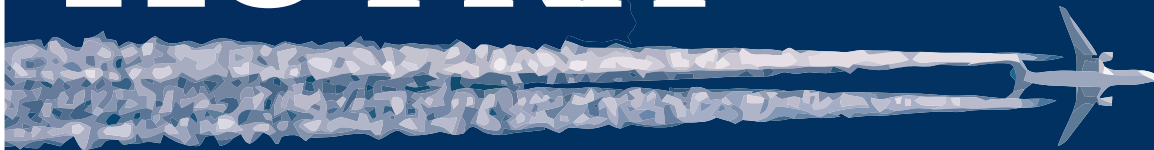


KOTRA



FRÉTTABRÉF FÉLAGS ÍSLENSKRA ATVINNUFLUGMANNA
Október 2025



Jón Þór Þorvaldsson, formaður FÍA, fer yfir stöðu kjaramála á fjölmennum félagsfundi sem haldinn var í byrjun september.

Friðarskylda rofin

Vaxandi órói hefur verið í samskiptum FÍA og Ícelandair á liðnum vikum. Kjarasamningar milli aðila eru lausir frá síðustu mánaðamótum, en þrátt fyrir vonir um tímanlegar viðræður hefur lítið átt sér stað á þeim vettvangi.

Helstu tíðindin er sú fordæmalitla ákvörðun Ícelandair að virða ekki kjarasamningsbundin ákvæði um rétt starfsmanna til starfsloka, líkt og tíunduð eru í samningnum ásamt nánari skilyrðum þar um.

Þykir þetta furðu sæta og er sett fram án samráðs við FÍA eða þeirra sem réttindanna skulu njóta. Eftir því sem næst verður komist hafa rök heldur ekki verið lögð fram í málinu.

Sjálfkrafa rof á friðarskyldu

Ein af grundvallarreglum íslensks vinnuréttar er sú gagnkvæma skylda aðila að virða setta samninga meðan gildi þeirra varir og nefnd er friðarskylda. Óumdeild samningsbrot eru því rof á þeirri skyldu og teljast jafnan til mikilla tíðinda.

Tímasetning þessa atviks vekur athygli og hefur þegar haft áhrif á kjarasamningsviðræður milli aðila, sem samkvæmt heimildum liggja niðri. FÍA undirbýr nú málshöfðun gegn Ícelandair vegna málsins sem rekið verður fyrir Félagsdómi.

Flugmenn hafa þrátt fyrir allt ekki brugðist skyldum sínum og starfa nú samkvæmt útrunnum kjarasamingi, gæta friðar og hlúa að samstöðu innan sinna raða eins og sannaðist á fjölmennum fundi í lok september.

Samningaviðræður settar á ís

Stjórn og samninganefnd upplýsti flugmenn Icelandair um stöðu mála

“Icelandair virðir ekki kjarasamning og þess vegna er einsýnt að samningaviðræður verði settar á ís”, tilkynnti Jón Þór Þorvaldsson, formaður FÍA á afar fjölmennum félagsfundi sem haldinn var þann 23. september sl. (Ljósmynd/Kotra)

Þar vísar hann til 18. gr. kjarasamningsins er varðar rétt til starfsloka á 60. aldursári að ákveðnum skilyrðum uppfylltum. Í máli sínu rakti Jón að vonir hafi staðið til um ákveðna samfellu í stíganda kjarasamningsgerðar og FÍA vilji forðast átök í lengstu lög. Icelandair velji þessa leið sem verði að teljast bæði óvænt og vonbrigði. Þó hér sé komið sögu ítrekaði

hann að menn væru ekki úrkula vonar að betur spilaðist úr þegar fram í sækir, þó staðan teljist vissulega skrýtin eins og hún er í dag. Hann fór stuttlega yfir sögu síðustu kjarasamninga; rifjaði upp að á Covid tímum hafi flugmenn gengið fram fyrir skjöldu og tekið á sig mikla ábyrgð til að tryggja mætti endurreisn félagsins og fjármögnun árið 2020. Að sama skapi hafi félagar sýnt hvað í þeim býr í samningalotu ársins 2014, þegar mjög reyndi á samtakamátt allra. Þar sannaðist að þegar allir leggjast á árararnar er FÍA öflugt stéttarfélag sem hefur mikinn slagkraft, sérstaklega þegar á bátinn gefur.



Jón Þór Þorvaldsson, formaður FÍA og Hafsteinn Pálsson, formaður samninganefndar.



Brúnaþungir samningamenn (f.h.) Haukur Örn Gunnarsson, Jón Einarsson Högni B. Ómarsson og Örnólfur Jónsson.



Félagsmenn á öllum aldri létu sig ekki vanta. Svo fjölmennt var að grípa þurfti til salar Læknafélags Íslands í Hlíðasmára.



“Við semjum ekki meðan verið er að brjóta kjarasamninga”

Svo mörg voru þau orð Hafsteins Pálssonar formanns samninganefndar um stöðu mála. Að öðru leyti gat hann ekki tjáð sig um einstök mál en sagði “allt uppi á borðum”. Hann rakti að mikið hefði verið gefið eftir í síðustu samningum, svo mikið að í raun væri “ekkert eftir að selja”. Einnig benti hann á að sú viðleitni að þrýsta niður kjörum og lífsgæðum flugmanna hefði ekki

reynst góð forsenda fyrir flugrekstri, líkt og dæmin hafi sannað. Um framhald samningaviðræðna sagði Hafsteinn að þrátt fyrir að friðarskylda væri vissulega rofin væri rétt að ítreka að flugmenn ættu ekki að rjúfa hana nema í neyð og þá af mikilli skynsemi og yfirvegun. Engin áform væru um slíkt að svo stöddu, þó það gæti augljóslega tekið nýja stefnu.

Margar og áleitnar spurningar vakna í stöðunni



Félagsmenn spöruðu hvorki spurningar né almennar hugleiðingar um hag og heill stéttarinnar.

Margir félagar gripu tækifærið þegar orðið var laust. Spurt var hvort að fram hefðu komið formlegar kröfur um afnám **starfsaldurslista**. Svo er ekki samkvæmt formanni samninga-nefndar.

Mikil umræða spannst um hið umrædda ákvæði um **starfslok** við 60 ára aldur. Eðlilegt er að yngra fólk spyrji hvort fórna mætti slíku ákvæði fyrir önnur lífsgæði. Bent var á að útreikningar sem lágu til forsendu sýna að **atvinnurekandinn** sparar á þeirri ráðstöfun. Hér væri því um allra hag að ræða og varla til þess fallið að skipta út fyrir önnur gæði.

Í því samhengi var bent á að úrræði til starfsloka væru mikilvægt í okkar fagi. Reynslan sýndi að menn entust misvel í þessu starfsumhverfi, sem endurspeglast t.d. í því að flugmenn eiga erfitt með að afla sér eigin **skírteinistryggingar** séu þeir orðnir eldri en 46 ára.

Einn félagsmaður af yngri kynslóðinni tók upp hanskann fyrir starfslokaákvæðið og benti á að þótt slíkt virtist fjarlægt í upphafi ferils, mætti ekki gleyma því að tíminn líður. **Endastöðin** kemur fyrr en flestir ætla og þá skiptir máli að hafa val og góða heilsu.

Við rof **friðarskyldu** er eðlilegt að menn velti fyrir sér næstu skrefum í átt til aðgerða og spannst af því nokkur umræða. Brýnt var fyrir félagsmönnum að

hafa hemil á eigin tilfinningum og fara ekki í **sjálfskipaðar** aðgerðir af neinum toga. Slíkt gæti komið niður á þeim sjálfum og sé ekki góð endurspeglun á okkur sem stétt.

Einhver brögð hafa verið að því að mönnum hafi verið hótað **“no show”** merkingu, hafi þeir ekki verið tilbúnir að breyta vaktaskrá og kom það til umræðu. Félögum var uppálagt að láta ekki hræðslubrögð slá sig útaf laginu og minntir á að Crew appið er fyrst og fremst **samskiptaforrit** en ekki formleg skrá. Hún sé gefin út og dreift á pdf formi sem ráðandi skjal. Hvað varðar kaup og kjör

benti einn **hokinn** félagsmaður á og færði rök fyrir því að í samanburði við aðrar álfur hefðu íslenskir flugmenn helst mjög úr lestinni.

Mikið var rætt um samskipti við atvinnurekandann sem og almennt viðmót. Heilt yfir eru þau talinn með **daprara** móti um þessar mundir. Svo mjög að einn félagsmaður taldi það **“bleika filinn** í stofunni” og til marks um að viðleitni flugmanna til að koma félaginu á kjöl eftir erfið ár væru nú með öllu gleymdar og grafin. Það væri bæði döpur og illskiljanleg staðreynd sem ekki væri hægt að líta framhjá.



Örnólfur Jónsson, fyrrverandi formaður FÍA og núverandi gjaldkeri, rakti í máli sínu að samskiptin væru með dapra móti nú um mundir.

FÍA leitar til Félagsdóms

Fyrirtaka 6. nóvember

FÍA hefur fyrir hönd níu félagsmanna kært Icelandair til Félagsdóms. Kæran varðar vanefndir Icelandair á 18 lið kjarasamings og varðar starfslok. Í honum segir:

Einstaklingur sem gegnt hefur starfi flugmanns í 25 ár hjá félaginu, að undanskyldum launalausum leyfum, og hefur náð sextíu ára aldri óðlast rétt til starfsloka samkvæmt grein þessari. Miða skal við að framkvæmd starfsloka eigi sér stað á tímabilinu 1. október til 1. maí ár hvert. Flugmaður skal alla jafna tilkynna um starfslok með 6 mánaða fyrirvara.

Eins og kunnugt er hefur orðið misbrestur á fullnustu þessa ákvæðis, sem hefur orðið til þess að níu félagsmenn eru nú í óvissu með framhald starfa sinna hjá félaginu.

Samkvæmt auglýstri dagskrá Félagsdóms, mun fyrirtaka fara fram þann 6. nóvember nk. Fyrir hönd FÍA, flytur Karl Ó Karlsson, hæstaréttarlögmaður málið. Heimildir herma að aðalmeðferð fari fram 18. nóvember. Um opið þinghald er að ræða og því upplagt fyrir félagsmenn að fjölmenna í þingsal í dómshúsi



Hvað er Félagsdómur?

Félagsdómur er sérdómstóll sem starfar á grundvelli laga um stéttarfélög og vinnudeilur, nr. 80/1938. Í Félagsdómi eiga sæti fimm dómarmen sem skipaðir eru af ráðherra. Hlutverk dómsins er að dæma í réttarágreiningu aðila vinnumarkaðarins. Viðfangsefnið samkvæmt 44. grein laganna eru:

- Mál sem rísa út af kærnum um brot á lögunum og tjóni sem orðið hefur vegna ólögðra vinnustöðvana.
- Mál sem rísa út af kærnum um brot á vinnusamningi eða út af ágreiningi um skilning á vinnusamningi eða gildi hans.
- Önnur mál milli verkamanna og atvinnurekanda, sem aðilar hafa samið um að leggja fyrir dóminn, enda séu að minnsta kosti þeir af dómendum því meðfylgjandi.

Stéttarfélag í allra þágu

Samninganefnd samþykkir að setjast aftur til borðs

Mikil veðrabrigði hafa verið í íslenskum flugrekstri undanfarið misseri. Svigrúm hefur skapast í millilandaflugi sem leitt hefur til samtals milli stjórnar FÍA og Icelandair. Meðal annars kom fram formleg beiðni um aukið svigrúm á bakvaktar - fyrirkomulagi. Eins og gert hefur verið grein fyrir hér að framan hafa samskipti félaganna ekki verið upp á marga fiska, en fagleg þó að vanda. Niðurstaða samtalsins var á þá leið að öllum sem var sagt upp störfum nú í haust, verður boðið starf á ný og mun sú ákvörðun taka gildi nú strax um mánaðarmót. Þessi ráðstöfun er mikið ánægjuefni og áfangasigur fyrir félagsmenn, þó sérstaklega þá sem misst höfðu starf sitt.

Kallar á þýðu í öðrum samskiptum

Samhliða þessari atburðarrás var opnað fyrir þann möguleika að samninganefndir FÍA og Icelandair myndu hittast á formlegum fundi, en fyrir slíkt hafði verið tekið í kjölfar þess að Icelandair ákvað einhliða

að virða ekki ákvæði kjarasamnings um starfslok. Sá fundur mun eiga sér stað hið fyrsta. Samkvæmt heimildum er það ekki síst fyrir atbeina flugrekstrarstjóra sem málið kemst á reksþöl á ný.

Þjónusta við ólíka hópa innan félagsins

Baráttan fyrir hagsmunum þeirra félagsmanna sem bíða eftir samningsbundnum starfslokum heldur ótraud áfram og mun í byrjun næsta mánaðar færast inn á borð Félagsdóms. Þar má segja að fari fram hagsmunagæsla gagnvart þeim sem eru á lokaspönn síns starfsferils. Þeir sem eru nær upphafspunkti mega gjarnan þola árstíðabundnar uppsagnir sem FÍA hefur barist gegn um langt skeið. Með nýjustu vendingum hefur tekist að koma þeim fyrir vind. Vonandi er það til marks um breytta afstöðu til þessa árlega vágests.

Það er til umhugsunar að þjónusta stéttarfélagsins er við alla félagsmenn og nær yfir mjög breitt svið þegar allt er tekið saman.

Öryggismál í brennidepli

Reykjavík Flight Safety Symposium haldið í 9. sinn

“Flugöryggi er ósýnilegt viðfangsefni” sagði Ingvar Tryggvason sem fór með fundarstjórn á ráðstefnunni sem haldin var í Gullhömrum þann 16. október sl. Til fundarins var mætt fjölmenni úr öllum kimum flugsins, saman komið til að hlýða á “þetta og glæsilega dagskrá” líkt og fundarstjóri komst svo réttilega að orði.

Á vaðið reið **Birta Líf Kristinsdóttir**, fagstjóri flugveðurs hjá Veðurstofu Íslands. Hún lýsti í erindi sínu úttekt sem unnin var á flugatviki sem átti sér stað yfir Íslandi í febrúar 2023, þar sem farþegaþota Turkish Airlines, missti 8.000 fet af flughæð eftir að hafa flogið inn í fjallabylgjur. Birta fór yfir rannsóknir sem veðurstofan gerði í kjölfar atviksins, sem veitti afar fróðlega innsýn í tegund gagna og aðferðafræði sem stofnunin býr yfir.

Næstur á mælendaskrá var **Ragnar Guðmundsson**, flugvélafræðingur og rannsakandi á flugsviði hjá Rannsóknarnefnd samgönguslysa (Rs). Hann fylgdi fyrrnefndu atviki eftir og gerði grein fyrir bæði rannsókn og niðurstöðum nefndarinnar. Margar hliðar eru á slíkum málum eins og Ragnar gerði vel grein fyrir. Rétt er að benda á að lokaskýrsla um atvikið er að finna á vef Rs.

Elísabet Eggertsdóttir, sérfræðingur í flugöryggi hjá Samgöngustofu, steig í pontu og gerði grein fyrir flugöryggisáætlun Íslands. Þar er að finna stefnu-mótun fyrir flugöryggi hér á landi og er hluti af þeim kröfum sem gerðar eru í alþjóðlegu umhverfi. Elísabet fræddi fundargesti um þau helstu áhöld sem notuð eru í öryggisgeiranum, ásamt því að leiða salinn um nokkra af rangölum þess reglugerðarumhverfis sem starfað er eftir á því sviði.

Hjá ISAVIA starfar **Friðfinnur Freyr Guðmundsson** sem verkefnastjóri viðbúnaðarþjónustu. Hans sérfað er leit og björgun; sú tækni og aðferðafræði sem beitt er þegar loftför eiga í hlut. Friðfinnur tók raunhæft

dæmi og rakti fyrir fundargestum þá atburðarás sem fer í gang þegar loftfar er talið í hættu. Mjög áhugaverð yfirferð og hughreystandi að sjá hversu mikill og öflugur viðbúnaður er til taks þegar á bjátar.

Efst á baugi um þessa mundir eru málefni gervigreindar. Einn af helstu sérfræðingum landsins og þó víða væri leitað á því sviði er **Dr. Kristinn R.**

Þórisson. Hann varpaði fram mörgum og áleitnum hugmyndum um gervigreind almennt og hagnýtingu í nútímanum. Ekki er allt sem sýnist um tæknina, sem Kristinn kallar “óskiljanlega, ófyrirsjáanlega og óviðgerðarhæfa”. Afar fróðlegt erindi um þetta heitasta viðfangsefni samtímans.

Þorgrímur Sigurðsson er flugvirki hjá Icelandair. Certifying staff (CRS) er hugtak um þá sem hafa réttindi til að votta um flughæfni loftfara. Á þeim hvílir mikil ábyrgð eins Þorgrímur rakti í fyrirlestri sínum en einnig mikil pressa að halda hjólunum gangandi.

Sálartetrið kemur jafnan við sögu á okkar árlegu ráðstefnu. Fár hafa kafað jafn djúpt í samofin fræði geðsins og flugsins líkt og **Jóhann Wium** flugsálfræðingur. Hann rakti ýmis flugslys og tengsl þess við andlegt atgervi þeirra sem sátu við stjórnvölinn. Afar áhugaverð framsetning og að eilífu þörf umræða.

Síðastur en alls ekki sístur í pontu var **Jón Hörður Jónsson**, formaður Öryggisnefndar FÍA. Jón tók saman ýmsa þætti um flugöryggi og þá framþróun sem orðið hefur. Jafnframt ítrekaði hann að enginn endapunktur væri á þeirri umræðu.

Glæsileg ráðstefna og til mikils sóma fyrir Öryggisnefndina sem ber hitann og þungann af skipulagningu hennar. Auk Jóns skipa nefndina: Brynhildur Ásta Bjartmarz, Kristinn Sigurðsson, Jón Gunnlaugur Gestsson, Orri Eiríksson, Sigurður Þorkell Ögmundsson og Kristján Þór Kristjánsson.



Jón Hörður Jónsson, formaður Öryggisnefndar FÍA.



Birta Líf Kristinsdóttir frá Veðurstofu Íslands.



Flugstjórnarnir Aðalsteinn Maack, Matthias Arngrímsson og Ingvar Tryggvason stinga saman nefjum. Birta Líf og Ragnar Guðmundsson frá Rannsóknarnefnd samgönguslysa.



Þorgrímur Sigurðsson frá Icelandair.

Fyrirlesarar á RFSS

(Ljósmyndir Jón Svavarsson)



Jóhann Wium
flugsálfræðingur.



Dr. Kristinn R. Þórisson, sérfræðingur í gervigreind.



Elísabet Eggertsdóttir frá Isavia.



Friðfinnur Freyr Guðmundsson frá Isavia.

Ávarp formanns

Kæru félagar

Vetur er genginn í garð. Enn á ný minnir náttúran á sig og hversu háð við erum öflum hennar. Í nútímasamfélagi með alla þá tækni, vélbúnað, gervigreind og spálíkön sem auðvelda okkur tilvistina erum við reglulega áminnt um smæð okkar. Veður setur okkur skorður en krefur okkur einnig um fyrirhyggju og fagmennsku. Reynsla og fagmennska er líklega verðmætari en nokkuð annað þegar kemur að glímunni við við náttúruöflin.

Flugmenn eru vel menntaðir og þrautþjálfaðir í að eiga við veðrabrigði sem eru ólík milli svæða og heimsálfa. Flugöryggi er ávallt fyrst og fremst í okkar starfi, ég vil nýta þetta tækifæri til að minna okkur öll á mikilvægi flugöryggis sem má aldrei líða fyrir þrýsting sem kann að myndast vegna rekstrarforsendna eða tímapressu.

Kjarasamningar við flesta okkar viðsemjendur eru lausir eða losna á næstu vikum og mánuðum. Samninganefndir FÍA við flugrekendur eru klárar í það verkefni og eru viðræður hafnar en mislangt komnar þó. Efnahagsumhverfið á Íslandi er krefjandi og í flugiðnaðinum er eins og allir vita gríðarleg samkeppni sem tekur mið af alþjóðlegu umhverfi. Í slíku umhverfi er næmni mikil. Litlir og stórir atburðir, ákvarðanir stjórnmalamanna og ekki síst stjórnenda flugfélaga geta haft stórkostleg áhrif á okkar kjör og starfsumhverfi.

Innsæi og kjarkur stjórnenda flugfélaga ásamt hæfileikanum til að greina stöður getur skilið milli feigs og ófeigs ef svo má að orði komast. Oft er notast við myndlíkingar sem eiga uppruna sinn í íþróttum og kappleikjum. Að þetta raðirnar, missa klefann osfrv. Okkur er það öllum ljóst að flugið er líklega mesta teymisíþrótt sem fyrirfinnst. Það að reka flugfélag, að koma flugvél frá A til B og aftur til baka á öruggan og skilvirkan hátt kallar á gríðarlegt skipulag, fagmennsku, aga og samvinnu margra deilda og fólks sem er þrautþjálfað hvert á sínu sviði.

Flugmenn eru lykilmenn í þessari teymisvinnu. Á stundum hljóma skilaboð stjórnenda til okkar á þann veg að sennilega væri best að reyna að reka flugfélag án flugmanna. Það mundi lækka kostnað og minnka flækjustig í rekstri. Staðreyndin er þó sú að flugmenn hafa verið drjúgir í að draga vagninn. Enda eigum við mikið undir ábatasömum rekstri og afkomu flugfélaganna. FÍA er gríðarlega öflugt, skipulagt og sterkt fag – og stéttarfélag sem hefur barist fyrir hagsmunum flugmanna í tæp 80 ár.

Í síðustu kjarasamningum sýndu flugmenn innsæi, kjark og aga. Greindu stöðuna í krefjandi umhverfi. Við gerðum allt sem í okkar valdi stóð til að tryggja rekstrargrundvöll og samkeppnishæfni flugrekenda og flugiðnaðarins á Íslandi. Sú saga verður rifjuð upp í meiri smáatriðum við annað tækifæri. Við skulum vona að það framlag okkar sé ekki gleymt þegar setið er við borð kjarasamninga nú. Við höfum axlað okkar ábyrgð og ekki skorast undan í krefjandi umhverfi. Við gerum sömu kröfu á viðsemjendur okkar. Það er þeirra hlutverk að stýra teyminu og axla ábyrgð sem stundum felst í að líta sér nær.

Kærar kveðjur

Jón Þór



Jón Þór Þorvaldsson,
formaður FÍA

AIRCREW CLEARED FOR TAKE-OFF?

Í síðustu viku sótti Sonja Bjarnadóttir Backman lögfræðingur hjá FÍA ráðstefnuna "Aircrew Cleared for Take-Off?". Þar voru kynntar niðurstöður Gent rannsóknar um vinnuumhverfi flugáhafna (UGent 2.0). Háskólinn í Gent í Belgíu vann rannsóknina sem fjármögnuð var af Evrópusambandinu og unnin í samstarfi við ECA, ETF og ENNA. Þúsundir flugmanna frá meira en 100 flugfélögum svöruðu könnun á síðasta ári, en svipuð rannsókn fór fram árið 2014 og notuð var til samanburðar um þróun mála.

Tengsl flugöryggis og félagslegra aðstæðna flugmanna- og freyja

Rannsóknin tengir saman atvinnuskilyrði flugáhafna, heilsu og öryggi. Hún sýnir að vinnuskilyrði í flugi eru ekki eingöngu félagslegt áhyggju-efni, heldur kjarni flugöryggis. Margt í niðurstöðunum er sláandi og

fundurinn setti fram ákall til framkvæmdastjórnar ESB um breytingar sem taldar eru nauðsynlegar í kjölfar rannsóknarinnar.

Tveir úr framkvæmdarstjórn ESB voru viðstaddir fundinn, Stefan Olsson, Deputy Director General for Employment, Social Affairs and Inclusion og Elisabeth Kotthaus, yfirmaður Social Aspects, Passenger Rights & Equal Opportunities Unit of DG MOVE EU.

Einnig voru þar m.a. fulltrúar flugmanna, flugfreyja, sérfræðingar, lögfræðingar, fulltrúar flugfélaga, starfsmannaleiga, yfirvöld, ECA, ETF, ENAA, ELA. Á fundinum sköpuðust mjög líflegar og mikilvægar umræður um innihald skýrslunnar og tillögur til úrbóta.

Skýrslan er gefin út í fullri og styttri útgáfu. Afar áhugaverð lesning sem enginn ætti að láta fram hjá sér fara.



Sonja Bjarnadóttir Backman, lögfræðingur hjá FÍA, ásamt Ignacio Plaza aðalritara ECA.

Áratugur breytinga að baki



Samland af fram- og afturför

Áratugur er síðan sambærileg rannsókn fór fram. Á þeim tíma hefur ýmislegt átt sér stað, Covid-19 setti iðnaðinn í alkul um tíma; græna byltingin hefur rutt sér til rúms og lágjald- og blautleigufélög (ACMI) hafa vaxið hlutfallslega.

Eitt af því sem rannsóknin afhjúpar er hlutfall flugmanna sem vinna án beins ráðningarsambands (e.atypical employment) og þá oftast sem verktakar. Árið 2015 var hlutfall þeirra mælt 14%, en í dag mælist það hlutfall rétt rúmlega 10%. Sú þróun verður að teljast ánægjuleg og í rétta átt.

Hitt er að óöryggi í starfi og streita hefur vaxið meðal flugmanna og nær yfir alla hópa. Jafnvel flugmenn sem starfa fyrir "fána" flugfélög lýsa nú aukinni þreytu, álagi í starfi og minnkandi trausts gagnvart stjórnendum flugfélaga.

Þeir sem yngri eru að árum mælast sem viðkvæmur hópur, andspænis meiri streitu og minni stuðningi. Allir hópar lýsa ákveðinni afmennsku (e.dehumanisation), þ.e. finnast þeir vera meðhöndlaðir sem númer en ekki manneskur. Að sama skapi segja fleiri frá tregðu við að tilkynna um þreytu, eða lýsa áhyggjum um mál er varða flugöryggi.

Skýrsluhöfundar segja niðurstöðurnar benda til þess að starfsöryggi sé ekki lengur ávísun á velferð og samhengið milli ráðningarsambands og flugöryggis sé slíkt að ekki sé hægt að horfa framhjá. Varnaðarorð þeirra eru þau að án sterks reglugerðarramma, sanngjarnari samninga og raunverulegs samtals á samfélagslegum grunni, þá sé evrópskur flugiðnaður í hættu á að tapa. Ekki bara fólki, heldur líka því öryggi sem ríkt hefur í greininni.

Ummæli úr skýrslunni:

"ACMI should be investigated deeply. We are against the law all the time."

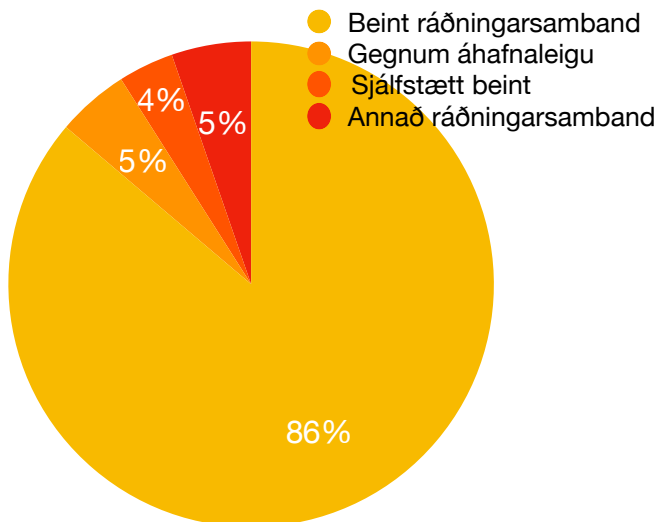
"Airline business has changed a lot during last 35 years and Flight safety has definitely improved a lot but treatment of employees are worst as ever before...."

"I fell like a criminal just for being sick."

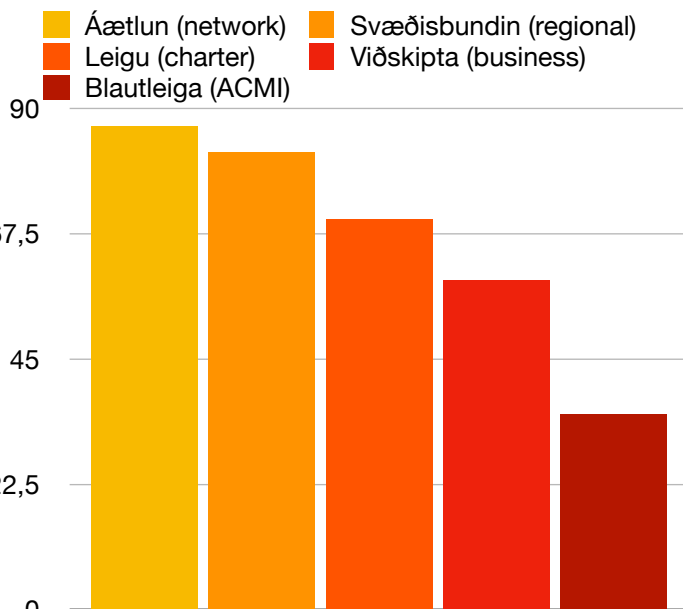
"Xxx does not value me as an employee. It treats me as a Crewcode (number) and nothing else. There is no regards for Mental wellbeing or physical wellbeing. It prides it self in profit over human wellbeing. It has poor toxic workplace culture and culture of fear."

"After more than 20 years of profession, working for a supposed flagship company, I can relate that the company is not concerned about people developing a life career with them."

Brot úr "Aircrew Cleared for Take-Off?"



Ráðningarsamband flugmanna við atvinnurekanda



Hlutfall flugmanna sem hafa aðild að stéttarfélagi eftir tegund flugstarfsemi



Almenn velferð áhafna eftir mismunandi tegund flugstarfsemi:

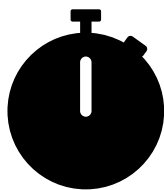
- Bestu niðurstöður: Áætlunar- og fragtflugfélög
- Miðlungs niðurstöður: Leigu-, svæðis- og viðskiptaflugfélög
- Verstu niðurstöður: Laggjalda- og blautleiguflugfélög



47,3%
Fær bætur eða réttindi til mæðraorlofs



20,7%
Vinna hlutastarf



56,3%
Segjast ekki hafa tíma fyrir undirbúning/ frágang flugs



32,9%
Segjast ekki geta haft áhrif á / samið um vinnutíma



59,8%
Fá greitt fyrir heilbrigðisréttindi



74%
Fá greitt til samræmis við flugstundir (b.hrs)



79,2%
Fá úthlutað eða greitt fyrir einkennisfatnað



62,8%
Fá úthlutað eða greitt fyrir einkenniskort (ID)

Ritskoðarinn

Að falla í eigin gryfju

Ritskoðarinn hefur um árabíl flett í gegnum blaðsíður Viðskipta- blaðsins (VB) Ekki vegna sérstaks áhuga á viðskiptum, heldur til að lesa ritstjórnarefni blaðsins, sem er á tíðum bráðskemmtilegt og myndið. Enginn miðill hér á landi notar hæðni og hótmyndni á jafn víðtækan hátt og þeir félagar; undir dulmerkjum norrænnar goðafræði.

Einn af föstum liðum blaðsins er fjölmiðlarýni þar sem aðrir miðlar (gjarnan RÚV) eru hafðir að háði og spotti fyrir hinar og þessar umfjallanir. Þeim er sannarlega margt til lista lagt og hafa næmt Mímisauga fyrir flestu sem bærast undir greinum Yggdrasils.

Skúfað frá krananum

Tíðindi af rekstrarstöðvun Play bárust rétt fyrir klukkan 10 mánudagsmorguninn 29. september sl. Fréttin fór eins og eldur í sinu um þjóðfélagið enda stór í sniðum og margt að greina. Klukkan 12:35 birtist grein á vef Viðskiptablaðsins undir fyrirsögninni *“Gæti haft áhrif á kjaraviðræður Icelandair við áhafnir”*. Í greininni segir m.a.: *“Kjarasamningar Icelandair við flugmenn(...) renna út á morgun....Samkvæmt heimildum VB eru kaupkröfur flugstéttanna háar og í engum takti við kjarasamning Samtaka atvinnulífsins við öll aðildarfélög ASÍ.”* Enn fremur segja þeir félagar vegna gjaldþrots Play: *“Þetta gæti svo haft áhrif á kjaraviðræður starfsmanna Icelandair. Samningsstaða þeirra ætti að versna þegar svo margir eru á lausu um sömu störf”*.

Órökstuddur spuni

Órlaganornir spinna þræði af vandvirkni og alúð. En þeir VB félagar kunnu ekki fótum sínum forráð þar sem þeir stóðu undir krananum. Ekki leið á löngu þar til þeir neyddust til að uppfæra frétt sína eftir athugasemd frá formanni FÍA. Hið rétta er að engar launakröfur höfðu verið settar fram á þeim tíma. Engar! Þar spunnu VB menn yfir sig svo um munaði.



Margur skýjaglópurinn lætur til sín taka í greiningum á íslenskum flugrekstri um þessar mundir.

Hvað varðar samhengið milli gjaldþrots Play og kjaraviðræður FÍA og Icelandair er þar ekki að finna neinn þráð sem hald er á takandi.

Enn vellur úr krananum

Þremur dögum síðar skrifar viðskipta Óðinn undir fyrirsögninni *“Endurskoðandi klæddur flugmannsbúningi”*. Óðni finnst greinilega mikið til koma um spádómsgáfu formanns FÍA, sem réttilega spáði fyrir um fall Play. Óðinn er kannski þínulítið “abbó” að hafa sjálfum ekki sést það fyrir með alla sína greiningarhæfni?

Enn víkja þeir VB félagar að meintum launakröfum FÍA gagnvart Icelandair, en grípa nú til: *“allir vita hverjar kröfurnar verða þó formaður flugmanna segi annað”*. Enn vellur þar úr krana viðskiptamanna sem *allir* sjá að er áframhaldandi spuni og órökstuddur með öllu.

Hvítu Teslurnar....

Í niðurlagi “fréttarinnar” segir svo: *“Það þarf nefnilega að endurnýja hvítu Teslurnar, skipta út baðherberginu og ferðast eins og vindurinn”*. Ekki er víst til hvers eða hveira er hér vísað. Það gæti allt eins verið til félaga þeirra í Borgartúninu, sem eins og allir vita vilja hafa allt sitt á þurru, rétt eins og þeir viðskiptamenn sjálfir.

Að falla í eigin gryfju

Líkt og þeir félagar á VB þekkja svo vel eru þessi skrif sett fram bæði í gamni og alvöru. Það hlýtur þó að vekja athygli að þeir sem svo hart gagnrýna aðra fjölmiðla, falla sjálfir í þá freistni að iðka hreinræktaða krana- blaðamennsku. Sem almennt þykir ekki fín. Til að bita höfuðið af skömminni birta þeir undir “fréttinni” sem fyrst var getið, flennistöra mynd af forstjóra Icelandair, án þess að hann komi þar við sögu né til tals. Dýr myndi Bogi allur.

Hvað gengur goðunum til?

Augljóst er að Norrænu goðin eru þjökud af kjörum flugmanna. Í gegnum glensíð og hæðnina birtist andúð og óvild gagnvart stéttinni sem ekki verður með góðu móti séð hvaðan sprettur. Nema það sé fyrir hönd annarra sem njóta lakari kjara í þessari jarðvist? Það væri frétt til næsta bæjar, því að alla jafna eru goðin upptekin af þjónkun sinni við þá sem græða á daginn og grilla á kvöldin.

Goðunum væri nærtækara að fagna hverri nýrri Teslu, sem og nýju baðherbergi. Þegar kemur að því að “ferðast eins og vindurinn”, tja, þá er það bara hlutur af starfinu og lítt við það ráðið.

Hver vegur að heiman er vegurinn heim

Þau voru bæði þung og dimm skýin sem hrönnuðust upp við sjóndeildarhringinn í byrjun árs 2020. Á stjá var kominn nýr og óþekktur vágestur sem líkt og aðrir slíkir settist fyrst á kanarífugl hins alþjóða iðnaðar - flugið.

Óvissan sem ríkti í kjölfarið var alger og flest flugfélög börðust fyrir lífi sínu. Ísland var þar engin undantekning, þó

einhver félög hafi náð góðri fótfestu og gert gott úr ástandinu.

Höggið var hið síðara fyrir Icelandair sem misserin á undan hafði tekist á við algera jarðsetningu Boeing 737Max flotans. Félagið var aðeins skugginn af sjálfum sér og hafði þörf fyrir verulega innspýtingu fjár. En slíkt var ekki gert án þess að velja öllu við.

Flugmenn félagsins földu sig ekki undir steini, heldur risu undir merkjum og tóku þátt í endurskipulagningu þess. Það var gert með nýjum kjarasamningi sem þótti marka tímamót. Að fimm árum liðnum má spyrja hvort að gengið hafi verið til góðs? Eða hvort að steininum hafi verið velt aftur yfir, til gleyskunnar dáðar?

Landmark pilot agreement brings operational stability while supporting longer-term competitiveness

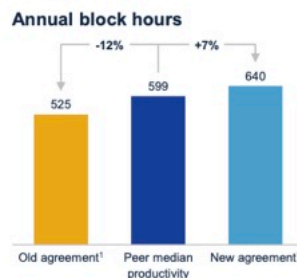
The agreement is expected to deliver targeted improvement levels

- + 22% improvement in pilot productivity
- + 25% pilot CASK reduction (at fixed price level) compared to earlier contract
- + More flexibility to develop and expand network
- + New contract increases competitiveness with regards to leasing and cargo projects which will unlock new revenues

Long-term stability, cost transparency and commercial flexibility

- + 5-year agreement
- + Increased Company discretion for commercial decisions
- + Simplified contract – outdated provisions eliminated

Productivity improvements expected to bring Icelandair in line with or ahead of peers



Icelandair's response especially timely compared to response of other carriers

- + "While airlines worldwide are working to formulate their C-19 recovery responses and partly still focusing on implementing temporary measures, Icelandair has seized structural changes in a short timeframe," Seabury



Seabury is a specialized aviation consultancy that assisted Icelandair during the union negotiations in the spring of 2020



40

¹ Based on Icelandair's 2020 budget assumptions

Skjáskot úr fjárfestakynningu Icelandair frá árinu 2020.

Ákall frá forstjóra

Í maí 2020 sendi Bogi Níls Bogason, forstjóri Icelandair, tölvupóst til flugmanna. Í honum fór hann yfir hið myrka ástand og útlistaði þá þætti sem hann taldi nauðsynleg að breyta í kjarasamningi og færði rök fyrir slíkum breytingum, m.a. með þeim orðum að "þær breytingar... eru til þess fallnar að bæta samkeppnishæfni og sveigjanleika Icelandair í alþjóðlegri samkeppni".

Girðingarnar felldar

Eins og venjubundið er í slíku ferli er ekki allt tekið sem nýju af nálinni, en að lokum fór svo að samninganefnd FÍA tókst á við áskorun Icelandair með mjög afgerandi hætti. Eitt af því sem flugmönnum hafði lengi verið legið á hálsi með voru hinar ýmsu takmarkanir sem giltu og voru taldar hafa neikvæð áhrif á

nýtingu til vinnu. Slík ákvæði eru gjarnan kallaðar "girðingar" og innihalda rúllandi tímamörk, sem og hámarksflugtíma. Skemmst er frá því að segja að undirritaður var kjarasamningur sem var án nokkurra hindrana, utan þess reglugerðarramma sem öll evrópsk flugfélög starfa eftir.

Eftirgjöf á fleiri sviðum

En það var ekki allt. Gefið var eftir á fleiri sviðum. Mætti þar nefna að dregið var úr sumarorlofi, helgarfrí var gefið eftir (og er nú aðeins ein helgi í mánuði), breytingar voru gerðar á mætingartíma eftir frídaga og flugstundagreiðslur fyrir ákveðna áfangastaði gefnir eftir - svo eitthvað sé nefnt. Í raun er núgildandi kjarasamningur að litlu frábrugðinn þeim sem hvert annað lággjaldafélag í Evrópu þarf að sníða stakk sinn eftir hvað

varðar nýtingu á sínum flugmönnum.

Hagfelldir samningar

Í aðdraganda hlutfjárútboðs Icelandair, sem fór fram í september 2020, birti félagið kynningar til verðandi fjárfesta. Í þeim er m.a. sérstaklega vikið á hagfelldum kjarasamningum við flugmenn, sem hafi verið einfaldaðir mjög og straumflú-lagaðir. Lagt er upp með að nýting mannskaps muni aukast um 22%, sem muni færa hana upp yfir það meðaltal sem þekktist meðal samkeppnisaðila. Slíkt muni ekki eingöngu draga úr beinum kostnaði, heldur einnig auka sveigjanleika til að byggja upp nýjar leiðir, sem og auka möguleika félagsins á svið leiguflugs og vöruflutninga. Þessa aukningu vinnuskyldu þekkja flestir flugmenn félagsins vel á eigin skinni. (Fh)

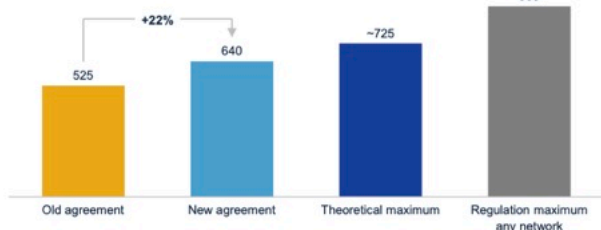
Icelandair's new pilot agreement will lead to significantly increased pilot utilization

Skjáskot úr fjárfestakynningu Icelandair frá árinu 2020.

Number of block hours per year



The number of block hours flown by each pilot rises by 22% per year with the new union agreement



- + Due to international aviation regulations, the number of annual block hours cannot exceed 900 at any airline
- + With the structure of Icelandair's network and allowing for the effects of training and sick days in a typical year the theoretical maximum number of block hours for Icelandair's pilots is ~725
- + The difference between Icelandair's estimated number of block hours with its new union agreement, and the realistic maximum, is mostly due to Icelandair continuing to adhere to Icelandic labour market conventions (e.g., regarding sick leave and off days)
- + The new pilot agreement would have lowered Icelandair's costs by USD ~17 million in 2020 using the company's budget assumptions

Vel heppnað útboð

Svo fór að hlutafjárútboð Icelandair var afar vel heppnað. Svo mjög að færri komust að en vildu og félagið stóði uppi sterkara en það hafði lengi verið. Senn greiddist úr kyrrsetningu Boeing Max flotans, Covid varð að lélegri minningu og öll hjól félagsins tóku að snúast á fullum snúningi.

Veldur hver á heldur

Með algerlega frjálssar hendur um nýtingu flugmanna var félaginu í sjálfsvald sett hvernig slíkt myndi nýtast í raun. Fyrirnefnd kynning gerir ráð fyrir að 17 milljónir dala hefðu sparast árið 2020, sem gefur einhverja hugmynd um þann sparnað sem líklega hefur áunnist á samningstímanum 2020-2025. Sá Þrándur var í götu félagsins að flotamál félagsins á þeim tíma voru enn óleyst, en úr því átti eftir að skera.

Niðurstöðuna þekkja menn vel, en meðan á því tímabili stendur er vinnuálag flugmanna mismunandi eftir tegundum. Hvað varðar önnur tækifæri á sviði leiguflugsverkefna og fragtflutninga, geta flugmenn ekki gert annað en beðið eftir skrá sinni og vonað hið besta um að félagið nái að víkka út starfsemi sína til samræmis við yfirlýsingar.

Vegferð til sparnaðar

Því miður hefur afkoma Icelandair ekki staðið undir væntingum undanfarin ár. Þar má telja til ýmsa stóra þætti s.s. þá miklu samkeppni sem ríkir á markaði, kostnað við umbyltingu flugflota og svo auðvitað hina

duttlungafullu íslensku krónu, sem aldrei virðist vita hvort hún er að koma eða fara. Félagið hefur réttilega brugðist við vandanum með mikilli sparnaðarherferð, sem er sjálfsgagt og augljóst húsverk fyrir félag af þessari stærðargráðu. Rétt er þó að halda til haga að það voru flugmenn þessa félags sem hófu þessa sparnaðarherferð fyrir fimm árum síðan. Það gerðu þeir með ábyrgum kjarasamningum; með því að skerða eigin kjör og lífsgæði - og taka ábyrgð með félaginu og framtíð þess. Annað fylgdi í kjölfarið.

Ómar rafmagnstrommusláttar

Afkoma Icelandair á þessu ári eru vonbrigði, um það ríkja engin áhöld. En svo vill til að kjarasamningur flugmanna er einnig laus. Nú ómar kunnulegur trommusláttur um að flugmenn séu dragbítur rekstrarins og tími kominn til að bæta þar um. Kunnulegir slagverksleikarar Samtaka atvinnulífsins - blaðamenn Viðskiptablaðsins slá nú taktinn sem mest þeir mega í pistlum þar sem afkoma félagsins og framtíð er tengd yfirstandandi kjarasamningsgerð. Við því er lítið að segja. En skilaboðin eru jafn skýr og þau eru misvísandi, þ.e. að flugmenn Icelandair séu óábyrgir í nálgun sinni. Sem er í besta falli broslagt þegar formleg kröfugerð hefur ekki verið lögð fram. Horfði menn um öxl og kynni sér söguna, kemur bersýnilega í ljós að flugmenn félagsins taka stöðu með því þegar á bátinn gefur. Og það hraustlega.

Annað ákall forstjóra

Auðvitað láta menn ekki almennan trommuslátt slá sig út af laginu, heldur halda fókus og nýta taktinn til frekari vinnu. Skilaboð forstjóra vekja þó alltaf eftirtekt og eru tekin alvarlega. Í pósti til starfsmanna í kjölfarið á uppgjöri þriðja fjórðungs segir m.a.:

“Þá erum við að hefja mikilvægar kjaraviðræður við flugstéttirnar sem mun hafa áhrif á framtíð Icelandair. Lykilþáttur í því að félagið komist í arðbæran rekstur og geti vaxið og dafnað til framtíðar er að nýir kjarasamningar muni stuðla að samkeppnishæfni félagsins í krefjandi rekstrarumhverfi, styðja við fjárfestingum í nýjum flota og á sama tíma tryggja áfram spennandi störf og eftirsótt vinnuumhverfi”.

Í orðum forstjóra felast engar ásakanir, heldur sjálfsögð áminning um mikilvægi þess að kjarasamningar stuðli að samkeppnishæfni. Hvort að það sé lykilþáttur skal ósagt látið og mætti jafnvel færa rök fyrir að svo sé ekki - í samanburði við fjölmargar aðrar stórar breytur í rekstri félagsins.

Lykilþáttur þessarar fréttaskýringar er hins vegar áminning um að flugmenn hafa tekið ábyrgð, sem virðist að mestu vera gleymd og því eðlilegt að spyrja hvort gengið hafi verið til góðs? Nú þegar flest hefur verið gefið úr kjarasamningi, hvaða fórnir vilja trommara sjá færðar á altarið?

Viðtalið

Brennur fyrir hagsmunum flugsins

Glæsileg samkoma í tilefni fimm ára afmælis Flugvarpsins

Eins og mörg falleg ævintýri hófst þetta á tíma heimsfaraldursins. Árið er 2020 og flugstjórinn Jóhannes Bjarni Guðmundsson er staddur í mat hjá fjölskyldu sinni, nýorðinn atvinnulaus og óvissan á allra vörum. Mágkona Jóhannesar segir þá “hvers vegna nýtir þú ekki tímann og setur á legg hlaðvarp um flug?” Eins og hann lýsir þá sló hann lófanum í borðið og svaraði “þá geri ég það!” Premur vikum síðar kom fyrsti þátturinn í loftið. Að fimm árum loknum telja þættirnir 129 alls og Jóhannes hvergi af baki dottinn. Kotra settist niður með honum og horfði yfir farinn veg.

Það liggur beinast við að spyrja hvort að þú hafir haft eitthvað vit á slíkri útgerð í upphafi?

Jóhannes hlær við segir að svo hafi varla verið. “Það er að mörgum praktískum hlutum að huga, gerð lógós, hljóðstefs og ýmissa tæknilegra hluta. Sem betur fer var góðvinur minn Hjörvar Hafliðason, betur þekktur sem Dr. Football, mér innan handar. Hann er vanur maður og leiddi mig í gegnum fyrstu skrefin og gerði mér kleift að koma þessu á koppinn með jafn stuttum fyrirvara og raunin varð”.

Á þessum fimm árum ert þú búinn að fara um víðan völl í á annað hundrað þáttum. Aldrei þurrausinn?

“Nei. Það er nefnilega svo merkilegt við þennan bransa að margar og fjölbreyttar hendur koma að því halda honum gangandi. Það er til happs fyrir mig, því að aldrei hefur skort viðmælendur eða umræðuefni. Það segir einnig sína sögu um hversu stór og fjölbreytt atvinnustarfsemi tengist fluginu hér á landi”.

Af öllum þessum viðmælendum og ólíku umræðuefnum, er einhver þráður sem þú getur sett fingurinn á?

Jóhannes situr hljóður í drygklanga stund, en segir svo: “Eitt einkennandi stef er ástríðan sem fólk hefur fyrir sínum störfum og sínu fagi. Við flugið starfar mikið af góðu fólki sem hefur mikla sérfræðisþekkingu. Samstarf og virðing meðal fólks er almennt gott, sem endurspeglast í því að viðmælendur mínir hafa oft sérstaklega orð á því, þ.e. að allt snúist þetta um fólk og góð mannleg samskipti. Á endanum erum við öll tannhjól í þessari stóru vél sem íslenskur flugiðnaður er orðinn”.

Finnst þér flugiðnaðurinn að einhverju leyti vanmetinn hér á landi?

“Ég held ég verði að svara því játandi. Upp úr honum hafa sprottið stór og öflug alþjóðleg fyrirtæki sem eru hryggjarstykki í íslensku atvinnulífi. Að sama skapi hefur hann skapað fjölda verðmætra sérfræðistarfa sem almennt spretta ekki á trjánnum. Þessi staðreynd yfirsést stundum og kafnar í umræðunni”.

Hvernig hafa viðbrögðin við hlaðvarpinu verið?



Jóhannes Bjarni Guðmundsson flugstjóri og umsjónarmaður Flugvarpsins, ásamt eiginkonu sinni Maríu Kristjánsdóttur

“Þau hafa verið mjög góð. Í fyrstu var hlustendahópurinn að mestu harðkjarna flugfólk, en í seinni tíð hefur hann víkkað mjög út og orðið fjölbreyttari. Mælingar sýna að síðasta mánuð náðum við eyrum um 12 þúsund hlustenda, sem telst harla gott”.

Hvað sérðu fyrir þér að endast lengi við hljóðnemann?

“Tja, ég er nú þannig gerður að ég vil hafa nóg fyrir stafni og að sama skapi brenn ég fyrir málefnum flugsins. En því er ekki að neita að þetta áhugamál er mjög tímafrekt, útheimtir talsverða orku og þolinmóðan maka. Eigum við ekki að segja að ég sé enn brattur og fullur móðs”, segir Jóhannes að lokum.

Kotra óskar Jóhannesi og Flugvarpinu til hamingju með fimm ára afmælið og velfarnaðar á komandi árum. Hvetur einnig alla til að leggja við hlustir.



Jón Þór Þorvaldsson, formaður FÍA, var fyrsti gestur hlaðvarpsins fyrir 5 árum síðan.



Baldvin Már Hermannsson forstjóri Air Atlanta í léttu spjalli.

Margt góðra gesta var á afmælishátíð Flugvarpsins

Haldin í Sykursalnum 14. október 2025



Eyjólfur Ármannsson innviðaráðherra heiðraði samkomuna og tók þátt í líflegum umræðum.



Ljósið var fjólublátt við barinn.



Flugvarpið á sér fjölmarga velunnara.

“Þið eruð það sem þið borðið!”

■ Gamlar vísur en sígildar kveðnar á fræðslufundi

Alla jafna eru flugmenn afar áhugasamir um málefni er varða hressingar um borð í flugvélum og eðlilegt kaffibrauð. Það var því vel til fundið að til yrði kallaður fagmaður á því sviði. Einar Sigurjónsson sjúkráþjálfari er vel kynntur og hefur áður talað yfir hausamótum félagsmanna um heilsutengd málefni.

Að taka upplýsta ákvörðun

Einar hóf yfirferð sína á því ástandi sem nú ríkir og beindi kastljósi sínu að Evrópu. Hann segir að þar fari nú 80% af útgjöldum til heilbrigðismála í ósmitbæra sjúkdóma, eða það sem daglega eru kallaðir lífsstíls tengdir sjúkdómar. Þar með teljast hjarta- og æðasjúkdómar, krabbamein og sykursýki. Hér heima segir hann ástandið síst skárri og vísar til tölfraði sem sýnir að meirihluti landsmanna teljist nú yfir kjörþyngd og fer það hlutfall vaxandi ef eitthvað er. Mataræði vegur mjög þungt í almennri heilsu, en í stað þess að boða harða stefnu leggur Einar í máli sínu áherslu á jafnvægi og upplýstar ákvarðanir um eigin heilsu og markmið þar að.

Svend er ekki sjúkdómur

Einar kímir við þegar talið berst að því hvernig og hversu oft skal borða yfir daginn. “Það er ekki sjúkdómur að vera svangur” segir hann og vísar til þess óþols sem fólk virðist hafa yfir því að vera svangt og þá áráttukenndu hegðun að vera sínartandi dagana langa. Staðreyndin sé sú að um leið og líkaminn tekur inn kolvetni, hækki blóðsýkur, sem leiðir til þess að brisið dæli út insúlíni til samræmis til að vinna úr sykrinum og búa til orku. Gallinn sé sá að þetta ferli taki að meðaltali tvær klukkustundir og á meðan því ferli standi brenni líkaminn ekki fitu. Ítrekað kolvetnanart leiði því til stöðugar insúlín framleiðslu og líkaminn fái því aldrei svigrúm til



Einar Sigurjónsson, sjúkráþjálfari og járnkarlskeppandi

að brenna fitu vegna stöðugs áreitis og inntöku orku.

Færri skipti stærri skammtar

Fyrir utan hina hefbundnu ráðleggingu að hafa stjórn á heildarinntöku hitaeyninga, þá leggur Einar til að matmálum sé fækkað niður í 2-3 skipti á dag og þá stærri skammta ef með þarf. Með því megi á hverjum degi skapa nokkurra klukkutíma glugga þar sem líkaminn hefur tækifæri til að vinna á fituforða líkamans. Sá forði getur verið furðumikill. 20% líkamsfita, sem ekki er óalgeng, dugi t.d. til þess að hlaupa 35 maraþonhlaup hjá meðalmanneskju. Forðinn er því mikill og tímafrekt að vinna þar á. Líkaminn er hannaður til að geyma orku til hinna mögru tíma, sem eru að mestu horfnir úr lífi nútímamannsins.

“Hvað á líkaminn að gera við þessi efni?”

Það er til að æra óstöðugan að komast að endanlegum sannleika um hvaða fæða teljist holl og hver ekki. Í erindi sínu beindi Einar kastljósinu að gjörnumum

matvælum sem eru full af rotvarnar-, þráar- og litarefnum og spurði: “hvað á líkaminn að gera við öll þessi efni?”. “Eru þau til þess fallinn að stuðla að stöðugri endurnýjun líkamans, hvort sem að við erum í einhverri líkams-rækt eða ekki?”. Svörin þurfa ekki að vera flókin og flest þekkjum við grunninn að þessum fræðum. Það sem skiptir máli er að vera hæfilega gagnrýnininn, nota skynsemina og vera hófsamur, ráðleggur Einar.

Tilgangslausar snákaoliur

Aðspurður um fæðubótarefni segir Einar þau að mestu óþörf. Öll nauðsynleg næring fáist úr fjölbreyttri og daglegri fæðu. Undraefni séu óþarflega dýr og bæti litlu við. Sjálfur segir hann t.d. nota venjulegan stráskykur í vatn, þurfi hann mikla orku, sem geri sama gagn og sykur með framandi nafni og skærum lit.

Margt fleira kom fram í skemmtilegri og áhugaverðri yfirferð Einars um óravíddir heilsunnar og hvatningu til betrunar.