

FLIEGEN IN FRANKREICH

Überblick zu Regeln und Verfahren

Gerne erinnert man sich an die Zeiten zurück, als das Modellfliegen in Frankreich vom Geist der französischen Revolution, der (fast) unbegrenzten Freiheit, gekennzeichnet war – nahezu ohne Regelungen und überall möglich. So ist es heute nicht mehr. Aber alles Lamentieren und die Rückbesinnung helfen nichts. Maßgebend ist die aktuelle Situation. Im Folgenden geben wir einen Überblick über die heutigen Regeln und Verfahren. Und erklären, wie das Modellfliegen in Frankreich doch machbar ist.



Regelungswut der Behörden

Mit dem massenhaften Eindringen von Drohnen in den Markt und den Luftraum nahmen auch die vermeintlichen, empfundenen und tatsächlichen Gefährdungen durch diese Fluggeräte zu. Nicht zu vergessen sind auch die verheerenden Terroranschläge, die Frankreich erleiden musste, und die bis heute hohe Gefährdung. Hinzu kommen zahlreiche anonyme und unerlaubte Überflüge von Drohnen etwa über Atom- und Militäranlagen. Dies war freilich schon immer verboten.

Politik und Behörden gingen offenbar davon aus, dass sich die Situation mit neuen Regeln ändern würde. In der Folge hat eine wahre Regelwut ihren Niederschlag gefunden. Die sarkastische Frage sei erlaubt, ob jene, von denen eine Gefahr ausgeht, sich bei der extra vom französischen Staat eingerichteten Plattform AlphaTango förmlich anmelden, den dortigen Kenntnisnachweis ablegen, ihre Drohnen registrieren und auch eine entsprechende Versicherung abschließen würden. Für die Politik gilt aus meiner Sicht: Hauptsache, man hat etwas getan. Hinzu kam

die sogenannte Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der EU-Kommission (<https://tinyurl.com/purkwf58>), die den Nationalstaaten weitgehende Regelfreiheiten beließ, wovon Frankreich zu Lasten der Modellpiloten ausführlich Gebrauch gemacht hat. Welche Regeln gelten also heute für einen rechtskonformen Modell- respektive Hangflug in Frankreich? Damit wollen wir uns nun auseinandersetzen.

Freies Fliegen unter 800 g

Prinzipiell gilt für Modellflugplätze oder Hänge das gleiche. Und nur Piloten mit Modellen ab 800 g unterliegen den aufgeführten, komplexen Pflichten. Das heißt im Umkehrschluss: Modelle mit einem Gewicht bis 799 g fallen eben nicht darunter. Andererseits gelten diese Regeln nur für die Modelle der Kategorie A, also bis 25 kg Abflugmasse. Für Modelle ab 25 kg gelten besondere Regeln. Diese hier aufzuführen, würde den Rahmen des Beitrags sprengen. Bei Bedarf können sie über die FMT (E-Mail: fmt@vth.de) beim Verfasser angefragt werden.

Bitte beachten: Dieser Beitrag stellt den Stand Ende 2023 dar, weitere Aktualisierungen sind denkbar. Wir empfehlen daher, sich jeweils aktuell zu informieren bei den französischen Verbänden FFAM (<https://tinyurl.com/yaxbbjbx>) und Finesse+ (<https://www.finesseplus.org/contact/#>). Ergänzende Angaben zum Thema finden sich auch unter <https://tinyurl.com/7nacwrmb> (leider nur in französischer Sprache). Man sollte

sich auch vor Ort bei den „Platzhirschen“ schlau machen. Diese kennen die jeweils geltenden Ausnahmen. Eine Garantie oder Haftung können wir für das Fliegen in Frankreich natürlich nicht übernehmen. Jeder Pilot ist für die Einhaltung der Regeln in dem Land, in dem er fliegt, selbst verantwortlich.

Verbands- und Vereinsmitgliedschaft

Wer in Frankreich Modelle mit mehr als 800 g fliegen möchte, muss einem Verband (der FFAM oder der Finesse+) und einem dort angeschlossenen Verein angehören. Bei diesen ist eine Licence, ein Passport oder eine Euro Membre-Mitgliedschaft zu erwerben. Insbesondere dann, wenn man ohne Transponder auf den freigegebenen Plätzen und Hängen fliegen möchte. Diese Fluggebiete haben eine AIP-Nummer (Aeronautical Information Publication) und können hier eingesehen werden: <https://tinyurl.com/y8z7dhpd>. Die Karte wird regelmäßig aktualisiert. Um in Frankreich fliegen zu können, muss zwingend auch eine (Modell-)Haftpflichtversicherung vorhanden sein, die die Risiken in Frankreich abdeckt. Eine solche gibt es zum Beispiel über den DMFV oder MFSD/DAeC.

Im Rahmen eines Treffens des DMFV und der IG-Hangflug mit der FFAM im September 2023 wurden übrigens von der französischen Seite für die kommenden Monate Änderungen angekündigt. Danach soll es künftig möglich sein, Einzelmitglied der FFAM (also ohne eine Vereinsmitgliedschaft) zu werden und dort die in Frankreich erforderliche Licence direkt erwerben zu können. Das würde das ganze Verfahren abkürzen und somit vereinfachen.



Ausbildung zum Fernsteuerpiloten

Es besteht in Frankreich auch die Pflicht zum Besitz einer Bescheinigung über die Ausbildung zum Fernsteuerpiloten, abzulegen und zu erhalten unter: <https://tinyurl.com/3uz88hfe>. Diese ist kostenlos und fünf Jahre gültig, wird derzeit aber leider nur in französischer Sprache angeboten. Eventuell hilft hier ein Übersetzungsprogramm weiter. Das deutsche Äquivalent, der Kenntnissnachweis, wird in Frankreich nicht anerkannt. Verhandlungen über die gegenseitige Anerkennung laufen, sind aber noch nicht abgeschlossen.

Und so funktioniert es: Man geht unter obigem Link auf „Registrieren“ (je crée mon compte) oder zu „Anmelden“ (me connecter). Unter „Registrieren“ werden einige persönliche Daten und ein Passwort abgefragt respektive angelegt. Danach kommt man auf die Begrüßungsseite (Accueil). Dort warten vier Blöcke auf den Kandidaten. Der Block „Télépilote en categorie ouverte ou aéromodélisme“ ist die richtige Adresse. Hier findet man einen Rahmen mit der Inschrift „Accès au portail de formation en ligne DGAC“. Nachdem dieser angeklickt wurde, braucht man etwa ein bis zwei Stunden Zeit. Es erscheint der Bildschirm „Meine Ausbildung“. Im Feld „Formation télépilote association“ empfehle ich grundsätzlich, nicht die offene Kategorie (categorie ouverte) zu wählen. Denn deren Einschränkungen sind zu stark (siehe unten).

Die Ausbildung besteht aus sieben Modulen mit einer Überprüfung des Gelernten, jeweils am Ende eines jeden Moduls. Fehler werden ausgewiesen, bleiben aber hier noch ohne Konsequenzen. Mit dem achten Modul ist dann der eigentliche Test (je passe mon test en ligne) verbunden: Hier

gilt es, 20 Fragen aus den Lernmodulen fehlerfrei im Multiple-Choice-Verfahren, meist mit einer richtigen Lösung, zu beantworten. Gelegentlich sind mehrere Antworten richtig. Es gibt auch Negativ-Fragen. Es gilt also, die Fragen und Antworten vollständig zu erfassen. Es gibt keine Hinweise, ob die Frage richtig oder falsch beantwortet wurde, bevor die nächste Frage ansteht. Erst nach Beantwortung der 20. Frage kommt es zum Schwur. Eine falsche Antwort und es geht zurück auf Los – und der gesamte Test muss wieder von Anfang an durchlaufen werden. Es gibt auch keinen Hinweis, welche Antwort richtig gewesen wäre. Nur die Ziffer der falsch beantworteten Frage wird ausgewiesen. Um beim nächsten Durchgang nicht die zunächst richtig beantworteten Fragen irrtümlich falsch zu beantworten, empfiehlt es sich, die gegebenen Antworten genau zu notieren. Zeit dafür ist ausreichend vorhanden, das System schaltet erst nach einer längeren Zeit ab. Das ist deshalb sinnvoll, weil sich die Antworten bei jedem neuen Durchlauf innerhalb der Fragen verschieben. So wird beim ersten Durchgang zum Beispiel aus der Antwort a) bei einem nächsten die Antwort b), c) oder d). Hat man schließlich das 100%-Ziel erreicht, erhält man eine Bestätigung und gleichzeitig eine offizielle E-Mail mit dem Dokument. Dieses kann man ausdrucken oder digital im Smartphone speichern. Bei einer eventuellen Kontrolle sollte man es vorzeigen können.

Registrierung bei AlphaTango

Der Modellpilot muss sich auch bei AlphaTango registrieren. Grundsätzlich muss er über 14 Jahre alt sein. Personen unter 14 Jahren dürfen ohne die Ausbildung und

ohne Anmeldung auf AlphaTango im Rahmen von Modellflugvereinen auf einem angemeldeten Platz fliegen. Es wird den Jugendlichen unter 14 Jahren jedoch empfohlen, nicht ohne eine Begleitung durch einen Erwachsenen fliegen zu gehen. Im Übrigen können die Vereinsstatuten andere Regeln enthalten. Eine vorherige Kontaktaufnahme empfiehlt sich deshalb.

Aber nicht nur der Pilot, sondern im Gegensatz zu Deutschland muss auch jedes im Einsatz befindliche Modell unter AlphaTango registriert werden – und erhält folglich eine separate Kennzeichnung. Diese ist grundsätzlich außer anzubringen. Es gibt zwar keine Formvorschriften, sie muss aber aus 30 cm Entfernung lesbar sein. Ein Nachweis (Auszug aus dem Anmelderegister, in Papierform oder als Datei) muss beim Betrieb des Modells zusätzlich mitgeführt und auf Verlangen der zuständigen Behörde vorgezeigt werden.

Transponderpflicht und Ausnahmen

Im Modell muss zudem eine elektronische Signaleinheit, ein Transponder, vorhanden sein, wenn das Modell außerhalb der davon befreiten Plätze und Hänge betrieben wird. Diese Einheit ist unter AlphaTango mit dem Modell zu verknüpfen. Der Transponder wird aktuell bei verschiedenen französischen Händlern für rund 40,- € angeboten, zum Beispiel bei Flash RC (<https://tinyurl.com/253kbhft>). Der Transponder muss aber nicht für jedes Modell separat erworben werden, sondern kann innerhalb der-





selben Gewichtsklasse zwischen den Modellen getauscht werden. Die betreffenden Klassen unterteilen sich in die Abflugmassen 0 bis 800 g, 800 g bis 2 kg, 2 bis 4 kg, 4 bis 25 kg, 25 bis 150 kg und über 150 kg.

Die Ausnahme von der Transponderpflicht ist von zwei Bedingungen abhängig: Zunächst muss man auf einem Platz oder an einem Hang fliegen, für den die Befreiung besteht, die sogenannten AIP-Plätze (siehe <https://tinyurl.com/yexa7aab> und <https://tinyurl.com/y8z7dhpd>). Außerdem muss man Mitglied eines Vereins sein, der dem auf nationaler französischer Ebene anerkannten Verband für Modellflug (FFAM) oder einem vom Sportminister zugelassenen Multisportverband, der auch den Modellflug umfasst, angehört. Etwa die Finesse+. Dieser Kunstgriff macht es erst möglich, in Frankreich unter nationalen Bedingungen zu fliegen. Ansonsten bliebe ausschließlich das Fliegen in der Open Category übrig. Das bedeutet auch, dass selbst auf einem freigestellten Gelände jene Personen, die nicht Mitglied in einem der an die Verbände angeschlossenen Verein sind, in ihren Modellen einen Transponder mitführen müssen. Die Mitgliedschaft ist da-

bei lediglich eine passive, also ohne Gestaltungsrechte. Der Vereins- plus Verbandsbeitrag beträgt in beiden Verbänden zurzeit als Jahresgebühr 15 Euro.

Wo und wie hoch darf ich fliegen?

Grundsätzlich kann überall geflogen werden, wenn das Gebiet zugelassen ist. Wo das möglich ist, kann nachgesehen werden unter <https://tinyurl.com/yexa7aab>. Es ist aber auch möglich, in den dortigen roten Geoportal-Zonen zu fliegen, wenn sich darin ein zugelassener Platz/Hang befindet. Es gibt oft lokale Ausnahmen. Diese können auch nur temporär gelten. Eventuell muss man sich vor Ort informieren. Die erlaubten Flug-

höhen mit den farblich hervorgehobenen Einschränkungen sind unter dem obigen Link auch zu finden. Sie reichen von „Rot = Fliegen verboten“ bis zu „Hellgelb = Fliegen bis 100 m Höhe“. Für den Hangflug mit Segelflugmodellen mit weniger als 10 kg Gewicht sind bis zu 120 m möglich. Wobei dies jeweils die Höhe über dem Piloten bedeutet. Stets muss sichergestellt sein, dass der Flugbetrieb mindestens 150 m von Wohnhäusern entfernt stattfindet. Fliegen über 120 m ist danach generell nicht zulässig. Eine Son-

Anzeige



modelltechnik

mechanik • elektronik • hydraulik

Eigentlich wollten wir hier eine flammende Rede schwingen, aber wir platzen jetzt einfach damit raus: Wir erweitern unser Portfolio um RC-Flugmodelle. Wann und was können wir selbst noch nicht genau sagen. Abonnieren Sie am besten unseren Newsletter, dann informieren wir Sie!

SCANNEN
+
ANMELDEN
=
INFOS
FREI HAUS



+49 7021 92807-02

vertrieb@mk-modelltechnik.com

www.mk-modelltechnik.com



derregelung gibt es für Lizenzinhaber des französischen Verbandes FFAM, die nach einer Schulung bis zu 150 m über Grund außerhalb der angemeldeten Standorte fliegen dürfen. Der Flug von Modellflugzeugen mit einem Gewicht von über 900 g in militärischen Manöver- und Übungsgebieten (siehe <https://tinyurl.com/256w9m8b>) ist nach vorheriger Benachrichtigung durch den Piloten über sein AlphaTango-Konto möglich.

Fliegen in der Open Category

Um in der Open Category fliegen zu können, braucht man sein (nationales) EASA-Zertifikat (Kompetenznachweis) in der Kategorie Open A1/A3. Zusätzlich muss man die Ausbildung auf AlphaTango (siehe oben) für die „categorie ouverte“ ablegen. Daneben muss man die EU-Kennzeichnung an seinem Modell anbringen. Man muss auch bei AlphaTango angemeldet sein und jedes Modell über 800 g bei Alpha Tango registrieren. Die zugeteilte Nummer ist auch am Modell anzubringen (also zwei Nummern). Es muss auch eine (Modell-)Haftpflichtversicherung für Frankreich bestehen. Das Abfluggewicht darf 10 kg nicht überschreiten und die Flughöhe ist auf 120 m über dem Piloten begrenzt. Die französischen Behörden bestehen bei Ausländern auch beim Fliegen in der Open Category auf das Mitführen eines Transponders.

Leider wird durch die Ausnahmeregelung in der europäischen Verordnung 2019-947 wieder einmal allgemeingültiges und einheitlich in Europa geltendes Recht re-

lativiert. Was daraus folgt: Derzeit ist ein Ausländer immer noch verpflichtet, neben dem Besitz der Open-Category-Ausbildung in seinem Land auch die AlphaTango-Ausbildung zu absolvieren und seine Modelle dort zu registrieren. Das könnte sich zukünftig vielleicht ändern, aber nicht vor den Olympischen Spielen 2024. Jedenfalls gibt es von den französischen Behörden noch keine Anzeichen in dieser Richtung.

Neue Regelungen für Veranstaltungen

Mit einer neuen Regelung für Veranstaltungen greift der französische Verband FFAM nun auch in die Teilnahme ausländischer Modellpiloten an französischen Flugtagen, Meetings etc. mit weiteren Verschärfungen ein. Bislang stand dies noch im freien Ermessen des jeweiligen Vereinsvorstands. Ein nicht in Frankreich ansässiger Modellflieger, der keine FFAM-Lizenz hat (beinhaltet auch den Versicherungsschutz), hat aktuell folgende Optionen. Zum einen kann er eine Prüfung zur Erlangung einer QPDD (Qualification de Pilote de Démonstration) ablegen, unter den gleichen Bedingungen wie ein Inhaber der FFAM-Lizenz, gültig für ein Kalenderjahr, ausgestellt vom Präsidenten der LAM (Ligue d'Aéromodélisme, Verband auf Regionalebene).

Die Person muss jedes Jahr einen Antrag an den Präsidenten der LAM stellen; im Gegenzug erhält sie, sofern der Vorsitzende der LAM nichts anderes bestimmt, eine neue Bescheinigung, die für das betreffende Jahr gültig ist. Diese Qualifikation ist

jedoch nur gültig, wenn der Modellflieger gegenüber dem Veranstalter der öffentlichen Modellflugveranstaltung nachweisen kann, dass er eine angemessene (insbesondere in Frankreich gültige) Versicherung für den Schutz Dritter hat.

Ausnahmen und Sonderfälle

Wer über keine Qualifikation als Vorführpilot verfügt und keine Lizenz der FFAM hat, darf an Veranstaltungen in Ausnahmefällen teilnehmen, sofern es ihm ausdrücklich vom Flugleiter der Veranstaltung erlaubt wird. Eine solche Ausnahme ist auf Modelle beschränkt, die der Kategorie A (bis 25 kg Abflugmasse) angehören. Diese Erlaubnis ist mit einem vorherigen Testflug verbunden, etwa am Vorabend oder am Morgen der öffentlichen Veranstaltung ohne Anwesenheit von Publikum. Es muss auch sichergestellt sein, dass der Modellflieger über eine in Frankreich gültige Versicherung gegenüber Dritten verfügt.

Ausländischen Piloten, die über eine von der französischen Zivilluftfahrtbehörde DGAC ausgestellte Zeugnis der Kategorie B verfügen, wird eine QPDD-Qualifikation unter denselben Bedingungen erteilt wie französischen Piloten mit einer solchen Bescheinigung. Wenn Vereinbarungen zwischen der FFAM und ausländischen Modellflugverbänden bestehen, dürfen Piloten mit den entsprechenden Qualifikationen des Verbands ohne QPDD fliegen. Zum Zeitpunkt der Anfertigung dieses Artikels gab es noch mit keinem deutschen Verband ein solches Anerkennungsabkommen.