

PPL versus LAPL

När LAPL kom så var vi många som undrade om detta kommer att bli något bra samtidigt som vi äntligen såg en möjlighet för fler att kunna ta ett certifikat. Vad är det då för skillnad mellan dessa olika certifikat?

Enkelt kan man säga att LAPL är vårt gamla PPL från 80-talet. Om du är riktigt duktig kan man få ut sitt certifikat efter bara 30 flygtimmar. Detta är dock inte vanligt, men möjligt. För att få ut ett LAPL måste du vara 17 år men du kan påbörja din utbildning från 16 år då du får flyga solo. Det är lika med ett PPL. En PPL utbildning har minst 45 timmar flygutbildning vilket ger lite mer erfarenhet innan man släpps iväg på egen hand.

Teori är lite annorlunda men om du läser PPL teori som många klubbar erbjuder så uppnår man kunskapskraven det är samma ämnen för LAPL och PPL. 9 ämnen som du ska läsa. Airlaw, navigation, meteorologi. Human performance, Communication, principles of flight, operations and procedures, aircraft general knowledge and flight performance and planning. Det är många ämnen men som ger piloten bra kunskap att framföra ett flygplan på ett säkert sätt. Det finns en alternativ väg att läsa LAPL segel och sedan konvertera över till LAPL-motor. Du ska dock kunna påvisa teoretiska kunskaper för din kontrollant vid uppflygningen.

Enligt FCL.120 står det att en LAPL elev ska visa att hen har kunskaper i ovan ämnen. Detta kan skolan visa genom att eleven gjort skolans skolprov med godkänt resultat. För PPL gäller det att skriva proven för Transportstyrelsen till en extra kostnad.

LAPL-piloter får flyga plan med en max vikt av 2000 kg, medan PPL inte har den begränsningen. Dock innefattar det nästan alla enmotoriga flygplan som finns i klubbflyget. LAPL-piloten får inte ta passagerare förrän hen har minst 10 timmar pilot in command tid (PIC). Det får heller inte vara fler än 4 ombord inklusive pilot. PPL-piloten får ta med passagerare direkt och antalet passagerare begränsas bara av flygplanets prestanda.

För att behålla sin behörighet som LAPL-pilot ska du flyga 12 timmar senast 24 månaderna och en lärartimme eller en PC (checkflygning inför kontrollant). Här skiljer det sig lite mot ett PPL som kräver att de sista 12 månaderna innan din behörighet går ut ska du ha flugit 12 timmar och göra en lärartimme senast 12 månaderna eller PC. När det gäller mörkerbehörighet så kan du ta night qualification på LAPL och PPL. För LAPL krävs det att du fått basic instrument träning som för PPL innan du får ut din mörkerbehörighet.

För en LAPL pilot kommer man inte längre i sin utbildning än att ta ett PPL, för då kan man även få ta instrumentbehörighet och då kunna flyga i moln och i sämre siktförhållanden. Att erhålla ett PPL innefattar 10 timmar flygträning för vilket man kan få via mörkerskolning och sedan ytterligare en uppflygning.

Att ta ett certifikat för att få flyga en cessna 172 varierar vilken väg man väljer. Billigast är att erhålla ett LAPL segel med en TMG-behörighet för att sedan konvertera till ett LAPL motor. Fördel är att du får flyga både segelflygplan och motorplan. Nackdelen är att det tar längre tid och att du måste komplettera din teori då det är stor skillnad på segelflygteorin vs PPL teorin. Du kan också få din UL-flygerfarenhet validerat upp till 50 % för att få ett LAPL. UL teori brukar ofta göras gemensamt med PPL-teorin i många klubbar vilket gör att du redan kan visa på teoretiska kunskaper.

Oavsett vilken behörighet du har så är det fantastiskt att få flyga. Vilken behörighet som passar dig bäst är upp till dig och dina målsättningar med flyget. Du kanske har som mål att bli trafikflygare till slut och då kan LAPL vara ditt första steg i din karriär. För med de nya reglerna kan du bygga på med nya kunskaper och färdigheter som exempelvis flyglärare. Imorgon är det kanske du som utbildar framtidens piloter.