

KOTRA



FRÉTTABRÉF FÉLAGS ÍSLENSKRA ATVINNUFLUGMANNA

OKTÓBER 2024

Eigendur Hvassahrauns sáu ekki fyrir sér flugvöll á landinu

„Það hafa margir sett sig í samband við mig og áhuginn er nokkur, en jörðin er óseld“ segir Magnús Leópoldsson fasteignasali í samtali við Kotru. Magnús annast umboðssölu á jörðinni Hvassahraun fyrir hönd félagsins Sauðafells sf. Hann segir engar sérstakar kvaðir hvíla á jörðinni. Allar hugleiðingar og áform um framtíðarnýtingu yrðu á forræði eiganda, en líkt og Magnús bendir á fer viðkomandi sveitarstjórn með skipulagsvald á svæðinu.



Magnús Leópoldsson

Í júlí sl. var á ruv.is haft eftir Guðlaugi Jónssyni stjórnarformanni Sauðafells, að eigendur jarðarinnar hafi horft til flugvallarstæðis í hrauninu, en geri ekki lengur ráð fyrir tilboði frá ríkinu með þau áform að leiðarljósi. Því sé horft annað.

Engar frátafir í flugi þrátt fyrir langvarandi jarðelda í túnfæti KEF flugvallar



Séð úr farþegarými þotu Icelandair við lendingu til vesturs í Keflavík. Ljósmynd/Jens Pór Jensson

Tímabil eldgosa á Reykjanesskaga

Flugmenn árvakir yfir þróun mála og mögulegum áhrifum á störf þeirra

Íslenskir flugmenn búa við sérstæðar aðstæður. Lega landsins gerir það einangrað og næsti varavöllur utan lands í u.p.b. 1400 kílómetra fjarlægð. Hvað innviði varðar, þá eru þrír flugvellir á landinu utan Keflavíkur, sem eru til þess bærir að teljast sem varavellir: Reykjavík, Akureyri og Egilsstaðir. Hinum tveimur síðastnefndu eru mörk sett vegna takmarkaðra innviða og þjónustu. Veðurfar getur verið mjög krefjandi og haft áhrif um land allt. Ofan á þetta bætist svo hin sérstaka íslenska jarðfræði, sem getur af sér eldgos

með reglubundnum hætti, oftast án mikils eða nokkurs fyrirvara. Þessi samblanda af legu lands, veðurs og virkni í jörðu gerir miklar kröfur til innviða. Flugmenn gera ávallt sitt besta til að vinna úr þessum aðstæðum á sem öruggastan hátt, en verða að sama skapi að treysta á ráðamenn að þeir tryggi innviði með sem bestum hætti. Þrátt fyrir að yfirstandandi eldgosahrina hafi ekki valdið fráhvörfum eða teljandi vandræðum, er full ástæða fyrir flugmenn til að vera á varðbergi og ígrunda stöðu mála.

Samantekt umræðu

Enn ríkir óvissa um framtíð Reykjavíkurflugvallar

Umræður um tilvist og framtíð Reykjavíkurflugvallar eru ekki nýjar af nálinni. Allt frá því að breska hersetuliðið hóf flugvallargerð í Vatnsmýrinni árið 1940 hafa margar nefndir komið að málum og miklar umræður verið um ágæti vallarins. Ekki vegna kosta hans út frá flugtæknilegum forsendum, heldur fremur vegna nýtingu landsvæðisins. Árið 2015 kom út skýrsla stýrihóps, svokölluð Rögnunefnd, um flugvallarkosti á höfuðborgarsvæðinu.

Hvassahraun var þar nefnt sem helsti kostur og hefur verið í deiglunni síðan. Ýmislegt hefur komið fram undanfarin misseri sem virtist slá Hvassahraun út af borðinu og er hér rifjað upp.

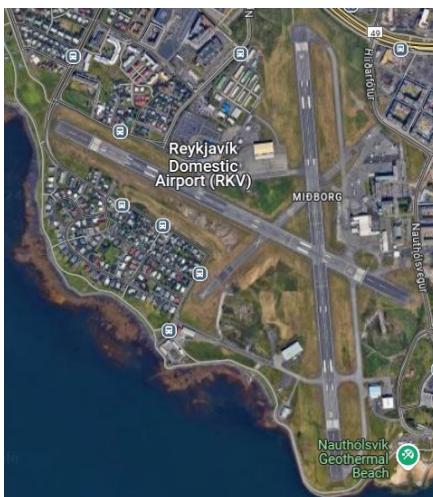
Áhrif langvarandi jarðhræringa

Í umræddri skýrslu kom fram að hraun sem ógna myndu flugvallarstæði í Hvassahraunslandi myndu koma upp í Krýsuvíkurkefinu og að „miklar líkur eru á að aldir líði áður en [kerfið] rumskar næst“. Í mars árið 2021 hófst goshrina í vestasta kerfi Reykjaneskaga, sem staðið hefur nær óslitið síðan. Óhætt er að segja að margir hafi vaknað við vondan draum; talað hefur verið um að Reykjaneskaginn sé vaknaður. Þorvaldur Þórðarson prófessor í eldfjallafræði var til að mynda gestur Dagnála Morgunblaðsins í byrjun árs. Þar segir hann að nýtt eldgosatímabil sé hafið á skaganum, sem geti staðið um langt skeið og breitt öllum forsendum. Aðspurður um byggingu flugvallar í Hvassahrauni sagði hann: „Ef menn ætla að fjárfesta í slíkum innviðum,

er þá ekki sniðugra að setja það í gang á svæðum sem eru í annars konar hættu en Hvassahraun, því Hvassahraun er á svipuðu hættusvæði og Keflavíkurflugvöllur“?

Icelandair horfir til Reykjavíkur

Icelandair var hluti af stýrihópnum sem lagði til frekari kannanir á kostum Hvassahrauns og gerði m.a. flugprófanir við hraunið. Í júlí sl. ræddi ruv.is við Boga Nils Bogason forstjóra Icelandair um stöðu flugvallarmálsins. Í málí Boga segist hann telja að óvissa um framtíð



Reykjavíkurflugvöllur með augum Google

Reykjavíkurflugvallar minnki og að nú sé „meiri samhljómur hjá stjórnvöldum um að völlurinn sé kominn til að vera og [verði] þar næstu áratugina“. Ennfremur sagði Bogi: „Við erum með fjóra alþjóðaflugvelli á Íslandi í dag sem eru bara fínir en skynsamlegt væri að styrkja þá enn frekar. Til dæmis flugvöllinn hér í Vatnsmýrinni, það þarf að gera hann enn betri, [...] og styrkja hann enn frekar sem varaflugvöll“.

Stjórnmálamenn tvístígandi

Einar Þorsteinsson borgarstjóri var í viðtali á Bylgunni í ágúst 2022 og ræddi hann framtíð Reykjavíkurflugvallar, þá í hlutverki formanns borgarráðs. Um Hvassahraun sagði Einar að „líkurnar á því að þarna verði flugvöllur eru mun minni en áður“, og segir það í samhengi við óvissuna samhlíða eldsumbrotunum, eða eins og hann kemst að orði: „við rífumst ekki við eldfjöll“.

Borgarstjóri hefur þó lagt áherslu á að bíða þurfi skýrslu starfshóps sem tekur mið af núverandi ástandi.

Í svipaðan streng og á sama tíma tók flokksbróðir hans Sigurður Ingi Jóhannsson þáverandi innviðaráðherra í samtali við Morgunblaðið. „[Við höfum] reynt að verja Reykjavíkurflugvöll af öllum mætti til að vera með öruggan varaflugvöll. Svæðið í Hvassahrauni hefur verið til skoðunar, en það er nokkuð ljóst að líkurnar á þeirri staðsetningu fara minnkandi með tilliti til þessarar eldgosahættu“.

Ný skýrsla og frekari athuganir

Í fjögur ár hefur verið í smíðum skýrsla um kosti Hvassahrauns sem flugvallarstæðis. Hún var formlega birt 1. október sl. Áður hafði verið sagt að óopinber markmið hópsins væru að verða síðasta nefndin um flugvallarmálið, en óhætt er að segja að þeim vangaveltum sé hvergi nærrí lokið. Þvert á móti gefur hún Hvassahrauni vel undir vænginn og virðist að mestu hliðholl því að Hvassahraun standi sem raunhæfur kostur til framtíðar.

„Súrt að moka flórinn fyrir Bláfuglinn“

Héraðsdómur staðfestir ólögmætar uppsagnir FÍA flugmanna

„Þessi dómur telst ekki beint letjandi til lögbrota“ segir einn af þeim 11 fyrverandi flugmönnum flugfélagsins Bluebird, sem þurft hafa að sækja rétt sinn í kjölfar ólögmætra uppsagna og segir farir sínar ekki sléttar eftir þann málatilbúnað. Í sumar kvað

Héraðsdómur Suðurness upp þann dóm að uppsagnir Bluebird á 11 flugmönnum hefðu verið ólöglegar, en allir störfuðu þeir sem launamenn undir kjarasamningi FÍA. Í september árið 2021 komst Félagsdómur að þeirri niðurstöðu að uppsagnirnar hefðu brotið gegn lögum um vinnudeilur og stéttarfélög. Þrátt fyrir fyrirtöku á tveimur dómsstigum er málino ekki lokið.

Vikið fyrir flugmenn í verktökum

Aðdragandi málsins er sá að umræddum flugmönnum er störfuðu fyrir Bluebird var sagt upp án fyrirvara í desember 2020. Í þeirra stað mættu til starfa verktaka-flugmenn sem ráðnir höfðu verið í gegnum erlenda áhafnaleigu. Á tíma uppsagnar stóðu yfir kjaraviðræður milli FÍA og Bluebird, en kjarasamningur hafði runnið út fyrr

um árið. Uppsögnin var kærð til Félagsdóms sem taldi að með uppsögninni hefði Bluebird beitt flugmenn þrýstingi með ólögmætum hætti. Þrátt fyrir dóminn voru flugmennirnir ekki endurráðnir og uppsagnirnar stóðu.

- ◆ **Bluebird var stofnað á Íslandi árið 1999 og var í íslensku eignarhaldi.**
- ◆ **Félagið starfaði í fragtflugi, bæði frá Íslandi og innan Evrópu.**
- ◆ **Félagið var sett til hins litháenska Avia Solutions Group árið 2020.**
- ◆ **Fyrverandi forstjóri Bluebird er Sigurður Örn Ágústsson núverandi stjórnandi hjá Play.**

Skaðabætur sóttar með dómsmáli

FÍA, fyrir hönd flugmannanna, höfðaði í kjölfarið skaðabótamál fyrir héraðsdómi. Kröfurnar byggðu á þeim skaða sem þeir höfðu orðið fyrir vegna hinna ólögmætu uppsagna, þ.e. tekju- og framfærslumissi. Eins og þeir sem iðnaðinn þekkja er ekki hlaupið að því að komast aftur í vinnu sem flugmaður; því er persónulegt rask og fjárhagslegt tjón mikið. Héraðsdómur Reykjaness dæmdi í

málino í júlí sl. og staðfesti niðurstöðu Félagsdóms að um ólöglegar uppsagnir hefði verið að ræða. Dómari taldi að réttmætar bætur teldust þriggja mánaðar uppsagnarfrestur, að frádregnum þeim tekjum sem flugmenn höfðu aflað strax eftir uppsagnir; hvort heldur sem þær voru í formi atvinnuleysisbóta eða fyrir önnur störf.

Dómnun áfrýjað til Landsréttar

Dómnun hefur verið áfrýjað til Landsréttar og því er óvarlegt fyrir umrædda flugmenn að tjá sig opinberlega um málið. Í samtölum við Kotru birtist sú almenna óánægja með hversu ódýrt og auðvelt það er fyrir Bluebird með ásetningi að brjóta grundvallareglur á vinnumarkaði og því sé nauðsynlegt að leita skýringar á æðra dómsstigi. Að auki finnst mörgum kyndug sú regla skaðabótaréttar að til frádráttar frá bótum komi þær tekjur brotaþola sem honum tekst að öngla saman – á sama tíma og vera í ólögmætri uppsögn. Í umsögn eins: „Það er súrt að moka flórinn fyrir Bláfuglinn“, til þess eins að lækka annars lágar skaðabætur.

Norlandair fjölgar flugmönnum

Flugfélagið Norlandair auglýsir nú um mundir eftir flugmönnum til starfa. Samkvæmt heimildum Kotru mun þar vera um nokkur stöðugildi að ræða. Hjá féluginu starfa nú vel á þriðja tug flugmanna og mun það vera um tvöföldum á fáum misserum. Fjölgunin kemur í kjölfarið á auknum umsvifum félagsins, en félagið tók við sjúkraflugi innanlands í upphafi árs. Norlandair standar innanlandsflug hér á landi og sinnir ýmsum verkefnum á Grænlandi, til dæmis fyrir danska herinn.



Twin Otter flugvél Norlandair á Grænlandsjökli. Ljósmynd/ Haukur Gunnarsson

Margt um manninn á opna flugskóladeginum

■ Framtíðar flugmenn kynntu sér námsmöguleika hjá Flugskóla Reykjavíkur

„Hér var fullt út af dyrum og mikil stemning meðal þáttakenda fyrir tækifærum í flugnámi“ sagði Hjörvar Hans Bragason rekstrarstjóri Flugskóla Reykjavíkur í lok dags. Skólinn blés til opins flugskóladags þann 13. ágúst sl. til kynningar á námsleiðum skólans. Þar á bæ er boðið upp á tvær námsleiðir: annars vegar til einkaflugs og hins vegar til áfangaskipts atvinnuflugs (e. modular), sem að sögn Hjörvars er sniðið að þeim sem vilja aukinn sveigjanleika til þessa náms, en henti jafnframt vel þeim sem vilja klára allt í einni striklotu.

Á fundinum voru einnig fulltrúar flugfélaganna: Icelandair, Air Atlanta, Norlandair og Play. Þau kynntu starfsemi sína og kom vel fram hversu fjölbreytt flugmannstarfið getur verið og hversu mörg og spennandi atvinnutækifaði eru í farvatninu fyrir þá sem hyggiast leggja þennan vettvang fyrir sig.

Að sögn Hjörvars hefur flugnám á Íslandi frekar átt undir högg að sækja undanfarin misseri, en þó mun aðeins vera að

rofa til. Yfir hundrað manns sóttu kynninguna, sem gefur vonandi fyrirheit um aukna aðsókn að flugnámi hér á landi.

Tvö vetrarnámskeið standa nú yfir hjá skólanum. Ein braut til atvinnflugmanns og önnur til einkaflugmanns.



Hjörvar Hans Bragason (t.v.) ræðir við áhugasama um námsleiðir Flugskóla Reykjavíkur. Ljósmynd/Kristjana Þórarinsdóttir

www.fia.is

Og hverra manna er svo þessi Kotra?

Félag Íslenskra Atvinnuflugmanna hefur um langt skeið staðið fyrir öflugri útgáfustarsemi. Fréttabréf þess hefur verið gefið út með reglulegum hætti við góðan orðstír. Bréfið hefur verið vettvangur umræðu og kynningar á þeim málum er varða almenna félagsstarfsemi og eru efst á baugi hverju sinni. Á því verður engin breyting. Bréfið kemur nú út í nýju broti og hefur öðlast nafn og heitir nú Kotra. Þá er von að einhver spryji - Hver er þessi Kotra?



Kotur geta tekið á sig hinar ýmsu og jafnframt fegurstu myndir

Margir þekkja kotru sem borðspil, sem á ensku heitir Backgammon og gætu því haldið að vitnað sé í lífsins leik. En svo er ekki - nema öðrum þræði.

Þrátt fyrir að finnast varla í rituðu máli og ekki í orðabók, þá hefur orðið verið notað yfir flugslóða, klósiga, sem myndast fyrir aftan þotur í flugi og við sjáum sem rákir á himnum. Aftur á móti (og samkvæmt heimildum Kotra) var það lengi vel það orð sem vakthafandi veðurfræðingar á Veðurstofu Íslands notuðu um slík ský, en þekkist betur á okkar ylhýra sem flugslóði. Líklegt er að kotra eigi uppruna sinn í enska orðinu „contrails“ sem er styttung á *condensation contrails* og hafi þannig aðlagast í orðfari veðurfræðinga.

Kotra er sameign og samvettvangur allra sem deila aðild að FÍA. Engin er félagskapurinn án félagsmanna og engin keðja er sterkari en veikasti hlekkurinn. Bréfinu er öðrum þræði ætlað að efla stéttarfélagsvitund meðlima, en einnig að hvetja til beinnar þáttöku með virku félagsstarfi. Félagsmenn eru því hvattir til að leggja hönd á plóginn með því að senda Kotru póst, sækja að þeim hugleiðingar sem eiga erindi við bréfið. Góðar ljósmyndir úr starfi eru einnig vel þegar. Með ósk um góðar viðtökur og samstarf. fréttabref@fia.is

Pistill formanns FÍA

Kæru félagar

Haustið er gengið í garð og gárungarnir komast svo að orði að það hafi komið snemma í ár - eða í maí. Einu daprasta veðursumri í manna minnum telst nú lokið. Við biðjum veðurguðina um ásjón og meiri mildi í vetur. Við fögnum nýrri útfærslu á fréttabréfi okkar flugmanna. Það er von okkar að úr verði enn vandaðri miðill sem fræðir og vekur umræður meðal flugmanna og víðar. Nú sem áður er að mörgu að hyggja í okkar félagsstarfi.

Uppsagnir flugmanna Icelandair og Mýflugs

Árstíðarbundnar uppsagnir flugmanna er því miður staðreynd enn á ný. Það er ömurlegt fyrir þá sem fyrir verða og hefur neikvæð áhrif á starfsanda þeirra sem þó halda starfi. FÍA hefur lagt mikla vinnu í að byggja brýr sem ætlað er að lágmarka uppsagnir. Því miður hefur ekki tekist að ljúka þeirri vinnu en aðilar eru þó sammála um að núverandi fyrirkomulag sé óásættanlegt og leita verði allra leiða til að tryggja starfsöryggi flugmanna betur.



Jón Þór Þorvaldsson

Mýflug hefur einnig sagt upp öllum flugmönnum félagsins vegna óvissu á verkefnastöðu og fækken flugvéla í flotanum. Það er sorglegt þar sem vonir stjórnenda Mýflugs og FÍA stóðu til að með samruna verkefna Ernis og Mýflugs myndi verkefnastaða Mýflugs og þar með flugmanna beggja félaga styrkast. Það er að sjálfsögðu von okkar allra að úr rætist og uppsagnirnar verði dregnar til baka eða vari skammt og að félagsmenn komist á stýrin sem allra fyrst.

Dómsmál FÍA gegn Bláfugli

Dómsuppkvaðning var í Bláfuglsmálinu þann 10. júlí sl. í Héraðsdómi Reykjaness. FÍA stefndi Bláfugli (BNN) fyrir hönd flugmanna sem ólöglega hafði verið sagt upp störfum, sbr. dóm Félagsdóms frá því 16. september 2021, og krafðist greiðslu skaðabóta. Skemmst er frá að segja að FÍA hafði sigur fyrir dómi efnislega, þ.e.a.s. félagsmönnum okkar voru dæmdar skaðabætur á grundvelli ólögmætrar uppsagna. Sá hængur var á dómnum að bæturnar voru smánarbætur og rökstuðningur dómara í skötulíki; reyndar svo að dómari réttlætti lágar bætur með lögbrotinu. Flugmennirnir voru einhuga í því að áfrýja málínun til Landsréttar. FÍA styður þá ákvörðun og mun áfram reka málið gegn Bláfugli, sem nú er margdæmt fyrir lögbrot og stóð fyrir einni mestu aðför að launafólki og kjarasamningum í sögu íslensks vinnumarkaðar.

Kjarasamningur við Landhelgisgæsluna

Eins og áður hefur komið fram var deilu FÍA fyrir hönd flugmanna LHG vísað til sáttasemjara. Þáverandi sáttasemjari bar upp miðlunartillögu sem samþykkt var af Samninganefnd Ríkisins (SNR) og FÍA. Vinnu við endurnýjun kjarasamnings átti samkvæmt tillöggunni að vera lokið á vormánuðum 2024 en hafðist ekki í gegn. Enn er þó unnið að því að klára samninginn og vonir standa til að stutt sé í land. Samninganefnd FÍA á heiður skilinn fyrir ótrúlegt langlundargeð í þessari löngu vinnudeilu og hefur sýnt mikla fagmennsku í þessu erfiða ferli.

Í almennri umræðu

Eins og flestum er kunnugt átti sá sorglegi atburður sér stað í lok ágúst að ungur flugmaður sem starfaði hjá Icelandair féll fyrir eigin hendi. Flest höfum við lesið og heyrt um þetta sorglega mál í fjölmöldum síðan. Eins og gengur loga samfélagsmiðlar af innslögum þeirra sem ekki þekkja nægilega til og almenn umræða því ekki rökum eða staðreyndum studd. Mál sem þetta er afar viðkvæmt. Að baki fréttum stendur fólk: fjölskyldur, samstarfsfólk og vinir sem eiga um sárt að binda. Mig langar til að minna okkur öll á þau fleygu orð Einars Benediktssonar, úr *Einræðum Starkaðar*, en þar segir að „*Aðgát skal höfð í nærveru sálar*“. FÍA hvetur þá sem eiga um sárt að binda til að leita sér félagsstúðnings eða sérfræðiaðstoðar sem í boði er á vegum stéttarfélagsins. Höfum einnig í huga hvernig við nálgumst samfélagsumræðu hverju sinni. Við höfum virðingu og munum að orðum fylgir ábyrgð.

Hvað FÍA varðar þá leggur félagið ávallt áherslu á að öll málsmeðferð sé vönduð og hnökralaus - og þá sama hver í hlut á. Stjórn FÍA hefur vísað ofangreindu máli til Starfsráðs FÍA og Icelandair, samanber 11. gr. reglna um starfsaldur. Starfsráð er sjálfstætt og óháð, skipað tveimur fulltrúum frá hvorum aðila, ásamt utanaðkomandi oddamanni sem er formaður ráðsins. FÍA bíður nú umsagnar ráðsins sem fjallar um málið. (frh. á næstu síðu)

(frh.) Af almennum vettvangi

Líkt og endranær er mikið um að vera í félagsstarfinu eins og lesa má um í þessu fréttabréfi. Árleg ráðstefna Öryggisnefndar FÍA, Reykjavík Flight Safety Symposium (RFSS), verður haldin þann 10. október næstkomandi. Vil ég hvetja alla félagsmenn sem kost eiga, til að mæta til leiks og taka þátt í þessum viðburði.

Undirbúningur komandi kjarasamninga er hafinn innan veggja FÍA. Áhersluatriði félagsmanna sem komu fram í vinnustofum sl. vor verða, ásamt öðru, höfð til hliðsjónar eftir því sem vinnunni miðar áfram. Fulltrúar Icelandair hafa boðað FÍA til sameiginlegrar vinnustofu til að leita leiða við að auka lífsgæði flugmanna, bæta skráargerð og vinna gegn árstíðarsveiflum. FÍA fagnar samtalinu sem er í anda yfirlýsingar (Y4) sem undirrituð var í síðasta kjarasamningi. Þetta er gott fordæmi um að samskiptin verði á þessum nótum við alla flugrekstraraðila.

Ég minni á að alltaf er heitt á könnunni í húsakynnum FÍA og allir velkomnir hér á bæ. Flugmannakaffi er haldið síðasta miðvikudag í hverjum mánuði klukkan tíu, með ásættanlegu kaffibrauði á boðstórum.

Kveðja til félagsmanna

Jón Þór Þorvaldsson

Formaður FÍA

Flugmönnum Mýflugs sagt upp störfum

Óvissa ríkir um verkefnastöðu flugfélagsins

Öllum flugmönnum Mýflugs hefur frá og með síðustu mánaðamótum verið sagt upp störfum hjá féluginu. Samkvæmt heimildum Kotru kemur fram í uppsagnarbréfi að óvissa ríki um verkefnastöðu félagsins og því sé gripið til þessara ráða. Einnig kemur efnislega fram að vonir félagsins standi til þess að unnt verði að endurráða flugmenn áður en til starfsloka kemur, að því gefnu að úr rætist með verkefni félagsins.

Mýflug stundar áætlunarflug til Hornafjarðar og sinnir óreglubundnum verkefnum s.s. leigu- og sjúkraflugi. Félagið var eini þáttakandinn í útböði Vegagerðarinnar sem í vor bauð út tímabundið flug til Húsavíkur og Vestmannaeyja yfir vetrarmánuðina.

Almennur félagsfundur FÍA verður haldinn þriðjudaginn 8. október n.k. kl. 20:00, í Hlíðasmára.

Félagar, mætum til leiks!

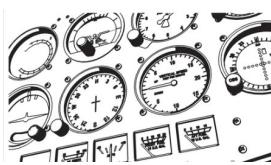
„Niðurstöður rannsókna útiloka ekki byggingu flugvallar í Hvassahrauni“

Innviðaráðuneysið kynnti í byrjun mánaðar skýrslu starfshóps um rannsóknir á byggingu flugvallar í Hvassahrauni. Helstu niðurstöður eru m.a. þær að flugvallarsvæðið væri að mestu utan skilgreindra eldstöðvakerfa og að veðurskilyrði mæli ekki gegn slíkri framkvæmd. Meðal tillagna hópsins er að skilgreint svæði verði tekið frá fyrir þrjár flugbrautir og að unnið verði að frekari rannsóknum.

Í tilkynningu Svandísar Svarasdóttur innviðaráðherra segir [...] „Undirbúningur fyrir byggingu flugvallar tekur langan tíma og það blasir við að þróa þarf nýtt flugvallarsvæði fyrir ólíkar þarfir í flugsamgöngum til lengri framtíðar. Aðstæður á Reykjavíkurflugvelli bjóða til að mynda ekki upp á þróunarmöguleika [...].“

Óhætt er að segja að niðurstöður nefndarinnar komi mörgum á óvart, enda frekar farið að halla á Hvassahraun í almennri umræðu, eins og Kotra hefur tekið saman. Ljóst er að umræðum um framtíð Reykjavíkurflugvallar er því hvergi nærrí lokið.

MÆLABORÐIÐ



Félagsmenn FÍA töldust í lok september 2024 vera 833 alls. Þeir starfa undir kjarasamningum við níu atvinnu-rekendur. Mikill meiri hluti íslenskra atvinnuflugmanna er aðili að féluginu.

Icelandair.....	592	Landhelgisgæslan.....	17
Air Atlanta.....	88	Mýflug.....	16
Flugfélag Íslands.....	54	Flugskóli Reykjavíkur.....	15
Norlandair.....	28	Flugskóli Akureyrar.....	4
Geirfugl.....	18	Ernir.....	1

Ritskoðunin

Hugleiðingar um félagafrelsi

Ahaustþingi ársins 2022 lögðu 11 þingmen Sjálfstæðisfloksins fram frumvarp til laga undir heitinu

Félagafrelsi á vinnumarkaði.

Frumvarpið þótti miklumtíðindum sæta, enda var þar boðuð grundvallarbreyting á lagauhverfi íslensks vinnumarkaðar. Um tilgang þess segir m.a.: „Meginmarkmið [þess] eru að tryggja rétt launamanna til að velja sér stéttarfélag, leggja bann við forgangsákvæðum í kjarasamningum, vernda rétt launamanna til að standa utan verkfalla stéttarfélaga [...]. Í almennum skýringum frumvarpsins er lagt upp með að lögin skuli tryggja hið neikvæða félagafrelsi, þ.e. réttinn til að standa utan félags. Af mörgum áhugaverðum kollsteypum sem frumvarpið boðaði verðskuldar önnur grein þess sérstaka athygli. Þar segir: „Launamenn og vinnuveitendur skulu hafa rétt til að stofna og ganga í þau stéttarfélög sem þeir kjósa [...]“.

Það hljóta að teljast tíðindi til næsta bæjar ef löggjafinn vill ryðja braut fyrir vinnuveitendur að stofna eigið stéttarfélag! Hér hlýtur að vera um misskilning að ræða. Til glöggvunar er því réttast að leita í greinargerð með frumvarpinu sem jafnframt er það gagn sem ætlað er að skýra hug löggjafans hverju sinni. En nú bregður svo við að um greinina segir einfaldlega: „Ákvæðið þarf nást ekki skýringar“. Hvernig fær það staðist að lagaákvæði sem boðar grundvallarbreytingu í vinnurétti þarfnist ekki skýringar? Vilji flutningsmenn frumvarpsins ekki skýra hvað fyrir þeim vakir er hverjum í sjálfsvald sett að gefa ímyndunaraflinu lausan tauminn og sjá fyrir sér afleiðingarnar.

EKKI þarf ýkja frjóan huga til að sjá fyrir sér að fyrirtæki vilji með einhverjum hætti leita

samkeppnisforskots á markaði. Ein leiðin væri sú að forðast allt óparfa vesen sem fylgir hefðbundnum leikreglum á vinnumarkaði og því upplagt að stofna sitt eigið stéttarfélag. Til þess þyrfti að kalla til vana menn sem kunna til slíkra verka - nú svo mætti einnig taka sér til handargagns félag sem þegar er til, en liggur í dvala. Og svo gerist hið óvænta: kjarasamningar birtast sem af himnum ofan! En þeir yrðu gerir án samráðs við þá sem þiggja skulu launin; þeim yrði haldið leyndum; kæmu aldrei til almennrar atkvæðagreiðslu eða kynningar. Hinir meintu félagsmenn kæmu aldrei að málum og hefðu enga rödd. Allt yrði þetta á borð boríð líkt og um hefðbundna og lögbundna samninga væri að ræða - en yrðu einfaldlega málamyndagerningar.

Nú myndi einhver segja að slík atburðarrás væri með öllu óhugsandi. En er það svo? Geta t.d. þær aðstæður skapast að fagstétt ætti í slíkum þrengingum og tilvistarkreppu að hún myndi láta slíkt yfir sig ganga? Getur almenn stéttarvitund náð þeim lægðum að launþegar sjá ekki gegnum slíkan leik og sprynti við fótum? Svari hver fyrir sig, enda „[þarfnast ákvæðið ekki skýringar]“.

Auðvitað má gera ráð fyrir því að launþeginn vakni við vondan draum; upp spretti andspyrna og óróleg deild. En styrkur atvinnurekandans í slíku mengi yrði mikill. Honum nægir að róta til í verkfærakistu Orwells og setja sína menn í varðstöðu. Enda er hann *de facto* eigandi stéttarfélagsins. Félagsmenn yrðu ekki eiginlegir meðlimir, heldur í raun fangar stéttarfélags. Eftir því sem tíminn líður og stéttin endurnýjast, lægjast öldurnar. Bæði vegna almennrar uppgjafar og vegna þess að þekking á hinu raunverulega eðli og tilgangi stéttarfélags verður að engu. Þetta félag, sem auglýst er

sem stéttarfélag, er í raun og veru gervistéttarfélag, sem tekur á sig þægilega ásýnd starfsmannafélags - sem gefur sameiginlega jólagjöf með atvinnurekandanum.

Verkalýðshreyfingin myndi sjálfsagt rísa upp á afturlappirnar og mótmæla slíkri atburðarrás. En hvert yrði hennar afl? Getur hún krafist þess af stjórnvöldum að grípa til aðgerða? Það er ólíklegt að stjórnvöld myndu bregðast við í núverandi lagauhverfi; þess síður ef atvinnurekandi hefði lagalega heimild til að hafa forræði á stéttarfélagi. Getur verkalýðshreyfingin gripið til annarra aðgerða? Slíkt blasir ekki við. Ef félagsmenn gervistéttarfélags stíga ekki sjálfir fram er ólíklegt að hægt sé að koma þeim til bjargar. Standi þeir þöglir á hliðarlínunni er líklegt að atvinnurekandinn nýti tækifaðið til að blása á alla gagnrýni og gaslýsa alla þá sem benda á klæðaleyzi keisarans. Málið yrði dægurfluga í huga fólks sem frekar hefði áhuga á því samkeppnisforskotí sem atvinnurekandinn hefur náð að skapa sér; með félagslegum undirboðum.

Það er skemmst frá því að segja að frumvarpið dagaði mjög fljóttlega uppi á þingi. Þökk sé röskum viðbrögðum verkalýðshreyfingarinnar, þ.m.t. FÍA, sem sendi frá sér kröftuga og vel rökstudda umsögn gegn lagasetningunni. En ásetningurinn sýnir að hreyfingin þarf að vera vel á verði. Vel getur gerst að rangt útfært félagafrelsi fjötri fólk í bönd fremur en að tryggja þeim sérstök mannréttindi. Hafa ber í huga að ásetningur um eitt, getur verið ávísun á annað. Raunveruleikinn er oft skrýtnari en skáldskapur.

8TH ANNUAL

REYKJAVÍK FLIGHT SAFETY SYMPOSIUM

10 OCT 2024 - GULLHAMRAR, REYKJAVÍK

The conference is organized by the Icelandic Airline Pilots' Association

CONFIRMED SPEAKERS:

Svandís Svavarsdóttir

Minister of infrastructure - Opening the conference

Niklas Ahrens

IFALPA working group - Navigating GNSS Interference and Future Cybersecurity Threats: Pilot's perspective

Mouna Bouassida Bouricha

Qatar Airways - GNSS RFI: Operator's perspective

Tomas Gustafsson

Swedish Alpa Flight Safety Committee - Remote towers on our radar

Sigríður Björk Þormar

Psychologist - Mental health

Ragnheiður Aradóttir

Pro Events - Creative and productive communication

Linda Gunnarsdóttir Chief pilot officer / **Kári Káráson** Fleet chief Airbus Icelandair: Implementation of the Airbus fleet

Jón Hörður Jónsson

Chairman of FIA's Safety Committee - Closing statement



ICELANDAIR



TICKETS ON WWW.TIX.IS
MORE INFO ON WWW.FIA.IS

Reykjavík Flight Safety Symposium

verður haldin í áttunda skipti þann 10. október n.k.

Það er Öryggisnefnd Félags Íslenskra Atvinnuflugmanna sem stendur að ráðstefnunni og hefur henni vaxið ásmegin ár frá ári. Í ár var gerð sú breyting að ákveðið var að gefa ráðstefnunni alþjóðlegt yfirbragð og hefur hún verið auglýst erlendis í þeirri von að erlendir gestir sæki Ísland heim og sitji ráðstefnuna. Allir fyrirlestrar eru því á ensku. Svandís Svaravarsdóttir Innviðaráðherra opnar ráðstefnuna og síðan fylgja fimm athyglisverðir fyrirlestrar fluttir af sex frummælendum og eru þrír þeirra erlendir.



Niklas Ahrens er Airbus 330/340 flugmaður sem einnig hefur lagt fyrir sig upplýsingatækni. Hann er meðlimur í vinnuhópi Alþjóða flugmannafélaga (IFALPA) er varðar hönnun og rekstur flugvéla. Niklas hefur á sínum vettvantg m.a. fjallað um netöryggispætti er varða flug og hefu látið sig varða t.d. möguleika á skaðlegum áhrifum og truflum á GNSS kerfi í flugvélum. Mál sem er í vaxandi brennidepli nú um mundir.



Mouna Bouassida Bouricha er yfirmaður flugrekstrartækniðs hjá Qatar Airways og er flugfélavélfraðingur, frá ENAC í Toulouse. Mouna á að baki langan feril í fluginu, starfaði m.a., í verkefnum fyrir Eurocontrol og sem yfirmaður staðla fyrir Tunisair. Í dag leiðir hún teymi alþjóðlegra flugverkfræðinga sem veita Qatar og systurfélögum tæknilega aðstoð við flugrekstur. Mona er því hafsjór af tæknilegum fróðleik.



Tomas Gustafsson er flugstjóri hjá SAS og hefur unnið þar frá árinu 1989, nú á Airbus flugvélum. Tomas hefur starfað í sánsku ALPA flugöryggisnefndinni síðastliðin 20 ár. Hann er einnig virkur í alþjóðlegu starfi á vegum IFALPA og European Cockpit Association, þar sem hann er fulltrúi í tveimur vinnuhópum varðandi málefni "fjarturna" hjá ICAO og EASA. Tómas þekkir alla anga flugöryggismála.



Sigríður Björk Þormar er hjúkrunarfræðingur, hefur lokið BSc prófi í sálfræði, MSc í klínískri sálfræði og doktorsnámi í áfallasálfræði. Sigríður hefur komið víða við í sínum störfum; stundað kennslu og komið að ýmsum fræðastörfum, jafnframt því að hafa komið að ýmsum verkefnum á sínu sviði s.s. fyrir Rauða Krossinn, Sjúkraflutningaskólann og Pietasamtökin. Óhætt er að segja að Sigríður viti flest um málefni andans.



Ragnheiður Aradóttir er sérfræðingur í eflingu mannaúðs og hagnýtingu jákvæðrar sálfræði. Hún er eigandi þjálfunarfyrirtækisins PROtraining & coaching sem bíður upp á markþjáfun, námskeið, vinnustofur, ráðgjöf og fyrirlestra. Hún hefur yfir 20 ára reynslu af þjáfun og námskeiðahaldi fyrir fjölda fyrirtækja víða um heim. Sigríður hefur unnið til fjölda verðlauna sem þjálfari og mun örugglega luma á gullmolum fyrir lífið.



Linda Gunnarsdóttir er yfirflugstjóri Icelandair þar sem hún hefur starfað í 27 ár og hefur umsjá með rétt um 600 flugmönnum. Linda gegnir einnig hlutverki kennslu og prófdómara á Boeing 757/767. Samhlíða störfum sínum sem flugstóri hefur hún lokið BSc námi í viðskiptafræði frá Háskólanum í Reykjavík, með áherslu á stjórnun. Að auki er Linda stolt þriggja barna móðir og því aldei lognmolla í hennar lífi.



Kári Kárason er flugstjóri hjá Icelandair. Hann hefur komið víða við á löngum ferli m.a. sem kennari, eftirlitsmaður hjá Flugmálastjórn, flugrekstrarstjóri Air Atlanta og yfirmaður þjáfunar/flugrekstrar hjá flugakademíu Keilis. Hann hefur sótt menntun í sínu fagi hjá Cranfield University og víðar. Kári fer nú fyrir innleiðingu og flotastjórn á Airbus hjá Icelandair, sem er stórt og spennandi verkefni.

Bumbukallar girða sig í brók og söðla um tegund

„Það er vél sem er gott að verða gamall á“ segir Heimir Arnar Birgisson flugstjóri hjá Air Atlanta. Heimir er einn af 11 félagsmönnum FÍA sem eftir langa dvöl á Boeing 747 hefur nú söðlað um og lokið tegundaráritun á Boeing 777.

Hann lýkur miklu lofsorði á vélina, sem að sögn er „stöðug eins og klettur“ og hreint yndi að fljúga. Vissulega séu það viðbrigði að setjast á skólabekk og læra á nýja vél frá grunni. Vélin er mun yngri í hönnun og kerfin því talsvert frábrugðin, en þegar undir stýri sé sest, þá sé notendaviðmótið býsna svipað og á gömlu „bumbunni“ eins og B747 er gjarnan kölluð.

Eins og flugmenn þekkja fylgir því alltaf ákveðið átak að taka réttindi á nýja flugvélartegund en Heimir segir það hafa verið skemmtilega áskorun; ágætis leið til að staðna ekki og hreyfa aðeins við heilasellunum.



Heimir Arnar tekur sig vel út undir stýri á Boeing 777 breiðþotu.

Air Atlanta hefur á síðustu misserum innleitt fjórar B777 í sinn flota. Þær eru nær eingöngu í leiguverkefnum fyrir Saudia Airlines, bæði í hefðbundnum pílagrímaflugum, sem og öðrum flugum sem leggjast til hverju sinni.



Vél Air Atlanta í litum Saudia Airlines

Margur FÍA maðurinn þekkir vel til í Saudi Arabíu þaðan sem lengi hefur verið gert út. Heimir segir þá félaga vera með starfsstöð í Jeddah, en gjarnan með annan fótinn í hinni helgu borg Medina sem er stór áfangastaður pílagríma. Þaðan fljúga þeir til hinna ýmsu áfangastaða, bæði til mið-Asíu sem og norður-Afríku.

Uppsagnir Icelandair manna taka gildi

Uppsagnir 57 flugmanna Icelandair tóku gildi þann 1. október sl. Að auki færðust 26 flugstjórar í stöðu flugmanna í vetur. Uppsagnir af þessu tagi hafa viðgengist reglulega í gegnum tíðina, en komið hefur fram í máli forsvarsmanna Icelandair að gert sé ráð fyrir að hægt verði að bjóða flugmónnunum störf næsta vor.

Líkt og flugmenn þekkja þá er ekki hlaupið að því að koma sér í tímabundin störf í sínu fagi. Flækjustigið getur verið mikið og störfin yfirleitt erlendis. Auk þess eru atvinnutækifærin gjarnan færri yfir vetrarmánuðina.

Samkvæmt heimildum Kotru hafa einhverjir tryggt sér tímabundin flugstörf, en þeir eru í miklum minnihluta. Aðrir þreyja þorrann á öðrum starfsvettvangi eftir bestu getu eða treysta á atvinnuleysisbætur í þeirri von að störf bjóðist með hækkandi sól.

Flugfélagið Ernir tekið til gjaldþrotaskipta

Endir langrar og merkilegrar sögu

Samkvæmt heimildum Kotru hefur flugfélagið Ernir verið tekið til formlegra gjaldþrotaskipta. Þar með lýkur merkilegum kafla í íslenskri flugsögu.

Félagið hóf flugrekstur sinn á Ísafirði árið 1970 með póst- og sjúkraflugi um Vestfirði á eins hreyfils flugvél. Félaginu óx fiskur um hrygg og færðist yfir í rekstur skrúfupotu af gerðinni Twin Otter og síðar Jetstream 31, sem nýttar voru í áætlunarflugi innanlands. Margir flugmenn hafa tekið sín fyrstu skref þar á bæ og notið góðs af þeim uppvexti.



Twin Otter Ernir, TF-ORN. Skjáskot/Stöð2

Bókakynning

Úter komin hjá Bókaútgáfunni Hólum bókin *Til taks - Þyrlusaga Landhelgisgæslu Íslands fyrstu 40 árin*. Höfundarnir eru þrír, flugmennirnir Páll Halldórsson og Benóný Ásgrímsson, ásamt Júlíusi Ó. Einarssyni. Hér á eftir fer lítilsháttar efni úr bókinni:

Telja má Sikorsky HH-52A, sem hlaut einkennisstafina TF-GNA, fyrstu eiginlegu björgunarþyrluna sem Íslendingar eignuðust, en hún var sameign Slysavarnafélags Íslands og Landhelgisgæslu Íslands, þótt ríkissjóður væri eini skráði eigandi hennar. Hún var keypt notuð af bandarísku strandgæslunni árið 1972 og kom að góðum notum hjá hinum nýju eigendum. Hún var ekki aðeins mun stærri og öflugri en fyrirrennarinn, heldur var hún líka með ýmsum búnaði sem var ekki í TF-EIR. Þar á meðal var spil til hífinga, sem átti eftir að reynast mikilvægt björgunartæki. Af öðrum búnaði má nefna súrefnistæki, loftspelkur, álteppi, tvennar sjúkrabörur og tvær björgunarstroffur fyrir spil.

Fyrsta sjúkraflug á þyrlunni TF-GNA

Að öllum líkendum var fyrsta sjúkraflug TF-GNA farið föstudaginn 6. október 1972, þegar sjúklingur var sóttur í Dalasýslu og fluttur til Akraness, til aðhlynningar. Priðjudaginn 13. nóvember 1973 var farið sjúkraflug frá Reykjavík áleiðis að togaranum Þorkeli Mána sem var úti fyrir Vestmannaeyjum. Komið var við á lóð Borgarspítalans og sóttir tveir læknar; Ólafur Jónsson og Frosti Sigurjónsson, en Ólafur var frumkvöðull í stofnun læknavaktar vegna sjúkraflugs. Þyrlunni var snúið við í þessu tilfelli áður en til hífingar kom þar sem sjúklingurinn lést en aðkoma lækna að sjúkrafluginu átti eftir að aukast, enda mikill áhugi meðal þeirra og skilningur á mikilvægi þessa samstarfs. Í kjölfarið á sjúkraflugi til Þorlákshafnar vegna skipverja föstudaginn 15. febrúar 1974 var haldin fyrsta hífingaræfingin með lækna og fór hún fram á Sandskeiði með þátttöku læknanna Ólafs Ingibjörnssonar og nafna hans Jónssonar. Auk lækna var hjúkrunarfræðingur með í sjúkraflugi í einhver skipti, hið fyrsta var sunnudaginn 4. ágúst. Þá voru sóttir þrír sjúklingar með reykeitrun í Landmannalaugar, samkvæmt dagbók þyrlunnar. Með í för voru Ólafur Jónsson lækni á Borgarspítalanum og Lilja Harðardóttir hjúkrunarfræðingur. Reyndar sagði í fjölmöðum að bíll hefði orðið fastur í á og allir fjórir sem í honum voru fengið

Benóný Ásgrímsson • Július Ó. Einarsson • Páll Halldórsson

TIL TAKS

Þyrlusaga Landhelgisgæslu Íslands — fyrstu 40 árin



Höfundar bókarinnar: Benóný Ásgrímsson, Július Ó. Einarsson og Páll Halldórsson

kolsýringseitrun, en þrír af þeim hefðu verið fluttir með þyrlunni. Sunnudaginn 11. ágúst 1974 var farið í sjúkraflug frá Reykjavík og var Ólafur Ingibjörnsson lækni með í för ásamt hjúkrunarfræðingi. Flogið var yfir togarann Baldur EA 124 frá Dalvík þar sem tveir skipverjar höfðu slasast alvarlega. Læknir var láttinn síga í fyrsta sinn úr þyrlunni um borð í skip í þessu tilfelli. Lagt var upp frá Reykjavík kl. 13:00 og Ólafur seig niður í togarann kl. 14:07. Rúnum hálftíma síðar var annar hinna slösuðu hífður um borð í þyrluna og lækniinni þar á eftir, og svo haldið til Reykjavíkur. Hinn sjómaðurinn er talinn hafa láttist samstundis í slysinu og varð lík hans eftir um borð í skipinu.

Alþjóðastarf

Harðsnúinn hópur samningamanna

Ellefur manna hópur á vegum FÍA sótti í haust námskeið í samningatækni á vegum IFALPA. Auk tveggja lögfræðinga af skrifstofu voru þar fulltrúar Air Atlanta, Icelandair (innan- og utanlands), Landhelgisgæslu og Mýflugs. Námskeiðið fór fram í Madrid og var hýst af SEPLA sem eru systursamtök FÍA á Spáni. Námskeiðið var fjölpjóðlegt og því góður vettvangur fyrir fundarmenn að skiptast á reynslusögum úr starfi og brýna huga og hönd.



Samningamenn FÍA kynna sér fræðin á námskeið í Madrid

Lögmenn ECA bera saman bækur sínar

“Lögbrot Bláfugls gegn skjólstæðingum okkar voru efst á baugi og fremst í minni skýrslu”, segir Sonja Bjarnadóttir Backman lögfræðingur hjá FÍA, sem sótti fund með kollegum sínum hjá aðildarfélögum ECA (European Cockpit Association) nú í sumar.

Fundurinn er samráðsvettvangur lögfræðinga sem vinna að réttindamálum flugmanna og tækifæri til að bera saman bækur og stilla strengi. Að sögn Sonju eru lagaleg baráttumál um

bessar mundir af svipuðum toga og undanfarin misseri. Sú gerviverktaka sem margir flugmenn eru látnir undirgangast ber þar hátt, en í Bláfuglsmálinu birtist sú mynd að verktakaflugmenn eru látnir ganga í störf launamanna, en þar með skarast mörg lagaleg álitamál t.d. hvernig verktökum er stillt sem leiksoppum í brotum gegn grundvallarreglum vinnumarkaðar. Að auki gerist þetta yfir landamæri, sem gerir málid flóknara og að sama skapi mikilvægara að geta rætt í samstarfi ECA.



Lögmenn aðildarfélaga ECA

Grasrótin



Einar Þorsteinsson borgarstjóri glaðbeittur eftir hressandi flugferð.

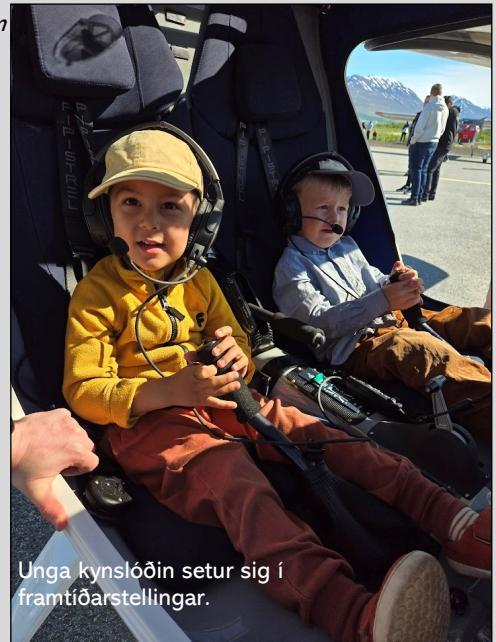


Douglas DC-3 "Þristurinn" er samofinn flugsögu Íslands.

Hún er gróskumikil grasrótin í fluginu hér á landi. Í sumar voru haldnir ýmsir viðburðir, bæði flugfólk og almenningi til fróðleiks og skemmtunar. Má þar nefna hátiðina *Allt sem flýgur* og *Flugdaginn*. (Ljósmyndir Matthías Sveinbjörnsson)



Skeggrætt að innanverðu. Loftbelgur blásinn upp á Hellu.



Unga kynslóðin setur sig í framtíðarstellingar.



Glaðbeittir flugkappar á góðri stund.



Ásarnir sýndu listir sínar.