

KOTRA



FRÉTTABRÉF FÉLAGS ÍSLENSKRA ATVINNUFLUGMANNA

FEBRÚAR 2025

Menntamál flugmanna utangarðs í íslensku menntakerfi

Þrátt fyrir að Ísland geti talist lítið stórveldi í alþjóðlegum flugrekstri, hefur menntun flugmanna og flugsins yfir höfuð ekki átt upp á pallborðið hér á landi. Við nánari sýn eru mikil tækifæri til úrbóta og langt í land með að málaflokknum sé sýndur sá sómi sem til má ætlast. Kotra varpar kastljósini að menntamálum flugsins í heild sinni og kennir þar ýmissa grasa. Mál sem allir flugmenn og skyldir aðilar ættu að láta sig varða.



Aðflugslína að norðvesturbraut (31) séð frá brautarenda suðausturbrautar (13) BIRK. Myndin sýnir glöggj þá hindrun sem trjálínan myndar á lokastefnu til lendingar. Ljósmynd/ Kotra.

Trjágróður ógnar norðvesturbraut BIRK

Brautinni lokað að óbreyttu Boltinn hjá Reykjavíkurborg

Umræður um trjágróður í Öskjuhlíð og aðsteðjandi ógn við norðvesturbraut Reykjavíkurflugvallar eru ekki nýjar af nálinni. Þær eiga rætur sínar að rekja allt til ársins 2011 þegar ljóst var að hæstu tré hefðu áhrif á aðflugið. Síðan þá hafa átt sér stað samskipti milli þeirra sem malið varðar: Isavia, Samgöngustofu og Reykjavíkurborgar. Öryggisnefnd FÍA hefur einnig lagt þar orð í belg. Það eru einkum tvær aðgerðir sem gripið hefur verið til. Tré hafa að

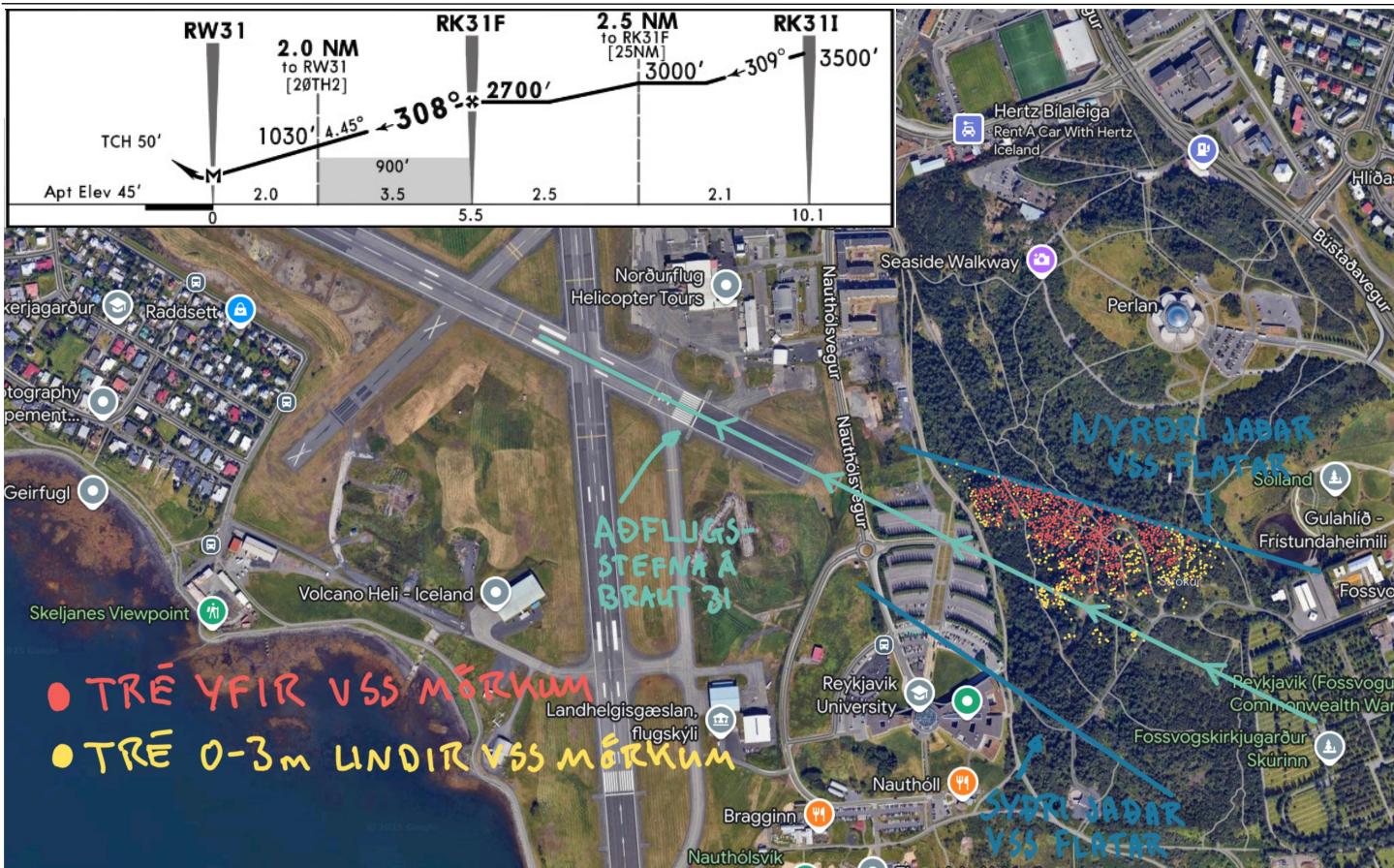
einhverju marki verið felld, ásamt því sem aðflugshalli að brautinni hefur verið verulega aukinn.

Nauðsynlegt að fella tré

Isavia hefur gert kröfur til Reykjavíkurborgar (sem landeiganda) um fellingu trjáa, til þess að tryggja megi nýtingu brautarinnar og öryggi vallarins. Að mati Isavia er nauðsynlegt að fella 1200 tré, en að æskilegra væri að fella í heildina 2900 tré, til þess að

leysa vandann til framtíðar. **Spjótin beinast að borginni**

Nú í janúar bárust þau tíðindi að yfirvöld hygðust loka brautinni alveg þar sem hún teldist ekki lengur örugg og aðgerðir ekki í kortunum. Ljóst er að bregðist Reykjavíkurborg ekki við með skjótum hætti, mun brautinni verða lokað. Slíkt mun augljóslega skerða nýtingu vallarins til muna og hafa áhrif á alla starfsemi, en Reykjavíkurflugvöllur er miðstöð innanlands – og



Samsett mynd úr ýmsum gögnum, sýnir aðflug á braut 31, trjágróður á hindrunarsvæði og auglýstan aðflugsprofil á BIRK

Trjágróður hefur veruleg áhrif á aðflug 4.45° halli og verður ekki hærri



Til glöggunar: Hæstu punktur Óskjuhlíðar er í 200 feta hæð. Ofan á henni stendur Perlan, sem rétt sést grilla í frá brautarenda 31, sem er í 45 feta hæð.

Ljósmynd/ Kotra

Líkt og flugmenn þekkja hafa hindranir í aðflugi áhrif bæði á aðflugshalla og lágmörk. Við hönnun er tekið tillit til svokallaðs VSS flatar (Visual Segment Surface), sem myndar horn frá flugbraut og nær upp í ákveðna hæð sem nemur 1.12° undir ætluðu aðflugshorni. Þessi geiri skal vera án hindrana. Margir aðrir þættir koma við sögu, en í einföldu máli má setja að takist ekki að mæta þessum kröfum er tvennt til ráða. Í fyrsta lagi að ryðja hindrunum úr vegi, þar sem því er við komið. Hitt ráðið er að auka aðflugshallann. Hefðbundinn halli er rétt um 3° , en við ákveðnar aðstæður getur hann verið hærri. Það er þó ekki án aukaverkana, því hvert loftfar hefur ákveðið hámark

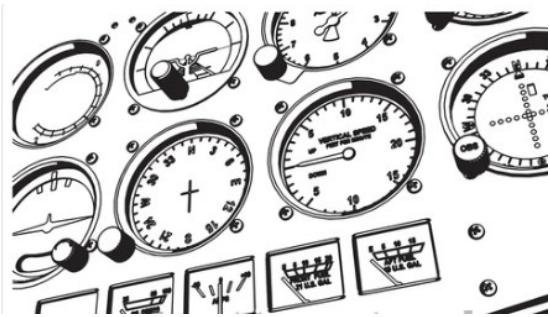
sem það ræður við, auk þess sem hár aðflugshalli getur krafist sérstakrar þjálfunar flugmanna.

Vaxtarverkir í Óskjuhlíð

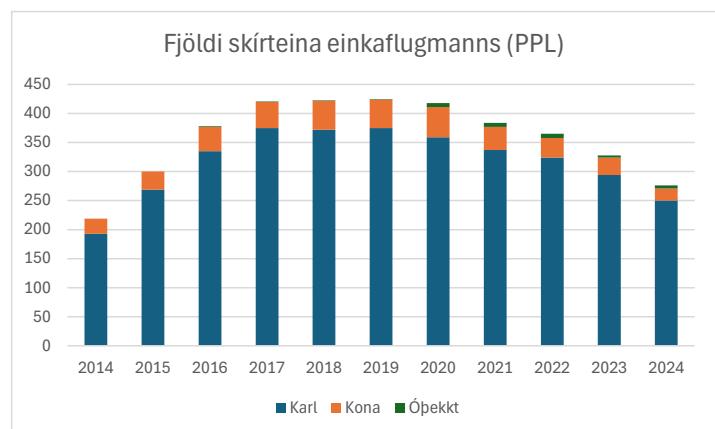
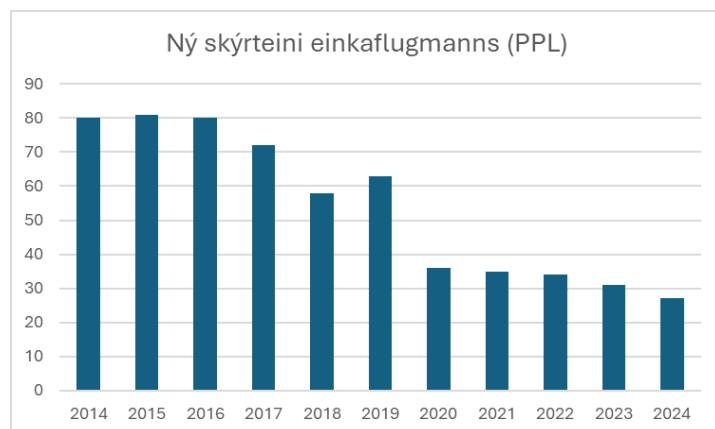
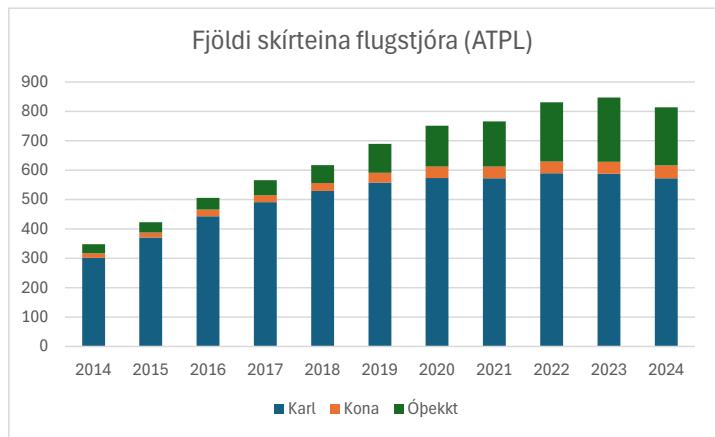
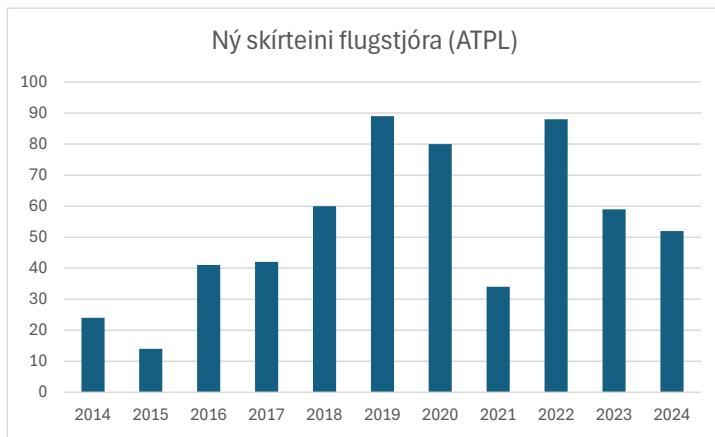
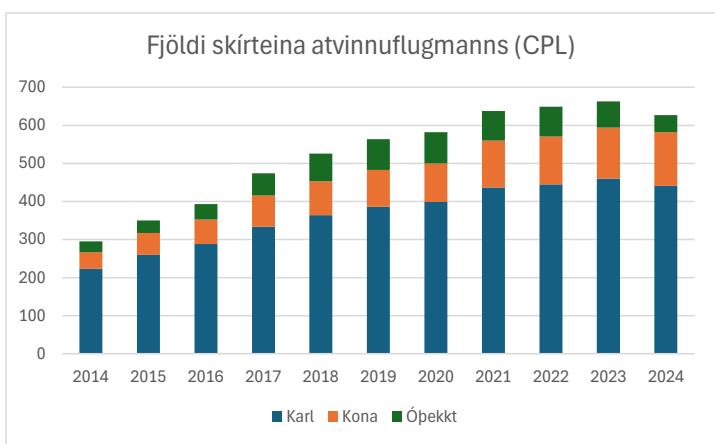
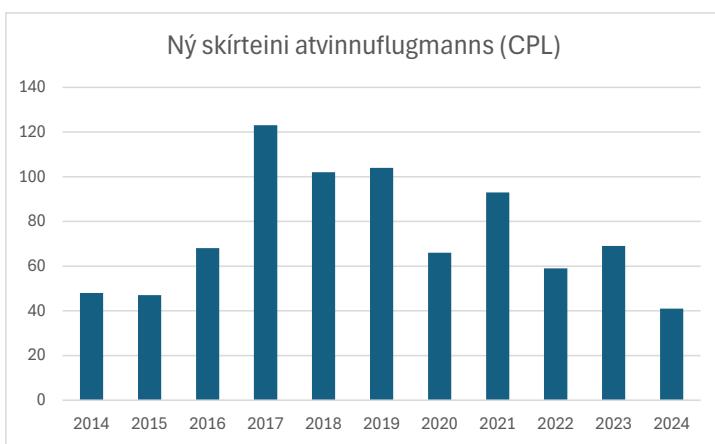
Nú er svo komið mikill fjöldi barrtrjáa hefur vaxið upp í VSS flötinn og er því yfir mörkum. Einnig er nokkur fjöldi sem er rétt undir fleti, en auðsýnt er að muni ná þar inn verði ekkert að gert.

Á rúnum áratug hefur aðflugshalli verið hækkaður í skrefum úr 3.7° í 4.45° . Það hljómar kannski sakleysislega, en er gríðarlega mikil. Á móti hefur lendingarsvæði færst innar á flugbrautina, sem er ígildi styttingar brautar og hefur því áhrif á afkastagetu flugvéla. Síðasta ráðið í bókinni er að loka

MÆLABORDIÐ



Útgáfa og endurnýjun flugskírteina er ein af mælistikum um þróun flugmála hér á landi. Kotra birtir hér yfirlit yfir útgáfu og fjölda skírteina flugmanna (CPL) og flugstjóra (ATPL) síðastliðinn áratug. Að auki fylgja upplýsingar um einkaflugmannsréttindi, sem gefur ágæta mynd af grásrótarstarfsemi. Súluritin eru unnin úr gögnum frá Samgöngustofu. Fjöldi skírteina er samkvæmt gögnum flokkaður milli karls, konu og óþekkts.



Pistill formanns FÍA

Kæru félagar,

Félag íslenskra atvinnuflugmanna var stofnað í desember 1946. Félagið verður því 80 ára á næsta ári. Félagið hefur vaxið og dafnað á þessum tíma sem nú er orðinn mannsaldur.

Það er mikið vatn runnið til sjávar frá stofnun félagsins. Þó svo að tímarnir breytist og flugheimurinn allur er tilgangur félagsins sá sami og verið hefur í áratugi. Í 2. grein laga FÍA er skilgreindur tilgangur félagsins að:



- A) Vinna að bættum kjörum félagsmanna og gæta hagsmuna þeirra í kjara - og réttindamálum.
- B) Fara með samningsumboð fyrir hönd félagsmanna gagnvart launagreiðendum og öðrum.
- C) Upplýsa félagsmenn um réttindi þeirra og skyldur.
- D) Koma fram fyrir hönd félagsmanna gagnvart stjórnvöldum og öðrum að því er varðar hagsmuni þeirra.
- E) Annast samskipti við erlend flugmannafélög og alþjóðasamtök flugmanna.
- F) Stuðla að og styrkja flugvernd og öryggi í almenningsflugi.
- G) Veita félagsmönnum aðstoð í veikindum skv. reglugerð Sjúkrasjóðs.
- H) Efla þekkingu félagsmanna á starfsemi FÍA og stuðla að fræðslu, m.a. með útgáfustarfsemi.

Jón Þórvaldsson
formaður FÍA

Það er handleggur að halda utan um sinna svo viðamikilli starfsemi. Enda ekki á fárra færí að huga að svo víðfeðum markmiðum. Því starfa um 70 félagsmenn fyrir hönd okkar að markmiðum FÍA á hverjum tíma í stjórnum, nefndum og ráðum. Það eru að meðaltali um 10% félagsmanna sem eru í skilgreindum hlutverkum fyrir okkar hönd. Ég er þessu fólkvi óendenlega þakklátur fyrir störfin og tímum sem varið er í þágu okkar allra. Ég er einnig þakklátur ykkur hinum sem ekki komið beint að skilgreindum störfum fyrir félagið á degi hverjum en standið sem órofa heild að baki stéttarfélagini okkar.

Í félagi eins og FÍA á enginn neitt. Félagið er okkar allra og það er á ábyrgð okkar að sama skapi að hlúa að féluginu og þar með hvert að öðru. Það er okkar hlutverk að sinna lögbundnu hlutverki stéttarfélagsins, og veita þeim sem fara fyrir féluginu bæði stuðning og aðhald.

Félagsstarfið byggir upp og tryggir samstöðuna sem við erum öfundið af ekki bara á Íslandi, heldur einnig erlendis. Fagmenna í vinnubrögðum sem hefur verið leiðarljós okkar flugmanna mun tryggja kjör okkar og hagsmuni. Félagsstarfið þróar okkur og þroskar og því vil ég hvetja ykkur kæru félagar til að fjölmennta á viðburði á vegum stéttarfélagsins og taka virkan þátt í félagsstarfinu.

Aðalfundur FÍA verður haldinn þann 27. febrúar nk. Kl. 20:00 í höfuðstöðvum FÍA, Hlíðarsmára 8 í Kópavogi. Á aðalfundi veljum við meðal annars fólk til forystu í stéttarfélagini okkar. Við kjósum okkar fulltrúa og höfum þannig áhrif á þróun kjarabaráttu og vegferð stéttarfélagsins. Að þessu sinni liggja einnig fyrir tillögur að lagabreytingum félagsins sem kosið verður um. Markmiðið með breytingunum er samræming og skýrleiki. Ég vil hvetja ykkur öll til að mæta til fundarins og nýta atkvæðisréttinn.

Jón Þórvaldsson
Formaður FÍA



Aðalfundur FÍA

Aðalfundur Félags Íslenskra atvinnuflugmanna verður haldinn fimmtudaginn 27. febrúar næstkomandi.

Dagskrá fundarins er eftirfarandi:

- **Stjórn félagsins gefur skýrslu um starfsemi félagsins.**
- **Lagðir fram endurskoðaðir reikningar félagsins.**
- **Lagabreytingar.**
- **Stjórnarkjör.**
- **Kosið í störf þau sem aðalfundi hefur verið falið.**
- **Kosnir skulu tveir skoðunarmenn reikninga.**
- **Kosning í Starfsráð á þriggja ára fresti.**
- **Önnur mál.**

Fundarstörf hefjast kl. 20:00 í húsakynnum FÍA að Hlíðarsmára 8.

Félagsmenn eru hvattir til að fjölmenna!

Flugnám hornreka innan kerfisins

FÍA tekur menntamál flugmanna til skoðunar

Viðtal

Á vegum Starfsmenntasjóðs FÍA hefur starfshópur verið myndaður sem hefur það hlutverk að taka menntun flugmanna til skoðunar með það að markmiði að stuðla að úrbótum og framþróun innan fagsins. Hópinn skipa þau Anna Elvira Herrera Pórisdóttir, Björn Bragi Björnsson og Haukur Gunnarsson. Þau hafa starfað í nokkur misseri og komist að ýmsu. Kotra settist niður með Önnu og ræddi málið.

Hver er staða flugnáms innan íslenskrar stjórnsýslu?

„Það má eiginlega segja að flugnám sé ákveðið eyland í kerfinu. Flugmál tilheyra að mestu leyti undir Samgöngustofu, það er hvað varðar eftirlit og leyfisveitingar, útgáfu skírteina o.s.fr.v. En hvað varðar flugnám sem hluta af menntakerfinu, þá er virðist sá málaflokkur frekar týndur og ekki tilheyra neinum. Olnbogabarn svo að segja, þó að ráðuneyti menntamála virðist að einhverju leyti láta sig málið varða.“

Hvað með mat á flugnámi. Hvaða stöðu hefur það?

„Það hefur óljósa stöðu. Nágrannalönd okkar og þau sem við berum okkur saman við meta flugnám til svokallaðra ECTS eininga, sem er evrópskt kerfi sem metur nám milli háskóla. Í því felst viðurkenning að flugnám sé á háskólastigi, en hér á landi hefur það ekki náð fram að ganga og virðist í raun ekki tilheyra neinu formlegu námsmati hér á landi.“

Hver yrði ávinningurinn á því að fá slíkt mat viðurkennt?

„Það myndi stuðla að því að flugnám fengi loks formlegan og viðurkenndan sess innan menntakerfisins. Slíkt myndi vonandi losa um aðrar hindranir s.s lánamál til flugnema, sem nú eru þróngar skorður settar hjá Lánaþjóði námsmanna, og þannig vonandi veita betri aðgang og stuðla að auknu jafnrétti til náms. Með formlegri stöðu innan kerfisins mætti líka auka gagnsæi og ná fram varanlegum úrbótum í fjárhagslegum stuðningi ríkisins við flugnám, sem nú er með allra minnsta móti, a.m.k ef horft er til annarra og sambærilegra námsleiða sem í boði eru.“

Hvað með annað nám sem tengist flugi, hefur það ratað á ykkar borð?

„Flugiðnaður er víðfeðmur og krefst sérþekkingar á mörgum sviðum. Í flestum löndum er einhver tenging við háskólasamfélagið, hvort sem er í kennslu í fögum sem tengjast fluginu, rannsóknir eða önnur starfsemi sem ýtir undir þekkingu og nýsköpun í faginu. Hér á

Anna Elvíra er flugmaður hjá Icelandair, þar sem hún starfar einnig sem flug-öryggisfulltrúi. Hún hefur lokið MSc námi í Air Transport Management frá Cranfield University, ásamt námskeiðum í flugslysarannsóknum og kennslufræðum.



landi má segja að algert rof sé milli þessara tveggja. Hér eru nær engar rannsóknir stundaðar í faginu og engar námsbrautir í boði sem tengjast fluginu beint. Við vitum að einhverjur hafa sótt nám erlendis eða reynt að sniða annað nám að fluginu s.s. við efnisval í lokaritgerðum, en í heildarmyndinni eru það sárafair sem hafa sótt sérhæfingu í þessu fagi, hvort sem um er að ræða flugmenn eða aðra sem starfa í háskólasamfélaginu. Þó eru einhverjar væntingar um úrbætur í þeim efnum.“

Hvaða breytingar mynduð bið vilja sjá?

„Við sjáum að mikill áhugi er á útvíkkun náms, bæði af hálfu flugmanna og stjórvalda. Flugmenn hafa hug á frekara námi og þekkingu. Útfærsla á háskólastigi getur opnað ýmis tækifæri, ekki bara fyrir flugmenn, heldur allan flugiðnaðinn og tengdar greinar. Slíkt myndi veita kennurum og sérfræðingum á þessu sviði vettvang til að þróa þekkingu sína og bæta við faglegri nálgun með samstarfi við háskólasamfélagið. Þótt mögulega þyrfti að leita út fyrir landsteinana í oflun þekkingar, þá eигum við góðan grunn af sérfræðingum sem hafa getu til þess að koma að stofnun nýrra námsbrauta á sviði flugs.“

Parf öflugri eða meiri afgerandi aðkomu stjórvalda?

„Já, beita þarf meiri þrýstingi á stjórnvöld til að framfylgja stefnu þeirra í þessum málum og skapa vettvang til fjölbreytilegra umræðna um framgang þessara mála. Skýrslur sýna að flug er nauðsynlegt fyrir þjóðarbúskapinn. Atvinnugrein sem skapar svo stóran hlut af vergri þjóðarframleiðslu þarf að fá betri sess í menntakerfinu hvað varðar nýsköpun og rannsóknir og hlúa þannig að hagsmunaaðilum og fyrirtækjum í flugrekstri.“

Stiklur úr flugstefnu Íslands frá 2019

Árið 2019 gaf samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið formlega út flugstefnu Íslands. Var það að sögn í fyrsta sinn sem slík stefna leit dagsins ljós. Í henni er að finna m.a. umfjöllun og ákvarðanir um framtíðarsýn flugs hér á landi. Stefnan var byggð á grænbók, sem var unnin í víðtæku samráði við hagaðila úr ýmsum áttum. Kotra birtir hér nokkrar stiklur sem þar koma fram og varða kennslu og menntamál í flugi.

„Skoðaðir verði kostir þess að menntun í flugi og flugtengdum greinum verði hluti af opinberu menntakerfi með það að markmiði að auka stöðugleika og framboð slíks náms.“

„Vinna að undirbúningi og uppbyggingu aðstöðu fyrir einka- og kennsluflug utan höfuðborgarsvæðisins. Metin þörf á lendingarstöðum með hliðsjón af öryggishlutverki þeirra.“

„Efling menntunar og jafnréttis í fluggreinum: a) Menntun í flugi og flugtengdum greinum verði hluti af opinberu menntakerfi og stuðlað að auknum rannsóknum og kennslu háskólasamfélagsins.“

„Efling menntunar og rannsókna í flugi og flugtengdum greinum og sambætting við almenna menntakerfið styður við vöxt flugsins hér á landi og styrkir grunn þess. Hluti af því er að tryggja góða aðstöðu til verklegrar flugkennslu. Framfarir á þessu sviði eru brýnar í ljósi þess hve flugið er mikilvæg stoð undir efnahagslífinu hér á landi.“

Hjónaskilnaður og andlát: Létt kaffispjall og hugleiðingar í Hlíðarsmára

Margt áhugavert kom fram í hádegisfyrilestri Daggars Pálsdóttir lögmanns, sem fræddi félagsmenn um málefni sífja – og erfðarétt. Athygli vekur, að samkvæmt hennar reynslu, sem er mikil í þessum efnum, virðast Íslendingar feimnir við að gera erfðaskrár og kaupmála. Slíkt er þó alsiða víða um heim og til mikilla bóta að slík mál séu frágengin þegar horfið er frá þessari jarðvist. Starfsmenntasjóður stendur gjarnan fyrir slíkum fyrilestrum á miðvikudögum og eru aug lýstir sérstaklega. Óhætt að mæla með fyrir alla félagsmenn.



Dögg Pálsdóttir lögmaður



Flugvél Landhelgisgæslunnar, TF-SIF bar inn til lendingar á Reykjavíkurflugvelli þegar Kotra var þar á ferð í janúar

Nám til flugs dýrasta val hvers nemanda

■ Annað sambærilegt nám stórkostlega niðurgreitt

Engum dylst að flugnám er eitt það dýrasta sem hægt er að taka sér fyrir hendur og því miður ekki á allra færni. Því hefur jafnan verið tekið sem sjálfsögðum hlut; fólk yppir öxlum og segir „svona er flugið.“

Hér á landi eru tveir flugskólar sem bjóða upp á nám til atvinnuflugmannsréttinda: Flugskóli Íslands og Flugskóli Reykjavíkur. Gjaldskrár skólanna bera glöggj með sér þá fjárhagslegu skuldbindingu sem um ræðir. Samtvinnan (e.integrated) flugnám leggur sig á tæplega 16 milljónir króna. Til að teljast gjaldgengur nemandi bætist svo við námskeið í áhafnasamstarfi (APS MCC) sem losar tæplega tvær milljónir. Eins og alþekkt er þá eru öll próftöku- og skírteinisgjöld dýrkeypt og bætast því við. Gróft metið blasir því við að ung manneskja þarf því að vera tilbúin að kljúfa um 20 milljón króna verðmiða ætli hún að láta þennan draum rætast. Allur kostnaður greiðist úr eigin vasa.

Engir styrkir eða fyrirgreiðsla er í boði í íslensku

flugnámi.

Önnur lögmál í lofti en á legi

Til gamans má hugsa sér að sami einstaklingur hafi jafnan áhuga á skipstjórnarnámi og líti á það sem sambærilegan starfsvettvang. Tækniðinn býður upp á fullt skipstjórnarnám (D stig) sem samkvæmt heimasíðu skólans tekur átta annir að ljúka. Samkvæmt gjaldskrá eru skólagjöld 25.200 krónur á önn. Af því að dæma er heildarkostnaður þessa skipstjórnarnema rétt rúmar tvö hundruð þúsund krónur. Sjálfsagt má teyga og toga slíkan samanburð í ýmsar áttir, en við blasir að aðstöðumunur þessara tveggja stéttu er mikill í grunnkostnaði náms. Hundraðfaldur!

Athygli vekur að Tækniðinn býður einnig upp á grunninum flugvirka. Auglýst verð fyrir námið er kr. 4.950.000. Almenn vélvirkjun virðist falla í sama flokk og skipstjórnarnám, þ.e um 25 þúsund krónur á önn.

Skilar ríkið auðu í stuðningi við flugnám?

■ Framlög úr ríkissjóði vart mælanleg í stóra samhenginu

Rekstur menntakerfis er einn af stærstu útgjaldaliðum ríkissjóðs hverju sinni. Á yfirstandandi fjárlögum nema framlög til framhalds - og háskólastigs um 90 milljörðum króna.

Áhugavert er að velta fyrir sér framlagi til flugnáms í því samhengi.

Kotra hefur undir höndum gögn frá Mennta- og barnamálaráðuneyti, dagsett júní 2023. Þar kemur fram að framlög til flugnáms hafi á árunum 2019-2022 numið 30 milljónum árlega. Auk þess hafi Flugakademía Íslands (nú gjaldþrota) fengið viðbótarstyrk frá stjórnvöldum að upphæð 240 milljónir á tímabilinu 2021-2023, á grundvelli tímabundins ramma um ríkisáðstoð vegna Covid-19 heimsfaraldurs.

Í gögnum segir að „Innan ráðuneytisins er hafin vinna við að endurskoða umrætt styrkjakerfi og því verður frekari styrkjum ekki úthlutað né sérstakir samningar gerðir við rekstraraðila að sinni.“

Frekari úthlutanir auglýstar

Þann 31. maí 2024 birtist auglýsing frá Mennta-og

barnamálaráðuneyti þar sem lýst er eftir umsóknum frá flugskólum á Íslandi um styrki til þess að halda úti boklegum hluta atvinnuflugmannsréttindanáms. Heildarúthlutun er þar sögð nema „allt að 30 milljónum króna.“ Umræddur styrkur er fyrir rekstrarárið 2023. Ýmsar kröfur eru gerðar til styrkþega s.s. krafa um rekstur flugskóla bæði í boklegu og verklegu atvinnuflugmannsnámi. Samkvæmt heimildum Kotru var Flugskóli Reykjavíkur eini skólinn sem uppfyllti allar kröfu til úthlutunar og kom styrkurinn í þess hlut í lok árs 2024, fyrir rekstrarárið 2023. Ekki liggur fyrir skuldbinding af hálfu menntamálaráðuneytis um frekari styrki, sem virðast vera metnir fyrir hvert starfsár. Enginn varanlegur þjónustusamningur er í gildi fyrir flugnám hér á landi.

Framlag til flugnáms lítið í stóra samenginu

Ef horft er framhjá þeim styrk sem Flugakademía Íslands hlaut á árunum 2021-23, má dæma að hæfilegt framlag til flugnáms hér á landi þyki að mati ríkisvaldsins vera um 30 milljónir á ári. Sem hlutfall af framlögum til framhaldsskóla-og háskólanáms, nemur það um 0,03%. Ef framlög ríkisins til flugkennslu eru

Stór áform í óljósu rekstrarumhverfi



Hugmynd að framtíðar kennsluaðstöðu við Reykjavíkurflugvöll. Hjörvar Hans Bragason á innfelli mynd

„Síðastliðið ár var stærsta ár okkar frá upphafi og þrefoldun frá því að við hófum formlega starfsemi árið 2019“ segir Hjörvar Hans Bragason, framkvæmdastjóri Flugskóla Reykjavíkur í samtali við Kotru.

Á síðasta ári voru 65 nemendur útskrifaðir af ýmsum brautum en við skólann starfa á sjötta tug kennara, ýmist í föstu- eða hlutastarfi. Þrátt fyrir góðan skrið segir Hjörvar rekstur flugskóla hér á landi alls ekki sjálfsagðan og bendir á ýmislegt sem bæta mætti í starfsumhverfinu.

Óvissa truflar áætlunargerð

Flugskóli Reykjavíkur hefur uppi metnaðarfull áform um uppyggingu við Reykjavíkurflugvöll. Má þar nefna byggingu skólabyggings og viðhaldsmiðstöðvar. „Við leyfum okkur að hugsa stórt,“ segir Hjörvar en nefnir á sama tíma að erfitt reynist að stuðla að uppyggingu á meðan framtíð Reykjavíkurflugvallar sé enn óljós, á sama tíma og stöðugt hafi verið þrengt að kennsluflugi hér á landi. Lítið hafi orðið um yfirlýst áform stjórnvalda um byggingu nýs kennsluflugvallar á

höfuðborgarsvæðinu og allt frosið á meðan.

Nauðsynlegt að meta flugnám

Spurður um stöðu flugnáms innan menntakerfisins segir Hjörvar að „það sé forgangs- og sanngirnismál að flugnám fái formlega stöðu og viðurkenningu í námskrá.“

Flugnemar geta ekki verið eyland innan kerfisins og ekkert er því til fyrirstöðu að flugnám sé metið til ECTS eininga, líkt og gert er í nágrannalöndum.“

Lánamál til endurskoðunar

Einnig nefnir Hjörvar að endurskoða þurfi reglur til námslána, sem að sögn þjóni ekki hagsmunum nemanda. Sem dæmi nefnir hann að undarlegt þykir að Menntasjóður námsmanna viðurkenni eingöngu samtvinnað flugnám (e. Integrated) á meðan áfangaskipt (e. Modular) nám sé ekki tekið til bæna, þrátt fyrir að vera fullkomlega sambærilegt nám, sem veiti sömu atvinnuréttindi. Þarna sé um ómálefna lega mismunun að ræða sem hvorki henti nemendum né skólum. „Svo er undarlegt að Menntasjóður veiti

hærri lán fyrir nám erlendis en hér heima,“ segir Hjörvar og spyr hvort að markmiðið sé að flytja námið úr landi?

Lítill stuðningur frá ríkinu

Kostnað við flugnám segir Hjövar vera vel þekktan og „sýnir þann áhuga og skuldbindingu sem nemendur okkar sýna“. Flugnemar fá nær enga fyrirgreiðslu frá ríkinu, ólíkt öðru námi og eru þannig alveg sér á báti. Heildarframlag til flugkennslu hér á landi segir Hjörvar hafa verið 30 milljónir fyrir árið 2023 í formi styrks. „Ekkert er vitað um frekari styrki og því ómögulegt að gera ráðstafanir til lengri tíma, líkt og hægt væri ef um þjónustusamning væri að ræða.“

Framtíð flugkennslu hér á landi

„Við erum í samkeppni við allt evrópska efnahagssvæðið í okkar rekstri,“ segir Hjörvar um samkeppnisstöðuna. Flugkennsla á Íslandi er brothætt og raunveruleg hætta að hún leggist af með öllu. Með því myndi landið tapa stórum hlekk úr sinni virðiskeðju, svo ekki sé talað um þekkingu og reynslu, sem getur

Tækifæri til að auka nám karlmanna

„Ég hef verið hugsi, bæði yfir hlutfalli karla í háskólanámi sem og þáttöku hefðbundinna karlastéttá í námi almennt. Flugið kemur þar vissulega við sögu og þarfnað nánari skoðunar.“

Svo segir Margrét Jónsdóttir Njarðvík rektor Háskólans á Bifröst, þegar Kotra þáði kaffisopa á skrifstofu hennar í Borgartúni. Tilefnið er umræða um menntamál flugmanna og tækifæri þar að lútandi. Hún bendir á að yfir höfuð hafi hlutfall karlmanna í háskólanámi lækkað á undanförnum áratugum og sé stöðugt lægra en kvenna. „Námi hefðbundinna karlastéttá hefur ekki verið komið fyrir í einingabæru námi innan háskólanna. Oft er þetta skipulagt réttindanám innan opinberra stofnana sem veldur því að það mælist ekki í menntakerfinu“ segir Margrét og bætir við: „Horfum t.d. til þeirra sem tilheyra öryggisgeiranum, sem hefur verið karllæg stétt. Þar hafa tækifæri til viðurkennds náms á hærri stigum ekki verið í boði, þrátt fyrir mikilvægið. Við brugðumst við því hér á Bifröst með sérstakri námslínú. Bæði viðbrögð og eftirspurn hafa

verið vonum framar og því eðlilegt framhald að velta fleiri steinum við.“

Viðkvæm staða flugmanna

Magrét bendir á að þrátt fyrir að kynjahlutföll flugmanna hafi breyst hratt á síðstu árum sé enn hægt að



**Magrét Jónsdóttir Njarðvík,
rektor Háskólans á Bifröst**

tala um karlastétt. Hvað sem því valdi verði ekki horft framhjá því að nám flugmanna sé ekki metið innan

menntakerfisins og sé þar ákveðið eyland.

„Ég skal ekkert fullyrða um orsakasamhengið, en við blasir að hér er önnur söguleg karlastétt sem ekki hefur verið boðið að menntaborðinu og þar kunna að tapast tækifæri. Tökum sem dæmi flugstjóra með mikla starfsreynslu, hefur gegnt flóknum störfum og borið mikla ábyrgð. Hvað verður um hann missi hann réttindi sín?“ Spyrt

Magrét og vísar til þess að menntun og reynsla flugmanna séu lítt metin utan flugstjórnarklefans.

Vannýtt tækifæri í fluginu

Hugleiðingar Margrétar í þessu spjalli eru á þá leið að mikið sé til þess unnið að koma flugmönnum betur fyrir í menntakerfinu og bjóða þar fleiri möguleika. Með því mætti vonandi toga fleiri karlmenn inn í háskólaumhverfið, en einnig að auka virði og virkni flugmanna til fleiri starfa og aukinnar þáttöku í sínu fagi „sem á jafnt við um bæði kynin“ tekur hún jafnframt skyrt fram.

Horft til erlendra fyrirmynnda

Háskólinn á Bifröst hefur um nokkurt skeið tekið óformlegan þátt í umræðu um aukin tækifæri í menntun flugmanna. „Við horfum t.d. til þess sem gert er í nágrannalöndum okkar. Í Tromsö í Noregi er háskóli sem býður upp á hefðbundið flugmannsnám, en að auki bæði gráður á Bsc. og Msc. stigi, sem nemendur geta tekið samhliða. Þar er áhugavert módel sem vert er að skoða betur og það hyggjumst við gera“ segir Margrét að lokum.

Vísbe ndingar um kynjahl u tföll:

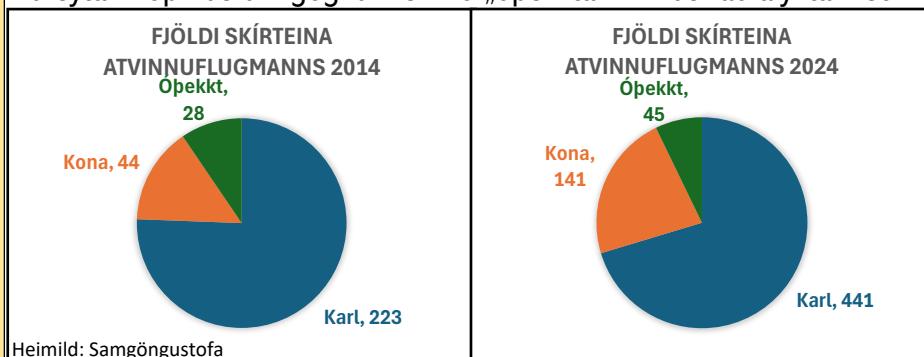
HLUTFALL KARLA Í HÁSKÓLANÁMI 2022-23

- Háskólinn á Akureyri - 20%**
- Háskólinn á Bifröst ≈ 30%**
- Háskólinn á Hólum ≈ 30%**
- Háskóli Íslands ≈ 30%**
- Listaháskóli Íslands ≈ 37%**
- Háskólinn í Reykjavík - 58%**

Heimild: frétt af vef Háskóla, iðnaðar- og nýsköpunarráðuneytis 13. júní

Konur hafa vinninginn hvað varðar þáttöku í háskólanámi. Opinber gögn sýna að a.m.k síðastliðinn áratug hafa konur verið ≈ 65% af heildarfjölda nema. Hefur þessu verið mætt með sérstöku átaki af hálfu stjórnvalda til að auka hlut karla og nokkurn árangur borið.

Karlar hafa vinninginn hvað varðar þáttöku í flugnámi. Það hlutfall hefur þó breyst sl. áratug. Ef horft er til fjölda skírteina atvinnuflugmanns, voru konur 15% heildar árið 2014, en 23% árið 2024. Gefur það einhverja vísbendingu um breytingar. Óþekkta breytan í opinberum gögnum er hið „óþekkta“. Því ber að álykta með



Áhöfn Suðurskautsleiðangurs Icelandair



Ljósmynd/ Bryndís Líndal

Snæfell, Boeing 757-200 flugvél Icelandair á Union Glacier Suðurskautslandsins



Ljósmynd/ Bryndís Líndal

Tveir af meðlimum hinnar dönsku Sírus hersveitar fluttir á Grænlandsjökul



Ljósmynd/ Árni Snær Brynjólfsson

Kaldir dagar í flu gbrans anum

Það er ekki bara hér á Fróni sem kuldinn bítur á þessum árstíma. Félagnunn koma víða við í störfum sínu og við hæfi að birta nokkrar myndir bæði af Suðurskautsleiðangri Icelandair og leiguverkefnum sem Norlandair sinnir fyrir danska herinn á Grænlandsjökli.

Twinn Otter flugvél Norlandair í leiguverkefni á Grænlandsjökli



Ljósmynd/ Árni Snær Brynjólfsson

Starfsmannabúðir á Union Glacier



Ljósmynd/ Bryndís Líndal

Rit skoðunin

Hugleiðingar um stöðu flugnáms á Íslandi

Pað voru hvorki skriffinnar né embættismenn sem ruddu flugbrautina hér á landi. Ólíkt því sem víða er háttar um heim er ríkisvaldið ekki beinn þáttakandi í upphafi hins íslenska flugævintýris. Þvert á móti var það einkaframtakið sem dró þann vagn með vaska menn í eklssætinu. Menn sem óðu upp á jöklum í leit að loftfari og byggðu loftbrú milli meginlands Evrópu og Bandaríkjanna í árdaga Atlantshafssflugsins. Pannig er íslensk flugsaga spennandi og heillandi í senn. Saga og starfsumhverfi sem löngum hefur dregið að og þótt eftirsóknarvert. Kannski svo að því hefur verið tekið sem sjálfsögðum hlut að fórnir séu færðar til inngöngu. En hverjar eru þær í dag?

Njóta ekki samræmis

Ungu fólk dugir ekkert minna en óbílandi áhugi og staðfesta til að hefja flugnám. Verðmiðinn er slíkur að enginn gerir slíkt í bríarfí. Strax í upphafi er flugneminn tekinn út fyrir hinn víða sviga menntakerfisins og honum send skýr skilaboð: hér er enga fyrirgreiðslu að finna. Dugi það ekki til að fæla frá, tekur Menntasjóður við með sínum þróngu skorðum og mörgu veggjum. Það vekur furðu að nokkur sé svo galin(n) að leggja slíkt fyrir sig, á þeim tíma sem framboð til náms hér á landi hefur aldrei verið meira. Og nánast allt ókeypis - svo til.

Hverjir njóta eldana?

Prátt fyrir að vera afskipt, spretta ávextir flugsins til góðs fyrir sjóði allra landsmanna. Efist einhver um efnahagslegan ábata af flugrekstri á Íslandi, dugir að vísa til skýrslu Oxford Economics frá árinu 2019. Þó komin sé til ára sinna, sýnir hún að flugrekstur skilaði á þeim tíma rúnum hundrað milljörðum eða tæplega sjö prósentum til vergrar landsframleiðslu hér á landi. Að auki

komu til 96 milljarðar sem óbeinn ábati af afleiddum áhrifum á ferðaþjónustu. Samanlagt myndaði heildin 13% af landsframleiðslu.

Þessi mikla verðmætasköpun er ein af grunnstoðum þess að hægt sé að halda úti öflugu menntakerfi og á örugglega þátt í því að halda úti námskeiðum eins og „Lúskambar, hlandkoppar og kynlíf: Þjóðhættir og daglegt líf í sveitasamfélagini“ og „Eldhúsnautnir, megrunarkúrar og

dregin af ástandi flugkennslu og menntamála fluginu tengdu. Það er þó víða ljós og góður gangur á mörgum stöðum. En í heildina litið er málaflokkurinn týndur innan kerfisins.

Skýringuna er líklega fyrst og fremst að finna í því hve sjálfstætt flugið hefur verið: rekið áfram af einkaframtaki, hugsjónum og áhuga þeirra sem hafa valið sér þennan vettvang til starfsframa. Í sögulegu samhengi hefur ríkið einfaldlega ekki þurft að hafa teljandi afskipti af menntamálum flugsins og kröfur til þess ekki verið uppi að neinu marki. Kerfið hefur illu heilli sofið á verði sínum við að byggja upp stoðir sem eru í samræmi við umfang flugsins hér á landi.

Áætlun til framtíðar

Nú hafa nýir menn tekið við taumnum á stjórnarheimilinu. Ekkert er því til fyrirstöðu að

bæta úr og koma fluginu á verðskuldaða dagskrá. Hér skulu lagðir til nokkrir laufléttir punktar sem auðvelt ætti að vera að koma í drift.

- Menntayfirvöld og flugrekendur taki höndum saman og stuðli að úrbótum.
- Flugnámi verði tryggð athygli og þekking innan ráðuneytis menntamála.
- Flugnám verði metið að verðleikum til ECTS eininga og gefin formleg staða innan námsmats.
- Ríkissjóður tryggi varanlegan stuðning við flugnám með föstum þjónustusamningum.
- Námslán til flugs verði endurskoðuð frá grunni og fjármögnun nemenda auðvelduð til muna.
- Háskólasamfélagið verði virkjað



Unnur Eir Arnardóttir glaðbeitt við lok flugnáms.

Ljósmynd/ Baldur Snorrason

matreiðsluþættir“, sem dæmi um skemmtilega kúrsa sem kenndir eru í þjóð- og kynfræðum við Háskóla Íslands, nemendum nær að kostnaðarlausu.

Menntaumhverfi í skötulíki

Því miður virðist hlutdeild flugsins í íslensku menntakerfi er nær engin. Akademískt starf, rannsóknir og nýsköpun er lítið sem ekkert. Framlag ríkissjóðs til flugnáms er duttlungafullt og vart teljandi: hvort sem talið er í krónum eða sem hluti af framlagi og heildarveltu. Grundvallarupplýsingar og tölfraði um ýmsa þætti flugiðnaðar eru vandfundnar og krefjast mikillar yfirlegu og flókinna samskipta við stjórnavaldið. Málaflokkurinn virðist varla til í ráðuneyti menntamála og varla tekinn alvarlega eftir því sem næst verður komist.

Sofnað á verðinum

Dökk er sú mynd sem hér er upp

Aðalfundur FÍA - framboð til stjórnar

Kæru félagar

fyrir tæpu ári tók ég sæti í stjórn Félags íslenskra atvinnuflugmanna. Mér var ljóst í upphafi stjórnarsetu minnar að það starf sem fer fram innan FÍA er umfangsmikið. Fjöldi félagsmanna starfar fyrir félagið sem kemur fram í allri þjónustu og aðstoð, þar með talið upplýsingagjöf sem stéttarfélagið miðlar til félagsmanna.

Eitt þeirra mála sem ég lagði áherslu á er ég var í framboði fyrir ári síðan var að efla upplýsingaflæði FÍA til félagsmanna. Meðal annars með því að tryggja að fundargerðir stjórnarfunda berist án ástæðulausra tafa til félagsmanna. Einnig höfum við fest föstudagsmolann í sessi, sem hefur bæði verið notaður til þess að leggja áherslu á kjarasamningsbundin atriði sem og pólitísk málefni er snúa að stéttarfélaginu. Ritnefnd var stofnuð og annast hún samræmingu og öll útgáfumál FÍA. Fréttabréfið hefur tekið breytingum og nefnist nú Kotra. Það er gefið út annan hvern mánuð og mun þetta vera þriðja tölublað Kotru. Þetta hefur tekist með framlagi og samvinnu þess frábæra fólks sem starfar fyrir stéttarfélagið.

Við þurfum blása til sóknar í baráttu okkar gegn „gerviverktöku“ flugmanna og snýr hún ekki eingöngu að viðsemjendum okkar, heldur gegn samkeppnisaðilum

viðsemjenda okkar sem og stjórnsýslunni og eftirlitsaðilum. Þetta mun líklega verða eitt stærsta verkefni stjórnar FÍA næstu árin. Ég tel að okkur verði ekki ágengt í þeirri baráttu nema með því að fá stóru stéttarfélögini og heildarsamtök launafólks á almennum vinnumarkaði í lið með okkur. Nú er fólk í öðrum starfstéttum farið að finna á eigin skinni það sem við flugmenn höfum þekkt í áraraðir og varað við, gerviverktöku og gul stéttarfélög!

Að lokum vil ég þakka félagsmönnum fyrir traustið og það aðhald sem þið veitið stjórninni. Félagsvitund og samstaða er því miður á undanhaldi í okkar samfélagi en ég tel að félagsmenn FÍA sýni það í verki að við gerum okkur enn grein fyrir mikilvægi samstöðunnar og hljóti ég brautargengi í embætti varaformanns vil ég tryggja að það haldist þannig það áfram.

Elí Úlfarsson

Ritari FÍA



Félagsmenn. Tökum virkan þátt í félagsstarfi FÍA.

Fjölmennum öll á aðalfund!

Aðalfundur FÍA - framboð til stjórnar

Ágætu félagar

Ég er starfandi þjálfunarflugstjóri hjá Air Atlanta og stjórnarmaður í FÍA. Ég býð mig fram til áframhaldandi stjórnarsetu í stjórn FÍA á komandi aðalfundi, ég sit í núverandi stjórn FÍA og í samstarfsnefnd FÍA við Air Atlanta og hef verið í samninganeftnd FÍA við Air Atlanta. Ég hef mikla reynslu af félagsmálum og mikinn metnað fyrir störfum mínum fyrir FÍA og tel að reynsla mín muni nýtast vel m.a í komandi kjarasamningsviðræðum við Air Atlanta og önnur störf innan FÍA. Ég óska eftir stuðningi ykkar til stjórnarkjörs FÍA.

Bestu kveðjur

Guðlaugur B. Ásgeirsson



Aðalfundur FÍA - framboð til stjórnar

Kæru félagar

Ég Haraldur býð mig fram til stjórnar

Mestan hluta flugmannsferils míns hef ég sinnt félagsstörfum, fyrst í Frjálsa Flugmannafélaginu og svo síðar í FÍA. Var varformaður FFF um tíma og kom að sameiningu félaganna á sínum tíma. Hef verið í nokkrum samninganefndum í gegnum tíðina ásamt stjórnarsetu. Undanfarin fjögur ár hef ég setið í stjórni FÍA og óska eftir stuðningi til áframhaldandi setu.

Í lok árs eru samningar okkar lausir og erum við að hefja vinnu við samningagerð, það er stærsta verkefni þessa árs. Auk þess er svo hin daglega vinna okkar við að halda utan um samning okkar.

Bestu kveðjur

Haraldur



FÍA MOBILE - Líkl ega be s ta „appið“ í

Aðalfundur FÍA - framboð til stjórnar

Kæri félagi

Undanfarin tvö ár hef ég setið í stjórni FÍA og tekið virkan þátt í kjarasamningamálum félagsins. Nú, þegar stór hluti kjarasamninga okkar er að losna, er mikilvægt að við stöndum saman og tryggjum öruggt og fjölskylduvænt starfsumhverfi fyrir félagsmenn. Ég býð mig því aftur fram til stjórnar FÍA og óska eftir stuðningi þínum á aðalfundi félagsins.

Ég hef setið í samningaviðræðum bæði við ríkið og minni þyrluflugrekendur og hef því góða innsýn í kjarasamningagerð. Sú reynsla hefur kennt mér að baráttan fyrir bættum kjörum er ekki sjálfsögð – hún krefst festu, úthalds og samstöðu. Því miður höfum við séð hvernig sótt hefur verið að réttindum flugmanna á mörgum vígstöðvum, og við verðum að standa fast gegn þeiri þróun.

Ég hef starfað sem flugmaður á þyrlum

Landhelgsgæslunnar frá árinu 2014 og þekki vel þær áskoranir sem fylgja starfi okkar flugmanna. Það er staðreynd að á sama tíma og aðrar stéttir hafa dregið úr vinnu sinni, höfum við flugmenn margir hverjir þurft að

auka hana – enda höldum við samfélaginu gangandi með ómetanlegrí bjónustu. Nú er hins vegar komið að okkur. Það ekki sjálfsagt að við látum þetta óáreitt, heldur eigum við að krefjast þess að fá viðurkenningu fyrir þann dugnað og þau gildi sem við höfum sýnt í verki.



er

Ég hef áhuga á að halda áfram þessari vinnu í þágu allra félagsmanna FÍA. Með sterku félagi og samstöðu getum við tryggt að flugmenn fái þau kjör og þau réttindi sem við eigum skilið. Ég vona að þú treystir mér áfram til að berjast fyrir hagsmunum okkar allra.

Með baráttukveðjum,

Jóhannes Jóhannesson