

Elektroantrieb in Deutschland und Frankreich



Diese Umfrage bei drei angrenzenden Ländern erfolgte im 2023. Sie wird nicht aktualisiert.
 Aktuelle Informationen für ganz Europa erhält man auf der Webseite von European Microlight Flying Association, www.emf.aero; siehe MLA Flying in Europe
 Am Ende des Dokuments sind die [FAI Sporting Code für Motor-Hängegleiter](#) aufgeführt.

SHV, Dezember 2023

Frage	Deutschland	Frankreich
Ist eine Schweizer Elektromotor-Lizenz in ihrem Land gültig? Gilt sie auch für Flüge mit Benzinmotor? Wenn nicht, was ist zu tun, um dies zu ermöglichen? Falls ja oder teilweise ja, gibt es Unterscheidungen zwischen Fusststart und Trike, der Stärke des Motors oder andere?	In Deutschland gibt es die „Gästeflugregelung“. Diese legt in ihrem Abs. 1 fest, dass UL-Piloten aus dem Ausland mit ihrer ausländischen Lizenz und ihrem ausländischen UL in Deutschland fliegen dürfen, z. B. für Urlaubszwecke. Sobald sich der Wohnsitz in Deutschland befindet, entfällt die Gästeflugregelung und damit gilt dann deutsches Recht: Die Gesetze und Verordnungen sind im Internet verfügbar: Einfach die entsprechende Abkürzung (luftvg oder luftvzo) in eine Suchmaschine eingeben und dann dem Link zur Seite „gesetze im internet“ folgen. Dies ist die offizielle Seite des Bundesamtes für Justiz.	Ja, eine Schweizer Lizenz für Elektromotoren ist in Frankreich gültig, aber nur für elektrische Antriebe (da Verbrennungsmotoren in seinem Heimatland nicht erlaubt sind). Um in Frankreich mit einem Verbrennungsmotor zu fliegen, muss der Pilot eine Lizenz besitzen, die von einem europäischen Staat ausgestellt wurde, der dies erlaubt. So kann ein Pilot z. B. mit einem italienischen Schirm und einer italienischen Lizenz nach Frankreich kommen, um dort zu fliegen.
Ist eine Schweizer Zweisitzer-Lizenz auch in ihrem Land gültig?	Gemäss Abs. 1 der Gästeflugregelung sollten ausländische Lizenzen ohne Einschränkung gültig sein, d. h. auch Passagierberechtigungen sind gültig.	Eine Tandemlizenz ist in Frankreich ebenfalls für Freizeitflüge gültig.
Welche Regeln gelten für Start und Landung? Ist das überall erlaubt oder nur auf bestimmten Plätzen? Wie findet man diese?	Auch in Deutschland gilt der Flugplatzzwang, d. h. Start und Landung müssen auf entsprechend zugelassenen Geländen erfolgen. Die Zulassung bzw. Genehmigung von Fluggeländen ist Ländersache (Bayern, Baden-Württemberg etc.). Hier gibt es jeweils Luftämter, die die entsprechenden Informationen zu den Geländen haben. Oder man konsultiert die einschlägigen Medien: AIS, DFS, Fliegertaschenkalender...	Starts und Landungen sind auf Ultraleichtflugplätzen und auf bestimmten Flugplätzen erlaubt. In Frankreich sind Ultraleichtflugplätze entweder dauerhaft (mit einem Erlass der Präfektur) oder gelegentlich (ein Feld mit Zustimmung des Eigentümers und Information des Bürgermeisters). Die Website BASULM listet ULM-Gelände auf. www.basulm.ffplum.fr

Frage	Deutschland	Frankreich
Welche weiteren Regeln sind zu beachten? Bspw. Versicherungen.	Das UL muss eine Halterhaftpflichtversicherung haben, deren Deckungssumme mindestens 1 Mio. € oder 750.000 SZR beinhaltet (SZR = Sonderziehungsrechte = eine Art „Versicherungswährung“). Eine Versicherung, die auch Luftfahrtversicherungen anbietet, kann sich i. d. R. damit aus.	Als europäische Regel muss jeder Pilot eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben, die Schäden an Dritten abdeckt.
Informative Webseite	https://www.dulv.de/	https://ffplum.fr
E-Mail-Adresse, an sich Piloten werden können	--	ffplum@ffplum.org
Beilagen:	Gästeflugregeln 2015	Reglementation ULM Frankreich 2019

Ergänzende Informationen Deutschland:

Es wird unterschieden zwischen

- UL bis 120 kg Leermasse (keine Verkehrszulassungspflicht, kein Tauglichkeitszeugnis) -> darunter fallen die motorisierten Hängegleiter / Gleitsegel
- UL über 120 kg Leermasse (Verkehrszulassungspflicht)

Die entsprechenden Lizenzen unterteilen sich so:

- aerodynamisch gesteuerte UL („Dreiaxser“) – inkl. aller „Gewichtsklassen“, es kann aber auch auf Lizenzen bis 120 kg Leermasse reduziert werden
- schwerkraftgesteuerte UL („Drachen-Trikes“) – inkl. aller „Gewichtsklassen“, es kann aber auch auf Lizenzen bis 120 kg Leermasse reduziert werden
- Fußstart-UL (motorisierte Drachen bis 120 kg Leermasse)
- Motorschirme (inkl. Motorschirm-Trikes bis 120 kg Leermasse)
- Motorschirm-Trikes (über 120 kg Leermasse)
- Tragschrauber – inkl. aller „Gewichtsklassen“, es kann aber auch auf Lizenzen bis 120 kg Leermasse reduziert werden
- UL-Hubschrauber – inkl. aller „Gewichtsklassen“, es kann aber auch auf Lizenzen bis 120 kg Leermasse reduziert werden

FAI Sporting Code: Section 10 – Microlights and Paramotors, 2019, Ziffer 1.5 ff.

Gleitschirm Fufsstart solo: PF1

Gleitschirm Fufsstart tandem: PF2

Gleitschirm-Trike solo: PL1

Gleitschirm-Trike tandem: PL2

Delta Fufsstart solo: WF1

Delta Fufsstart tandem: WF2

Delta-Trike solo: WL1

Delta-Trike tandem: WL2

3-Achs-Microlight: AL1