

KSAB PILOTSHOP

**CERTIFIKAT-, UTBILDNINGSS-
OCH MEDICINSKA KRAV
för
LÄTTA FLYGPLAN
LAPL (A)**

**TILLÄGG
till
LUFTFARTSSYSTEMET
och
FLYGOPERATIVA PROCEDURER
för
PPL**

© KSAB 2015

KSAB|PUBLISHING

ISBN 978-91-86467-35-7



9 789186 467357

FÖRORD

Tillägg för den som önskar utbilda sig till LAPL (Light Aircraft Pilot Licence) på en ATO (Godkänd flygskola) som tillhandahåller denna utbildningsnivå.

Denna skrift utgör ett tillägg till LUFTFARTSSYSTEMET OCH FLYGOPERATIVA PROCEDURER FÖR PPL, utgåva 2015 eller senare.

Skillnaderna ligger i kapitel 3, CERTIFIKATBESTÄMMELSER. Eftersom syllabussen för PPL(A) ska användas vid LAPL-utbildning kan detta tillägg över tillämpliga skillnader användas av LAPL-elever.

LAPL (flygcertifikat för lätta luftfartyg) är ett nytt certifikat som kommer att gälla för flygning inom Europa med luftfartyg som är registrerade inom EU.

Dessutom blir det inte nödvändigt att ha ett medicinskt intyg klass 1 eller klass 2, utan ett särskilt medicinskt intyg för LAPL har införts. Ett sådant intyg ska utfärdas av auktoriserad flygläkare eller av Transportstyrelsen.

Utbildning till ett LAPL kommer bara att kunna utföras vid en ATO, alltså en flygskola godkänd enligt del-FCL.

Utbildningen till LAPL i korthet:

- Medicinska LAPL-intyget;
 - Undersökningen ska utföras av lägst en godkänd flygläkare (AME).
 - LAPL-intyg, har längre giltighetsintervall vid fyllda 50 år (2 år).
- Teori, samma omfattning som till PPL.
- Praktisk utbildning, minimum 30 timmar.

Befogenheter/begränsningar:

- Flyga enmotoriga kolvmotorflygplan (land) med en maximal startmassa på högst 2 000 kg av samma klass och typ som användes vid flygprovet.
- Maximalt 3 passagerare, m.a.o, aldrig mer än 4 personer ombord
- Endast medföra passagerare sedan efter certifikatets utfärdande har genomfört 10 timmars flygtid som PIC - befälhavare på flygplan eller TMG samt 3 starter och landningar senaste 90 dagarna.

Föreliggande utgåva har utarbetats av Conny Falkenby.
Revideringen beror på att allmänläkare (GMP) inte längre är behöriga att utföra medicinska undersökningar.

Tryckeri: EO Grafiska.

Utgåva 3, juli 2015

© 2014, 2014:2, 2015 KSAB

ISBN 978-91-86467-35-7

KSAB|PUBLISHING

The logo for KSAB Publishing features the text "KSAB|PUBLISHING" in a blue, sans-serif font. Below the text, there are two horizontal blue lines that curve upwards at their right ends, creating a stylized underline or swoosh effect.

**Utdrag ur KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 1178/2011
av den 3 november 2011
om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila
luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008**

LAPL (A) Flygplan

Definitioner:

3. flygcertifikat för lätta flygplan (LAPL): flygcertifikat för fritidsflygning enligt artikel 7 i förordning (EG) nr 216/2008.

7. En medlemsstat får på följande villkor ge en elev begränsade befogenheter utan övervakning innan han/hon uppfyller alla krav för utfärdandet av ett LAPL:

- a) Befogenheterna ska vara begränsade till medlemsstatens territorium eller en del av det.
- b) Befogenheterna ska vara begränsade till ett avgränsat geografiskt område, och till enmotoriga kolvmotorflygplan med en maximal startmassa på högst 2 000 kg, och ska inte omfatta transport av passagerare.
- c) Befogenheterna ska utfärdas på grundval av en individuell bedömning av säkerhetsriskerna som utförs av en instruktör enligt en konceptbedömning av säkerhetsrisker som utförs av medlemsstaten.

Förkortningar:

ADF	Automatic Direction Finder	Radiokompass (pejl)
AeMC	Aeromedical centre	Flygmedicinskt centrum
AIP	Aeronautical Information Publication	Handbok med information för luftfarten
AMC	Acceptable means of compliance	Godtagbara sätt att uppfylla kraven
AME	Aeromedical examiner	Flygläkare
ATC	Air Traffic Control	Flygkontroll- organ/tjänst
ATO	Approved Training Organisation	Godkänd flygskola
DF	Direction Finder	Pejl
ETA	Estimated time of arrival	Beräknad ankomsttid
FCL	Flight Crew Licence	Flygbesättningscertifikat
FE	Flight Examiner	Flygkontrollant
FI	Flight Instructor	Flyglärare
GM	Guidance Material	Väglödande material
GNSS	Global Navigation Satellite Systems	Globalt satellitnavigeringssystem
ICAO	International Civil Aviation Organisation	
LAPL	Light Aircraft Pilot Licence	Flygcertifikat för lätta luftfartyg
NOTAM	Notice To Airmen	Information av operativ betydelse
PPL	Private Pilot Licence	Privatflygarcertifikat
QDM	Magnetic heading (zero wind)	Magnetisk kurs (ingen vind) till . .
TMG	Touring Motor Glider	Turmotorsegelflygplan
VHF	Very High Frequency	Mycket hög frekvens
VOR	VHF omnidirectional radio range	Riktad radiofyr

Utdrag ur TSFS 2013:13

Kompletterande bestämmelser för certifikat, auktorisationer och behörighetsbevis.

Allmänna villkor för utfärdande eller förnyelse av certifikat eller behörighetsbevis

Certifikat och behörighetsbevis

7 § En ansökan om utfärdande eller förnyelse av certifikat eller behörighetsbevis ska lämnas till Transportstyrelsen på en för ändamålet fastställd blankett. Om svenskt personnummer saknas ska personbevis eller kopia av pass bifogas ansökan.

Radiotelefonibehörighet och språkkrav

8 § För att en certifikatinnehavare ska få använda radiotelefoni på marken eller ombord på luftfartyg krävs en radiotelefonibehörighet. För att få en radiotelefonibehörighet ska ett prov avläggas inför Transportstyrelsen eller inför den som innehar en auktorisation för detta. Auktorisationen ska vara utfärdad eller godkänd av Transportstyrelsen.

9 § För att få eller förnya en språkbehörighet ska ett prov avläggas vid Transportstyrelsen eller inför en person som innehar en auktorisation för detta. Auktorisationen ska vara utfärdad eller godkänd av Transportstyrelsen.

10 § En sökande till en auktorisation för att få utföra tester till språkbehörigheter ska avlägga prov och uppnå minst språknivå 5 i engelska respektive språknivå 6 i svenska. Provet ska avläggas inför Transportstyrelsen eller inför en av Transportstyrelsen auktoriserad person som ska inneha en språkbehörighet på nivå 6 i engelska och svenska.

11 § För att erhålla ett certifikat med radiotelefonibehörighet ska ett godkänt språkprov avläggas på svenska och/eller engelska. För att språkbehörigheten ska gälla internationellt ska provet avläggas på engelska.

Språkprov som är rekommenderade (fully endorsed) av ICAO är godkända att användas.

Om en giltig språkbehörighet saknas får flygradio inte användas.

12 § En sökande som genomgår utbildning ska inneha ett interimistiskt intyg för radiotelefonibehörighet innan flygradio får användas utan övervakning av en lärare eller en instruktör. För att få ett interimistiskt intyg ska sökanden avlägga ett godkänt prov inför en ansvarig utbildare som utfärdar intyget.

Allmänna skyldigheter för innehavare av certifikat eller behörighetsbevis

13 § Innehavaren av ett certifikat eller behörighetsbevis ska hålla sig underrättad om de förändringar i och tillägg till gällande föreskrifter för civil luftfart som har betydelse för den tjänst som certifikatet eller behörighetsbeviset berättigar till.

14 § Innehavaren får inte utöva de befogenheter som certifikatet eller behörighetsbeviset avser, om innehavaren är medveten om en sådan förändring i sitt hälsotillstånd som innebär att befogenheterna inte kan utövas på ett säkert sätt.

15 § En innehavare av ett certifikat eller behörighetsbevis får inte utöva de befogenheter som certifikatet med eventuella behörigheter avser, om innehavaren genom en underkänd kompetenskontroll eller på något annat sätt har blivit medveten om en sådan förändring i sin standard som innebär att befogenheterna inte kan utövas på ett säkert sätt.

16 § En innehavare av ett certifikat ska alltid före flygning sätta sig in i de skillnader som kan finnas mellan den aktuella luftfartygsindividen och tidigare flygna individer av samma klass, typ eller version.

Flygdagbok

17 § Piloten ska föra in uppgifter om samtliga flygningar som utförts i en flygdagbok eller i ett datasystem som är godkänt av Transportstyrelsen.

KAPITEL B
FLYGCERTIFIKAT FÖR LÄTTA LUFTFARTYG – LAPL
SEKTION 1
Allmänna krav

FCL.100 LAPL – Minimiålder

En sökande till ett LAPL ska

- a) för flygplan och helikoptrar vara minst 17 år gammal,
- b) för segelflygplan och ballonger vara minst 16 år gammal.

FCL.105 LAPL – Befogenheter och krav

- a) Allmänt. Innehavaren av ett LAPL har befogenhet att vara befälhavare på tillämplig kategori av luftfartyg i icke- kommersiell trafik, dock inte mot ersättning.
- b) Villkor. En sökande till ett LAPL ska ha uppfyllt kraven för relevant kategori av luftfartyg och, om det är tillämpligt, för samma klass/typ av luftfartyg som används vid flygprovet.

FCL.110 LAPL – Tillgodoräknande för samma kategori av luftfartyg

- a) Sökande till ett LAPL som har varit innehavare av ett annat certifikat för samma kategori av luftfartyg ska till fullo tillgodoräkna sig detta mot kraven i LAPL för den kategorin av luftfartyg.
- b) Utan att det påverkar tillämpningen av ovanstående punkt, ska sökanden, om certifikatet har upphört att gälla, genomgå ett flygprov i enlighet med FCL.125 för utfärdande av ett LAPL för lämplig kategori av luftfartyg.

FCL.115 LAPL – Utbildningskurs

En sökande till ett LAPL ska genomgå en utbildningskurs vid en ATO. Kursen ska omfatta teori- och flygutbildning som lämpar sig för de befogenheter som avses.

FCL.120 LAPL – Teoriprov

En sökande till ett LAPL ska ha uppvisat teoretisk kunskapsnivå som är lämplig för de befogenheter som tilldelas genom prov i följande:

- a) Gemensamma ämnen:
 - Luftfartsrätt.
 - Människans prestationsförmåga.
 - Meteorologi.
 - Kommunikation.

- b) Specifika ämnen för de olika kategorierna av luftfartyg:
 - Flygningens grundprinciper.
 - Operativa förfaranden.
 - Genomförande och planering av flygningar.
 - Allmän luftfartygskunskap.
 - Navigering

FCL.125 LAPL – Flygprov

a) En sökande till ett LAPL ska genom ett flygprov ha uppvisat förmåga att som befälhavare på tillämplig luftfartygskategori utföra relevanta förfaranden och manövrer med en kompetens som är lämplig för de befogenheter som tilldelas.

b) En sökande till flygprovet ska ha erhållit flygutbildning på samma klass/typ av luftfartyg som används på flygprovet. Befogenheterna begränsas till den klass eller typ som används vid flygprovet fram till dess att ytterligare tillägg godkänns för certifikatet i enlighet med detta kapitel.

c) Godkännandekrav

1. Flygprovet ska delas in i olika sektioner som avspeglar alla olika flygfaser för den tillämpliga kategori av luftfartyg som flygs.

2. Om sökanden underkänns på någon punkt i en sektion, underkänns den sektionen. En sökande som underkänns på endast en sektion ska genomföra den underkända sektionen igen. Om sökanden underkänns på mer än en sektion, måste han/hon genomföra hela provet igen.

3. Om sökanden måste göra om provet i enlighet med punkt 2, inbegripet någon av de sektioner som har godkänts vid ett tidigare försök, måste han/hon genomföra hela provet igen.

4. Om en sökande på två försök misslyckas med att erhålla godkänt på alla sektioner i provet, krävs ytterligare praktisk utbildning.

SEKTION 2

Särskilda krav för LAPL för flygplan – LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) – Befogenheter och villkor

a) Innehavaren av ett LAPL för flygplan har befogenhet att vara befälhavare på enmotoriga kolvmotorflygplan (land) eller TMG med en maximal startmassa som är mindre eller lika med 2 000 kg, som medför högst tre passagerare, så att det aldrig finns fler än 4 personer ombord på luftfartyget.

b) Innehavare av ett LAPL(A) får endast medföra passagerare sedan de efter certifikatets utfärdande har genomfört 10 timmars flygtid som befälhavare på flygplan eller TMG.

FCL.110.A LAPL(A) – Erfarenhetskrav och tillgodoräknande

a) En sökande till ett LAPL(A) ska ha genomfört minst 30 timmars flygtid på flygplan eller TMG, varav minst

1. 15 timmars utbildningstid i dubbelkommando i den klass som används vid flygprovet,
2. 6 timmars övervakad ensamflygning, inbegripet minst 3 timmars distansflygning på egen hand med minst en distansflygning på minst 150 km (80 nautiska mil), under vilken en fullstoppslandning vid en annan flygplats än startflygplatsen ska göras.

b) Särskilda krav för sökande som innehar ett LAPL(S) med behörighetstillägg för TMG. Sökande till ett LAPL(A) som innehar ett LAPL(S) med behörighetstillägg för TMG ska ha genomfört minst 21 timmars flygtid på TMG efter godkännandet av behörighetstillägget för TMG samt ha uppfyllt kraven i FCL.135.A a för flygplan.

c) Tillgodoräknande. Sökande med tidigare befälhavarerfarenhet får tillgodoräkna sig detta mot kraven under punkt a.

I vilken omfattning detta ska tillgodoräknas ska beslutas av den ATO där piloten genomgår utbildningskursen på grundval av ett inträdesflygtest, men får inte

1. överskrida den totala flygtiden som befälhavare,
2. överskrida 50 procent av de timmar som krävs under punkt a,
3. omfatta kraven under punkt a 2.

FCL.135.A LAPL(A) – Utökning av befogenheter till annan klass eller variant av flygplan

a) Befogenheterna för ett LAPL(A) ska begränsas till den klass och variant av flygplan eller TMG som flygprovet har genomförts i. Denna begränsning får avlägsnas när piloten har genomfört följande i en annan klass:

1. 3 timmars flygutbildning, som inbegriper
 - i) 10 starter och landningar i dubbelkommando och
 - ii) 10 övervakade starter och landningar i enkelkommando.

2. Ett flygprov för att uppvisa en lämplig praktisk färdighetsnivå i den nya klassen. Under detta flygprov ska sökanden också uppvisa för kontrollanten att han/hon har en lämplig teoretisk kunskapsnivå för den andra klassen i följande ämnen:

- i) Operativa förfaranden.
- ii) Genomförande och planering av flygningar.
- iii) Allmän luftfartygskunskap.

b) Innan innehavaren av ett grundläggande LAPL får utöva certifikatets befogenheter på en annan flygplansvariant än den som används för flygprovet, ska piloten genomgå skillnads- eller familjaritetsutbildning. Skillnadsutbildningen ska föras in i pilotens loggbok eller motsvarande dokument och undertecknas av instruktören.

FCL.140.A LAPL(A) – Krav på aktuell erfarenhet

a) Innehavare av ett LAPL(A) får endast utöva certifikatets befogenheter när de under de senaste 24 månaderna har genomfört följande som pilot för flygplan eller TMG:

1. Minst 12 timmars flygtid som befälhavare, som inbegriper 12 starter och landningar och
2. repetitionsutbildning på minst 1 timmes total flygtid med en instruktör.

b) Innehavare av ett LAPL(A) som inte uppfyller kraven under punkt a ska

1. genomgå en kompetenskontroll med en kontrollant innan de börjar utöva certifikatets befogenheter igen eller
2. genomföra ytterligare flygtid eller starter och landningar i dubbel- eller enkelkommando under övervakning av en instruktör, för att uppfylla kraven under punkt a.

FCL.210.A PPL(A) – Erfarenhetskrav och tillgodoräknande

a)

2. 10 timmars övervakad ensamflygning, inbegripet minst 5 timmars distansflygning på egen hand med minst en distansflygning på minst 270 km (150 nautiska mil), under vilken fullstoppslandningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen ska göras.

b) Särskilda krav för sökande som innehar ett LAPL(A). Sökande till ett PPL(A) som innehar ett LAPL(A) ska ha genomfört minst 15 timmars flygtid på flygplan efter utfärdandet av LAPL(A). Minst 10 av dessa 15 timmar ska vara flygutbildning som har genomförts vid en ATO. Denna utbildning ska omfatta minst 4 timmars övervakad ensamflygning, inbegripet minst 2 timmars distansflygning på egen hand med minst en distansflygning på minst 270 km (150 nautiska mil), under vilken fullstoppslandningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen ska göras.

c) Särskilda krav för sökande som innehar ett LAPL(S) med behörighet för TMG. Sökande till ett PPL(A) som innehar ett LAPL(S) med behörighet för TMG ska ha genomfört

1. minst 24 timmars flygtid på TMG efter godkänt behörighetstillägg för TMG och
2. 15 timmars flygutbildning på flygplan inom ramen för flygutbildning som har genomförts på en ATO, som åtminstone inbegriper kraven under punkt a 2.

d) Tillgodoräknande. Innehavare av flygcertifikat för en annan kategori av luftfartyg, med undantag för ballonger, får tillgodoräkna sig 10 procent av sin totala flygtid som befälhavare på ett sådant luftfartyg, dock maximalt 10 timmar. Tillgodoräkandet får inte inbegripa kraven under punkt a 2.

BILAGA IV [DEL MED] KAPITEL A - ALLMÄNNA KRAV AVSNITT 1 Allmänt

MED.A.020 Försämrat hälsotillstånd

a) Innehavare av certifikat får inte vid något tillfälle utöva de befogenheter certifikatet eller tillhörande rättigheter eller godkännanden berättigar till om denne

1. är medveten om någon försämring av sitt hälsotillstånd som skulle kunna göra vederbörande oförmögen att utöva dessa befogenheter på ett säkert sätt,
2. tar eller använder något läkemedel, receptbelagt eller receptfritt, som sannolikt kan inverka negativt på förmågan att på ett säkert sätt utöva de befogenheter som certifikatet i fråga berättigar till,
3. genomgår någon medicinsk, kirurgisk eller annan behandling som sannolikt kan inverka negativt på flygsäkerheten.

b) Innehavare av certifikat ska också, utan onödigt dröjsmål, söka flygmedicinsk rådgivning om vederbörande

1. har genomgått ett kirurgiskt eller annat invasivt ingrepp,
2. har påbörjat regelbunden användning av något slags läkemedel,
3. har drabbats av allvarigare personskada som medför oförmåga att arbeta som medlem av flygbesättningen,
4. har drabbats av allvarlig sjukdom som medför oförmåga att arbeta som medlem av flygbesättningen,
5. är gravid,
6. har lagts in på sjukhus eller sjukvårdsklinik,
7. behöver synkorrigerande linser för första gången.

c) I dessa fall gäller följande:

2. Innehavare av flygcertifikat för lätta luftfartyg (LAPL) ska rådfråga flygmedicinskt centrum eller flygläkare som undertecknat det medicinska intyget. Det flygmedicinska centrumet eller flygläkaren ska bedöma den medicinska lämpligheten hos innehavaren av certifikatet och avgöra om denne är lämplig att återuppta utövandet av sina befogenheter.

AVSNITT 2

Krav för medicinska intyg

MED.A.030 Medicinska intyg

- a) En flygelev får inte flyga ensam om inte flygeleven innehar sådant medicinskt intyg som krävs för det aktuella flygcertifikatet.
- e) Om behörighet för mörkerflygning läggs till i ett PPL eller LAPL ska innehavaren av certifikatet vara färgsäker.
- h) En certifikatinnehavare får inte vid någon tidpunkt inneha mer än ett medicinskt intyg utfärdat i enlighet med denna del.

MED.A.035 Ansökan om ett medicinskt intyg

- a) Ansökan om medicinskt intyg ska göras i den form som den behöriga myndigheten fastställt.
- b) Den som ansöker om medicinskt intyg ska för det flygmedicinska centrumet eller flygläkaren, beroende på vad som är tillämpligt, uppvisa
 1. handling som styrker personens identitet
 2. undertecknad deklARATION som
 - i) innehåller medicinska fakta som rör personens sjukdomshistoria,
 - ii) visar om personen tidigare genomgått en undersökning för medicinskt intyg och i så fall vem som utförde denna samt resultatet,
 - iii) visar om personen någonsin bedömts vara olämplig, eller fått ett medicinskt intyg tillfälligt upphävt eller återkallat.
- c) Vid ansökan om förlängning eller förnyelse av det medicinska intyget ska sökanden visa upp det medicinska intyget för det flygmedicinska centrumet eller flygläkaren innan relevanta undersökningar utförs.

MED.A.040 Utfärdande, förlängning och förnyelse av medicinska intyg

- a) Ett medicinskt intyg får endast utfärdas, förlängas eller förnyas efter det att nödvändiga medicinska undersökningar och/eller bedömningar har genomförts och en bedömning som lämplig har gjorts.
- b) Första utfärdandet
 2. Medicinska intyg klass 2 ska utfärdas av flygmedicinskt centrum eller flygläkare.
 3. Medicinska intyg för certifikat för lätta luftfartyg (LAPL) ska utfärdas av ett flygmedicinskt centrum, en flygläkare.
- c) Förlängning och förnyelse
 1. Medicinska intyg klass 1 och klass 2 ska förlängas eller förnyas av flygmedicinskt centrum eller flygläkare.
 2. Medicinska intyg för certifikat för lätta luftfartyg (LAPL) ska förlängas eller förnyas av flygmedicinskt centrum eller flygläkare.

MED.A.045 Giltighet, förlängning och förnyelse av medicinska intyg

a) Giltighet

3. Medicinska intyg klass 2 ska vara giltiga för en period av

- i) 60 månader tills certifikatinnehavaren fyller 40 år; ett medicinskt intyg som utfärdats innan innehavaren fyllt 40 år ska upphöra att gälla när denne fyller 42 år,
- ii) 24 månader om certifikatinnehavaren är mellan 40 och 50 år; ett medicinskt intyg som utfärdats innan innehavaren fyllt 50 år ska upphöra att gälla när denne fyller 51 år,
- iii) 12 månader om certifikatinnehavaren har fyllt 50 år.

4. Medicinska intyg för certifikat för lätta luftfartyg (LAPL) ska vara giltiga för en period av

- i) 60 månader tills certifikatinnehavaren fyller 40 år; ett medicinskt intyg som utfärdats innan innehavaren fyllt 40 år ska upphöra att gälla när denne har fyllt 42 år,
- ii) 24 månader om certifikatinnehavaren har fyllt 40 år.

b) Förlängning

Undersökningar och/eller bedömningar för förlängning av ett medicinskt intyg kan göras upp till 45 dagar innan det medicinska intyget slutar gälla.

AMC till LAPL Annex to ED Decision 2011/016/R

AMC1 FCL.015 Application and issue of licences, ratings and certificates

APPLICATION AND REPORT FORMS Common application and report forms can be found:
(a) For skill tests, proficiency checks for issue, revalidation or renewal of LAPL, in AMC1 to Appendix 7.

SUBPART B – LIGHT AIRCRAFT PILOT LICENCE – LAPL

AMC1 FCL.115; FCL.120

SYLLABUS OF THEORETICAL KNOWLEDGE FOR THE LAPL

(b) The syllabi for the theoretical knowledge instruction and examination for the PPL(A) in AMC1 FCL.210 should be used for the LAPL(A).

AMC1 FCL.120; FCL.125

THEORETICAL KNOWLEDGE EXAMINATION AND SKILL TEST FOR THE LAPL

(a) Theoretical knowledge examination

- (1) The examinations should be in written form and should comprise a total of 120 multiple-choice questions covering all the subjects.
- (2) For the subject 'communication' practical classroom testing may be conducted.
- (3) The competent authority should inform applicants of the language(s) in which the examinations will be conducted.

(b) Skill test Further training may be required following any failed skill test or part thereof. There should be no limit to the number of skill tests that may be attempted.

(c) Conduct of the test

- (1) If the applicant chooses to terminate a skill test for reasons considered inadequate by the FE, the applicant should retake the entire skill test. If the test is terminated for reasons considered adequate by the FE, only those sections not completed should be tested in a further flight.
- (2) Any manoeuvre or procedure of the test may be repeated once by the applicant. The FE may stop the test at any stage if it is considered that the applicant's demonstration of flying skill requires a complete retest.
- (3) An applicant should be required to fly the aircraft from a position where the PIC functions can be performed and to carry out the test as if there is no other crew member. Responsibility for the flight should be allocated in accordance with national regulations.

AMC1 FCL.125 LAPL — Skill test

CONTENTS OF THE SKILL TEST FOR THE ISSUE OF A LAPL(A)

(a) The route to be flown for the skill test should be chosen by the FE. The route should end at the aerodrome of departure or at another aerodrome. The applicant should be responsible for the flight planning and should ensure that all equipment and documentation for the execution of the flight are on board. The navigation section of the test should have a duration of at least 30 minutes which allows the pilot to demonstrate his/her ability to complete a route with at least two identified waypoints and may, as agreed between applicant and FE, be flown as a separate test.

(b) An applicant should indicate to the FE the checks and duties carried out, including the identification of radio facilities. Checks should be completed in accordance with the flight manual or the authorised checklist for the aeroplane or TMG on which the test is being taken. During pre-flight preparation for the test the applicant should be required to determine power settings and speeds. Performance data for take-off, approach and landing should be calculated by the applicant in compliance with the operations manual or flight manual for the aeroplane or TMG used. FLIGHT TEST TOLERANCE

(c) The applicant should demonstrate the ability to:

- (1) operate the aeroplane or TMG within its limitations;
- (2) complete all manoeuvres with smoothness and accuracy;
- (3) exercise good judgment and airmanship;
- (4) apply aeronautical knowledge;
- (5) maintain control of the aeroplane or TMG at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is never seriously in doubt.

(d) The following limits are for general guidance. The FE should make allowance for turbulent conditions and the handling qualities and performance of the aeroplane or TMG used:

- (1) height: normal flight \pm 150 ft
- (2) speed:
 - (i) take-off and approach +15/-5 knots
 - (ii) all other flight regimes \pm 15 knots

CONTENT OF THE SKILL TEST

(e) The skill test contents and sections set out in this AMC should be used for the skill test for the issue of a LAPL(A):

SECTION 1 PRE-FLIGHT OPERATIONS AND DEPARTURE

Use of checklist, airmanship, control of aeroplane or TMG by external visual reference, anti/de-icing procedures, etc. apply in all sections.

- a Pre-flight documentation, NOTAM and weather briefing
- b Mass and balance and performance calculation
- c Aeroplane or TMG inspection and servicing
- d Engine starting and after starting procedures
- e Taxiing and aerodrome procedures, pre-take-off procedures
- f Take-off and after take-off checks
- g Aerodrome departure procedures
- h ATC liaison: compliance

SECTION 2 GENERAL AIRWORK

- a ATC liaison
- b Straight and level flight, with speed changes
- c Climbing: i. best rate of climb;
ii. climbing turns;
iii. levelling off.

- d Medium (30° bank) turns, look-out procedures and collision avoidance
- e Steep (45 ° bank) turns
- f Flight at critically low air speed with and without flaps
- g Stalling:
 - i. clean stall and recover with power;
 - ii. approach to stall descending turn with bank angle 20 °, approach configuration;
 - iii. approach to stall in landing configuration.
- h Descending:
 - i. with and without power;
 - ii. descending turns (steep gliding turns);
 - iii. levelling off.

SECTION 3 EN-ROUTE PROCEDURES

- a Flight plan, dead reckoning and map reading
- b Maintenance of altitude, heading and speed
- c Orientation, airspace structure, timing and revision of ETAs, log keeping
- d Diversion to alternate aerodrome (planning and implementation)
- e Flight management (checks, fuel systems, carburettor icing, etc.)
- f ATC liaison: compliance

SECTION 4 APPROACH AND LANDING PROCEDURES

- a Aerodrome arrival procedures
- b Collision avoidance (look-out procedures)
- c Precision landing (short field landing) and crosswind, if suitable conditions available
- d Flapless landing (if applicable)
- e Approach to landing with idle power
- f Touch and go
- g Go-around from low height
- h ATC liaison
- i Actions after flight

SECTION 5 ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES

This section may be combined with Sections 1 through 4.

- a Simulated engine failure after take-off
- b * Simulated forced landing
- c * Simulated precautionary landing
- d Simulated emergencies
- e Oral questions

* These items may be combined, at the discretion of the FE.

AMC1 FCL.110.A LAPL(A) — Experience requirements and crediting

FLIGHT INSTRUCTION FOR THE LAPL (A)

(a) Entry to training Before being accepted for training an applicant should be informed that the appropriate medical certificate must be obtained before solo flying is permitted.

(b) Flight instruction

(1) The LAPL (A) flight instruction syllabus should take into account the principles of threat and error management and also cover:

- (i) pre-flight operations, including mass and balance determination, aircraft inspection and servicing;
- (ii) aerodrome and traffic pattern operations, collision avoidance precautions and procedures;
- (iii) control of the aircraft by external visual reference;
- (iv) flight at critically low air speeds, recognition of, and recovery from, incipient and full stalls;
- (v) flight at critically high air speeds, recognition of, and recovery from, spiral dive;
- (vi) normal and crosswind take-offs and landings;
- (vii) maximum performance (short field and obstacle clearance) take-offs, short-field landings;
- (viii) cross-country flying using visual reference, dead reckoning and radio navigation aids;
- (ix) emergency operations, including simulated aeroplane equipment malfunctions;
- (x) operations to, from and transiting controlled aerodromes, compliance with air traffic services procedures and communication procedures.

(2) Before allowing the applicant to undertake his/her first solo flight, the FI should ensure that the applicant can operate the required systems and equipment.

(c) Syllabus of flight instruction

(1) The numbering of exercises should be used primarily as an exercise reference list and as a broad instructional sequencing guide; therefore the demonstrations and practices need not necessarily be given in the order listed. The actual order and content will depend upon the following interrelated factors:

- (i) the applicant's progress and ability;
- (ii) the weather conditions affecting the flight;
- (iii) the flight time available;
- (iv) instructional technique considerations;
- (v) the local operating environment;
- (vi) applicability of the exercises to the aeroplane or TMG type.

(2) Each of the exercises involves the need for the applicant to be aware of the needs of good airmanship and look-out, which should be emphasised at all times.

(i) Exercise 1a: Familiarisation with the aeroplane or TMG:

- (A) characteristics of the aeroplane or TMG;
- (B) cockpit layout;
- (C) systems;
- (D) checklists, drills and controls.

(ii) Exercise 1b: Emergency drills:

- (A) action if fire on the ground and in the air;
- (B) engine cabin and electrical system fire;
- (C) systems failure;
- (D) escape drills, location and use of emergency equipment and exits.

(iii) Exercise 2: Preparation for and action after flight:

- (A) flight authorisation and aeroplane or TMG acceptance;
- (B) serviceability documents;
- (C) equipment required, maps, etc.;
- (D) external checks;
- (E) internal checks;
- (F) harness, seat or rudder panel adjustments;
- (G) starting and warm-up checks;
- (H) power checks;
- (I) running down system checks and switching off the engine;
- (J) parking, security and picketing (for example tie down);
- (K) completion of authorisation sheet and serviceability documents.

(iv) Exercise 3: Air experience: flight exercise.

(v) Exercise 4: Effects of controls:

- (A) primary effects when laterally level and when banked;
- (B) further effects of aileron and rudder;
- (C) effects of:
 - (a) air speed; (b) slipstream; (c) power; (d) trimming controls; (e) flaps; (f) other controls, as applicable.
- (D) operation of:
 - (a) mixture control;
 - (b) carburettor heat;
 - (c) cabin heating or ventilation.

(vi) Exercise 5a: Taxiing:

- (A) pre-taxi checks;
- (B) starting, control of speed and stopping;
- (C) engine handling;
- (D) control of direction and turning;
- (E) turning in confined spaces;
- (F) parking area procedure and precautions;
- (G) effects of wind and use of flying controls;
- (H) effects of ground surface;
- (I) freedom of rudder movement;
- (J) marshalling signals;
- (K) instrument checks;
- (L) air traffic control procedures.

(vii) Exercise 5b: Emergencies: brake and steering failure.

(viii) Exercise 6: Straight and level:

- (A) at normal cruising power, attaining and maintaining straight and level flight;
- (B) flight at critically high air speeds;
- (C) demonstration of inherent stability;
- (D) control in pitch, including use of trim;
- (E) lateral level, direction and balance, trim;
- (F) at selected air speeds (use of power);
- (G) during speed and configuration changes;
- (H) use of instruments for precision.

(ix) Exercise 7: Climbing:

- (A) entry, maintaining the normal and max rate climb, levelling off;
- (B) levelling off at selected altitudes;
- (C) en-route climb (cruise climb);
- (D) climbing with flap down;
- (E) recovery to normal climb;
- (F) maximum angle of climb;
- (G) use of instruments for precision.

(x) Exercise 8: Descending:

- (A) entry, maintaining and levelling off;
- (B) levelling off at selected altitudes;
- (C) glide, powered and cruise descent (including effect of power and air speed);
- (D) side slipping (on suitable types);
- (E) use of instruments for precision flight.

(xi) Exercise 9: Turning:

- (A) entry and maintaining medium level turns;
- (B) resuming straight flight;
- (C) faults in the turn (in correct pitch, bank and balance);
- (D) climbing turns;
- (E) descending turns;
- (F) slipping turns (for suitable types);
- (G) turns onto selected headings, use of gyro heading indicator and compass;
- (H) use of instruments for precision.

(xii) Exercise 10a: Slow flight:

Note: the objective is to improve the student's ability to recognise inadvertent flight at critically low speeds and provide practice in maintaining the aeroplane or TMG in balance while returning to normal air speed.

- (A) safety checks; (B) introduction to slow flight;
- (C) controlled flight down to critically slow air speed;
- (D) application of full power with correct attitude and balance to achieve normal climb speed.

(xiii) Exercise 10b: Stalling:

- (A) safety checks;
- (B) symptoms;
- (C) recognition;
- (D) clean stall and recovery without power and with power;
- (E) recovery when a wing drops;
- (F) approach to stall in the approach and in the landing configurations, with and without power and recovery at the incipient stage.

(xiv) Exercise 11: Spin avoidance:

- (A) safety checks;
- (B) stalling and recovery at the incipient spin stage (stall with excessive wing drop, about 45°);
- (C) instructor induced distractions during the stall.

(xv) Exercise 12: Take-off and climb to downwind position:

- (A) pre-take-off checks;
- (B) into wind take-off;
- (C) safeguarding the nose wheel (if applicable);
- (D) crosswind take-off;
- (E) drills during and after take-off;
- (F) short take-off and soft field procedure or techniques including performance calculations;
- (G) noise abatement procedures.

(xvi) Exercise 13: Circuit, approach and landing:

- (A) circuit procedures, downwind and base leg;
- (B) powered approach and landing;
- (C) safeguarding the nose wheel (if applicable);
- (D) effect of wind on approach and touchdown speeds and use of flaps;
- (E) crosswind approach and landing;
- (F) glide approach and landing;
- (G) short landing and soft field procedures or techniques;
- (H) flapless approach and landing;
- (I) wheel landing (tail wheel aeroplanes);
- (J) missed approach and go-around;
- (K) noise abatement procedures.

(xvii) Exercise 12/13: Emergencies:

- (A) abandoned take-off;
- (B) engine failure after take-off;
- (C) mislanding and go-around;
- (D) missed approach.

Note: in the interests of safety, it will be necessary for pilots trained on nose wheel aeroplanes or TMGs to undergo dual conversion training before flying tail wheel aeroplanes or TMGs, and vice versa.

(xviii) Exercise 14: First solo:

- (A) instructor's briefing including limitations;
- (B) use of required equipment;
- (C) observation of flight and de-briefing by instructor.

Note: during flights immediately following the solo circuit consolidation the following should be revised:

- (A) procedures for leaving and rejoining the circuit;
- (B) the local area, restrictions, map reading;
- (C) use of radio aids for homing;
- (D) turns using magnetic compass, compass errors.

(xix) Exercise 15: Advanced turning:

- (A) steep turns (45 °), level and descending;
- (B) stalling in the turn and recovery;
- (C) recoveries from unusual attitudes, including spiral dives.

(xx) Exercise 16: Forced landing without power:

- (A) forced landing procedure;
- (B) choice of landing area, provision for change of plan;
- (C) gliding distance;
- (D) descent plan;
- (E) key positions;
- (F) engine cooling;
- (G) engine failure checks;
- (H) use of radio;
- (I) base leg;
- (J) final approach;
- (K) landing;
- (L) actions after landing.

(xxi) Exercise 17: Precautionary landing:

- (A) full procedure away from aerodrome to break-off height;
- (B) occasions necessitating a precautionary landing;
- (C) in-flight conditions;
- (D) landing area selection:
 - (a) normal aerodrome;
 - (b) disused aerodrome;
 - (c) ordinary field.
- (E) circuit and approach;
- (F) actions after landing.

(xxii) Exercise 18a: Navigation:

- (A) flight planning:
 - (a) weather forecast and actuals;
 - (b) map selection and preparation:
 - (1) choice of route;
 - (2) airspace structure;
 - (3) safety altitudes.
 - (c) calculations:
 - (1) magnetic heading(s) and time(s) en-route;
 - (2) fuel consumption;
 - (3) mass and balance;
 - (4) mass and performance.
 - (d) flight information:
 - (1) NOTAMs, etc.;
 - (2) radio frequencies;
 - (3) selection of alternate aerodromes.
 - (e) aeroplane or TMG documentation;
 - (f) notification of the flight:
 - (1) pre-flight administrative procedures;
 - (2) flight plan form.
- (B) departure:
 - (a) organisation of cockpit workload;
 - (b) departure procedures:
 - (1) altimeter settings;
 - (2) ATC liaison in regulated airspace;
 - (3) setting heading procedure;
 - (4) noting of ETAs.
 - (c) maintenance of altitude and heading;
 - (d) revisions of ETA and heading;
 - (e) log keeping;
 - (f) use of radio;
 - (g) minimum weather conditions for continuation of flight;
 - (h) in-flight decisions;
 - (i) transiting controlled or regulated airspace;
 - (j) diversion procedures;
 - (k) uncertainty of position procedure;
 - (l) lost procedure.
- (C) arrival and aerodrome joining procedure:
 - (a) ATC liaison in regulated airspace;
 - (b) altimeter setting;
 - (c) entering the traffic pattern;
 - (d) circuit procedures;
 - (e) parking;
 - (f) security of aeroplane or TMG;
 - (g) refuelling;
 - (h) closing of flight plan, if appropriate;
 - (i) post-flight administrative procedures.

(xxiii) Exercise 18b: Navigation problems at lower levels and in reduced visibility:

- (A) actions before descending;
- (B) hazards (for example obstacles, and terrain);
- (C) difficulties of map reading;
- (D) effects of wind and turbulence;
- (E) vertical situational awareness (avoidance of controlled flight into terrain);
- (F) avoidance of noise sensitive areas;
- (G) joining the circuit;
- (H) bad weather circuit and landing.

(xxiv) Exercise 18c: Radio navigation (basics):

- (A) use of GNSS or VOR/ADF:
 - (a) selection of waypoints or stations;
 - (b) to or from indications and orientation;
 - (c) error messages.
- (B) use of VHF/DF:
 - (a) availability, AIP and frequencies;
 - (b) R/T procedures and ATC liaison;
 - (c) obtaining a QDM and homing.
- (C) use of en-route or terminal radar:
 - (a) availability and AIP;
 - (b) procedures and ATC liaison;
 - (c) pilot's responsibilities;
- (d) secondary surveillance radar:
 - (1) transponders;
 - (2) code selection;
 - (3) interrogation and reply.

(xxv) Exercise 19: Stopping and restarting the engine (in the case of TMGs only):

- (A) engine cooling;
- (B) switching-off procedure;
- (C) restarting of the engine.

AMC2 FCL.110.A LAPL(A) — Experience requirements and crediting

CREDITING: PRE-ENTRY FLIGHT TEST The pre-entry flight test referred to in FCL.110.A(c) should cover the total content of the syllabus of flight instruction for the issuance of the LAPL(A), in accordance with AMC1 FCL.110.A.

**AMC/GM to PART-MEDICAL
Annex to ED Decision 2011/015/R**

**SUBPART A
General requirements
Section 1
General**

AMC1 MED.A.020 Decrease in medical fitness

If in any doubt about their fitness to fly, use of medication or treatment:

- (a) holders of class 1 or class 2 medical certificates should seek the advice of an AeMC or AME;
- (b) holders of LAPL medical certificates should seek the advice of an AeMC or AME, who issued the holder's medical certificate;
- (c) suspension of exercise of privileges: holders of a medical certificate should seek the advice of an AeMC or AME when they have been suffering from any illness involving incapacity to function as a member of the flight crew for a period of at least 21 days.

Section 2
Requirements for medical certificates

AMC1 MED.A.030 Medical certificates

- (a) A class 1 medical certificate includes the privileges and validities of class 2 and LAPL medical certificates.
- (b) A class 2 medical certificate includes the privileges and validities of a LAPL medical certificate.