



Kjarasamningurinn felldur í annað sinn:

Samninganefnd FÍA við Atlanta segir af sér

Þann 20. apríl s.l. sagði samninganefnd FÍA við flugfélagið Atlanta af sér eftir að samningar sem nefndin bar undir atkvæði flugmanna félagsins höfðu verið felldir í tvígang. Samninganefnd telur sig ekki njóta trausts félagsmanna né hafa umboð til frekari samningaumleytanna og sér ekki grundvöll til frekari starfa. Stjórn FÍA mun skipa nýja samninganefnd í framhaldinu.

Skrið var undir nýjan samning FÍA við flugfélagið Atlanta þann 10. apríl þar sem tekið var á þeim atriðum sem virtist hvað mest óánægja með í könnun sem gerð var eftir að fyrri kosningu lauk. Í kjölfarið var samningurinn kynntur fyrir flugmönnum félagsins og hófst rafræn kosning um samninginn þann sama dag sem stóð yfir í 7 daga.

Föstudaginn 17. apríl s.l. kl. 23 lauk svo rafrænni kosningu um kjarasamninginn og var niðurstaða kosningarinn-



ar þessi: Á kjörskrá voru 107 flugmenn, atkvæði nýttu 88 sem gerir 82,2% kjörsókn. 45 höfnuðu samningnum og 42 samþykktu hann, einn sat hjá. Samningurinn var því felldur með 51,7% þeirra sem tóku afstöðu.

Þetta er í fyrsta sinn í sögu FÍA að samningur er felldur ítrekað en verið er að fara yfir stöðuna með flugmönnum félagsins.

Eftirtaldir eru í fráfarandi samninganefnd:

- Jón Þór Þorvaldsson, formaður
- Friðrik Ottesen
- Hafsteinn Orri Ingvason
- Haraldur Helgi Óskarsson
- Heimir Arnar Birgisson
- Kristinn Sigurðsson
- Jón Ólafsson
- Ólafur Örn Jónsson

Nýr kjarasamningur FÍA við Flugfélag Íslands

Samþykktur með 53,8% atkvæða

Nýr kjarasamningur var undirritaður milli FÍA og Flugfélags Íslands þann 1. apríl s.l. Samningurinn er á svipuðum nótum og þeir samningar sem gerðir hafa verið hjá FÍA að undanfögnu og gildir út árið 2017.

Kl 16 föstudaginn 17. apríl 2015 lauk rafrænni kosningu um kjara-



samninginn en á kjörskrá voru 46 flugmenn, atkvæði nýttu 39 sem gerir 84% kjörsókn.

21 samþykktu samninginn og 18 höfnuðu honum en enginn sat hjá. Samningurinn telst því samþykktur með 53,8% þeirra sem tóku afstöðu.

Breytingar á nefndum
bls 2

Nýr kjarasamningur Bláfugls
bls 3

Nýr forseti IFALPA
bls 4

NTF fundur á Íslandi
bls 2

Sumarúthlutun Skýjaborga
bls 3

Breytingar á mörgum nefndum FÍA

Á fundi stjórnar FÍA í byrjun mars var gerð breyting á nokkrum nefndum FÍA. Heilsu- og vinnuverndarnefnd var lögð niður og tveir aðilar úr henni færðir yfir í Öryggisnefnd FÍA sem nú fer með heilsu- og vinnuverndarmál. Öryggisnefndin er því skipuð eftirtöldum:

Steinþór Páll Ólafsson, formaður.
Björn Ásbjörnsson
Friðrik Ottesen
Ingimar Örn Karlsson
Ingvar Tryggvason
Sigrún Björg Ingvadóttir

Þá hætti Kjartan Jónsson í stjórn Sjúkrasjóðs FÍA og Sigríður Einarsdóttir tók sæti í stjórninni í staðinn. Stjórn Sjúkrasjóðs FÍA er því skipuð eftirtöldum:

Helgi Skúlason, formaður
Bryndís Lára Torfadóttir
Sigríður Einarsdóttir
Jónas Þór Guðmundsson,
varamaður

Stjórn FÍA gerði einnig breytingar á skipan alþjóðanefndar á þá lund að Þorsteinn Kristmannsson er ekki lengur í nefndinni, en hann hafði umsjón með málefnum ITF. Þau málefni verða núna á herðum Jóhanns Óskars Borgþórssonar, sem annast samskipti við bæði ITF og NTF.

Laganefnd er nú skipuð:
Þórarinn Ingi Ingason, formaður.
Sara Hlín Sigurðardóttir
Kjartan Norðdahl
Þorvaldur Friðrik Hallsson

Öllum fráfarandi nefndarmönnum eru þökkun góð störf í þágu FÍA á undanförunum árum. Jafnframt er öllum þakkað er buðu sig fram til nefndarstarfa er auglýst var, því miður var ekki hægt að finna vekefni fyrir alla þá áhugasömu aðila en vonandi er hægt að nýta þá krafta síðar.

Aðalfundur FÍA

Aðalfundur FÍA var haldinn á Grand Hótel þann 19. febrúar s.l. og mættu 83 félagsmenn á fundinn og náðist því löglegur fundur eins og ávalt.

Málefni fundarins voru almenn aðalfundarstörf en sjálfkjörið var í stjórn félagsins að þessu sinni þar sem öll fyrr stjórn gaf kost á sér áfram og ekkert mótframboð barst.

Líflegar umræður fóru fram um ýmis málefni enda viðburðaríku ári að ljúka í sögu félagsins. Fundarstjóri var Sara Hlín Sigurðardóttir, flugmaður og lögfræðingur.

Skipað var í starfsráð nokkurra félaga og er hægt að sjá starfsráðs-skipan á heimasíðu FÍA <http://fia.is/nefndir-og-rad>

Fundargerð fundarins er ekki komin á vef FÍA ennþá en fundargerðin er enn í vinnslu hjá ritara félagsins sem mun koma henni í birtingu um leið og hún er tilbúin og samþykkt af hlutaðeigandi aðilum.

Fréttabréf FÍA

Ritstjórn

Kjartan Jónsson
kj@fia.is

Umbrot

Kjartan Jónsson
kjartan@dot.is

Myndir

airliners.net
Baldur Sveinsson
Mats Wibe Lund - myndasafn.is
Shutterstock

Útgefandi

Félag íslenskra
atvinnuflugmanna

apríl 2015

Fréttabréf FÍA er vettvangur félagsmanna og stjórnar til að miðla upplýsingum og fróðleik til flugmanna. Skoðanir einstakra greinarhöfunda endurspeglar ekki endilega opinbera afstöðu FÍA til einstakra málefna.

Öll notkun efnis úr Fréttabréfi FÍA er heimil gegn því að heimilda sé getið.

NTF fundur á Íslandi

Kæru félagsmenn.

Dagana 7.-8. maí næstkomandi verður á Íslandi haldin einn af tveimur árlegum flugdeildarfundum á vegum norræna flutningamannasambandsins, skammstafað NTF. Það er mitt starf sem fulltrúi í alþjóðanefnd FÍA að sitja þennan fund fyrir hönd stéttarfélagsins okkar.

Í stjórn flugráðs NTF sitja fulltrúar frá öllum 5 aðildaríkjunum. Kjartan Norðdahl eldri sat í flugráði fyrir hönd Íslands um árabíl og sat hann jafnframt í aðalstjórn NTF. Í maí á síðasta ári var það Sigrún Jónsdóttir sem tók sæti í aðalstjórn og Sigríður Ása Harðardóttir í flugráði fyrir hönd Íslands, báðar fyrir hönd Flugfreyjufélags Íslands.

Þá fjóra flugráðsfundi sem ég hef setið fyrir hönd FÍA hefur venjan verið sú að gestgjafinn haldi erindi um það mál sem er hvað áhugaverðast hverju



Jóhann Óskar
Borgþórsson,
ITF og NTF fulltrúi
alþjóðanefndar FÍA
skrifar

sinni í sínu landi. Sem þátttakandi í umræðum um dagskrá fundarins kom eitt málefni upp oftar en önnur. Er það mál tengt landflottaflugfélaginu Primera Air. Primera er/hefur verið með starfstöðvar í nánast öllum aðildaríkjunum NTF og er ég ekki í vafa um að umræður verði líflegar og fræðandi.

Í næsta fréttabréfi stendur til að birta samantekt frá þessum fundi.

Virðingafyllst
Jóhann Ó Borgþórsson.

Nýr kjarasamningur FÍA við Bláfugl

Er nú í rafrænni atkvæðagreiðslu.

Nýr kjarasamningur var undirritaður milli FÍA og fraktfélagsins Bláfugls þann 17. apríl s.l. Samningurinn er á svipuðum nótum og aðrir nýlegir samningar hjá FÍA. Gildistími hans er út árið 2017.

Samningurinn er nú kominn í kynningu og rafræna atkvæðagreiðslu meðal



flugmanna félagsins, en henni lýkur sunnudaginn 26. apríl n.k.

Sumarúthlutun Skýjaborga lokið

Nú er lokið úthlutun til þeirra sem sóttu um sumarhús byggt á punktastöðu.

Tölfræðin lítur svona út:

80 umsóknir eða rétt tæp 10% félagsmanna.

38 samþykktar umsóknir (hæsta punktagildi 216 og lægsta punktagildi -14)

42 Synjað.

55 Vikur í boði í sumar.

17 Vikur standa útaf eftir úthlutun og í boði "fyrstur bókar, fyrstur fær".

Í sumar bjóðum við uppá miða til að nota á hótél Eddu. Fyrirkomulagið er þannig að keyptir eru miðar á orlof. is/fia og miðinn gildir í tveggja manna herbergi í eina nótt. Miðinn kostar kr 5000- en við hvetjum alla til að kynna sér reglur sem gilda vegna miðakaupa.

Auk leigu á sumarhúsum okkar bjóðum við uppá ferðavagnastyrk eins og í fyrra.

Af gefnu tilefni þá bendum við enn og aftur á að húsin okkar og önnur orlofsúrræði eru eingöngu í boði fyrir

félagsmenn og maka.

Það kemur alltof oft fyrir að kvartað er undan umgengni. Það er algerlega óþolandi að koma að illa þrifnu sumarhúsi og þurfa að byrja á að skafa upp skítinn eftir aðra.

Allir verða að gera sér grein fyrir að þetta er sameign okkar allra. Sú meðvitund ásamt góðri umgengni viðheldur þeim kröfum sem við viljum gera til eignanna okkar.

Við minnum á tölvupóstfangið okkar: skyjaborgir@fia.is

Flugmannatalið og saga félagsins



Minum á nýja flugmannatalið og sögu FÍA. Bækurnar eru fáanlegar á skrifstofu Félags Íslenskra atvinnuflugmanna í Hlíðarsmára 8.



Ársfundur IFALPA haldinn í Madrid:

Nýr forseti IFALPA

hörd gagnrýni á óvandaða meðferð rannsóknargagna



Jóhannes Bjarni Guðmundsson, formaður alþjóðanefndar FÍA skrifar

Martin Chalk fyrrum varaforseti IFALPA og forseti ECA til margra ára var kjörinn 18. forseti IFALPA á ársfundum samtakanna dagana 9.-12. apríl s.l. Fundurinn fór fram í Madrid að þessu sinni í boði spænska flugmannafélagsins SEPLA, sem fagnar 70 ára afmæli sínu á þessu ári. Chalk þekkir vel til okkar stéttarfélags og við þekkjum hann frá því hann var í forystu ECA til margra ára og kom m.a. í heimsókn til FÍA. Hann er flugstjóri á Airbus 380 hjá British Airways, en sinnir því starfi afar takmarkað nú þegar hann hefur tekið við forsetaembættinu í IFALPA. Don Wykoff flugstjóri hjá Delta gaf ekki kost á sér til endurkjörs enda hefur hann setið í forystuhlutverkinu síðustu fjögur árin.



F.v. Don Wykoff fráfarandi forseti Ifalpa, Martin Chalk nýkjörinn forseti með Hafsteini Pálssyni formanni Fia.

Eftirköst 4U9525

ECA hefur nú sett á fót teymi sérfræðinga = flugmanna til þess að fara yfir mismunandi þætti sem eru nú komnir til umræðu eftir flugslys Germanwings í frönsku Ölpunum nýverið. Ætlunin er sú að þetta teymi setji saman rök og taki saman gögn sem geta nýst stjórn og starfsfólki ECA og aðildarfélögum innan ECA þegar kemur að umræðu og ákvarðanatöku varðandi hina ýmsu þætti. Þetta eru atriði eins og m.a. dyrnar í flugstjórnarklefan og mögulegar breytingar á henni, video upptökuvélar í flugstjórnarklefa, heilbrigðismál flugmanna, verklagsreglur um aðgengi að flugstjórnarklefa og ýmsu því tengt, flugslysarannsóknir og tenging við saksóknara og dómsvald, persónuvernd og áhrif á stéttina í heild. Þetta eru bara nokkur dæmi. Ætlunin er að vinna þetta hratt á næstu vikum til að ECA og aðildarfélög þess hafi á reiðum höndum ákveðna stefnu og tillögur þegar eftir því verður leitað af hálfu t.d. þeirra sem setja reglurnar (eins og EASA) og fulltrúa flugfélaganna og flugvélaframleiðenda.

Í lok aðalfundarins var samþykkt yfirlýsing vegna Germanwings slyssins og er hún birt í heild á upprunalegri tungu hér á næstu síðu.

Áherslubreyting í þjálfun

Á IFALPA fundinum eru oft mjög athyglisverð erindi í boði og eitt af því sem vakti sérstaka athygli á þessum fundi var ræða Harry Nelson frá Airbus, en hann er einn yfirmanna þar í öryggismálum. Hann talaði mjög skýrt á þá lund að breyta þyrfti áherslum í þjálfunarmálum flugmanna. Það snýr að því að gera grunnbreytingu á allri þjálfun með það að markmiði að auka „grunn-flugfærni (basic flying skills)“. Nelson sýndi m.a. píramída sem ætti hafa til viðmiðunar og þar í grunninum væri einfaldlega FLUG. Ofan á þennan grunn ætti svo að byggja færni í öðrum þáttum sem eru nauðsynlegir nútíma flugmanni. Undirritaður hefur hlustað á þó nokkra fyrirlestra frá Airbus og öðrum flugvélaframleiðendum þar sem þeir hafa iðulega lagt megináherslu á sjálfvirkni og að flugmenn væru fyrst og fremst kerfisstjórar sem þyrftu að hafa góðan skilning á vélbúnaðinum til að vera góðir flugmenn. Nú virðist þessi áhersla vera að breytast og meira að segja hjá Airbus. Þá gagnrýndi hann fyrirkomulagið á endurþjálfun flugmanna. Sagði hana vera of fyrirsjáanlega og jafnvel leiðinlega fyrir starfandi flugmenn og stundum fjarri öllum

raunveruleika. Nýta mætti reglubundna endurþjálfun í sífellt betri flughermum í nytsamlegri hluti eins og að æfa meira ákvarðanatöku og taka fyrir ákveðna þætti í fluginu til að auka færni flugmanna á ýmsum sviðum.

Hefðbundin aðalfundarstörf

Á ársfundinum er eins og eðlilegt er, farið yfir öll venjuleg aðalfundarstörf. Kynnt er vinnan sem búið er að vinna í fastanefndum IFALPA og hvaða helstu verkefni eru framundan. Meginhlutverk IFALPA og sérfræðinga á vegum þess (sérfræðingarnir eru langflestir atvinnuflugmenn) tengist vinnu með ICAO, Alþjóða flugmálastofnunni, og með ICAO gagnvart flugvélaframleiðendum og ýmsum öðrum.

Félagsmenn FÍA geta kynnt sér alls konar efni frá IFALPA á vef samtakanna ifalpa.org og geta að sjálfsögu haft samband við undirritaðan ef áhugi er á.

Næsti aðalfundur IFALPA verður haldinn í New Orleans í Bandaríkjunum og árið 2017 er ætlunin að fundurinn verði haldinn í Montreal þar sem eru höfuðstöðvar bæði IFALPA og ICAO. Þá má geta þess að Security nefnd IFALPA mun halda sinn árlega

tveggja daga fund á Íslandi í haust. Nefndin hefur þegið boð FÍA um afnot af aðstöðu okkar í Grjótnesi og er væntanleg hingað um miðjan september.

Minnum félagsmenn á að hægt er að gerast áskrifandi að vef-fréttabréfum ECA og IFALPA á vefsíðum félaganna:

<https://www.eurocockpit.be/webform/subscribe-to-eca-newsletter>
<http://ifalpa.org/publications/publications-subscriptions.html>



Conference Statement on Germanwings 9525

April 13th, 2015

We, The world's professional pilots are united in our sadness about the tragedy of Germanwings flight 4U9525. The alleged fate of this flight, as outlined by the French prosecutors, is beyond our comprehension, and would constitute an extremely isolated case.

Every day, we accept the trust placed in us by our passengers. As pilots, we have flown and will continue to fly them safely, efficiently and comfortably to their destination - every single flight, every single day.

Any accident investigation has to be performed according to internationally agreed principles as laid out in ICAO Annex 13. So far, this investigation has not met these standards. Leaks of protected information, media pressure, and political considerations all damage the hard won environment in which the aviation industry has agreed to cooperate in analysing accidents and developing solutions. The latter is the very basis that makes flying the safest way of travel.

Only the final outcome of the investigation will allow firm conclusions to be drawn and to identify adequate solutions. The process of drafting such solutions has to be done in a combined effort by regulators, the aviation industry and the community of pilots.

This is a prerequisite to ensure that our passengers can continue to trust in the highest level of safety in air travel.

Fyrirlestur í Grjótnesi:

Konur á karlavinnustað



Þann 3. mars var haldinn fyrirlestur í Grjótnesi, húsnæði FÍA, á vegum Starfsmenntasjóðs FÍA um konur á karlavinnustað. Ágæt mæting var á fyrirlesturinn en Þórkatla Aðalsteinsdóttir sálfræðingur flutti erindi um stöðu kvenflugmanna hjá íslenskum flugfélögum. Hér birtum við myndir sem teknar voru á fyrirlestrinum.



Öryggismál:

Í laser árás er samvinna lykilatriði

Capt. Craig Hall, formaður öryggisnefndar IFALPA, útskýrir hættu í laser árásum á flugvélar og hvernig samvinna hlutaðeigandi fagaðila getur stuðlað að lausn þessa vaxandi vandamáls.

Eitt af þeim málum sem öryggisnefnd IFALPA (IFALPA SEC Committee) hefur verið að vinna með um langt skeið er varðandi laser árásir á flugvélar. Arnaud du Bédat (ADB) flugstjóri ræddi nýverið við Craig Hall flugstjóra um þetta málefni. Viðtalið er birt í heild sinni hér á eftir á ensku eins og það birtist í fréttabréfi IFALPA nýverið.

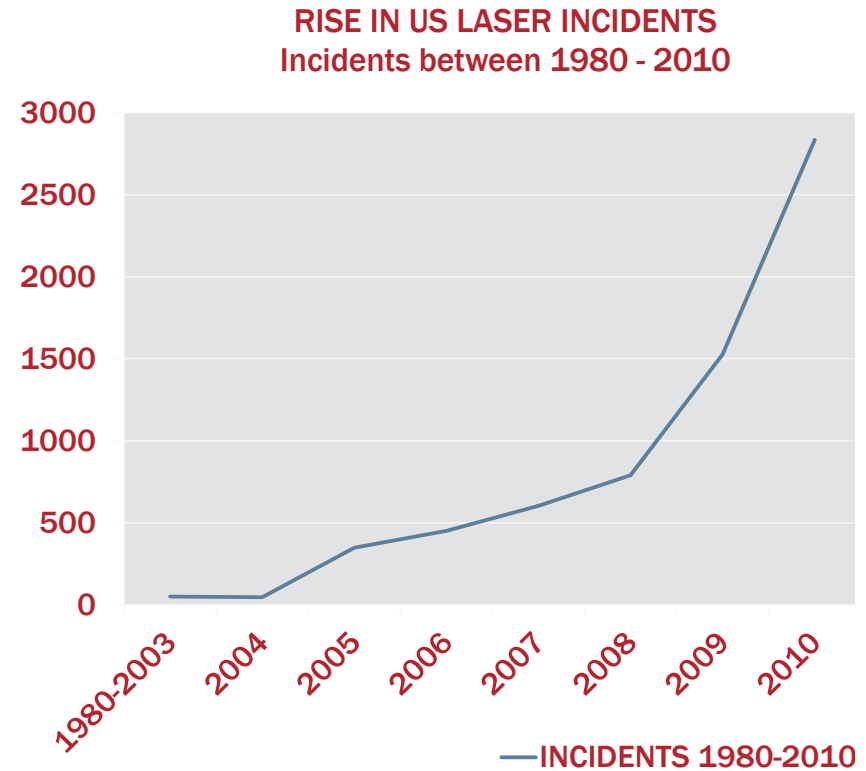
ADB: The issue of laser attacks has been a thorn in the side of the worldwide piloting community for many years, has it not?

Capt. Hall: Arnaud, that's an understatement if I have ever heard one! Many pilots know firsthand what it's like to get hit with a powerful laser. Of particular concern are hits that occur in the most critical phases of flight, namely the "safety window" during takeoff and landing. It is during these phases of flight, especially landing, that the greatest potential for a catastrophic hull loss and attendant loss of life is most apparent.

ADB: Just how prevalent are these attacks, and which way are the trends pointing?

Capt. Hall: Based on the International Air Transport Association (IATA)'s STEADES database, the daily incidence is still on a sharp increase and has been so for the past five years. Latest numbers, and extrapolation of these numbers, lead to the conclusion that we have seen a world-wide rate of occurrences rise from one per day in 2008 to 12 per day in 2010, and 17 per day in 2012. These attacks are increasing, in part, because of the ease of availability of these units and their relatively low cost. Of great concern is the trend to more powerful lasers being readily available; ones that are capable of emitting light from all ranges of the spectrum, including invisible light. One can readily see that the potential for a catastrophe has greatly increased and continues to do so.

ADB: Do we have a good idea of the effects of an attack on the ability of a pilot to safely operate his aircraft? By that I mean a good handle on what



Source: STEADES Analysis/IATA/AEA

Top Ten Cities with Laser Attacks Outside U.S

- LHR London Heathrow
- DVB Dubai, UAE
- YYZ Pearson Int'l, Toronto
- MEL Tullamarine, Melbourne
- GLA Glasgow Int'l, Glasgow
- NAP Capodichino, Naples
- LCY London City, London
- SYD Kingsford Smith, Sydney
- LGW London Gatwick, London
- YUL Trudeau Int'l, Montreal

Source: STEADES Analysis/IATA/AEA

percentage of these attacks can seriously impair the ability of the crew to carry out a safe landing, for instance.

Capt. Hall: We do indeed. We know that in a typical laser attack, momentary incapacitation occurs in 62% of cases. In a further 19% of cases, this incapacitation lasts up to a full minute. In a further 15% of cases, it lasts up to 45 minutes. And in 4% of cases, it last over two hours. Correlating these statistics with the number of attacks that are occurring worldwide on a daily basis, we

can therefore conclude that in a given year, we will see 400 attacks where crews suffer impairment/ incapacitation on a scale serious enough to significantly compromise their ability to carry out a safe and successful landing.

ADB: There are a lot of lasers out there. Which ones are we most concerned with, and can we look at instituting controls on their purchase and possession?

Capt. Hall: Many States have done just that, although with the number

and variety of units out there, that's not going to be an easy task. I can, however, provide a few examples. In 2008, the Australian government announced that it would restrict the sale and importation of lasers that emit a beam stronger than 1 Mw. Some Australian provinces have also issued their own legislation, expanding upon these restrictions. In 2011, Canada introduced new regulations controlling the importation and sale of portable laser pointers. In the Netherlands, it became illegal in 1998 to trade Class 2 laser pointers that are "gadgets" (e.g. ball pens, key chains, business gifts, devices that could end up in children's possession, etc.). The trade of lasers of less than 1 Mw is allowed, but they have to meet requirements regarding warnings and instructions for safe use in the manual. Trading of Class 3 and higher laser pointers is not allowed. Sweden requires a special permit in order to own a laser pointer with a classification of 3R, 3B or 4, i.e. over 1 Mw. The UK and most of Europe are now harmonized on lasers of less than 1 Mw (Class 2 lasers). Anything above 1 Mw is illegal for sale in the UK, although import is unrestricted. In the United States, lasers capable of more than 5 Mw may not be sold or promoted as laser pointers and require certain safety features to be installed.

ADB: You refer to these incidents as "attacks". That's a powerful word.

Capt. Hall: Yes, and we intentionally use that word. In our view, the word "attack" perfectly describes the use of a laser deliberately aimed at the cockpit of an airliner. The author of this action is, or certainly should be, fully aware that a laser can have serious debilitating effects on the crew. And yet with malice aforethought, he chooses to aim his laser and activate it. I can think of no better word than "attack" to describe such an action. This is why we introduced a Working Paper calling

for the inclusion of laser attacks in the International Civil Aviation Organization (ICAO) definition of an "act of unlawful interference" at the last meeting of the ICAO AVSEC Panel. Our paper was circulated to IATA, EUROCONTROL, and the NEASCOG (NATO EUROCONTROL Air Traffic Management Security Coordinating Group) who agreed to endorse and jointly present our paper. The paper was well received, and although not adopted, gained significant support amongst many States.

ADB: You say that the paper was "well received" but not adopted. That really doesn't sound all that positive. Can you expand on that a bit?

Capt. Hall: The paper served a very useful purpose, in that it's the first time that this issue has been discussed in this amount of detail at ICAO. The addition of laser attacks as an Act of Unlawful Interference would have been a gigantic step, but was not one that some States were comfortable with. Unfortunately, many States still consider this as a "safety" issue and not a "security" issue, which is a position that we fundamentally disagree with. Safety is tasked with preventing accidents. Security is tasked with preventing attacks.

ADB: So, was anything significant achieved by the introduction of this paper, other than to just raise the awareness amongst States?

Capt. Hall: Absolutely. One of the biggest challenges that we have is that many – in fact most – States do not criminalize laser attacks. As a result of our paper, we (along with the other presenters of the Working Paper) were able to convince enough States of the seriousness of this issue that a request was put to the AVSEC Panel to issue a State Letter to all ICAO Member States. This State Letter informed all States that the Panel considered this issue a serious one, and called on those States

who do not criminalize these attacks to enact legislation in their respective criminal law that would address this shortcoming; and to those States that do criminalize these attacks, to ensure that appropriate penalties for conducting such attacks are applied. This gave our individual Member Associations a very valuable tool that they can take to their respective governments and, where necessary, call upon them to take the appropriate action. Governments regard State Letters very seriously, and I consider the issuance of this State Letter to be a significant development that will be of great assistance to us.

ADB: It seems that this is significant in another way; it highlights the things that can be accomplished when different stakeholders can come together to achieve a common goal.

Capt. Hall: I couldn't agree more. In fact, this is a great example of precisely that. We have always worked very well with IATA. We don't agree in all areas, but we have always had a great deal of common ground. In this case, we were also able to partner with other international organizations that have great gravitas of their own. When you combine the expertise and reputation of these four major international stakeholder organizations, it provides a significant uplift in our ability to present our positions in such a way as to give them the best chance of success. In this case, the fact that we were able to coordinate this successfully made a huge difference; in fact, it's entirely possible that a paper presented by IFALPA alone would simply not have had the desired effect. I also have to say that a lot of people worked very hard on this coordination, including key members of the SEC Committee and our IFALPA staff. They deserve a ton of the credit for this paper, and made my job of presenting the Paper a much easier one than it might have been.

Dregin út inneign hjá Atlantsolíu – heppnir félagsmenn sem hafa skráð sig

FÍA gerði samning við Atlantsolíu í byrjun janúar og eru nú á fjórða hundrað félagsmenn FÍA búnir að skrá sig fyrir dælulykli hjá félaginu.

Atlantsólía dró svo út fjóra heppna félagsmenn sem höfðu skráð sig á fyrstu fjórum vikunum og vann

hver þeirra 50 lítra eldsneytisúttekt hjá félaginu en tilkynnt var um það í síðasta fréttabréfi. Nú er komið að öðrum drætti og er að aftur fjórir heppnir félagsmenn sem fá samskonar vinning.

Þeir heppnu eru:

Sara Hlín Sigurðardóttir

Matthías Ragnars Arngrímsson

Konrad Garðar Aðalmondsson

Ingvar Tryggvason

Vinningshafarnir geta nálgast gjafabréf fyrir úttektinni á skrifstofu FÍA.