

PPL/LAPL information från Kalmar FK

Varför börja flyga?

Det är upp till dig men vi som flyger gör det av många olika anledningar.

För en del är det en skön avkoppling att komma upp i luften och se världen från ovan. För andra är det en gammal dröm om att utmana sig själv och kunna flyga. För en del är det en del av jobbet att flyga eller att ta med sig familj och vänner på utflykter till Visby eller Bornholm över dagen. Och en del vill jobba som trafikpiloter och då är detta första steget på karriären.

Kalmar flygklubb

Kalmar flygklubb finns till för att medlemmarna ska få tillgång till flygplan på bra ekonomiska villkor så att de kan få utbildning och kunna flyga själva. Genom att hjälpa varandra och ha roligt tillsammans på marken och i luften har vi funnits till sedan 1940-talet.

Vi har nu 3 flygplan, två DA20 Katana för skolning/lokalflygning och en Diamond DA40 för lokal och reseflyg. Alla är tillgängliga att boka för medlemmarna.

Vad är PPL/LAPL

Det finns från och med 2015 två olika certifikat. PPL är det vanliga certifikatet som ger behörighet att vidareutbilda sig till trafikpilot och LAPL som ger rätt att flyga enmotoriga propellerflygplan. Om du bara vill vara en klubbpilot och flyga klubbens flygplan så räcker det med LAPL.

Att ta ett certifikat tar normalt sett drygt ett år. Med ett sådant får du flyga mindre enmotoriga propellerflygplan. Du får också ta passagerare men det får inte ske kommersiellt, det vill säga att du tar betalt. Begränsning med LAPL är max 3 passagerare och max vikt på flygplanet 2000kg så du kan flyga med alla klubbens flygplan. För PPL är det max 19 passagerare och 5700kg.

Grundprinciperna för hur flygplanet manövreras är samma som i stora trafikflygplan. Med ett PPL/LAPL-certifikat får du landa på i stort sett alla flygplatser och PPL gäller i hela världen medan LAPL gäller i Europa.

Du flyger visuellt, det vill säga har uppsikt utåt men tar hjälp av instrumenten då och då. Vädret måste vara bra och du får inte flyga i moln eller dimma. Med ett LAPL/PPL-certifikat får du flyga alla klubbens flygplan.

Provlektion

Funderar du på att ta ett flygcertifikat? Ett första steg kan vara att ta en provlektion.

Flygtiden är cirka 20-30 minuter. Det är en ganska lång tid eftersom du får uppleva väldigt mycket den första gången i luften. Du sitter i vänstersits och får självklart pröva att spaka flygplanet själv med lärare som övervakar. Flygplanet är utrustat med dubbelkommando. Du kan också köpa presentkort på en provlektion av oss - en perfekt present för den flygintresserade.

Medlemskap i Kalmar Flygklubb

För att få utbildas till pilot måste du vara medlem i flygklubben. Du får då medlemskap, en flygtidning, försäkringar inkl. självriskeliminering och arbetsplikt, som man får tillbaka i form av flygtid vid arbete för klubbens räkning, t ex städning av stugan eller flygplansvaxning. Om första avgiften betalas i oktober till december, gäller den hela påföljande år.

Elevdokument

Innan du får börja ta flygktioner för ett PPL/LAPL-certifikat måste du ha ett antal dokument (gäller ej provktion).

Det första är en Registerutdrag från belastningsregistret som ska sändas till flygklubben i OÖPPNAT kuvert. Du hittar en ansökan om registerutdrag på Polisens hemsida <http://www.polisen.se/Service/Belastningsregistret-begar-utdrag/>. Detta är för att du inte ska gå igenom flygutbildningen och bli stoppad först när du ansöker om certifikat.

Sedan ska du gå till en auktoriserad flygläkare för en läkarundersökning klass 2. Du kan på Transportstyrelsens hemsida <http://www.transportstyrelsen.se/Luftfart/Certifikat-och-utbildning/Flygmedicin/Sok-flyglakare1/> Välj kategori Flygläkare – Klass 2. Vi har en i Kalmar på Husläkarcentrum.

Vid läkarundersökningen kontrollerar man bland annat hjärta, syn och hörsel. Skulle det mot förmodan vara några problem med din hälsa får du oftast reda på det i samband med läkarbesöket. Protokoll från läkarundersökningen skickar läkaren direkt till Transportstyrelsen

Flygklubben kommer att göra en elevanmälan till Transportstyrelsen så du får göra dina teoriprov. Efter ca två veckor kan du kvittera ut ditt lösenord på posten mot en avgift som gör att du kan göra proven.

Teori utbildningen

Vi har en distans kurs med självstudier som startar löpande under året. Den måste vara avslutad inom 18 månader och innan du får flyga ensam.

Distanskursen är uppdelad i 4 block med två ämnen i varje block. Varje block inleds med en lärarledd introduktion och avslutas med ett skolprov inför skolchefen. I övrigt läser man själv med teorimaterial och lektionsprover själv. Denna kurs är ca 120 timmars självstudier plus självtester så räkna med 250-300 timmar. Dessutom har vi lärarledda möten varje månad och skolprov och du har lärarsupport via email under tiden.

Varje ämne avslutas med ett teoriprov (skolprov) som är till för att stämma av att du nått tillräckliga kunskaper i varje ämne. Totalt under kursen kommer du att skriva nio skolprov. När du skrivit godkänt på skolprov är det dags att skriva teoriprov för Transportstyrelsen. Det krävs att du skriver godkänt i varje ämne med 75% rätt svar. Om du skulle missa något prov är det möjligt att skriva max 3 omprov

Följande teoretiska ämnen ingår:

- Luftfartyg generellt. Flygplanets konstruktion i stort. Motor- och instrumentlära.
- Flygningens grundprinciper, aerodynamik. Vad är det som gör att flygplanet kan flyga och att du kan manövrera det..
- Luftfartssystem och flygsäkerhetsstandarder. Trafikregler för luftfarten. Certifikatbestämmelser. Drifts- och säkerhetsbestämmelser.
- Flygradiotelefon (inkl formellt behörighetsprov). Kommunikation mellan pilot och trafikledning/flygtrafik. Svenska, alternativt svenska och engelska (för utlandsflygning). Lite radioteori samt standarduttryck, bokstavering.
- Navigation. Karta och kompass, radionavigering och lite om GPS. Det finns inga vägskyltar i luften.
- Flygoperativa procedurer. Luftrumets uppdelning. Informationssystem, bestämmelser och procedurer för säker flygning.
- Prestanda och färdplanering. Flygplanets handbok, tabeller och prestandaberäkningar t.ex vikt och balans, bränsleåtgång mm.
- Människans förutsättningar och begränsningar. Orienterande ämne i flygmedicin och psykologi. Stressfaktorer. Hur du som pilot reagerar fysiskt och psykiskt.
- Meteorologi. Grundläggande om atmosfären och vädersystem. Att läsa väderkartor.

Dessutom kommer du att göra:

- Kommunikationsprov/Radioprov – för att få prata radio
- Språkprov – för att få prata radio på engelska
- Tekniskt Prov – för att kunna ditt flygplan

Litteratur för teori kurs

Kursmaterialet för beställs från KSAB, www.pilotshop.se. Se "Utbildning/Böcker" och sedan "PPL". Det finns även ett "Flygpaket" med material för flygutbildningen.

Dessutom bör, inget krav, man skaffa dels Knäbord PROFI A5 med ringpärm och Svenska Flygfält med rättningstjänst som beskriver alla Sveriges flygfält.

Flyg utbildningen

All vår utbildning sker på Kalmar flygplats och att redan från början befinna sig i flygmiljö och ha närheten till flygplanen som är en stor fördel när det gäller att komma in i verksamheten på ett bra sätt. Dessutom blir du som elev direkt en del av trevlig social samvaro på klubben.

Du bestämmer själv hur ofta du vill flyga men det är en god idé att försöka ha kontinuitet i dina flygktioner för att utbildningen ska gå framåt. En lagom takt kan vara att flyga ett till två pass i veckan. Den praktiska delen av utbildningen omfattar minimum 45 timmar för PPL och min 30 timmar för LAPL enligt regelverket. Räkna med att det blir fler timmar!

Framför allt under den första delen av utbildningen krävs att det är bra väder för att vi ska kunna genomföra de övningar som ingår. Du kommer att märka att många lektioner kommer att behöva ställas in på grund av vädret. Men att kunna bedöma väderläget och fatta beslut om flygning kan genomföras eller ej är också en viktig del i utbildningen och ett viktigt led i att agera som befälhavare på flygplan, för det är faktiskt det du blir med flygcertifikat.

Skolflygplanet är ett modernt tvåsitsig DA 20 Katana. Alla flygktioner bokas av flygläraren.

Alla klubbens flygplan är utrustade med så kallat dubbelkommando. Det innebär att det går att styra flygplanet både från höger- och vänstersits så att läraren kan visa övningar och hjälpa till vid behov men i första hand är det du som elev som spakar planet så mycket som möjligt.

De första flygövningarna handlar om grundläggande handhavande av flygplanet. Du får lära dig att hålla höjden, göra svängar och stiga och sjunka. Ganska snart blir det dags att börja träna start och landning. Det är både roligt och en utmaning att lära sig att landa ett flygplan helt själv. Du kommer också att träna på olika nödförfaranden och på att ta dig ur moln om du skulle hamna där av misstag, för ett privatflygarcertifikat gäller att du under flygning ska kunna se marken.

Du loggar alla dina flygningar i din flygdagbok och när du har fått ihop ca 15-20 timmar brukar det vara dags för din första soloflygning (kallas EK-flygning, enkelkommando). Läraren kliver ur planet och du flyger planet helt själv. Det är en obeskrivlig känsla och en höjdpunkt för varje pilot. Läraren befinner sig på marken och har radiokontakt med dig och flygledarna under flygningen.

Mot slutet av utbildningen kommer du att göra längre navigeringsflygningar och besöka andra flygplatser. Du kommer alltså att i större utsträckning tillämpa alla de kunskaper du tillägnat dig under vägen. Långa navigeringar och en kort utbildning i instrumentflygning finns inte med i LAPL utbildningen.

Inför din uppflygning kommer du att göra ett slags genrep inför uppflygningen. Du flyger med en lärare som du inte flugit med under utbildningen. Det ger dig en känsla för hur det är att under flygprovet flyga med en kontrollant för Transportstyrelsen som du inte träffat tidigare. Det ger också möjlighet att stämma av att du har nått alla utbildningsmål och färdigheter. Efter godkänd uppflygning får du ditt certifikat och kan kalla dig pilot!

Kostnad

Det går inte att i förväg exakt tala om vad det kostar att ta ett LAPL/PPL-flygcertifikat eftersom det varierar mycket från fall till fall. Nedan finns en ungefärlig kostnadsberäkning. Vi har valt att inte vara överdrivet optimistiska utan i stället presentera ett så korrekt underlag som möjligt.

I presentationen har vi tagit med alla tänkbara poster. Som du också ser är det en stor del av utgifterna som inte klubben kan påverka då det är myndigheter inblandade.

Men du betalar inte allt på en gång! Dina första utgifter är läkarundersökning, elevantmälan och teorikursen. Resten betalar du i den takt du själv önskar. En del elever tar det lugnare och tar certifikatet i det tempo de har råd. Andra prioriterar flygning för att snabbare bli färdiga med sin utbildning.

Den största utgiften är själva flygktionerna. Grundkravet är enligt regelverket att du har loggat in minst 45 timmar för PPL och 30 timmar för LAPL. I en del fall kan behövas några extra lektioner. Den vi har presenterat i tabellen är en genomsnittskostnad.

Vi arbetar aktivt för att hålla kostnaderna nere. Klubben är en ideell ekonomisk förening och vi driver inte verksamheten i något vinstsyfte.

Vid början kurs

Medlemskap (klubben)	3.250 :-
Läkarundersökning (flygläkare)	2.000 :-
Teorikurs böcker (KSAB)	5.300 :-
Teoriavgift (klubben)	5.000 :-
Teoriprova (Transportstyrelsen)	5.000:-

Löpande allt eftersom under flygutbildning

Flyg böcker (KSAB)	1.100 :-
Flygktioner 45 tim (klubben) PPL	ca 75.000 :-
Vid avslut flygutbildning	
Språkprov för radiotelefoni (klubben)	700 :-
Uppflygningsavgift (Transportstyrelsen)	3.000 :-
Certifikatavgift (Transportstyrelsen)	700 :-
Summa:	ca 100.000 :-

För LAPL minskar flygtidskravet (allt annat lika):

Flygktioner 30 tim (klubben) LAPL	ca 50.000 :-
Summa:	ca 75.000 :-

Bibehålla certifikat

För att behålla sitt certifikat ska man genomgå läkarundersökning med fastställda intervaller, olika beroende på hur gammal man är. Det krävs dessutom att man flyger minst 12 timmar per 24 månadersperiod, men för att hålla god flygtrim är det lämpligt att flyga minst 10 – 12 timmar per år. Det är bra att beställa en timme med flygläraren om man gjort ett långt uppehåll, sk "avrostning". Varje 24- månadersperiod ska man göra en lärarledd timme, för att visa att man fortfarande flyger säkert. Man ska själv ansöka om förlängning av certifikat hos tillståndsavdelningen tidigast tre månader innan det går ut. För LAPL är flygtidskraven lite annorlunda formulerade så där gäller att ha flugit 12 tim senaste 24 månaderna.

Mörkerbehörighet

Tar ca 5 flygtimmar plus teori och ger behörighet att flyga i mörker.

Kontakt

www.kfk.se, Postadress: Kalmar Flygklubb, Box 318, 391 23 KALMAR

Skolchef/Flyglärare: Christer Siverud 070-650 67 11. christer@sivek.se