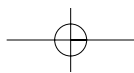


# WORKBOOK

*German Parakart Association Kitesailing e.V.*



# BASIC-LICENCE



## Kontakte der German Parakart Association Kitesailing e.V.



So erreichst du die GPA:

Fragen zur Lizenzvergabe:	<b>lizenz@gpa.de</b>
Fragen zur Mitgliedschaft:	<b>mitglied@gpa.de</b>
Fragen zu Mitgliedsbeiträgen:	<b>kasse@gpa.de</b>
Jugendförderung:	<b>jugend@gpa.de</b>
Presseanfragen:	<b>presse@gpa.de</b>
Regelkommission:	<b>regeln@gpa.de</b>
Fragen zur GPA:	<b>1.vorsitzender@gpa.de</b>
	<b>2.vorsitzender@gpa.de</b>
	<b>schriftfuehrer@gpa.de</b>

Alle weiteren Kontakte findest du im Internet unter:

# www.GPA.de

Überreicht durch:



Eure Mitgliederverwaltung:



### Impressum

Herausgeber: German Parakart Association Kitesailing e.V.

5. Auflage, Printed in Germany 2012

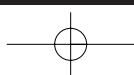
Workbook für Fahranfänger im Kitebuggysport

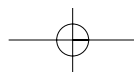
Verfasser: Lizenzkommission der GPA,

Grafik u. Fotos: Abendroth, Behnke, Baxmeier, Hill, Nebbe

Alle Rechte, besonders das der Übersetzung, vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigung von Texten und Abbildungen, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers.

conform to:





## Workbook für Einsteiger zum Erwerb der Basic Licence

### 9]b`Y]hi b[

Jeder, der einmal einen Kitebuggypiloten gesehen hat, ist von dieser Sportart mit Sicherheit fasziniert. Kitebuggyfahren ist ein Sport, der durch den Spaß an Geschwindigkeit und den Umgang mit der Kraft des Windes immer wieder aufs Neue begeistert.

Unser Verein, die German Parakart Association Kitesailing e.V. kurz GPA, möchte den Neulingen mit diesem Handbuch eine Möglichkeit bieten, das Kitebuggyfahren ohne Risiko für sich und Andere zu erlernen.

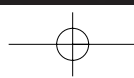
Die ausgebildeten Instruktooren haben die Aufgabe übernommen, dich beim Kitebuggyfahren anzuleiten, Aufgaben zu stellen und zu korrigieren. Mit Hilfe eines Kitebuggy-Ausbilders hat jeder die Möglichkeit, diesen Sport in wenigen Tagen zu erlernen.

Dieses Buch ist kein Ersatz für eine Kitebuggy-Schulung, sondern wurde als theoretische Unterstützung und Anleitung für deinen Kitebuggy-Unterricht entwickelt.

Für den Nachweis deines Könnens und Wissens eignet sich die Basic Licence, mit der die Grundschulung abschließt. Mit Bestehen der Prüfung, einem Passbild und dem Nachweis einer ausreichenden Haftpflichtversicherung erhältst du die Fahrlizenz mit deiner Kennzeichen - Nummer für deinen Buggy, den du dir wahrscheinlich bald anschaffen wirst. Diese Basic Licence solltest du auf allen Fahrgebieten mitführen und die Nummer an deinem Buggy an den beiden Seiten sowie hinten anbringen. So kann jeder sehen: Hey, das ist einer von uns! Er beherrscht

die Vorfahrtsregeln, liebt die Faszination des Windes und weiß sie zu nutzen. Unsere Basic Licence ist international von der KBA (Kitebuggy Association International) und der FISLY (Internationale Strandsegelvereinigung) anerkannt. Du kannst also auch davon ausgehen, wenn du auf internationalen Fahrgebieten auf Buggyfahrer mit einem anderen Nationalkennzeichen triffst, dass diese die gleichen Regeln kennen wie du selbst. Die Licence berechtigt dich außerdem bei nationalen und internationalen Wettbewerben teilzunehmen, zu denen das komplette Regatta-Regelwerk (nach GPA bzw. nach FISLY) zu beachten ist.

Good Loop!  
Ute Nissen  
Jens Ball (Präsident)



## 2 Das Equipment

### 2.1 Bekleidung und Schutz

Zum Schutz vor Abschürfungen an den Armen und Beinen sollte eine geeignete Bekleidung getragen werden. Festes Schuhwerk mit rutschfester Gummisohle bietet guten Halt auf den Fußrasten. Eine Brille als Schutz gegen Sonne und Leinen ist sinnvoll. Das wichtigste aber ist der Helm. Dieser gehört zur Grundausstattung eines Buggy-Fahrers. Der Helm sollte keine Sichteinschränkung wie ein Visier oder Blendschirm haben. Im Einsatz bewährt haben sich Skaterhelme, Downhillhelme und Gleitschirmhelme, allerdings sollte bei letzteren die Hörfähigkeit beachtet werden. Eine gute Passform ist Grundvoraussetzung.

### 2.2 Der Buggy (Parakart)

Ein Parakart ist ein Fahrzeug mit mindestens 2 Rädern und wird von einem Drachen angetrieben. Der Drachen wird vom Piloten kontrolliert und darf nicht am Buggy befestigt werden. Gesteuert wird der Buggy mit den Füßen an der Vorderradgabel, wo sich zwei Fußrasten befinden. Der Pilot darf nicht durch das Chassis/die Konstruktion eingeschlossen oder fest mit ihm verbunden sein. Fußschlaufen an den Fußrasten sind erlaubt, müssen aber aus flexiblem Material bestehen, so dass man sich jederzeit von den Fußrasten lösen kann. Alle Ecken und Kanten müssen abge-



rundet sein, um eine Verletzungsgefahr zu verhindern.

Ein Maximalgewicht des Buggys und auch für Zusatzgewichte ist festgeschrieben. (60kg max. Gesamtgewicht, davon 5 kg Zusatzgewicht)

Jeder Buggy muss durch drei Nummern gekennzeichnet sein. Diese Kennzei-

chen erhält man nur, wenn man den Prüfungsnachweis, und ein Passbild bei der GPA e.V. einreicht.

Piloten unter 16 Jahre fahren mit orangenen Nummern auf weißem Grund (International: fluoreszierenden Tape an der Hinterachse), da sie besondere Rücksicht geniessen.



Abb.1: Der Buggy

### 2.3 Die Räder

Schubkarrenräder sind preiswert und auf nahezu jedem Untergrund einsetzbar. Für besonders weichen Untergrund sind Moonräder optimal, da eine größere Auflagefläche mehr Geschwindigkeit erzielt. Schmale Räder mit Speichen oder Stahlfelge sind für festen und nassen Untergrund geeignet. Speichen müssen beidseitig abgedeckt werden. Aller Räder dürfen bei 2 bar Druck einen maximalen Durchmesser von 27 Zoll (etwa 68,5 cm) nicht überschreiten.



Abb. 2:  
Der Schirm  
und die Griffen

## 2.4 Der Drachen

Mit dem Begriff Kite oder Drachen wird der Schirm bezeichnet, der den Vortrieb zum Buggyfahren erzeugt. Die meisten Schirme werden mit 4 Leinen gehalten, andere an 2 Leinen wie auch die Stabdrachen, die vereinzelt zum Einsatz kommen. Die vierleinenigen, stablosen Schirme haben vor allem in der Handhabung Vorteile. Durch die vorderen (oberen) Flugschnüre oder Steuerleinen wird der Schirm hauptsächlich gehalten. Die hinteren Schnüre, auch Bremsschnüre genannt, erleichtern das Ändern der Flugrichtung und ermöglichen den Rückwärtsstart, falls der Schirm mit der Lufteintrittskante nach unten zeigend am Boden liegt, sowie das Landen.



## 2.5 Auf- und Abbau

Die Schnüre können auf separaten Spulen, Windern oder die Griffen gewickelt werden. Dabei sollte beachtet werden, dass auf Griffen die Leinen lediglich an einem Ende gewickelt werden, auf keinem Fall über die Mitte, da so die Abwickelrichtung nicht eindeutig vorgegeben ist. Ein Verdrehen der Leinen wird dadurch oder durchs Aufachtern ausgeschlossen.

Die Flugschnüre dürfen nicht aus Kevlar, metallischen oder ähnlichem Material bestehen, da sie ansonsten große Verletzungen hervorrufen können. Kevlar hat gegenüber anderen Materialien einen wesentlich höheren Schmelzpunkt, so dass gespannte Schnüre nicht nur andere Leinen oder Drachen zerschneiden können, sondern auch starke Schnittwunden hervorrufen.

## 2.6 Aufbau des Schirms

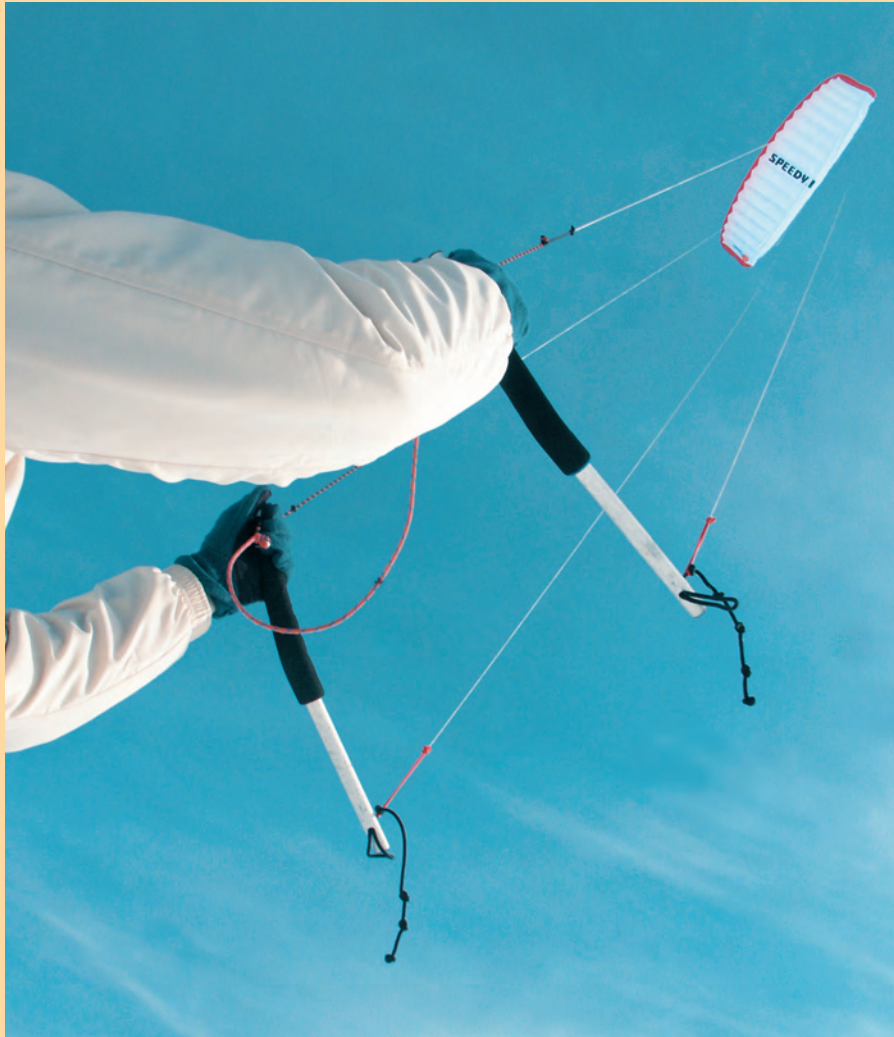
Man legt den Schirm auf den Boden, so dass die Waageleinen nach oben und die Eintrittsöffnungen in Windrichtung

zeigen, beschwert die Schleppkante mit Sand, Steinen oder gefüllten Säckchen. Die Waageschnur sollte nun frei ohne Verdrehungen an den Flugschnüren befestigt werden. Dazu werden die Schnüre abgewickelt. Du solltest auf den freien Verlauf deiner zwei oder vier Leinen achten. Die Schnur mit roter Ummantelung gehört immer auf die linke Seite. Die beiden stärkeren Leinen (125 – 200 kp) sprich Steuerleinen werden an die oberen Waagesammelleinen und das jeweils andere Ende an die oberen Tampen (Vorfach) der Griffen befestigt.

Die dünneren Leinen (Bremsschnüre) mit ca. 65 bis 90 kp werden an den Bremssammelleinen (die Waage an der Schleppkante) sowie an das untere Vorfach der Griffen befestigt.

Alle 4 Leinen sollten gleich lang sein und werden mit einer Bucht hinter den Knoten der Griffen und der Sammelleinen der Drachenwaage befestigt. Nun kannst du deinen Drachen mit 2 Bodenankern sichern. Diese Anker setzt du immer ein, wenn du pausieren und deinen Schirm nicht sofort verpacken möchtest. Mit einem Anker werden die Bremsleinen fixiert. Mit dem zweiten Bodenstecker werden die Hauptleinen, oder der Verbindungstampen so fixiert, dass der Kite angebremst am Boden liegt. Es ist ratsam, immer einen Anker am Buggy mitzuführen, so dass im Notfall, z.B. wenn du einem anderen Fahrer zu Hilfe eilen musst, du in der Lage bist, deinen Drachen zu parken.





## 2.8 Flug und Landung

Durch Ziehen an einem Griff wird der Schirm in die gezogene Richtung gesteuert. Dies verstärkt man durch das Kippen des Griffes zum Körper hin, wodurch die Bremsschnur verkürzt wird. Durch kombiniertes Ziehen und Kippen wird der Drachen gut steuerbar und fliegt in alle erwünschten Richtungen. Werden beide Griffe gekippt, sprich beide Bremsleinen gezogen, beginnt der Drachen rückwärts zu fliegen. Auf diese Weise landet man den Drachen. Am besten kann man die Landung links und rechts des Windfensters vollziehen. Dort ist der Druck nicht so stark. Falls der Schirm ausbrechen möchte, muss man den Zug der ausbrechenden Bremsleine verstärken.

Wenn der Drachen am Boden liegt, zum Beispiel zum Pausieren, greift man mit einer Hand, während die andere noch die oberen Griffenden hält, in die unteren Griffstangen der Bremse, zieht sie zum Körper hin und legt sie um einen Bodenanker. Nun liegt der Schirm ruhig am Boden. Falls er dennoch nicht liegen bleiben will, beschwert man die Schleppkante des Drachens wie im Aufbau beschrieben.

## 2.7 Starten

Der mögliche Flugbereich des Schirmes wird Windfenster genannt.

In der Mitte des Windfensters (C) ist der Zug des Kites am stärksten und nimmt zum Rand hin ab (B). Die Parkposition und Ausgangsstellung des Kites ist direkt im Zenit über dem Piloten (A).

Die Griffe werden an ihrem oberen Ende, also direkt unter dem oberen Vorfach gefasst, so dass die unteren Bremschnüre locker durchhängen. Durch einen starken gleichzeitigen Ruck der beiden Griffe zum Körper hin fängt der Drachen an zu steigen bis zur oberen Ausgangsstellung.

Bei starkem Wind solltest du den Drachen am seitlichen Windfensterrand starten und langsam in die Ausgangsstellung dirigieren. Die Zugentwicklung des Schirmes ist dort wesentlich geringer, was der eigenen Sicherheit dient

und eine Entlastung der Schnüre bedeutet, die ansonsten reißen können.

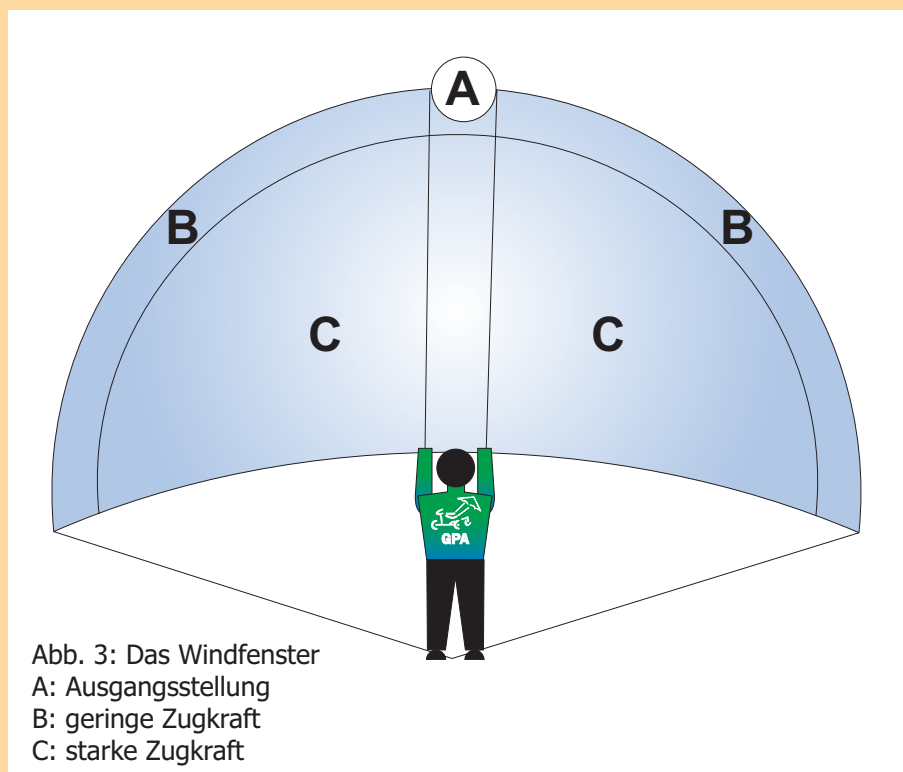


Abb. 3: Das Windfenster  
 A: Ausgangsstellung  
 B: geringe Zugkraft  
 C: starke Zugkraft

## 2.9 Trimmung

Nicht immer fliegt der Drache bei allen Windbedingungen gleich, so dass man diesen dem jeweiligen Winden entsprechend einstellen muss. Getrimmt wird ein Schirm, indem der Längenunterschied zwischen oberen Flugschnüren und unteren Bremsleinen eingestellt wird. Dies ist mit einer Bucht der Schnüre am Knoten der Bremsammel-leinen des Schirms sowie an den Griffen möglich. Man sollte den Schirm so einstellen, dass im Ruhezustand die Bremschnüre locker hängen und nicht an der Schleppkante ziehen, aber dennoch bei Anziehen beider Bremschnüre der Drache gelandet werden kann. Die Feintrimmung ist Erfahrungs- und Geschmacksache.

## 3 Wetter

Bei der Planung eines Ausfluges sollte es eigentlich selbstverständlich sein, dass man sich vor dem Antritt der Fahrt über das einen zu erwartende Wetter und die vor Ort herrschenden Windverhältnisse informiert. Heutzutage gibt es dazu diverse Möglichkeiten wie Internet, Radio, Fernsehen, Videotext und Tageszeitungen. Schließlich will man nach einer langen Anfahrt nicht im Regen stehen oder den ganzen Tag nur mit Fachsimpeln bei Flaute verbringen. Ziel ist das Spiel mit dem Wind und den Tag mit einem breiten Grinsen auf dem Gesicht zu beenden. Damit aus dem Spiel nicht bitterer Ernst wird, ist eine ständige Kontrolle des Wettergeschehens von Nöten.

Da man vor Ort selten über einen Internetanschluss verfügt, also nicht in der Lage ist, das Regenradar ständig zu beobachten, ist ein regelmäßiger Rundumblick zum Himmel unerlässlich. Zieht sich der Himmel langsam zu, verändert sich die Wolkendichte oder Färbung, ist eventuell sogar eine Veränderung der Sicht und der Luftfeuchtigkeit zu spüren, so ist zumeist ein baldiger Wetterumschwung zu erwarten.

Bei nahendem Schlechtwetter oder Gewitterfronten kann es schon sehr früh,

obwohl diese scheinbar noch sehr weit entfernt sind, zu stark böigen Winden von ungeahnten Stärken kommen, da eine Front fast immer kalte und feuchte Luft vor sich herschiebt. Auch ist die Zugrichtung einer Front schwer vorher-sagbar, da sie zumeist gegen die am Boden vorherrschende Windrichtung zieht. Blitztätigkeit kann sich auch vor dem herannahenden Gewitter seitlich aus der Wolke heraus entwickeln. Also lieber frühzeitig zusammenpacken und sich selbst und das Equipment in Sicherheit bringen.

Auch bei einer vom Wetterdienst angekündigten stabilen Wetterlage sollte man nicht vergessen, auf lokale Besonderheiten zu achten. Sofern möglich, informiert man sich vor Ort darüber, was einen erwarten kann. Etwa eine nahe Gebirgskette, feuchte Talkessel, große Wasserflächen oder breite Strände können zu starken Abweichungen im Wettergeschehen führen. Hier kann es durch Aufwärmung oder Abkühlung im Laufe des Tages zu starken Winden (auch Auf- und Abwinden), dem Ablösen von Thermikblasen sowie zu Windteufeln kommen, welche dem Piloten bei einer unbedachten Wahl der Drachengröße gefährlich werden können.

### Ganz wichtig!

- Fliege deinen Drachen niemals mit den Lufteintrittsöffnungen zuerst auf den Boden, die Kammern können den Druck nicht aushalten und die Profile platzen.
- Fliege den Schirm niemals gegen oder über Personen oder Gegenstände wie Zäune, Autos oder Ähnliches. Du könntest andere oder den Schirm selbst beschädigen.
- Halte dein Equipment in Ordnung. Nasses muss gereinigt und getrocknet werden. Du hast mehr davon!
- Achte auf scharfkantige Muscheln oder ähnliches und lege deinen Drachen dort nicht ab.
- Bevor du dich in den Buggy setzt, musst du ganz sicher sein, den Drachen jederzeit gut beherrschen zu können.



Insbesondere wechselnde Windrichtungen und Stärken sind ein Hinweis auf eine bevorstehende Änderung des Wettergeschehens. Hier sollte sehr vorsichtig bei der Wahl des Drachens vorgegangen werden. Besser ist es jedoch, eine Pause einzulegen und abzuwarten bis sich die Wetterlage stabilisiert hat.

## 4 Fahrpraxis

### 4.1 Steuerung des Buggys

Der Buggy wird mit den Füßen auf den Fußrasten der Vorderradgabel gesteuert. Um zu fahren muss dir klar sein, dass nur ein Teil des Windfensters (B) genutzt werden kann, der je nach Kurs größer oder kleiner wird.

### 4.2 Der Wind und die Kurse

Bevor wir nun näher auf das Fahren eingehen, müssen wir uns mit dem Wind beschäftigen und einige Begriffe einführen:

#### Wahrer Wind ( $w$ )

Du spürst ihn, wenn du dich nicht bewegst. Du kannst ihn auch an Flaggen, Rauch oder Standdrachen erkennen.

#### Fahrtwind ( $f$ )

Den Fahrtwind spürst du, wenn du dich bei Windstille in Bewegung setzt. Die Richtung des Fahrtwindes liegt immer genau gegen die Fahrtrichtung, und seine Stärke nimmt mit steigender Geschwindigkeit zu.

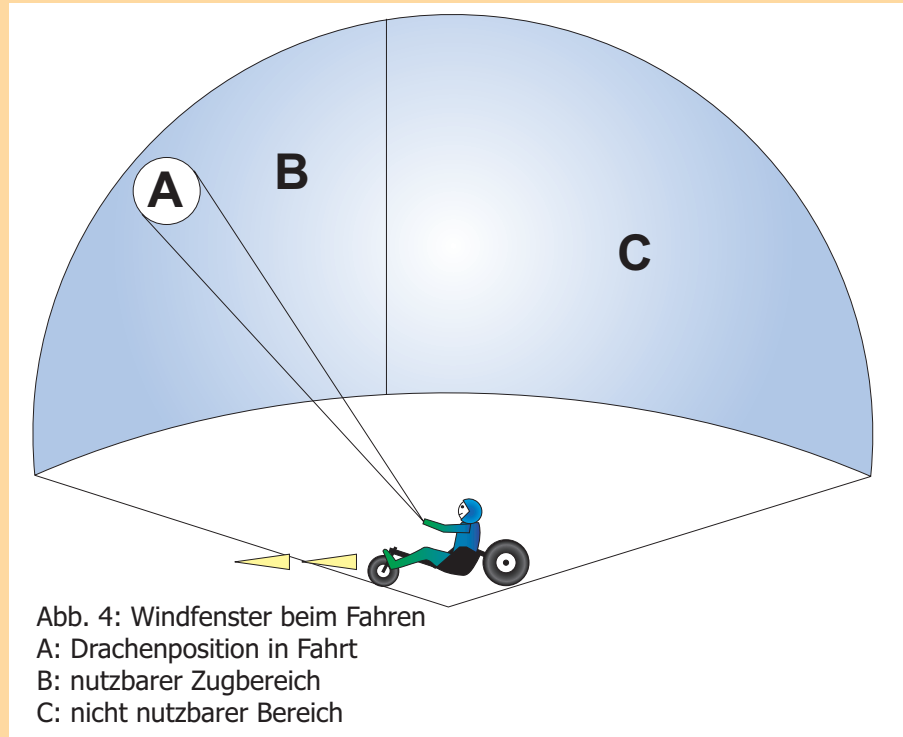


Abb. 4: Windfenster beim Fahren  
 A: Drachenposition in Fahrt  
 B: nutzbarer Zugbereich  
 C: nicht nutzbarer Bereich

#### Scheinbarer Wind ( $s$ )

Beim Buggyfahren hast du in erster Linie mit dem scheinbaren Wind zu tun, da du dich bei einem herrschenden wahren Wind gleichzeitig in Fahrt befindest. Man könnte auch sagen: Wahrer Wind und Fahrtwind mischen sich

zum scheinbaren Wind. So sind Richtung und Stärke des scheinbaren Windes abhängig von:

- Richtung und Stärke des wahren Windes,
- Stärke des Fahrtwindes (Geschwindigkeit) und
- dem jeweiligen Kurs.





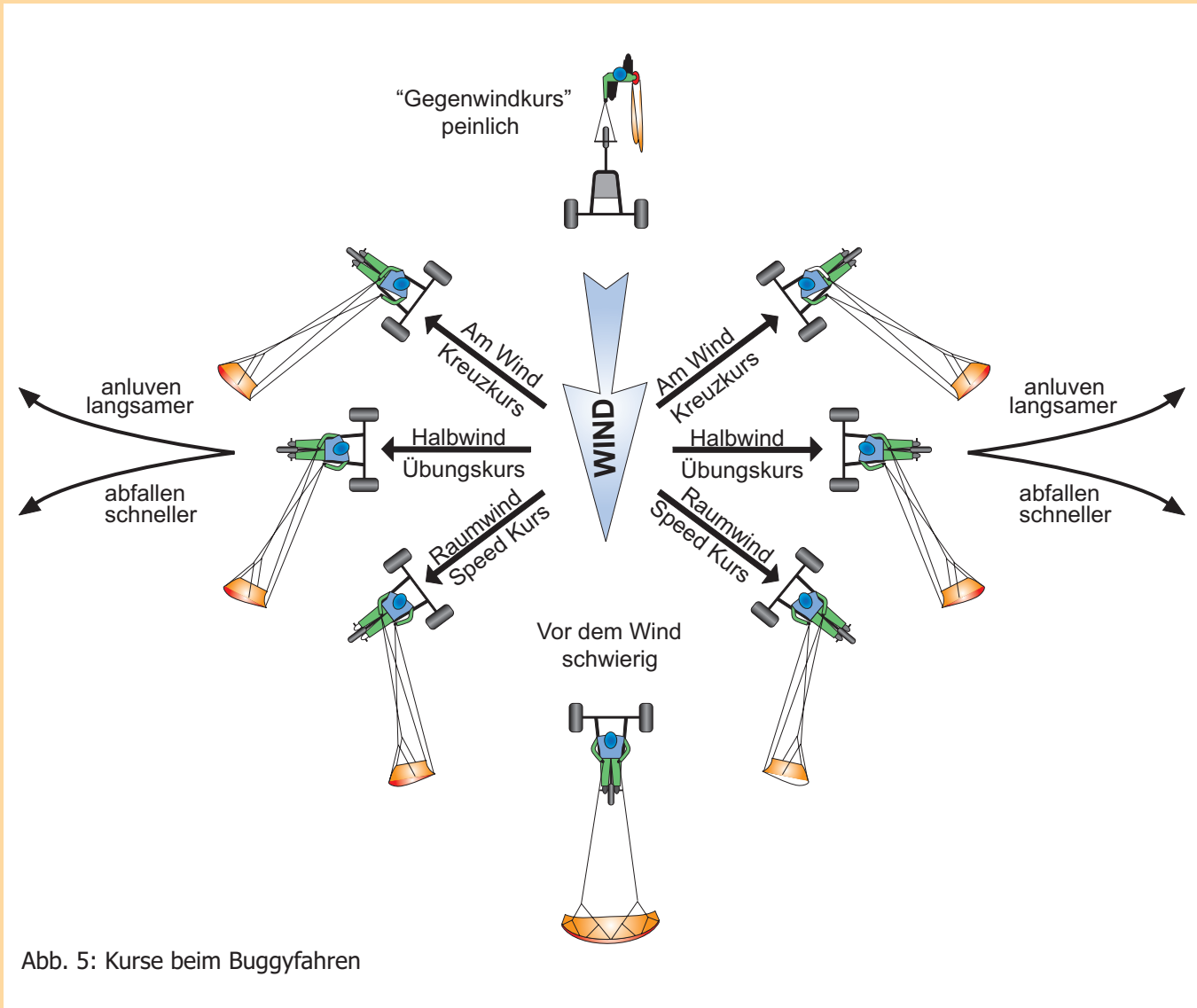
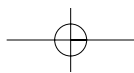


Abb. 5: Kurse beim Buggyfahren

### 4.3 Kurse zum Wind

#### Kurs am Wind

Der Amwindkurs ist ein langsamer und anfangs recht schwieriger Kurs. Nur auf diesem Kurs kannst du ein Ziel gegen den Wind erreichen, also kreuzen. Die Zugkraft des Schirms ist vergleichsweise stark und wirkt seitlich, so dass der Buggy zum Driften neigt. Der Winkel zwischen wahren Wind und Kurs ist am kleinsten.

#### Kurs halber Wind

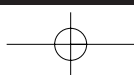
Der Halbwindkurs ist für dich der wichtigste Kurs und der am meisten gefahrene Kurs. Du fährst dabei quer zum Wind und kommst auf dem entgegengesetzten Kurs wieder zum Ausgangspunkt. Der Winkel zwischen Wind und Kurs beträgt 90°.

#### Kurs raumer Wind

Der Raumwindkurs ist der schnellste Kurs. Du fährst schräg mit dem Wind und entfernst dich schnell vom Ausgangspunkt. Allerdings musst du, um zum Ausgangspunkt zu kommen, hoch am Wind aufkreuzen.

#### Kurs vor dem Wind

Auf dem Vorwindkurs scheint der Wind nachzulassen, da du genau in Windrichtung fährst. Dieser Kurs ist schwer zu fahren, da der scheinbare Wind gegen Null geht und der Schirm zum Kolabrieren neigt. Statt auf einem echten Vorwindkurs zu fahren, solltest du eher den Kurs wechseln. Auch hier ist zum Erreichen des Ausgangspunktes starkes Kreuzen notwendig.



#### 4.4 Richtungsbezeichnung

Wie in der Seglersprache benutzen wir Luv und Lee, wenn wir von Windseiten reden.

Die **Luvseite** ist die dem Wind zugewandte Seite.

Die **Leeseite** ist die dem Wind abgewandte Seite.

Wenn wir eine Richtungsänderung beim Buggyfahren bezeichnen wollen, so reden wir - statt von rechts herum oder linksherum - bezogen auf die Windrichtung von anluven oder abfallen.

**Anluven** ist eine Richtungsänderung zum Wind hin, also nach Luv.

**Abfallen** ist eine Richtungsänderung vom Wind weg, also nach Lee.

#### 4.5 Das Fahren

Du sitzt nun im Buggy, der Schirm steht in der oberen Parkposition, der Wind kommt seitlich, vielleicht leicht schräg von hinten.

Nun geht's los! Stelle den Schirm an die

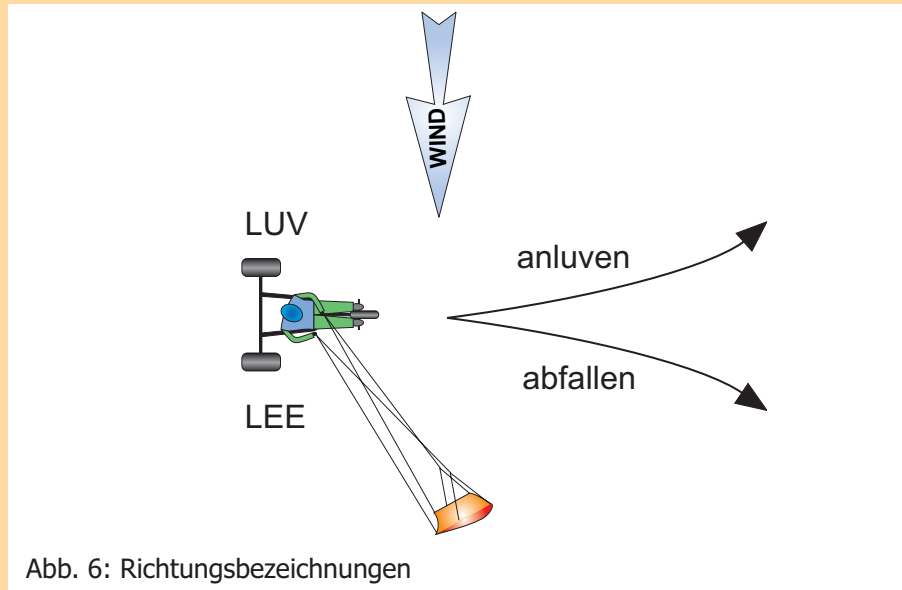


Abb. 6: Richtungsbezeichnungen

Seite des Windfensters, so dass er in Fahrtrichtung fliegt und der Zug den Buggy in Bewegung setzt. Bleibt der Buggy stehen oder bewegt sich nur langsam, so fliegst du den Schirm – wie im Stand geübt – von oben durch das Windfenster zum Windfensterrand und wieder hoch, um mehr Zug zu erhalten. Fliege den Schirm nicht so weit seitlich oder nach hinten, ansonsten zieht dein Buggy zu stark seitlich oder fährt nach hinten. Um der Kraft des Schirms nachzugeben, lenkst du deinen Buggy ein wenig in Zugrichtung (abfallen). Hast

du nun Fahrt aufgenommen, steuere den Buggy im Halbwindkurs. Dein Schirm steht am Rand des Windfensters. Um zu beschleunigen fliege den Drachen weiter nach unten, zum Abbremsen weiter nach oben in den äußeren Bereich des Windfensters. Zum ersten Drehen des Buggys (Halse) fliege den Drachen nach oben zur Ausgangsstellung und drehe den Buggy zum Drachen hin eng um die Kurve. Mach die Halse nicht zu groß oder du verlierst zuviel Druck im Drachen und der Schirm klappt zusammen.



#### 4.6 Manöver

Um eine Richtungsänderung vorzunehmen, kannst du eine Halse oder Wende fahren.

##### Halse (Drehen mit dem Wind)

Dieses Manöver ist typisch beim Buggyfahren. Beim Halsen dreht sich dein Rücken durch den Wind. Erst fällst du leicht ab, stellst den Drachen in die obere Position und drehst den Buggy nun in einer engen Drehung zum Drachen hin. Erst auf der anderen Fahrtrichtung senkst du den Schirm wieder ab.

##### Wende (Drehen in den Wind)

Die Wende ist ein schwieriges Manöver und deshalb für Anfänger ungeeignet. Hierbei wird das Vorderrad durch den Wind gedreht und der Schirm über den Kopf gezogen. Bei diesem Manöver erfolgt die Drehung aus der Geschwindigkeit heraus und erfordert eine 100% Kontrolle des Schirms, da man leicht rückwärts aus dem Buggy gezogen werden kann.

##### Verringern der Geschwindigkeit bis zum Halten

Um die Geschwindigkeit des Buggys zu reduzieren, stellst du den Schirm langsam nach oben und lenkst den Buggy auf einen harten Amwindkurs, also gegen den Wind.

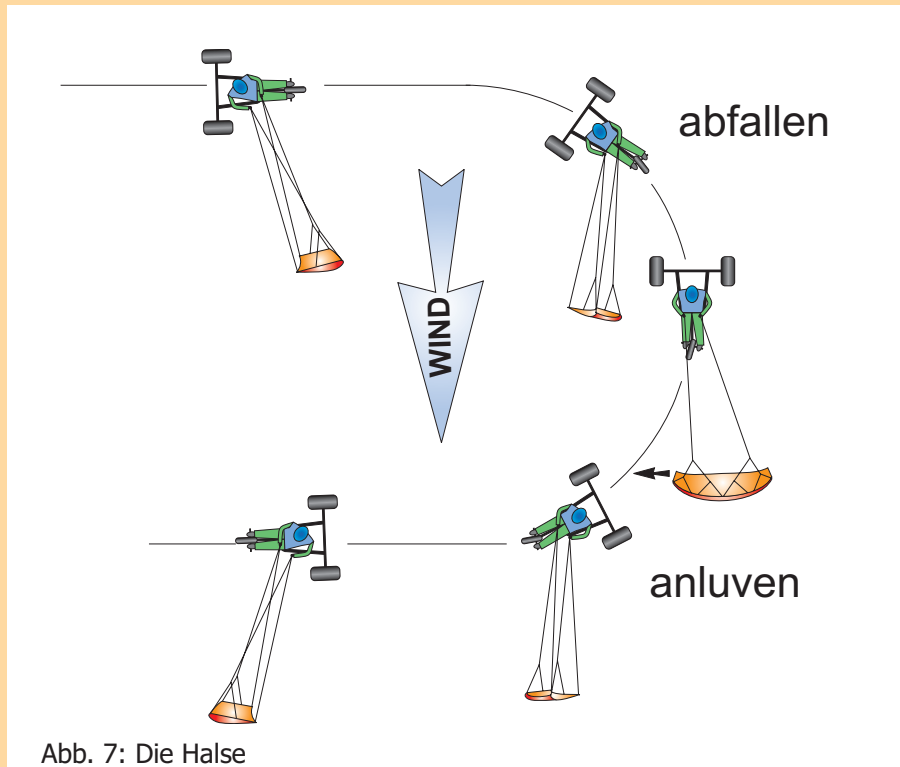


Abb. 7: Die Halse

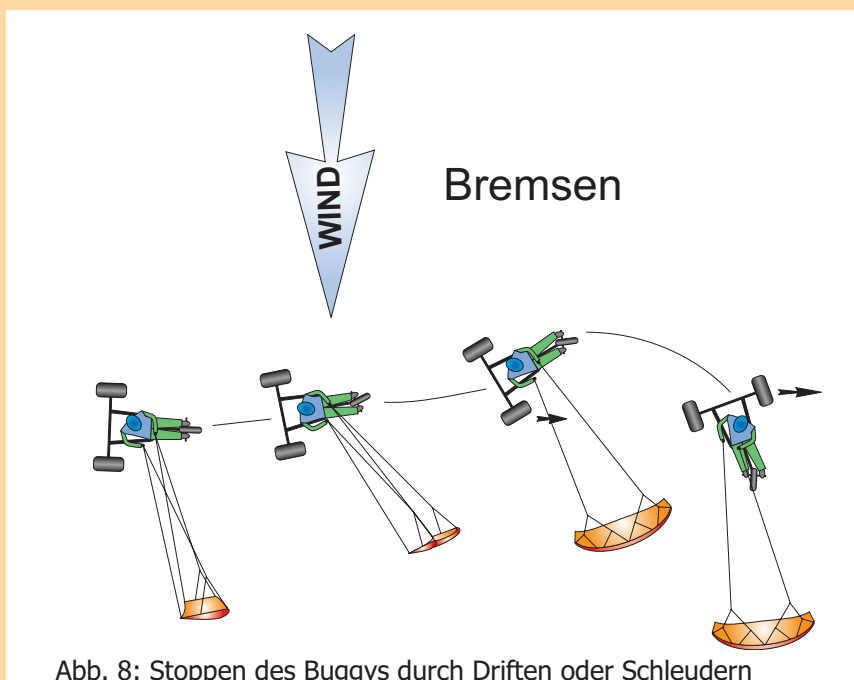


Abb. 8: Stoppen des Buggys durch Driften oder Schleudern

##### Schnelles Stoppen/Gefahrenbremsung

Es gibt Situationen, in denen du deinen Buggy schnell stoppen musst. Bremsen aufgrund der Verletzungsgefahr niemals mit den Füßen. Je nach Situation hier zwei richtige Varianten: 1) Luv leicht an, fliege den Schirm nach oben, so dass dein Buggy leicht zum Driften kommt. Dann durch das Abfallen eine Halse einleiten, bei der die Hinterräder ins Schleudern geraten. Ggf. mit dem Vorderrad gegenlenken. (Abb. 8)

2) Die Notbremse durch hartes Anluven bis zum Stillstand. Der Kite wird dabei auf halber Höhe in Fahrtrichtung gehalten, und der Buggy baut die komplette Geschwindigkeit durch einen Drift ab. Kurz vorm Stillstand Lenkung wieder nach Lee öffnen und Kite in den Zenit fliegen.

Das Trennen (Loslassen, oder Notauslösung) vom Schirm sollte man nur im absoluten Notfall in Betracht ziehen.

#### 4.7 Vorfahrts- / Ausweichregeln

Da man im Allgemeinen nicht alleine auf einem Fahrgebiet mit dem Buggy fährt oder auch Strandseglerreviere nutzt, gelten hier – wie auch im Straßenverkehr – Vorfahrts- und Ausweichregeln: es gilt rechts vor links! Beide Fahrzeuge haben jedoch die Pflicht, einen Zusammenstoß zu vermeiden. Ausweichmanöver müssen rechtzeitig, entschlossen und deutlich durchgeführt werden.

##### Begegnungen

Wenn zwei Buggys aufeinander zufahren, müssen beide nach rechts ausweichen, so dass zwischen ihnen genügend freier Raum bleibt.

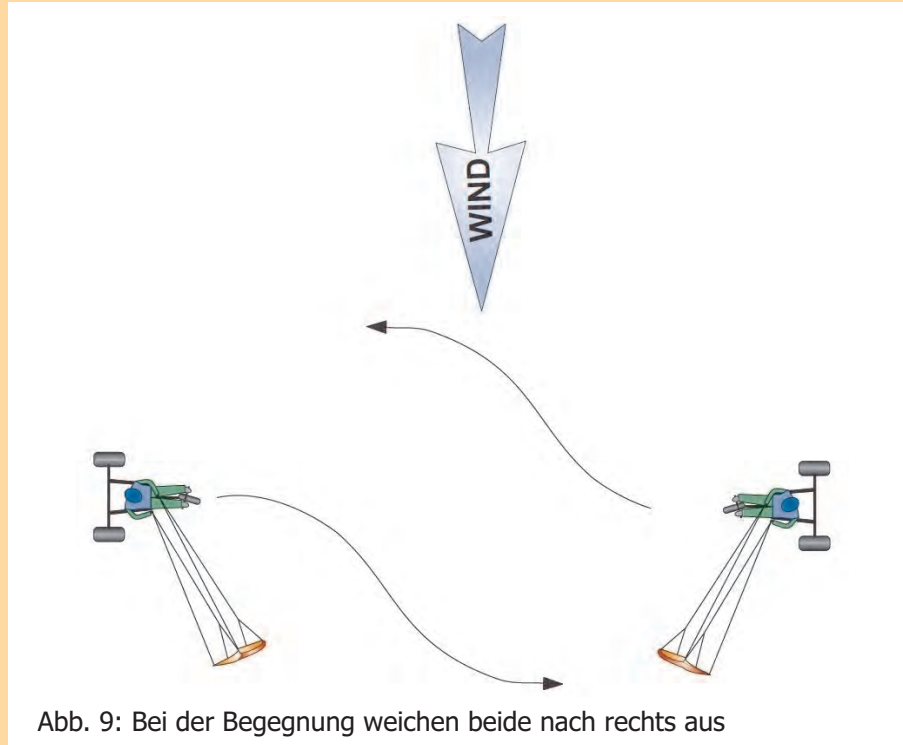


Abb. 9: Bei der Begegnung weichen beide nach rechts aus

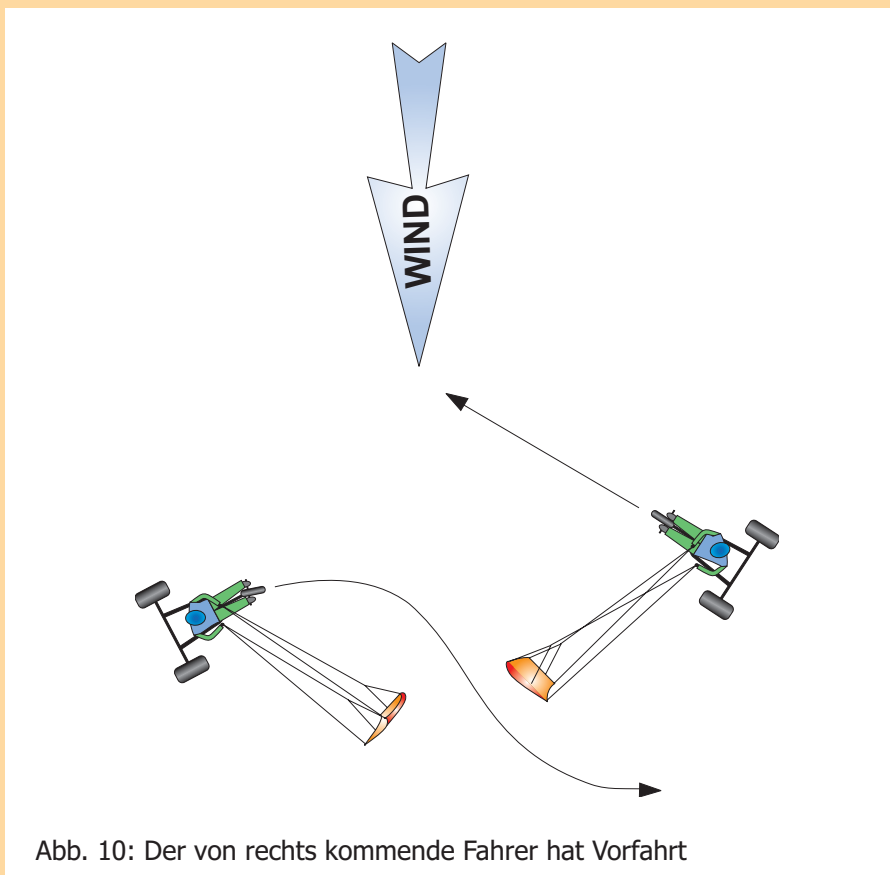


Abb. 10: Der von rechts kommende Fahrer hat Vorfahrt

##### Überholen

Der Überholvorgang beginnt, wenn zwischen den äußeren Begrenzungen der Buggys des Überholenden und des zu Überholenden weniger als zwei Meter Abstand ist. Der Überholvorgang ist beendet, wenn zwischen den äußeren Begrenzungen der Buggys mehr als zwei Meter Abstand erreicht wurde. Der überholende Buggypilot trägt die Verantwortung für das Überholmanöver.

Das überholte Fahrzeug muss seinen Kurs geradeaus beibehalten oder zur Seite fahren und in einer Halse/Wende ein normales Manöver fahren. Jedoch hat das überholte Fahrzeug das Recht, einem Hindernis auszuweichen.

Das überholende Fahrzeug muss sich vom Kurs des überholten Fahrzeuges fernhalten und ist immer ausweichpflichtig. Es ist ein Verstoß, ein überholtes Fahrzeug zu zwingen, seinen Kurs zu verändern oder abzubremesen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.

##### Kreuzen

Wenn zwei Buggys sich kreuzende Kurse fahren, hat der von rechts kommende Vorfahrt. Der Buggy ohne Vorfahrt muss ausweichen oder anhalten (Ausweichpflicht). Es ist ein Verstoß, den Vorfahrtsberechtigten dazu zu zwingen, den Kurs zu ändern oder ab-

zubremesen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Dieser hat jedoch eine Kurshaltepflicht, das heißt Kurs und Geschwindigkeit beizubehalten und keine abrupten Richtungsänderungen durchzuführen.

##### Stellung des Drachens

Beim Kreuzen, Überholen oder Vorbeifahren muss der luvseitige Pilot seinen Drachen hochnehmen, der leewärtige Pilot seinen Drachen senken. Der überholende Pilot muss Rücksicht auf den zu überholenden Pilot nehmen.

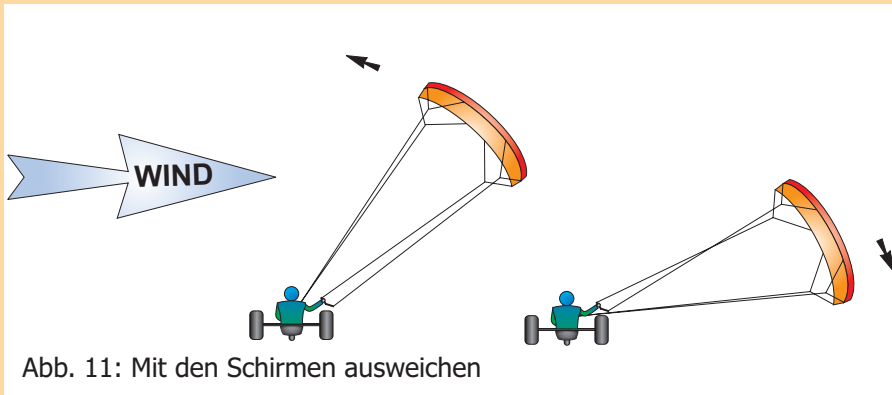


Abb. 11: Mit den Schirmen ausweichen

### Starten von Drachen

Es ist verboten, Drachen in einer solchen Art und Weise zu starten oder zu landen, dass andere Piloten behindert werden. Wenn der Pilot nicht im Parakart sitzt und der Drachen am oberen Rand des Windfensters steht, gilt er als Hindernis. Sobald der Pilot im Parakart sitzt, gelten die gewöhnlichen Vorfahrtsregeln. Wenn der Drachen und die Leinen auf dem Boden sind, gelten sie als Hindernis. Aus diesem Grund ist in Rennen Hilfe Dritter gestattet und die anderen Piloten müssen dieses Hindernis umfahren. Piloten dürfen ihre Drachen nur dann starten, wenn andere Piloten dadurch nicht behindert werden.

### Halse / Wende

Ein Pilot darf durch Halsen oder Wendungen andere Piloten nicht behindern,

auch wenn er Vorfahrt hat. Er muss sich nach den anderen Piloten umschaun und durch Zurufen von "Halse" oder "Wende" ("Gybing"/ "Tacking") mitteilen, welches Manöver er fahren wird. Der Pilot übernimmt die volle Verantwortung für das Manöver (Wende/Halse).

### Grundsatz

Sämtliche Regeln müssen im Sinne des Fairplay gesehen werden. Jeder hat sich so zu verhalten, dass Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet sind.

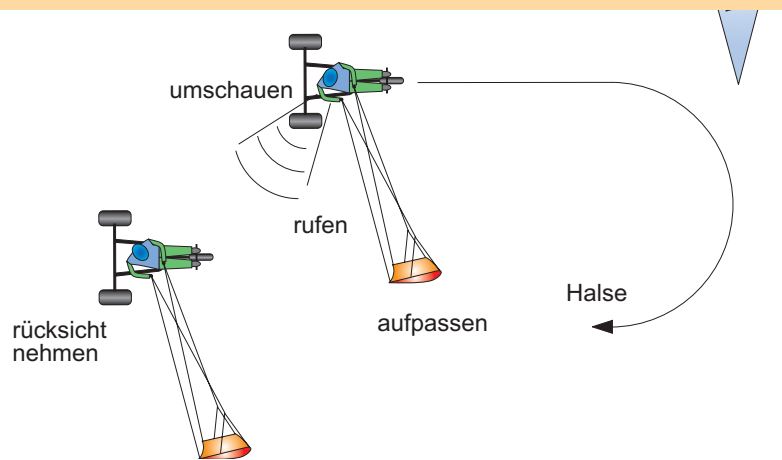


Abb. 12: Halse unter Beachtung anderer Fahrer

## 5 Nummerntafeln

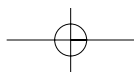
Bei der Herstellung der Schilder für die Buggynummern für beide Seiten und das Heck des Buggys gibt es für die Klasse 8 folgende Vorgaben:

- Schilder aus festem Material beziehungsweise auf festem Untergrund.
- schwarze Schrift auf weißem Grund
- unter 16 Jahren orangene Schrift
- Nationenkennung vor der Ziffer (es gilt: G für Deutschland)
- Mindesthöhe Buchstabe/Ziffer 14 cm
- Mindestbreite Buchstabe/Ziffer 5 cm
- Mindeststrichstärke der Schrift 2 cm

Dies gilt auf allen Lizenzfahrgebieten und wird bei der Teilnahme von nationalen oder internationalen Rennen sehr genau kontrolliert.

Für Deutschland gibt es zusätzlich eine Jahresplakette, welche am rechten Schild angebracht die Gültigkeit der Lizenznummer bestätigt.





## 6 Buggy und Strandsegler

Die Strandsegler weisen viel Ähnlichkeit mit dem Buggy auf, doch unterscheiden sie sich erheblich in der Manövrierbarkeit. Da beide jedoch häufig die gleichen Ansprüche an das Gelände haben, müssen sie sich aufeinander einstellen.

Am Besten spricht man sich mit den Strandseglern ab und meidet deren Fahrstrecke.

### Im Umgang mit Strandseglern sind folgende Tatsachen zu beachten:

- Strandsegler erreichen hohe Geschwindigkeiten bis über 100 km/h
- Sie haben einen längeren Bremsweg, da ihre Bremse („Kratzer“) nur wenig Wirkung hat.
- Das einfachere Manöver für sie ist die Wende (Drehen in den Wind)
- Bei der Halse benötigen die Strandsegler enorm viel Platz
- Durch die liegende Position des Piloten ist sein Blickfeld eingeschränkt
- Aufgrund von Schnelligkeit und Vibrationen ist es für den Piloten nicht einfach, bei mehreren Buggyfahrern, die entsprechenden Drachen zuzuordnen. Deshalb sollte man bei Begegnungen und gefährlichen Situationen den Schirm nach oben in die Ausgangsstellung bringen
- Auch bei den Strandseglern gelten dieselben Ausweichregeln.

## 7 Fahnenkunde

Nach dem Regelwerk der FISLY gibt es Flaggensignale, die am Strand für das geregelte Miteinander sorgen. So hat jede Strandseglerklasse (wie die Klasse 8) eine eigene Fahne. Viele Flaggen werden für Regatten eingesetzt. Hier ein kleiner Auszug der Flaggen, die auf dem Fahrgebiet auftauchen können.



Generelles Fahrverbot (alle Klassen)



Klasse 8



Master-Class



Open-Class



Club-Class

## 8 Verhalten gegenüber Passanten

Die Buggyfahrgebiete sind üblicherweise als solche ausgewiesen und ausgeschildert, um Passanten auf das Ausüben des Buggysports aufmerksam zu machen und zu besonderer Um- und Vorsicht anzuhalten. Das bedeutet für uns Buggypiloten nicht, dass wir auf diesen Fahrgebieten achtlos herumfahren können. Vielmehr haben wir auf alle anderen Nutzer besondere Rücksicht zu nehmen und es ist nicht automatisch davon auszugehen, dass alle Passanten das ausgewiesene Fahrgebiet zur Kenntnis genommen haben, bzw. sich der möglichen Gefahren, die von schnell fahrenden Buggys ausgehen können, bewusst sind.

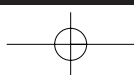
Daher ist es sinnvoll, Passanten auch auf ausgewiesenen Fahrgebieten weiträumig zu umfahren, was insbesondere für Gruppen von Kindern, Personen mit Hunden, Reitern und auf Fahrzeuge aller Art zutrifft. Viele Besucher

sind an den Kitebuggys interessiert, gehen daher auf diese zu und bleiben in der Nähe stehen. In diesem Fall sollte man sich den Leuten vorsichtig von Lee nähern. Ein freundliches Handzeichen durchbricht oftmals die Distanz, die Zuschauer zu dem unter einem Helm versteckten Piloten in dem seltsamen Fahrzeug haben. Sollte man nur im Luv an Passanten vorbei fahren können, dann ist frühzeitig die Geschwindigkeit zu reduzieren und der Schirm deutlich nach oben zu nehmen.

Es ist nicht nur die Gefahr einer Kollision, sondern auch das Auftreten der Piloten nach außen, welches beim Verhalten gegenüber Passanten wichtig ist. Keinesfalls dürfen Kitebuggypiloten andere verängstigen. Ein ordentlicher Drift oder ein kurz angesetztes Ausweichmanöver vor Passanten mögen spektakulär aussehen, können aber Angst und Panik auslösen. Willst du mit einem

Fotografen oder einem anscheinend orientierungslosen Spaziergänger Kontakt aufnehmen, fährst du langsam von Lee an diesen heran, stoppst im sicheren Abstand und redest mit diesem in Ruhe. Ein Schreien kann leicht zu Missverständnissen führen oder als Provokation ausgelegt werden.

Bei Rennveranstaltungen sichert der Veranstalter das Fahrgebiet weitgehend ab, um Gefahren auszuschließen. Sollte aber dennoch ein Passant oder Zuschauer nicht außerhalb der Absperrung bleiben, darf dieser aus Rücksicht auf den Schwächeren nicht gefährdet werden. Gerade beim Eifer eines Trainings ohne Absperrung ist besondere Vorsicht geboten. Der Ehrgeiz darf nicht dazu führen, Passanten oder andere Piloten in Gefahr zu bringen. Achtet dabei besonders auf ordnungsgemäßen Zustand der Ausrüstung und volle Kontrolle über Buggy und Schirm.



## 9 Allgemeines – vor und bei dem Buggyfahren zu beachten

### Grundvoraussetzungen

- Helm ist Pflicht,
- Haftpflichtversicherung ist auf den meisten Geländen Pflicht, sollte also selbstverständlich sein,
- 3 Buggynummern am Buggy (links, rechts und hinten),
- Im Vorwege oder spätestens vor Ort (z.B. bei Gemeinde, Kurverwaltung, Stransegel-oder Buggyclub) sollte man sich Informationen über das Gelände einholen.

Hierzu gehört:

- wo darf ich parken, wo das Equipment aufbauen,
- wo darf ich nicht fahren (z.B. Naturschutzgebiete, Reitwege, Badezonen, Strandseglergebiet),
- gibt es zeitliche Einschränkungen (z.B. Vor-/Nachsaison, Uhrzeiten, Brutzeiten),
- was für ein Gelände erwartet mich (Gezeiten, Hochspannungsleitungen, gefährliche Hindernisse etc.).

### Fahrtüchtigkeit

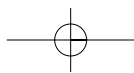
Wie im Straßenverkehr gilt auch beim Buggyfahren: Finger weg von Rauschmitteln wie Alkohol, da man unter dem Einfluss von Rauschmitteln zur Selbstüberschätzung, Tunnelblick und einer verlangsamten Reaktionszeit neigt. Folge davon können falsche Drachenwahl, das Übersehen von anderen Buggyfahrern, Strandseglern, Passanten oder Hindernissen auf dem Fahrgebiet und damit verbunden eine extrem erhöhte Unfallgefahr sein. Desweiteren droht der Verlust der Versicherungshaftung.

Wenn gesundheitliche Gründe gegen das Buggyfahren sprechen, sollte man lieber pausieren.

### Sicherheitsregeln

- Sämtliche Gefährdungen von Menschen, Tieren und Umwelt müssen ausgeschlossen werden.
- Auf Zuschauer und Passanten ist besonders zu achten, da sie die Gefahr nicht kennen, die von gespannten Flugschnüren ausgeht. (Immer auf der Leeseite vorbei fahren)
- Nicht in der Nähe von Naturschutzgebieten und Reitwegen fahren, da Tiere oft vor dem „großen Vogel“ in Panik geraten.
- Nicht in den Dünen fahren, diese dienen dem Küstenschutz und als Brutreviere.
- Buggyfahrverbote sind zu beachten. (z.B. Flaggen bei Regatten beachten)
- Nicht in unmittelbarer Nähe von Hochspannungsleitungen, Straßen und Bahnlinien fahren.
- Nicht bei Gewitter bzw. aufziehendem Gewitter oder Nebel fahren.
- Flieg nur bei Windstärken, bei denen du deinen Schirm auch kontrollieren kannst.
- Prüfe Schirm und Buggy vor jeder Fahrt.
- Zur Vermeidung von Schnittwunden nicht in gespannte Flugschnüre fassen.
- Benutze niemals Kevlar-Schnüre (Schnittgefahr).
- Nach Möglichkeit nicht alleine fahren.
- Bei längeren Touren vorher abmelden und die geplante Uhrzeit der Rückkehr angeben.
- Lass keine Abfälle oder andere schlechte Eindrücke nach dem Fahren zurück.

*Das hier gesagte erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, es ist aber auch nicht beabsichtigt, den Spaß am Buggyfahren zu verderben. Bei genauer Betrachtung ist vieles selbstverständlich und somit lediglich eine Gedächtnisstütze, da es dem Schutz der Natur, der eigenen bzw. der Sicherheit anderer dient.*



WORKBOOK



*German Parakart Association Kitesailing e.V.*



BASIC-LICENSE

