet ist ein Flieger für fortgeschrittene Einsteiger, die bei geringem Wind Wert auf ausgeglichenes, unkritisches und präzises Flugverhalten legen. Er ist auch für Kiter die erste Wahl, die sich bei starkem Wind der besonderen Herausforderung durch einen hochtemperamentvollen Drachen stellen wollen, welcher Windkraft explosionsartig in Zugkraft umsetzt.

**RICHARD WILMANN'S**



**Modern: Knotenleiter mit Tampen auch beim Jet Classic**



**Die Segelpaneele beider Drachen, mit doppelten, geschlossenen Kappnähten ausgeführt**



**Sehr weiche Seitenverbinder mit ausgebeulten Aufnahmen für die Whisker beim Jet Classic**

seiner schlagartig zunehmenden Kraftentwicklung bei Zunahme der Windstärke ein völlig eigenständiges Flug- und auch Anforderungsprofil, dem man durch die Kombination mehrerer Jets zum Gespann noch deutlich mehr Gewicht verleihen kann. Und damit ist einige Vorsicht geboten! Mehr dazu kann man im ausführlichen Test in **Sport & Design Drachen** 3/2004 nachlesen.

## Fazit

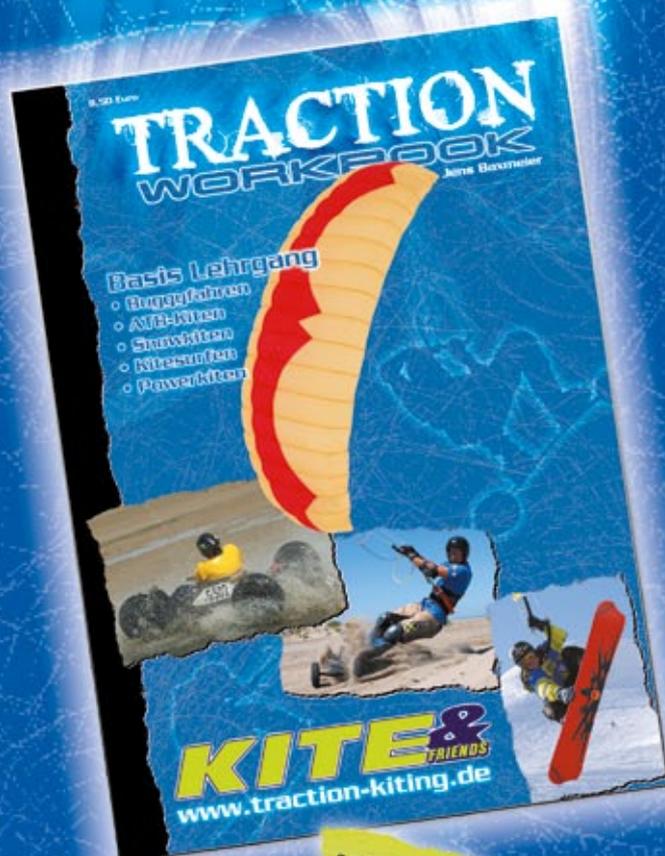
Trotz vieler Gemeinsamkeiten setzen die beiden Testkandidaten unterschiedliche Akzente und tragen damit unterschiedlichen Bedürfnissen Rechnung. Von daher ist eine einfache Qualifizierung in „besser“ oder „schlechter“ nicht machbar. Dem Jet Classic würden einige stabilere Ausstattungsdetails aber gut stehen, damit er seine Potenziale besser ausspielen kann. ■



**Der aktuelle Jet ist fein gestylt und modern ausgestattet**

▼ ANZEIGE

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

oder telefonisch unter

040 / 42 91 77-110

Vorwort: Wolfgang Bleck  
Text und Fotos: Rolf Zimmermann

## Drachenhöhlengeflüster mit Rolf Zimmermann

# WYVEREX, DER DRACHENKÖNIG

Ein Drachen immenser Kraft und Wildheit aus mittelalterlicher Überlieferung, so wurde der Wyverex von Übeltätern gefürchtet. Mythologische, gottähnliche Drachen sind in Asien seit Jahrtausenden allgegenwärtig und dienten Königen und Kaisern als Symbole ihrer Macht. Alchemisten glaubten im Mittelalter an den Wyverex als Schutzpatron, Wächter, Schiedsrichter und Schutzengel des Guten. Rolf Zimmermann hat nun dem abendländischen, geflügelten Drachenkönig Wyverex die Rückkehr in sein eigentliches Reich, den Himmel, in spektakulärer und weltweit bisher unerreichter Weise ermöglicht. Wie kam es zu diesem Meisterstück gegenwärtiger Drachenkunst?



T-Shirt als Vorlage

Rolf Zimmermann berichtet aus der Drachenhöhle: „So ganz genau kann ich nicht mehr sagen, wie lange es schon her ist, dass ich mir diese Art mythologischer Drachen mit ständig wachsender Begeisterung angeschaut habe. Ich weiß aber, dass ich vor etwa 15 Jahren auf einem Drachenfest in England eine erste Drachenfigur erwarb. Rückblickend war die eigentliche Geburtsstunde meines Traumes von einem fliegenden Wyverex, als mir meine Frau Claudia etwas später ein T-Shirt mit dem eindrucksvollen Farbdruck eines solchen schenkte.

### Flugfähig?

Immer wieder schaute ich mir diese Figur an, aber genauso oft verwarf ich den Gedanken, solch einem Drachen das Fliegen beizubringen, denn schon bei den ersten Überlegungen stieß ich auf scheinbar unüberwindliche Hindernisse. Mit jedem gedanklichen Anlauf wurden die vermeintlichen Hindernisse jedoch kleiner, bis ich dann im Jahr 2007 das Wyverex-Shirt kurzerhand auf den Kopierer legte und daraus dann meine ersten Skizzen für den Bau dieses dreidimensionalen Drachens entstanden.

Der Wyverex als dreidimensionaler Drachen



### Vermächtnis

Claudia hatte das Drachenhobby über viele Jahre mit mir und unserem Sohn Achim leidenschaftlich geteilt; leider verstarb sie im Jahr 2005 plötzlich und unerwartet. So war es ihr, die sie mich auf die Idee zu diesem außergewöhnlich anspruchsvollen Drachen gebracht hatte, nicht mehr vergönnt, das wundervolle Fabelwesen in der Luft zu sehen. Vielleicht war das geschenkte T-Shirt ihr stilles Vermächtnis an mich und zugleich die Quelle meiner Kraft, die mich ständig antrieb, diesen Drachen so weit zu bringen, dass er dann endlich in die Lüfte aufsteigen konnte.

### Umsetzung

Natürlich wollte ich den Wyverex in seiner Farbgestaltung möglichst nah an der Vorlage gestalten. Den Körper und den Schwanz fertigte ich aus Hunderten von Einzelteilen am Pfingstwochenende an. Die Flügel spreizte ich nach meinen Studien von Vogelskeletten etwas weiter, um mehr Auftriebsfläche zu gewinnen. Als es endlich so weit war und der Körper, die Flügel und der Hals fertig

### WYVEREX

ZAHL DER EINZELTEILE:	über 2.000
MATERIALBEDARF:	über 120 qm
ARBEITSZEIT:	150 Stunden
SCHNURBEDARF:	1.000 Meter

### HERKUNFT DES NAMENS:

Wyvern, auch: wyvere, wyver (Mittelenglisch aus dem 13. Jahrhundert) für Viper  
Rex ist lateinische für König

und auch schon zusammengefügt waren, fehlte allerdings noch der Kopf. Der Abreisetermin nach Fanø 2007 war inzwischen gekommen und so packte ich meine Skizzen sowie den notwendigen Drachenstoff zusammen und fertigte später den Kopf in etwa 50 Stunden auf der Insel.

Am 15. Juni 2007 war der große Moment gekommen und der Wyverex stieg in die Luft. Die außergewöhnliche Form des Drachen mit seinen ausladenden Flügeln erforderte verständlicherweise eine aufwändige Justierung der Waageschnüre. Inzwischen fliegt der Wyverex stabil und steil in einem Windbereich zwischen 1 und 5 Beaufort.

Wenn jemand der Meinung sein sollte, dieser Drachen sei gewaltig und stark, dann hat er recht damit. Der Wyverex baut im oberen Windbereich einen mächtigen Zug auf, sodass sich unter Umständen ein echter Kampf mit dem Drachen entwickelt.

## Preisträger

Drei Monate später, am 22. September 2007, stand die Deutsche Meisterschaft im Drachenbau in Lünen an. Und was lag näher, als mit diesem Drachen

### Wyverex, der beinlose Seedrache(n)



#### MEHR INFOS

INTERNET-TIPPS:

[www.rz-kites.com](http://www.rz-kites.com)

[de.wikipedia.org/wiki/Wyvern](http://de.wikipedia.org/wiki/Wyvern)

daran teilzunehmen? An diesem Tag passte einfach alles: sein Flugverhalten, die Waage und sogar das Wetter – und somit wurde mein völlig neues Konzept mit dem ersten Platz in der Klasse der „Stablosen Drachen“ belohnt. Claudia wäre sehr stolz und glücklich darüber gewesen. Allen, welche mich bei diesem Projekt unterstützt und mir geholfen haben, bin ich sehr dankbar.“

▼ ANZEIGE

Wir sorgen für Flügel....

metropolis  
drachen

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

Skandinavien-Damm 11, 24983 Handewitt, Tel. 04608-970270, [info@metropolis-drachen.de](mailto:info@metropolis-drachen.de)  
direkt am Skandinavian Park an der A7 vor Dänemark



## Schafft Ozones Hochleister den Quantensprung?

# Maßstab in der Masters

Als im Jahr 2005 die erste Yakuza von Ozone auf den Markt kam, ging ein Raunen durch die Renngemeinde der Buggykiter. Rennerfolge untermauerten bereits zu Beginn die Leistungsfähigkeit dieses Hochleistungsschirms. Nachdem die Spirit von Libre und die Vapor von Peter Lynn in den letzten Jahren im Renngeschehen dominierten, war es höchste Zeit, dass Ozone nachlegt. In die Quantum sind das Wissen aus der hauseigenen Gleitschirmentwicklung und die Erfahrung der Teamfahrer eingeflossen. Dabei stand ein gutmütiges Handling ebenso im Pflichtenheft wie eine hohe Leistungsfähigkeit auf dem Rennkurs, denn Ozone will ab sofort wieder ganz vorne mitmischen! Folgt man aus dem Namen Quantum auf einen Quantensprung, dann hat es sich Ozone zur Aufgabe gemacht, neue Maßstäbe zu setzen. Wir wollen im Test herausfinden, ob das gelungen ist.

Text: Jens Baxmeier  
Fotos: Martin Wyrwich,  
Manfred Müller, Jens Baxmeier

Zuerst widmen wir uns den Zutaten der Quantum, denn im Hochleister-Sektor ist es äußerst spannend zu beobachten, welche Ingredienzen eingesetzt werden, um einen perfekten Leistungscocktail zu brauen. Und Mittelchen zur Optimierung von Leistung und Flugeigenschaften hat Ozone aus seiner Gleitschirmentwicklung etliche parat. Dass der Kite deshalb keine 80 Zellen bei einem Aspekt Ratio von 7,5 wie aktuelle Competition-Glider erhält, liegt auf der Hand. Auch wenn in der Prototypenphase viele technische Features ausprobiert wurden, so kam nur das in die Serie, was effektiv für Vorteile sorgte. Das Ergebnis ist eine Entwicklung mit zwei Stufen: die Größen 3.0, 4.0 und 5.0 Quadratmeter erhielten mit einer ausgelegten Streckung von 5,2 bei 33 Zellen einen zurückgenommenen Aufbau, wobei ab der Quantum 6.3 eine Streckung von 5,8 mit 37 Kammern realisiert wurde. Das sind keine überraschenden Werte und sie ähneln denen der bislang im Rennen sehr erfolgreichen Vapor.

### STÄRKEN

#### VERARBEITUNG:



#### MATERIALWAHL:



#### PREIS/LEISTUNG:



### Unter der Lupe

Ein prägnanter Unterschied zum Vormodell Yakuza GT ist das verwendete Tuch. Während vorher auf robustes Material aus dem Snowkite-Einsatz vertraut wurde, ist das Segel der Quantum besonders leicht. Dieses OZ Tex 30D hat ein Gewicht von 40 Gramm pro Quadratmeter und die Profile sind mit einem sogenannten 30D-hard-Finish – also

dem gleichen Gewebe mit steiferer Beschichtung – gefertigt. Im Gegensatz zur aufwändigen Segelgestaltung der GT gibt es ab sofort keinerlei zusätzliche Nähte durch das Design. Eine festgelegte Grundfarbe je Größe sowie ein aufwändiger Druck über sieben Kammern auf Vorder- und Rückseite reichen aus, um den nötigen Wiedererkennungseffekt zu ermöglichen. Am Ende ist die Quantum gut 15 Prozent leichter als ihr Vorgänger, obwohl mehr „Innereien“ verbaut sind.

Bei diesen handelt es sich neben den üblichen Diagonalrippen um interne Gurtbänder, welche auf den A- und C-Ebenen der Waage das Segel unterstützen und dem Kite einen sauber ausgeformten Shape verleihen. Zusätzlich sind an den Waagepunkten an den Profilen bogenförmige Kunststoffröhrchen eingenäht, die für eine verbesserte Lastenverteilung zum Obersegel sorgen. Oval geformte und geschickt positionierte Luftausgleichslöcher sorgen für gleichmäßige Belüftung wie auch weitere Gewichtsersparnis. Natürlich sind auch Dirt-Outs verbaut, selbst wenn diese nicht über Lappen zum Offenhalten verfügen.

Letztes Detail soll die Waage aus feinstem **gespleißten** und vernähten Dyneema sein, die durch reduzierte Anknüpfungspunkte und schlaue Leinenführung den Luftwiderstand gering hält.





Die neun lieferbaren Größen der Quantum

## QUANTUM

**HERSTELLER:** Ozone  
**INTERNET:** [www.flyozone.com](http://www.flyozone.com)  
**KATEGORIE:** Hochleister

GRÖSSE:	PREIS:
Quantum 3.0	545,- Euro
Quantum 3.5	610,- Euro
Quantum 4.0	645,- Euro
Quantum 5.0	695,- Euro
Quantum 6.3	795,- Euro
Quantum 7.5	840,- Euro
Quantum 9.3	915,- Euro
Quantum 11.2	999,- Euro
Quantum 13.5	1.115,- Euro

## Fluggerecht

Die Quantum wurde für den Flug an 15 Meter langen Schnüren ausgelegt, womit Leistungsentfaltung und Direktheit beim Aufkreuzen optimiert werden sollen. Da die größte Quantum 13.5 Quadratmeter Fläche hat und die Konkurrenz hier in der Regel noch eine Größe draufpackt, sollten die großen Quantums bei schwachem Wind mit mehr Leine von bis zu 20 Metern eingesetzt werden. Auch für Sturm wurde bei 3 Quadratmetern die Range gekappt, was für Wettkampfgerät durchaus sinnvoll ist, auch wenn sich die Konkurrenz mit Größen von 2.3 bis 2.7 Quadratmetern versucht. Bei leichten bis zu ruppigen Winden haben wir die Quantum an die Strippen genommen, um zu sehen, ob sich die harte Entwicklungsarbeit gelohnt hat, ob die Hochleister wirklich so flugstabil sind und wo das Potenzial für die ersten Meistertitel steckt.

## Einsatz

Entgegen der üblichen Empfehlung findet bereits der erste Einsatz bei gut angepowerten Verhältnissen statt. Dennoch finden wir uns in die Quantum

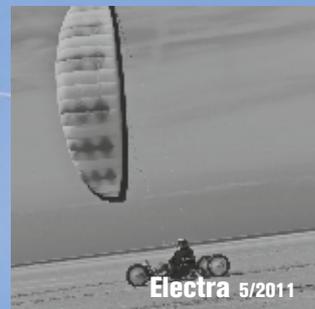
## Feine Dyneemawaage mit deutlich reduzierten Waagepunkten

leicht ein, wobei die ersten Manöver feinfühlig mit der Bremse dirigiert werden. Auch ein Drehen fast auf der Stelle ist möglich, sodass gleich das Stall-Verhalten der Quantum geprüft wird. Tatsächlich lässt sich der Strömungsabriss ebenso außergewöhnlich gutmütig kontrollieren wie bei der Vapor. Sobald man die Bremsen freigibt, nimmt der neue Ozone-Hochleister seine Arbeit wieder auf. Der Zugaufbau ist konstant und sorgt dafür, dass man nach Manövern rasch wieder in Fahrt kommt. Großartiges Schwenken war im Test nicht nötig; vielmehr kann ein gefühlsvolles Wechselspiel der

## Rückblick KITE & friends



Zebra Z3 1/2013



Electra 5/2011



Vapor 3/2010

## Für wen?

**Das ist einfach: für Rennfahrer!** Auch wenn die Quantum nicht mit Quantensprüngen aufwarten kann, so ist der Kite den heutigen Regattabedingungen allseits perfekt angepasst. Sobald die Quantum in Strömung liegt, offeriert sie ein gutmütiges Handling, welches auch dem Freizeitpiloten den Aufstieg leicht macht. Weniger leicht sind die Kaufpreise zu berappen, die bei so viel Know-how und Fertigungsaufwand aber sicher gerechtfertigt sind.

**JENS BAXMEIER**

Im direkten Vergleich auf dem Rennkurs wurde die Quantum getestet





**Kontrollierbare Höchstleistung – selbst hier bei ablandigem, unstemem Wind**

### INSIDER GUIDE

**GESPLEISST** Die edelste, weil mit am wenigsten Bruchfestigkeitsverlust verbundene Verarbeitung von Schlaufen am Schnur-Ende. Hier wird das Ende der Leine in das Innere der Schnur geführt. Durch die Verkleinerung des Innendurchmessers der Schnur unter Zug wird das innenliegende Ende sicher festgehalten. Wird der Spleiß zusätzlich vernäht, dann vor allem deshalb, damit er im Ruhezustand nicht verrutschen kann.

**ÜBERPOWER/UNTERPOWER** Jede Kite-Größe hat ihren Wind, in dem sie (abhängig von Pilot, Gelände etc.) optimal eingesetzt werden kann. Fliegt man einen Schirm bei mehr Wind als effektiv sinnvoll, so spricht man vom Überpowern. Ist der Wind zu schwach für die Schirmgröße, so ist man unterpowert unterwegs.

**Gebogene, eingenähte Stäbchen über den Waagepunkten sorgen für gleichmäßige Kraftübertragung**



Bremsen nach Bedarf die Beschleunigung unterstützen. Auch Weichsand- oder Wasserpassagen durchquert der Quantum-Pilot mit etwas Bremse bravourös. Dies gilt auch für Wenden und vor allem für Raumwindhalsen, in denen der leichte Schirm brillante Segeleigenschaften entwickelt.

Rennentscheidend ist vor allem die Performance auf dem Kreuzkurs. Hier zeigt sich, dass mit dem gewählten Profil eine perfekte Abstimmung gelungen ist. Es ist sogar ein weitreichender Bremseneinsatz möglich, um den Vortrieb zu erhöhen, was gerade bei **unterpowertem** Fahren bedeutsam ist. Selbst wenn man zwei Größen kleiner gezogen hat, als es im Rennen sinnvoll wäre, kann man immer noch sein Ziel erreichen. Somit wird die Quantum auch für Freizeitpiloten interessant, zumal der Kite überraschend einfach zu fliegen ist und bei Lift und Seitenzug beherrschbar bleibt. Natürlich

darf man das Potenzial nicht unterschätzen und es fordert einen erfahrenen Piloten, um die volle Leistung auszuschöpfen.

### Überpowern?

Im Test führen mehrere Rennpiloten mit verschiedenen Größen der Quantum um einen Regattakurs. Auch wurden die Neuentwicklungen in den Vergleich zur Yakuza der ersten Serie gestellt. Natürlich ist der gut angepowerte Pilot einem kleineren Schirm überlegen, da der Grunddruck bei starkem Vortrieb bei der Quantum vergleichsweise gering ausfällt und der **überpowerte** Zustand beherrschbar und effektiv bleibt. Bei Raumwindhalsen beziehungsweise insgesamt auf Raumwindfahrten kann die Quantum so ihre Stärken ausspielen. Dennoch muss sich der Pilot mit einer kleineren Quantum-Größe nicht geschlagen geben und kann mit einem „guten Händchen“ die Konkurrenz in Schach halten. Gerade beim Handling und beim Aufkreuzen wird der Fortschritt des neuesten Modells deutlich.

### Quantensprung?

Ozone präsentiert mit der Quantum eine ausgeklügelte Neuentwicklung, die vieles gut kann – einiges sogar besser als die Konkurrenz. Dennoch sind es die Feinheiten, die das Gesamtkonzept ausmachen. „Top-of-the-Art“ im Bau von Wettbewerbschirmen können wir Ozone nach dem Test der Quantum bescheinigen. Eine Alleinstellung durch innovativen Wandel sucht man allerdings vergebens. Dem Piloten kann das recht sein. ■

**Moderne, glatte Kappe mit 37 Zellen und einem Aspect Ratio von 5,8**



# KITE & FRIENDS

***gibt es auch als eMagazin***



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



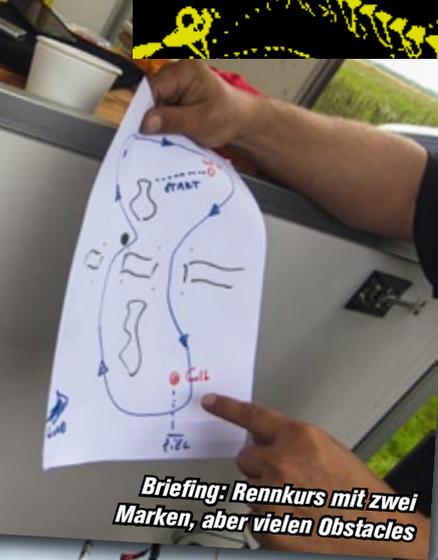
[www.ikiosk.de](http://www.ikiosk.de)

Weitere Infos auf

[www.kite-and-friends.de/emag](http://www.kite-and-friends.de/emag)



QR-Code scannen  
und mehr zum  
eMag erfahren



**Briefing: Rennkurs mit zwei Marken, aber vielen Obstacles**



**Engagiert zeigt Luisa Bodem in Tating ihr Können**



**Joey Oldenbürger kürzt mit Style über den Graben den Race-Kurs ab**



**Entspannung pur auf dem Deichgrafenhof**

Am Samstagmorgen kam pünktlich zum Generalbriefing die Sonne hervor. Da der Wind zum Nachmittag etwas abnehmen sollte, wurden direkt im Anschluss das Race Briefing und die ersten drei Läufe gestartet. Der Favorit und Führende Pascal Lohmann konnte ohne viel Mühe die Races für sich entscheiden, zumal er die gefürchteten Gräben immer souverän an seiner Flysurfer Speed im Fluge nahm. Gefolgt wurde er von Kolja Löwen mit

einer Bestleistung an der Zebra Revolt und Joey Oldenbürger mit seiner Fury von Peter Lynn, der bereits mit Grabs, Foot-Offs und Rotations über dem Graben seine Freestyle-Ambitionen offenbarte.

### Heats

Anschließend sollte es aber auch mit Freestyle laut dem 2013 neu eingeführten System losgehen. Nach der Auslosung konnten sich die Fahrer auf dem



Text und Fotos:  
Maik Schmidt, Jens Baxmeier

## DM-Finale 2013 auf dem Deichgrafenhof

# Meisterboarder an Land!

Zum vierten Mal in Folge wurde ein Lauf zur deutschen Meisterschaft auf dem windsicheren Golfplatz Deichgrafenhof in Tating bei St. Peter-Ording ausgetragen. Dieses Jahr fand die Tour der GPA hier ihr Finale. Die Spannung war groß, konnten sich doch die Rider wegen nur zwei Stops in dieser Saison keinen Patzer erlauben.

**Vizemeister auf  
der Rennstrecke:  
Kolja Löwen**



**Junior-Meister im Race und Vize  
im Freestyle: Pascal Schmidt**



perfekten Grün mit ihren Tricks beweisen. Joey, der auch schon in Münsterappel gewonnen hatte, fuhr geradewegs in das große Finale, Marvin Lorenz (Flysurfer) folgte ihm über den Umweg der Kitefor-Life-Runde. Pascal Lohmann (Flysurfer) und Max Lux (Peter Lynn) zogen ins kleine Finale um Platz drei ein, bei dem Max einen guten dritten Platz hinter Marvin und Joey erreichte und somit zugleich den Titel des Deutschen Meisters der Junioren 2013 vor Pascal Schmidt und Julian Hein errang. Joey hatte auch in Tating gewonnen und wurde Deutscher Meister 2013, während Max zusätzlich den Titel des Vizemeisters Overall erhielt. Den dritten Platz in der Gesamtwertung der DM teilten sich Marvin und Marius Siebert (Flysurfer).

schaft damit abzuschließen. Fast genauso souverän wie Pascal Lohmann holte sich Pascal Schmidt (HQ-Powerkites) den Titel des Deutschen Meisters Junioren Race 2013 vor Julian Hein und Max Lux. Obwohl die Jungs tapfer auf die Positionen 3, 5 und 7 der Herren-Rangliste fuhren, wurden sie – anders als beim Freestyle – in diesem Ranking ausgeschlossen, sodass nur Max mit zwei Pokalen nach Hause fahren konnte.

## Mehr Junioren

Nach den spannenden Freestyle-Heats entschloss man sich dazu, noch am selben Tag die restlichen beiden Races zu fahren und die Deutsche Meister-

**Race-Sieger:  
Pascal Lohmann**



**Moritz Gehrman auf  
Abwegen im Graben**



**Statt Abschlägen waren  
zwei Tage lang Abflüge  
auf dem Green zu sehen**



**Chillen und Mitfiebern: Den Besuchern wurde beides geboten**





**Benjamin Kuhfahl zeigt sein Können**



**Max Lux wird Junior-Meister im Freestyle**



**Marius Siebert teilt sich Platz 3**

**Deutsche Meister Race Junioren (von links): 2. Julian 1. Passi und 3. Max**



**Race-Champs 2013 (von links): 2. Kolja, 1. Pascal und 3. Joey**



Dafür wurde Luisa Bodem mit einem Sonderpokal für die beste Dame ausgezeichnet. Auch, wenn sie das einzige Mädels im Wettkampf war, darf vor ihren in Tating gezeigten Leistungen im Freestyle und vor ihrer Position 8 im Race der Hut gezogen werden.

### Ausklang

Nicht nur die Bedingungen auf dem Golfkursen waren perfekt und die Races zwischen Teichen und Gräben legendär: Die Gastfreundschaft vom Deichgrafenhof-Team begeisterte Fahrer und Organisatoren aufs Neue – und auch die Besucher-



**Deutscher Meister Freestyle 2013: Joey (Mitte), gerahmt vom Vize Max (links) und den beiden Drittplatzierten Marius und Marvin (rechts)**

zahlen waren gegenüber den Vorjahren deutlich angestiegen. Kein Wunder also, dass die jubelnde Menge die Rider zu immer neuen Spitzenleistungen antreiben konnte. Nicht unerwähnt bleiben sollen auch die Willkommens- und Abschlusspartys im Egans Pub des Deichgrafenhofes, zu den coolen Beats von DJ Matau und DJ Ipsy.

**Freestyle-Junioren (von links): 2. Passi, 1. Max, 3. Julian**



# Spektrum



## Buggymeister

Auf Borkum wurden die Europameister im Kitebuggy-Fahren gekürt. Nach fünf Rennläufen unter anspruchsvollen Bedingungen erreichte Malte Lutz souverän Platz 1 und wurde Europameister 2013 vor seinem belgischen Ozone-Teamkollegen David von Boven und Stephen Schapmann aus Frankreich. Bei den Damen siegte Eva Schlenker vor Emillie Ravaux (Frankreich) und Melina Hötzsch. Die Nationenwertung ging ebenfalls nach Deutschland (Malte Lutz, Alex Behrens vierter und Carl-Lennart Redecker fünfter Platz) vor den Niederlanden und Frankreich. Wir berichten in der nächsten Ausgabe. Mehr Infos unter: [www.kitebuggy-em2013.de](http://www.kitebuggy-em2013.de)



## Geschafft!

Der Coast 2 Coast – einmal Fehmarn nach Dänemark und zurück – von Red Bull mit hunderten von Teilnehmern war ein Erfolg. Es siegte der Däne Bjørn Rune Jensen in 1 Stunde und 6 Minuten auf der insgesamt 40 Kilometer langen Distanz, gefolgt von Alex Caizergues (Frankreich) und Steffen Oevind (Dänemark). An vierter Position folgte mit Florian Gruber der beste Deutsche. Kiteboard-Ass Emmanuel Norman kam auf Platz acht.



## Trophy-Trophäen

In Büsum ging die Kitesurf-Trophy 2013 zu Ende. Im Freestyle setzte sich der Rendsburger Mario Rodwald wieder als Deutscher Meister vor Stefan Permian und Christian Brill durch. Bei den Damen gewann Sabrina Lutz knapp vor Nadine Reimers. Im Course Race siegte Florian Gruber, wobei auf Platz drei der Landboard-Crack Emmanuel Norman folgte. Beste deutsche Racerin wurde unangefochten Christine Bönninger.



▼ ANZEIGE



**Ferienhaus auf Fano**  
[www.danibo.dk](http://www.danibo.dk)  
 Erholung pur

## Neue Generation der Wolkenstürmer Striker

# strike a new path!

Text und Fotos:  
Jens Baxmeier

Einsteiger-Vierleiner-Kites stehen unter Druck: Trainerkites mit Bar bieten zum günstigen Preis eine beliebte Alternative zum sogenannten „Standkite“. Beginner-Modelle sollen schon gute Zugkräfte liefern, dabei aber lammfromm im Handling und universell für alle Ansprüche ihren Dienst tun. Das Ganze bitteschön geliefert im wertigen Packsack und mit viel sinnvollem Zubehör zum niedrig kalkulierten Preis. Jetzt schickt Wolkenstürmer den Striker-Nachfolger in dieses Haifischbecken – ist der Kite dafür auch gerüstet?

Das Konzept scheint im Vergleich zum Vorgänger gleich geblieben: Drei Größen eines mäßig gestreckten Schirms mit stumpfen Flügelen – doch halt: Ging es bislang bei 2.0 Quadratmetern los, so beginnt die neue Striker-Serie jetzt mit saten 3.0 Quadratmetern, wurde über der 4.0er-Größe aber noch um eine 5-Quadratmeter-Version ergänzt. Größenmäßig ist die 2013er-Striker also aus den Kinderschuhen herausgewachsen, womit sie geschickterweise von den Paraflex-Modellen aus gleichem Hause mehr Abstand gewinnt. Während beim Segeltuch weiterhin auf das robuste, aber auch schwerere 70-D-Polyester zurückgegriffen wird, ist das Segeldesign leicht modifiziert worden, wirkt durch die neue Farbgebung mit einer je nach Größe wechselnden Farbe moderner und erwachsener. Dass die Entwickler ihren Fokus auf die Leistungsfähigkeit gelegt haben, lässt der Einsatz von Gaze an den Luftenlässen vermuten.

## Luft schnuppern

Da sich der wahre Charakter erst am Himmel zeigt, kommen wir rasch zum Fluge. Dem soliden Cordu-

Gutes Handling auf  
dem Landboard:  
Striker 4.0 mit Quadbar

### STRIKER

**HERSTELLER:** Wolkenstürmer  
**INTERNET:** [www.wolkenstuermer.de](http://www.wolkenstuermer.de)  
**KATEGORIE:** Beginner

**GRÖSSE:** **PREIS:**  
Striker 3.0 irtf 149,- Euro  
Striker 4.0 irtf 189,- Euro  
Striker 5.0 irtf 209,- Euro  
Quadbar 84,90 Euro

**Neue Handles im bereits  
flugfertig montierten  
Komplettpaket**



ra-Rollsack ist neben dem angeleiteten Kite ein stabiler Bodenanker und eine ausführliche Bedienungsanleitung zu entnehmen. Prima, dass Schnüre und Griffe gleich am Kite sind und einfach vom Winder abgewickelt werden können. Ein Plus gibt es für die neuen Vierleiner-Handles, die von oben bis unten gleichmäßig beschichtet sind und mit runden, oben farbkodierten Endstücken bequem in der Hand liegen. Ein durchgehender Trapezstampen soll zukünftig in die Produktion einfließen. Wir mussten uns noch mit einer selbsteingeknüpften Schnur behelfen, wollten wir ein Trapez einsetzen. Die ersten Eindrücke sammeln wir im Stand, wobei



**Auch die Striker 3.0  
bietet Spaß beim Boarden**

sich die Striker leicht vom Boden hebt und in den Zenit steigt. Sie reagiert sowohl auf Zweileiner-Lenkbefehle mittels Zug am ganzen Griff als auch über die Bremsen, welche bereits werksseitig ideal eingetrimmt sind. Im ganzen Windfenster reagiert der Schirm gutmütig und auch beim Flug durch das Windfenster bleibt die sanft eintretende Zugkraft bei ordentlicher Vorwärtsgeschwindigkeit stets beherrschbar.

## In Fahrt kommen

Für die Praxistests wurde der Kite von fünf Piloten im Kitebuggy und auf dem Kitelandboard eingesetzt. Dabei war die Erwartung hinsichtlich Flugstabilität und Gutmütigkeit hoch, obgleich von unseren Testern an die Leistung zu Beginn wenige Ansprüche gestellt wurden. Während die neue Striker Ersteres erfüllte, war die Überraschung über das Potenzial des Schirms groß. Obwohl Seitenzug und Lift gering bleiben, erreicht die Striker eine passable Geschwindigkeit. Durch den Einsatz der Bremsen lässt sich der Zug merklich erhöhen, und das macht den Wolkenstürmer zu einem flotten Zugerät, mit dem auch geübte Piloten noch ihren Spaß haben. Auch sind alle weiterführenden Manöver – die man erst bei einem Intermediate erwartet – gut möglich. Natürlich gehören die Wende gegen den Wind und eine Raumwindhalse sicher nicht in das Pflichtenheft eines Einsteiger-Kites. Ihrer Klasse gerecht wird die Striker beim Aufkreuzen: Man kommt überall hin, aber eben gemächlich auf nicht zu harten Kursen zum Wind.



## STÄRKEN

### VERARBEITUNG:



### AUSSTATTUNG:



### PREIS/LEISTUNG:



## Rückblick KITE & friends



**Buster Pro 5/2013**



**Quattro 5/2012**



**Octane 4/2012**

*Für wen?*

**Die Striker ist und bleibt ein Einsteiger-Kite, der mit mehr verfügbarer Fläche ein deutlich ernsthafterer Zugschirm geworden ist. Durch das gesteigerte Potenzial und nicht zuletzt die Option mit der Quadbar wird ein überraschend praktikables Zugtier für Sparflüchse offeriert.**

**JENS BAXMEIER**

**Als Buggyzugsegel sehr variabel  
und mit überraschendem Potenzial**



**INSIDER GUIDE**

**STANDKITEN** Zugkräftige Kites laden dazu ein, ihre Kraft zum Vortrieb zu nutzen: zum sogenannten Tractionkiting. Möchte man nur mit den Kräften spielen und bleibt mit beiden Beinen mehr oder weniger fest auf dem Boden, so spricht man vom Standkiten – sozusagen dem Gegensatz zum rollenden, surfenden oder carvenden Kitesport.

*Bar-Liebhaber bekommen mit der Quadbar das perfekte Steuergerät*



*Neue Striker: sportlich-dezent*



**Ambitioniert?**

Während der Buggyfahrer vom Potenzial der neuen Striker vor allem dann profitiert, wenn er ambitionierter unterwegs ist, weiß der Landboarder die Stärken früh zu schätzen. Durch die gute Wirksamkeit der Bremse kann die Zugkraft überraschend variabel abgerufen werden. Das hilft beim Gleichgewicht halten und überfordert den Kiter in schwierigen Fahrsituationen nicht. Es scheint kein Zufall, dass mit Erscheinen der Striker auch eine Controlbar für Vierleiner ins Programm von Wolkenstürmer aufgenommen wurde. Diese Quadbar kann die Handles der Striker ersetzen und wird am Trapez eingehängt. Wie bei einem Depowerkite kann nun beim Heranziehen der Bar die Zugkraft erhöht werden, sodass das gesamte Potenzial der Bremsen noch leichter abrufbar wird. In den Tests setzten wir die Quadbar immer wieder als Alternative zu den Handles ein und waren von der guten Kontrollierbarkeit und dem direkten Ansprechen auf Lenkbefehle überrascht. Wer sich also eher an der Stange sieht, findet gegen Aufpreis auch hier ein erstklassig abgestimmtes System vor. ■

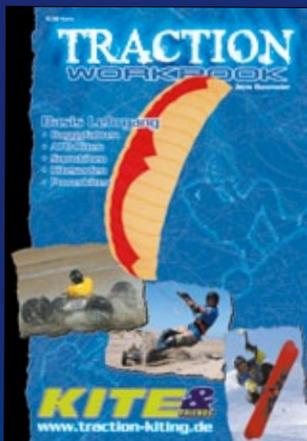
ANZEIGE ▼

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



**Platzproblem ?**  
**...dann Streetkite !**

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



### Traction-Workbook Jens Baxmeier

Sämtliche Basics und Insider-Tipps zu Lande, auf dem Wasser und im Schnee im handlichen DIN A5-Format mit 84 Seiten. Unter anderem werden auch alle Grundlagen ausführlich und anschaulich erklärt.

- Basis Lehrgang
- Buggyfahren
  - ATB-Kiten
  - Snowkiten
  - Kitesurfen
  - Powerkiten

Artikel-Nummer: 10224 € 8,50



### Dimensions

Eine Gruppe der weltbesten Kiter auf Adventure-Tour an den schönsten Spots der Welt.

Durchsetzt mit unglaublichen Tricks an der Grenze des Machbaren zeigt Dimensions alle Facetten des Snowkiten in HD-Qualität.

Laufzeit 45 Minuten

Bonus: Trailers, Super 8 Footage, Ozone Snowkite Masters

Artikel-Nummer: 11352 € 29,95



### ...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



### Entropy - A newschool snowkite adventure

Eine unglaubliche Snowkite-DVD mit absolut beeindruckenden Filmsequenzen aus Norwegen, Frankreich, Italien, Schweden, Finnland und den USA. Mit beeindruckenden New-School-Manövern in atemberaubenden Landschaften. Unter anderem sind Bjorn Kaupang (F-One), AG Dokken (Ozone) und Claes Lundin (Cabrinha) auf Ski zu sehen - sowie Remi Meum (Slingshot) und Sigve Botnen (Ozone) mit dem Snowboard. Diese Rider gehören zweifellos zu den Besten der New-School Revolution, egal ob mit hohen Kite Loops oder technischen Handle-Passes.

38 Minuten

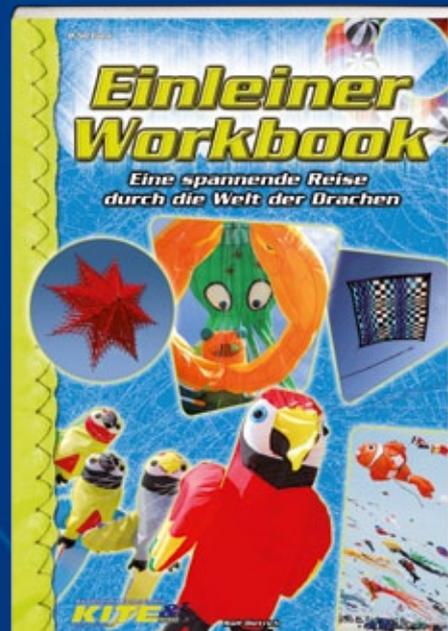
Artikel-Nummer: 11093 € 29,00



### Fire on Ice - Snowkite School Video

Snowkiten erlernen kann jeder. Bis zu weiten und hohen Sprüngen bedarf es allerdings einiger Übung. Stefan Popprath von „Swiss Kitesurf“, Silvaplana, vermittelt wertvolle Tipps und Tricks und erleichtert Anfängern den Einstieg in den Sport. Fahrtechniken, Materialauswahl und Sicherheitsaspekte sind wichtige Bestandteile dieser DVD.

Artikel-Nummer: 10294 € 15,00



### 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 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 Tubekiten
  - Starten u. Landen
  - Kite fliegen
  - Snowkiten mit Ski und Snowboard
  - Backcountry und Expeditions-Kiten
  - Springen
  - Reparatur und Pflege

Artikel-Nummer: 11254 € 34,95

# Observe Your Session!

## Die Vielfalt der Kamerahalterungen für Kiter

Text und Fotos: Jens Baxmeier,  
Jörg Abendroth, Carsten  
Hokema, Jake Kelsick, Jerome  
Josserand, Hersteller

Actioncams sind immer dabei und dokumentieren die Erlebnisse. Mancher hat die kleinen Zeugen so lieb gewonnen, dass er gar nicht mehr ohne sie raus in den Wind gehen möchte. Nach dem Test der Actioncams in Ausgabe 4/2013 widmen wir uns hier nun den verschiedenen Befestigungsmöglichkeiten für Kameras während des Kitens.

### Das Gerüst erlaubt eine verdrehfreie Montage



**Einsatzbereites Line Mount mit GoPro-Kamera**

Biker, Skifahrer, Paddler – alle nutzen Actioncams. Doch was unterscheidet uns Kiter grundlegend von ihnen? Richtig: Der an Schnüren hoch in der Luft fliegende Kite. Entsprechend spektakuläre Aufnahmen sind möglich, wenn man die Kamera mit aufsteigen lässt. Bevor wir unsere Lösung für stablose Matten erläutern, betrachten wir die zurzeit angebotenen Systeme. Wir werden fündig bei den Kingtide-Camrig-Halterungen, wie sie von Funsport in Berlin angeboten werden. Leicht haben es die Besitzer von Tubekites, an deren Schläuchen die Strut Mounts perfekt zu positionieren sind. Die universellen Halter können außer für GoPro-Kameras auch für viele andere Typen eingesetzt werden. Preis: 89,90 Euro.

### Line Mount

Der neueste Trend für Cams beim Kiten sind die Line Mounts von Kingtide, bei denen das Gestell oberhalb der Bar in die geteilten Hauptlinien eingeschlaufft wird und durch zusätzliche Mount Plugs gesichert wird. Der Preis liegt bei 49,90 Euro und die Halterung kann sowohl passend für alle GoPro-Geräte als auch in

Universal-Auslegung mit Gewindebohrung zum Einsatz anderer Kamerasysteme geordert werden.

### New Born

Eine weitere Möglichkeit zur Kamerabefestigung hat die Firma Born-Kite entwickelt. Diese basiert auf einer Platte mit gewöhnlicher Kamerahalterung und wird unter der Waage eingefügt. Die Ausrichtung erfolgt durch Spannung auf einer längenverstellbaren Verbindungsleine zur zweiten Waageaufnahme, womit die Kamera im Hoch- oder Querformat ausgerichtet werden kann. Diese Born-Kite-Kamerahalterung ist als Gebrauchsmuster angemeldet und funktioniert bestens mit Modellen wie NASA Star oder Tubekites mit hohen Waage-Spreizkräften. Für private Nachbauer sind alle Infos in Kürze auf der Born-Kite-Website zu finden.

### On Board

Für alle Kiter, die ihre Kamera auf dem Deck des Boards befestigen wollen, eignet sich das Spider Mount von Midland, da es für große Oberflächen gedacht ist und sich durch mehrere Klebearme anpasst. Mit einem Kugelgelenk kann die Kamera auf dem für 24,90 Euro erhältlichen Halter ausgerichtet werden. Eine Alternative vor allem für Wasser-Kiter ist das Fin Mount aus dem Kingtide-Programm für GoPro-User, das an den Positionen der Finnenboxen verschraubt wird. Preis: 49,90 Euro.



**Kamerabefestigung von Born-Kite**

## Der Klassiker

Schon von Anbeginn der Videografie sind mit-fahrende Kameras auf dem Kopf des Sportlers der Renner. Die meisten Actioncams werden mit entsprechenden selbstklebenden Haltern zur Helmbefestigung ausgeliefert. So einfach die Sache ist, so enttäuschend sind in der Regel die Ergebnisse beim Kiten, denn anders als bei vielen anderen Sportarten wechselt der Kiter ständig seinen Blickwinkel nach vorn, hoch zum Kite und so weiter. Das Aufnahmeergebnis ist damit meist unruhig. Universell wird zur Helmbefestigung der Camera Demon von Proporta angeboten, welcher per Kameragewinde viele Modelle aufnimmt. So lässt sich die Kamera neigen oder um 360 Grad rotieren. Der Preis liegt bei 29,95 Euro.

## Positionsfindung

Eine Alternative vor allem für den Winter ist das sogenannte Goggle Mount von Midland für nur 14,- Euro. So wie der Kopfgurt für Kiter mit Helm wegfällt, ist auch der Brustgurt aufgrund von Trapez, Handles beziehungsweise Bar meist nicht optimal, kann andererseits aber sehr lebendige, kurze Sequenzen ermöglichen.

## Dreirad

Nach den Boards kommen wir zu den Kitebuggys, welche mit ihrem Rohrrahmen besonders viele

### Goggle Mount für Träger geschlossener Brillen



**Jake Kelsicks Jump wurde dank GoPro festhalten**



**Das Fin Mount wird verschraubt**

### Strut Mount für verschiedene Kameratypen



Möglichkeiten zur Kamerabefestigung anbieten. Zudem ergeben in der Praxis Befestigungen an der Gabel und der Hinterachse des Buggys die ruhigsten Aufnahmen, wenn man unnötige Vibrationen vermeidet. Da der Buggy wie ein Landboard großen Erschütterungen unterworfen ist, sollte sogar Spiel zwischen Kamera und Schutzgehäuse vermieden werden. Auch die Rohrhalter müssen gut passen und man sollte ruhig auf Zwischengelenke verzichten, da diese ebenfalls Schwachstellen sein können. Auf jeden Fall sind Rohrklammern die stabilste Verbindung zum Buggy. Da die meisten Halter für die geringeren Durchmesser von Fahrradlenkern ausgelegt sind, muss man nach passenden Rohrdurchmessern schauen. Mit dem Kingtide Roll Bar Mount kann man seine Kamera an Rohren der Durchmesser 17 bis 32 Millimeter befestigen (18,90 Euro). Die von Rollei angebotene Zink-U-Bolzen-Halterung soll bis zu 33 Millimeter Rohrdurchmesser passen und ist in der Nitro Circus Edition bereits enthalten. Die vielfältigsten Befestigungsmöglichkeiten bietet das Vehicle Mount von Midland, da es mit Schlauchschellen jeglichen Durchmessers befestigt werden

### Sehr universelles Vehicle Mount von Midland



**Diese Spinne sorgt für Halt auf dem Deck**



**Ungewohnte Perspektive, mit Weitwinkel aus dem Kite geschossen**



**Klassisch: Halterung auf dem Helm**

**Dank Stativschraube universell nutzbar**





**Trockenpads für beschlagfreie Aufnahmen**



**Aluminium-Linsenring mit Sicherungsleine für GoPro**

**MEHR INFOS**

- INTERNET-LINKS:**  
[www.alan-electronics.de](http://www.alan-electronics.de)  
[www.born-kite.de](http://www.born-kite.de)  
[www.flycamone.com](http://www.flycamone.com)  
[www.funSPORT.de](http://www.funSPORT.de)  
[www.gopro.com](http://www.gopro.com)  
[www.midlandusa.com](http://www.midlandusa.com)  
[www.proporta.de](http://www.proporta.de)  
[www.rollei-actioncam.com](http://www.rollei-actioncam.com)

**Befestigung von Rollei bis 33 Millimeter**



**Einfache Rohrklemme**

kann. Rundrohre bis 6 Zentimeter Durchmesser und Vierkantröhre sind mit den serienmäßigen Schellen kein Problem (Preis: 49,90 Euro).

**Bernd Plotnik**

Der Buggykiter Bernd Plotnik hat eine Halterung für die GoPro-Actioncam entwickelt, die für Buggy-Fahrer einfach einzusetzen ist. Mit einem Durchmesser zwischen 42 und 51 Millimetern lässt sich die Halterung schnell und einfach an der Hinterachse jedes Buggys befestigen, indem die Spannhalterung mit einer einfachen Flügelmutter an der Achse festgezogen wird. Die eingearbeiteten Inlays aus Kork sorgen für festen und sicheren Halt. In die Aufnahme für die Kamera ist ein Gewinde zur Befestigung der GoPro am Buggy-Stativ eingelassen, sodass nur die eigene GoPro-Schraube benötigt wird. Kontakt mit Informationen und Preisen bei Bernd Plotnik unter: [b-plotnik@t-online.de](mailto:b-plotnik@t-online.de).

**Selbstbau**

Eine effektive Kamerabefestigung am Kite mit einfachen Mitteln basiert auf einer Hartschaumplatte in Maßen von etwa 40 mal 40 Zentimetern und 15 Millimetern Dicke, in die ein Loch in Kameraform geschnitten wird. Darin kann man die Kamera einklemmen und dann die Hartschaumplatte mit doppelseitigem Klebeband in den Kite einkleben. Eine Fangleine sichert die Kamera. Vorteile: Leicht, stabil und garantiert eine ruhige Kamerabewegung, denn der ganze Kite wirkt als Airbag. Die Kamera

**Ladeakku für ausreichend Energie am Spot**



**Passender Ausschnitt für die Kamera**



**Mittig positionierte Halteplatte**



**Verklebte Kite-Kameraaufnahme von Jörg Abendroth**

sollte so montiert werden, dass sie waagrecht steht, sobald der Kite senkrecht fliegt. Natürlich sollte man die Trägerplatte nur so lange – am besten nur wenige Stunden – am Kite belassen wie nötig. Bleiben Klebereste am Tuch, kann man diese mit dem gleichen Klebeband wegstupfen.

**Tipps**

Man sollte immer eine Sicherheitsleine zwischen Kamera und Träger befestigen, sodass die Kamera nicht abstürzt oder verloren geht. Viele Kameras haben solche Leinen bereits vorgesehen. Um die GoPro zu sichern, ist bei Kingtide ein „Alu Safety Lens Ring“ erhältlich, der die serienmäßige Kunststoff-Linsenhalterung ersetzt und die zuverlässige Befestigung einer Sicherheitsleine ermöglicht. Bevor die Kamera in einem wasserdichten Gehäuse montiert wird, muss dieses sehr gut getrocknet sein, weil sich sonst leicht Nebel auf der Sichtscheibe bildet. Hier helfen zusätzlich Trockenpads, die es als Zubehör für die Kameras gibt. Man sollte stets ein Brillen-Putztuch und etwas Wasser mitführen, um das Kameraauge immer wieder einmal zu reinigen.

Um auch am Strand die Kamera-Akkus laden zu können, gibt es aus dem Handybereich kleine Ladegeräte mit USB-Anschluss mit Akku als Energiequelle. ■

**Ideal: Kamera an der Hinterachse des Kitebuggys**



**Direkte GoPro-Aufnahme aus Aluminium von Kingtide**

**Achsaufnahme à la Bernd Plotnik**



## SHOP-BESTELLKARTE

- 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](http://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.

KF1306



Die Suche hat ein Ende. Täglich nach hohen Maßstäben aktualisiert und von kompetenten Redakteuren ausgebaut findest Du bei [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://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](mailto: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 Drachensbauern für Drachensbauer – so funktioniert [www.kite-and-friends.de](http://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](mailto:redaktion@kite-and-friends.de)

## FEEDBACK

Meine Meinung:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Ja, ich will zukünftig den KITE & friends-E-Mail-Newsletter erhalten.

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

E-Mail: [redaktion@kite-and-friends.de](mailto:redaktion@kite-and-friends.de)  
**KITE & friends im Internet:** [www.kite-and-friends.de](http://www.kite-and-friends.de)

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

KF1306



### 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](mailto: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.

KF1306

Text: Gerd Tschampel  
Fotos: Maik Kaminski, Oliver Draht,  
Dirk Spliethoff, Thomas Fischer

## 24 Stunden auf Fanø – ein Erfahrungsbericht

# Bis zum unvergesslichen Ende

**Begonnen hat alles 2011, als ich beim 24-Stunden-Teamlauf einfach alleine startete und 650 Kilometer zurücklegte. Damit war der Rekord von Peter Foulkes aus Neuseeland von 626 Kilometern eingestellt und prompt kamen schon am nächsten Tag Glückwünsche aus Neuseeland. Der herzliche Kontakt führte dazu, dass wir Peter letztes Jahr im Februar besuchten und den 90-Mile-Beach befuhren.**

Ende April war es dann so weit: Peter mailte mir, dass er mit dem neuen Ozone-Quantum-Prototypen und dem Splitter-MK-Race, den ich ihm geschenkt hatte, ganze 704 Kilometer in 24 Stunden geschafft hatte. Ich konnte nur gratulieren! Aus England kam eine Mail von Carlos „Popeyethewelder“ Fandango mit den Worten: „Do it again, Gerd“, und meine Antwort war: „I’ll try it!“

### Die Aufgabe war gestellt

Jetzt wollte ich meinen Langstreckenrekord zurück und wenn ich wirklich etwas will, dann kann ich verdammt hartnäckig sein. Die Planung begann, und beim Lesen der Rekordliste vom Popeyethewelder fiel mir auf, dass bei den Damen die Spitze bei 333,8 Kilometern lag. Meine Frau Petra hatte mir schon des Öfteren abends auf Fanø ihr GPS-Gerät mit 300 Tageskilometern gezeigt. Also fragte ich sie kurzerhand, ob sie nicht Lust habe, 24 Stunden mit mir mitzufahren. Damit fehlte mir zwar „das beste Boxenluder der Welt“, aber wir würden eben zusammen unterwegs sein.

Jetzt musste ich nur noch ein Betreuungsteam zusammenstellen und ein paar andere Kleinigkeiten regeln, nämlich abnehmen. Das hatte ich schon lange vor, aber wie das so ist mit den guten Vorsätzen: Wenn man gerne und gut isst, dann klappt es nicht. Doch jetzt war der richtige Moment: Jedes Kilo zu viel muss man schließlich mitschleppen. 15 Kilo bin ich in den zwei Monaten vorher zum Glück noch losgeworden. Das bedeutete etwas Luft im Sitz und das Trapez war auch nicht mehr so eng.

**Feierlaune: Petra und Gerd Tschampel nach ihrer Rekordfahrt**

### Termin

Als Termin wurden zwei Wochen Fanø im Juni gebucht und unsere Buggy-WG habe ich gleich mal als Team ins Auge gefasst. Außerdem war Maik Kaminski gab den Techniker vor Ort, Robert Böttcher wurde als ausgebildeter Rettungssanitäter im Notfall wichtig, Christopher Grönning war durch die Seefahrt an Wachdienst gewöhnt, darum sollte er nachts am Strand anwesend sein. Marco Lehmann, Bernd Karge und Matthias Bölling waren auch bereit, uns zu unterstützen, ebenso wie die Windbrand-Truppe aus Göttingen.

### Ausrüstung

Für die Nachtfahrt musste noch einiges besorgt werden: zwei Sätze LED-Fahrradlampen, jeweils eine Frontlampe rechts und links auf der Vorderachse, damit wir auf alle Fälle zu sehen sind und das Licht nicht durch das Vorderrad abgeschirmt wird, sowie zwei Rücklichter für die Hinterachse. Zum Markieren der Piste habe ich im Baumarkt einen 10er-Pack Solarleuchten für den Garten gekauft und zum Beleuchten der Pfosten und Bodenanker extra kleine LED-Lampen in Hongkong bestellt. Zur Verpflegung kaufte ich ein paar kleine Salamis und ein Paket Müsli, die Salamis für den guten Geschmack im Mund und das Müsli für den Kohlehydrathaushalt. Ein bisschen Apfelschorle und Mineralwasser, das musste reichen. Essen kostet Fahrzeit und Trinken treibt einen in die Dünen, also von allem nur so viel wie nötig. Okay, das Team würde abends grillen, aber ob ich dafür Zeit und Appetit haben würde, war ungewiss.

### Zeitplan

Unser Plan war, früh um 4 Uhr zu starten, sodass wir 19 Stunden Tageslicht vor uns hatten, um Kilometer zu reißen, und es dann nachts gemächlicher angehen zu lassen – und Petra könnte dann schon alles erledigt haben. Eigentlich hatten wir um diese Jahreszeit fast immer gutes Wetter und westliche Winde auf Fanø gehabt. Dieses Jahr war alles anders: Die Richtung änderte sich täglich, oft sogar mehrmals am Tag, und entweder herrschte Starkwind oder fast Flaute. Auch Petra hatte Pech: Als ihr bei sehr wechselnden Bedingungen die 1.5er-Z1 doch etwas zu klein

war und sie die 2er-Brooza starten wollte, wurde sie von einer heftigen Böe langgelegt und knallte auf den Ellbogen. Das hatte erst mal eine tagelange Buggypause zur Folge. Es gab aber auch Klappstuhltag für sie, wenn ich mich mit der 16.1er-Vapor abmühte.

Am Samstag stand die Buggytaxi-Aktion auf dem Programm und ich bin 90 Kilometer mit dem Hänger hintendran gefahren. Mal mit der 3er-, der 4er-, der 5er- und auch der 6.5er-Toxic. Es wurde öfter hin- und hergewechselt, der Wind war alles andere als gleichmäßig und bereits diese Strecke spürte ich abends. Beim traditionellen Steakessen am Abend stand eine Teambesprechung auf dem Programm. Der Mittwoch wurde von mir als voraussichtlicher Starttag festgelegt, denn der Wetterbericht sagte für diesen Tag konstante 4 bis 5 Beaufort aus südwestlicher Richtung an.

## Es kommt anders

Montagmorgen. Der Griff auf den Nachttisch, das Tablett hochgefahren, E-Mail gecheckt und Wetterbericht aufgerufen. Was war denn das nun plötzlich? Alle Vorhersagen waren geändert worden: Mittwoch 7 Beaufort, in Böen auch noch mehr und aus Richtung NW – das war für mich absolut unbrauchbar! Der Dienstag war durch die Nordwest-Windrichtung auch nicht mehr zu gebrauchen und der Rest der Woche versprach Regen, aber reichlich, in Verbindung mit starken Winden – das machte keinen Spaß! Heute um 4 Uhr hätte ich starten müssen, dann hätte ich 24 Stunden guten Wind gehabt, laut Vorhersage. Jetzt war es bereits 8.30 Uhr.

Erst einmal ins Bad, und zum Frühstück. Christopher schleicht am Frühstückstisch vorbei und ist auf dem Rückweg ins Bett; ich erkläre ihm die Situation. Ich bin mir nicht sicher, ob er mich richtig versteht, doch dann fragt er mit Entsetzen im Blick: „Du willst doch nicht etwa heute fahren?“ „Nein“, beruhige ich ihn, „dazu ist es schon zu spät.“ Ich fahre mit Petra an den Strand und weil sie sieht, wie enttäuscht ich bin, da alle meine Pläne geplatzt sind, meint sie: „Du kannst ja auf Oktober verschieben, dann sind wir wieder hier.“ Doch ich entgegne,

## 873 Kilometer auf dem GPS von Gerd Tschampel



## Gültiger Rekord bei den Damen: Petras 524 Kilometer



dass es dann viel zu lange dunkel ist und auch die Temperaturen und das Licht weniger günstig sind.

Heute sind schon einige am Strand, sonst waren wir oft die ersten, die Bedingungen sind top. Wir laden die Buggys vom Hänger ab und stellen die Piratenflagge auf. Ich schaue aufs Wasser, die Brandung bietet einen fantastischen Anblick, ich laufe ein paar Mal unentschlossen hin und her, dann sehe ich Petra an und sage: „Ich mache es jetzt!“ Sie antwortet: „Wir machen es, ich fahre mit Dir, das machen wir ganz locker!“, obwohl sie verletzungsbedingt tagelang nicht im Buggy gesessen hat.

## Start

Jetzt musste es schnell gehen, es war bereits 9.45 Uhr. Hänger abkoppeln und Petra fuhr mit dem Auto zurück ins Haus. Ihr Auftrag: „Schmeiß die Jungs aus der Kiste, sie sollen in einer Stunde am Strand sein, wir starten um 11 Uhr.“ Auch Maik war sofort zur Stelle, unter anderem, um Protokoll zu schreiben. Ich begann, die GPS-Halterungen an den Buggys anzubringen, drei für jedes Fahrzeug. Die Bodenanker aufstellen, die Sandsäckchen paratlegen und die Matten auspacken. Wir wollten nur die Toxic fliegen, unsere Intermediates. Sie verzeihen Fehler, erfordern nicht ständig volle Konzentration, aber trotzdem kann man bei Bedarf reichlich Leistung abrufen. Als Petra zurückkam, wollte sie eine Proberunde mit der 3er drehen. Die anderen trafen ein, Christophers Hals war fast so dick, wie seine Schultern breit – er hatte mich ja eine Stunde vorher extra noch gefragt, bevor er zurück ins Bett gegangen war.

Ich war in Gedanken schon etwas weiter und drehte noch eine Runde. Viele andere Fahrer wurden informiert mit der Bitte, es weiterzusagen: „Wir starten in 15 Minuten, ziehen die 24 Stunden durch, tragen Warnwesten und sind nicht böse, wenn andere Fahrer mal auf ihre Vorfahrt verzichten und rechtzeitig abdrehen, damit wir auf der Piste durchziehen können.“

Alle GPS-Geräte waren genullt und fotografiert, wir hatten die Matten oben, Petra die 3er-Toxic und ich die 6.5er. Wir setzten uns in die Buggys – die

Mit der Toxic schuppte Gerd souverän seine Kilometer





**Im Fahrerlager musste alles gut geplant und schnell gehen**

digitale Uhr, die ich an meiner Deichsel unter den GPS-Geräten befestigt hatte, sprang auf 11 Uhr 20.

## Unterwegs

Wir fuhren und ich entspannte mich, denn alle Entscheidungen waren getroffen. Jetzt konnte ich nichts mehr machen, außer zu fahren, und das wollte ich ja, und zwar ziemlich lange. Es läuft gut an, Halbwind an der Wasserkante entlang, gespanntes Cruisen und die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt nur knapp unter 50 Stundenkilometern. Nach 20 Minuten stoppt Petra im Fahrerlager – ein GPS verweigert den Dienst, da es sich mit den anderen zu stören scheint. 10 Minuten später hat das GPS wieder Satellitenempfang und wird an der Hinterachse montiert, während Petra von der 3er auf die 4er wechselt. Die erste Stunde ist um, es läuft bestens, der Wind bläst mit circa 13 bis 16 Knoten aus Südwest; es ist zwar bewölkt, aber trocken. Meine Bitte hat sich inzwischen auch herumgesprochen und oft kann ich beobachten, wie andere Fahrer abdrehen und uns die glatte Piste direkt an der Wasserkante überlassen. Nach 2 Stunden und 14 Minuten stoppe ich zum ersten Mal. Das ganze Team funktioniert perfekt: Wenn ich mich dem Lager nähere, kommt einer auf mich zu, für den Fall, dass ich nur etwas sagen will. Aber jetzt muss ich aus dem Buggy. Der viele Kaffee heute Morgen fordert seinen Tribut. Sobald die Matte gelandet ist, wird sie sofort mit Sandsäckchen gesichert. Als ich kurze Zeit später wieder nach den Handles greife, steht einer bei der Matte und entfernt die Säckchen. Alle arbeiten daran, jede unnötige Verzögerung zu verhindern. Immerhin schon 106 Kilometer, das ist gut, denn beim Lauf in SPO hatte ich nach 8 Stunden nur 130 Kilometer auf der Uhr. Kurz nach 2 Uhr stoppt auch Petra mit 100 Kilometern auf zwei GPS-Geräten und 18 Kilometern weniger auf dem dritten. Sicherheitshalber macht das Team bei jedem Stopp Fotos der Stände und notiert den Halt mit Zeitangabe im Protokoll.

## Probleme?

Ungefähr eine Stunde später sehe ich Petra am Strand neben ihrem Buggy stehen. Ein wild gestikulierender Blockartfahrer daneben, und Matthias ist auch schon da, doch als ich näherkomme, winkt Petra sofort ab: „Fahr weiter, alles in Ordnung!“ Matthias

regelt das – irgendwie hatte Petra kurzen Leinenkontakt mit der Mastspitze des kleinen Strandseglers.

## Warm bleiben

Gegen 4 Uhr wurde es mir etwas kühl vom andauernden Fahrtwind. Also kurzer Stopp bei 200 Kilometern und ein Fleece unterziehen, den letzten Kaffee vom Frühstück entsorgen, ein paar kleine Salsis zwischen die Zähne. Ein Schluck Apfelschorle – ab jetzt wollte ich bei jedem Halt regelmäßig trinken, aber immer nur ein bisschen. Den glatten Highway an der Wasserkante hatte sich das auflaufende Hochwasser geholt, jetzt war Betrieb auf der mittleren Spur. Zum Glück waren keine harten Kanten auf der Piste, aber die flachen Rinnen von ablaufendem Regenwasser konnten den Buggy schon ganz schön aufschaukeln. Trotzdem – ein schönes Fahren, und wir wurden oft von Bekannten eine Zeitlang begleitet und immer hat man uns Platz gelassen. Auch diejenigen, die schneller unterwegs waren, haben in ausreichendem Abstand überholt. Das waren nicht wenige, denn ich musste meine Kraft einteilen, hatte ich doch noch nicht einmal ein Drittel hinter mir.

Petra macht einen kurzen Zwischenstopp nach 6 Stunden Fahrzeit mit 200 Kilometern auf dem GPS. Sie hat ihr Ziel von 400 Kilometern schon zur Hälfte erreicht und erst ein Viertel der Zeit ist um. Aber sie soll im Dunkeln nicht fahren und da wir nicht so früh gestartet waren, nun die Frage, wie viel sie noch schaffen würde vor Einbruch der Dunkelheit, und ob sie wieder fit wäre, wenn es erneut hell wird. Ich mache wieder einen Kurzstopp, wechsele von der getönten zur klaren Brille. Jetzt noch schnell ein Müsli und wieder auf Piste. In 15 Minuten ist eine Bratwurst für mich fertig, die ist für den Geschmack. Das Müsli dagegen hält lange vor, Kohlenhydrate, die mich für viele Stunden mit Energie versorgen, das ist fast so wie Volltanken beim Auto. Petra kommt zum Essen rein – es sind noch keine 8 Stunden um, aber sie hat schon über 250 Kilometer runter.

Nach 8 Stunden im Buggy beginne ich zu rechnen, denn man hat viel Zeit für solche Spielchen und es ist Beschäftigungstherapie für den Kopf. 350 Kilometer in dieser Zeitspanne, ein Drittel meiner Zeit ist um, aber ich habe fast schon die Hälfte der vorgenommenen Strecke von 800 Kilometern geschafft.

Jetzt legt der Wind ein bisschen zu, man ist gut unterwegs, auch viele andere Fahrer sind noch wegen der guten Bedingungen am Strand geblieben. Zudem haben wir die Tide auf unserer Seite, sodass der Highway an der Wasserkante langsam wieder

**Zusammen haben Petra und Gerd den Rekord aufgestellt**



**Freude vor großem Publikum**



trocken wird. Petra hat nach knapp 9 Stunden 300 Kilometer runter und wechselt nun von der 4er- auf die 5er-Toxic. Beim nächsten Stopp wird sie ihr Ziel schon erreicht haben. Aber ich muss weiterfahren, 10 Stunden sind um, 440 Kilometer auf dem GPS, dafür hatte ich in SPO 17 Stunden benötigt. Heute waren einfach sehr gute Bedingungen und der Wind blies wie aus einem Fön. Nach Norden leicht am Wind komme ich konstant auf 48 Stundenkilometer, nach Süden, dafür leicht Raumwind, auf ganze 62 Stundenkilometer. Und ich ziehe Bahn für Bahn, durch die Dämmerung. Meine ständige Begleitung Frank verschwindet von der Piste, dafür begleiten mich Marius, Jannik und Alex. Eigentlich sind sie etwas schneller als ich, aber sie bleiben immer in meiner Nähe. Sie haben eine Akku-betriebene Box vom Ausmaß einer Bierkiste in eine blaue Mülltüte eingepackt, und dieses Paket an der Hinterachse eines Buggys versorgt uns mit Heavy Metall und Hardrock. Mit dieser Geschwindigkeit und diesem Sound an der Wasserkante entlang schaffe ich einen Schnitt von über 50 Stundenkilometern durch die anbrechende Dunkelheit. Ein irres Gefühl!

## Es wird Nacht

An die Box zum Nachtstopp, das heißt, Rückenprojektor anlegen, die beiden roten Rücklichter und die beiden Frontlampen in die bereits montierten Halterungen schieben. Meine nächste Pause habe ich erst für die Morgendämmerung geplant.

Ich kann nicht sagen warum, das hat beim ersten 24-Stunden-Lauf angefangen, so war es auch beim zweiten und jetzt würde ich es wieder so machen. Wenn ich es mir erst einmal für die Nachtfahrt im Buggy gemütlich gemacht habe, dann steige ich am liebsten erst wieder aus, wenn es schon hell wird. Das heißt, vor mir liegen 5 Stunden am Stück. Maik hat schon seit einiger Zeit die Lichtmarkierungen für die Nachtfahrt an der Piste montiert. Wir haben

### Der Track von Gerd's Rekordfahrt



**Das war für 22 Stunden und 30 Minuten Gerd's „Arbeitsplatz“**

uns für die Nacht auf eine Strecke von 2 Kilometern geeignet und dafür alle 200 Meter eine kleine Gartensolarlampe aufgestellt, die man sieht, die aber nicht blendet. Die Pylone, welche als Wendemarken dienen, werden von innen durch Akkulampen beleuchtet. Sicherheitshalber sind auch an den Pfosten, die das Buggygebiet markieren, kleine Blinkleuchten angebracht. Diese befinden sich zwar ein ganzes Stück hinter den Wendemarken, aber man kann ja nie wissen. Denn sollte eine Akkulampe ausfallen, wäre es bestimmt nicht spaßig, einen dieser Pfosten zu rammen. Sogar im Fahrerlager werden an Fähnchen und Bodenankern kleine Lampen angebracht.

## Petra hat's

Kurz nachdem ich wieder draußen auf der Piste bin, fährt Petra ins Lager, sie macht jetzt ihre Nachtpause. Sie ist 400 Kilometer in einer Zeit unter 11 Stunden gefahren. Jetzt hat sie sich ihre Pause mehr als verdient. Mal sehen, wie sie sich fühlt, wenn es wieder hell wird. Sie hat den Vorteil, ihren Rekord schon eingefahren zu haben. Ich ziehe die erste Bahn mit Beleuchtung mit 62 Stundenkilometern nach Süden. Inzwischen sind 12 Stunden um: Halbzeit, und 520 Kilometer liegen hinter mir. In der Nacht läuft es mit einem 50er-Schnitt super. Wäre es sogar möglich, die 1.000 zu knacken, wenn die Bedingungen so gut blieben? Die Nacht ist doch zum Träumen da ...



**Alle möglichen Hindernisse wurden markiert**

Die Flut ließ meine Piste bis auf eine Spur schrumpfen. Mittlerweile war ich alleine unterwegs. Erschrocken habe ich mich aber immer wieder, wenn sich aus dem Schaumrand an der Wasserkante größere Teile lösten und plötzlich in Walzenform quer durch meinen Lichtkegel rollten. Jetzt begann der Wind auf Nordwest zu drehen. Richtung Süden verlor ich Druck im Schirm, nach

**Nur im Team ist diese Leistung machbar**



**GEBROCHEN**

Am 31. Juli kam der Anruf von Fanø: Stefan Berkner aus Berlin ist 24 Stunden gefahren und hat 1.035 Kilometer geschafft, und schon war Gerd's Rekord wieder gebrochen. Auch Stefan und Gerd haben sich anschließend getroffen und einen netten Tag verbracht. Dazu Gerd: „Ich sagte Stefan, dass ich ihn nicht um seinen Erfolg beneide, den hat er sich hart erarbeitet, aber um die Windrichtung über die Dauer von 24 Stunden.“ Der Windstärke kann man sich mit der Mattengröße anpassen, aber die Richtung ist nun mal auf Fanø entscheidend. Nächstes Jahr, wenn die Tage wieder lang werden, wird sich Gerd bei hoffentlich guten Windbedingungen erneut in seinen Buggy setzen und an der Fortsetzung dieser Geschichte arbeiten.

**Neuer Rekord:  
1.035 Kilometer des Berliners**



**Nachts hat man die Buggys beleuchtet**

Norden war ich verdammt hart am Aufkreuzen, sodass binnen kürzester Zeit mein Schnitt auf 25 Stundenkilometer absackte. Dazu zog ein kleiner Regenschauer nach dem anderen über den Strand.

Jetzt war Malochen angesagt, da zudem das letzte Stückchen glatte Piste in den Fluten verschwunden war. Tagsüber konnte ich die Bodenwellen und Buckel ganz gut umfahren. Nachts sieht das anders aus, wenn man in die Dunkelheit blickt und versucht, nicht auf den 3 Meter langen Lichtstreifen vor dem Vorderreifen zu schauen, damit sich die Augen nicht an das Licht gewöhnen. Das Team hatte sich in die Autos zurückgezogen, auch Petra war inzwischen auf dem Beifahrersitz eingeschlafen, nur Christopher kam mit Lichtzeichen zu mir, um den Kilometerstand abzufragen. Klar, ihm war nun langweilig, denn der arme Hund hatte Wache und eigentlich nichts anderes zu tun, als immer nur darauf zu achten, dass meine Lichter stetig vorbeizogen. Wären sie länger als 5 Minuten nicht zu sehen gewesen, hätten sofort ein paar Fahrzeuge den Strand nach mir abgesucht. Ich gebe ihm den Stand von 625 Kilometern durch und wir beschließen, für den Rest der Nacht eine kurze, möglichst buckelfreie Piste schräg vor dem Fahrerlager mit den Lampen einzurichten. Stoisch drehe ich Stunde um Stunde meine Runden auf der 300-Meter-Piste.

**Sonne**

Langsam zeigt sich im Nordosten ein heller Schimmer am Horizont und um 4 Uhr früh mache ich nach 5 Stunden Nonstop-Fahrt mit der 6.5er-Toxic 10 Minuten Pause. Ich bin knapp 17 Stunden unterwegs und 673 Kilometer liegen hinter mir. Bei 15 Knoten Wind will ich mit der 5er noch schön gemütlich rollen, denn der Rekord ist nur noch 32 Kilometer entfernt. Doch eine Viertelstunde später brauche ich doch wieder die 6.5er. Die 700 erscheint im GPS, das Ziel ist greifbar und auch körperlich zu spüren. Ich fühle fast jeden Meter, den die Reifen über den Strand rollen, und jeder weitere Kilometer, den das Display zeigt, erzeugt einen wohligen Schauer. 704 Kilometer – eingestellt –, dann 705 Kilometer – geschafft! Diese Zahl wirkt wie ein Glücksrausch. Jetzt kann nichts mehr schiefgehen, es ist geschafft! Das Team wird um 5.10 Uhr informiert und ich gehe entspannt weitercruisen. Alle Anspannung ist plötzlich weg und ich fühle mich frisch und ausgeruht. Habe den Text der E-Mail an Popeyethewelder vor Augen: „I did it, sorry, my mistake, we did it.“

**Kür**

Um 6 Uhr legte ich eine kleine Pause ein und Petra wollte auf ihre 400 Kilometer auch noch etwas draufpacken. Ab im Downwind nach Süden, doch

plötzlich bemerke ich, wie mir die Augen zufallen: eine Schrecksekunde, die Matte gerade noch kurz vor Bodenkontakt abgefangen. Was ist denn nun mit mir los? Einschlafen, im Buggy, das geht gar nicht! Also umdrehen und hoch nach Norden ins Lager zurückkreuzen. Auf Kreuzkurs schläft man wenigstens nicht ein. Ich habe zu lange nichts mehr gegessen und getrunken, jetzt fehlt mir die nötige Energie. Eine große Schale Müsli und frischer Kaffee tun gut, Matte hoch und weiter. Doch in den nächsten 5 Minuten wird mir klar: Ich hänge in den Seilen, bin müde, ausgepowert und unkonzentriert, so kann ich nicht weitermachen. Was könnte mich jetzt wieder in Form bringen, wenn Kohlenhydrate und Kaffee nicht helfen? Nur eines: Adrenalin putscht auf! Ich tausche die 6.5er- gegen die 8er-Toxic. Als ich nach dem Start mehrere Meter weiter zum Stehen komme, habe ich das Gefühl, als wäre der Reservetank gerade geöffnet worden ...

Wenn ich die Toxic relativ hoch, mit lockeren Bremsen, fliege, dann geht das stundenlang ohne zu verkrampfen oder Druckstellen vom Trapez oder Seitenholm zu bekommen. Seit ich einen Gleitbügel von Maik verwende, habe ich keine Probleme mehr mit Druck auf den Rippen, denn nun kann der Splitter am Bügel fast 10 Zentimeter in Zugrichtung rutschen und das Bügelende liegt am Seitenholm an. Aber jetzt will ich nicht entspannt fahren, also Matte runter – und schon spüre ich, wie mein Buggy anfängt, quer zu gehen. Ich ziehe die Bremsen dicht und fahre mit Speed eine lange Diagonale durch die Buckel und Bodenwellen, hochkonzentriert bis runter zum Wasser. Beim Ausrollen an der Wasserkante wird mir klar: Jetzt bin ich wieder richtig wach! Mein Kreislauf ist auf passender Betriebstemperatur, denn dieser Kick hat mich wieder auf Spur gebracht. Gegen 8 Uhr lässt der Wind ein bisschen nach und Nieselregen setzt ein. Petra stoppt und tauscht auf die 5er, für mich ist jetzt die 8er genau richtig.

**Verwickelt**

Eine Stunde später sehe ich Petra am Ende des Buggygebietes an der Dünenkante stehen. Beim Downwind-Fahren ist sie über die Leinen gerollt, alles hat sich verwickelt und in der Hektik ist es nicht besser geworden. Das muss im Lager geordnet werden, beschließt sie, und mit Hilfe der 200 Meter entfernten Freunde von der Windbrand-Gruppe kommt zügig eine 4er-Toxic als Ersatz aus dem Lager. Sehr schön, wenn man solche Unterstützung erhält! Langsam kommen auch immer mehr Leute an den Strand. Unser Lauf dauert nun schon über 22 Stunden, Zeit, einen Gang runterzuschalten. Ich habe über 800 Kilometer auf der Uhr und möchte nur noch gemütlich vor dem Lager eine lange Diagonale von den Dünen zum Wasser fahren.

Ich bin keine 100 Meter vom Camp entfernt, als es plötzlich knallt – und ich habe nur noch einen Handle in den Händen, da die Schlaufe zum Trapezstampen zerfetzt ist. Immerhin bin ich mit dieser Matte in den 22 Stunden etwa 700 Kilometer gefahren. Da die 5er noch nicht fertig entwirrt ist, laufe ich ins Fahrerlager und nehme die 8er. 10 Minuten später ist die 5er startklar und ich wechsele erneut. 5 Minuten später ist auch die 6.5er wieder mit neuen Handles einsatzbereit, aber ich will nur noch gemütlich ausrollen.

Petra hat inzwischen über 500 Kilometer runter und wir fahren beide die letzte halbe Stunde nur noch hin und her. Dann fällt mir auf, dass inzwischen viele am Strand eingetroffen sind, aber keiner fährt Buggy, und mir wird klar: Alle warten auf uns! Die letzten Minuten sind ein seltsames Wechselbad der Gefühle: körperlich total ausgeleugt, aber im Kopf auf einer Welle des Glücks. Die letzte Minute läuft, wir rollen langsam ins Camp, ich gebe Petra ein Zeichen und wir landen unsere Matten. Vorbei! Fertig! Petra mit 524 Kilometern und ich mit 873 Kilometern, das ist doch irre! Zusammen sind wir in 24 Stunden die Strecke von Fanø nach Mailand gefahren.

Alle, die da waren, applaudierten uns und machten die La-Ola-Welle, Autos fielen in ein Hupkon-



**In Begleitung wird es weniger langweilig (hier Stefan Berkner, links im Bild)**

zert ein und es rührte „We are the Champions“ über den Strand, Kameras waren auf uns gerichtet, Konfetti und Luftschlangen regneten auf uns herab. Wir zogen uns die Helme vom Kopf, ich nahm Petra in den Arm, ganz fest und sagte ganz ergriffen zu ihr: „Schau Dir das an, das ist alles für uns beide.“ Freudentränen liefen uns über die Gesichter, die komplette Anspannung der letzten Stunden war auf einen Schlag weg.

Nachdem wir jedem aus dem Team gedankt hatten, kamen die Gratulanten auf uns zu. Auch die Insel Fanø war durch Poul Therkelsen, den Chef des örtlichen Touristenbüros, und seinen Mitarbeiter Jesper Voss vertreten. Sie überreichten Blumen für Petra und Bier vom Fanø-Brauhaus für mich – sehr gut ausgewählt!

**Stefan Berkner nutzte die perfekten Bedingungen**



▼ ANZEIGEN





**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

**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 KITE**  
zebrakites.com









**BBS BOOSTER VR!**

Fon: 04608 60 88 058

info@bbs-kitebuggy.de

www.bbs-kitebuggy.de

## IMPRESSUM



**Service-Hotline: 040/42 91 77-110**
**Herausgeber**  
Tom Wellhausen

**Redaktion**  
Verlagsbüro Jens Baxmeier  
Karckenfenn 15  
25836 Kirchspiel-Garding

 Telefon: 048 62/22 63 39  
Telefax: 032 12/200 50 05  
[redaktion@kite-and-friends.de](mailto:redaktion@kite-and-friends.de)
**Leitung Redaktion/Grafik**  
Jan Schönberg  
[redaktion@kite-and-friends.de](mailto:redaktion@kite-and-friends.de)
**Chefredaktion**  
Jens Baxmeier (verantwortlich)  
[j.baxmeier@kite-and-friends.de](mailto:j.baxmeier@kite-and-friends.de)
**Redaktionsassistentin**  
Dana Baum

 Für diese Ausgabe  
recherchierten, testeten,  
bauten und schrieben:

**Autoren, Fotografen & Zeichner**

 Jörg Abendroth, Wareck Arnaud,  
Dirk Bartschat, Jens Baxmeier,  
Meike Baxmeier, Wolfgang Bieck,  
Pascal Boulgakow, Ralf Dietrich,  
Oliver Draht, Thomas Fischer,  
Matthias Grimm, Carsten Hokema,  
Jerome Josserand, Maik Kaminski,  
Jake Kelsick, Andreas Kiehl,  
Florence Kiehl, William Kiehl,  
Dariusz Labuda, Paul May, Manfred  
Müller, Thomas Münstermann,  
Lukas Prudky, Maik Schmidt,  
Götz Sommer, Corinna Spellerberg,  
Dirk Spliethoff, Gerd Tschampel,  
Antoine Vallon, Manuel Wilmanns,  
Richard Wilmanns, Craig Wilson,  
Martin Wyrwich, Rolf Zimmermann

**Grafik**  
Bianca Buchta,  
Jannis Fuhrmann,  
Martina Gnaß,  
Tim Herzberg,  
Kevin Klatt,  
Sarah Thomas  
[grafik@wm-medien.de](mailto:grafik@wm-medien.de)
**Verlag**  
Wellhausen & Marquardt  
Mediengesellschaft bR  
Hans-Henny-Jahn-Weg 51  
22085 Hamburg  
Telefon: 040/42 91 77-0  
Telefax: 040/42 91 77-199

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

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

**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](mailto:service@kite-and-friends.de)
**Abonnement**

 Jahresabonnement für  
Deutschland: € 35,-  
Ausland: € 39,-  
eMagazin:  
[www.kite-and-friends.de/emag](http://www.kite-and-friends.de/emag)

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

**Druck**

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

**Copyright**

 Nachdruck, Reproduktion oder  
sonstige Verwertung, auch aus-  
zugsweise, nur mit ausdrücklicher  
Genehmigung des Verlages.

**Haftung**

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

**Bezug**
**KITE & friends** erscheint  
sechsmal im Jahr.

**Einzelpreis**

 D: € 6,50 / A: € 7,40 /  
CH: CHF 10,50 / NL: € 7,80 /  
L: € 7,80 / DK: DKK 72,00 /  
F: € 8,10 / I: € 8,40  
Bezug über den Fach-, Zeitschriften-  
und Bahnhofsbuchhandel.  
Direktbezug über den Verlag

**Vertrieb Grosso/BB**

 VU Verlagsunion KG  
Postfach 5707  
65047 Wiesbaden  
Telefon: 061 23/620-0  
[info@verlagsunion.de](mailto:info@verlagsunion.de)  
[www.verlagsunion.de](http://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 Erstveröffentlichungen  
handelt und keine  
weiteren Nutzungsrechte daran  
geltend gemacht werden können.

# VORSCHAU

 Ausgabe 1/2014 erscheint am 17. Dezember 2013, diese  
können Sie direkt unter [www.kite-and-friends.de](http://www.kite-and-friends.de) bestellen.

Dann geht es unter anderem um folgende Themen:



- Die europäischen Spitzenfahrer haben auf Borkum alles gegeben, um für ihre Platzierungen bei der Europameisterschaft zu kämpfen. Wir berichten, was dort abging.

- Hawk, Jet und ... Richtig, da fehlt noch einer. Richard Wilmanns macht das Trio der Elliot-Klassiker mit dem Hurricane voll.



- Ein Kiter-Happening der Superlative: Beim KLB-Open haben die Landboarder die Hauptstadt gerockt.

 Sichere Dir schon jetzt die nächste Ausgabe.  
Deinen Bestell-Coupon für die versandkostenfreie  
Lieferung findest Du auf Seite 91.

# KITE & FRIENDS SPECIAL 2013 BOARDING



3D-Bilder und  
3D-Brille im Heft

**KITE & friends 4/2013**  
**mit 32 Seiten**  
**Kiteboarding-Special**



**Alle Infos und Bestellung unter**  
**[www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)**  
**oder telefonisch unter**  
**040/42 91 77 110**

