

Vliegen met een motor

Waarom zou je dat doen?

Tekst en foto's: Peter Blokker

Op de warmste dag die Nederland ooit gemeten heeft, bevond ik mij op de coolste en koelste plek die ik kon bedenken: Op driehonderd meter hoogte boven het afgeladen strand van Castricum aan Zee. Vanuit mijn hoge troon zag ik de kleurrijke badgasten, volle parkeerplaats en rijen voor de ijskraam. Nauwelijks een half uur geleden steeg ik op vanaf luchthaven Beverwijk, vloog langs mijn woonplaats Uitgeest en vermeed zo de file naar de kust.







Aan thermiekbellen ontbrak het niet op woensdag 24 juli, maar je hebt toch een eerste zetje nodig om hoogte te kunnen maken. Dat zetje kreeg ik van de Vittorazi Moster 185 Plus die mij met haar vijftwintig pk de lucht in blies. Deels op thermiek, maar grotendeels met motorvermogen maakte ik een xc-vlucht van bijna twee uur over polder, bos, strand en zee. Met een paramotor ben je niet afhankelijk van een berg of lier zoals bij ongemotoriseerd paragliden. Toch is het niet allemaal benzinegeur en zonneshijn. Er komt nog best wat kijken bij het paramotorvliegen.

Vaker vliegen

Oefenhellingen op voormalige vuilnisbellen en een strook kustgebergte waar een paar dagen per jaar gesoord kan worden. Meer heeft Nederland niet te bieden voor paragliders die zonder mechanische hulp omhoog willen. Oh ja, de lier... een mechanische starthulp, waarna je negen van de tien keer weer binnen vijf minuten aan de grond staat. Iedere piloot wil vliegen, vaker en langer! In de jaren tachtig van de vorige eeuw hebben creatieve piloten, die net als wij op een vlakke plaat wonen, geëxperimenteerd met starten en vliegen met grote ventilatoren op hun rug. Aangedreven door een eenvoudige tweetaktmotor konden ze vliegen, zonder afhankelijk te zijn van omgevingsfactoren. Dat klinkt als muziek in de oren. Nou ja, muziek?

Valsspelen

Wie herkent het niet? Uitzakken en noodgedwongen landen, net de aansluiting missen voor de volgende bel. Je zou toch willen dat

je even gas kon geven, heel even maar, een beetje valsspelen. Dat spel is voorbij als je een motor op je rug hebt. Geen jacht naar thermiek meer. Sterker nog, paramotorpiloten geven de voorkeur aan dode lucht voor een vlucht zonder turbulentie. Mijn eerste paramotorvluchten voelden onsportief aan omdat ik niet eens mijn best hoefde te doen om boven te blijven. Tokkels los, blikje Red Bull in mijn hand, kleine stuurcorrecties op gewicht, en gas geven om hoogte te houden en vooruit te komen. Uit lichte verveling begin je om je heen te kijken. En dan gebeurt het, dan zie je wat je niet ziet als je zonder motor vliegt. Alles waar je dus geen tijd voor had, omdat je druk was met het centreren in een bel samen met een handvol andere piloten die je in de gaten moest houden. Misschien is paramotorvliegen minder sportief, maar er is veel meer tijd en rust om te genieten van het uitzicht.

Regeltjes

Mooi, ik heb een paramotor dus kan overal vliegen! Starten op het veld van de lokale voetbalclub en het centrum van Amsterdam over vliegen. Niet dus... Hoewel je actieradius zo groot is als je brandstofvoorraad, mag je niet overal vliegen. Sterker nog, ongemotoriseerde paragliders hebben op sommige plekken en tijden ontheffing van de transponderplicht, maar die geldt dus niet voor een paramotor. Een paramotor heeft die ontheffing niet gekregen, omdat het niet nodig is nog een paar honderd meter extra in een thermiekbelt op te schroeven voor je overlandvlucht. Gewoon gas geven volstaat om afstand af te leggen. Zonder transponder mag een paramotor dus

minder hoog dan een paraglider. De regels en richtlijnen geven aan dat een paramotor op minimaal 150 meter hoogte vliegt en op glijvlucht altijd een noodlandingsveld kan bereiken. Het plafond is vaak de transponderplichthoogte, voor het overgrote deel van Nederland 1.200 ft (ca. 360 meter). De luchtruimclassificatie waarin een paramotor mag vliegen is hetzelfde als voor een ongemotoriseerd scherm, klasse E en G. Als je een geschikt veld hebt gevonden om te starten en landen, heb je toestemming nodig van de grondeigenaar, moet het veld voldoen aan de eisen (RVGLT), een Verklaring van Geen Bezwaar van de Burgemeester en een aanmelding van het veld bij IL&T (Inspectie Leefomgeving en Transport). Natuurlijk zijn er nog meer regels voordat je de lucht in mag. Een brevet is verplicht en je uitrusting moet zijn ingeschreven. Dat laatste levert je dan een kenteken op dat je zichtbaar op je scherm moet plakken. Er komt dus best veel bij kijken voordat je bij het veld om de hoek mag starten.

Van paragliden naar paramotor

De opleiding tot paramotorpiloot wijkt weinig af van de berg- en hieropleiding voor paragliders. De theorievakken zijn hetzelfde en ook de examenvragen lijken op elkaar, aangevuld met een paar basisvragen over de gemotoriseerde uitrusting. Aan ground-handling wordt minstens zoveel aandacht gegeven. Veel van de praktischeisen komen overeen, zoals het oren trekken, achtjes draaien en doellandingen maken. Vanwege de grote overlap kunnen gebrevetteerde paragliders een verkort opleidingstraject volgen: een zogenaamde omscholingscursus

sus. Eigenlijk is de term bijscholen meer op zijn plaats, want de kans is groot dat je beide disciplines zult blijven doen na je opleiding. Er is geen vrijstelling meer voor het theorie-examen. Wel zit het theorie-examen iets anders in elkaar. Als je één onderdeel – bijvoorbeeld meteo – niet haalt maar de rest wel, hoef je alleen dat vak over te doen.

Zal ik het doen?

Voor een gebrevetteerd paraglider is de stap

snel gezet. Voor ongeveer € 500,- en een uur of tien les ben je omgeschoold. Dan nog een paar avonden theorie stampen en je hebt een paramotor brevet. Vind je het leuk genoeg, dan zijn er best wel wat tweedehands uitrustingen te vinden en kun je voor € 2.500 de lucht in. Twijfel je nog, neem dan eens een proefles. Paramotorvliegen is niet voor iedereen. Als fanatiek hike & fly piloot had ik niet verwacht ook de lol in te zien van het paramotorvliegen. De disciplines kun-

nen prima naast elkaar beoefend worden en elkaar zelfs aanvullen. Meer vliegreuen, starts en landingen betekenen meer schermbeheersing, met of zonder motor. En om een misverstand uit te weg te ruimen: Paramotor vliegen is niet alleen voor oude mannetjes met snorretjes en monteurs die gek zijn op knutselen. Kijk eens op Youtube onder acro paramotor en je wordt overtuigd hoe hardcore het kan zijn.

	Paramotor	Paragliden
Omvang uitrusting	Vanaf 30 kilo. Scherm, reserve, motor met harnas, brandstof en helm met oorkappen.	Vanaf 5 kilo.
Transport	Achterop of -in de auto, fietskar voor sportievelingen	In een rugzak.
Startplekken	Heuvel, berg, strand of open veld.	Heuvel, berg.
oorbereidingstijd	Afhankelijk van transport en te monteren onderdelen, inclusief warmdraaien, ongeveer 15 minuten.	Op je gemak in vijf minuten.
Kosten aanschaf complete nieuwe set	€ 9.500,-	€ 4.500,-
Regelgeving	Complex, met eisen aan inschrijving materiaal, kenteken plicht, minder luchtruim zonder transponder.	Eenvoudiger, met minder registraties en meer mogelijkheden voor vliegen zonder transponder.
Ideale omstandigheden	Weinig wind, dode lucht.	Wind uit een bepaalde richting en thermische omstandigheden.
Schermeuze	Bij voorkeur paramotorscherm (reflexprofiel), snel, trimmers.	De keuze is reuze.

