

Sonder-VFR (SVFR)

Sonder-VFR / Special-VFR (SVFR) bezeichnet einen Sichtflug in einer Kontrollzone bei meteorologischen Bedingungen schlechter als VMC. Das Verfahren gibt es nur in einer Kontrollzone und ist dementsprechend dafür gedacht, VFR an kontrollierten Flughäfen zu starten oder zu landen, wenn außerhalb der Kontrollzone besseres Wetter herrscht. Platzrunden sind unter Special VFR theoretisch zugelassen, meistens jedoch durch die Mehrarbeit der Staffelungsverpflichtung nicht realisierbar. Das Verfahren wird daher vorzugsweise in Kombination mit einem Einflug oder Ausflug aus der Kontrollzone angewandt.

Wie du aus den vorangegangenen Kapiteln weißt, sind "normale" Sichtflüge nur unter folgenden Bedingungen möglich:

- Hauptwolkenuntergrenze mindestens 1500ft AGL
- Bodensichtweite mindestens 5km

Für SVFR gelten logischerweise niedrigere Minima:

- Hauptwolkenuntergrenze mindestens 600ft AGL
- Bodensichtweite mindestens 1500 m (800m für Drehflügler)

Zusätzlich gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung für SVFR Piloten von 140 Knoten IAS. SVFR ist in Deutschland auch in der Nacht zulässig.

Unterschiede zwischen SVFR und VFR:

- **Phraseologie-Zusatz** Sonder-VFR / Special VFR: VERLASSEN SIE DIE KONTROLLZONE SONDER VFR ÜBER FOXTROTT / LEAVE CONTROL ZONE SPECIAL VFR VIA F
- **Platzrunden, Touch and Go und Tiefanflüge** sind theoretisch möglich, aufgrund der Staffelungsverpflichtung zu IFR allerdings meist nicht umsetzbar.
- **Staffelungspflicht zu IFR**

Während normaler VFR Verkehr nicht zu IFR gestaffelt werden muss, so müssen SVFR allerdings von IFR Verkehr gestaffelt werden. SVFR-Flüge untereinander müssen in Deutschland nicht gestaffelt werden. Siehe auch: [Radarstaffelung](#)

Die Staffelungspflicht zu IFR macht SVFR nicht angenehm und verursacht einen enormen Koordinationsaufwand zwischen Tower und Approach. Sobald der SVFR-Pilot in der Kontrollzone ist müssen wir jederzeit sicherstellen, dass er einen Abstand von 3 NM zu jeglichem IFR Verkehr einhält oder anderweitig von IFR Verkehr gestaffelt ist. Die Möglichkeiten des Towers dies zu tun sind sehr limitiert, weshalb oft, je nach lokalen Absprachen, der Tower eine Freigabe vom Approach-Lotsen braucht, bevor er einen SVFR Flug freigibt.