

## Propulsion électrique en Allemagne et France



Cette enquête auprès de trois pays limitrophes a été réalisée en 2023. Elle ne sera pas mise à jour.

Des informations actualisées pour toute l'Europe sont disponibles sur le site de l'European Microlight Flying Association, [www.emf.aero](http://www.emf.aero) ; diehe MLA Flying in Europe

A la fin du document, tu trouveras [le code sportif FAI pour le vol libre motorisé](#).

FSVL, septembre 2023 (traduction avec DeepL)

Question	Allemagne	France
Une licence suisse de moteur électrique est-elle valable dans votre pays ? Est-elle également valable pour les vols avec moteur à essence ? Si non, que faut-il faire pour que cela soit possible ? Si oui ou partiellement oui, y a-t-il des distinctions entre le décollage à pied et le trike, la puissance du moteur ou autres ?	En Allemagne, il existe une "réglementation des vols invités". Celle-ci stipule dans son paragraphe 1 que les pilotes d'ULM étrangers peuvent voler en Allemagne avec leur licence étrangère et leur ULM étranger, par exemple à des fins de vacances. Dès que le domicile se trouve en Allemagne, la réglementation des vols d'agrément n'est plus applicable et le droit allemand est alors en vigueur : les lois et décrets sont disponibles sur Internet : Il suffit de taper l'abréviation correspondante (luftvg ou luftvzo) dans un moteur de recherche et de suivre ensuite le lien vers la page "gesetze im internet". Il s'agit de la page officielle de l'Office fédéral de la justice.	Oui, une licence suisse pour moteur électrique est valable en France, mais uniquement pour les propulsions électriques (car les moteurs à combustion ne sont pas autorisés dans son pays d'origine). Pour voler en France avec un moteur à combustion, le pilote doit posséder une licence délivrée par un État européen qui l'autorise. Par exemple, un pilote peut venir voler en France avec une aile italienne et une licence italienne.
Une licence biplace suisse est-elle également valable dans votre pays ?	Selon l'alinéa 1 de la réglementation des vols invités, les licences étrangères devraient être valables sans restriction, c'est-à-dire que les autorisations de passagers sont également valables.	Une licence biplace est également valable en France pour les vols de loisirs.
Quelles sont les règles applicables au décollage et à l'atterrissage ? Est-ce autorisé partout ou seulement sur certains sites ? Comment les trouver ?	En Allemagne, l'obligation d'utiliser un aérodrome s'applique également, c'est-à-dire que le décollage et l'atterrissage doivent avoir lieu sur des terrains agréés à cet effet. Il existe des offices de l'air qui disposent des informations correspondantes sur les terrains. Ou bien on consulte les médias concernés : AIS, DFS, Fliegertaschenkalender...	Les décollages et les atterrissages sont autorisés sur les terrains ULM et sur certains aérodromes. En France, les terrains ULM sont soit permanents (avec un arrêté préfectoral), soit occasionnels (un terrain avec accord du propriétaire et information du maire). Le site BASULM répertorie les terrains ULM. <a href="http://www.basulm.ffplum.fr">www.basulm.ffplum.fr</a>
Quelles sont les autres règles à respecter ? Par exemple, les assurances.	L'ULM doit être couvert par une assurance responsabilité civile dont le montant est d'au moins 1 million d'euros ou 750 000 DTS (DTS = droits de tirage spéciaux = une sorte de "monnaie d'assurance"). Une compagnie d'assurance qui propose également des assurances aviation s'y connaît en général.	En tant que règle européenne, chaque pilote doit avoir souscrit une assurance responsabilité civile couvrant les dommages causés à des tiers.
Site web informatif	<a href="https://www.dulv.de/">https://www.dulv.de/</a>	<a href="https://ffplum.fr">https://ffplum.fr</a>

Question	Allemagne	France
Adresse e-mail à laquelle les pilotes peuvent devenir	--	<a href="mailto:ffplum@ffplum.org">ffplum@ffplum.org</a>
Annexes :	Règles de vol des invités 2015	Règlement ULM France 2019

#### Informations complémentaires Allemagne :

Une distinction est faite entre

- ULM jusqu'à 120 kg de masse à vide (pas d'obligation d'immatriculation, pas de certificat d'aptitude) -> cette catégorie comprend les planeurs de pente / parapentes motorisés
- ULM de plus de 120 kg de masse à vide (immatriculation obligatoire)

Les licences correspondantes se subdivisent ainsi :

- ULM à pilotage aérodynamique ("trois essieux") - y compris toutes les "catégories de poids", mais il est également possible de réduire les licences à 120 kg de masse à vide
- ULM à gravité ("deltaplane-trikes") - y compris toutes les "catégories de poids", mais il est possible de réduire les licences à 120 kg de masse à vide.
- Départ à pied-UL (cerfs-volants motorisés jusqu'à 120 kg de masse à vide)
- Parachutes motorisés (y compris les paramoteurs-tricycles jusqu'à 120 kg de masse à vide)
- Paramoteur-tricycle (plus de 120 kg de masse à vide)
- Gyrocoptères - y compris toutes les "catégories de poids", mais il est possible de réduire les licences à une masse à vide de 120 kg maximum
- Hélicoptères ULM - y compris toutes les "catégories de poids", mais il est également possible de réduire les licences à une masse à vide de 120 kg maximum

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

Parapente départ à pied solo: PF1

Parapente départ à pied tandem: PF2

Parapente-Trike solo: PL1

Parapente-Trike tandem: PL2

Delta départ à pied solo: WF1

Delta départ à pied tandem: WF2

Delta-Trike solo: WL1

Delta-Trike tandem: WL2

3-axes-Microlight: AL1