

Guiden till LAPL(A)

En guide framtagen av KSAK genom Niklas Larsson

Den 8 april 2015 introducerades en ny typ av flygcertifikat i Europa, det av EASA framtagna LAPL(A). Denna guide beskriver LAPL(A), vilka tidigare erfarenheter man kan tillgodoräkna sig och vilka möjligheter som finns. Till grund för dokumentet är [Part-FCL och dess förordningar](#).

Innehåll

Klicka på rubriken för att komma direkt till texten.

1. Definitioner och förkortningar
2. Krav för LAPL(A)
 - För den som har LAPL(S)
 - För den som har UL-certifikat
3. Bibehålla LAPL(A) och behörigheten
4. Befogenheter
 - Tillägg till LAPL(A)
5. LAPL(A) som vill ta PPL(A)
6. För flygskolor

FAQ – Vanliga frågor och svar



För frågor gällande fakta och tolkningar i guiden, vänligen kontakta:
info@ksak.se

Guiden utgår från den tolkning KSAK har gjort med referens direkt till regelverket, den är endast att betrakta som vägledning.
Dokumentet kommer att uppdateras kontinuerligt.



1. Följande ord används i dokumentet:

- LAPL(A) = Light Aircraft Pilot License (Aircraft)
- LAPL(S) = Light Aircraft Pilot License (Sailplane)
- PPL(A) = Private Pilot License, ett flygcertifikat som ger fler befogenheter än LAPL(A)
- DK = Dubbelkommando, skolflygning med flyglärare ombord
- EK = Enkelkommando, skolflygning utan flyglärare ombord
- SEP = Flygplansklassen enmotoriga kolvmotorflygplan, typ Cessna 172
- TMG = Turmotorseglare, segelflygplan med motor, typ Super Dimona
- h = flygtimmar
- PIC = Pilot In Command, Flygtid som befälhavare

2. Krav för LAPL(A):

- Ålder – 16 år innan första ensamflygningen, 17 år senast uppflygningsdagen
- Medicinskt intyg – Innan första ensamflygningen ska eleven ha ett intyg
- Flygteori – Flygteoretisk utbildning, görs ofta genom flygklubben, samma som för PPL(A)
- Flygtidskrav:

Min. flygtidskrav innan uppflygning, SEP eller TMG				
	Totaltid(h)	DK	EK	Distansflygning(EK)
LAPL(A)	30	15	6	3
Övrigt	En distansflygning om minst 80 nautiska mil med minst en fullstoppslandning på annan flygplats än startflygplatsen			

Efter certifikatets utfärdande får man inte ta ombord passagerare innan man har genomfört 10 h som befälhavare.

För den som har tidigare flygerfarenhet enligt följande:

- LAPL(S) med behörighetstillägget TMG och minst 21 h på den klassen efter utbildning

- 3 h flygutbildning, som inbegriper
 - 10 starter och landningar i dubbelkommando och
 - 10 övervakade starter och landningar i enkelkommando
- Flygprov där den sökande också ska visa teoretiska kunskaper i följande ämnen
 - Operativa förfaranden
 - Genomförande och planering av flygningar
 - Allmän luftfartygskunskap

Detta förhör sker muntligt eller skriftligt med kontrollanten innan flygningen. En sökande enligt ovan behöver alltså inte läsa LAPL(A)/PPL(A)-teorin.



- LAPL(S) eller Segelcertifikat utan tillräcklig TMG-erfarenhet(noll eller mindre än 21 h)

- Flygskolan ska göra en bedömning genom ett så kallat inträdesflygtest men man får inte tillgodoräkna sig:
 - Mer än 50 % av tiden som befälhavare mot de 30 h
 - Ingen av de 6 EK-timmarna
 - Distansflygningen eller distanstimmarna
- Flygteori – LAPL(A)/PPL(A)-teori ska genomföras

Exempel: En segelflygare med 40 h befälhavartid(PIC) måste flyga minst 15 h varav minst:

- 6 h EK, 3 av dem distansflygning
- En distansflygning om 80 nautiska mil med en fullstoppslandning på annan flygplats än startflygplatsen

- UL-certifikat

- Flygskolan ska göra en bedömning genom ett så kallat inträdesflygtest men man får inte tillgodoräkna sig:
 - Mer än 50 % av tiden som befälhavare mot de 30 h
 - Ingen av de 6 EK-timmarna
 - Distansflygningen eller distanstimmarna
- Flygteori – LAPL(A)/PPL(A)-teori ska genomföras

Exempel: En UL-pilot med 40 h befälhavartid(PIC) måste flyga minst 15 h varav minst:

- 6 h EK, 3 av dem distansflygning
- En distansflygning om 80 nautiska mil med en fullstoppslandning på annan flygplats än startflygplatsen

3. Hur mycket behöver jag flyga för att bibehålla mitt LAPL(A) och dess behörigheter?

Certifikatet LAPL(A) har inget utgångsdatum och är giltigt hela livet. Däremot har behörigheterna, t.ex. SEP eller TMG, som man knyter till sitt certifikat en giltighetsperiod. Giltigheten skiljer sig från kraven om man har ett PPL(A). Detta gäller:

- Innehavare av ett LAPL(A) ska under de **senaste 24 månaderna** ha genomfört följande som pilot för flygplan eller TMG:
 - Minst 12 timmars flygtid som befälhavare, som inbegriper 12 starter och landningar
 - minst 1 timmes total flygtid med en instruktör(DUAL)
- Den som inte uppfyller dessa krav ska:
 - genomföra en kompetenskontroll(PC) med kontrollant innan hen utövar certifikatets befogenheter igen **eller**,
 - genomföra ytterligare flygtid eller starter och landningar i dubbel- eller enkelkommando under övervakning av en flyglärare

Viktig: Det är alltså en tydlig skillnad från den som idag har ett PPL(A) med samma behörigheter!



4. Vad får man göra med sitt LAPL(A)?

Som innehavare av ett LAPL(A) har du befogenhet att vara befälhavare på klasserna SEP och TMG förutsatt att de behörigheterna är giltiga. Du får flyga flygplan i dessa klasser med maximal startvikt upp till och med **2000 kg**. Man får flyga med maximalt tre(3) passagerare så att man aldrig är fler än **fyra(4) personer ombord**. Antal säten i flygplanet får överskrida fyra, t.ex. PA-32 och Beech Bonanza.

Innehavare av LAPL(A) får ej ta ombord passagerare innan hen har **10 timmar** som befälhavare efter certifikatets utfärdande.

Flygningar får genomföras inom EU/EASAs medlemsländer. Eftersom LAPL(A) inte är internationellt erkänt, ej ICAO-certifikat, så finns det begränsningar när det gäller att flyga utanför Europas gränser. Vill man ha den möjligheten ska man uppgradera till ett PPL(A).

I likhet med PPL(A) så får man inte flyga mot ersättning.

Behörigheter/auktoriseringer man kan lägga till på sitt LAPL(A)

- SEP
- TMG
- Avancerad flygning
- Bogserbehörighet
- NQ – Mörkerbehörighet*
- * instrumenttid i enlighet med utbildningsplanen för PPL(A) krävs för att erhålla Mörkerbehörighet
- Bergsbehörighet

Behörigheter/auktoriseringer man **inte** kan lägga till på sitt LAPL(A)

- FI – Flyginstruktör
- IR – Instrumentbehörighet
- EIR – Instrumentbehörighet begränsad till ruttflygning
- Flygtestbehörighet
- MEP – Flermotorbehörighet
- SEP Sea – Sjöflygbehörighet enmotor*

*I dagsläget är sjö inte möjligt på grund av att det missats i skrivningen(FCL.105) men det ska ändras under 2016.

5. Uppgradera LAPL(A) till PPL(A)

- Flygteori – PPL(A)/LAPL(A)-teori är samma och LAPL(A)-innehavare har PPL(A)-teori.
- Genomföra minst 15 h flygning efter utfärdandet av LAPL(A), varav minst:
 - 10 av 15 h är flygutbildning vid ATO/RF/Flygskola
 - 4 av utbildningstimarna är EK-flygning
 - 2 av EK-timmarna ska vara distansflygning med minst en distansflygning om 150 nautiska mil där fullstoppslandningar görs på minst två flygplatser andra än startflygplatsen
- Medicinskt intyg klass 2

6. Till er som bedriver flygskola

För att kunna bedriva flygutbildning till LAPL(A) så krävs att man har en godkänd flygskola. Det kan vara en godkänd RF eller ATO. Det har florerat rykten om att man måste byta till ATO för att skola LAPL(A) men det är inte sant!

Källhänvisning: Part-FCL och dess förordningar

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:02011R1178-20140403&from=SV>



Flygskolor som idag skolar till PPL(A) behöver göra en revision av sin nuvarande manual för att få utbilda till LAPL(A). KSAK har gjort en mall till LAPL(A)-manual som man kan utgå ifrån. Det går också bra att utgå från sin befintliga manual och göra ändringar i den. LAPL(A) ska ligga som en separat del och inkludera minst de övningar som krävs enligt syllabus i Part-FCL. Blankett för manualrevision hittar ni [HÄR](#). Manualen, Training Manual, ska uppfylla kraven i Part-FCL och Part-ORA med tillhörande AMC/GM.

LAPL(A) är här för att stanna och den största tjänst ni kan göra för flyget just nu är möjligheten att utbilda till det. Idag har vi endast några få flygskolor som har en färdig och godkänd utbildning men under 2016 hoppas vi att den siffran ser helt annorlunda ut. LAPL(A) ger unika möjligheter för de som redan har en annan typ av certifikat att gå vidare till normalklassat motorflyg. En av de skolor som har en godkänd utbildning är Kalmar Flygklubb och de hade dubbelt så många elever i år som tidigare, de positiva effekterna av LAPL(A) för dem har varit oerhört glädjande. Låt det inte vänta!



FAQ – Vanliga frågor och svar

- **Blir det billigare myndighetsavgift om jag nedgraderar mitt PPL(A) till ett LAPL(A)?**
 - **Nej**, priset är idag detsamma, ca 700 kr/år eftersom handpåläggningen hos myndigheten är samma.

- **Blir det enklare att bibehålla min behörighet om jag istället har ett LAPL(A)?**
 - **Ja**, du kan sprida ut timmarna jämnt över de 24 månaderna istället för som med PPL(A) behöva göra alla inom de sista 12.

- **Blir det enklare att återta min behörighet om jag har gjort ett uppehåll?**
 - **Ja**, om du inte har flugit dina timmar när de 24 månaderna har passerat så behöver du inte göra en PC igen. Det räcker att du flyger de kvarvarande timmarna med en flyginstruktör, antingen som DK eller övervakad EK-flygning likt den du gjorde under utbildningen.

- **Kan jag flyga inom FFK med mitt LAPL(A)?**
 - **Nej**, tyvärr är det inte möjligt just nu. Detta kan dock komma att ändras i framtiden eftersom FFK står inför förändringar i samband med de nya operativa reglerna som träder i kraft under 2016.

- **Kan jag flyga brandflyg med KSAKs hjälpflygtillstånd?**
 - **Ja**, förutsatt att du uppfyller de övriga kraven på att ha 100 flygtimmar.

- **Kan jag flyga i hela Europa?**
 - **Ja**, de flesta kommer att ha lika mycket glädje av sitt LAPL(A) som de som har PPL(A). Möjligheten att enkelt uppgradera till PPL(A) om man vill ta en instrumentbehörighet gör att man inte i förväg måste bestämma hur långt man är villig att ta sitt flygande.

- **Jag har hört att jag bara får flyga den flygplanstyp som jag flög upp med, stämmer det?**
 - **Nej**, precis som för de som har PPL(A) så måste man göra familjaritetsutbildning om man t.ex. vill flyga en PA-28 efter att ha flugit upp i en Cessna 172. Skillnadsutbildning som ska dokumenteras av lärare krävs inte mellan varje enskild typ. Det krävs t.ex. skillnadsutbildning om du flög upp i Cessna 172 men vill flyga in dig på Cessna 172 RG eftersom den har ställbar propeller och infällbart ställ. Detsamma gäller om du vill flyga en Piper Cub eftersom den har sporrhjul.



- **Kan jag flyga UL-flygplan på mitt LAPL(A)?**
 - **Ja**, det fungerar på samma sätt som idag. UL är en behörighet som du bl.a. kan knyta till ditt LAPL eller PPL. Tänk på att UL är en nationell behörighet och du kan endast flyga UL-flygplan som är registrerade i det land där ditt certifikat är utfärdat.

- **Jag har idag PPL(A) och är intresserad att bli flyglärare, kan jag det?**
 - **Ja**, du kan bli flyglärare för LAPL(A). För att skola elever till PPL(A) krävs det att du också har läst CPL- eller ATPL-teori. Har du inte gjort det så är du begränsad till grundskolning för LAPL(A). Men du kan också göra lärartimmar och skillnadsutbildningar för personer med "högre" certifikat än LAPL(A).