

UL-Regelungen: In vielen Ländern individuell!

Frankreich

von Heike Niefer

Moderne Ultraleichtflugzeuge ähneln in der Flugpraxis zertifizierten Echomaschinen. Seit einigen Jahren sind ULs mit einem MTOW von 600 kg zugelassen – die Problematik der chronischen Überladung ist entschärft. Vermutlich wird in absehbarer Zeit die Ausstattung mit Autopiloten auch in Deutschland erlaubt sein. Viele ULs sind in der technischen Entwicklung den kleinen E-Flugzeugen sogar überlegen – ja, die Klasse der ULs ist Innovationstreiber geworden. Für E-Klasse Pilotinnen wird das UL zunehmend attraktiv und nicht wenige steigen um bzw. erweitern ihre Lizenz auf UL.

Auch die SPL (UL-Lizenz)-Ausbildung professionalisiert sich und nähert sich dem LAPL stetig an. Mit der Auflastung der ULs hat die Vorstellung zusätzliche Nahrung erhalten, dass UL und E-Klasse zusammenwachsen und UL-Pilot*innen die gleichen Spielräume haben wie Pilot*innen mit einem zertifizierten Flugzeug und einer EA-SA-Lizenz.

Ist also das M-registrierte Fliegen wie E-registriert Fliegen?

Vieles ist in der Tat für beide Klassen möglich – aber längst nicht alles. Das weiß jede Pilotin aus der Ausbildung: Ultraleichtfluggeräte und die Sportpilotenlizenz unterliegen nationalem Recht. Jedes Land kann seine eigenen Regularien bestimmen. Bei Auslandsflügen mit dem UL ist man gut beraten, sich mit den nationalen Gegebenheiten vertraut zu machen. Eine Missachtung dieser Regeln kann schwerwiegende Folgen haben.

Ein Beispiel: Vor kurzem hat das BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt der Schweiz) den DAeC angeschrieben. Der Vertreter eines UL-Herstellers habe verlauten lassen, ihm und seiner Kundschaft sei es egal, was die Schweizer Gesetze sagten. Sie flögen auch ohne Einfluggenehmigung in das Land der Eidgenossen – und sparten sich so die Jahresgebühr von 260 SFR.

Das BAZL informierte über die Konsequenzen: „Wie im AIP der Schweiz und auf der Webseite des BAZL bekanntgegeben wird, erfordert der Einflug eines ausländischen UL in die Schweiz nach schweizerischem Luftrecht eine gebührenpflichtige Einfluggenehmigung. Fehlende Piloten werden vom BAZL (verwaltungs) strafrechtlich verfolgt. Wir bitten den DAeC, die deutsche UL-Community entsprechend zu sensibilisieren und bedanken uns schon im Voraus.“

Nicht nur die Schweiz hat besondere Regularien für den Einflug. Auch Bulgarien, Dänemark, Estland, Griechenland, Island, Litauen, Luxemburg, Malta, Norwegen, Spanien, Türkei, und Zypern verlangen für UL eine wie auch immer geartete Genehmigung, die Einreise nach Belgien, Irland, UK ist analog zur Schweiz gebührenpflichtig.

Für 600 kg Fluggeräte hat sich darüber hinaus der Einflug in Dänemark und Frankreich verkompliziert – was für Frust unter den UL-Pilotinnen gesorgt hat.

Dänemark hat kurzfristig für Furore gesorgt, indem es Einfluggenehmigungen für UL über 475 kg verweigert hat. Inzwischen wurde die Regelung entschärft: für die 600 kg Klasse gilt ein eigenes Genehmigungsverfahren – Pilotinnen wenden sich an die dänische CAA (info@trafikstyrelsen.dk) und müssen zusätzlich ihr BZF I sowie den Nachweis der ICAO Sprachprüfung vorlegen – Level 4 oder höher.

In **Frankreich** gilt ein Fluggerät bis 500 kg als UL. Es wird keine Einfluggenehmigung benötigt und die deutsche UL-Lizenz ist ausreichend. Mit einem UL über 500 kg darf man nur mit Genehmigung einfliegen und der Pilot muss mindestens den LAPL halten. Damit nicht genug: der LAPL muss vorab einmalig bei licenses-navigants@aviation-civile.gouv.fr bestätigt werden. Darüber hinaus werden für 10 Tage 50,00 € Gebühr fällig und die Genehmigung wird maximal dreimal p.a. erteilt! Nähere Informationen:



MOTOR & UL

<https://www.ecologie.gouv.fr/aeronefs-etranagers>.

Immerhin: 20 europäische Länder können ohne Genehmigung besucht werden. In den nationalen Vorschriften liegt Segen und Fluch zugleich. Dass jedes Land selbst bestimmen kann, vereinfacht vieles und hat zum Erfolg der Ultraleichtfluggeräte beigetragen. Aber man muss sich mit jedem Land beschäftigen, in das man fliegen möchte, eventuell Genehmigungen einholen und ggf. akzeptieren, dass der Einflug nicht möglich ist. Das macht die Sache aber auch spannend und interessant. Und wer sich an die Regeln hält, der ist mit dem UL in vielen Ländern herzlich willkommen.

Eine hilfreiche Aufstellung mit den Adressen, wo man weitere Informationen bekommt, ist unter <https://emf.aero/mla-flying-in-europe/> zu finden. Darüber hinaus lohnt sich die 2023 publizierte zwölfteilige Serie des Fliegermagazins, die europäische Länder und ihre fliegerischen Besonderheiten vorgestellt. Schließlich sei auf das Buch *Cross Border Information* von Heike Schweigert (Eisenschmidt) hingewiesen.

Mit der CT in und um Sizilien

