

# KURZBERICHT

## Referat UL 31.08.2024



### 1ST FAI WORLD PARAMOTOR ENDURANCE CHAMPIONSHIPS 2024



ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB

1

Teilnahme am:  
<https://wpec.co.uk/info/>

RESULTS LIVE TRACKING PILOTS INFO REGISTRATION

## 1st FAI WORLD PARAMOTOR ENDURANCE CHAMPIONSHIPS 2024



Der traditionelle Josefmarkt am Red Bull Ring eröffnet die Rennsaison 2024 und bringt wieder jede Menge Highlights und ein umfangreiches Programm für die ganze Familie.



Der Red Bull Ring

Am 23. und 24. März eröffnet der Red Bull Ring die Saison 2024. Der Startschuss fällt mit dem traditionellen Josefmarkt – der größten Auto- und Uhrzeigeshow Österreichs wie eine Messe für Bauen, Wohnen und Leben. Highlights heuer sind eine Camingshow, die Präsentation der neuesten E-Bikes, eine Modellflugshow sowie die Möglichkeit zum Probefahren, etwa mit Tesla-Fahrzeugen. Gleichzeitig geht die Red Bull-Ring-Saisonöffnung

Darüber hinaus werden einige Unternehmen den Job mit Camping. Ein gänzlich neues Thema für die Camper, die zum Zubehören E-Bike Experience. Reg E-Bike-Händler präsentieren ihre aktuellen Frühjahrsmodelle. Im ersten

2

Tragschrauber Demo:  
RED BULL RING 23./24. 4.24  
RED BULL RING Classics 13.06.2024  
Airpower Zeltweg 6./7. 9.24  
DTM Red Bull Ring 28./29. 9.24





### **3.-10. August in Manston, Kent, UK**

Klaus Angerer als Pilot und Brigitte Angerer als Teamassistentin machten sich Ende Juli auf den Weg nach England. Klaus war bereits 2017 im Doppelsitzer bei der Europameisterschaft auf dem zweiten Platz. In England dürfte aber aus rechtlichen Gründen kein Doppelsitzer-Wettbewerb stattfinden. So viel die Entscheidung mit dem großen Trike in der Einsitzerklasse zu starten. Dies ist natürlich nicht von Vorteil, weil neben der schlechteren Sicht auch der Verbrauch des großen Gerätes deutlich höher ist.

Die Veranstaltung war hervorragend organisiert; es waren 85 Piloten und Pilotinnen aus 14 Ländern der Welt vertreten. Unter anderem aus Japan, Australien, USA sowie Katar.

Das Endurance Format, das bei dieser Weltmeisterschaft erstmalig ausgetragen wurde, funktioniert wie folgt: zu Beginn des Bewerbes erhält jeder Teilnehmer eine Karte des gesamten Fluggebietes, auf der sämtliche Wettbewerbsaufgaben bereits eingezeichnet sind; es obliegt dem einzelnen Piloten in welcher Reihenfolge er welchen Task fliegen möchte und kann individuell je nach Wettersituation dies auch kurzfristig noch im Fluge ändern. So ist es sicherlich von Vorteil einen Konstant-Speed Task an einem windschwachen Tag zu fliegen.

Das 4000 Quadratkilometer große Fluggebiet erstreckte sich über die gesamte Grafschaft Kent mit dem Hauptort Canterbury im Zentrum. Der Flugplatz in Manston wurde vor und während des zweiten Weltkriegs in seiner jetzigen Größe errichtet und verfügt über drei parallele Landebahnen mit 3 km Länge; das Startareal für die Motorparagleiter war auf einer Wiese im Flughafenbereich etwas nördlich der Hauptlandebahnen situiert.

Der Bewerb begann mit zwei Trainingstagen, bei denen man sich die Gegend genauer anschauen konnte, und einem Testdurchgang, der vom Veranstalter vorgegeben wurde. Nach der Eröffnungsfeier am Samstag den 3. August startete der erste Wettkampftag am Sonntag den 4. August mit einem offenen Flugfenster von 7 Uhr früh bis 4 Uhr am Nachmittag. In diesen 9 Stunden durfte jeder Pilot maximal 5 Stunden in der Luft sein. Später sollte sich herausstellen, dass dieser Tag tatsächlich der am besten fliegbarste Tag war und alle Piloten, die an diesem Tag viele Tasks schon erflogen haben, konnten sich von den anderen Piloten deutlich absetzen.

Mein Plan für diesen Tag war es, zwei „Estimated Time Tasks“ zu fliegen und noch Zusatzpunkte durch überfliegen von bestimmten Wegpunkten einzusammeln. Schon beim ersten Task ist allerdings ein Missgeschick passiert; ich bin beim falschen Bauernhof abgebogen, und habe damit das „Startgate“ nicht ausgelöst. Somit wurde der Task nicht gewertet. Der zweite geflogene Task an dem Tag war soweit ganz in Ordnung und hat eine durchschnittliche Punkteanzahl erbracht. Nach zwei Stunden 45min Airtime habe ich die Mittagszeit mit einer längeren Pause zugebracht und bin am Nachmittag noch für eine Stunde bei recht anspruchsvollen Verhältnissen zum „Wegpunkte-Sammeln“ geflogen.

Die nächsten Wettkampftage waren geprägt von zu starkem Wind, so dass weder die „Fußstarter“ noch die Trikes in die Luft konnten. Erst am Mittwoch gab es wieder Verhältnisse, die einen fairen Wettkampf zuließen. Zwar war der Wind in der Höhe nicht zu vernachlässigen, jedoch war Start und Landung ohne große Schwierigkeiten möglich. Ich entschied mich an diesem Tag für eine lange „Kurvenavigation mit vorhergesagter Zeit an verschiedenen Wendepunkten“. Auch diese Navigation war durchschnittlich und hat im Ranking einen Platz im Mittelfeld ergeben.

Am Abend des nächsten Tages wurde ein Durchgang im „Bowling Landing“ angesetzt. Begonnen wurde mit den Fußstartern, danach waren die Trikes an der Reihe; zu Anfang des Trike-Durchgangs waren die Verhältnisse noch brauchbar. Gegen Ende jedoch setzte stark böiger Wind ein, der zu etlichen Fehlstarts führte. Auch mein Startversuch wurde durch eine plötzliche Bö zu einem Rückwärtssalto. Glücklicherweise blieb ich dabei unverletzt, das Trike war nur leicht beschädigt, der Propeller intakt. Diese Böe mit gemessenen 9 m/s war jedenfalls deutlich über den Limits von 5 m/s, die der Veranstalter ausgegeben hatte. Ich habe dann auf einen weiteren Versuch verzichtet. Auch andere Piloten verzichteten auf einen Startversuch wegen der Verhältnisse.

Am letzten Wettkampftag, Freitag, wurde noch ein „Eco-Task“ ausgetragen, der wahrlich schwierig war

Bei Windgeschwindigkeiten von ca 30 km/h in der Höhe und Thermik mit 5 m pro Sekunde waren die Verhältnisse extrem anspruchsvoll und etliche Piloten entschieden sich bereits kurz nach dem Start den Durchgang abubrechen bzw. gar nicht zu starten. Die Trike-klasse wurde kurz nach 18 Uhr überraschend doch freigegeben, obwohl schon jeder damit gerechnet hatte, dass es kein Starten für die Trikes geben würde.

Aber schon nach ca. 30 Minuten und den ersten Überschlägen am Boden wurde das Startfenster wieder geschlossen. Die Hälfte aller Piloten war zu dem Zeitpunkt noch am Boden. Ich hatte für zu diesem Zeitpunkt bereits entschieden nicht zu starten, vor allem auch deshalb weil ich mit meinem schweren Trike in der Eco Wertung ohnedies kaum Punkte hätte sammeln können.

Die Meisterschaft ging am Samstag mit einer sehr stimmungsvollen Siegerehrung und einer sehr fröhlichen Abschlussparty zu Ende.

Am Sonntag früh machten wir uns auf den Heimweg und erreichten am Montag früh wieder unser Zuhause.

Hervorzuheben ist die wirklich bemühte und gut organisierte Veranstaltung; für das Wetter kann niemand etwas. Zu kritisieren wäre vielleicht der Zeitpunkt der Austragung, Einheimische haben berichtet, dass es im August immer sehr windig in der Grafschaft Kent sei.

Weiters hervorzuheben ist jedenfalls die Kameradschaft und Freundschaft zwischen den Piloten. Jeder hilft jedem und alle sind füreinander da. Ein freundschaftliches Zusammensein, egal welche Nation Hautfarbe oder Religion.

So ist es wieder einmal der Sport der die Welt lehren könnte wie die Koexistenz auf unserem Planeten funktionieren sollte.

Dem Aeroclub danke ich für die Unterstützung, ohne die für mich eine Teilnahme nicht möglich gewesen wäre. Ich möchte es gerne eine österreichische Mannschaft aufstellen. Wir haben in der „motorisierten Paragleiterszene“ doch einige sehr talentierte Piloten, die auch schon Interesse bekundet haben.

Die nächste Weltmeisterschaft findet Ende August 2025 in Frankreich statt, dort wird auch wieder eine Doppelsitzerklasse angeboten, bei der ich gerne wieder, idealerweise mit einer österreichischen Mannschaft, teilnehmen möchte.

Bericht: Klaus Angerer

Zusammenfassung: Ul Referent Dr. Peter Metzger



















Position	Name	Country	Number	Motor	Wing	Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Task 5	Task 6	Task 7	Task 8	Task 9	Total
						Sn. 1 04 Aug Official	Est. Sp.1 05 Aug Official	Con. Sp. 1 04 Aug Official	Sn.2 04 Aug Official	Est. Sp.2 04 Aug Official	Con. Sp. 2 04 Aug Official	TP Hunt 04 Aug Official	BL.1 04 Aug Official	Eco 09 Aug Official	
1	Glenn MICHELLAND	FRA	087	Liberty Paramotors Polini	Ozone Viper 6	450	742	342	750	0	724	980	350	1000	5338
2	Frédéric MALLARD	FRA	085	PAP Polini	ITV Piper	750	688	720	700	754	0	620	500	575	5307
3	Hayan AL-HEBABI	QAT	077	Liberty Paramotors Sky Engines	Dudek Warp 2	750	485	422	0	0	702	550	500	762	4171
4	Joël EGASSE	FRA	082	R. Ultralight Vittorazi	Dudek Warp 2	300	718	518	0	214	716	730	150	676	4022
5	Mickaël MERLE	FRA	086	Macfy Polini	Ozone Viper 6	700	247	0	0	175	512	770	500	955	3859
6	Thibaud LAINE	FRA	084	Macfy Polini	Dudek Viper 6	700	624	86	0	539	76	525	400	827	3777
7	Christophe GLORANT	FRA	083	R. Ultralight Eos	Dudek Warp 2	550	357	0	0	0	308	770	150	887	3022
8	Carlos Oscar LEMOS	ESP	065	Liberty Paramotors Sky Engines	Dudek Warp 2	400	334	0	450	309	0	800	200	496	2989
9	Ebrahim AL-GAAL	QAT	080	Liberty Paramotors Sky Engines	Dudek Driftair	400	0	348	750	0	0	400	0	637	2535
10	Adam PUPEK	POL	071	Flytechnik Polini	Dudek Warp 2	0	692	544	0	724	0	155	350	0	2465
11	Daniel TYDECKS	GER	076	Airone.Pro Polini 303	Apco F1	550	451	0	300	125	0	580	450	0	2456
12	Milan KLEMENT	CZE	091	Liberty Paramotors Polini	Dudek Warp 2	100	215	0	0	523	275	374	250	648	2385
13	Ibrahim HUSSAIN	QAT	078	Liberty Paramotors Sky Engines	Dudek Warp 2	650	598	0	0	0	746	240	150	0	2384
14	Abderahman MOHAMED	QAT	081	Liberty Paramotors Sky Engines	Dudek Driftair	0	650	42	0	0	740	370	500	0	2302
15	Krzysztof ROMICKI	POL	069	Paraelement Polini	Dudek Warp 2	350	544	0	350	175	0	335	500	0	2254
16	Alex ANDERSON	GBR	061	Air Conception	Dudek Solo	650	558	124	0	0	0	350	350	0	2032
17	Daniel BRICE	GBR	062	PAP Polini	ITV Piper	550	0	122	0	458	0	390	250	206	1976
18	Václav PROCHÁZKA	CZE	089	Liberty Paramotors Polini	Dudek Drifter	0	380	252	0	0	170	500	300	292	1894
19	Wojciech STRZYŻAKOWSKI	POL	070	Paraelement Thor	Dudek Warp 2	650	175	0	0	394	0	460	50	0	1729
20	Wojciech PANAS	POL	072	Paraelement Polini	Dudek Warp 2	450	273	316	0	75	0	425	0	0	1539
21	Tyron PAUL	GBR	064	Kangook Simonini	Ozone Spyyder 3	260	347	554	0	0	0	366	0	0	1527
22	Fahad AL-HAMAD	QAT	079	Liberty Paramotors Sky Engines	Dudek Warp 2	650	0	0	0	0	275	205	350	0	1480
23	Martin CARPIO	ESP	067	Airfer Polini	Niviuk Kougar	600	0	68	100	0	0	170	200	0	1138
24	Joe WOMERSLEY	GBR	063	Parajet Vittorazi	Dudek Hadron	700	175	0	0	0	0	210	0	0	1085
25	Klaus ANGERER	AUT	088	Carpenterie Pagotto Rotax	Dudek Boson34	350	0	0	0	200	0	470	0	0	1020
26	Thomas BEIER	GER	075	Fresh Breeze Vittorazi	Dudek Universal 1.1	200	197	0	0	125	0	420	0	0	942
27	Jakub LAUŠMAN	CZE	090	Paraelement Polini	BGD Luna 2	75	125	0	0	0	0	170	0	0	370
28	Pablo MERINO	ESP	066	Airfer Polini 200	GIN Falcon	40	50	0	0	0	0	226	0	0	316

  

Position	Name	Country	Number	Motor	Wing	Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Task 5	Task 6	Task 7	Task 8	Task 9	Total
						Sn. 1 04 Aug Official	Est. Sp.1 05 Aug Official	Con. Sp. 1 04 Aug Official	Sn.2 04 Aug Official	Est. Sp.2 04 Aug Official	Con. Sp. 2 04 Aug Official	TP Hunt 04 Aug Official	BL.1 04 Aug Official	Eco 09 Aug Official	
29	Mika VIROLAINEN	FIN	074	Liberty Paramotors Sky Engines	Dudek Snake 4	0	0	37	0	0	0	100	0	0	137
30=	Marián ADAME	SVK	073	Simplify Corsair	MacPara Technology Charger 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30=	Praphulla RAJ SINGH	IND	068			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

