

Traction- Workbook KLB

Einleitung

Dieses Workbook soll Dir grundlegendes Wissen über Kitelandboarding vermitteln. Neben Materialkunde und Fahrtechnik sind es vor allem allgemeine Vorfahrts- und Verhaltensregeln, die wir Dir in diesem Workbook näherbringen möchten. Der Inhalt des Workbooks ist gleichzeitig Wissensgrundlage für den theoretischen Teil der KLB-Lizenzprüfung. Besitzer einer KLB Lizenz erkennst Du an der Nummer und der GPA Plakette auf dem Helm. Triffst Du in einem Fahrgebiet auf solche Fahrer, kannst Du davon ausgehen, dass diese mit den allgemeinen Vorfahrts- und Verhaltensregeln vertraut sind.

Wer in dem Workbook den ultimativen Anfänger Guide fürs Kitelandboarding sucht, wird vergeblich suchen.

Kitelandboarding lernt man nicht aus einem Buch. Es kann lediglich allgemeines Wissen vermitteln und ein paar Tipps geben. Der schnellste und vor allem sicherste Weg ist ein KLB- Kurs. Du findest im Internet unter www.kitelandboarding.eu/schulen/ eine Liste mit allen KLB- Schulen in Deutschland, bei denen Du eine KLB- Lizenz machen kannst. Auch die Materialkunde beschränkt sich nur auf die Funktionsweise der gängigsten Systeme. Jeder sollte sich beim Kauf seines Equipment mit der Bedienungsanleitung vertraut machen und vor allem das Kapitel Safety besonders aufmerksam lesen und anschließend testen.

<i>Traction- Workbook KLB.....</i>	<i>1</i>
Einleitung	1
1. Das Equipment	4
1.1 Bekleidung und Schutz	4
1.2 Das Board	4
1.3 Der Kite	7
1.4 Ready to fly: Aufbau, Start und Landung des Kites	11
2. Wetter	12
3. Fahrpraxis	14
3.1 Steuerung des Boards	14
3.2 Der Wind und die Kurse	14
3.3 Mögliche Kurse zum Wind	15
3.4 Richtungsbezeichnung	16
3.5 Das Fahren	17
Sicherer Umgang mit dem Equipment	17
Halsen im 5x5m- Quadrat	17
Anhalten im 5x5m- Quadrat	17
Fahren eines einfachen Dreieckskurses	17
Gefahrenbremsung auf Flaggensignal	17
Straßenbahnhalde	17
3.6 Vorfahrts- / Ausweichregeln	18

1. Das Equipment

Zuerst wollen wir einen kurzen Überblick über das Equipment geben. Wir beleuchten kurz die Vor- und Nachteile der gängigen Systeme.

1.1 Bekleidung und Schutz

Leider begehen viele Einsteiger den Fehler und kaufen sich den teureren Kite oder das teurere Board und überreizen damit ihr Budget. Für Schutzausrüstung ist dann kein Geld mehr da und wird auf irgendwann später verschoben. Nach Murphys Law ein kardinaler Fehler!

Wichtigstes Teil der Schutzausrüstung ist der Helm. Man sollte sich grundsätzlich angewöhnen, immer einen Helm anzuziehen, bevor man aufs Board steigt. Auf vielen Fahrgebieten und Veranstaltungen gilt grundsätzlich eine Helmpflicht. Außerdem befindet sich auf dem Helm die Lizenzkennzeichnung. Bewährt haben sich Helme aus dem Skatebereich, vereinzelt werden auch Vollvisierhelme getragen, wie sie aus dem Motocross, Gleitschirm oder Buggysport bekannt sind. Der Helm muss eine gute Passform aufweisen und nicht rutschen!



Links ein Fullfacehelm aus dem Downhillsport, rechts ein Skatehelm, der üblicherweise beim KLB getragen wird



Neben dem Helm haben sich Knie- und eventuell auch Ellbogenschoner bewährt. Auch ein Rückenprotector wie sie aus dem Motocross, Mountainbike-Downhillbereich oder vom Snowboarden bekannt sind, helfen bei Stürzen auf den Rücken schwere Verletzungen zu vermeiden. Wem das zu unstylish ist, kann die Schutzausrüstung alternativ auch unter der Kleidung tragen. Eine Sonnenbrille sollte ebenfalls im Equipment eines jeden Fahrers vorhanden sein.

1.2 Das Board

Es sind sehr unterschiedliche Boards auf dem Markt, die sich durch die Bauart der Achsen, des Decks, des Gewichtes und natürlich auch im Preis unterscheiden.



Einsteigerboard,



Raceboard



Highend-Freestyleboard

Achsen:

Die am weitestverbreiteten Achssysteme sind Skateachsen und Channeltruck-Achsen. Diese Achsen wurden ursprünglich für den Downhillbereich konstruiert oder sind direkt mit den Skateboardachsen verwandt. Dazu gibt es weitere, speziell für das KLB entwickelte Achsen, deren Konstruktionsprinzipien an die beiden Obergruppen angelehnt sind.

Beide Systeme bieten Vor- und Nachteile:

Skateachsen:

- + leicht
- + relativ günstig
- begrenzte Einstellmöglichkeiten
- Speedwobble: Aufschaukeln bei höheren Geschwindigkeiten möglich
- Stabilität



Channeltruckachsen:

- + Sehr laufruhig auch bei höheren Geschwindigkeiten
- + Einstellmöglichkeiten
- höheres Gewicht
- höherer Preis

Die KLB- Spezialachsen vereinen die Vorteile beider Systeme, der Nachteil liegt in dem deutlich höheren Preis.



Zwei Beispiele von KLB-Spezialachsen, links eine Channeltruckachse, rechts eine speziell für das KLB entwickelte Achse mit liegenden Federn



Decks:

Die Decks sind in unterschiedlicher Bauweise und aus unterschiedlichen Materialien gefertigt.

Die günstigen Einsteigerboards sind überwiegend aus einem Holzkern, der wenig bis gar nicht elastisch ist, also keinen Flex aufweist. Außerdem sind sie relativ schwer. Zum Erlernen haben diese Boards durchaus ihre Berechtigung, da sie sehr günstig sind und für den Einstieg allemal ausreichen.



Einsteigerboard mit Holzdeck

Hochwertige Boards sind entweder aus einer Kombination aus Holz- und Glasfaserschichten oder komplett aus Glasfaser gebaut. Diese Boards sind sehr flexibel, teilweise sind sie auch in unterschiedlicher Stärke erhältlich, so dass der Kiter die Flexibilität seines Boards genau auf seine Bedürfnisse anpassen kann.



Bereifung:

Bei Einsteigerboards findet man fast durchweg eine Bereifung mit Diamantprofil, welches eine relativ schlechte Haftung auf Sand und Gras hat. Die meisten Boards haben einen Reifendurchmesser von 20cm. Bei einigen Einsteigerboards findet man auch Reifen mit 23cm Durchmesser, die einen geringeren Rollwiderstand haben und etwas besser über kleinere Unebenheiten hinwegrollen, jedoch ein größeres Gewicht haben.. Höherwertige Boards bzw. deren Bereifung haben eine andere Gummimischung und ein griffigeres Profil.

Gleiches gilt für die Felgen, die bei Einsteigerboards verbaut werden, Mit den steigenden Fähigkeiten des Kitters steigt auch die Belastung, deshalb können diese Felgen bei Drifts und Sprüngen brechen.

Im Zubehörhandel gibt es aber viele Nachrüstmöglichkeiten, die einen Ersatz oder das Tuning leicht machen.

Beim Um- oder Nachrüsten sollte unbedingt auf den richtigen Innendurchmesser der Kugellager geachtet werden, damit die Felgen auch auf die vorhandenen Achsen passen!

1.3 Der Kite

Beim Kitelandboarding werden unterschiedliche Kitesysteme verwendet.

Handlekites:

Vor allem bei Einsteigern ist aus Kostengründen der übliche Vierleiner- Kite, wie man ihn auch zum Buggyfahren verwendet, sehr beliebt.

Andererseits werden Buggy- Hochleisterkites auch sehr erfolgreich bei den KLB-Rennen eingesetzt.

Gesteuert wird der Handlekite über zwei Griffe, an denen jeweils eine Steuer- und eine Bremsleine befestigt sind.

Mit den Bremsleinen lässt sich der Kite sehr genau dirigieren, die Zugkraft variieren und den Kite landen.

Vorteil

- günstig
- beste Schwachwindeigenschaften
- sehr Manövrierfähig

Nachteil

- kein Depower
- klappanfällig

Depowerkites:

Dieses System ist von den Kitesurfern bekannt. Hier werden die Steuerimpulse über eine Bar an den Kite übertragen.

Der entscheidende Unterschied zu den Handlekites liegt im variablen Anstellwinkel: Die Bar lässt sich auf dem Depowertampen hin- und herbewegen, so dass man mit modernen Depowerkites Zugkraft sehr gut regulieren kann.

Dies geschieht über mehrere Umlenkrollen (Pulleys), die in die Waage des Kites eingebaut sind.

Zieht man die Bar an, entsteht nicht nur ein Knick in der Schleppekante, wie bei den Handlekites auch, sondern die Pulleys bewirken gleichzeitig eine Veränderung des Anstellwinkels zum Wind, der Kite steht „steiler“ zu Wind. Dadurch werden enorme Zugkräfte nach oben freigesetzt, die zum Springen auch erwünscht sind. Schiebt man die Bar weg, wird der Kite „flacher“ und entwickelt so vergleichsweise wenig Zugkraft. In Verbindung mit dem Adjuster, mit dessen Hilfe sich der Depowerbereich vortrimmen lässt, ergibt sich so erstens ein weitaus größerer nutzbarer Windbereich als beim Handlekite und zweitens ist es deshalb auch möglich, im Verhältnis zur Windgeschwindigkeit eine viel größere Kitefläche als mit einem Handlekite kontrolliert zu fliegen.

Die Depowerwirkung lässt sich nur nutzen, wenn man den Kite in Verbindung mit einem Trapez benutzt!

Depowersysteme werden noch mal in drei Systeme unterteilt: Tubekites, Closedcellkites und Opencellkites.

Tubekites

Die Schläuche (Tubes) müssen vor dem Start aufgepumpt werden und geben dem Kite neben der Schwimmfähigkeit auch ein festes Profil. Beim Kitesurfen findet man fast ausschließlich Tubekites.

Vorteil:

- ausgezeichnete Schwimmigenschaften
- kein Einklappen möglich
- sehr direkte Steuerung

Nachteil

- in der Regel Start- Landehelfer notwendig
- beim Landeinsatz nicht so robust
- schlechte Schwachwindeigenschaften

ClosedCell Kites

Bei ClosedCell Kites strömt die Luft durch Ventile zwischen das Ober- und Untersegel und füllt sich ähnlich wie eine Matratze.

Vorteil:

- schwimmfähig
- formstabil

Nachteil

- in der Regel Start- Landehelfer notwendig

Opencellkites sind für den Einsatz auf dem Land konstruiert, da sie bei einem Crash auf dem Wasser über die offenen Einlasskanäle volllaufen würden. Allerdings bieten sie auch Vorteile.

Vorteil:

- kein Start- und Landehelfer notwendig
- etwas günstiger als ClosedCell Kites

Nachteil

- nicht schwimmfähig

Safetyssysteme:

Bei Depowerkites gibt es drei gängige Safetyssysteme.
Die Backstall-Safety, die vorwiegend bei Opencell-Kites verwendet. Nach auslösen der Safety werden die Frontleinen verlängert und der Kite geht rückwärts zu Boden.

Vorteil:

- sehr schnell wieder zusammen gebaut
- geringe Gefahr von Leinensalat

Nachteil:

- nach Auslösung teilweise noch hoher Restzug



Bei der Frontline-Safety ist nach dem Auslösen der Kite nur noch an einer Steuerleine befestigt, und weht so der Länge nach aus.

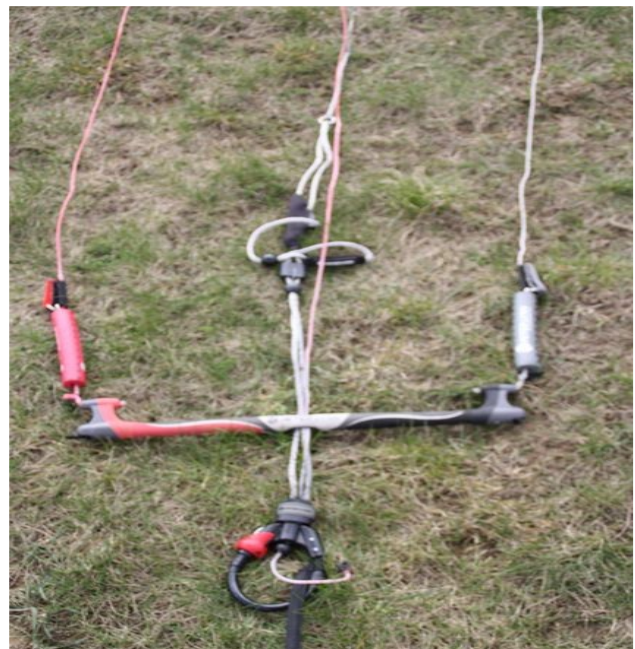
Vorteil:

- völlig Drucklos

Nachteil:

- hohe Gefahr von Leinensalat

Rechts als Beispiel eine Bar mit Frontlinesafety, auch „virtuelle fünfte Leine“ genannt, da der primäre Auslösemechanismus wie bei einer fünften Leine über den Chickenloop erfolgt.



Chickenloop mit eingehängter Safetyleash,



Die Fünfte–Leine–Safety, bei der in der Mitte des Kites an der Leitkante eine zusätzliche Leine befestigt ist, und der Kite nach einer Auslösung mit beiden Hälften nach hinten klappt.

Vorteil:

völlig Drucklos

Nachteil:

zusätzliche Leine erforderlich
Gefahr von Leinensalat

Bar mit Fünfte-Leine-Safety.
Auch hier erfolgt die erste Stufe
des Auslösens über den
Chickenloop, um sich vom Kite
komplett zu trennen, löst man
über die Leash aus.



Über die Funktionsweise der verwendeten Safety sollte sich der Kiter eingehend informieren und bei geeigneten Windverhältnissen das Auslösen und den anschließenden Zusammenbau üben, damit in einer wirklichen Gefahrensituation ein schnelles Handeln möglich ist.

1.4 Ready to fly: Aufbau, Start und Landung des Kites

Wollten wir hier alle möglichen Startvarianten mit den unterschiedlichen Kitesystemen berücksichtigen, würde das Workbook in einem Roman enden. Zum Starten von Handkites findet ihr im Workbook Buggy eine ausführliche Beschreibung.

Tubekites erfordern nochmals eine andere Art der Startvorbereitung. Dazu gibt es jede Menge Infos bei Herstellern und in den Foren.

Wir beschränken uns hier auf das Starten des beim KLB am häufigsten verwendeten Kitesystems, Softkites mit Depowerfunktion.

Der Kite wird der Länge nach Richtung Lee ausgebreitet.

Dann wird das luvseitige Ende mit dem Board beschwert, damit der Kite nicht davonfliegt.

Wichtig: Hilfreich ist es, die Flügelspitze etwas einzuklappen, damit sich das Board beim Starten nicht in den Waageleinen des Kites verheddert.

Der Kite liegt jetzt also der Länge nach in Windrichtung. Es ergeben sich zwei Vorteile aus dieser Startposition:

Erstens kann der Kite immer der Länge nach auswehen, auch wenn der Wind etwas drehen sollte.

Zweitens kann man so auch noch bei ordentlich Wind alleine sehr relaxed starten.

Zunächst werden nun die Flugleinen von der Bar parallel zur Schleppkante des Kites abgewickelt und auf Verdrehungen oder schadhafte Stellen geprüft.

Auch die Waageleinen des Kites sollten gecheckt werden, damit beim Starten keine Probleme entstehen.

Ein weiterer sicherheitsrelevanter Punkt ist die Kontrolle der Safety, sie sollte korrekt und auslösebereit zusammengebaut sein.

Der Adjuster sollte beim Starten möglichst weit auf minimale Leistung getrimmt sein, anpowern kann man immer noch, wenn der Kite in der Luft steht und man sich sicher ist, dass man die Situation unter Kontrolle hat.

Nun hakt man sich mit dem Chickenloop in das Trapez ein und sichert den Loop mit dem Chickendick.

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

Bei viel Wind ist es immer ratsam, mit einem Starthelfer zu starten, dem das Procedere vertraut ist. Der Starthelfer übernimmt dann die Funktion des Boards.

Gleiches gilt für die Landung:

Der Pilot fliegt den Kite am Windfensterrand langsam nach unten, bis der Landehelfer den Tip greifen kann. Dann laufen Landehelfer und Pilot aufeinander zu, damit der Kite nach Lee auswehen kann.

Muss/ will man alleine landen, sollte entweder die entsprechende Landehilfe (Bremstampen, Kugeln in den Steuerleinen etc.) oder die Primärsafety- Funktion (Backstall- Safety, fünfte Leine) verwendet werden.

Diese Start- und Landevarianten mit und ohne Helfer sollte man üben und sicher beherrschen!

Übliches Landehilfesignal: Mit der Hand von oben auf den Helm klopfen.

2. Wetter

Bei der Planung eines Ausfluges sollte es eigentlich selbstverständlich sein, dass man sich vor dem Antritt der Fahrt über das einem 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 zu stark böigen Winden von ungeahnten Stärken kommen, obwohl diese scheinbar noch sehr weit entfernt sind, da eine Front fast immer kalte und feuchte Luft vor sich herschiebt. Auch ist die Zugrichtung einer Front schwer vorhersagbar, 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.

Kiter, die mit den Bedingungen vor Ort vertraut sind, geben mit Sicherheit gerne ihre Kenntnisse weiter.

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.

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.

Ganz wichtig!

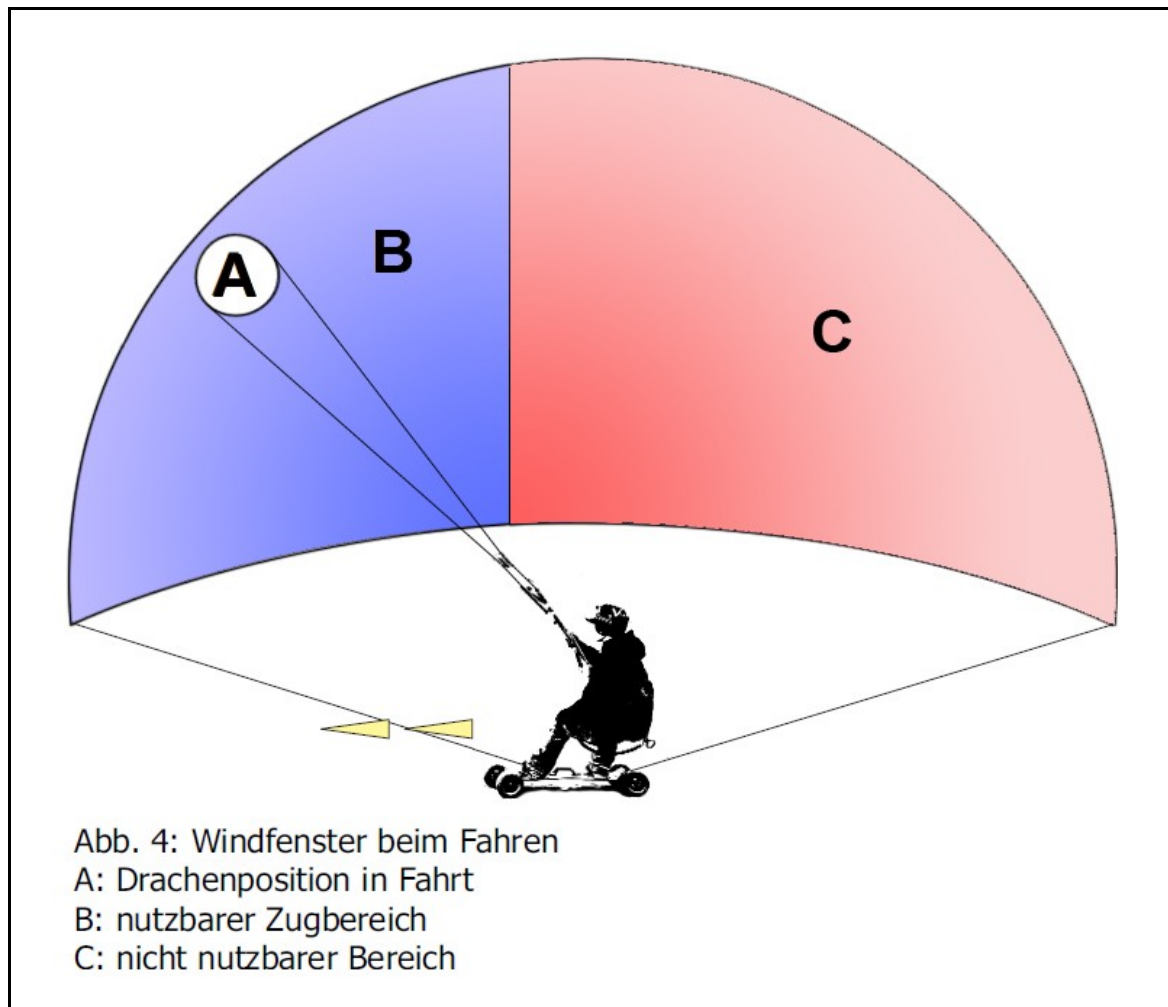
- Fliege deinen Drachen niemals mit den Lufteintrittsöffnungen zuerst auf den Boden, die Kammern können den Druck nicht aushalten und die Profile platzen.
- Fliege den Schirm niemals gegen oder über Personen oder Gegenstände wie Zäune, Autos oder Ähnliches. Du könntest andere oder den Schirm selbst beschädigen.
- 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 auf das Board stellst, musst du ganz sicher sein, den Drachen jederzeit gut beherrschen zu können.

3. Fahrpraxis

3.1 Steuerung des Boards

Das Board wird mit den Füßen durch Gewichtsverlagerung gesteuert. Zum Fahren muss dir klar sein, dass nur ein Teil des Windfensters (B) genutzt werden kann, der je nach Kurs größer oder kleiner wird.



3.2 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.

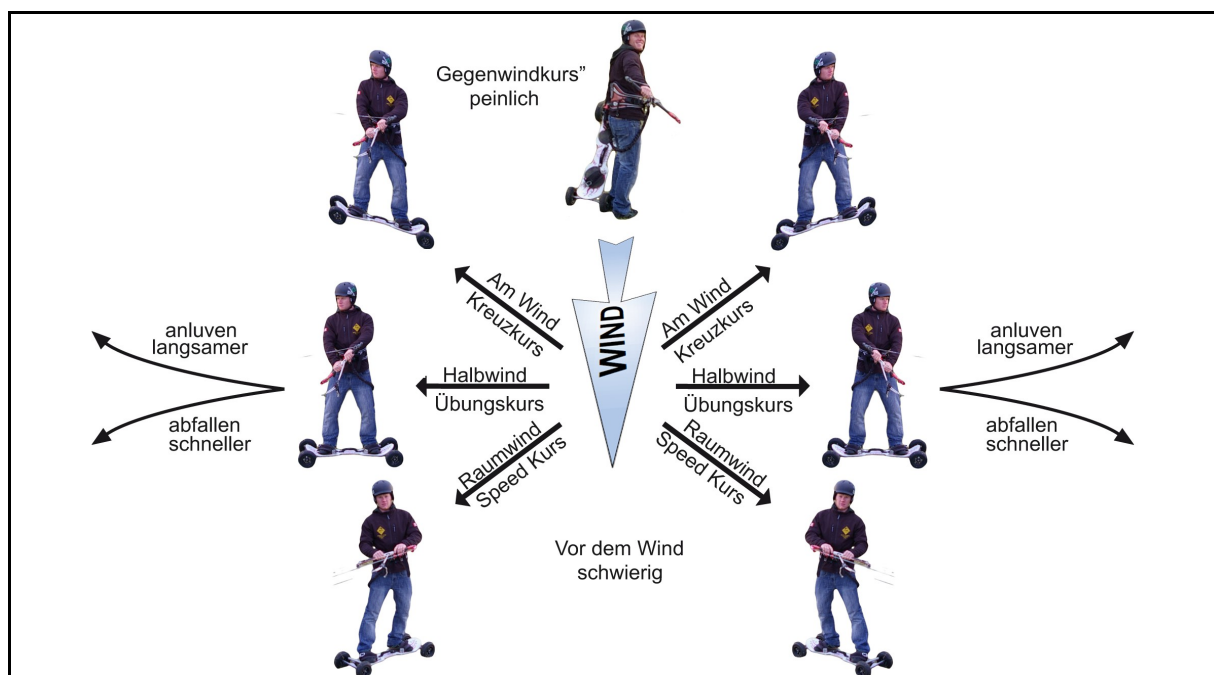
Scheinbarer Wind (s)

Beim Kitelandboarding hast Du es, wie bei allen anderen Segelsportarten, 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.

3.3 Mögliche Kurse zum Wind



Amwindkurs

Der Amwindkurs ist ein langsamer und im Gegensatz zum Buggyfahren anfangs ein recht einfacher Kurs, da man dazu neigt, mit zunehmenden Druck des Kites gleichzeitig die Fersenkante zu belasten, so dass man automatisch nach Luv fährt. Ein gezielter Amwindkurs, ohne gleich wieder stehen zu bleiben, erfordert jedoch genauso viel Übung wie im Buggy.

Nur auf diesem Kurs kannst du ein Ziel gegen den Wind erreichen, also kreuzen. Die Zugkraft des Schirms ist vergleichsweise stark und wirkt dem Piloten entgegen seiner Standposition auf dem Board, so dass der Körperschwerpunkt extrem auf die Luvseite verlagert werden muss, um nicht nach vorne über das Board gezogen zu werden. Hat man genügend Druck und die richtige Körperhaltung neigt das Board zum Driften. (>siehe auch Gefahrenbremsung). Der Winkel zwischen wahren Wind und Kurs ist am kleinsten.

Halbwindkurs

Der Halbwindkurs ist für dich der wichtigste Kurs und der am meisten gefahrene Kurs. Du fährst dabei quer zum Wind und kommst auf dem entgegen gesetzten Kurs wieder zum Ausgangspunkt. Der Winkel zwischen Wind und Kurs beträgt 90° . Auf diesem Kurs lassen sich auch am Besten die ersten Sprungversuche üben.

Raumwindkurs

Der Raumwindkurs ist der schnellste Kurs. Du fährst schräg mit dem Wind und entfernst dich schnell vom Ausgangspunkt. Auf dem Board ist dies der schwierigste Kurs, da man bei der höchsten erreichbaren Geschwindigkeit mit relativ wenig Gegendruck des Kites auskommen muss, was eine sehr gute Körperbalance voraussetzt, um einen Sturz zu vermeiden. Auf diesem Kurs kann man sich nicht mehr einfach „in den Kite hängen“, sondern muss mit einer etwas „offeneren“, aufrechteren Körperhaltung fahren, was abhängig vom genutzten Achssystem zur Folge haben kann, dass der gefürchtete „Speedwobble“ auftritt. Zusätzlich musst du, um wieder 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. Auch dieser Kurs ist schwer zu fahren, da der scheinbare Wind gegen null geht und der Schirm zum kollabieren neigt. Bei Depowerkites ist dies nicht so gravierend wie bei Handlekites.

Zusätzlich steht der Kite genau in Längsrichtung zum Board, also 90° versetzt zur Standrichtung. Auch hier muß man eine gute Balance auf dem Board finden, um einen Sturz zu vermeiden.

Statt auf einem echten Vorwindkurs zu fahren, solltest du eher den Kurs wechseln. Auch hier ist zum Erreichen des Ausgangspunktes starkes Kreuzen notwendig.

3.4 Richtungsbezeichnung

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

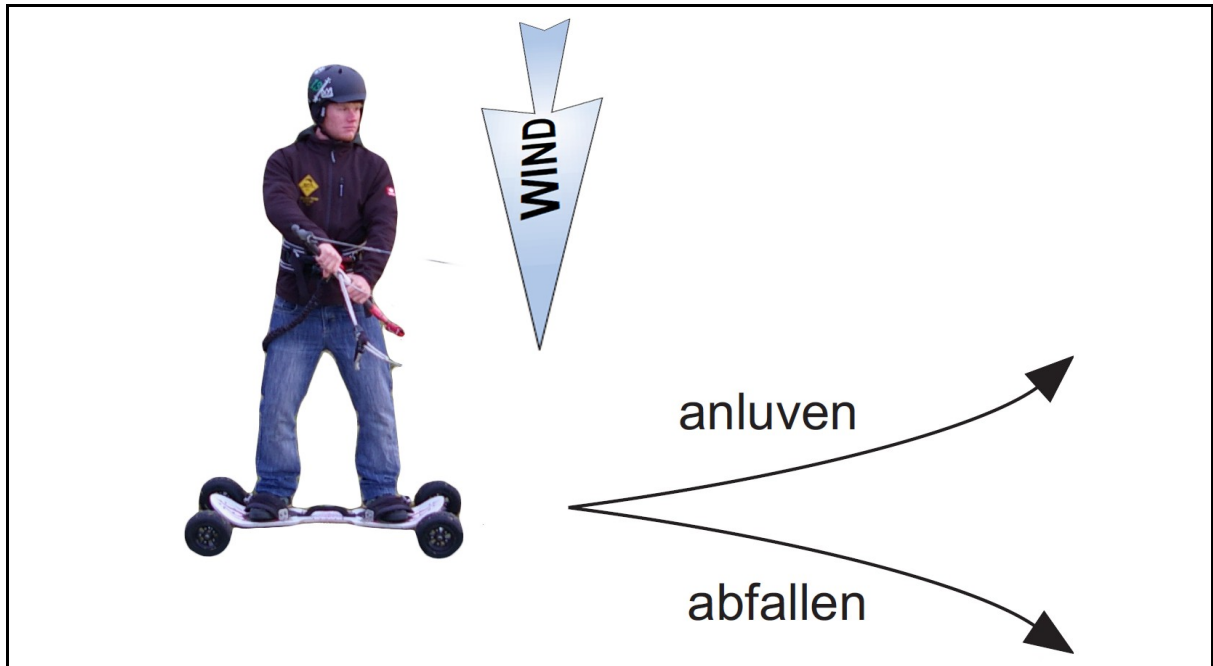
Die Luvseite ist die dem Wind zugewandte Seite.

Die Leeseite ist die dem Wind abgewandte Seite.

Wenn wir eine Richtungsänderung beim Kitelandboarding bezeichnen wollen, so reden wir - statt von rechtsherum 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.



3.5 Das Fahren

Diese Fahrmanöver sind prüfungsrelevant und müssen neben dem sicheren Umgang mit dem Equipment beherrscht werden. Gleiches gilt für die anschließenden Vorfahrtsregelungen.

Auf der offiziellen GPA- KLB- Webseite www.kitelandboarding.eu könnt ihr euch die praktischen Inhalte zur Vorbereitung in einem Video anschauen.

Sicherer Umgang mit dem Equipment

Halsen im 5x5m- Quadrat

Anhalten im 5x5m- Quadrat

Fahren eines einfachen Dreieckskurses

Gefahrenbremsung auf Flaggensignal

Straßenbahnhalse

3.6 Vorfahrts- / Ausweichregeln

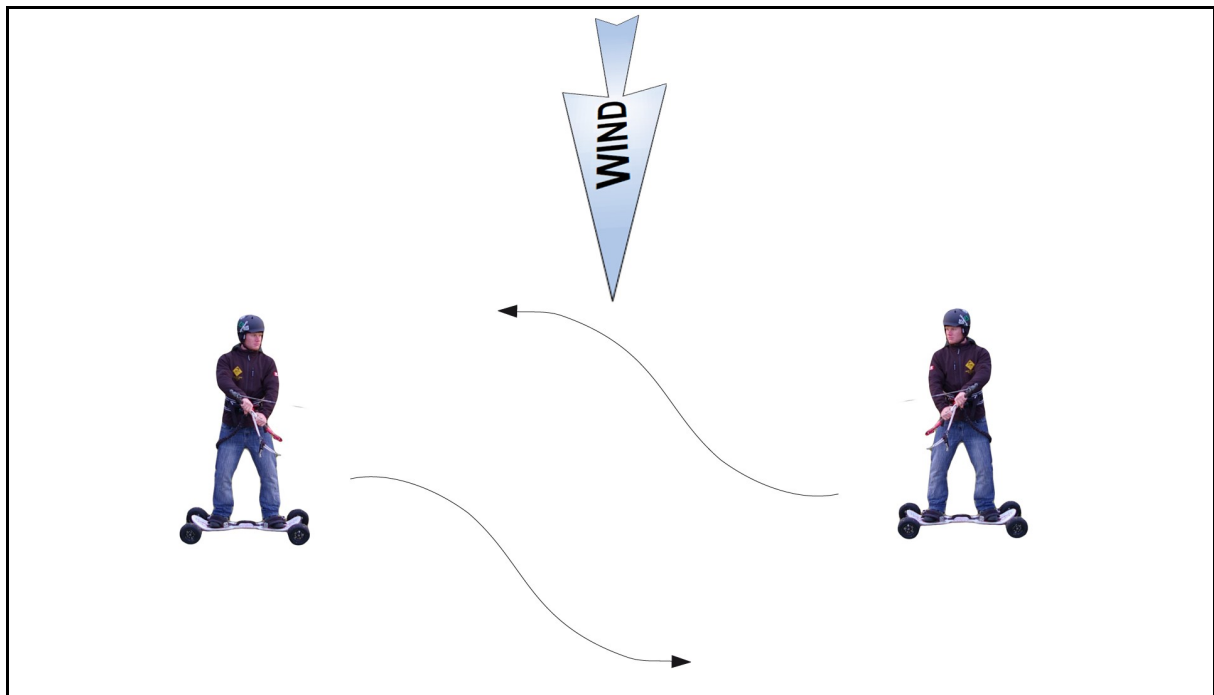
Kitelandboarding ist eine landgebundene Art des Kitens, deshalb gelten für KLB-Lizenzfahrer auch die Vorfahrts- und Ausweichregeln, die für Buggyfahrer üblich sind. Teilweise wurde das Regelwerk mit KLB-spezifischen Regelungen ergänzt, der Wortlaut angepasst und durch Buggy/KLB ersetzt.

Viele Buggyfahrer, die kein KLB fahren, fühlen sich teilweise berechtigt von den Boardern verunsichert. Für einen Buggyfahrer kann ein KLB'ler als ein nicht berechenbares Hindernis erscheinen, wenn der Boarder seine Absichten nicht kenntlich macht bzw. die geltenden Vorfahrts- und Ausweichregeln der Buggyfahrer nicht kennt. Daraus entstehen sehr viel Missverständnisse und im schlimmsten Falle auch Unfälle.

An vielen Orten ist es möglich, beide Sportarten gemeinsam auszuüben. Lizenzfahrer, ob Buggy oder KLB, signalisieren sich dabei mit ihrer Lizenznummer, dass sie beide das Regelwerk beherrschen. Wir wünschen uns, dass dadurch das gemeinsame und freundliche Miteinander weiter verbessert und das gegenseitige Verständnis für die gar nicht so unterschiedlichen Arten des Kitens gefördert wird.

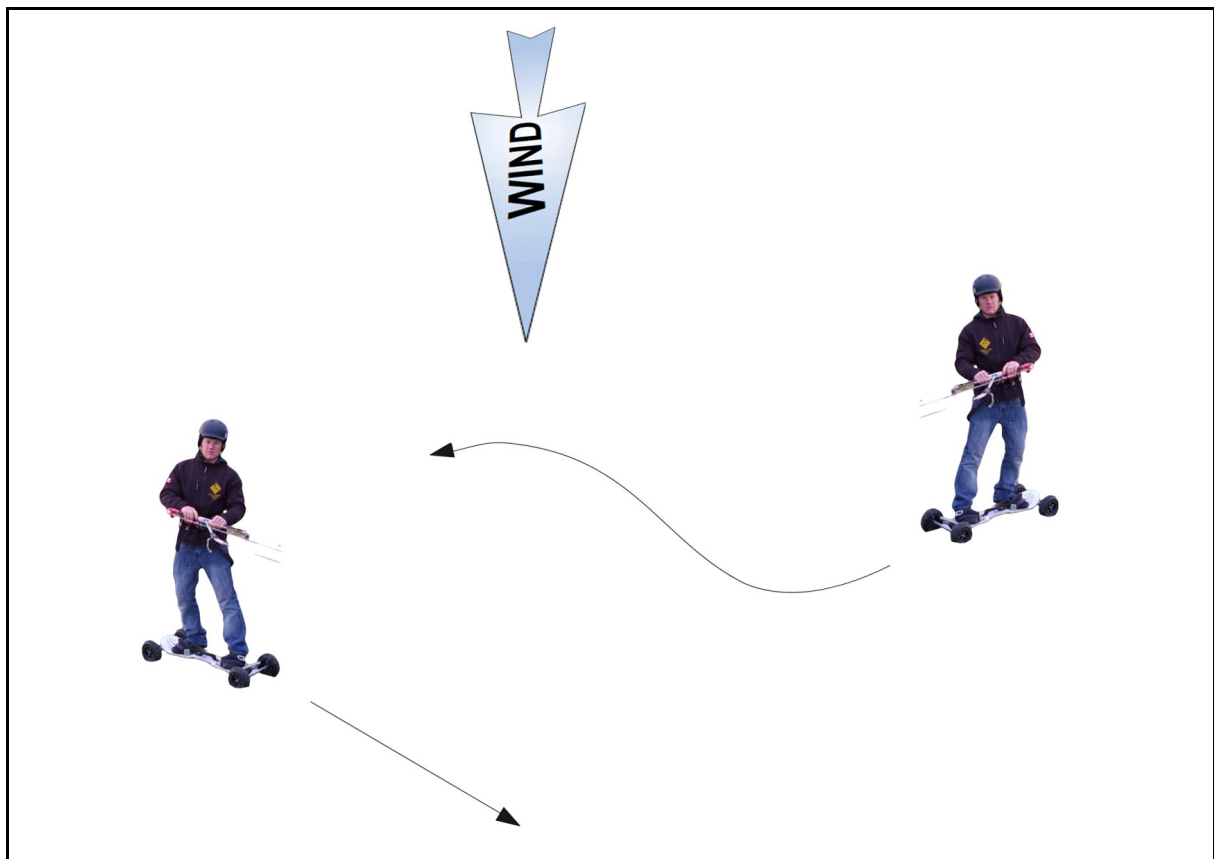
Begegnungen

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



Kreuzen

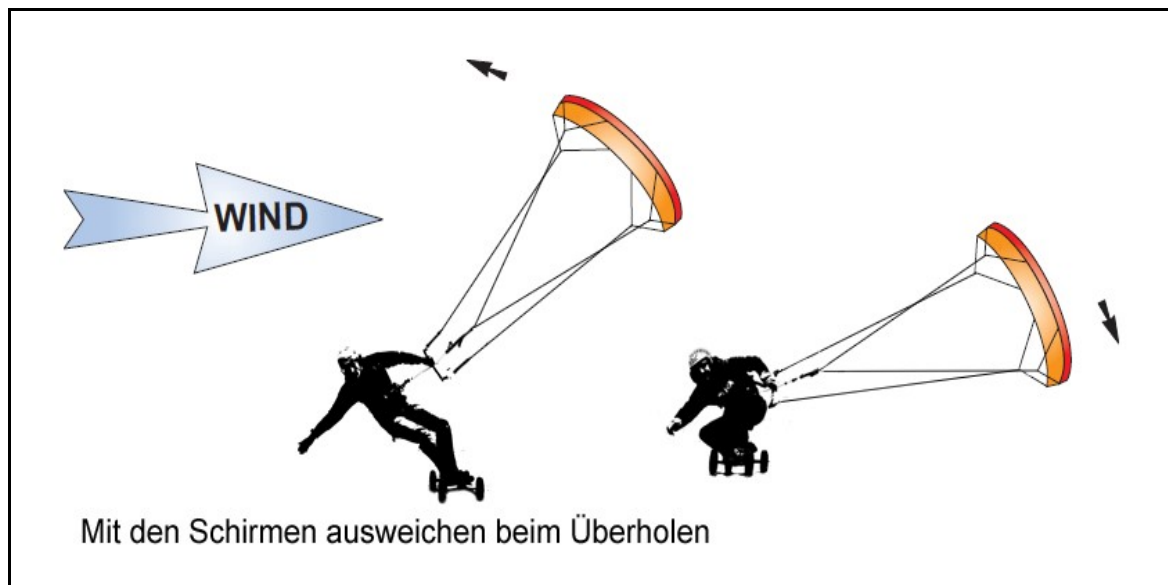
Wenn zwei Buggys/KLB'ler sich kreuzende Kurse fahren, hat der von rechts kommende Vorfahrt. Der Buggy/KLB'ler ohne Vorfahrt muss ausweichen oder anhalten (Ausweichpflicht). Es ist ein Verstoß, den Vorfahrtsberechtigten dazu zu zwingen, den Kurs zu ändern oder abzubremsen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Dieser hat jedoch eine Kurshaltepflicht, das heißt Kurs und Geschwindigkeit beizubehalten und keine abrupten Richtungsänderungen durchzuführen.



Überholen

Der Überholvorgang beginnt, wenn zwischen den äußeren Begrenzungen der Buggys/Boards des Überholenden und des zu Überholenden weniger als zwei Meter Abstand ist. Der Überholvorgang ist beendet, wenn zwischen den Äußeren Begrenzungen der Buggys/ Boards mehr als zwei Meter Abstand erreicht wurde. Der überholende Buggy-/KLB-Pilot 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 abzubremsen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.



Stellung des Drachens

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

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/ auf dem Board steht und der Drachen am oberen Rand des Windfensters steht, gilt er als Hindernis. Sobald der Pilot im Parakart sitzt/ auf dem Board steht, 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 / Springen

Ein Pilot darf durch Halsen oder Wenden 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).

Der KLB'ler muss sich vor einem Sprung vergewissern, dass er

- A) Weder einen nachfolgenden noch einen entgegenkommenden Fahrer gefährdet.
- B) Durch einen Sprung nicht die geltenden Vorfahrtsregeln verletzt.
- C) Ausreichend Platz nach Lee hat, um auch nach einem missglückten oder unerwartet weiten Sprung genügend Sicherheitsabstand zu wahren.
- D) Falls nötig, seine Sprungabsichten nachvollziehbar und berechenbar für andere Fahrzeuge äußert.

Grundsatz

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