

DATE : 26 octobre 1995

11.2. INFORMATIONS DES STAGIAIRES ETRANGERS

Nota préliminaire : Insérer la présente note après l'onglet 11 à la place de la précédente édition n°4

Assez fréquemment, la Fédération reçoit des lettres d'étrangers qui s'étonnent d'avoir à payer une licence fédérale alors qu'ils viennent voler en France avec leur propre planeur et qu'ils sont assurés dans le pays d'immatriculation de celui-ci. Les lettres, souvent peu courtoises, font état de l'absence d'explication valable de la part de l'association française où ils viennent voler.

Il vous est demandé, si un étranger manifeste un certain étonnement d'avoir à payer une licence-assurance alors qu'il est assuré et qu'il apporte son matériel, de lui fournir les informations suivantes :

- . Selon la réglementation fiscale française, si les vélivoles étrangers étaient classés dans une catégorie particulière, exemptée de la licence fédérale, ils ne bénéficieraient plus du fait que l'association où ils volent, constituée selon la Loi de 1901, est dispensée de la taxe sur la valeur ajoutée (T.V.A.) de 20,60 %. Dans cette hypothèse, l'association serait considérée par le fisc comme "prestataire de service" et devrait verser à l'Etat la T.V.A., qu'elle devrait "récupérer" sur l'étranger en majorant d'autant l'heure de vol.
- . Etant assimilé au vélivole français, le pilote étranger bénéficie des mêmes aides de l'Etat que celui-ci, et en particulier peut utiliser pour mettre en l'air son planeur les moyens (avion remorqueur ou treuil) de l'association où il vole. De ce fait, le coût du remorqué ou de la treuillée est, en France, environ moitié moins élevé que dans leur pays où le vol à voile n'est pas aidé par l'Etat.
- . Le pilote qui réside à l'étranger et qui utilise le matériel d'une association affiliée peut refuser de souscrire une assurance individuelle accidents vol à voile.

Dans ce cas, il doit porter, de sa main, sur la licence la mention :

"Je refuse l'assurance individuelle accident", dater et signer la licence.

La licence Courte Durée coûte alors :	270 Francs
La licence - 25 ans	465 Francs
La licence + 25 ans	585 Francs.

Le pilote étranger qui utilise un planeur immatriculé et stationné à l'étranger doit apporter la preuve de la souscription d'un contrat d'assurance R.C. aéronefs du pays dans lequel est immatriculé l'appareil.
L'assurance doit couvrir l'activité réalisée en France.

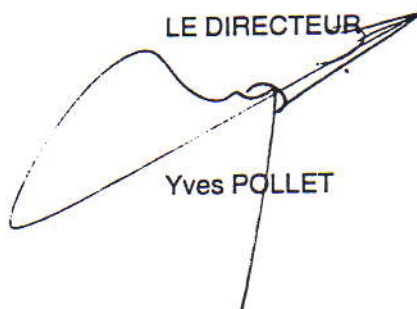
Le pilote étranger doit porter la mention manuscrite suivante sur la licence :

"Je refuse volontairement les assurances liées à la licence. Je suis assuré par ailleurs".

La licence Courte Durée coûte alors :	180 Francs
La licence - 25 ans	275 Francs
La licence + 25 ans	395 Francs.

Dans tous les cas la licence est obligatoire.

LE DIRECTEUR



Yves POLLET

INFORMATIONS DES STAGIAIRES ETRANGERS

TRADUCTION EN ANGLAIS

DOCUMENTATION FOR FOREIGN PILOTS

Quite frequently, the French Federation is adressed letters for foreign pilots resenting the fact they are asked to pay a federal licence while they come to fly to France with their own glider, and while they are insured in the country in which the glider is registered !

The letters, often reflecting quite a lot of bitterness, indicate that when confronted with the problem, the clubs are unable to come forward with a satisfactory explanation.

If a foreigner ever shows some uneasiness to have pay for an insurance-license voucher while he brings his own material and is insured, you may answer as follows :

- According to the French Tax System, if foreign pilots were in a selected class, with no fees for the federal insurance/licence voucher, they couldn't take advantage anymore of 1901 20,60 % VAT deduction granted to the club. This one would be considered as a "commercial operation" providing a paying service. The pilot should then pay the VAT on each flight-hour to the club which would forward it to the state.

- As the foreign pilot is treated like a french member, he takes advantage of the same help from the state, particularly when using a tow plane or a winch for take off. Therefore, the price in France for both methods of launching is twice as cheap as in other european countries, in which gliding does not benefit from state help.

- A foreign pilot, living abroad, using the sailplane of a French affiliated association may refuse to take an individual insurance against soaring accidents.

In this case, he must write the following terms on his license :

"I refuse the "individual accident license" ; whith the date and signature on the license.

In that case, the short period should cost	270 FF
The - 25 years license should cost	465 FF
The + 25 years license should cost	585 FF

- The foreign pilot who uses a glider registered and stationed abroad must show proof of a RC insurance contract concerning the glider in the country where the glider is registered.

The insurance must cover the flying activities in France.

The pilot must write the following hand written note on his license !

"I do refuse to pay the fees related to any insurance linked to the license.

I have subscribed my insurance coverage elsewhere

In that case, the short period license should cost	180 FF
The - 25 years license should cost	275 FF
The + 25 years license should cost	395 FF

IN ANY CASE, THE LICENSE IS COMPULSORY.

TRADUCATION EN ALLEMAND

HINWEISE FÜR AUSLÄNDISCHE SEGELFLIEGER

I - VERWALTUNGSTECHNISCHE VERFAHREN

Für Angehörige der EG reichen gültige Pilotenlizenzen aus. Alle anderen müssen beim District Aéronautique (Bezirksluftfahrtamt), zu dem der französische Verein gehört, unter Vorlage von Fotokopien ihrer gültigen Papiere eine Anerkennung beantragen.

II - VERSICHERUNGEN ("LICENSE ASSURANCE")

1°) Auf jeden Fall muss der ausländische Pilot eine Lizenz "Ausländer" der Fédération Française de Vol à Voile (FFVV) mit oder ohne Versicherung erwerben.

Diese Lizenz erlaubt es ihm, nach den Regeln des örtlichen Vereins zu fliegen. Dieser ist nach französischem Gesetz nur für Leistungen gegenüber seinen Mitgliedern von der Mehrwertsteuer befreit. Gäbe es diese Lizenz nicht, wäre der Verein vom Finanzamt als Dienstleistungs-Betrieb angesehen und somit der Mehrwertsteuer unterworfen. Dies müsste er auf die Preise für Nichtmitglieder aufschlagen.

Die Lizenz ermöglicht es, die Aufwendungen und Anstrengungen der Fédération bezüglich der Offenhaltung des Luftraumes zum Segelfliegen in Frankreich zu unterstützen.
Die FFVV sorgt ausserdem dafür, dass die Vereine von Staatlichen Hilfen profitieren, die z.B. die Preise für Schleppe immer noch niedrig halten.

2°) Will ein ausländischer Pilot Flugzeuge eines französischen Vereins benutzen, jedoch keine eigene Unfallversicherung abschliessen, so muss er eigenhändig auf dem Lizenzvordruck folgenden Vermerk anbringen :

"Je refuse l'assurance individuelle accidents."
Dies ist mit Unterschrift und Datum zu versehen.

Die kurzzeitige Lizenz ("Licence courte durée"), die für eine Woche gültig ist, kostet	270 FF
Die Lizenz für Piloten unter 25 Jahren kostet	465 FF
Die Lizenz für Piloten ab 25 Jahren kostet	585 FF

3°) Der ausländische Pilot, der ein im Ausland zugelassenes Segelflugzeug benutzt, muss den Nachweis erbringen, dass dasselbe in dem Staat, in dem es zugelassen ist, auch haftpflichtversichert ist (Versicherungsnachweis vorlegen).

Die kurzzeitige Lizenz kostet dann	180 FF
Die Lizenz für Piloten unter 25 Jahren kostet	275 FF
Die Lizenz für Piloten ab 25 Jahren kostet	395 FF

DIE LIZENZ IST JEDEM FALL VORGESCHRIEBEN.

REPERE : 11.2.1
EDITION : 1994
FFVV NP N° : 035/94.VV



DATE : Le 17 août 1994

11.2.1 RESSORTISSANT - E.E.E. (Espace Economique Européen).

Nota préliminaire : Insérer la présente note après l'onglet 11 à la place de la note du 26 juillet 1994.
Inscrire ou modifier sur le sommaire 1.1. en face du repère.

Extrait de l'Arrêté du 17 juin 1994 modifiant l'arrêté du 24 juillet 1991.
(utilisation des aéronefs d'aviation Générale).

Un ressortissant de l'Espace Economique Européen (EEE = CEE + Autriche, Finlande, Islande, Liechtenstein, Norvège, suède, Suisse) peut voler, à titre privé, sur un aéronef immatriculé en France s'il est titulaire d'une licence délivrée par un quelconque Etat de l'EEE. Ceci sans formalité aucune, à condition que ladite licence soit en conformité avec les normes de l'OACI.

Attention : Ce n'est pas le cas de la licence de pilote de planeur délivrée par la BGA (Grande Bretagne) qui doit être validée par le District Aéronautique (Délégation Régionale).

LE DIRECTEUR

Yves POLLET