



KITEBUGGY WORLD CHAMPIONSHIP

01.10 - 06.10.2018

Borkum



KITEBUGGY WORLD CHAMPIONSHIP 2018

Seit 1996 werden die Europa- und Weltmeisterschaften im Kitebuggy ausgetragen.

Nach der Weltmeisterschaft 2004, der Europameisterschaft 2009 am Strand von St.-Peter-Ording und der Europameisterschaft 2013 auf Borkum findet die diesjährige Weltmeisterschaft auf Borkum statt. Über 70 Starter aus Frankreich, England, den Niederlanden, Belgien, der Schweiz, Schottland, Tschechien, Spanien und Deutschland werden auf Borkum erwartet. Bei den Rennläufen geht es nicht nur um Höchstgeschwindigkeiten, sondern auch um Taktik und präzise Fahrmanöver. In einer vorgegebenen Zeit (zwischen 30-40 Minuten) müssen hier nach einem fliegenden Start möglichst viele Runden auf einem Kurs gefahren werden, der durch Marken gekennzeichnet ist.

Die Kitebuggy-Weltmeisterschaften werden von der German Parakart Association Kitesailing e.V. (GPA) ausgerichtet.

Die offizielle Eröffnung der Kitebuggy Weltmeisterschaften 2018 findet am Dienstag um 15:30 nach den Trainingsläufen auf der Promenade statt. Der Rennbeginn für die Kitebuggypiloten ist am Mittwoch, Donnerstag, Freitag und Samstag jeweils ab 10:00 Uhr. Aufgrund von Wetterbedingungen kann es bei den Regatten zu zeitlichen Verschiebungen kommen.

Die Tagessieger werden am jeweiligen Regattatag nach den Rennen gekürt.

Veranstalter der Kitebuggy-WM 2018



Partner der Kitebuggy-WM 2018





LOCATION BORKUM

Borkum ist die westlichste und mit knapp 31 Quadratkilometer die größte der sieben bewohnten Ostfriesischen Inseln. Teile der Insel und das angrenzende Watt gehören zum Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer. Borkum liegt nördlich der Emsmündung und ist der niederländischen Küste näher als dem deutschen Festland. Die Stadt Borkum hat etwa 5200 Einwohner und ist die am weitesten westlich liegende Stadt in Niedersachsen. Die Insel liegt im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer, der seit dem 26. Juni 2009 mit zum UNESCO-Welterbe gehört. Der Nationalpark erstreckt sich vom Dollart im Westen über die Emsmündung, die Ostfriesischen Inseln und den Jadebusen bis zur Elbmündung im Osten. Die Kitebuggy Weltmeisterschaft 2018 findet auf dem westlichen Strandabschnitt der Insel statt.

PRESSEBETREUUNG

Kitebuggy - GPA Kitesailing e.V.

Horst Nebbe mobil: +49 170 383 27 48 presse@gpa.de

SOCIAL MEDIA

Facebook: <https://www.facebook.com/KBWC2018B/>

Instagram: <https://www.instagram.com/kbwc2018borkum/>

Twitter: <https://twitter.com/KBorkum>





LAGEPLAN





TIMETABLE

Montag 01.10.2018

Ankunft der Piloten auf Borkum / Freies Training

Dienstag 02.10.2018

9:00 - 12:00 Registrierung der Piloten, Kitebuggy Abnahme
- 15:00 Freies Training
15:30 Eröffnungsfeier auf der Promenade

Mittwoch 03.10.2018

09:00 Briefing Piloten
10:00 - 16:00 Rennen
Preisverleihung "Tagessieger"

Donnerstag 04.10.2018

09:00 Briefing Piloten
10:00 - 16:00 Rennen
Preisverleihung "Tagessieger"

Freitag 05.10.2018

09:00 Briefing Piloten
10:00 - 16:00 Rennen
Preisverleihung "Tagessieger"

Samstag 06.10.2018

09:00 Briefing Piloten
10:00 - 14:00 Rennen
18:00 Preisverleihung "Winner WM 2018"
19:00 Final Dinner

**** Der Rennablauf hängt immer von Wind- und Wetterbedingungen ab,
es kann zu kurzfristigen Änderungen kommen.
Der Timetable wird bei Bedarf auf der WM Homepage angepasst ****



KITEBUGGY

Was ist Kitebuggyfahren?

Der Kite (englisch für Drachen) ist das an Leinen gehaltene Zugsegel des Buggys, welcher mit seinen drei Rädern an einen klassischen Strandsegler erinnert. So gehört der Kitebuggy auch zu den Strandseglern, nur den festen Mast sucht man vergeblich. Dafür sorgt der Kite, welcher an einen kleinen Gleitschirm erinnert, durch seine unglaubliche Variabilität für enormen Vortrieb aus purer Windkraft.

Es ist ein tolles Gefühl, eine Handbreit über dem Strand dahin zu sausen, getrieben von Naturkräften, das Pfeifen der Leinen im Wind zu hören und den Kopf frei vom Alltag zu haben. Das Gefühl endloser Freiheit kommt auf. Der Horizont verschmilzt mit der Sonne. Die Luft schmeckt nach Salz. Dabei hat der Kiter mit seinen Händen an den Griffen ständig die volle Kontrolle über die Kräfte des Kites und mit den Füßen an den Rasten des Vorderrads steuert er ganz direkt die Fahrmanöver des Buggys.

Wo kann man Kitebuggy fahren?

Wind und eine ebene Fläche sind die Voraussetzungen, welche der Kiter für sein Buggyvergnügen benötigt. Je größer die Fläche und je freier die Anströmung des Windes, desto besser. Offizielle Flächen gibt es in St. Peter-Ording an der Nordsee, auf Borkum und auf den dänischen Inseln Rømø, und Fanø sowie in Holland am Strand von Brouwersdam und in Ouddorp. Traumgebiete befinden sich beispielsweise auch im nordfranzösischen Les Hemmes, in La Franqui am Mittelmeer oder auf den britischen Inseln.

Im Prinzip geht es auf allen größeren Flächen – auch im Binnenland – die gut vom Wind angeströmt werden und Kiten nicht durch Pächter beziehungsweise Besitzer verboten ist. Daher ist die Nutzung natürlich vor dem Befahren zu klären. Das Tragen eines Helmes ist auf den offiziellen Spots Pflicht, sollte aber auch sonst selbstverständlich sein. An den bekannten Spots wie St. Peter-Ording und Les Hemmes ist außerdem eine Kitebuggylizenz erforderlich.

Die Anfänge und die Entwicklung des Sports

Der Neuseeländer Peter Lynn war es Ende der achtziger Jahre leid, immer zurücklaufen zu müssen, wenn er von seinen Powerkites über den Strand gezogen wurde. Darauf entwickelte er den ersten Kitebuggy, welcher mit seinen drei Rädern heute noch die Urform darstellt. Die Verbindung zwischen Vorderrad, Deichsel und Hinterachse stellen die Seitenholme dar, in denen der Sitz – zuerst als Gurtgeflecht aufgebaut – eingespannt ist. Lynn entwarf zum Antrieb des Buggys auch Kites, welche zuerst noch Stäbe enthielten, später stablose Matten waren. Der kleine leichte Kitebuggy Peter Lynns ist bis heute in leicht modifizierter Form erhältlich, wird in diesen Dimensionen aber nur zum Einstig oder für Freestylemanöver eingesetzt. Die heute für Rennen eingesetzten Buggys wurden wesentlich



weiter entwickelt. Im Laufe der Jahre wurden die Buggys breiter, länger, schwerer, der Winkel der Vorderradgabel änderte sich und vor allem die Geometrie der Seitenholme unterlag in all den Jahren der eindrucksvollsten Entwicklung.

Aber der beste Buggy nützt nichts, ohne einen beherrschbaren Zugschirm. Man unterscheidet grundsätzlich zwischen vier verschiedenen Leistungsklassen bei den zum Buggyfahren genutzten Zugschirmen. Da wären:

- Einsteigerschirme
- Allroundschirme
- Intermediateschirme
- Hochleisterschirme

Die Schirme unterscheiden sich sowohl in Verarbeitungs- als auch Materialkriterien, was sich letztendlich natürlich auch auf den Preis auswirkt. Eines, aber haben sie alle gemeinsam: Die vier Flugleinen, wobei es eine Variante mit Handels und eine weitere mit Barsteuerung (Depower) gibt.

Einsteigerschirme

Einsteigerschirme werden meist komplett flugfertig (RFT=Ready to Fly) ausgeliefert, enthalten Leinen und Handles und sind teilweise sogar bereits fertig angeleint, sodass man nur noch die Leinen abwickeln muss, und starten kann. Sie sind einfach zu fliegen, erfordern kein erfahrendes Händchen und entwickeln mäßige Zugkraft und Fluggeschwindigkeit, die den Piloten nicht überfordern soll. Äußerlich sind sie gut durch ihre Form (Shape) erkennbar. Sie sind in ihrer Form bei weitem nicht so gestreckt wie beispielsweise Hochleister.

Bei der Materialwahl setzen die Hersteller in der Regel auf robustes Material und Verstärkungen an den neuralgischen Punkten um Materialschäden durch Flugfehler vorzubeugen. Geflogen werden Einsteigerschirme mit langen Leinen um 20 Metern, welche dem Piloten damit einen langen Reaktionszeitraum ermöglichen.

Allroundschirme

Die Allrounder sind sehr gutmütige Schirme, welche somit auch gut von Einsteigern geflogen werden können. Das Handling erlaubt es dem Piloten, auch bei schwierigem Terrain oder bei schwierigen Windbedingungen zu fahren. Doch kommt neben der Gutmütigkeit auch der Leistungsaspekt hinzu. Die Kurse zum Wind, wie das Aufkreuzen, können mit Allroundern souverän gefahren werden und bei hohen Fahrgeschwindigkeiten kann der Kite noch gut kontrolliert werden. Auch die Materialien und die Verarbeitung sind auf höhere Leistung, stärkere Beanspruchung durch die Zugkräfte und Langlebigkeit ausgelegt. Geflogen werden Allrounder mit Leinen zwischen 18 und 20 Metern, welche eine gute Kontrolle bei guten Leistungen ermöglichen.



Intermediateschirme

Intermediateschirme sind für die fortgeschrittenen Piloten konzipiert. Sie haben meist eine höhere Streckung, sind schneller als Einsteiger- und Allrounderschirme und machen mehr Leistung beim Aufkreuzen gegen den Wind. In ihre Entwicklung fließt deutlich mehr leistungsorientiertes Knowhow ein, es wird auf bessere Materialien, optimierte Leinen und Zugkraft geachtet. Sie liegen preislich merklich höher als Einsteiger- und Allrounderschirme und werden in der Regel „Kite only“ ohne Leinen und Handles geliefert.

Ein Intermediate erfordert mehr aktive Kontrolle durch den Piloten, bietet aber noch mehr Flugstabilität als ein hochsensibler Hochleister. Das Flugverhalten von Intermediateschirmen ist sozusagen als Mittelwert zwischen Einsteigern/Allroundern und Hochleistern anzusehen. Geflogen werden Intermediates mit Leinen zwischen 16 und 20 Metern, welche ihre guten Leistungen unterstützen.

Hochleisterschirme

Sie benötigen ein erfahrenes Händchen und einen Buggy mit viel Spurtreue und Fahrkomfort. Ihre Kraftentfaltung ist als explosiv anzusehen und die erreichbare Fluggeschwindigkeit ist hoch. Ihre Entwicklung erfordert viel Knowhow und lange Testzeiten auf allen Kursen zum Wind. Sie sind an einer extrem hohen Streckung des Shapes zu erkennen und sind materialtechnisch ausgereift und optimiert.

Sehr dünnes, dehnungsarmes Tuch, dünnste Waageleinen und extreme Profile machen ihre sehr hohe Leistung möglich. Mit einem Hochleister ist es möglich, sehr hart gegen den Wind zu fahren, und hohe Geschwindigkeiten von über 80 Km/h sind bei guten Fahrbedingungen möglich. Der Geschwindigkeitsrekord liegt bei 133 Stundenkilometern (2011 aufgestellt von Arjen van der Tol). Geflogen werden Hochleister mit sehr kurzen Leinen zwischen 12 und 18 Metern, welche eine direkte Kontrolle bei wenig Widerstand ermöglichen. Im Hochleistungssegment wird aktuell mit vermehrt mit Depower Racekites gefahren, wie sie auch auf dem Wasser beim Hydrofoilen genutzt werden.

Das kostet der Sport

Der Spaß am Kitesport beginnt schon beim ersten aus dem Stand geflogenen Schirm. Wenn man sich auf einem Buggy fortbewegen möchte, braucht man nicht nur einen einzigen Schirm, sondern für die üblichen Windstärken jeweils geeignete Größen. So kann man mit Helm und Trapez auf eine Startinvestition von etwa 1.500, – Euro kommen. Im Internet gibt es einige Foren in denen immer wieder gebrauchtes Equipment von Umsteigern zu bekommen ist.



Geeignete Bekleidung

Je nach Jahreszeit sollten festes Schuhwerk, Handschuhe, ein Trapez und vor allem ständig ein Helm zur Ausrüstung zählen. Sonnenschutzmittel und eine Sonnenbrille ist je nach Empfinden empfehlenswert, man schaut doch öfter zum Schirm in den Himmel und auch der ständige Wind und gegebenenfalls fliegender Sand kann die Augen stets reizen. Viele Piloten tragen inzwischen einen Rückenprotector, um bei hohen Kräften im Grenzbereich einem Unfall mit Wirbelsäulenverletzungen vorzubeugen. Im Winter ist zur üblichen winddichten Kleidung ebenfalls eine ausreichende Wärmedämmung empfehlenswert.

Die Entwicklung des Sports

Anfang der neunziger Jahre war Kitebuggyfahren einer kleinen Gemeinde von Pionieren vorbehalten, welche mit wenig effizienten Kites und wenig kippstabilen Buggys ihre Runden drehte. Man kannte sich, die Kurverwaltungen der Strände in Deutschland und Dänemark standen dem Treiben an den Stränden gelassen gegenüber. Mit steigendem Bekanntheitsgrad stieg auch die Zahl der Kitebuggyfahrer beständig an, und es kamen Verbote und Regeln auf die Piloten zu. Besonders in St.Peter-Ording sah sich die Kurverwaltung zum Handeln gezwungen, da Buggyfahrer und Badegäste auf dem gleichen Strandabschnitt unterwegs waren. Das Buggyfahren wurde kurzerhand verboten! Auf der dänischen Insel Rømø kollidierten die Interessen der Strandsegler mit denen der Buggyfahrer. Hier kam die GPA als Vertretung der Buggyfahrer ins Spiel, welche zum Jahr 1997 auf Rømø ein zusätzliches Fahrgelände und in 2002 die Genehmigung im heutigen Rahmen ermöglichte.

Die GPA

Einige Aktive aus dem gesamten Bundesgebiet hatten in 1995 und 1996 Veranstaltungen auf Borkum und auf Rømø organisiert und trafen sich im Dezember 1996, um dem Kitebuggysport mit der GPA eine Lobby zu geben. Dabei orientierte sich das Regelwerk im Wesentlichen an dem der PKA (britische Buggyfahrervereinigung) und dem Weltverband der Strandsegler (Fisly).

Die internationalen Kitebuggyvereine kommunizieren über die KBA (Kitebuggy Association) intensiv miteinander, um internationale Wettbewerbe zu organisieren, und das Regelwerk weltweit zu vereinheitlichen.

Zukünftig trat die GPA als sinnvolle Vereinigung auf, um mit Ortsverwaltungen zu kommunizieren, Rennen, Schulungen, Jugendfreizeiten und andere Events zu veranstalten. Zur Erfüllung der Ansprüche der Kurverwaltung und Behörden in St. Peter-Ording führte die GPA ein Reglement zur Abnahme von Fahrerlizenzen ein. In diesem Zuge wurde ein Ausbildungssystem zum sicheren Ausüben des Kitebuggysports erarbeitet.

Die heutige Basic-Lizenz war geboren. Sie ist der Indikator dafür, dass ein Buggyfahrer das notwendige Grundwissen hat, um seinen Kite und Buggy zu beherrschen ohne sich oder andere Nutzer eines Fahrgebietes zu gefährden. Natürlich gehören auch die Vorfahrtsregeln, das Verhalten



gegenüber Fußgängern und der Natur dazu. Ab dem 1. Mai 2002 mit Eröffnung des offiziellen Fahrgebiets in St. Peter-Ording wurde dann die Basic-Lizenz für Kitebuggyfahrer Pflicht.

Die GPA engagiert sich zum Thema Sicherheit im Buggy und auf dem Kitelandboard und hat beispielsweise im Jahr 2008 die Änderung der Wettbewerbsregeln erreicht, die eine Gewichtsbeschränkung der Buggys auf maximal 60 Kilogramm vorschreibt.

Die GPA ist ein gemeinnütziger Verein, darf also keinen wirtschaftlichen Zweck verfolgen. Da die Arbeit der GPA aber erhebliche Kosten verursacht wird ein Mitgliedsbeitrag erhoben, und es wurde die Fördermitgliedschaft entwickelt. Fördermitglied kann werden, wer dem Sport etwas Gutes tun möchte. Das sind Firmen wie Kite- und Buggyhersteller sowie verschiedene Shops und Buggyschulen. Diese Fördermitglieder zahlen einen erhöhten Mitgliedsbeitrag und fördern den Sport damit indirekt. Mit ca. 2200 Mitgliedern ist die GPA die weltweit größte Buggyfahrervereinigung.

Im Jahr 2006 wurde in der GPA die Arbeitsgemeinschaft KLB (Kitelandboarding) gegründet, um die stetig wachsende Kitelandboardingszene zu fördern. Kitelandboarden ist auch als Mountainboardkiten oder ATB-Kiting (All-Terrain-Board-Kiting) bekannt. Auf einem Kitelandboard mit vier Rädern lässt man sich stehend von seinem Kite ziehen und kann beeindruckende Freestyleeinlagen und Sprünge machen. Diese Arbeitsgruppe organisiert jedes Jahr eine Deutsche Meisterschaft, bei welcher Rennen und Freestylewettbewerbe ausgeführt werden.

Die Basic-Lizenz

Die Basic-Lizenz ist ein Befähigungsnachweis für die Beherrschung des Materials und des sicheren Kitebuggyfahrens des Inhabers einer Lizenznummer. Zum Erreichen der Basic-Lizenz ist es nötig eine theoretische, sowie eine praktische Prüfung bei einem von der GPA ausgebildeten und anerkannten Instruktor abzulegen. Die Instruktor der GPA sind in den Buggyschulen oder regional verteilt zu finden (siehe im Internet unter www.gpa.de).

Die theoretische Prüfung beinhaltet Fragen die das gesamte GPA-Workbook beantwortet, wer dieses aufmerksam liest und versteht, ist für die theoretische Prüfung gut gerüstet. Ein Download des Workbooks zur Basic-Lizenz ist auf www.gpa.de zu finden.

In der praktischen Prüfung zeigt der Prüfling den sicheren Umgang mit Kitebuggy und Kites. Der Prüfling umfährt in seinem Kitebuggy einen Dreieckskurs, sodass alle Kurse zum Wind umgesetzt werden müssen. Dabei muss der Fahrer natürlich auch Manöver wie das Halsen, Anluven, Abbremsen und Beschleunigen sicher vorführen. Auf ein Signal hin muss eine Gefahrenbremsung ausgeführt werden. In einem abgesteckten Quadrat von 5 x 5 Metern wird das Geschick auf engstem Raum geprüft, wobei der Pilot in diesem Quadrat sicher mit einer Halse umdreht oder kontrolliert anhält. Selbstverständlich muss der Schirm und Buggy bei all diesen Manövern stets sicher



beherrscht werden und die Füße dürfen beim Bremsen nicht abgesetzt werden. Das sichere Starten und Landen des Schirms ist dabei selbstverständlich.

Nach Bestehen beider Prüfungsteile kann der Prüfling seine Prüfbescheinigung mitsamt seiner Versicherungsbestätigung, einem Passfoto und einem Mitgliedsantrag an die GPA Mitgliederverwaltung einsenden und erhält einige Tage später seinen Mitgliedsausweis auf dem seine neue Buggynummer steht sowie die Jahresplakette. Buggynummern und Jahresplakette müssen vorschriftsmäßig angefertigt und am Buggy befestigt werden, um auf lizenzpflichtigen Gebieten fahren zu dürfen, oder bei Rennen zugelassen zu werden.

Rennszene

Es gibt drei Rennklassen bei der GPA, die Club-Class, die Open-Class und die Master-Class. Um hier starten zu dürfen, benötigt man die Basic-Lizenz, die an eine Mitgliedschaft in der GPA gekoppelt ist. In der Club-Class kann jeder starten, um erstmals in die Rennszene hinein zu schnuppern und um zu sehen wie es ist, zusammen mit anderen Piloten gezielt um die Wendemarken zu fahren. In der Open-Class fahren alle die Spaß am Rennengeschehen haben und sich der Herausforderung stellen wollen in die Master-Class aufzusteigen. Mitfahren dürfen alle die sich nicht unter den ersten 40 aus der Rangliste Master-Class des Vorjahres befinden. Außerdem alle Kinder und Junioren in eigener Wertung.

In der Master-Class fahren alle die sich über die Open-Class qualifiziert haben, sowie Gastfahrer die in ihren Ausscheidungsläufen ihrer Länder unter den ersten 50% der Rangliste platziert sind. Kinder und Jugendliche haben die Wahl, sofern sie sich unter den ersten Zehn der Open-Class aus der Rangliste des Vorjahres befinden, in der Master oder Open-Class zu fahren.

Nachwuchsförderung

Die GPA organisiert regelmäßig Kiddytage an verschiedenen Orten, an denen teilnehmende Kids gratis das GPA-eigene Kindermaterial benutzen können, sowie die Lizenzprüfung gratis erhalten. Diese Tage werden aus der vereinseigenen „Kiddykasse“ getragen. Bei Rennveranstaltungen sind Kiddys vom Startgeld befreit.

Auch werden Jugendfreizeiten von ehrenamtlichen Helfern des Vereins angeboten. Seit 2009 wurden jedes Jahr Jugendfreizeiten angeboten, die nach Dänemark, Borkum und St.Peter-Ording gingen. 2018 wird die geplante Familienfreizeit wieder nach Borkum gehen.



KITEBUGGYSCHULEN

Kitebuggyschule Chris John (Partner der Kitebuggy WM 2018 Borkum)

Auf eigenen Fahrgebieten am Kemnader See im mittleren Ruhrtal, und auf der Insel Borkum ist die Kitebuggyschule von Chris John ansässig. Zu festen Terminen können verschiedene Kurse gebucht werden. Der zweistündige Schnupperkurs, der Anfängerkurs, der Fortgeschrittenenkurs, und auch Privatstunden oder die Lizenzabnahme wird von dem GPA-Instruktor angeboten. Infos im Internet unter: www.worldofwind.de

Buggyfahrschule / Kite-Events St. Peter-Ording

Seit 2002 betreibt Horst Nebbe die Buggyfahrschule am Strand von St. Peter-Ording. Neben Schnupper- und Grundkursen sind auch Privatstunden möglich. Bis hin zur Prüfungsabnahme zur GPA-Basic-Lizenz wird alles angeboten. Auch Events und Incentives für Gruppen oder Firmen werden ausgerichtet. Alle Informationen sowie wertvolle Tipps zum Spot gibt es unter www.buggyfahrschule.de

Kitearea

In Münsterappel bei Wiesbaden liegt das Kitebuggy- und ATB-Gelände der Kitearea in einer erhöhten, windsicheren Lage. Dort bietet der GPA-Instruktor Guntram Leibrock Buggy- und ATB-Kurse an. Mehr Infos über das Gelände und das gesamte Angebot unter www.kitearea.de

Ghostkiter

In Cuxhaven ist die Buggyschule des langjährigen Buggypiloten Thomas Drumm gelegen. Die Schulungen finden auf einer großen Wiese statt. Der Instruktor der ersten Stunde nimmt auch die Prüfung zur GPA-Basic-Lizenz ab. Kontakt unter: www.ghostkiter.de