

Wist je dat...?

Dat je niet zomaar overal mag opstijgen en vliegen met je paramotor is wel bekend. Heb je je start- en landingsveld goed geregeld en vlieg je niet in “verboden luchtruim”, dan ben je een heel eind. Besef wel dat er nog veel meer regelgeving van toepassing is. Taaie kost? Misschien wel, maar door de regels na te leven kun je onbezorgd vliegen, nu en in de toekomst. In dit artikel kunnen we natuurlijk niet volledig zijn, maar belichten we een paar interessante onderwerpen.

Tekst en foto's: Peter Blokker en Siem Kemper

...Het onder voorwaarden is toegestaan om een vlag te gebruiken voor je registratiekenmerk?

In Nederland wordt niet het scherm maar de motor ingeschreven. Het registratiekenmerk wordt op een vuurvast plaatje op het frame van de motor aangebracht. Dat is natuurlijk vanaf de grond niet te lezen. Bij het inschrijven van je paramotor verklaart de eigenaar daarom dat het kenmerk ook in het scherm wordt aangebracht. Bij kleurrijke schermen, of bij het gebruik van hetzelfde scherm voor meerdere motoren, is het niet praktisch om het kenmerk in het scherm te plakken. Sommigen vinden het plakken van stickers gewoon zonde van de verkoopwaarde van het scherm. De auteurs hebben afgelopen zomer in goed overleg met IL&T een uitspraak gekregen over de mogelijkheden om het kenmerk in een vlag achter het scherm te dragen. Dit wordt geaccepteerd als:

- De hoogte van de letters en cijfers op de vlag minimaal 30 cm is.
- De kenmerken duidelijk herkenbaar zijn.
- De kenmerken op de motor en de vlag met elkaar overeenkomen.

Meer informatie: www.ilent.nl/onderwerpen/eigenaren-luchtvaartuigen.

Binnenkort in Lift: de workshop 'registratievlaggen maken' waarin je tips krijgt hoe je zelf een registratievlag kunt maken en bevestigen.



...Het verboden is om vanuit een paramotor luchtwerk te verrichten, zoals fotografie en filmen?

In 1959 trad het “Besluit Luchtvaartfotografie” in werking met als doel om luchtspionage te voorkomen. Vanaf 1 juni 2013 kwam er een eind aan dit verbod en sindsdien mag iedereen boven Nederland luchtfoto's maken. Het besluit bleek ingehaald te zijn door moderne technieken zoals satellietfoto's en Google Earth, die ook niet door Defensie tegen te houden zijn. Het intrekken van het “Besluit Luchtvaartfotografie” wil niet zeggen dat luchtfotografen of onbemande vliegtuigjes zomaar mogen opstijgen. De regels voor het vliegverkeer blijven wel van kracht. In de “Regeling Nationale Veiligheidsvoorschriften Luchtvaartuigen” (RNVL art. 46 lid 1 sub b) die op 1 oktober is ingegaan, is het verbod op het uitvoeren van luchtwerk overgenomen uit de “Regeling MLA's, MLH's en schermvliegtuigen” (art. 7 lid 1 sub b). Uit de definitie van luchtwerk wordt niet heel erg duidelijk of je nou geen selfie mag maken, geen foto's mag publiceren op social media, of dat het pas een overtreding wordt als je de luchtfoto's van de boerderij bij de boer gaat verkopen. De vuistregel is als volgt: Als het doel van je vlucht recreatief is, en je toevallig een heel mooie foto hebt gemaakt, zou je deze zelfs mogen verkopen aan de krant of publiceren in een magazine. Is het doel van de vlucht om professionele foto's te maken, voldoet de vlucht in de basis niet aan het recreatieve karakter en kan je een bekeuring krijgen, zelfs als alle foto's zijn mislukt. Het lijkt misschien vergezocht, maar de luchtvaartpolitie schenkt hier wel aandacht aan.

...In Nederland de motor wordt ingeschreven maar je deze niet met een willekeurig scherm kan combineren?

Met een Nederlandse inschrijving mag in combinatie met verschillende schermen gevlogen worden, zolang de registratie van de motor maar in (of achter) het scherm wordt gevoerd. Dit betekent echter niet dat zomaar met ieder scherm gevlogen mag worden. Als je zowel aan paramotorvliegen als bergvliegen doet, kan het aantrekkelijk zijn om beide takken van sport met hetzelfde scherm te doen. Als je met een bergscherm ook wilt paramotorvliegen dan moet deze daarvoor toegelaten zijn. Deze toelating is iets anders dan de onder bergpilooten bekende EN 962-2 classificering (EN-A t/m EN-D). Tot 2013 werd voor toelating van

schermen voor paramotorvliegen een LTF 23/05 keuring of vergelijkbaar afgegeven. Sinds 2013 wordt in Europa voornamelijk de "DGAC Fiche d'Identification ULM de Classe 1" toelating gebruikt. DGAC is een Franse luchtvaartautoriteit, het Directoraat Generaal van de Burgerluchtvaart. Onze wetgeving (Regeling Nationale Veiligheidsvoorschriften Luchtvaartuigen) schrijft voor dat een document moet zijn afgegeven door de luchtvaartautoriteiten van Duitsland, Groot-Brittannië of Tsjechië waaruit blijkt dat de desbetreffende configuratie van het gemotoriseerd schermvliegtuig voldoet aan de desbetreffende luchtwaardigheidseisen zoals die zijn vastgesteld in één van de genoemde landen. Een lange zin die je misschien wel twee keer moet lezen, maar deze zin beperkt dus in grote mate de schermkeuze. Frankrijk wordt niet genoemd maar

schermen met de Franse DGAC verklaring zijn toegelaten in Duitsland, dus daarmee indirect ook in Nederland. In tegenstelling tot de EN- / DHV-LTF of Afnor classificering zegt een DGAC luchtwaardigheidsverklaring helaas weinig over de vliegeigenschappen. De fabrikant van het scherm verklaart zelf dat aan bepaalde eisen wordt voldaan en dat zijn scherm ontwerp geschikt is voor paramotor vliegen en regelt bij de luchtvaartautoriteit DGAC de luchtwaardigheidsverklaring. Er zijn steeds meer schermen die naast een DGAC paramotor toelating ook een EN-classificatie hebben. Het toegelaten startgewicht is bij de DGAC doorgaans hoger dan bij de EN-classificering, zodat je werkelijk aan één scherm genoeg kan hebben, maar de keuze aan berg/motorschermen is nog beperkt.

...In Duitsland het scherm kan worden ingeschreven, maar je hier niet zomaar elke motor of trike onder kan hangen?

Veel Nederlandse piloten zijn de afgelopen jaren uitgeweken naar Duitsland om hun scherm bij de DULV in te schrijven, vanwege de beperkingen om moderne motoren in Nederland in te schrijven. Voor het gebruik van paramotors en paramotortrikes tot 120 kg (ledig gewicht, inclusief harnas en reserve) geldt er voor Duitse piloten geen registratieplicht. De Duitse regelgeving reguleert dit in de Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in §1 lid 4. Duitse piloten kunnen hun (DGAC) scherm inschrijven en krijgen dan een "Kennzeichen", die indien gewenst in het scherm geplaatst kan worden. Dit vereenvoudigt de radiocommunicatie op ultralight vliegveldjes, waar voor paramotor vliegen in Duitsland voornamelijk gebruik van wordt gemaakt. Nederlandse piloten kozen voor een Duitse inschrijving in een poging om toch aan de registratieplicht te kunnen voldoen. Het is een misverstand dat onder een scherm met Duitse inschrijving zomaar met iedere motor gevlogen mag worden. De fabrikant moet een verklaring hebben afgegeven dat de constructie luchtwaardig is conform de voorwaarden van §11 van de "Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (LuftGerPV)". Dit certificaat hoor je dus te bezitten als je vliegt met een Duitse inschrijving! Het vliegen met een motor of trike zonder luchtwaardigheidscertificaat is dus niet toegestaan, ook als je vliegt met een scherm met Duitse inschrijving. Hou er ook rekening mee dat een buitenlandse inschrijving vanaf 1 oktober 2020 geregeld is in de Regeling Nationale Veiligheidsvoorschriften Luchtvaartuigen (RNVL). Hierin is aangegeven dat de paramotor(scherm) met buitenlandse inschrijving niet langer dan 28 dagen in Nederland mag verblijven. Voor modern materiaal waarvoor de Nederlandse inschrijving dus niet mogelijk is, biedt de Duitse inschrijving geen uitkomst meer. De KNNvL werkt in goed overleg met het bevoegd gezag aan een oplossing. Houdt de nieuwsbrieven van paramotorweb in de gaten om op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen.



... Het verplicht is om op je startveld een aantal veiligheidsvoorzieningen ter beschikking te hebben?

Opstijgen en landen doet de paramotor piloot vanaf een veldje of het strand. De faciliteiten zijn minder toereikend dan op een luchthaven. De Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en overige Terreinen (VGLT) stelt het verplicht om zelf te zorgen voor een veilig gebruik van het veld. Je moet daarom wat zaken bij je hebben om het grasveld om te bouwen tot startveld. Het betreft een brandblusser met ten minste 2 kg inhoud, EHBO middelen, mobiele telefoon, windindicator, en markering van de 'startbaan' en landingsgebied. Deze eisen zijn ook overgenomen in het reglement Paramotor artikel 8.5.2. Het is handig om deze spullen in een kratje bij elkaar te stoppen en mee te nemen als je gaat vliegen. Je kunt de inhoud van het krat uitbreiden met andere nuttige zaken. Denk bijvoorbeeld aan een extra portofoon die op hetzelfde kanaal is ingeschakeld, hiermee kunnen aanwezigen op het veld je makkelijk bereiken als je bijvoorbeeld een buitenlanding hebt moeten maken. Een paar tierips, steeksleutels, inbussleutels, bougiesleutel, motorolie, snickers en een flesje water kunnen ook goed van pas komen.

