

Fréttabréf

Félags íslenskra atvinnuflugmanna
mars 2020



Örnólfur Jónsson kveður og Jón Þór Þorvaldsson tók við sem formaður Félags íslenskra atvinnuflugmanna, á fjölmennum aðalfundi 20.02.20.



**Félag íslenskra
atvinnuflugmanna**
Icelandic Airline Pilots' Association

Reykjavík Flight Safety Symposium
Reykjavíkurflugvöllur &
þjóðaratkvæðagreiðsla
Starfsmenntasjóður á vorönn

Ávarp formanns

KÆRU FÉLAGAR,



Þann 20. febrúar sl. var aðalfundur FÍA haldinn á Grand Hótel. Hann var vel sóttur en lögum félagsins samkvæmt voru hefðbundin aðalfundarstörf á dagskrá. Það er ánægjulegt að taka við jafn góðu búi og raun ber vitni úr höndum fráfarandi stjórnar. Mig langar til að koma sérstöku þakklæti á framfæri til þeirra sem viku nú úr stjórn sem og þeirra sem áfram sitja. Fórnfysi og óeigingjarnt starf þeirra fyrir stéttarfélagið er ómetanlegt. Starfsfólk skrifstofu FÍA vil ég einnig þakka sérstaklega fyrir vel unnin störf og stuðning við stjórn, nefndir og félagsmenn alla. Ykkur félagsmönnum færí ég þakkir fyrir það traust sem mér var sýnt, það er ekki sjálfgefið. Ég mun leggja mig allan fram um að vinna fyrir ykkur öll og stéttarfélagið eins og ég hef gert hingað til.

Nú hefur ný stjórn tekið við taumunum í stéttarfélagini okkar og er hún samsett af fólk sem kemur nýtt að borðinu og öðrum með nokkrum reynslu. Fyrir mitt leiti líst mér afar vel á hópinn sem ég fæ að vinna með og fyrstu skrefin í samstarfinu lofa góðu. Hefðbundin störf stjórnar nú í upphafi kjörtímabils eru að skipa í nefndir og ráð og er sú vinna á áætlun. FÍA auglýsti eftir félagsmönnum til starfa strax í upphafi þeirrar vinna og voru viðbrögðin vonum framar. Það er sérlega ánægjulegt og kem ég hér með þökkum stéttarfélagsins á framfæri til þeirra sem buðu sig fram.

Stjórn mun á næstu vikum hefjast handa við að innleiða stefnumótunarferli fyrir stjórn, nefndir og ráð sem og starfsfólk skrifstofu FÍA. Við höfum sett okkur markmið sem miða að því að auka gagnsæi og skilvirkni fyrir bæði þá sem starfa fyrir stéttarfélagið sem og félagsmenn sem njóta þjónustunnar. Nefndum og ráðum verður ætlað meira sjálfstæði en á sama tíma verður gerð aukin krafa um ábyrgð og skilvirkni. Hugmyndin er að innleiða hugbúnað og þjálfa alla sem munu nota hann, til að samræma störf og auðvelda okkur að ná settum markmiðum.

FÍA er afar vel skipulagt og sterkt stéttarfélag en ég trúi því að við höfum tækifæri til að gera enn betur. Í framhaldinu er ég ekki í nokkrum vafa um að okkur sem hóp með samstöðuna að vopni verða allir vegir færir.

Framundan eru krefjandi en jafnframt spennandi tímar fyrir okkur flugmenn. Flugiðnaðurinn er kvíkur og síbreytilegur sem gerir hann áhugaverðari fyrir vikið. Það er ekki laust við að síðustu 18 mánuðina eða svo hafi verið nokkur ókyrrð í flugiðnaðinum. Ekki er loka fyrir það skotið að sviptinga sé að vænta enn um sinn. Nú síðast er það Covid-19 veiran sem veldur óvissu með fyrirséðum áhrifum á markaði hvarvetna í heiminum.

Stærðir og fastar sem áður voru þekktir í flugrekstri, verða að breytum. Slíkt kallar á nýja nálgun, útsjónarsemi og festu í ákvörðunum. Verkefni flugrekstraraðila er að leysa nýjar jöfnur og bregðast við. Það er mikilvægt að viðbrögðin séu yfirveguð en ákveðin. Markmiðið hlýtur að vera að ná mjúkri lendingu og góðri viðspyrnu þegar við sjáum fram úr þeim vanda sem að okkur steðjar nú.

Við flugmenn erum lykilstarfsmenn flugfélaga og höfum marg sýnt það í verki að við höfum staðið með okkar fyrirtækjum þegar utanaðsteðjandi vandi sækir okkur heim. Það hefur ekki staðið á okkur að taka slaginn og leggjast á árarnar þegar svo ber undir. Það mun ekki breytast meðan virðing er borin fyrir okkar framlagi. Það er nú einu sinni svo að hagsmunir flugfélaganna og flugmanna fara saman. Ef traust og heiðarleiki ríkja í samskiptum þá standa allar líkur til að framtíðin sé björt og að við munum finna tækifæri til vaxtar í framtíðinni okkur öllum til hagsældar.

„Mig langar til að koma sérstöku þakklæti á framfæri til þeirra sem sem viku nú úr stjórn sem og þeirra sem áfram sitja. Fórnfysi og óeigingjarnt starf þeirra fyrir stéttarfélagið er ómetanlegt.“

„FÍA er afar vel skipulagt og sterkt stéttarfélag en ég trúi því að við höfum tækifæri til að gera enn betur. Í framhaldinu er ég ekki í nokkrum vafa um að okkur sem hóp með samstöðuna að vopni verða allir vegir færir.“

Message from the President

DEAR COLLEAGUES,

FÍA held its Annual General Meeting (AGM) on February 20th at the Grand Hotel, Reykjavík. It was very well attended, and the schedule was that of a traditional AGM. Receiving such a well-run operation from the hands of the previous board is a pleasure. I would like to express my sincere gratitude to those who are now leaving the board, as well as to those who continue to serve. Their sacrifices and unselfish work for the union is priceless. I would also like to thank the FÍA staff for a job well done, as well as for their support to the board, committees and to FÍA members in general. To my fellow members, I send thanks for the trust I have been shown, it is not a given. I will do my very best to work for you all as well as the union, as I have heretofore done.

A new board is now in charge of our union, comprised of both newcomers and more experienced members. I think the board that I get to work with is very promising, as have our first steps working together been. As per tradition, the board's first job is to appoint people into committees and councils, and this work is now according to plan. We advertised for members who were willing to participate in these committees and councils, and have had excellent responses, and to all those who have offered to work for our union, we give our sincerest gratitude.

The board is now in the process of shaping policies for the board, committees and councils, as well as for the office. Our goal is to increase transparency and efficiency, for those who work within the union as well the members it serves. Committees and councils will be given increased autonomy, while also taking on greater responsibilities and becoming more efficient. We plan to install software and train all those who will use it, to harmonize our work and make it

easier for us to reach our goals.

FÍA is a highly organized and strong union, but I believe we have an opportunity to do even better. In the future I have no doubt that we, with unity as our strength, can achieve anything.

Ahead are demanding and exciting times for us pilots. The aviation industry can change swiftly, which makes it even more interesting. We can safely say that the past 18 months have been quite turbulent for the industry, and we might see even more turbulence with the Covid-19 virus creating uncertainty with unforeseen effects on markets across the globe.

What was a constant has now become a variable in flight operation. This calls for new approaches, resourcefulness, and steadfast decision making. The projects for flight operators is to solve new equations and react accordingly. It is important that those reactions are calm yet decisive. The goal must be to reach a soft landing and firm ground before we solve the issues we are now faced with.

We pilots are key employees of flight operators, and have shown again and again that we stand by our companies when faced with external challenges. We have not hesitated to join the fight, if called to action. This will not change while our contribution is met with respect. The interests of the flight operators and pilots are the same. If we have trust and honesty in our communications, we are likely looking at a bright future and we will find future opportunities for growth to benefit us all.

Stjórn FÍA / FÍA Board 2020-2021:

Formaður / President

Jón Þór Þorvaldsson, ICE (2022)

Varaformaður / Vice President

Guðmundur Már Þorvarðarson, ICE (2021)

Gjaldkeri / Treasurer

Heimir Arnar Birgisson, AAI (2021)

Ritari / Secretary

Högni B. Ómarsson, ICE, (2022)

Meðstjórnendur

Hafsteinn Orri Ingvarsson, AAI (2021)

Hólmar Logi Sigmundsson, LHG (2021)

Ragnar Friðrik Ragnars , AIC, (2022)

Sara Hlín Sigurðardóttir, ICE, (2022)

Steindór Ingi Hall, ICE, (2022)



AÐALFUNDUR

FÍA 2020





FÍA'S AGM 2020



REYKJAVÍK FLIGHT SAFETY SYMPOSIUM

MARCH 13TH 2020
Hilton Reykjavik Nordica

Félag íslenskra atvinnuflugmanna stendur árlega fyrir ráðstefnunni „Reykjavík Flight Safety Symposium“ sem skipulögð er af öryggisnefnd FÍA. Sem endranær verða viðfangsefnin fjölbreytt en sérstök áhersla verður sett á eldfjallavá

Allir fyrirlestrar og helstu umræður munu fara fram á ensku. Starfsmenntasjóður býður meðlimum FÍA á ráðstefnuna í ár (sjá nánar á næstu síðu) en aðrir geta keypt sér miða á tix.is á kr. 3.400, og er hádegishlaðborð og aðrar gæðaveitingar innifaldar í verði.

The Safety Committee of the Icelandic Airline Pilots' Association hosts the "The Reykjavík Flight Safety Symposium" each year. Although the subjects of the lectures are diverse, there is special emphasis on volcanic effects on aviation. The Symposium is held in English, attracting guests from all over the flight industry and the world.

This year FÍA's Education & Training Fund is inviting all FÍA members to the event (see next page for details) but others can purchase their tickets on tix.is for only 3.400 ISK (aprox. 25 EUR). Included is a lunch buffet as well as other refreshments throughout the day!

GET YOUR FREE TICKET!

Starfsmenntasjóður býður meðlimum FÍA á Reykjavík Flight Safety Symposium 2020!

Til að þigga miðann verður þú að senda póst á bryndis@fia.is fyrir hádegi, þriðjudaginn 10. mars, með nafni, kennitala og símanúmeri!

The Education & Training Fund invites FÍA members to the Reykjavík Flight Safety Symposium 2020! To accept the invite, send an email to bryndis@fia.is before noon, Tuesday March 10, with your name, kennitala and phone number!

SYMPORIUM SCHEDULE

09:00	Coffee & Registration
09:30	Opening Remarks by Capt. Högni Ómarsson
09:40	Dr Sara Barsotti, PhD Responding to Explosive Eruptions in Iceland: Changes and Improvements over the last 10 years
10:30	Coffee break
11:00	Rory Clarkson, BEng, PhD Volcanic Ash and Aviation - 10 years from Eyjafjallajökull
11:50	Hlín Hólm, Chair of NAT SPG Aircraft operations in the North-Atlantic HLA
12:30	Lunch
13:20	Capt. Harry Nelson Are we ready for the challenges of tomorrow?
14:10	Capt. Antti Tuori, MD Pilot's health - risks and solutions
15:00	Closing Remarks
15:15	Reception & Networking

REYKJAVÍK FLIGHT SAFETY SYMPOSIUM

FYRIRLESARAR Á RFSS 2020

Dr Sara Barsotti

RESPONDING TO EXPLOSIVE ERUPTIONS IN ICELAND: CHANGES AND IMPROVEMENTS OVER THE LAST 10 YEARS



Sara Barsotti lauk doktorsnámi í „Tölulegum líkönnum til verndar umhverfinu“ við *Alma Mater Studiorum*, Háskólanum í Bologna árið 2006, en áður hafði hún lokið Ms.D. gráðu í eðlisfræði við háskólan í Pisa (2002). Frá 2006-13 vann hún við *Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia* (INGV), Pisa-útibúi ítolsku jarðeðlis- og eldfjallafræðistofnunarinnar en síðan þá hefur hún starfað fyrir Veðurstofu Ísland þar sem hún er fagstjóri eldfjallavár.

Rannsóknir hennar hafa mikið snúist um Eulerian-Lagrangian líkanagerð og talnahermun ó eldgosafeðli. Nánar tiltekið rannsakar hún gjóskudreifingu og öskufall sem og hvernig eldgosalofttegundir ferðast.

Flutningur öskuskýja og áhrif þeirra á fluöryggi er hluti af störfum Söru en hún hefur einnig mikla reynslu af hættumati á eldfjallaösku með spám og líkindanálgunum.

Hún hefur nýtt sérþekkingu sína á eldfjöllum viða um heim: Í Alaska og Grikklandi, á Íslandi, Ítalíu, Indónesíu og Litlu Antillaeyjum. Hún er hluti af VASAG hópnum (*Volcanic Ash Scientific Advisory Group*) og leiðir starf IAVCEI nefndarinnar um hættulíkön fyrir gjóskudreifingu. Sara tekur einnig þátt í evrópsku og alþjóðlegu samstarfi og verkefnum.

Dr Rory Clarkson

VOLCANIC ASH AND AVIATION - 10 YEARS FROM EYJAFJALLAJÖKULL



Rory Clarkson lauk BA gráðu og doktorsgráðu í vélaverkfræði. Eftir nokkra dvöl í kjarnorku – og hugbúnaðargeirunum gekk hann til liðs við Rolls-Royce plc árið 1997 sem sérfræðingur í hitastreymi (e. thermo-fluids). Þar tók hann þátt í að hanna þotuhreyfla fyrir flugvélar. Frá árslokum 2010 hefur hann leitt teymi sem ber ábyrgð á að vélar Rolls-Royce geti starfað sem skyldi undir erfiðum aðstæðum sem þær kynnu að lenda í, til dæmis tengdum vatni (regn, haglél og ísing), sandi, ryki, eldfjallaösku og efnamengun.

Sérfræðiþekking hans er mikils metin innan flugiðnaðarins en til marks um það var hann kosinn *Engineering Associate Fellow of Rolls-Royce* árið 2017.

Clarkson er talinn einn helsti sérfræðingur heims þegar kemur af áhrifum eldfjallaösku á þotuhreyfla og hefur veitt eftirlitsstofnunum og stjórnvöldum ráðleggingar hvað þau mál varðar, auk hagsmunaaðila í flugherjum og flugiðnaði. Hann hefur hlotið tvenn verðlaun fyrir vinnu sína: *Institution of Mechanical Engineers Derek Astridge Safety Award* árið 2016, og *UK Civil Aviation Authority Flight Safety Award* árið 2018.

Captain Antti Tuori, MD

PILOT'S HEALTH - RISKS AND SOLUTIONS



Antti Tuori er flugmaður og fluglæknir. Hann útskriðist sem læknir úr Helsinki háskóla árið 1996, varði doktorsritgerð sína við sama skóla árið 1998 og hóf störf hjá EASA sem fluglæknir árið 2013. Hann byrjaði að fljúga fyrir Finnair árið 2002 og hefur flogið sem flugmaður á A320, A330 og A340 og sem flugstjóri á A320. Hann flýgur nú sem flugstjóri á A320 og A330.

Antti er varaformaður Huper (e. Human Performance) nefndar Alþjóðasamtaka flugmannafélaga (IFALPA) og

ber ábyrgð á heilsutengdum málum innan samtakanna. Hann hefur tekið þátt í að setja niður reglur varðandi læknisfræðileg mállefni hjá Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA), og er hluti af sérfræðingateymi EASA á sviði læknisfræðinnar.

Hann hefur tekið þátt í ólíkum heilsutengdum verkefnum fyrir Alþjóðaflugmálastofnunina (ICAO), þar á meðal *ICAO Medical Provision Study Group* og gerð bæklingssins *Fitness to Fly*.

FYRIRLESARAR Á RFSS 2020

Hlín Hólm

NAT SPG

Hlín Hólm er deildarstjóri flugleiðsögudeilda Samgöngustofu og formaður NAT SPG, stýrihóps flugleiðsögu í Norður-Atlantshafssvæði ICAO. Hún hefur starfað Samgöngustofu (áður Flugmálastjórn Íslands) frá 2007 og sínt verkefnum er varða vottun og eftirlit með flugleiðsögu sem og notkun og skipulag loftrýmis. Frá 1987-2006 starfaði Hlín sem flugumferðarstjóri og aðalvarðstjóri í flugturninum á Reykjavíkurflugvelli og í flugstjórnarmiðstöðinni. Hlín er með BA gráðu í sálfræði frá Háskóla Íslands og MSc gráðu frá Cranfield háskóla í Human Factors and Safety Assessment in Aeronautics. Hlín er einnig formaður NAT SPG en hlutverk stýrihópsins er að annast eftirlit með gæðum og öryggi

flugleiðsöguþjónustu innan NAT svæðisins og tryggja samræmi við hnattræna flugleiðsöguáætlun og flugöryggisáætlun ICAO. NAT SPG stýrir innleiðingu nýrrar tækni, vinnuaðferða og staðla í ljósi tækniframfara og annarra breytinga. Innan stýrihópsins starfa sérfraðihópar sem fjalla um öryggi flugs, vinnuaðferðir og búnað í flugleiðsögukerfum og loftförum. Hlín var kosin formaður í júní 2019 en hún hefur tekið virkan þátt í starfsemi NAT SPG frá árinu 2007.



Captain Harry Nelson

ARE WE READY FOR THE CHALLENGES OF TOMORROW?

Harry Nelson er fyrrum flugmaður sem er nú á sínum fjórða starfsferli. Hann var 12 ár í breska flughernum en varði síðan 21 ári hjá Bae Systems. Að því loknu fór hann til Airbus þar sem hann starfaði við flugprófanir í 13 ár og síðan 5 ár í vöruöryggi. Undanfarin þrjú ár hefur hann starfað sem sjálfstætt starfandi ráðgjafi sem sérhæfir sig í mannlega þættinum á sviði flugöryggismála.

Á 54 ára starfsferli hefur hann flogið yfir 75 tegundum af loftförum. Hann flaug í gegnum flugkennaranám og aðeins 23 ára varð hann yngsti kafteinn sem flogið hefur Vulcan sprengjuvélum breska flughersins. Í ferli sínum við flugprófanir byrjaði hann á tilraunasviði í blindlendingum. Hjá Bae Systems gegndi hann ýmsum hlutverkum, var til að mynda stjórnarmeðlimur og

yfirmaður verkefna, framleiðslu og gæðasviðs.

Ástriða hans er þó að vinna með fólk og hjálpa því fara fram úr eigin væntingum, eins og að setja upp loka-framleiðslulínu fyrir Airbus í Kína, frá algjörum grunni að fyrsta flugi á undir þremur árum.

Þrátt fyrir þennan árangur telur hann sinn besta tíma enn ekki upprunninn.



REYKJAVÍK FLIGHT SAFETY SYMPOSIUM

RFSS 2020 - LECTURERS

Dr Sara Barsotti

RESPONDING TO EXPLOSIVE ERUPTIONS IN ICELAND: CHANGES AND IMPROVEMENTS OVER THE LAST 10 YEARS



Dr Sara Barsotti obtained her Ph.D. in "Numerical modelling for the environmental protection" at Alma Mater Studiorum – University of Bologna (2006) after a Ms.D. in Physics at University of Pisa (2002). In the period 2006-2013 she worked at the Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV), Sezione di Pisa (Italy). Since then she is working at Icelandic Meteorological Office as Coordinator for volcanic hazards at the Volcano Observatory.

Her research topics mostly involve Eulerian-Lagrangian modelling and numerical simulation of volcanic processes. In particular, she works on the dynamics of tephra dispersal processes and ash fall-out as well as volcanic gases transport. Aerial ash cloud transport and implications for aviation safety is part of her daily job.

She has also deep experience on volcanic ash hazard assessment through forecasting and probabilistic approaches. Volcanic hazard communication and mitigation for the population is currently one of the main target of her activity. She works to establish procedures and protocols on how to respond to the next eruption in Iceland. SB applied her main expertise to several volcanoes worldwide: Italy, Alaska, Iceland, Indonesia, Greece, Lesser Antilles. She is member of VASAG (Volcanic Ash Scientific Advisory Group) and leader of the IAVCEI commission on Tephra Hazard Modelling. Dr Sara Barsotti is and has been involved in several European and International collaborations and projects.

Dr Rory Clarkson

VOLCANIC ASH AND AVIATION - 10 YEARS FROM EYJAFJALLAJÖKULL



Dr Rory Clarkson completed a Bachelor's Degree and Doctorate (PhD) in mechanical engineering. After periods in the nuclear and commercial software industries he joined Rolls-Royce plc in 1997 as a thermo-fluids specialist, helping design aircraft gas turbine engines. Since the end of 2010 he has led the team responsible for ensuring Rolls-Royce engines can operate acceptably in the extremes of environment they are likely to encounter, extremes caused by water (rain, hail and icing conditions), sand, dust, volcanic ash and chemical pollutants. His expertise and standing within the aviation industry in these fields was recognized by Rolls-Royce when he was elected as an Engineering Associate Fellow in 2017.

With regard to the topic of volcanic ash, Dr Clarkson is widely recognized as the global expert on the effects volcanic ash has on gas turbine engines; he has advised regulatory bodies, governments and key military and civil aviation stakeholders on how volcanic ash affects aviation. He has received two awards for his work; the 2016 Institution of Mechanical Engineers Derek Astridge Safety Award and the 2018 UK Civil Aviation Authority Flight Safety Award.

RFSS 2020 - LECTURERS

Captain Antti Tuori, MD

PILOT'S HEALTH - RISKS AND SOLUTIONS

Dr Antti Tuori is an active pilot and aeromedical examiner. He graduated from med school (University of Helsinki) in 1996, defended his thesis (University of Helsinki) in 1998 and started to work as an EASA aeromedical examiner in 2013. He started flying at Finnair in 2002 and has flown as a first officer in A320, A330 & A340, and as a captain in A320. He is currently flying as a captain in A320 and A330.

Antti Tuori is vice-chair of the International Federation of Airline Pilots' Association's (IFALPA's) Human Performance (HUPER) Committee and is responsible for medical matters at IFALPA. He has been involved in the EASA medical rulemaking tasks and is part of EASA's Medical Expert Group. He has participated in different ICAO medical activities, including ICAO Medical Provision Study Group and Fitness to Fly booklet.



Hlín Hólm

NAT SPG

Hlín Hólm is head of the ANS section at the Iceland Transport Authority and is the Chair of NAT SPG, the ICAO North-Atlantic Systems Planning Group. She has worked for the Transport Authority since 2007 and worked on projects that have to do with certification and supervision in air navigation as well as air traffic management. From 1987-2006, Hlín worked as an air traffic controller, and was chief sergeant in the Reykjavík Airport Air Traffic Control Tower and in the Aerial Control Centre. Hlín has a BA in psychology from the University of Iceland and a MSc degree from the University of Cranfield, UK, in Human Factors and Safety Assessment in Aeronautics.

As mentioned above, Hlín is the Chair of NAT SPG, which is responsible for the continuous study and evaluation of Air Navigation systems in the NAT and ensuring that it is in line with global navigation plans and ICAO's flight safety plan. NAT SPG leads the adoption of new technology, working methods, and standards in light of technological advancements and other changes. Under the planning group are several expert committees that specialize in aviation safety, working methods, air traffic control systems and aircraft. She was voted as chair in June 2019, but has been active in NAT SPG's operations since 2007.



Captain Harry Nelson

ARE WE READY FOR THE CHALLENGES OF TOMORROW?

Harry Nelson is an ex pilot who is in his 4th career period. 12 years in the Royal Air Force was followed by 21 years working for BAe Systems. Airbus followed and was made up of 13 years in Flight Test and 5 years in the Product Safety Department. For the last 3 years he has run his own consultancy specialising in Human Performance in the field of Safety and Flight Operations.

This 54 year career has involved flying 75 plus types of aircraft. He was a "straight through" flight instructor and then the youngest RAF Vulcan bomber Captain at 23 years of age. His test career started on the Blind Landing Experimental Unit. He also served BAe Systems, at Board level, as Projects, Manufacturing and Quality Director.

But his passion is working with people and helping them to achieve things that they initially would not consider possible like setting up the Airbus final assembly line in China, from waste land site to first flight in under 3 years.

Despite all this he feels that his best is yet to come.





Photo: Erik Nielsen / Unsplash

INGVAR TRYGGVASON SKRIFAR:

Reykjavíkurflugvöllur: ÞJÓÐARATKVÆÐA- GREIÐSLA Í BÍGERÐ?

Á Alþingi er til meðferðar þingsályktunartillaga um þjóðaratkvæðagreiðslu um framtíð Reykjavíkurflugvallar. ÖFÍA sendi umsögn þar sem áréttar var að aeríð tilefni væri til þess að halda þessa þjóðaratkvæðagreiðslu, því borgarstjórn Reykjavíkur hefur unnið að því að leggja flugvöllinn niður, flugbraut fyrir flugbraut. Það er ekki tilgáta, lokun brautar 06/24 og gildandi aðalskipulag Reykjavíkur bera þess glöggt vitni. Ýmsar kannanir hafa verið gerðar síðustu ár sem hafa leitt hug landsmanna í ljós, en þjóðaratkvæðagreiðsla hefur tölувert þyngra vægi og er líklegr til að koma borgaryfirvöldum í skilning um þá gríðarmiklu almannahagsmuni sem fölgnir eru í Reykjavíkurflugvelli.

Þetta viðfangsefni snertir skipulagsvald sveitarfélaga. Það er sjálfsagt og eðililegt að sveitarfélög hafi óskorað skipulagsvald yfir svæðum sem þjóna fyrst og fremst íbúum viðkomandi sveitarfélags. Þannig er augljóst að Reykjavíkurborg hafi óskorað skipulagsvald yfir Skeifunni og Hljómskálagarðinum. Reykjavíkurflugvöllur er hinsvegar samgöngumannvirki sem þjónar öllum íbúum landsins. Á þessu tvennu er augljós munur. Verðum við ekki að gera greinarmun á svæðum innan sveitarfélags sem þjóna aðeins íbúum sveitarfélagsins eða hinsvegar landsmönnum öllum? Að sama skapi, þegar við tólu um skipulagsvald sveitarfélaga, hljótum við að gera greinarmun á innviðum sem eru þjóðinni mikilvægir annarsvegar og svæðum til tómstundaiðkunar eða íþróttaiðkunar hinsvegar.

Flugvöllurinn í Newark, Bandaríjunum er í tveimur sveitarfélögum, Elizabeth og Newark. Borgarstjórn Elizabeth mun ekki geta gefið út nýtt aðalskipulag sem myndi afmá flugbrautir flugvallarins. Í Hollandi hefur hvert fylki skipulagsvald yfir flugvöllum. Þannig hefur

Limburg-fylki skipulagsvald yfir Maastricht flugvelli, en ekki sveitarfélagið Beek sem völlurinn er raunverulega innan. Að mati ÖFÍA er því ástæða til að skoða kosti þess að ríkið færí með skipulagsvald yfir þeim flugvöllum á Íslandi sem gætu talist samfélagslega mikilvægir.

Þær aðferðir sem Reykjavíkurborg beitir gegn flugvellinum eru hliðstæðar þeim sem Ísraelsmenn beita gegn Palestínumönnum með landtökubyggðum sínum, að þrengja að andstæðingnum úr sem flestum áttum með beinskeittum hætti. Borgarráð samþykkti þann 28. júní 2018 tillögu að rammaskipulagi fyrir byggð í Nýja Skerjafirði. Í tillögunni er gert ráð fyrir byggð fyrir um 1.200 íbúðir, nýjum skóla, verslun og þjónustu. Byggðin nær alveg uppað nýrr gjörðingu vallarins eftir að braut 06/24 var lokað og umlykur nánast flugskýli Nr. 3. Nýja byggðin sem er áformuð er frábrugðin þeirri byggð sem fyrir er í Skerjafirði, ekki er áformað að þar verði byggð einbýlishús, heldur há fjölbýlishús sem munu fyrirsjónalega valda ókyrrð við flugvöllinn og skaða þannig notagildi hans og flugþöryggi. Borgaryfirvöld hafa í hyggju að minnast starfseminnar sem er í útrýmingarhættu á svæðinu með svokölluðu „flugtorgi“.

Flugmálefag Íslands (stofnað 1936) sendi borgarstjóra Reykjavíkur bréf á síðasta ári, í tengslum við aldari afmæli flugs á Íslandi. Hann hefur ekki svarað.

Þann 25. október 2013 gerðu þáverandi innanríkisráðherra og borgarstjóri hrossakaupasamkomulag um Reykjavíkurflugvöll í fjórum liðum. Því atriði hafa náð fram að ganga en eitt stendur eftir. Braut 06/24 hefur verið lokað, Isavia fékk að byggja nýja skrifstofubyggingu og tré í Óskjuhlíð hafa verið grisjuð.

Eftir stendur að aðflugsljós fyrir braut 13 hafa ekki ennþá verið sett upp. Í hrossakaupasamkomulaginu er raunar talað um "lendingarljós" sem er til marks um þann hroðvirknishátt sem réð för. Það er alvanalegt að stjórnálamenn geri hrossakaupasamninga, en þegar flugöryggi er undir, er þessi aðferðafræði allt að því ógeðfell.

Þá hafa stjórnvöld ekki efnt þau fyrirheit sem um árabil hafa legið fyrir um að braut 06/24 ó Reykjavíkurflugvelli verði ekki lokað án þess að tilsvarandi braut í Keflavík verði opnuð á ný.

Í skjalageymslu FÍA er að finna bréf frá Flugmálastjóra, síðan 1. september 2005 þar sem Flugmálastjórn Íslands tekur undir þetta sjónarmið. Þar svarar Flugmálastjórn beiðni Samgönguráðuneytisins þar sem óskað var eftir umsögn Flugmálastjórnar um bréf frá ÖFÍA varðandi þetta orsakasmhengi. Í öðru bréfanna segir meðal annars:

„Eins og fram kemur í bréfi FÍA er mikilvægt að umrædd flugbraut á Keflavíkurflugvelli sé opnuð áður en kemur til lokunar flugbrautar 06-24 á Reykjavíkurflugvelli.“

“Flugmálastjórn Íslands hefur ætíð verið þeirrar skoðunar að óæskilegt hafi verið að framangreindri flugbraut á Keflavíkurflugvelli væri lokað. Það gefur augaleið, að með tveimur flugbrautum er óhjákvæmilegt að þær séu oft notaðar við ýtrum hliðarvindsskilyrði, en þegar þrjár flugbrautir eru til staðar. Þetta er afar óæskilegt út frá flugöryggissjónarmiði sérstaklega þegar tekið er tillit til erfiðra veðurskilyrða, sem oft verða á suðvesturhorni landsins.”

Þó svo að þessi skilningur hafi komið fram í skýrslum og bréfum hafa stjórnvöld ekki enn staðið sína plikt og opnað 07/25 í Keflavík. Raunar hefur amk. einn íslenskur flugrekandi þurft að bregðast við með því að hækka hliðarvindsviðmið úr 30 í 40 hnúta.

National referendum on the future of Reykjavík airport.

Before Althingi lies a draft parliamentary resolution regarding a national referendum on the future of Reykjavík airport. The Safety Committee has commented on this, stating that there is good reason to have such a referendum as the Reykjavík City Council has systematically worked on shutting down the airport, runway by runway. This is not a conjecture, as the closing down of runway 06/24 and the Reykjavík Zoning plans reveal. Various surveys have been made over the past few years, revealing the views on the people in this matter, but a national referendum has considerable more weight and is more likely to show the city authorities the important role the Reykjavík

airport plays in terms of public interests. This subject touches on the zoning plans of the municipalities. It is only natural that municipalities have zoning authority over areas that mostly serve the inhabitants of each area. We wouldn't consider challenging the zoning authority of Reykjavík when it comes to Skeifan or Hjómskálagarður. Reykjavík airport, however, is a part of the essential transport infrastructure, serving all inhabitants of this country. It is therefore clearly a different matter altogether. Don't we have to make a distinction on areas within the municipalities, that are clearly a local issue, and areas that serve the entire country? In the same way, when we talk of the zoning authority of the municipalities, we must make a distinction between vital infrastructure and areas that are intended for recreational use or sports.

Newark Airport in the USA falls under two municipalities, Elizabeth and Newark. The City Council of Elizabeth cannot issue a new zoning plan that would wipe out the runways of Newark. In Holland, each Province has a zoning authority over airports. In this manner, the Province of Limburg has zoning authority over Maastricht airport, and not the municipality of Beek where it is located. FÍA's Safety Committee thinks there is ample reason to look at the benefits of the state having the zoning authority over Icelandic airports that are believed to be important to the society.

The methods that Reykjavík is using against the airport are similar to those that Israel use against the Palestinians with their illegal settlements, aggressively closing in on their opponents from most directions. The City Council approved a framework zoning proposal for a new neighbourhood in the New Skerjafjörður on June 28, 2018. The proposal assumes the development of 1,200 apartments, a new school, shops and services. The houses are expected to reach right up to the new airport fence, after runway 06/24 was closed, and practically engulfs hangar nr. 3. The new neighbourhood differs to the one already in Skerjafjörður, there are now plans for single houses but high apartment buildings which will cause turbulence by the airport, and thereby limiting its usability and flight safety. The city authorities plan to memorialize the operation now in danger by building a so-called „Flight Square“.

The Icelandic Aeronautical Association (founded in 1936) sent a letter to the Mayor of Reykjavík last year, in relation to 100 years of aviation in Iceland. There was no reply.

On October 25, 2013, the then Minister for the Interior and the Mayor made a horse-trade regarding Reykjavík airport in four parts. Three have now been



• • • • •
Pað er sjaldgæft í
Evrópu að sveitarfélög
fari með skipulagsvald
flugvalla, samkvæmt
ICAO Doc. 9184 ríkir
það fyrirkomulag (utan
Íslands) aðeins í Póllandi,
Írlandi og Lettlandi.

European local authorities rarely have zoning authority over airports, according to ICAO Doc. 9184 there are only three such cases (apart from Iceland): In Poland, Ireland, and Lithuania.

fulfilled, while one remains. Runway 06/24 has been closed down, Isavia got to build a new office building, and trees in Öskjuhlíð have been trimmed. What remains is the installment of approach lights for runway 13. The horse-trading deal actually speaks of „landing lights“ which shows all the level of care and detail that went into the agreement. Horse-trades are common in politics, but when flight safety is a factor, this methodology is abhorrent.

The authorities have furthermore not kept their old promise that there would be no closing down of runway 06/24 in Reykjavík airport unless a similar runway in Keflavík will be reponed. In FÍA's files there is a letter from Director of the Icelandic Civil Aviation Administration (ICAA), dated September 1, 2005, where ICAA, supports this view. In it, the ICAA is responding to a request from the then Ministry of Transport, asking for a comment on a letter from FÍA's security committee in regards to this matter. One of the letters even says:

“As stated in FÍA's letter, it is important that the runway in question in Keflavík airport is opened before the closing down of runway 06/24 in Reykjavík airport.“

“The Icelandic Civil Aviation Administration has always been of the opinion that the aforementioned runway in Keflavík should not have been closed. Obviously, with two runways it is unavoidable that they are more often used under extreme wind conditions than with three runways. This is very detrimental from a flight safety point of view, especially when extreme weather conditions are taken under consideration, like those that often arise in the southwest corner of the country.“

Although these factors have been understood in reports and letters, the authorities have yet to do their part and open up 07/25 in Keflavík. In fact, at least one airline in Iceland has had to respond by increasing the side-wind criteria from 30 to 40 knots.



A program for airline employees.

We match your family with an airline family abroad so your teen can travel in the summer.

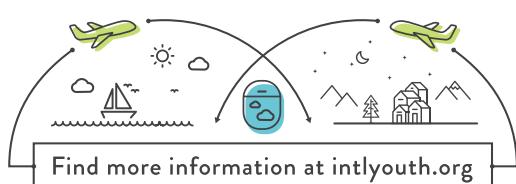


Our program connects teens ages 14 to 19 with a similar-aged teen from an airline family abroad. The teen uses his or her family's flight privileges to travel. They spend two weeks together in each of their homes, for a total of four weeks. During the exchange, your son or daughter has the opportunity to explore another country, learn about another culture and improve his or her foreign language skills from someone their same age.

We have matched more than 7,000 teens since 1994 from a wide range of countries, including Canada, USA, Austria, Australia, France, Germany, Italy, New Zealand, Australia, Portugal, Sweden, United Kingdom, the Netherlands, Belgium, Norway, Spain and Switzerland. Visit intlyouth.org to read testimonials.

HOW IT WORKS
Apply at intlyouth.org .
View profiles of applicants online.
Select your top choices for a match.
When you and another family are interested in being matched, we will send you their contact information.
You get to know your matched family while planning for your exchange.
We are available to help answer questions throughout the whole process to ensure the best experience for your teen.

PROGRAM COSTS
The cost of the program is \$325 USD for the application fee.
The application fee is 100% refundable if a suitable match family is not found.
The application fee covers finding a match. Participants are responsible for travel expenses and the cost of activities while abroad.



Starfsmenntasjóður FÍA býður upp á spennandi námskeið og fyrirlestra á vorönn auk þess að bjóða meðlimum á RFSS 2020 (sjá nánar bls. 7)

26. MARS KL. 12-14 - HLÍÐASMÁRI 8

Fjölskyldu- og erfðaréttur: Hvað þarfum við að hafa í huga?

Erfðamál, skilnaður, hjúskapur, sambúð, forsjár barna, skattur eru nokkur dæmi sem oft þarf að huga að. Dögg Pálsdóttir, adjunct at Háskólanum í Reykjavík, fer yfir helstu atriði í fjölskyldu- og erfðarétti á mannamáli.

Inheritance law in Iceland: What do you need to keep in mind?

Inheritance, divorces, marriage, living together, child custody and taxes are just a few issues to bear in mind. Dögg Pálsdóttir, adjunct at the Reykjavík University, goes over some of the main issues in family- and inheritance law in Iceland. Lecture held in Icelandic.

30. APRÍL KL. 12-14 - HLÍÐASMÁRI 8

Vilborg Arna Gissurardóttir; 8848

ástæður til þess að gefast upp

Saga Vilborgar Órnu. Fyrilesturinn fjallar um ferðalag í átt að markmiði sem reyndist síður en svo auðvelt að ná. Sagan er persónuleg og fjallar um hvernig er hægt að yfirsíga hindranir, halda út í erfiðum aðstæðum, sorgir sem og sigra.

Vilborg Arna Gissurardóttir; 8848

reasons to quit

Vilborg Arna is an adventurer who not only walked solo to the South Pole in 2013, but was also the first Icelandic woman to reach the top of Mount Everest in 2017. Her lecture, held in Icelandic, is about a journey towards a goal that proved to be difficult to obtain.

HAETTU

AD VAELA

KOMDU

AD KÆLA

KRAFTUR HUGANS | ÖNDUN | KULDABJÁLFUN | HREYFING

Starfsmenntasjóður FÍA kynnir, í samstarfi við Andra Iceland, Wim Hof námskeið sem er sérsniðið fyrir félagsmenn FÍA. Námskeiðið fer fram 4., 5., 7., og 30. maí er einungis í boði fyrir félagsmenn (skráningalistinn verður yfirfarinn) og aðeins 20 komast að. [Pau sem hafa áhuga fylgja meðfylgjandi hlekk til að skrá sig endurgjaldslaust.](#)

Uppgötvaðu eigin hæfileika til að geta verið í lagi, sama hvað gengur á. Við búum við stanslaust áreiti. Allt frá vægu áreiti til langvinnar streitu. Þessi streita getur valdið bóglum í líkamanum og komið huga okkar og heilsu úr jafnvægi. Hvað ef, til væri einföld leið til að enduruppgötva eigin hæfileika til að ná aftur stjórn á ósjálfráðum viðbrögðum við streitu og áreiti alveg sama hvað gengur á?

Á þessu námskeiði lærir þú:

Skilning á sambandi líkama og hugar
Að nota öndun sem heilsubót
Kulda nálgun. Að læra að sleppa tökum á erfiðleikum
Kæling. Sem heilsutól
Meðvituð hreyfing. Skilning á eigin líkama
Vísindin á bak við aðferðina

COLD THERAPY - WIM HOF METHOD

FÍA Education & Training Fund, in cooperation with Andri Iceland, is offering a Wim Hof course that is tailor made for FÍA members. The course will take place in Icelandic in May (4., 5., 7., and 30.) and is only available to FÍA members. [Click here if you want to register for free.](#)

We live in a constant state of stress. From invisible levels to chronic stress. Stress that is causing inflammation in our bodies, an imbalance in our mind and chronic health conditions. What if there was a simple way to rediscover your abilities to take back the control of your automatic stress response and learn to be OK no matter what?

During this workshop we will cover:

Understanding your mind-body connection
Breathing for optimal health
Cold Exposure. The art of letting go in tough situations.
Using cold as a health tool
Mindful movement. Understanding how your body works
Science behind the Wim Hof Method
Practice in nature (end of the workshop)



REYKJAVÍK FLIGHT SAFETY SYMPOSIUM

MARCH 13TH 2020
Hilton Reykjavik Nordica

Contemporary topics in flight safety:
VOLCANIC HAZARD
HUMAN PERFORMANCE
NAT AIRSPACE

Sara Barsotti
Rory Clarkson
Capt. Dr. Antti Tuori

Capt. Harry Nelson
Hlín Hólm

Tickets on
www.tix.is

More information on
www.fia.is



Félag íslenskra
atvinnuflugmanna
Icelandic Airline Pilots' Association

The RFSS is an annual conference organized by the
Safety Committee of the Icelandic Airline Pilots' Association (FÍA)