2025.10.24

Unter welchen Voraussetzungen darf ein privater VFR-Flug mit einem einmotorigen Flugzeug in Europa über einer geschlossenen Wolkendecke (on top) erfolgen?

1. Allgemeine Voraussetzungen gemäss Flugverkehrsregeln

Ein nicht gewerblicher VFR-Flug mit einem einmotorigen Flugzeug über einer geschlossenen Wolkendecke ("on top") ist in Europa grundsätzlich erlaubt, muss aber bestimmte Voraussetzungen erfüllen, die in den Standardised European Rules of the Air (SERA) geregelt sind. Zudem können nationale Vorschriften weiter gehende Regelungen enthalten.[1]

Ein solcher Flug muss immer in VMC stattfinden und der Pilot hat die Mindestwerte von SERA.5001 einzuhalten. Konkret ist dies eine Sichtweite von 5 km unter 10'000 ft und 8 km auf und über 10'000 ft AMSL. Zudem muss der Wolkenabstand horizontal 1'500 m und vertikal 300 m betragen.

Für EASA-Flugzeuge ist überdies die EU-VO 965/2012 bezüglich der Navigationsausrüstung zu beachten. Dort wird im Anhang VII, NCO.IDE.A.195 vorgeschrieben, dass Flugzeuge mit einer funktionierenden Navigationsausrüstung ausgerüstet sein müssen, wenn sie auf Strecken betrieben werden, auf denen nicht mithilfe sichtbarer Landmarken navigiert werden kann. Die Navigationsausrüstung muss derart ausreichend sein, dass bei Ausfall eines Ausrüstungsteils in jeder Phase des Fluges die verbleibende Ausrüstung eine sichere Navigation oder die sichere Durchführung eines geeigneten Ausweichverfahrens erlaubt.

2. Besondere Voraussetzungen bei einem VFR-Flug in der Nacht

Auch in der Nacht sind VFR-Flüge mit einmotorigen Flugzeugen on top zulässig. Allerdings gelten diesbezüglich besondere Voraussetzungen gemäss SERA.5005 lit.c).

Bei einem Nachtflug über die Umgebung eines Flugplatzes hinaus ist ein Flugplan abzugeben und eine Zweiweg-Sprechfunkverbindung auf dem entsprechenden Flugverkehrsdienst-Funkkanal ist herzustellen und aufrechtzuerhalten.

Zusätzlich zu den Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken gemäss SERA.5001 darf die Hauptwolkenuntergrenze nicht unter 450 m bzw. 1'500 ft liegen. Unter 900 m bzw. 3'000 ft) AMSL oder 300 m bzw. 1'000 ft) Höhe über Grund — massgebend ist die grössere Höhe — ist keine Wolkenüberflug zulässig, weil der Pilot in diesem Fall ununterbrochene Erdsicht haben muss.

[1] Als Beispiel sei auf den VFR-Guide von Norwegen verwiesen, wo unter Ziff. 4.9 bei einem Flug on top vorgeschrieben wird, dass die Wolkendecke über der Minimum Safe Altitude (MSA) innerhalb von 10 NM auf jeder Seite der geplanten Flugroute liegen muss. In Deutschland schreibt §32 LuftVO neben den Mindestsichtwerten vor, dass der Pilot in der Lage sein muss, den beabsichtigten Flugweg einzuhalten und der Anflug zum Zielflugplatz gewährleistet ist. In der Schweiz wurde auf zusätzliche Regelungen verzichtet; es gelten uneingeschränkt die Bestimmungen der SERA.

3. Anforderungen an die Piloten

Ein Sichtflug über den Wolken stellt zusätzliche Anforderungen an die Piloten im Hinblick auf die Navigation. Da keine Erdsicht mehr vorhanden ist, muss mit den vorhandenen Navigationsinstrumenten die Einhaltung des geplanten Flugwegs gewährleistet werden. Eine Stoppuhr und ein Magnetkompass sind dazu gemäss den europäischen Vorgaben nicht mehr ausreichend. Idealerweise stehen redundante Navigationsmittel zur Verfügung, so dass auch bei Ausfall eines Instruments noch sicher navigiert werden kann. Die Piloten sollten mit der Verwendung aller Navigationsinstrumente ausreichend geschult und vertraut sein.

Neben der Navigation ist die sichere Landung zu gewährleisten. Dies bedingt, dass die Piloten die Wettersituation am Ziel- und Ausweichflugplatz kennen und genau wissen, wo ein Sinkflug ausserhalb von Wolken möglich ist. Werden Piloten durch eine plötzlich veränderte Wettersituation gezwungen, den Flug on top fortzusetzen, haben sie mit der zuständigen Flugverkehrsleitung umgehend abzuklären, wo ein Sinkflug ausserhalb von Wolken wieder möglich ist. Dabei haben sie die Endurance des Luftfahrzeugs zu beachten. Allenfalls ist eine Umkehrkurve notwendig, um wieder Erdsicht und damit die Möglichkeit zum Sinkflug zu erlangen.

Ist der Sinkflug unter Einhaltung der Sichtflugregeln nicht sichergestellt, muss der Pilot alternativ zu einem Ausweichflugplatz oder dem Ausgangsflugplatz zurückfliegen können, wo die Sichtflugwetterbedingungen sicher eingehalten werden können. Hat der Pilot dies nicht sichergestellt, würde dies einen Verstoss gegen die Pflicht zu einer ordnungsgemässen Flugvorbereitung darstellen und der Verstoss gegen die Sichtflugwetterbedingungen wäre mindestens fahrlässig, wenn nicht im Einzelfall sogar grob fahrlässig und nicht entschuldbar. Dies hätte dann nicht nur luftrechtliche Folgen, sondern der Pilot riskiert die Einschränkung oder Versagung des Versicherungsschutzes.

Fazit betreffend nicht gewerblichem VFR-Flug über den Wolken:

- Ein privater VFR-Flug mit einem einmotorigen Flugzeug über einer geschlossenen Wolkendecke ("on top") ist in Europa grundsätzlich erlaubt, muss aber bestimmte Voraussetzungen erfüllen, die in den Standardised European Rules of the Air (SERA) geregelt sind.
- Zudem muss ein nach EASA immatrikuliertes Flugzeug bei einem solchen Flug mit funktionierenden Navigationsinstrumenten ausgerüstet sein, welche die sichere Einhaltung des geplanten Flugwegs gewährleisten.
- Die Piloten müssen bei Flügen über einer geschlossenen Wolkendecke nicht nur mit der Verwendung der Navigationsausrüstung vertraut sein, sondern auch sicherstellen, dass sie ausserhalb von Wolken mit der zur Verfügung stehenden Endurance sicher einen Sinkflug und die Landung auf dem Ziel- oder Ausweichflugplatz durchführen können.

Dies ist eine sorgfältige Zusammenfassung der FFAC, welche auf den aktuell verfügbaren Informationen beruht; die Piloten und Flugzeughalter sind aber selbst verantwortlich, die nationalen Anforderungen an private Sichtflüge on top zu prüfen.