



## Kjarasamningar:

# Samningar sem eru lausir 2018

Búið er að skrifa undir nýja kjarasamninga við marga viðsemdendur frá útgáfu síðasta fréttabréfs og aðrir enn ófrágengnir, áður voru undirritaðir samningar við flugskólana og Icelandair.

### Mýflug

Skrifað var undir nýjan kjarasamning við Mýflug þann 25. maí s.l. Samningurinn gildir til ársloka 2018 en eldri kjarasamningur rann út um síðustu áramót. Við kosningu um samninginn var hann samþykktur með öllum greiddum atkvæðum en kosningaþáttaka var 81,2%.

### Air Iceland Connect

Skrifað var undir nýjan kjarasam-

ning við Air Iceland Connect þann 25. júní og fór hann í atkvæðagreiðslu í kjölfarið. Niðurstaða þeirrar atkvæðagreiðslu var að samningurinn var samþykktur með 57,1% atkvæða. Kosningaþáttaka var 81,4%.

### Air Atlanta

Skrifað var undir nýjan kjarasamning við AAI, Air Atlanta Icelandic, þann 28. júní s.l. Samningurinn gildir til 31. mars 2020. Við kosningu um samninginn var hann samþykktur með 51,65% greiddra atkvæða. Kosningaþáttaka var 88,4%.

### Bláfugl

Þann 2. júlí s.l. var skrifað undir nýjan kjarasamning við Bluebird Nor-

dic og gildir hann til 31. mars 2020. Samningurinn fór í kynningu meðal flugmanna félagsins og rafræn atkvæðagreiðsla hófst í kjölfarið. Niðurstaða atkvæðagreiðslunnar var ljós fimmtudaginn 12. júlí en samningurinn var samþykktur af 60% þeirra sem tóku afstöðu. Kosningaþáttaka var 75%.

### Lausir samningar

Viðræður eru í gangi við Ernir og Norlandair og vegna flugmanna Landhelgisgæslu Íslands. Þá hefur FÍA hafið viðræður við Nordurflug ehf. og Þyrlupjónustuna HELO um gerð kjarasamninga.

# Engar uppsagnir á flugmönnum Icelandair fyrir komandi vetur

Þær gleðifregnir voru kynntar á starfsmannafundi í lok júní s.l. að Icelandair hyggðist ekki segja upp flugmönnum fyrir komandi vetur eins og gert hefur verið árlega síðustu áratugin. Þá munu nýir flugstjórar einnig halda sinni stöðu yfir veturinn.

Þegar flett er í gegnum fréttabréf FÍA síðustu árin þá þarf að leita allt aftur til ársins 2000 til að finna uppsagnalaust ár.

Þetta eru að vonum afar ánægjulegar fréttir og er skýringin sú að aukin umsvif eru hjá félaginu yfir vetrartímann, bæði hvað varðar áætluarflug og þjálfunarmál í tengslum við innleiðingu



Boeing 737Max en væntanlegar eru sex slíkar á næsta ári til viðbótar við

þær þrjár sem afhentar voru árið 2018.

**FÍA fær nýjan framkvæmdastjóra**  
bls 6

**Nefið - frá trúnaðarlækni FÍA**  
bls 3

**Fréttir úr alþjóðastarfi**  
bls 5

**Ný þyrla gæslunnar**  
bls 6

**Dornier 328 til Ernis**  
bls 7

# Breytingar á samþykktum EFÍA

Í byrjun júní, að undangenginni kynningu á ársfundi EFÍA, kusu sjóðfélagar um samþykktabreytingu sem mun heimila sjóðfélögum að taka hálfan lífeeyri kjósi þeir svo. Breytingin leiðir af lögum um almannatryggingar sem tóku breytingum um síðast liðin áramót. Breytingin fól í sér möguleika lífeeyrisþega á að taka hálfan lífeeyri frá Tryggingastofnun án skerðinga gegn því að lífeeyrisþegi sé einnig að fá hálfan lífeeyri frá öllum lífeeyrissjóðum sem hann á réttindi í. Lög um almannatryggingar setja þó það skilyrði að samanlagður hálfur lífeeyrir frá lífeeyrissjóðum og Tryggingastofnun jafngildi að lágmarki lágmarkslífeeyri samkvæmt lögum um almannatryggingar á hverjum tíma.

## Niðurstaða kosninga

Kosningarnar í ár voru með rafrænum hætti og var kosid á heimasíðu FÍA. Sjóðfélagar gátu auðkennt sig inn í kjörklefann með rafrænum skilríkjum eða íslykli. Bodið var upp á aðstoð ef engin slík tilfelli komu upp. Líkt og fram hefur komið á heimasíðu EFÍA féllu kosningar með afgerandi hætti

breytingunni í vil. 96,77% kusu með breytingunni, 2,42% gegn henni og 0,81% sátu hjá. Það voru hins vegar afar fáir sem tóku þátt í kosningunni eða rétt tæp 12% þeirra sem voru á kjörskrá. Þessi þátttaka er augljóslega mun lakari en stjórn vonaðist eftir. Samþykktir sjóðsins fara nú til Fjármála og efnahagsráðuneytis til staðfestingar og stefnt er á að þær taki gildi 1. september 2018.

## Í hverju felst breytingin

Með þeirri breytingu sem gerð var á samþykktum EFÍA og breytingum á lögum um almannatryggingar sem tóku gildi sl. áramót er sjóðfélögum heimilt að taka hálfan lífeeyri, kjósi þeir svo, og fresta þeim helming sem ekki er tekinn til allt að 80 ára aldurs. Sá helmingur sem frestað er, bæði hjá lífeeyrissjóðum og Tryggingastofnun, tekur hækkunum þar til taka hans hefst. Kjósi sjóðfélagi að taka hálfan lífeeyri þarf hann að óska eftir slíku fyrirkomulagi hjá öllum lífeeyrissjóðum sem hann á réttindi í, eigi hann réttindi í fleiri sjóðum en EFÍA, og óska svo eftir hálfum lífeeyri frá Tryggingastofnun. Sjóðfélagi fær þá hálfan lífeeyri frá Tryggingastofnun óskertan, óháð öðrum tekjum og lífeeyrisgreiðslum frá lífeeyrissjóðum. Sjóðfélagar hafa val um það hversu lengi þeir nýta sér hálfan lífeeyri en hámarks lengd er til 80 ára aldurs. Ígrunda þarf vel

hvenær ákvörðun er tekin um að fara af hálfum lífeeyri í fullan, en eftir að taka fulls lífeeyris hefst er ekki hægt að fara til baka í hálfan lífeeyri. Líkt og með aðrar ákvarðanir er varða lífeeyristöku eru forsendur sjóðfélaga og persónulegar óskir og þarfar mismunandi og því mikilvægt að hver og einn skoði sína stöðu vel og taki ákvörðun út frá því.

## Hvað með þá sem hafa nú þegar hafið töku ellilífeeyris

Þeir sjóðfélagar sem hafa nú þegar hafið töku lífeeyris en myndu vilja nýta sér þessa nýju leið og taka hálfan lífeeyri hjá lífeeyrissjóðum og fá óskertan hálfan lífeeyri frá Tryggingastofnun geta sótt um slíka breytingu fram til 1. janúar 2020. Sérstök umsókn vegna þessa verður aðgengileg á heimsíðu sjóðsins samhliða gildistöku samþykktanna í haust.

## Umsóknarferlið

Samhliða gildistöku samþykktanna í haust verða gerðar breytingar á umsóknareyðublöðum vegna lífeeyrisgreiðslna og valmöguleikanum um hálfan lífeeyri bætt við. Eftir því sem valmöguleikum fjölga eykst jafnframt mikilvægi þess að sjóðfélagar kynni sér alla kosti vel, leiti sér ráðgjafar hjá sjóðnum og taki vel ígrundaða ákvörðun. Við hlökkum til að taka á móti ykkur og fara yfir stöðuna þegar þar að kemur.

Snædis Ögn Flosadóttir  
Frámkvæmdastjóri EFÍA

## Fréttabréf FÍA

### Ritstjórn

Kjartan Jónsson  
kjartan@dot.is

### Umbrot

Kjartan Jónsson  
kjartan@dot.is

### Myndir

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

### Útgefandi

Félag íslenskra  
atvinnuflugmanna

júlí 2018

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.

# Nýr kjarasamningur AIC

Ágætu félagar.

Nýr kjarasamningur á milli FÍA og Air Iceland Connect (AIC) var undirritaður þann 20. júní síðastliðinn í húsakynnum ríkissáttasemjara. Samningaviðræður hófust formlega í janúar en samningar höfðu verið lausir frá 1. janúar 2018. Eftir 6 árangurslausu fundi var deilunni vísað til ríkissáttasemjara þann 18. maí 2018. Með aðkomu sáttasemjara voru 3 fundir en að loknum þeim þriðja var ákveðið að funda aftur sama dag þann 20. júní og var sá fundur án aðkomu ríkissáttasemjara. Þann eftirmiðdag var skrifað undir endurnýjun kjarasamnings á milli aðila. Samningurinn var kynntur

flugmönnum AIC þann 25. júní og á hádegi 26. júní hófst rafræn kosning sem lauk 3. júlí. Á kjörskrá voru 43 og var kosningaþátttaka rétt um 81% og var dreifing atkvæða þannig að 20 kusu með samningnum eða rúm 57% og 15 á móti eða tæp 43%. Samningurinn er því samþykktur og gildir hann til 31. desember 2018.

Þannig er viljayfirlýsing undirrituð samhliða um að hefja viðræður aftur strax á haustmánuðum með það að markmiði að nýr samningur liggja fyrir þegar sá nýsamþykkti fellur úr gildi og viðræður taka mið af þeim sem þegar hafa átt sér stað og sömu viðmið enn til grundvallar komandi viðræðum.

F.h. samninganeftir  
Guðmundur Már Þorvarðarson

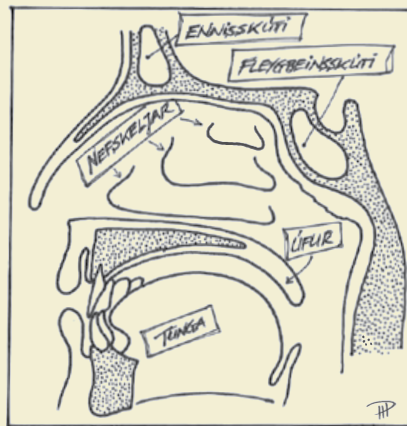
# Nefið

## - Frá Hannesi Petersen, trúnaðarlækni FÍA

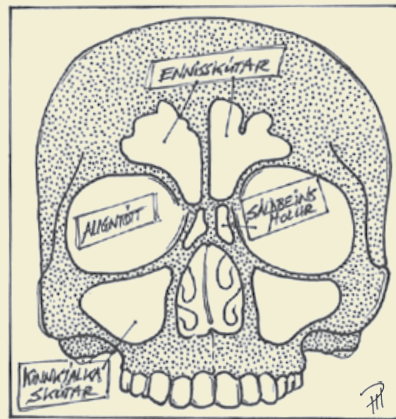
Nefið er fyrir margra hluta sakir undarlegt, Nefhryggurinn snýr fram, nefrótin upp, en nefbroddurinn niður og telst jafnvel lyndiseinkenni þess sem það ber. Sumir eru með nefið ofan í hvers manns koppi, aðrir sjá lengra en nef þeirra nær, margir hafa nef fyrir tækifærum meðan einstaka glíma við að stökkva stöðugt upp á nef sér. Nefið hefur töluverða útlitslega þýðingu og oft gætir viðkvæmni þegar nef eru annars vegar. Mikilvægt er þó að hafa í huga að nefið hefur fyrst og fremst ákveðnu starfi að gegna.

Fyrir utan að geyma lyktarskynið þá er nefið fyrsti hluti öndunarvegarins, inngangur hans og sá hluti sem fyrstur tekur við lofti. Þaðan ferðast loftið aftur í nefkok og kok, um barkakýli þar sem loftið leikur um raddböndin á leið sinni um barkann niður til lungnanna. Meðal maður andar um 20 þúsund lítrum af lofti á sólahring. Í því magni loftis er mikið af framandi efnum, óhreinindum, sem komast í snertingu við innra borð nefnsins, nefslímhúðina. Á leið sinni um nefið er innöndunarloftið ekki einungis síað af þessum framandi efnum/óhreinindum, heldur hitað upp ásamt því að það er mettað raka þannig að loftið sé sem best úr garði gert þegar það nær til lungna. Úr útöndunarloftinu nær nefið síðan að hluta rakanum úr loftinu og hindrar þannig ofþornun þegar andað er út um nef. Nefskeljar eru mikilvægar starfseiningar þegar kemur að því að hita- og rakametta innöndunarloftið (mynd 1). Mikilvægt er að hafa í huga að þessi öndunarvegur er ein starfræn heild “United airways”, en þannig geta sjúkdómar í nefi sérstaklega, verið meðverkandi í sjúkdómum í nedri öndunarvegi.

Nátengdir nefinu, og í nánnum starfstengslum við það, eru hinir svokölluðu nefskútar eða afholur nefns (sinusar). Þeir eru staðsettir til hliðar við nefholið, ofan- og aftan við. Helstir þessara skúta eru kinnholurnar, sitt hvorum megin í kinnbeininu, ennisholurnar ofan við nefholið í ennisbeininu, sáldbeinsholur til hliðar við nefholið og skilja á milli nefhols og augntóttu sitt hvorum megin og aftast er síðan



Mynd 1.



Mynd 2.

fleygbeinsholan, sem er ein og sér og markar miðju höfuðs (mynd 2). Allar þessar afholur opnast inn í nefholið um náttúruleg op og eru, eins og áður sagði í nánnum starfstengslum við nefið. Kinn- og ennisholuopin eru þröng sem veldur því að þessar afholur eru frekar útsettar fyrir sýkingum en hinar ef slímhúðir nefnsins bólga eins og t.d. við kvef.

Bólgur í þessum afholum köllum við skútabólgu (sinusitis). Ef bólga er í einni af fyrrnefndum holum nefnum við sýkinguna eftir þeirri afholu sem sýkingin er í. Þannig tölum við um kinnholubólgu, bólgur í ennisholum og svo framvegis. Algengast er að bólguástandið taki til nefns og nefskúta, margra í einu, og köllum við það nefskútabólgu (rhinosinusitis). Þessar bólgur geta verið með bráða ákomu þannig að um er að ræða skyndileg sjúkdómseinkenni. Ef þessi einkenni eru síðan viðvarandi höfum við tilhneingingu til að kalla vandamálið

krónískt og setjum mörkin við einkenni sem varað hafa lengur en í þrjá mánuði.

### Bráð nefskútabólga

Bráð nefskútabólga er ein af 20 algengustu sjúkdómsgreiningum í heilsumgæslunni og talið er að eitt og hálf prósent sjúklinga komi með kvartanir vegna þessa. Bráðu nefskútabólgnar eru nátengdar kvefi og því algengari að vetri til en eru óalgengar yfir sumarmánuðina júní, júlí og ágúst. Sjúkdómsgangurinn er tvíþátta, fyrst kvefveirusmitið, sem stendur í viku, en þegar bata er að vænta kemur seinni bylgja bakteríusýkingar sem gefur sig til kynna með einkennum frá einhverjum af fyrrnefndum skútum, þá sérstaklega sem þrýstingsverkir í andliti, slappleiki og hiti.

Í eðlilega byggðu nefi og skútum, þar sem ekki er um að ræða þrængsli af völdum fyrirferða, er bakteríusýking mjög sjaldgæf nema að undangenginni veirusýkingu í nefi. Veirur sem sýkja nef, eins og rhinovirus (kvefveira) hafa sérstaka tilhneingingu til að festa sig á slímhúð í nefholi sem er fyrsti lendingarstaður þeirra þegar inn í líkamann kemur. Það eru þessi tengsl veirunnar við slímhúðina sem framkalla fyrsta stig sýkingarinnar. Veiran tengist ákveðnum viðtökum á þekjufrumum slímhúðarinnar, sem kynna hana fyrir sértæka ónæmiskerfinu, en við það ræsist hið eiginlega sýkingarferli sem við þekkjum vel og köllum kvef. Þá bólgnar slímhúð nefnsins og gegnumdræpi slímhúðarinnar eykst sem skýrir annað megin einkenni sýkingarinnar, nefrennsli, en hitt, sem er nefstíflan, er vegna bólgu dýpra í slímhúðarberandi vef. Þessi bólga (nefstífla) getur leitt til lokunar á hinum náttúrulegu afrásnum nefskútanna, sérstaklega þeim þröngu, þ.e.a.s. til kinn- og ennishola og þar skapast því umhverfi sem er næmt fyrir bólfestu baktería sem valda bakteríusýkingum í þessum skútum. Að lokum má nefna að veirusýkingin truflar bifháraklæddu þekjufrumur slímhúðarinnar þannig að hægist á bifháraslættinum en við það minnkar hreinsigeta bifháranna og eykur það möguleika á að bakteríurnar nái að hreiðra um sig og setjast að.



Bráð nefskútubólga hjá fullorðnum er oftast einvörðungu bundin við nef- og kinnholur en sjaldnar við ennisholur. Helstu einkenni hennar, fyrir utan nefstíflu, eru graftrarlitad nefrennsli fram- og afturúr nefi, þrýstings- eða þyngdartilfinning í andliti, sérstaklega þegar viðkomandi beygir sig fram, ásamt verk yfir kinnnum, enni eða nefrót. Almenn einkenni eins og hiti, slappleiki og höfuðverkur geta verið til staðar. Dagana á undan og við þessar aðstæður er varhugavert að fljúga, en þrýstingsbreytingar samfara flugi geta framkallað sérstaklega slæma verki og orsakað jafnvel að sýkingin berist í aðra hluta andlits og höfuðs.

Sjúkdómsgreining fæst með viðtali og skoðun sem felur í sér speglun á nefholi en til viðbótar, ef óvissa eða þörf er á staðfestingu, má fá tölvusneiðmyndir af nefi og nefskútum (mynd 3). Staðbundnar sýkingar í sáldbeinsholum eða fleygbeinsholum eru afar sjaldgæfar en krónískar bólgur þar eru mun betur þekktar, sérstaklega þegar um er að ræða ofnæmi í nefi eða nefsepa.

Meðferð við bráðum nefskútubólgu er fyrst og fremst einkenna meðferð, þ.e. að gefa lyf sem draga úr þrota í slímhúð nefs, svo og verkja- og hitastillandi. Ef sannanlega bakteríusýking er til staðar í afholum nefsins má bíða og sjá hver þróunin er, eða gefa sýklalyf, þá yfirleitt venjulegt penicillin eða penicillin sem er gert til að þola penicilinniðurbrot baktería.

### Krónísk nefskútubólga

Krónísk nefskútubólga er algengasti króníski sjúkdómurinn á vesturlöndum og hrjáir um 13% íbúa þeirra, meðan gigt og hækkaður blóðþrýstingur hrjáir um 11% þeirra. Hér er ekki um tvíþátta sjúkdóm að ræða heldur frekar vanda sem tilkominn er vegna krónískrar ertingar í nefi. Ertingin getur verið vegna ofnæmis eða vegna þess að nefslímhúðin er ofurnæm fyrir einhverjum af þeim fjölmörgu efnunum sem í nefið berast með innöndunarloftinu. Hvort heldur sem er þá bólgnað slímhúðin í nefi og skútum upp og ástand krónískrar nefskútubólgu verður til.

Hvað varðar ofnæmi og ofurnæmi í nefi þá svarar nefslímhúðin þeirri ertingu á mjög svipaðan hátt og um væri að ræða sýkingu eins og kvef. Ertandi og ofnæmisvaldandi efnin



Mynd 3.

tengjast einnig ákveðnum viðtökum í þekjufrumum nefslímhúðarinnar sem kynna þau fyrir sértæka ónæmiskerfinu en við það ræsist annað bólguferli, ólíkt hinu fyrrnefnda sýkingarferli. Hér er ertingin meira viðvarandi, bólgan inni í nefinu minni, en gegndræpi slímhúðarinnar svipað. Því ber meira á einkennum kláða í nefi, hnerra og nefrennsli, en vegna vægari bólgu er minna um að afholur nefsins lokist. Algengara er að slímhúðirnar sem kláða afholurnar að innan séu vægt þykknaðar en að afrásirnar haldist opnar. Ef ofnæmið eða ertingin er viðvarandi er forsenda fyrir því að slímhúðarsepar (polypar) myndist í nefinu og loki þannig afrás skúta til nefs og valdi skútubólgu.

Í flugi er mikilvægt að átta sig á vægi áreitiss hinna mörgu mismunandi efna sem finnast í innöndunarloftinu. Hér ber að nefna rykagnir, húð- og flösuagnir frá samferðarfólki okkar, ásamt ýmsum ilmefnum sem það hefur borið á sig, mengandi loft sem inn í flugvélinu getur borist þegar hún er á jörðu niðri ss. reykt og útblástur ýmiss konar, sem getur verið mjög ertandi fyrir slímhúðir í nefi og skútum. Mörg af þessum efnunum síast í loftræstikerfum vélanna, en er síur mettast geta þau farið á kreik. Óháð hreinleika loftins í vélunum er þar alla jafna mjög þurrkt loft (rakamettun 1-5%). Þetta þurra loft eitt og sér er nægjanlegt til að valda kröftugri ertingu, áverka á nefslímhúðina, sérstaklega ef viðkomandi vistast lengi eða endurtekið í þannig umhverfi, en langvarandi þurrkur í innöndunarlofti getur valdið tímabundnum þrota í slímhúð. Á síðustu árum hefur sjónum verið æ oftast beint að vægi þeirra einda sem síast ekki auðveldlega í loftræstikerfum flugvéla vegna smæðar sinnar og því nefndar UFP (ultra fine particles/nanoparticles). Þessar eindir verða

til þá er efni (lubricants) sem smyrja og auka á endingu hreyfilsins eru útsett fyrir háum hita (15- 20 þúsund °C) í mikilli hæð. Þessar UFP geta síðan borist inn í vélina sem svo kallað “bleed air”. Þar inni, ásamt þurra og jafnvel hlaðna loftinu, getur það valdið ertingu og jafnvel kallað fram ýmis einkenni hjá næmum einstaklingum og hefur það verið kallað “aero-toxic syndrome”. Að lokum má nefna að við langferðir eins og frá Florida til Íslands yfir vertarmánuðina eru skörp skil hita og kulda sem hæglega erta öndunarveg.

Sjúkdómsgreining krónískrar nefskútubólgu fæst með viðtali og skoðun sem felur í sér speglun á nefholi, en til viðbótar eru teknar tölvusneiðmyndir af nefi og nefskútum. Ofnæmispróf og blóðpróf eru oft fengin til að meta næmi einstaklinga.

Meðferð við krónískum nefskútubólgu má skipta í þrennt: 1. Fyrirbyggjandi meðferð; 2. Einkenna miðaða meðferð; 3. Læknandi meðferð. Fyrirbyggjandi meðferð tekur til tveggja þátta þ.e. að fjarlægja ertandi efni úr umhverfi ef mögulegt er. Hér er átt við að bæta loftgæði á vinnustað eða heima, ellegar að nota öndunargrímur. Í tilfelli flugliða er erfitt að “fjarlægja” þurra loftið um borð, en þá má grípa til einkennamiðaðrar meðferðar og vera duglegur að drekka vatn og sprejja saltvatni í nef á 15 – 20 mínútna fresti. Önnur fyrirbyggjandi og hugsanlega mikilvægasta meðferðin við krónískum nefskútubólgu er að þvo nef með saltvatni (sjá textamynd) tvisvar á dag. Hvað varðar einkennamiðaða meðferð er að gefa lyf sem draga úr þrota í slímhúð nefs, en þar eru staðbundnir nefsterar bestir. Nefsterana má nota lengi, vikur, mánuði jafnvel árum saman. Það á ekki við um megnið af þeim nefspreyjum sem kaupast í handkaupum í apóteki og virka þannig að nefið opnast strax eftir að sprejjað er. Langtíma meðferð getur skemmt nefslímhúðina. Önnur einkennamiðað meðferð eru skurðaðgerðir sem miða að því að opna náttúrulegar afrásir skúta inn í nefhol. Mikilvægt er að hafa í huga að skurðaðgerðirnar lækna ekki, heldur búa í hagin, í nefinu fyrir sjúka slímhúð. Hvað varðar læknandi meðferð þá eru mjög áhugaverðar nýjungar að koma fram þar sem meðferð með lífvirkni lyfjum byggðum á einstofna mótefnum er að verða sífellt meira virk.

# Fréttir úr alþjóðastarfi FÍA flugmenn taka virkan þátt að vanda



Sara Hlín Sigurðardóttir flugstjóri og formaður alþjóðanefndar FÍA skrifar

Alþjóðanefnd hefur sinnt margvíslegum verkefnum undanfarna mánuði líkt og venja er. Á vormánuðum var tengslanetið nýtt til þess að afla ýmissa upplýsinga frá starfsfélögum okkar erlendis vegna kjarasamningsviðræðna við nokkra af viðsemjendum FÍA. Það er gríðarlega mikilvægt fyrir okkur að geta sótt í reynslubanka annarra, hvort sem málefnið varða fyrirkomulag sjúkraflugs, útfærslu á vakt- og hvíldartíma eða annað.

## Nýr vinnuhópur kvenflugmanna

Fyrr á árinu sóttu Kristín María Grímsdóttir flugmaður Atlanta og stjórnarmaður í FÍA og Sigríður Einarsdóttir flugstjóri Icelandair alþjóðlegan fund kvenflugmanna í Frankfurt sem haldinn var í fyrsta sinn í tilefni af alþjóðadegi kvenna (e. *International Womens's Day*). Einn af dagskrárliðunum var svokölluð #metoo bylting sem snertir flugið líkt og aðrar greinar. Á fundinum var ákveðið að stofna alþjóðlegan vinnuhóp undir hatti IFALPA sem mun rýna sérstaklega í stöðu kvenflugmanna, s.s í málefnum tengdum meðgöngu og brjóstagjöf. Því miður er of algengt að þungun bitni illa á kvenflugmönnum, sér í lagi þeim er starfa sem verktakar. Full þörf er á sameiginlegu átaki í þessum málaflokki. Fulltrúi Alþjóðanefndar FÍA mun taka fullan þátt í vinnuhóp IFALPA á næstu misserum og munum við halda ykkur upplýstum um framhaldið.

## Árþing alþjóðasamtaka flugmanna (IFALPA)

Í mars fór einnig fram árþing IFALPA sem að þessu sinni var haldið í Lúxemborg. Örnólfur Jónsson formaður FÍA sótti ráðstefnuna ásamt Snorra Ómarssyni og undirritaðri. Á ráðstefnum sem þessum skipta kaffipásur og kvöldskemmtanir einna mestu máli en þær eru vel nýttar í að styrkja tengslanetið og afla upplýsinga. Á daginn er þó fundað stíft. Haldnar voru kynningar á helstu (vanda) málum hveirrar heimsálfu ásamt því sem hver álfa hélt sína lokuðu fundi. Fastanefndir IFALPA kynntu verkefni



Örnólfur og Snorri ræða við Yngve Carlsen formann norsku flugmannasamtakanna.



Fulltrúar FÍA með Capt. Ron Able formanni IFALPA.

undanfarins árs og ýmsir sérfræðingar héldu fyrirlestra.

## Öflugt starf innan Evrópusamtaka flugmanna (ECA)

Á vormánuðum sóttu fulltrúar Alþjóðanefndar einnig ýmsa aðra fundi, s.s. fundi laganeftar ECA (e. *European Cockpit Association*), öryggisnefndar ECA, vinnumálanefndar ECA auk fundar norrænu flutningamanna-samtakanna (NTF) í Álaborg.

Tvisvar á ári heldur ECA ráðstefnu og er sú fyrri yfirleitt í júní. Erna Á. Mathiesen lögfræðingur FÍA og Lára Sif Christiansen framkvæmdastjóri

FÍA sóttu júniráðstefnuna að þessu sinni en algengt er að lykilstarfsmenn af skrifstofum stéttarfélaganna sækji þessar ráðstefnur. Það er því mikill fengur fyrir alþjóðastarf FÍA að hafa fengið Láru Sif með sína sérþekkingu í okkar lið og vil ég nýta tækifærið og bjóða hana hjartanlega velkomna til starfa.

Eins og sjá má er ætíð nóg að gera í alþjóðastarfinu en nánari upplýsingar um fundi og verkefni má finna í fundargerðum nefndarinnar á heimasíðu FÍA sem og í appinu.



# Landhelgisgæsla Íslands leigir nýjar þyrlur

## Mikil umræða vegna slyss á þyrlu sömu gerðar í Noregi

Innan ramma núverandi leigusamnings hefur Landhelgisgæsla Íslands (LHG) boðist að skipta TF-GNA og TF-SYN út fyrir nýrri Super Puma H225 þyrlur, LN-ONF og LN-ONG, LHG að kostnaðarlausu. Fyrir flugrekstur LHG hefur þetta ótvíræða kosti í för með sér þar sem núverandi þyrlukostur LHG er að úreldast hratt, en samskipta og flugleiðsögubúnaður eldri véla uppfyllir varla núverandi- né framtíðarkröfur. H225 þyrlurnar eru búnar einum nýjasta og fullkomnasta búnaði til leitar- og björgunarflugs sem völ er á markaðnum og þessi skipti því töluverður ávinningur fyrir LHG.

Að svo stöddu er LHG að skoða lokaskýrslu rannsóknarnefndar flugslysa í Noregi, AIBN, vegna flugslyss sem samskonar þyrla lenti í fyrir rúmlega tveimur árum síðan í Noregi. Framleiðandi vélanna, Airbus Helicopters, hefur farið út í ákveðnar aðgerðir til úrbóta og í kjölfarið hafa flugmálayfirvöld í Bandaríkjunum og Evrópu aflétt flugbanni á vélunum. Þær eru því taldar flughæfar af FAA og EASA.

Áætlað er að þjálfun starfsmanna geti hafist strax í haust og að rekstur H225 þyrlanna geti hafist í byrjun næsta árs. LHG og starfsmenn hennar binda miklar vonir við að þetta verði gott



skref inn í framtíðina og geri flugrekstur LHG betri og öruggari á næstu árum.

Sigurður Heiðar Wiium

## Frá nýjum framkvæmdastjóra FÍA

Kæru félagsmenn

Ég vil byrja á því að þakka kærlega fyrir hlýjar og góðar móttökur eftir að ég tók við stöðu framkvæmdastjóra hjá FÍA. Mér finnst virkilega gaman að fá að vera partur af allri uppbyggingunni sem er að eiga sér stað innan fluggeirans. Að fá tækifæri til þess að vinna með og halda sambandi við fyrrverandi samstarfsmenn er mér mjög dýrmætt.

Reynsla mín sem flugmaður mun nýtast mér í starfi og er flugið þar sem áhuginn liggur. Einnig hef ég lokið prófi í iðnaðarverkfræði og fjármála-hagfræði og get ég vonandi komið með annan vinkil á starfseminu sem gæti nýst í kjarabaráttu sem og rekstri



félagsins.

FÍA er gríðarlega öflugt stéttarfélag og finnst mér virkilega aðdáunarvert hvað stjórn og aðrir félagsmenn leggja hart að sér til að gæta hagsmuna félagsmanna.

Styrkurinn liggur í þessari sterku heild sem þið hafið unnið að og er mikilvægt að halda ótrauð áfram.

Þetta starf býður upp á mikla möguleika og mun ég leggja mig alla fram til að efla félagið enn frekar. Ég er mjög stolt að byrja þennan nýja kafla í lífinu hjá FÍA og eru því spennandi tímar framundan!

Kær kveðja,  
Lára Sif

# Nýjasta Flugvél Ernis DO328-100

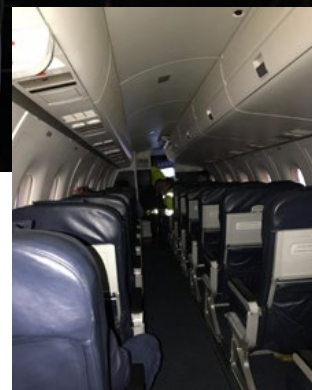
## 32ja sæta skrufubota

Nýlega fjárfesti flugfélagið Erni í nýrri flugvél til nota í leiðarkerfi sínu innanlands af gerðinni Dornier 328-100. Vélin, sem er skrufubota, var upphaflega kynnt árið 1991 og stóð framleiðsla á henni til ársins 2000. Hún er keyrð af Pratt mótorum PW119A og getur flogið á allt að 350 hnúta hraða og dregur allt að þúsund mílum. Dornier vélin rúmar 32 sæti og var keypt frá MHS í Þýskalandi.

Erni áætlað að hefja notkun á henni eftir nokkrar vikur en henni verður flogið á núverandi áfangastaði félagsins en fyrst og fremst á Húsavík og Höfn. Sætánýting í Jetstream vélum félagsins er almennt góð og reglulega er fullbókað á núverandi 19 sæta vélum félagsins. Einnig eru reglulega leiguflug farin yfir sumartímann, auk þess sem Erni tekur iðulega að sér sjúkraflug til Grænlands, Svíþjóðar og Noregs.

Flugtími á helstu áfangastaði mun styttest með tilkomu nýju Dornier vélarinnar og bundnar eru vonir við að vélin muni auka tækifæri félagsins fyrir leiguflug innanlands og jafnvel á erlendri grundu. Erni hefur ráðið flugliða í fyrsta skipti í 48 ára sögu félagsins og þegar hafa flugvirkjar lokið námskeiði á þessari tímamóta græju. Áætlað er að tvær áhafnir flugmanna klári þjálfun í næsta mánuði og í kjölfarið verða fleiri áhafnir þjálfaðar á vélin.

Flugfélagið Erni er þegar með fjórar 19 sæta BAE Jetstream 31/32 flugvélar í notkun ásamt tveimur bulldrifnum vélum sem eru nýttar í útsýnisflug. Dornier vélin mun draga



úr notkun á Jetstream vélunum og bæta áhafnanýtinguna en síðustu sumur hafa tvær vélar verið notaðar samtímis fyrir leiguflug á Höfn.

Sigurður Egill Sigurðsson  
Flugstjóri hjá Erni

## Niðurstaða kosninga í stjórn FÍA

Skömmu eftir útgáfu síðasta fréttabréfs var haldinn aðalfundur FÍA og var þar kosid í stjórn FÍA.

Sjálfkjörið var í sæti formanns og varaformanns en 11 voru í framboði fyrir sjö sæti í meðstjórn og þurfti því að kjósa um þau sæti. Niðurstaða þeirrar kosningar var eftirfarandi:

### Formaður

Örnólfur Jónsson Icelandair (2020)

### Varaformaður

Guðmundur Már Þorvarðarson Icelandair (2019)

### Meðstjórnendur

G. Birnir Ásgeirsson Air Atlanta (2019)

Hólmar Logi Sigmundsson Landhelgisgæslan (2019)

Högni B. Ómarsson Icelandair (2020)

Jónas E. Thorlacius Icelandair (2020)

Kristín María Grímsdóttir Air Atlanta (2019)

Magni Snær Steinþórsson Air Iceland Connect (2020)

Sigrún Bender Icelandair (2020)

# Frá ÖFÍA



## Skýrsla samtaka iðnaðarins

Í október 2017 kynntu Samtök iðnaðarins skýrslu um ástand og framtíðahorfur innviða á Íslandi á fjölsóttum fundi í Hörpu. Þetta var í fyrsta sinn sem heildstæð skýrsla um ástand innviða hér á landi var gefin út. Vilhjálmur Hilmarsson, hagfræðingur hjá Mannviti fjallaði um vegi og flug-samgöngur.

Fjórir flugvællir eru skilgreindir sem alþjóðaflugvællir: Keflavík, Egilsstaðir, Akureyri og Reykjavík.

Innanlandsflugvællir og landingarstaðir sem þjóna innanlandsflugi ein-göngu eru 42 talsins, þar af eru 16 með bundnu slitlagi, 22 með malarslitlagi og 4 með grasbrautum.

Ástand Keflavíkurflugvallar var metið gott en alþjóðaflugvællirnir í Reykjavík, Akureyri og Egilsstöðum fengu ástandseinkunnina 3 en aðrir innanlandsvællir fengu ástandseinkunnina 2.

Isavia hefur áætlað að um 600 milljónir þurfi á hverju ári til að halda flugvöllum á landsbyggðinni við. Hér er átt við lágmarksviðleitni til að halda flugvöllum í viðunandi ástandi. Síðastliðin ár hefur verið skorið niður á fjárlögum þannig að Isavia hefur aðeins fengið um 300 milljónir á ári til að sinna þessu lágmarksviðhaldi. Það gefur auga leið að verkefnalistinn stýttist ekki við slíkar kringumstæður og er öllum ljóst að í innanlandsflugvallakerfinu eru að myndast brestir sem ekki er hægt að una við. Skýrsla S.I. framkallar mynd af sinnuleysi stjórnvalda gagnvart flugiðnaðinum á Íslandi, sem skýtur skökku við þegar horft er til þess að þessi iðnaður stendur undir 14% af landsframleiðslu.

## Fundur Isavia um innanlandsflugvallakerfið

Í vor stóð Isavia fyrir tímabærum fundi um framtíð innanlandsflugvallakerfisins, enda stefnuleysi stjórnvalda í flugmálum orðið mjög þýngjandi og beinlínis hættulegt. Hávær umræða hefur undanfarið skapast um að skilgreina beri innanlandsflugvallakerfið sem hluta af almenningssamgöngum.

Það gefur auga leið að innanlandsflugvallakerfi er hluti af almenningssamgöngum í landi sem býr ekki við járnbrautarsamgöngur. Þá væri það með öllu óraunhæft að leggja arðsemiskröfu á hvern og einn flugvöll sem sjálfstæða rekstrareiningu, líkt og um keðju nýlenduvöruverslana væri að ræða. Flugvélum er jú flogið frá A til B með C sem varavöll.

Við sjáum það ár eftir ár að samgönguáætlun kemur út með mörkuðum fjárveitingum til framkvæmda á innanlandsvöllum, það næsta sem gerist er að fjárlög koma þar sem allar fjárveitingar til framkvæmda eru skornar niður í ekki neitt. Stjórnendur Isavia eru ekki í öfundsverðri stöðu, en það kemur í þeirra hlut að forgangsraða þessum fjárveitingum, sem eru langt undir því sem þarf til að reka flugvallakerfið. Við þetta ástand verður ekki unað lengur.

Skyndilegt ákall um ILS á braut 19 á Akureyriflugvelli kemur nokkuð á óvart. Flugmannastéttin hefur ávallt lagt á það áherslu að forgangsraða sé í góðu jafnvægi flugöryggis, með hliðsjón af þörfum hvers tíma og fyrir-sjáanlegra tækifæra. Ávinningur af ILS á braut 19 á Akureyri er fyrir-sjáanlega lítill, enda skyggni og skýjahæð iðulega með skaplegasta móti er sunnanvindar leika um Eyjafjörðinn.

## Reykjavík Flight Safety Symposium 2018

FÍA stóð í annað sinn fyrir ráðstefnunni “Reykjavík Flight Safety Symposium” sem haldin var 13. apríl 2018 á Hilton Reykjavík Nordica. Innlendir og erlendir fyrirlesarar fjölluðu um loftgæði í flugvélum, “Cybersecurity”, þjálfun flugmanna og gervihnatta leiðsögutækni. Um 120 manns sóttu ráðstefnuna sem heppnaðist í alla staði vel, en viðburðurinn líkt og í fyrra laðaði að flugumferðarstjóra, flugmenn og aðila úr stjórnsýslunni. Ráðstefnan verður haldin aftur í apríl 2019 og nú þegar hafa tveir innlendir og tveir erlendir fyrirlesarar staðfest komu sína.

## Varaflugvællir á Íslandi

Veður var fremur risjótt á SV horninu í byrjun árs. Í febrúar þurftu

tvær stórar farþegaþotur að hverfa frá Keflavík til Akureyrar. Til allrar hamingju var flughlaðið á Akureyri tómt er þær lentu, en þessar tvær vélar tepptu völlin svo fresta þurfti reglubundnu innanlandsflugi. Þann 2. apríl skapaðist aftur nokkuð erfitt (háskalegt) ástand er sex farþegaþotur þurftu að hverfa frá Keflavík til Akureyrar og Egilsstaða. Þann morgun raungerðist atburðarás sem flugmenn hafa rætt sín á milli í 10 - 15 ár, en það tók 28 mínútur að lenda fjórum vélum sem komu nánast samtímis austur á Hérað. Þessar fjórar vélar svo gott sem fylltu flughlaðið á Egilsstaðaflugvelli.

Það má með sannni segja að það sé hluti af eðlilegri flugstarfssemi að hverfa til varaflugvallar, en hitt ber að hafa í huga, að aðstæður á Íslandi eru allt annað en eðlilegar. Við verðum að hafa hugfast varðandi AEY og EGS sem varaflugvelli, hvað þeir hafa mjög ólíka flugtæknilega eiginleika. AEY er með lengri braut en hærri aðflugslágmörk, EGS með lægri aðflugslágmörk en óstjórnaður og mjög tímafremt RNAV á 22. Það sem hamlar þeim báðum er að aðeins er pláss fyrir tvær til fjórar þotur, akandi undir eigin vélarafli.

Þarna vorum við enn og aftur minnt á alvarlegan brest í flugvallakerfi landsins.

Flug á Íslandi er 99 ára í ár. Reglubundið áætlunarflug til New York hófst fyrir 70 árum. Ísland er stofnaðili að ICAO. Ef þessi arfleið og minning um framlag frumkvöðlanna á ekki að visna í höndum stjórnvalda, þarf hugarfarsbreyting að eiga sér stað. Það er hrópandi þörf fyrir stefnu stjórnvalda í flugmálum almennt. Á Íslandi starfar aragrúi fjölbæfs og vel menntaðs fólks í fluggeiranum. Allar upplýsingar, tölfræði og þekking eru til staðar á meðal þessa fólks til að stjórnavöld geti tekið af skarið og markað skýra og metnaðarfulla stefnu í flugmálum þjóðarinnar.