

Cost-share

I samband med de nya operativa reglerna, Part-NCO, som trädde i kraft under 2016 så dök det också upp ett nytt ord i vår flygordlista, **Cost-share**. Det innebär kort och gott ett sätt för oss som piloter att dela kostnader med övriga ombord, samäkning på ren svenska.

Cost-share kan vara en flygning från A till B eller en flygning från A till A.

Följande gäller för cost-sharing:

- Man får dela på de direkta kostnaderna som uppstår i samband med flygningen
- Direkta kostnader definieras av EASA som t.ex. bränsle, flygplatsavgifter eller kostnaden för att hyra ett flygplan
- Ej fler än 5 passagerare + pilot
- Piloten ska betala sin del av flygningen, piloten får inte flyga gratis eller tjäna något på det

Det absolut viktigaste för dig som pilot när det kommer till cost-share är att du inte sätter dig själv i en pressad situation med passagerare som förväntar sig att få flyga när vädret är sämre än din eller flygplanets förmåga. Piloter med goda intentioner har hamnat där tidigare, ibland med väldigt tråkiga konsekvenser. Var noga med att säga till dina passagerare att det alltid finns en överhängande risk att flygningen kan ställas in med kort varsel!

Vanliga frågor:

Är det svartflyg?

Nej! Cost-share är inte svartflygning så länge det görs enligt reglerna. Skulle det däremot vara så att piloten inte betalar sin andel av de direkta kostnaderna så är det att betraktas som svartflyg så se till att ni som flyger har torrt på fötterna.

Kan jag annonsera för allmänheten om min flygning?

Ja, det finns inga begränsningar för detta när det kommer till cost-share. Det finns idag flera tjänster som förmedlar kontakt mellan piloter och passagerare. Wingly och Fly Aeolus är exempel på sådana tjänster som har etablerat sig.

Hur många passagerare får det vara ombord?

Fem stycken som mest.

Får vem som helst göra de här flygningarna?

Alla piloter som är behöriga att flyga flygplanet får genomföra flygningarna. Tänk dock på att inte som pilot sätta dig i en sit du inte kan hantera, pressen från passagerare kan vara förvånande stark även för den erfarne piloten. Passagerarna har inte någon aning om dig och flygplanets begränsningar utan bara vill komma fram till destinationen. Du kan alltid ställa in flygningen!

Hur kan vi jobba med detta i klubbarna?

På KSAK tror vi på att välkomna det nya för att främja allmänflygets utveckling. Vi tror också att det är bra om flygklubbarna sätter upp tydliga riktlinjer för detta. Om man t.ex. inte vill att klubbens piloter ska annonsera om flygningar på nätet så behöver medlemmarna informeras. Vi ser gärna att klubben tillåter detta så att det görs öppet i klubbmiljön, det skapar transparens och viss kontroll på det. Kanske ska piloten ange i sin bokning att det är en flygning som är annonserad för cost-share?

Introduktionsflygning

I samband med de nya operativa reglerna, Part-NCO, som trädde i kraft under 2016 så dök det också upp ett nytt ord i vår flygordlista, **introduktionsflygning**. Det innebär kort och gott ett sätt för oss som flygklubbar/flygskolor att erbjuda flygningar åt allmänheten med syftet att dra till sig nya medlemmar eller elever.

Introduktionsflygningar kan närmast jämföras med begreppet rundflyg och det är egentligen vad det handlar om. Det har inget med cost-share att göra, där alla ombord är med och delar på kostnaderna och flygningarna oftast utförs A till B även om A till A är tillåten. Det finns villkor som en introduktionsflygning ska uppfylla för att hålla sig inom regelverkets ramar.

Följande gäller för introduktionsflygningar med motordrivet flygplan:

- Flygningen ska starta och landa på samma flygplats, A till A
- Flygningen ska genomföras VFR dager
- Flygningen ska genomföras av en flygskola, flygklubb eller annan organisation som har intresse av att fler flyger
- Organisationen ska ha en utsedd person som har säkerhetsansvar.
- Organisationen ska äga eller hyra flygplanet/flygplanen
- Överskottet från flygningarna får inte lämna organisationen, t.ex. inte avlöna piloter
- Introduktionsflygningar ska endast utgöra en mindre del av organisationens verksamhet

Transportstyrelsen har möjlighet, enligt Part-NCO, att sätta upp riktlinjer för introduktionsflygningar men så vitt vi vet har det inte skett än. Troligtvis kommer det inte att ske förrän man ser ett behov av det, så betrakta nuvarande hållning som frihet under ansvar. Det vill vi inte missbruka. Transportstyrelsens tolkning: Max 8% av klubbens totala flygtid/år.

Vanliga frågor:

Är det svartflyg?

Nej! Introduktionsflygning är absolut helt enligt reglerna så länge villkoren uppfylls. KSAK uppmuntrar alla flygklubbar att erbjuda introduktionsflygningar. Det är ett bra sätt att få in nya personer.

Vad får en introduktionsflygning kosta?

Det finns inte någon begränsning vad gäller prissättningen. Men ska man uppnå syftet med att få fler elever så bör det vara jämförbart med hyrpriset för respektive flygplan. Det är upp till organisationen att bestämma priset och marknaden avgör vad den vill betala.

Hur många passagerare får det vara ombord?

Det är endast flygplanets sittplatser som begränsar hur många passagerare som kan följa med.

Får vem som helst göra de här flygningarna?

Alla piloter som är behöriga att flyga flygplanet får genomföra flygningarna. Dock bör man som organisation välja ut vilken nivå man bör ha för att vara pilot här. Flygtid senaste 12 månaderna och total flygtid kan vara bra parametrar för lämplighet.

Får en passagerare styra?

Man ska tänka på att introduktionsflygning inte är skolflygning. Syftet är inte att lära någon att flyga utan snarare att ge dem känslan av att vara uppe i luften. Det är upp till befälhavaren att göra bedömningen om en passagerare ska få göra någon sväng eller liknande, precis som när du flyger med någon av dina vänner. Men tänk på att personen i så fall bör göra en provlektion med flyglärare istället.