



Tandemvliegen

Plezier en verantwoordelijkheid voor twee!

Vliegen is leuk, samen vliegen is leuker. Maar als tandempiloot draag je wel een grote verantwoordelijkheid voor je passagier. Verzekeringsspecialist en paraglidinginstructeur Erwin Voogt vertelt waar je op moet letten.

Het besturen van een tandemparaglider verschilt weinig van een soloparaglider. Het grote scherm reageert doorgaans wat slomer en heeft trimmers in plaats van een speedstelsel – dat zijn zo ongeveer de verschillen.

Het echte verschil hangt voor je: de passagier.

Als tandempiloot ben je niet alleen moreel, maar ook juridisch verantwoordelijk voor de veiligheid van je passagier. De passagier zit bovendien vooraan; bij een ongelukkige landing is de passagier dus altijd de pineut. Daarnaast ben je aan elkaar geknoopt. Dat brengt extra risico's met zich mee. Vergelijk het met van een tafel af springen: in je

eentje geen probleem, maar probeer het eens terwijl je aan iemand vastgebonden zit. Daarom mag je volgens de KNNvL-reglementen alleen tandemvliegen als je B3 hebt en uiteraard over de aantekening tandempiloot beschikt. Je mag de tandemopleiding wel starten met enkel B2. Naast deze regels, is echter vooral belangrijk dat je perfect kunt starten en landen, vooral als je tandem gaat vliegen in de bergen. In dit artikel belichten we enkele specifieke aspecten van het materiaal en we gaan in op de verantwoordelijkheid die je hebt als tandempiloot naar je passagier en wat betreft de wetten en regels.

Tekst en foto's: Erwin Voogt



Het tandemscherm

Een tandemparaglider moet twee keer zoveel gewicht dragen, maar is om praktische redenen niet twee keer zo groot als een soloscherm. De vleugelbelasting is dus bij een tandem groter dan bij een soloscherm met als gevolg een wat een hogere voorwaartse- en daalsnelheid. Wel is het ontwerp van een tandem vaak zodanig dat het stuurgedrag eerder wat trager is. Omdat een speedstelsel vanwege de passagier lastig te monteren is, hebben vrijwel alle tandems trimmers in plaats van speed. Ook met trimmers kun je de snelheid wat verhogen, maar dat gaat niet op dezelfde manier als met speed. Bij het intrappen van de speedbar kantelt de vleugel meer naar voren, maar blijft de vorm redelijk gelijk. Bij trimmers worden de achterste risers verlengd, waardoor de achterkant meer omhoog krult.

De passagier

Als piloot ben je te alle tijden verantwoordelijk voor je passagier. Ga er nooit vanuit dat de startleider of iemand anders de passagier gecontroleerd heeft of uitleg gegeven heeft. Dus:

- Controleer voor de start alle banden van de passagier: beenbanden vast, schouderbanden niet te strak - de passagier is onderdeel van je vijfpuntencheck.

- Geef de passagier een duidelijk punt waar hij of zij heen moet lopen.
- Vertel de passagier wat hij of zij moet doen en kan verwachten bij de start (gewicht naar voren, niet omkijken, niet meteen gaan zitten, enzovoorts).
- Controleer of de passagier de uitleg begrepen heeft.

Vanzelfsprekend is het lastig starten, landen en vliegen als de passagier groter of zwaarder is dan jijzelf – loopt of hangt een “grote” passagier verkeerd, dan kun je dat als “kleine” piloot moeilijk corrigeren. Ook kan een grote passagier je zicht naar voren blokkeren.

En wat vaak vergeten wordt: eigenlijk ben je wettelijk verplicht de passagier te melden dat een paraglider “niet gecertificeerd is volgens internationale luchtwaardigheidseisen”.

Wetgeving en verzekering

Het is in Nederland toegestaan tandem te vliegen, mits de piloot:

- geen vergoeding krijgt voor de vlucht in welke vorm dan ook;
- geen “baat” heeft bij de vlucht;
- geen werving doet voor de vluchten;
- een verzekering heeft voor aansprakelijkheid tegenover de passagier.

Dat diverse clubs en scholen commercieel tandemvluchten aanbieden staat dus op gespannen voet met de wet. Een grijs

gebied is wanneer de tandemvluchten onderdeel zijn van een paraglidingcursus – instructie geven tegen een vergoeding is namelijk wel toegestaan. Je zult dit dan wel hard moeten kunnen maken, niet alleen naar je passagier, maar ook naar de verzekeringsmaatschappij die bij een ongeluk geacht wordt de schade te betalen. De passagier vooraf een “eigen risico” verklaring laten tekenen is verstandig, maar heeft beperkte juridische waarde. Je bent en blijft als piloot vaak gewoon aansprakelijk als de passagier iets overkomt. Privé tandemvliegen met vrienden of familie is doorgaans geen probleem, maar let wel op de volgende zaken.

De KNNVL-aansprakelijkheidsverzekering is alleen voor solovliegen en niet voor tandemvliegen! Gelukkig dekken veel particuliere aansprakelijkheidsverzekeringen ook paragliding. Controleer dit in je voorwaarden en stap eventueel over op een andere verzekering die wel dekking biedt. Vraag nooit een vergoeding voor tandemvliegen, ook niet in de vorm van gratis vliegen bij de club, korting op materiaal of andere vergoedingen in natura. Dit is immers verboden en de dekking van je verzekering kan daardoor vervallen. Informeer je passagier goed over de risico's. Doe je dit niet, dan kun je ook bij klein letsel als een verzwikte enkel of bij overmacht aansprakelijk gesteld worden voor de schade.

Eigenschappen van een tandemscherm

In vergelijking met een normaal scherm geldt voor een tandem doorgaans:

- De minimum snelheid ligt hoger.
- De trimsnelheid is ongeveer gelijk.
- De maximum snelheid (trimmers helemaal open) is lager.
- Bochten gaan ruimer en langzamer.
- De G-krachten bij snelle bochten zijn hoger (vanwege de langere lijnen).
- Het glijgetal is vergelijkbaar met schoolschermen.

Wat staat er in de wet?

Alle wet- en regelgeving voor de luchtvaart kun je vinden op internet. Het is echter nogal een doolhof en lastig om je weg daarin te vinden. We zetten de belangrijkste documenten, definities en sites op een rijtje.

- * De Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T) geeft een samenvatting van de wetgeving voor paragliders op de volgende pagina: <https://www.ilent.nl/onderwerpen/luchtporters-general-aviation/schermzweefvliegers>
- * Een paraglider is in de Luchtvaartwet als volgt gedefinieerd als luchtvaartuig: "schermzweefstoel: zweefstoel zonder starre hoofdstructuur dat kan worden gedragen en slechts kan worden gestart en geland door gebruik te maken van de benen van de bestuurder;"
- * Een delta is in de Luchtvaartwet gedefinieerd als: "zeilvliegtuig: zweefstoel met een starre hoofdstructuur, dat kan worden gedragen en slechts kan worden gestart en geland door gebruik te maken van de benen van de bestuurder;"
- * We zijn een kleine, bijzondere variant van een zweefvliegtuig en vallen binnen de definitie en regelgeving van de "Micro Light Aeroplanes" (MLA).
- * De Luchtvaartwet eist dat je voor het vervoeren van passagiers een vervoersvergunning hebt. Wij zijn daar gelukkig, maar onder voorwaarden, van vrijgesteld via de "Beschikking verlening vrijstelling luchtvervoersvergunning sportvliegers": <http://wetten.overheid.nl/BWBR0003426/1981-09-07>
- * Daarnaast stelt de Luchtvaartwet nog een heleboel andere eisen aan luchtvaartuigen, maar daarvan worden we vrijgesteld via de "Regeling MLA's, MLH's en schermvliegtuigen": <http://wetten.overheid.nl/BWBR0015237/2018-04-01>

Kortweg komt het er dus op neer dat er nauwelijks eisen worden gesteld aan het vliegen met een paraglider of delta, maar het gebruik dan ook strikt recreatief en niet commercieel mag zijn.



*Tandemvliegen
brengt extra risico's
met zich mee. Vergelijk het
met van een tafel af springen:
in je eentje geen probleem, maar
probeer het eens terwijl je aan iemand
vastgebonden zit.*