

Frågor och svar från seminarium verksamhetsområde bemannade varmluftsballonger 11 november 2020

Frågor om Cost Share

1. Innehavare av PPL-A/H får ta sex personer totalt och ballong får ta fyra. Det finns ballonger med fem till sex platser privat. Är det ok att flyga Cost Share då?
Svar: Ja, men det får bara vara max fyra personer ombord, se även svar fråga 3.
2. Finns det LBPL?
Svar: Nej.
3. En ballong som kan ta 5-6 personer ombord, kan 4 av dessa flyga Cost Share?
Svar: Ja, men det får max vara totalt 4 ombord som kan flyga Cost Share.
4. Ska alla (inkl piloten) vara med och dela kostnaden lika vid Cost Share?
Svar: ja, det ska t o m kunna verifieras att alla har delat lika.
5. Får man nyttja Cost Share vid kommersiella flygningar?
Svar: nej, Cost Share får enbart nyttjas vid privatflygningar.
6. Behöver man deklarerera verksamheten när man ska flyga kommersiellt?
Svar: ja.
7. Är Balloon Rule Book alltid konsoliderad?
Svar: Nej, det är en sammanfattning av EU-förordningen men till stor del rätt. Några hänvisningar visar av misstag till den gamla förordningen. Balloon Rule Book innehåller även GM och AMC.
8. Finns det någon ballongsimulator?
Svar: Svenska Ballongfederationen funderar och börjar titta på inspelade lektioner. Det finns inga tankar på någon simulator. Någon har provat en "simulator" för ballong utomlands men det är svårt. Det finns inga bra simulatorer i dag.
9. Vad har ni gjort för kompensande åtgärder. Har ni t ex hjälpts åt att få fram bättre simulatorer?
Svar: För helikopter finns det bättre ekonomiska förutsättningar. Dessa förutsättningar finns inte inom ballong. Skatteverket gav inte kompensation till ballongutbildning i simulator.

10. Räcker det med en markförsäkring på vintern?

Svar: Det ska finnas en ansvars- och passagerarförsäkring även på vintern om man flyger.

Vad gäller svaret på din fråga om giltig försäkring för flygansvar (passagerare/tredje man) under lågsäsong när ingen flygning sker så är det tillåtet att endast ha s k markförsäkring så länge det framgår av deklARATIONEN.

Krav på försäkring återfinns i (EG) nr. 785/2004 innebärande att i samband med att en deklARATION görs är operatören också skyldig att uppvisa ett giltigt försäkringscertifikat.

Om operatören gör ändringar (till exempel ändrar sin försäkrings giltighet/omfattning) skall en ny deklARATION lämnas in till tillsynsmyndigheten vilket regleras i BOP.ADD.105.

Detta sammantaget gör att vi som arbetar med ekonomisk tillsyn tolkar regelverken som att deklARATION och försäkring skall följas åt, d v s att de är avhängiga varandra.

Någon information om detta återfinns dessvärre inte i Ballon Rule Book.

11. Är klasserna på ballong de samma för samtliga medlemsstater i Europa?

Svar: Ja, de olika klasserna framgår i EU-förordningen.

12. Är klasserna för ballong storleksbaserade?

Svar: Klassen varmluftsballong har grupper där uppdelning finns. Enligt BFCL.010 a) är dessa:

- 1) Grupp A: höljeskapacitet upp till 3 400 m³ (120 069 ft³).
- 2) Grupp B: höljeskapacitet mellan 3 401 m³ (120 070 ft³) och 6 000 m³ (211 888 ft³).
- 3) Grupp C: höljeskapacitet mellan 6 001 m³ (211 889 ft³) och 10 500 m³ (370 804 ft³).
- 4) Grupp D: höljeskapacitet över 10 500 m³ (370 804 ft³).

13. När kommer processen vara klar?

Svar: Processen pågår. Vi lägger ut information på nätet så snart det är klart.

14. Fråga om flygprovsblanketter?

Svar: Nya flygprovsblanketter håller på att tas fram enligt Del-BFCL som t ex ska användas när en pilot ansöker om en helt ny behörighet eller för en blivande ballongflygarpilot som ska flyga upp för ballong.

15. Kommer det vara fler klasser än det som konverteringsblanketten består av.

Svar: När det gäller konverteringsblanketten kommer den täcka de klasser som varit möjligt att erhålla nationellt. För övriga klasser ska man kunna ansöka om detta genom att uppfylla de tillämpliga kraven i Del-BFCL.

16. Finns det möjlighet att få dispens att flyga kommersiellt efter 70 år?

Svar: I Basic Regulation finns möjlighet för medlemsländer att skicka in undantag.

En pilot har möjlighet att ansöka om undantag till Transportstyrelsen enligt flexibilitetsbestämmelser i artikel 71 i förordning (EU) 2018/1139, men ett beviljande kräver att det finns brådskande oförutsedda omständigheter eller brådskande operativa behov där även samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) Det är omöjligt att på ett adekvat sätt ta hänsyn till dessa omständigheter eller behov i överensstämmelse med de tillämpliga kraven.

b) Säkerhet, miljöskydd och överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande kraven säkerställs, vid behov genom tillämpning av kompensande åtgärder.

c) Medlemsstaten har i möjligaste mån lindrat eventuell snedvridning av marknadsvillkoren som en följd av att undantaget beviljats.

d) Undantaget är vad gäller omfattning och varaktighet begränsat till vad som är absolut nödvändigt och det tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt.

Oavsett utfall tillkommer även avgift för en sådan ansökan.

Transportstyrelsen kan inte ge förhandsbesked eller bedöma huruvida en sådan ansökan kommer beviljas eller inte.

17. Det finns 53 piloter som har giltiga ballongcertifikat. Finns det möjlighet att få en lista på det?

Svar: En lista har skickats till Svenska Ballongfederationen.

18. Ingen giltighetstid i de nya ballongcertifikaten. Kommer årsavgiften att sänkas?

Svar: Nej årsavgiften kommer inte att sänkas.

19. Vad krävs för att gå från privat pilot till att flyga kommersiellt finns det några krav utskrivna?

Svar: Se länk från presentationen under seminariet

https://www.transportstyrelsen.se/48f24c/globalassets/global/luftfart/seminarier_och_information/2020/2020-11-11-seminarium-bemannade-ballonger/presentation-ballong-sandra-aldin.pdf

20. Erfarenhetskrav på 6 av 24 månader. Hur ska vi kunna uppfylla erfarenhetskravet ? Ballongunderhåll är ju säsongsbetonat. Ofta hobbyverksamhet.
Svar: Det finns ett fåtal nationellt registrerade ballonger som idag underhålls av del-66 certifierade tekniker. TS har redan etablerat kontakt med aktuella personer och diskuterar en väg framåt/lösning på frågan. Hur TS ska behandla kravet på 6 / 24 funderar vi på i dialog med branschen, då det blir svårt att kräva av enskilda tekniker att uppfylla kravbilderna. Här får vi via externa hemsidan kommunicera ut vad resultatet blir när vi kommit i mål, kanske någon form av dispens.
21. Vilka poster kan kombineras med AM?
Svar: Du kan kombinera alla roller i en liten organisation. I en stor organisation behövs en kvalitetschef/CMM Compliance Monitoring Manager som ska vara oberoende.
22. Ballongflygning i Stockholm
- 1) Ballongzoner i Stockholm blå, vit och gul 700 fot och 900 fot. Om zonerna inte skulle finnas blir det svårt att flyga över Stockholm. Hur ser vi på det?
 - 2) 1000 fot ground gäller. Vi har några höga byggnader i Stockholm. Hur räknas det? 600 m i omkrets och 1000 över högsta hinder?
 - 3) Hur ser myndigheterna på ett luftrumsintrång som beror på en förändring i vädret exempelvis vid sjöbris? Stockholm består av olika förutsättning skog, sjö et c och även olika vindförhållanden. Svårt att förstå att det är samma regelverk för ballonger som för helikopter och UAS:er.
 - 4) Vore det bra med samråd med alla myndigheter i Stockholm bara för att underlätta ballongflyg över Stockholm?
23. Kan någon få tillstånd att flyga lågt vid exempelvis tävling och uppvisning?
Svar: Ja, vid aktiviteterna i Stockholm 2002 genomfördes riskanalyser och den sökande fick lov att flyga ned till vattenytan. Det togs samråd med olika myndigheter i Stockholm innan.
24. Hur ska man kunna få tillräckligt med flygtid under pandemin för att få tillräckligt med flygtid för att upprätthålla behörigheten? Även elever får svårigheter med sin utbildning.

Svar: Försök att lista ut vad man kan göra för kompenserade åtgärder. Undantag med flygtider tittar man på vad gäller kommersiella piloter men just specifikt för ballong finns inget undantag. Förhoppningsvis läggs det ut information på webben. Operatörerna kan uppvakta EASA. Lättare om en operatör kommer in med förslag.

25. Hur många Bilaga I ballonger enligt grundförordningen finns det som flyger i Sverige?

Svar: Det finns en som är luftvärdig och en som kan bli luftvärdig.

26. Vi måste ha ett nationellt operativt regelverk för dessa Bilaga 1 ballonger som hänvisar till EU-förordningen med vissa undantag. Kan det bli problem?

Svar: Nej. Arbetet med föreskriften har flyttats fram och kommer att remissas någon gång under nästa år.

27. Generellt för luftvärdighetsgranskning för Del-ML luftfartyg:

Vem får utföra och utfärda ARC 15c?

- 1) Luftvärdighetsgranskare i CAO luftvärdighet som har privilegiet och tillstånd.
- 2) CAO underhåll med privilegiet och tillstånd, i samband med årstillsyn
- 3) Fristående tekniker med behörig på luftfartyget med tillstånd, i samband med årstillsyn
- 4) (om man följer metod 2 eller 3 innebär det ny luftvärdighetsgranskning varje år, ingen förlängning)

Vem får förlänga giltighetstiden på en ARC 15c?

- 1) Den CAO luftvärdighet som ansvarar för luftfartyget fortsatta luftvärdighet och har gjort det de senaste 12 månaderna

Godkännande av fristående tekniker som luftvärdighetsgranskare:

- 1) Ansökan till myndigheten
- 2) Luftvärdighetsgranskning genomförs under supervision från myndigheten
- 3) Tillstånd från myndigheten gäller 5 år
- 4) Förnyelse av tillstånd vart 5 år.