

Berechtigung

Instrument Rating Aeroplanes IR(A) / Instrument Rating Helicopter IR(H)

Die **Instrumentenflugberechtigung** (auch "IFR Berechtigung" genannt) ermöglicht Flüge **ohne Sicht** nach außen bis zu einer Entscheidungshöhe von **60 m (200 ft)** durchzuführen.

Die Berechtigung wird durch Eintragung in den Luftfahrerschein (PPL oder CPL) erteilt. Bewerber, die eine Berufspilotenlizenz (CPL) besitzen, erhalten auf Grund Ihrer Vorkenntnisse gewisse **Ausbildungserleichterungen in der Flugausbildung**, aber keine Erleichterungen in der Theorieausbildung bzw. in der Theorieprüfung.

Neu: Enroute-IR und CB IR:

Seit April 2014 sind die gesetzlichen Voraussetzungen für das Enroute-IR sowie das Kompetenz-basierte IR (Competency-based Instrument Rating) geschaffen worden. EIR und CB IR sind zunächst nur für Flächenflieger (keine Hubschrauber) und nur für das Führen von nicht-komplexen Luftfahrzeugen (für welche kein HPA-Rating erforderlich ist) nutzbar.

Die theoretischen Lerninhalte wurden um ca. 40 % abgespeckt, für Privatpiloten irrelevante Fächer wie Trägheitsnavigationssysteme, Jetstream, Turboprop- und Jettriebwerke wurden ersatzlos gestrichen. Der Umfang der Theorie wurde auf 80 Stunden reduziert (beim „großen“ EASA IR = 150 Stunden), Fernlehrgänge werden die Notwendigkeit zur Teilnahme am Frontalunterricht im Klassenraum auf ein Minimum von nur noch 8 Stunden reduzieren.

Der Einstieg in das System erfolgt über das sog. Enroute Instrument Rating (EIR), das den Flug nach IFR auf der Flugstrecke erlaubt, jedoch keine Privilegien für IFR-An- und Abflüge beinhaltet. Also eine Art Schönwetter-IFR, mit dem man legal durch Wolken fliegen darf, am Abflug- und Zielflugplatz müssen jedoch gute VFR-Minima vorherrschen. Dies Rating ist nicht ICAO-konform (und kann daher außerhalb Europas nicht genutzt werden).

Das sog. Competency-based Instrument Rating kennt hingegen keine Einschränkungen bei den Privilegien, auch An- und Abflüge sind unter IFR selbstverständlich erlaubt. Die praktischen Prüfungsstandards entsprechen völlig dem bisherigen Niveau, nur bei der Theorie wurde ausgedünnt. Die praktische Ausbildung umfasst mindestens 40 Stunden, wobei jedoch nur mindesten 10 Stunden im Rahmen eines genehmigten Ausbildungskurses bei einer ATO absolviert werden müssen, der Rest kann z.B. zum Teil mit einem IFR-Lehrer „privat“ auf dem eigenen Lfz geflogen werden oder z.B. als US FAA-IR Zeit geflogen sein/werden.

Welches IR benötige ich denn nun?

Es existieren somit nun 3 verschiedene Varianten des IR welche zur besseren Übersicht in Tabellenform dargestellt sind. Die Tabelle enthält Informationen, die über die notwendige Theorieausbildung hinausgehen. Dies soll nur zum bessern Verständnis und zur Abgrenzung beitragen.

IR-Variante	„Standard“ IR*	Enroute IR (EIR)	Competency based IR(A) (CB-IR*)
Einsatzgebiet	Klassisches IR ohne jegliche Einschränkung	Nur für Flugzeuge und nur für Reiseflug	Nur für Flugzeuge, aber alle Flugphasen
Voraussetzung für Teilnahme am Lehrgang (Benötigte Lizenz)	Mindestens PPL in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie oder ATPL in einer anderen	PPL(A) oder CPL(A)	PPL(A) oder CPL(A)
Weitere Voraussetzungen	50 h PIC Überland	20h PIC Überland	50 h PIC Überland
Max. Ausb.Zeit	18 Monate (nur Theorieteil)	36 Monate (Theorie und Praxis)	18 Monate (nur Theorieteil)
Min. Theoriestunden	150	80	80
Lfz-Typ Einschränkungen	Keine, für alle Luftfahrzeugtypen geeignet.	Nur für Flugzeuge, aber <u>nicht</u> für „High Performance Aircraft“ (hierzu wird IFR Teil aus HPA Theorie gemäß AMC1 to FCL.720.A (b)(2)(i) zusätzlich benötigt)	Wie EIR
Vorschriften	TEIL-FCL Abschnitt G FCL.615 FCL Anlage 6 A und B AMC1 zu FCL.615 AMC1 zu Anlage 6	AMD 245-2014 zur TEIL-FCL Abschnitt I FCL.825 Anlage 6 A.2 AMC1 zu FCL.615 Detaillierte Lernziele: CRD 2011-16	AMD 245-2014 zur TEIL-FCL Abschnitt G Anlage 6 Abschnitt Aa Detaillierte Lernziele: CRD 2011-16

