SET STANDARD

— SET THE REFERENCE. FLY THE STANDARD. —

SET STANDARD TRAINING

FLIGHT CREW TRAINING DOCUMENT
EASA · PART-FCL · PART-NCO · SERA

MANUAL DE FORMACIÓN Y CONSULTA · EASA FCL.835

Basic Instrument Rating

Habilitación de vuelo por instrumentos básica (BIR) para pilotos, instructores, ATO y aeroclubes
De la teoría a la prueba de pericia y la revalidación



DESTINADO A
PPL(A) · Instructores · ATO

MARCO NORMATIVO
FCL.835 · Part-NCO · SERA

ÁMBITO
Avión monomotor · España

EDICIÓN
1 · Revisión 1

FECHA
NOVIEMBRE 2026

FORMATO
PDF digital

01-04 MARCO ›
05-07 CONOCIMIENTOS ›
08-11 FORMACIÓN EN VUELO ›
12-15 OPERAR CON BIR ›
16-17 ORGANIZACIÓN ›
A ANEXOS ›

© 2026 SET STANDARD. Todos los derechos reservados. Material de formación y consulta: no sustituye a la normativa vigente, al AFM/POH, al AIP ni a los manuales aprobados de la ATO. No aprobado por EASA ni por AESA.

AUTOR · FEDERICO RUIZ EGUSQUIAGUIRRE ›

SETSTANDARD.ES · Edición 1 · Revisión 1 · Noviembre 2026

INTRODUCCIÓN

Cómo usar este manual

Este manual reúne en un solo volumen todo lo que rodea a la habilitación de vuelo por instrumentos básica (BIR) de EASA en avión monomotor: qué es, cómo se obtiene, qué permite y qué no, cómo se forma y se examina, y cómo se mantiene en vigor. Está escrito por un examinador en activo y pensado para cuatro lectores:

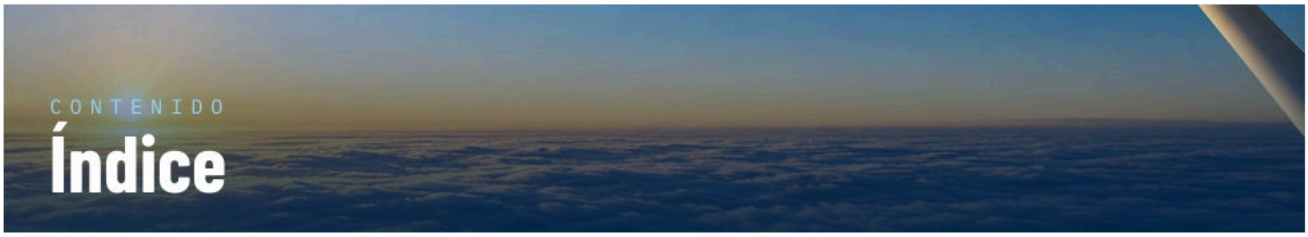
LECTOR	QUÉ ENCONTRARÁ
Piloto que quiere el BIR	El camino completo desde la PPL, la teoría que hay que dominar, los módulos de vuelo 1 a 3 del BIR monomotor explicados y la prueba de pericia vista desde el puesto del examinador.
Piloto con BIR	Una referencia de consulta: atribuciones, mínimos con ejemplos calculados, planificación IFR según Part-NCO, revalidación y paso a la IR.
Instructor (IRI o FI con atribuciones BIR)	Los elementos 1 a 38 de AMC1 FCL.835 (BIR monomotor) convertidos en objetivos, ejercicios, errores típicos y criterios de evaluación.
ATO, DTO o aeroclub	Cómo organizar el curso en una ATO grande o pequeña, qué instrucción puede hacerse fuera de la ATO, registros, recomendación para la prueba y plantillas.

Cada capítulo empieza en una página de apertura con su sumario enlazado y termina con sus puntos clave. Las pestañas del borde derecho llevan a cada parte y el botón «‹ ÍNDICE» del pie vuelve al índice desde cualquier página.

Cinco etiquetas

Cada indicación lleva una etiqueta que dice qué fuerza tiene. Las recomendaciones de SET STANDARD nunca son exigencias legales, aunque sean prudentes.

NORMA	Obligación normativa, con su referencia (Part-FCL, Part-NCO, SERA...). Se cumple siempre.
AMC	Medio aceptable de cumplimiento publicado por EASA. No es la norma, pero es la forma reconocida de cumplirla.
GM	Material de orientación publicado por EASA, citado con su identificador. Explica la norma; no crea obligaciones. Las explicaciones técnicas sin etiqueta son síntesis didácticas del autor.
SET STANDARD	Práctica recomendada por el autor. Obliga solo si la organización la adopta en sus manuales.
VERIFICAR	Punto en el que el texto normativo admite más de una lectura o en el que no consta criterio publicado de AESA. Debe confirmarse con la autoridad antes de aplicarlo.



CONTENIDO

Índice

PARTE I — MARCO

01 Qué es el BIR y qué no es 6
02 Requisitos: de la PPL a la licencia 12
03 Atribuciones, limitaciones y mínimos 20
04 Validez, revalidación y el camino hacia la IR 30

PARTE II — CONOCIMIENTOS

05 Examen 1: instrumentos, factores humanos y meteorología 36
06 Examen 2: radionavegación y procedimientos 43
07 Examen 3: ruta, meteorología y comunicaciones 53

PARTE III — FORMACIÓN EN VUELO

08 Módulo 1: manejo básico por instrumentos 59
09 Módulo 2: salidas, esperas y aproximaciones 67
10 Módulo 3: procedimientos IFR en ruta 75
11 BIR multimotor: fuera del alcance de esta edición 82

PARTE IV — OPERAR CON BIR

12 Planificación IFR según Part-NCO 86
13 La prueba de pericia vista por el examinador 92
14 Caso práctico: un vuelo IFR por el norte de España 98
15 Autoevaluación 103

PARTE V — PARA LA ORGANIZACIÓN

16 El BIR en la organización 112
17 Evaluación por competencias y registros 118

REFERENCIA

A Anexos A–E: mínimos, briefings, fraseología, registro y trazabilidad 122
Í Índice alfabético 131



CAPÍTULO

01

Qué es el BIR y qué no es

01 Una habilitación IFR para el piloto privado
02 Las atribuciones del BIR
03 BIR, IR y CB-IR: en qué se diferencian
04 Lo que el BIR no permite
05 Para quién tiene sentido

1.1 Una habilitación IFR para el piloto privado

NORMA La habilitación de vuelo por instrumentos básica —**BIR**, por sus siglas en inglés, *Basic Instrument Rating*— permite a un piloto privado de avión volar con reglas de vuelo por instrumentos (IFR) en Europa. La creó el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/359, que insertó el punto FCL.835 en la Parte FCL del Reglamento (UE) 1178/2011. Se aplica desde el **8 de septiembre de 2021**.

Su origen es un problema de seguridad conocido en la aviación general: muchos accidentes graves empiezan con un piloto VFR que entra en nubes o en mala visibilidad sin formación para salir de ellas. La habilitación de vuelo instrumental completa (IR) es exigente y cara para un piloto privado, y la antigua habilitación en ruta (EIR) no permitía aproximaciones. El BIR ocupa el espacio intermedio: un piloto privado aprende a volar con seguridad en IFR, incluidas salidas y aproximaciones, con **mínimos más conservadores** que los de un titular de IR.



FOTO 01 *El BIR permite al piloto privado volar con reglas de vuelo por instrumentos, con mínimos más altos que los de una IR completa.*