
Fréttabréf

Félags íslenskra atvinnuflugmanna
desember 2019



***Gleðilega
hátíð!***



Félag íslenskra
atvinnuflugmanna
Icelandic Airline Pilots' Association

Takið dagana frá!

Save the dates!

13. MAR.
2020

20. FEB.
2020

Aðalfundur // AGM

Aðalfundur FÍA verður haldinn þann 20. febrúar, 2020, en þá má vænta töluverðra breytinga á stjórn. Formaður FÍA, Örnólfur Jónsson, hyggst ekki sækjast eftir endurkjöri og þá munu fjögur önnur sæti stjórnarmeðlima jafnframt losna. FÍA hvetur því áhugasamt félagsfólk til að ihuga framboð! Nánari upplýsingar um Aðalfundinn verða sendar síðar.

//

FÍA's Annual General Meeting will be held on 20. February, 2020, and we can expect significant changes to the board. Örnólfur Jónsson, chairman, does not intend to run and four additional seats on the board will open up. We encourage all those interested in FÍA affairs to consider running for office! We will send you further information on the AGM at a later date.

Reykjavík Flight Safety Symposium

FÍA stendur í fjórða sinn fyrir ráðstefnunni "Reykjavík Flight Safety Symposium" sem haldin verður 13. mars 2020 á Hilton Reykjavík Nordica. Sem endranær verða viðfangsefnin fjölbreytt en sérstök áhersla verður sett á eldfjallavá. Væntanlegir fyrirlesarar eru Sara Barsotti frá Veðurstofu Íslands, Rory Clarkson frá Rolls-Royce, Harry Nelson fyrrverandi tilraunaflugmaður hjá Airbus, Hlín Hólm formaður NAT-SPG og Antti Touri frá HUPER nefnd IFALPA. Allir fyrirlestrar og helstu umræður munu fara fram á ensku. Aðgangseyrir verður eins og áður hóflegur og verður hádegis-hlaðborð og aðrar gæðaveitingar innifaldar í verði.

//

FÍA's fourth annual Reykjavík Flight Safety Symposium will be held for the fourth year running on 13. March, 2020, at the Hilton Reykjavík Nordica. This year, we will have a special emphasis on volcanic effects. Lecturers are Sara Barsotti, of the Icelandic Met Office, Roy Clarkson from Rolls Royce, Harry Nelson, a former test pilot for Airbus, Hlín Hólm, chair of NAT-SPG, and Antti Touri from IFALPA's HUPER committee. Minimum charge and gourmet food is included!

Fréttamolar...

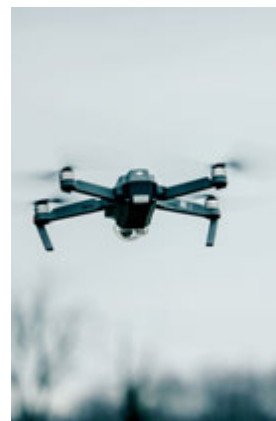
Stofnun ITS-Ísland - Málþing um dróna

FÍA bendir áhugasömum á nýstofnuð samtök um upplýsingatæknivæddra flutningskerfa, [ITS-Ísland](#), en ITS stendur fyrir *Intelligent Transportation Systems*. Meðal stofnenda samtakanna eru Reykjavíkurborg, Vegagerðin, Strætó, Mannvit, VSÓ Verkís og EFLA. Markmið þeirra er að skapa vettvang til að styðja faglega hagsmuni opinberra og einkarekinna fyrirtækja sem og fræði- og vísindamanna á sviði upplýsingatæknivæddra flutningskerfa.

Í tilefni stofnunar ITS á Íslandi er staðið fyrir **málþingi um dróna fimmtudaginn 12. desember kl. 13.00** í húsnæði Mannvits að Urðarharfi 6 í Kópavogi. Skráning fer fram á heimasíðu [samtakanna](#).

ITS-Iceland - A Meeting on Drones

[ITS-Ísland](#), an association on issues regarding Intelligent Transportation Systems, was recently founded. Among founding members are the City of Reykjavík, The Road Administration, Strætó, Mannvit, VSÓ, Verkís, and EFLA. Their goal is to create a forum to support professional interests of public and private institutions, and scientists and experts in the field of Intelligent Transportation Systems. To celebrate the foundation of the association, a meeting will be held on drones, on Thursday, 12. December at 13.00, at Mannvit's facilities in Urðarvarf 6, Kópavogur. Registration on the [ITS-Iceland website](#).



Loftgæði í flugi

Slæm loftgæði eru alvarleg ógn við heilsu þeirra sem starfa í flugiðnaði, sér í lagi flugmönnum, -freyjum og -þjónum. Sem betur fer er vaxandi meðvitund um áhrif slæmra loftgæða, bæði til lengri og skemmri tíma. Umræðan hefur verið svolítið á reiki og brýn þörf á vettvangi þar sem hægt er að ráðfæra sig við sérfræðinga og nýjustu rannsóknir og fréttir af þessum málaflokki. Við hvetjum flugmenn FÍA því til að skrá sig á nýstofnaða Facebook síðu Global Cabin Air Quality Executive, sem kallast Cabin Air Quality, og er ætlað að stuðla að upplýstri og vandaðri umræðu um þetta mikilvæga málefni.

Cabin Air Quality

Air Toxicity is a serious concern for aviation workers, in particular cabin crew and flight crew, and there is growing awareness of the subject and short and long term health issues that can be associated with bad air quality. The discussion and debate on this has been a mixture of informative and speculative, and there was a need for a communal forum where one could consult with experts, and find the latest research and news on cabin air quality. FÍA encourages all pilots to sign up to a new Facebook page of the Global Cabin Air Quality Executive, called "Cabin Air Quality", which is intended to encourage an informed discussion on this important issue.



Myndir úr starfinu...

Í haust hefur starfsmenntasjóður staðið fyrir fjölbreyttu framboði fyrirlestra, gjarnan í samvinnu við sjúkrasjóð, um ýmis brýn og áhugaverð málafni, en hér að neðan má finna nokkrar myndir úr starfinu!

The Educational & Training Fund provided a number of varied and interesting lectures this fall, often in collaboration with the FÍA Sickness Fund. Here are some pics from events!



Heilsa á ferð og flugi: Margrét Lára og Elísa Viðarsdóttir eru ekki bara með bestu íþróttamönnum landsins heldur eru þær einnig sérfróðar um geðheilbrigði og næringu á ferðalagi.



Ferðamennska á fjöllum: Guðmundur Helgi Önundarson frá Björgunarskóla Landsbjargar hélt góðan fyrirlestur um fjallaferðir.

Námsfús en ekki í vinnu?

Við minnum félagsfólk okkar sem hefur misst atvinnu að sjóðsfélagar í starfsmenntasjóði geta sótt um og fengið styrk úr starfsmenntasjóði, samkvæmt gr. 7.4a.

Between jobs and interested in further education?

Remember, you maintain their right to receive an education or training grant, according to article 7.4a of the bylaws of the Educational & Training Fund.



Bakskólinn: Hildur Sólveig Sigurðardóttir sjúkrabjálfi hélt erindi um stoðkerfi líkamans og helstu áhættuþætti tengda starfinu

Blessuð blíðan:
Einar Sveinbjörnsson hélt erindi um veður
rétt áður en stærsti stormur ársins skall á
- vel var mætt!

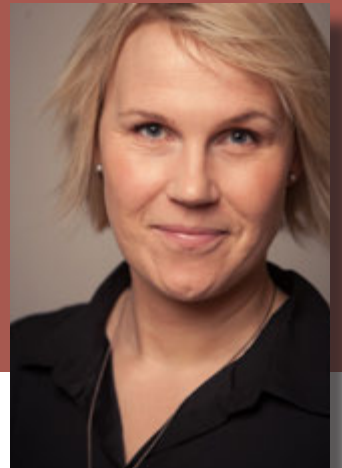


FRÉTTABRÉF FÍA

Ritstjórn og umbrot: Bryndís Nielsen, bryndis@fia.is
Forsíðumynd: Shutterstock. Lending á Suðurskautslandinu.
Útgefandi: Félag íslenskra atvinnuflugmanna, desember 2019

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

Af fundum alþjóðanefndar: Hver eru áhrif flugs á hnattræna hlýnun og umhverfið?



Sara Hlin Sigurðardóttir,
formaður alþjóðanefndar FÍA
// Chair of FÍA's international
committee.

Fulltrúar FÍA hafa sótt ýmsa fundi þetta haustið með evrópskum félögum okkar. Má þar nefna fundi með öryggisnefnd ECA, lögfræðinefnd ECA og með norrænum kollegum. Í lok nóvember sótti undirrituð ásamt Örnólfi Jónssyni formanni FÍA ráðstefnu hjá ECA, Evrópusamtökum flugmanna. Eitt af þeim málefnum sem voru ofarlega á baugi að þessu sinni og mun fá talsverða athygli á komandi misserum er áhrif flugs á hnattræna hlýnun og umhverfið. Samtök flugmanna eru ítrekað spurð hver sé þeirra afstaða og stefna í umhverfismálum og þykir ekki lengur tækt að yppa öxlum og beina fingri að stjórnvöldum og fyrirtækjum.

Flugiðnaðurinn er í dag talinn ábyrgur fyrir 2-3% af allri losun CO₂ í heiminum og 12% af allri samgöngutengdri losun.

Evrópusambandið og stjórnvöld fjölda ríkja Evrópu hafa nú þegar reynt ýmsar aðferðir við að draga úr losun í flugi. Frá árinu 1999 hefur Evrópusambandið unnið að því sem kallað er „Single European Sky“ og snýr að sameiningu loftrýma í Evrópu. Markmiðið er að afnema öll landamæri í lofti og auka þannig skilvirkni með því að stytta flugleiðir og minnka um leið losun á CO₂. Því miður mætir verkefnið andstöðu frá ýmsum hagsmunaaðilum og er talsvert á eftir áætlan. Mörg loftrými eru yfirfull og víða myndast flöskuhálsar. Það er því til mikils að vinna að bæta flæðið og minnka tafir.

Ýmsir skattar hafa verið innleiddir á flug og flugvéla-eldsneyti en búið er að sýna fram á að það að velta sköttum yfir í flugmiðaverð dregur einungis lítillega úr eftirspurn. Staðreyndin virðist einnig vera sú að umhverfis-skattar sem lagðir eru á flug skila sér að mjög litlu leyti í umhverfisvernd. Yfirleitt renna skattarnir til ríkis eða stofnana sem ráðstafa þeim í annað en umhverfismál. Bent hefur verið á að álagning skatta á flug beini farþegum mögulega yfir í aðrar samgöngur en minnki ekki endilega heildarlosun. Hefur skattlagningu á flug verið mótmælt af ríkjum eins og Íslandi og Noregi þar sem aðrir samgöngu- mátar eru víða ekki í boði. Í Noregi eru 46 innanlandsvellir og margar byggðir algjörlega háðar flugi.

Aðrar hugmyndir sem unnið er að:

• **Kolefnisjöfnun.** Hugmyndafræðin er góð en ennþá skortir vísindalegar sannanir fyrir því að jöfnunar-aðferðir virki.

• **Umhverfisvænir eldsneytisgjafar.** Mikil og hröð þróun á þessu sviði og líklegt að rafmagnsvélar taki við á styttri vegalengdum. Unnið er að þróun á bio-eldsneyti sem gæti nýst flugvélahreyflum að einhverju leyti.

• **Léttari flugvélar og sparneytnari hreyflar.** Ekki er talið mikið rými til bætingar á þessu sviði umfram það sem nýjustu vélar á markaðnum bjóða uppá.

Flugumferð í heiminum hefur verið að aukast um 4.6% á ári undanfarin ár. Ýmsar blikur eru þó á lofti um breytt hegðunarmunstur fólks. Svíar komu fyrstir fram með hugtakið flugskömm en þar í landi hefur farþegafjöldinn dregist saman um 10% þar sem fólk vill ekki fljúga vegna umhverfisáhrifa. Hvort flugskömmin muni breiða úr sér og leiða til samdráttar á heimsvísu verður að koma í ljós. Ursula von der Leyen sem tók við sem nýr forseti framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins nú um mánaðar-mótin hefur boðað að Evrópa muni verða fremst allra heimsálfa í umhverfismálum.

Evrópskir flugmenn ætla að taka þátt í þróuninni. Boðað hefur verið til stefnumótunarfundar með sérfræðingum í upphafi nýs árs þar sem markmiðið er að undirbúa hlutlaust álit flugmanna og að leita allra leiða til þess að geta lagt fram umhverfisvænar tillögur fyrir flugiðnaðinn í heild sinni.



Meetings of FÍA'S International Committee

What is Aviation's Effect on Global Warming & the Environment?

FÍA representatives have attended number of meetings with our European colleagues this fall, including meetings with ECA security committee, ECA legal committee and Nordic committees. In November undersigned and Ornólfur Jonsson attended a conference with the European Cockpit Association in Brussels. One of the main discussed topics was the influence of aviation on global warming and environment. Pilot unions are repeatedly asked about their position regarding environmental issues and can no longer just point a finger towards authorities and industry.

The aviation industry is said to be responsible for 2-3% of all CO₂ emission in the world and 12% of all transport related emissions.

The European Union along with number of European countries have tried different methods in order to reduce emissions in aviation. The EU introduced the Single European Sky initiative in 1999 with the focus of eliminating borders in the sky and improving traffic flow resulting in reduced CO₂ emissions. Unfortunately, the project has met opposition from the industry and is therefore far behind schedule. Number European airspaces are already congested resulting in bottlenecks and delays. The gain of improved traffic flow is therefore enormous.

ECO tax on air transport and aviation fuel has already been introduced. It has been shown that when taxation results in increased ticket price the demand decreases

slightly. Indications show that emission tax only distorts traffic flow but does not reduce emission as a whole.

Other ideas:

- **Carbon offsetting.** Nice idea but lacks scientific support.

- **Alternative fuels.** Electric propulsion might be the future for short range flights. Bio-fuels could be used up to some point but come with detrimental land use consequences.

- **Lighter airframe materials and lower fuel consumption engines.**

The aviation sector is has been growing by 4.6% a year. We are nevertheless now seeing some change in human behaviour. Sweden first came up with the term "flight shame" which is said to have dropped aviation traffic by 10% in Sweden. Whether flight shame will spread to other parts of the world is still unknown. Ursula von der Layen is the new president of the European Commission. She has announced that she wants Europe to be the leading continent in environmental issues. European pilots plan to be a part of the puzzle. ECA Environment workshop will be held in January 2020 were pilots will try to form a genuine and indepentant position and set forth ideas for the industry in whole.



Sara Hlín Sigurðardóttir & Ornólfur Jónsson, formaður FÍA, á ráðstefnu ECA í nóvember



Samgönguáætlun

Meðlimir ÖFÍA voru fullir eftirvæntingar þegar samgönguáætlun birtist á samráðsgátt stjórnvalda. Með hjörtu full af von um að vaxandi skilnings gætti hjá ráðamönnum hófst leitinn að ráðstöfun fjármuna til flugvalla landsins. Í skjalinu sáust vissulega hærri fjárhæðir til reglubundins viðhalds en þegar kom að ný-framkvæmdum mátti finna eina færslu, 30 milljónir ætlaða nýrri girðingu á Reykjavíkurflugvelli. Eitt stórt núll var í hinum reitunum.

Það verður að segjast eins og er að þessi samgönguáætlun er sem blaut tuska framan í flugiðnaðinn á Íslandi. Iðnað sem stendur undir 12-13% af landsframleiðslu.

Fyrir um ári síðan sendi Ísavia inn vandaða og greinargóða umsögn um samgönguáætlun.

Meðal fylgiskjala var minnisblað um það sem lagfæra þarf á flugvöllum landsins, listinn telur 9 blaðsíður og er áætluð vanfjárfesting metin á um tvo milljarða.

Vonir standa til þess að í meðförum Alþingis muni samgönguáætlun taka skynsamlegum breytingum því það er orðið tímabært að ráðamenn landsins sýni það í verki að flugöryggi sé eitthvað sem þeir láta sig varða. Þeim fjölmörgu starfsmönnum í flugiðnaðinum á Íslandi rennur blóðið til skyldunnar er þeir ganga til sinna starfa á degi hverjum, en ástand flugvallanna er háð fjárveitingum og

ákvörðunum sem eru teknar á Alþingi.

Það væri sómi að því ef stjórnvöldum tækist að stytta umrætt minnisblað úr níu blaðsíðum í tvær blaðsíður á næstu fimm árum, án þess að smækka lettrið.

Afrek í Moskvuborg



Síðustu 12 mánuði eða svo hafa orðið mörg alvarleg flugslys í heiminum. Þó verða atburðir inná milli sem enda vel. Þann 15. ágúst hóf sig á loft frá Zhukovsky flugvelli við Moskvu A321 þota Ural flugfélagsins. Um borð voru 226 farþegar og sjö manna áhöfn. Í u.þ.b. 750 feta hæð varð vélín fyrir fuglageri sem stöðvaði vinstri hreyfilinn og olli gangtruflunum í hægri hreyfli vélarinnar.

Þeim Damir Yusupov og Georgy Murzin sem sátu við stjórnvölin varð greinilega strax ljóst hvers kyns var og lentu þeir vélinni listilega á akri í 5 km fjarlægð frá flugvöllinum. Skrokkur vélarinnar var óbrotinn og komust allir sem um borð voru lífs af. Fuglar í grennd við flugvelli eru alvarleg ógn við flugöryggi, þeir geta valdið stórskæða og gjöreyðilagt hreyfla eins og mýmörg dæmi eru um. Svigrúm til ákvarðanatöku er oft mjög lítið. Það er ljóst að þeir Yusupov og Murzin unnu mikið afrek þennan dag.

Skýrsla um Reykjavíkurflugvöll, framhaldssaga...

Í lok nóvember skilaði stýrihópur nokkur skýrslu um flugvallakosti á suðvesturhorni landsins. Hópin skipaðu þau Eyjólfur Árni Rafnsson verkfræðingur og formaður, Elin Árnadóttir frá Ísavia, Birna Ósk Einarsdóttir frá Icelandair Group, Ragnhildur Geirsdóttir frá Wow air, Ingvaldur Sæmundsdóttir aðstoðarmaður ráðherra og Dagur B Eggertsson borgarstjóri.

Greiningunni er ætlað að auðvelda umræðu og styðja við ákvarðanatöku um uppbyggingu þeirrar þjónustu sem stjórnvöld vilja stuðla að fyrir innanlands- og millilandaflug. Það má segja að skýrslan sé rökrétt framhald á þeirri umræðu sem hefur átt sér stað síðustu ár, svokölluð

Rögnunefnd skilaði skýrslu árið 2015, en það vekur óneitanlega athygli að nýtt fólk kemur að borðinu að borgarstjóra Reykjavíkur undanskildum. Enginn í stýrihópnum getur talist búa yfir haldbærri flugtæknilegri menntun.

Í verkefninu var haldin tryggð við þá grunnforsendu að tveir flugvöllir verði áfram á SV-horni landsins. Kostnaður við nýjan innanlandsflugvöll í Hvassahrauni, sem er í sjálfu sér athyglisverður valkostur, er metinn á 37 - 44 milljarða eftir útfærslu. Fram kemur að kostnaður við nauðsynlegar lagfæringar á Reykjavíkurflugvelli, byggingu flugstöðvar og fleira, séu um 5 milljarðar.

Þá koma fram áætlanir um lengingu brautar 13/31 út í Skerjafjörð sem myndu kosta 19,4 milljarða.

Flugmenn kvarta seint yfir lengri flugbrautum en lenging út í Skerjafjörð er ekki úrslitaatriði varðandi framtíðar starfrækslu flugvallarins, þó er í skýslunni sagt að þetta sé nauðsynleg uppbygging.

Fjölmörg áhugaverð minnisblöð fylgja í viðauka með skýrslunni. Ítarleg umsögn frá Ísavia fjallar um þróunar- og uppbyggingaráætlun Keflavíkurflugvallar. Það má segja að fortíðar-

ÖRYGGISMÁL...

vandinn sem við glimum við á Keflavíkurflugvelli sé tvíþættur, annarsvegar flugvöllur sem var hannaður og byggður sem herflugvöllur en er orðið tímabært að breyta til að uppfylla þarfir almannaflegs. Hinsvegar flugstöð sem var staðsett og byggð án þess að gera ráð fyrir stækkun. Starfsmenn Ísavia eru ekki öfunds-verðir að leita lausna á því síðarnefnda en þó liggja fyrir stækkunaráform flugstöðvarinnar sem virðast skynsamleg úr því sem komið er. Sé hinsvegar horft til hlutverks flugvallarins sem tengiflugvallar yfir Atlantshafið er útfærslan fremur óheppileg þeirri starfsemi, með löngum gönguleiðum farþega og einbreiðum akbrautum flugvéla inn í botnlanga.

Hjá Ícelandair hefur verið uppi áhugi á að koma upp alþjóðaflugvelli í Hvassahrauni þaðan sem millilanda- og innanlandsflug væri starfrækt og fyrir liggur hönnun á ákaflega heppilegri flugstöð með 42 tengihliðum (e. contact gates).

Bogi Nils Bogason fjallaði um þennan vilja Ícelandair í kvöldfréttum Stöðvar 2 þann 2. desember.

Afisingarpallur

Í minnisblaðinu er fjallað um afisingarpall sem flugmenn lengir eftir. Sú framkvæmd er metin á 7 milljarða króna. Í umsögninni segir að „Ákvörðun um fjölda stæða er tekin á grunni viðunandi seinkana og þess þjónustustigs sem flugvöllurinn vill halda uppi varðandi afisun.“

Við það mætti bæta að notkun sérstakra afisingarpalla er gríðarmikilvæg flugöryggi (e. holdover time) svo ekki sé minnst á þann möguleika að endurvinnna allt að 70% vökvans.

Þá er að finna sérstaka umsögn frá Ísavia um varaflugvelli og hlutverk þeirra í neyðarviðbúnaði. Þar má finna kunnuglegar hugmyndir og kostnaðarmat við hugsanlegar framkvæmdir Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli.

BIRK forsenda þyrlupalls LSH

Í umsögn frá „Hringbrautarverkefnið – Nýr Landspítali“ er rækilega minnt á að notkun þyrlupalls á þaki nýja sjúkrahússins við Hringbraut verður að miklu leyti háð tilvist Reykjavíkurflugvallar og blindaðflugsbúnaði þar. Ekki verður hægt að gera LPV aðflug að Hringbrautarpallinum eins og staðan er í dag. Landhelgisgæslan skoðaði tvær sviðsmyndir varðandi framtíð flugdeildar LHG á Reykjavíkurflugvelli, en sú aðstaða sem þeirri starfsemi er búin á Reykjavíkurflugvelli er með öllu óviðunandi.

Reynsla LHG er sú að betra flugvallarstæði en núverandi staður í Vatnsmýrinni (BIRK) sé ekki að finna á höfuðborgarsvæðinu og jafnvel ekki á Reykjanesinu, þegar horft er til veðurfars, þ.e. vinda, ókyrrðar, skjáfars og skyggnis.

Nýtt samkomulag

Samhliða útgáfu skýrslunnar undirrituðu Samgönguráðherra og borgarstjóri samkomulag í nokkrum liðum. Meginatriði samkomulagsins er að aðilar eru sammála um að stefnt skuli að því að flytja núverandi flugstarfsemi af Reykjavíkurflugvelli yfir á nýjan flugvöll í Hvassahrauni, reynist það vænlegur kostur og fyrir liggir niðurstaða um fjármögnun hans. Ekki er að sjá haldbæra fyrirvara í samkomulaginu, Reykjavíkurborg lýsir aðeins yfir vilja sínum til að tryggja breytingar á Aðalskipulagi Reykjavíkur og þar með koma í veg fyrir frekari

aðgerðir gegn flugvellinum. Framganga borgarstjórnar Reykjavíkur næstu misseri mun leiða í ljós hvort ráðherra og borgarstjóri leggi sama skilning í samkomulagið.

Það er auðvitað eðlilegt að skoða gaumgæflega þá valkosti sem eru í stöðunni, sömuleiðis er mikilvægt að stjórnmalamenn gangi fram af heilindum og afvegaleiði ekki umræðu um málefni sem er heilli þjóð svo mikilvægt með rökvillum og öðrum klækjum. Eftir stendur að ekki er vitað til þess nokkursstaðar í heiminum að 350 þúsund manna samfélag hafi ráðist í viðlíka framkvæmd, að byggja nýjan flugvöll af þessari stærðargræðu, til þess að geta rífið þann gamla.

Stuttur tengitími er nauðsynlegur

Í viðauka 1 segir: „Þetta hefur í för með sér að flugáætlan félagsins byggist á svokölluðum tengibönkum þar sem margar komur/brottfarir eiga sér stað með tiltölulega skömmu millibili. Með slíku fyrirkomulagi er hægt að bjóða upp á marga tengimöguleika milli Evrópu og Norður-Ameríku án þess að tengingin um Keflavíkurflugvöll sé umtalsvert tímafrekari en beint flug eða þá tenging í gegnum annan tengiflugvöll.“

Ef hönnun og rekstur íslenska millilandaflugvallarins gerði það að verkum að ekki væri hægt að bjóða upp á stutta tengitíma er það mat Ícelandair að samkeppnisstaða Íslands sem tengimiðju væri umtalsvert veikari en nú er á Atlantshafsmarkaðnum. Það er því afar brýnt að millilandaflugvöllur Íslands geri íslenskum flugfélögum kleift að halda úti stórum tengibönkum, og að flæði og starfsemi á flugvellinum geri þeim kleift að tryggja farþegum sínum stutta tengitíma.“



Photo by Tim Trad / Unsplash

SAFETY ISSUES

Ingvar Tryggvason, chair of FIA's Safety Committee writes:

Transport Policy Plan

Members of the FIA Safety Committee were excited when the Transport Policy Plan appeared on the government's Collaborative Platform (Is. Samráðsgátt). With hope in our hearts regarding increased understanding of the nature of aviation among those in power, the search for financial provisions for the maintenance and upkeep of Iceland's airports began.

The document certainly envisioned increased funds for regular maintenance, but when it came to new developments there was only one subject matter: 30 million for a new fence surrounding the Reykjavik airport. **A great big zero was in**

the other slots.

Quite frankly, the Transport Policy Plan is like a slap in the face of Icelandic aviation.

An industry that is the basis for 12-13% of the country's GDP. About a year ago, Isavia sent in a carefully crafted and extensive review of the Transport Plan. Among the Annexes was a memo on what needs to be repaired in Icelandic airports. **The list was 9 pages long, revealing a deficit for renovation to be around two billion ISK.** We hope that when the Plan goes through

parliament, it will be subject to significant and sensible adjustments, as it is high time that the those in charge show that flight safety is important and requires actions. This is an imperative matter for all those who work in the flight industry in Iceland, but the status of the airports is determined by funding and decisions taken in Althingi parliament.

It would be outstanding if the government could manage to shorten the 9 pages to 2 over the course of the next five years, without decreasing the font size...

Amazing feat of flying in Moscow

Over the past 12 months or so there has been a number of serious aviation accidents in the world. Thankfully, there are also events that end well. On August 15th, Ural airline's A321 took off from the Zhukovsky airport in Moscow. On board were 226 passenger and a crew of seven. At around 750 feet, the airplane hit a flock of birds, stopping the left engine and causing operational disturbances in the right engine. Damir Yusupov and Georgy Murzin, who were flying the plane, quickly realized what was happening and managed to land the plane beautifully in a field, 5 km from the airport. The fuselage was intact, and everyone survived. Birds in the vicinity of airports are a serious threat to flight safety, they can cause massive damage and ruin engines, as has happened many times. The time to make decisions is often very short, and it is clear that Yusupov and Murzin managed an amazing feat that day.

Report on Reykjavík Airport, story continues...

At the end of November, a steering committee handed in a report on airport options for the South-West corner of Iceland. The group was comprised of Eyjólfur Árni Rafnsson, engineer and chair, Elín Árnadóttir from Isavia, Birna Ósk Einarsdóttir from Icelandair Group, Ragnhildur Geirsdóttir from WOW Air, political advisor to the minister Ingvaldur Sæmundsdóttir and mayor of Reykjavik, Dagur B. Eggertsson. The analysis was intended to clarify discussion and facilitate decision-making in terms of developing services for domestic and international flight.

You could say that the report is a logical continuation of the discussion that has been taking place over the past few years, a so-called Ragna-Committee handed in a report in 2015, but it does bear remarking that everyone in the steering committee was a fresh face, apart from the Mayor of Reykjavik.

Furthermore, no one in the Steering Committee has any significant education in terms of aviation.

The project remains loyal to the basic premise that there will continue to be two airports on the South-West corner of the country. The cost of constructing a new airport for domestic flight in Hvassahraun, an interesting choice in itself, is estimated to be around 37-44 billion ISK, depending on variations.

It also reveals that the cost of necessary repairs of Reykjavik airport, the building of a new airport house and more, is around 5 billion ISK.

Plans for extending the runway 13/31 into Skerjafjörður would cost 19.4 billion ISK.

Pilots rarely complain about longer runways, but an extension into Skerjafjörður is not a make-or-break issue regarding the future operations of the airport, although the report says that it is a necessary development.

Many interesting memos are attached in the report's annex. An extensive review from Isavia regarding development and construction for Keflavik airport. One can say that the problematic legacy inherent in Keflavik is two-fold. On one hand, it is an airport that was designed and constructed as a military airport, which needs to be altered to meet the needs of civil aviation. On the other hand, the terminal was situated and constructed without regard for possible extensions. Isavia is not in an envious situation, in having to find a solution for the latter, although now there are plans in place for

SAFETY ISSUES...

extensions that seem sensible so far.

However, if you are looking at the airport's role as a connective cross-Atlantic airport, the plans are perhaps not well suited for that role, with long walking routes for passenger, and single-lane taxiways into a cul-du-sac.

Icelandair has been very interested in establishing an international airport in Hvassahraun, servicing both international and domestic flight and plans have been presented for a well-appointed terminal with 42 contact gates.

Bogi Nils Bogason discussed Icelandair's point of view in the Channel 2 evening news on 2. December.

De-Icing Pad

The memo also mentions a remote de-icing pad that pilots have been longing for, estimated to cost around 7 billion ISK. The review says that "Decisions on the number of stands will be based on adequate delays and the service level the airport wishes to maintain regarding de-icing."

We would also add that the use of remote de-icing pads is immensely important in terms of flight safety and holdover time, not to mention the option of recycling up to 70% of the fluid used.

There is also a specific review from Isavia regarding alternate airports and their role as a safety measure. There you will find familiar ideas and cost estimates regarding possible developments for the airports in Akureyri and Egilsstaðir.

BIRK needed for a helipad

In a review from "The Hringbraut project – New National Hospital" there is a big reminder that the use of a helicopter pad on the roof of the new hospital by Hringbraut is largely dependent on the existence of Reykjavik airport and its navoids. You cannot do an LPV guided approach to the Hringbraut helipad as the situation is today.

The Icelandic Coast Guard (LHG) examined two scenarios regarding the future of the aviation department of the LHG in Reykjavik airport, as the facilities they have there now is wholly unacceptable.

It is the Coast Guard's experience that in terms of weather, i.e. wind, disturbances, cloud formations and visibility, there is not better location in the capital area or even Reykjanes for an airport than the current placement in Vatnsmýri (BIRK).

New Agreement

Alongside the report's publication, the Minister of Transport and the Mayor signed an agreement in several parts. The main part of the agreement being that both parties agree that we should aim towards removing the current flight operations from Reykjavik airport over to a new airport in Hvassahraun, if this turns out to be a feasible option and there is an agreement regarding the financing of its construction. There seem to be no provisions in the agreement, the City of Reykjavik only declares its intent to ensure changes to the land use plan of Reykjavik, thereby preventing further actions against the airport. The city councils'

actions over the next few semesters will reveal whether the Minister and the Mayor share an understanding regarding the meaning of the agreement.

It is of course natural to carefully weigh in different options, and it is also important that politicians behave honourably and do not distort the discussion regarding a matter that is so important to the entire nation with logical fallacies and other tricks. What remains is that we do not know of any 350.000 people communities in the world that have embarked on such a journey. To build an airport of this magnitude just to be able to tear down the old one.

Quick Connect is a Must

Annex I says: "This will entail that the flight plans of the company will be based on so-called connect-banks where many arrivals/departures will take place with very short intervals. With such an arrangement, we can offer many connect opportunities between Europe and N-America, without the Keflavik landing taking significantly more time than a direct flight or connecting through another connect point.

If the design and operation of the Icelandic international airport would mean that we couldn't offer a quick connect, it is Icelandair's opinion that Iceland's competitive advantage as a connect-hub would be significantly weaker than it is now, in the Atlantic Ocean market. It is therefore imperative that an international airport in Iceland will allow the Icelandic flight operators to operate large connect-banks, and that the flow and operation of the airport makes it possible for them to ensure their passenger a

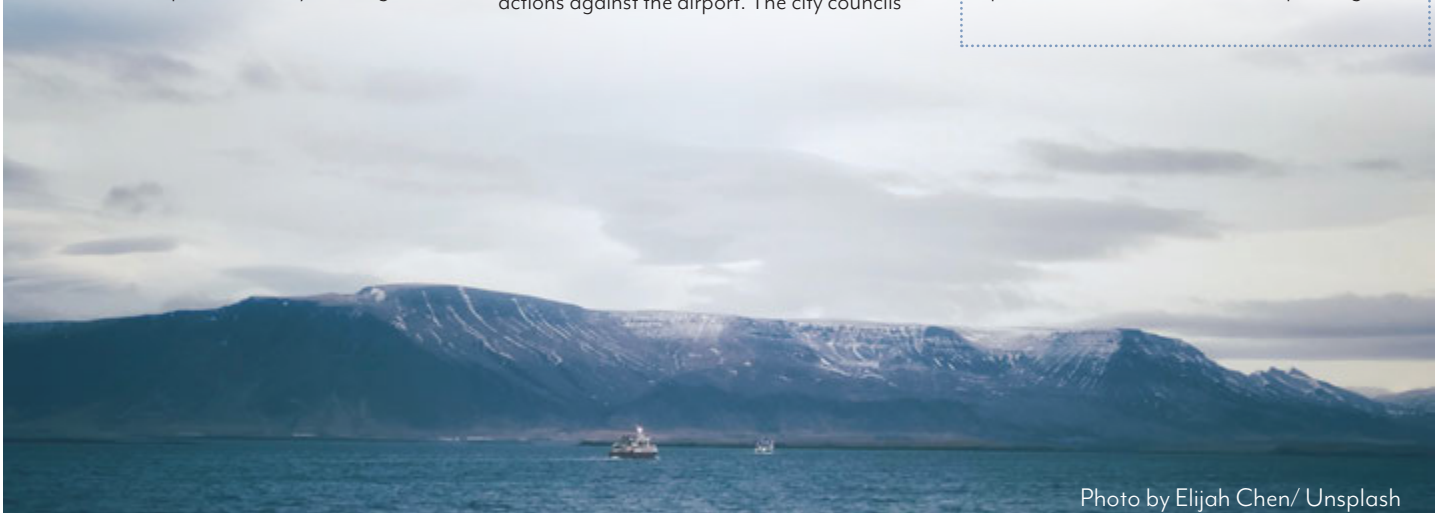


Photo by Elijah Chen/ Unsplash

Sérhæfðar fjárfestingar EFÍA

Eftir efnahagshrunið 2008 var íslenskt fjárfestingaumhverfi í molum. Gjaldeyrishöft, takmarkaðir fjárfestingakostir og fyrirtæki höfðu flest hver laskast allverulega. Fasteignamarkaður var á lágum verðpunkti. Í þessu umhverfi fólust engu að síður tækifæri fyrir fjárfesta.

Við gerð fjárfestingastefnu Eftirlaunasjóðs FÍA hefur síðustu ár verið gert ráð fyrir þeim valmöguleika að fjárfesta í sérhæfðari verkefnum, verkefnum sem í flestum tilvikum þurfa samþykki stjórnar. Lífeyrissjóðnum hefur verið boðin þátttaka í fjölmörgum slíkum fjárfestingum frá hinum ýmsu fjármálafyrirtækjum og öðrum aðilum. Fjárfest hefur verið í sumum þeirra verkefna og öðrum hefur verið hafnað.

Ljóst er að öllum fjárfestingum fylgir áhætta, þó mismikil sé. Vonir hafa hinsvegar staðið til þess að ná fram aukinni ávöxtun til lengri tíma með því að auka áhættuna innan skynsamlegra marka í eignasafni sjóðsins. Langflestar sérhæfðar fjárfestingar lífeyrissjóðsins hafa sem betur fer gengið afar vel þó einhverjar hafi farið verr en gert var ráð fyrir í upphaflegum forsendum. Það sem mestu máli skiptir hinsvegar er að árangur fjárfestingavalsins sé með þeim hætti að á heildina litið sé árangur góður. Það er því athyglisvert að fara aðeins yfir þær veigamestu sérhæfðu fjárfestingar sjóðsins sem eru langt komnar eða hafa lokið fjárfestingartíma sínum á síðast liðnum árum og hver árangurinn af þeim hefur verið.

Lífeyrissjóðurinn hefur einnig fjárfest beint í stökum verkefnum. Hér má nefna innviða fjárfestingu í HS Veitum, sem hefur skilað um 29% árlegri ávöxtun. Önnur stök verkefni eru til dæmis fjárfesting í Sameinuðu Sílikoni en sú fjárfesting gekk ekki eftir og fór á versta veg, þ.e. tapaðist að fullu er nam 112,9 milljónum. Þar lofuðu forsendur í upphafi góðu, um var að ræða erlenda fjárfestingu á tímum gjaldeyrishafta, sátt ríkti um verkefnið í nærumhverfi og leyfi svo og samningar lágu fyrir.

Annað verkefni sem enn slítur barnsskónum er fjárfesting í Kisilverinu á Bakka. Líkt og í tilfelli United Silicon lofuðu forsendur góðu, erfiðlega hefur hinsvegar gengið að koma starfseminni í stöðugan og fullan rekstur, afurðaverð hefur lækkað, sökum tafa hefur væntanleg arðsemi fjárfestingarinnar beðið hnekki frá því sem upphaflegar væntingar stóðu til.

Framtakssjóður Íslands: Árið 2009 var ákveðið að fjárfesta í Framtakssjóð Íslands þar sem tilgangurinn var að taka þátt í og móta fjárhagslega og rekstrarlega endurreisn íslensks atvinnulífs. Framtakssjóðurinn fjárfesti í níu fyrirtækjum á starfstíma sínum, hér ber að öðru ólöstuðu að nefna félög líkt og Icelandair, Icelandic Group, NI og Invent Farma. Árleg ávöxtun af þessari fjárfestingu á starfstíma sjóðsins er um 23%.

23%
per ár

Íslenski athafnasjóðurinn I: Árið 2011 ákvað lífeyrissjóðurinn að taka þátt í Íslenska athafnasjóðnum sem meðal annars fjárfesti í Högum og Sjóvá, þar var árleg ávöxtun um 18%.

18%
per ár

Fasteignasjóðurinn SRE II: Árið 2011 tók lífeyrissjóðurinn þátt í fasteignasjóðnum SRE II þar sem fjárfest var í húsnæði Nýherja, Hótel Borg og Advania. Árlegur árangur af hvorum sjóð var 25%.

25%
per ár

Framtaksfjárfestingasjóðurinn HORN II: Árið 2013 ákvað stjórn sjóðsins að fjárfesta í framtaksfjárfestingasjóðnum Horn II sem meðal annars fjárfesti í félögunum Hvatningu, stærsta eiganda Bláa Lónsins, Fáfni Offshore og Kea hótelum, árleg ávöxtun sjóðsins í heild var um 26%.

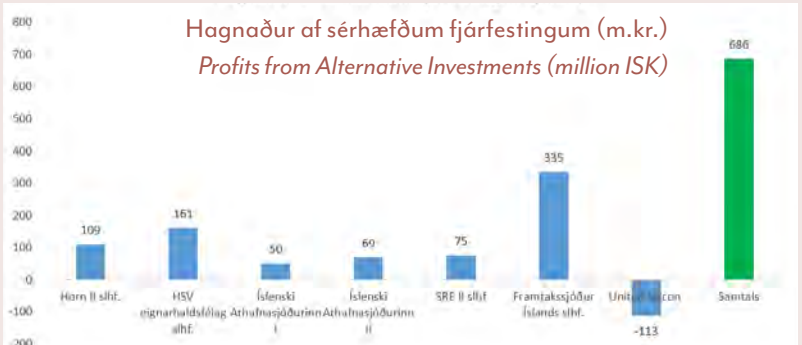
26%
per ár

Íslenski athafnasjóðurinn II: Árið 2013 fjárfesti lífeyrissjóðurinn í framhaldssjóð Íslenska athafnasjóðsins, Íslenska athafnasjóðsins II, hann fjárfesti meðal annars í Festi og Skeljungu. Árangur um 14% á ári.

14%
per ár

Öllum fjárfestingum fylgir áhætta, mismikil eftir eðli þeirri og umfangi. Í þeirri viðleitni að ná fram aukinni ávöxtun til lengri tíma hefur stjórn stigið varfærin skref inn í sérhæfðar fjárfestingar undanfarin ár. Á heildina litið er stjórn sjóðsins sátt við árangur af þátttöku sinni í þeim verkefnum en þau verkefni sem miður hafa farið eru hörmuð og lærdómur dreginn af þeim. Það sem mestu máli skiptir er að árangur slíkra verkefna sé góður þegar á heildina er litið og skili sjóðnum okkar aukinni ávöxtun til lengri tíma.

Hagnaður af sérhæfðum fjárfestingum (m.kr.)
Profits from Alternative Investments (million ISK)



EFÍA's Alternative Investments

Following the economic collapse of 2008, the Icelandic investments environment was in shambles. With most companies severely affected by the crash and capital controls in place, the investment universe was limited. The real estate market was at a low. However, these circumstances did offer some opportunities for investors.

When setting its investment policy, the FÍA Pension Fund has been open to the option of investing in more specialised projects, projects that in most cases require an approval of the board. The Pension Fund has been offered to participate in many such investments from a variety of financial companies and other parties. We have invested in some of these, while rejecting others.

It is clear that all investment comes with some risk, albeit to a varying degree. But we always hope to increase our return for the long term by increasing the risks, within a sensible limit, in the Fund's portfolio. Most long-term specialised investments have been very successful, although some have not gone quite according to estimated plans when entered into. What is most important, however, is that the success of the investment choices is overall a good one. It is therefore interesting to look over the most extensive investments, that are well on their way or have concluded their investment period over the past few years and what the results of these investments have been.

The Pension Fund has also invested directly in individual projects. These includes investing in the infrastructure of HS Veitur, returning an annual interest rate at around 29% p.a. Other such projects are for example investing in United Silicone, an investment that proved ill-fated, losing all of its 112.9 million ISK invested. There, the original premises were promising, a foreign investment during times of capital controls, there was a consensus on the project among local inhabitants, licences and agreements were concluded.

Another investment project still in its early stages is the Bakki Silica Factory. As with United Silicon, original premises were promising, but it has proven difficult to stabilize the factory's operations and to operate at full capacity, price of the product has gone down, and due to delays, the estimated return of the investment has been diminished from what was originally estimated.

The Enterprise Investment Fund: In 2009 it was decided to invest in the Enterprise Investment Fund (is. Framtakssjóð Íslands) with the purpose of participating in and shaping the financial and operational resurrection of Icelandic business. The Enterprise Fund invested in nine companies during its time of operations, companies like Icelandair, Icelandair Group, NI and Invent Farma. The annual return of this investment during the operation period of the fund is around 23%.

23%
per annum

Íslenski Athafnasjóðurinn I: In 2011, the FÍA Pension Fund decided to participate in the Íslenski athafnasjóðurinn, investing in e.g. Hagar and Sjóvá, where the annual return on investment is around 18% p.a.

18%
per annum

SRE II Real Estate Fund: In 2011 the pension fund participated in the SRE II Real Estate Fund, investing in facilities for Nýherji, Hótel Borg and Advania. The annual return of each fund was 25% p.a.

25%
per annum

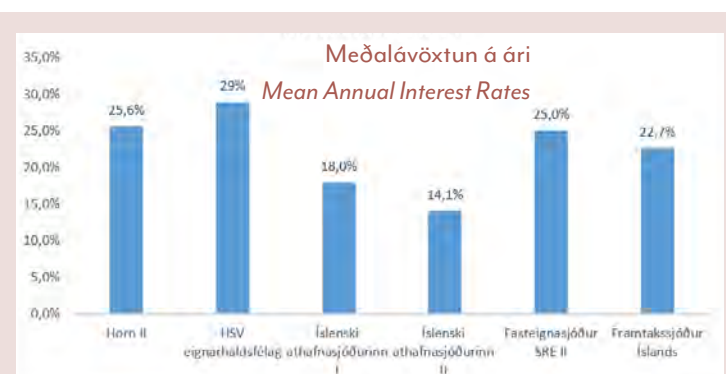
HORN II Enterprise Fund: In 2013, the board decided to invest in Horn II, which invested in companies like Hvatning (the largest shareholder in the Blue Lagoon), Fáfnir Offshore, and KEA hotels. The overall annual rate of return was around 26%.

26%
per annum

Íslenski athafnasjóðurinn II: In 2019, the pension fund invested in the continuation of Íslenski athafnasjóðurinn, Íslenski athafnasjóðurinn II, which invested in among others Festi and Skeljungur. Return was around 14% p.a.

14%
per annum

All investments come at a risk, although to a varying degrees, according to nature and scope. In order to reach an increased return for the long term, the board has taken careful steps in to specialised investment over the past few years. Overall, the board of the fund has been pleased with the success of the projects invested in, but projects that go badly are lamented and learned from. What is most important is that the long-term success of such project is overall acceptable, and that they provide us with an increase in return for the long term.





REYKJAVÍK FLIGHT SAFETY SYMPOSIUM

MARCH 13TH 2020

Hilton Reykjavik Nordica

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

.....
Sara Barsotti

Capt. Harry Nelson

Rory Clarkson

Hlín Hólm

Capt. Dr. Antti Tuori

Tickets on
www.tix.is

More information on
www.fia.is