



Guiden till LAPL(A)

En guide framtagen av KSAK genom Niklas Larsson och uppdaterad av Emil Sörqvist

Revisionshistorik	
2025-11-19	Uppdaterad till Regulation 2025/2293 och AMC/GM Part-FCL Issue 1, Amendment 13

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)

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.

Regelverket kan ha ändrats om det kommit ändringar i regelverket efter denna uppdateras, kolla revisionshistoriken.



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?

Både certifikatet och behörigheterna saknar utgångsdatum och är därmed giltiga livet ut. Däremot finns det ändå krav som du måste uppfylla för att få flyga. Man kan likna det lite vid kravet på 3 landningar inom 90 dagar för att få ta med dig passagerare.

För att veta om du får flyga måste du kontrollera din loggbok och säkerställa att du inom de senaste 24 månaderna:

- Innehar 12 timmars flygtid* som befälhavare eller elev, som inkluderar
 - 12 start och landningar, och
 - 1 timme med flyglärare (FI eller CRI)

Den som inte uppfyller kraven kan antingen genomföra en PC eller, vilket är unikt för LAPL, flyga resterande tid mot sina 12 timmar som EK med en flyglärare på marken. På samma sätt som under flygutbildningen.

*Sedan 2020 kan man tillgodoräkna sig flygtid från NUL/NLL och andra Annex 1-luftfartyg så länge det är flygplan som flygs på liknande sätt. Tänk skillnaden mellan det som tidigare hette UL(A) och UL(B). Flygtid från TMG och SEP(land) kan kombineras och SEP(land) och SEP(sea) kan kombineras. Dock ej flygtid mellan TMG och SEP(sea).

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

Källhänvisning: [Part-FCL och dess förordningar](#)



4. Vad får man göra med sitt LAPL(A)?

Som innehavare av ett LAPL(A) har du befogenhet att vara befälhavare på klasserna SEP(land), SEP(sea) eller 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, 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/auktoriseringar man kan lägga till på sitt LAPL(A)

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

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

- FI – Flyginstruktör
- IR – Instrumentbehörighet
- BIR – Basic Instrumentbehörighet, högre minima än vanligt IR
- Flygtestbehörighet
- MEP – Flermotorbehörighet

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

- Flygteori – PPL(A)/LAPL(A)-teori är samma och LAPL(A)-innehavare har PPL(A)-teori.
- Nedan är tidskrav för LAPL(A) till PPL(A) konverteringsutbildning. Summera tidigare erhållen utbildningstid och komplettera så att utbildningstiden nedan uppfylls:
 - 45 h total flygtid på SEP eller TMG
 - Minst 40 h utbildningstid varav minst 21 h DK-flygning
 - 5h DK-flygning med en instruktör behörig att skola PPL(A)
 - 10 h övervakad EK flygning med en instruktör behörig att skola PPL(A), inkluderat minst 5h EK distansflygning med en distansflygning om 150 nautiska mil där fullstoppslandningar görs på minst två flygplatser andra än startflygplatsen.
- Mörkerutbildning kan göras i samband med utbildningen så länge den grundläggande instrumentövningen i PPL(A) utbildningen görs innan mörkerutbildningen påbörjas.
- Medicinskt intyg klass 2



FAQ – Vanliga frågor och svar

- **Blir det billigare myndighetsavgift om jag nedgraderar mitt PPL(A) till ett LAPL(A)?**
 - Nej.
- **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)?**
 - Ja, men du ska ha läst den ordinarie teorin. Du som kommit via "TMG-genvägen" bör ta kontakt med din länsflygchef för att se vad som gäller.
- **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 PA28 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 NUL/NLF-flygplan på mitt LAPL(A)?**
 - **Ja**, det fungerar på samma sätt som idag. NUL/NLF är en behörighet som du bl.a. kan knyta till ditt LAPL eller PPL. Tänk på att NUL/NLF är en nationell behörighet och du kan endast flyga flygplan som är registrerade i det land där ditt certifikat är utfärdat.

- **Jag har idag PPL(A) och är intresserad att bli flyglärare för LAPL-elever, 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).