



Kosið verður um formann og meðstjórnendur:

Aðalfundur FÍA á Grand Hótel þann 25. febrúar n.k.

Aðalfundur FÍA verður haldinn á Grand Hótel Reykjavík fimmtudaginn 25. febrúar næstkomandi kl. 20:00. Dagskrá fundarins eru venjuleg aðalfundarstörf. Stjórnarkjör mun fara fram en tveir eru í framboði til formanns, það eru þeir Jón Hörður Jónsson og Örnólfur Jónsson sem báðir eru flugstjórar hjá Icelandair.

Einn er í framboði til varaformanns og er því sjálfkjörinn, Kjartan Jónsson, einnig frá Icelandair.

Þá eru sex aðilar í framboði í meðstjórn en einungis fimm munu taka sæti þannig að kjósa þarf einnig þar. Þeir sem eru þar í framboði eru:

- Guðjón Halldór Gunnarsson - Flugfélag Íslands
- Guðlaugur Birnir Ásgeirsson - Air Atlanta
- Guðmundur Már Þorvarðarson - Icelandair
- Helgi S. Skúlason - Air Atlanta
- Högni B. Ómarsson - Icelandair
- Sigrún Bender - Icelandair.

Tveir eru í framboði til varamanns og verða þeir sjálfkjörnir, þeir eru:

- Jens Þór Sigurðarson - Landhelgisgæslu Íslands
- Óðinn Guðmundsson - Ernir

Formaður mun fara með skýrslu síðasta árs, farið verður yfir ársreikninga og lagabreytingar liggja fyrir sem þarf að taka til umræðu og afgreiðslu. Þá verða léttar veitingar í boði að fundi loknum.

Stjórn FÍA hvetur félagsmenn til að fjölmenna á fundinn og sýna þá gríðarlegu samstöðu sem myndast



hefur í hópnum á síðustu misserum, en framundan eru spennandi tímar með miklum verkefnum.

Félagsskírteini FÍA verða ekki afhent á fundinum að þessu sinni heldur send innan tíðar. Bent er á að

bæði á vef FÍA og í appi félagsins er að finna afsláttarsíðu þar sem fram kemur hvar hægt er að nýta félagsskírteinið til kjarabóta, bent er sértaklega á nýja aðila á þeim lista úr tæknigeiranum.

ISIS í Hlíðasmára?



Það er ekki í frásögur færandi að skipt var um ræstingaraðila á skrifstofu FÍA, fyrirtækið sem hefur séð um ræstingar síðan 2006 hætti og gerður var samningur við Hreint ehf. og lækkar kostnaður við ræstingarnar um tugi prósentu við breytinguna. Í leiðinni var einnig skipt um aðila sem þrífur sameignina og sama fyrirtæki tók það að sér.

Skiptin áttu sér stað í nóvember síðastliðinn og hefur allt gengið vel þangað til nú í vikunni fyrir bolludaginn, þá var starfsmaður Hreint að ræsta sameignina þegar mann ber að og segir

hana vera að nota sínar ræstivörur og sé að vinna í sínu stykki, hann sé að vinna hjá ISS og hún eigi ekkert með að vera að vinna í því sem hann á að vinna í. Hún þráast við, kannski einhverjir tungumálaörðugleikar líka, en það skiptir engum togum að maðurinn slær konuna svo sér á henni, hún kemur inn á skrifstofu FÍA í áfalli eins og gefur að skilja.

Ekki var nú áfallið minna hjá starfsfólki skrifstofunnar og eftir að hafa hlýtt á skýringar konunnar var ákveðið að framkvæmdastjórinn myndi hringja í Lögregluna. Sigrún vippar sér í símann og segir að ISIS manneskja hafi ráðist á manneskjuna sem er að þrifa Hlíðasmárann. Það var löng þögn í símann, eflaust verið að ræsa út sérsvetina með rauða hnappnum, er Erna Mathiesen kemur aðvífandi og leiðréttir þennan óheppilega misskilning, þetta hafi verið ISS ekki ISIS.

Lögreglan kom svo og tók skýrslu af konunni og líklegt er talið að téður maður, sem var löngu horfinn á braut, hafi hreinlega farið húsavilt þar sem ISS hefur aldrei séð um þríf í húsinu.

Eftir stendur spurningin, ætli þetta sé algengur misskilningur og margir vilji ganga í ISS?

Öskudagur

Öskudagurinn er ávallt tekinn alvarlega í FÍA og stórar skálar á borðum. Yfirleitt er ágætur hópur krakka sem koma á staðinn og syngja og þiggja sælgæti að launum, gjarnan flugmannsbörn sem eru keyrð á svæðið. Að þessu sinni kom enginn utan ein feðgin sem framkvæmdastjórinn hitti fyrir utan húsið og dró inn til að troða í þau sælgæti.

Nýr starfsmaður FÍA



Kristín Ingimundardóttir hefur hafið störf á skrifstofu FÍA sem þjónustufulltrúi og er hún á staðnum alla virka daga á opnunartíma skrifstofunnar. Kristín starfaði áður hjá móðurfélagi Betra Bak, Dorma og Húsgagnahallarinnar og hefur viðtæka reynslu af bókhaldi og vinnu í ýmsum tölvukerfum. Við bjóðum Kristínu velkomna til starfa.

Á skrifstofunni starfa þá núna þrír starfsmenn auk Kristínar:

- Sigrún Jóhannesdóttir, framkvæmdastjóri er ávallt við á opnunartíma.
- Kjartan Norðdahl, lögfræðingur, er fyrir hádegi þrjá daga í viku.
- Erna Á. Mathiesen, lögfræðingur er ávallt við á opnunartíma.

Flugmenn ráðnir sem aldrei fyrr

Nú í vetur eru stærstu flugmannaráðningar í íslandssögunni en stærri félögin eru að hreinsa upp flugmannamarkaðinn og eftir sitja minni flugfélög með sárt ennið og vantar flugmenn með reynslu. Er dæmi um að leita þarf út fyrir landssteinana eftir slíkum mannskap. Ícelandair er búið að ráða 62 nýja flugmenn í vetur, Flugfélag Íslands, Ernir og Mýflug eru einnig að ráða svo dæmi sé tekið.

Fréttabréf FÍA

Ritstjórn

Kjartan Jónsson

kj@fia.is

Umbrot

Kjartan Jónsson

kjartan@dot.is

Myndir

airliners.net

Baldur Sveinsson

Mats Wibe Lund - myndasafn.is

Shutterstock

Útgefandi

Félag íslenskra
atvinnuflugmanna

febrúar 2016

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

Öll notkun efnis úr Fréttabréfi FÍA er heimil gegn því að heimilda sé getið.

Ráðstöfun lífeyrисиðgjalds í séreignarsparnað



Snædis Ögn Flosadóttir
framkvæmdastjóri
EFÍA skrifar

Segðu mér hvernig lífshlaup þitt verður og ég skal segja þér hvernig er best að skipuleggja lífeyrissparnaðinn þinn.

Sjóðfélögum EFÍA býðst að ráðstafa 4% eða 8% af iðgjaldi sínu í séreignarsjóð að eigin vali og greiða þá samsvarandi lægra iðgjald til öflunar samtryggingarréttinda í sjóðinn. Þar sem ráðstöfun þessi er óafturkræf er eðlilegt að margir velti fyrir sér kostum og göllum þess að nýta sér hana.

Þegar að því kemur að taka ákvarðanir um lífeyrismál, hvernig og hvert skuli ráðstafa lífeyrисиðgjaldi og með hvaða hætti verði best að haga útgreiðslum úr lífeyrissparnaði eru lykilspurningarnar einmitt þær sem erfiðast er að svara, hversu lengi muntu lifa? Muntu halda fullri starfsorku út starfsævina? Hvernig telur þú að lífeyriskerfið og markaðir muni þróast næstu árin?

Kostir þess að eiga séreign þegar kemur að starfslokum eru margir og má þar helst nefna sveigjanleikann og frelsið en sjóðfélagi getur hagað útgreiðslum eins og hann telur henta sér best. Þá erfiðast séreign að fullu til maka og barna við fráfall og komi til örorku á hann rétt á að fá séreign útgreidda samkvæmt ákveðnum reglum. Ellilífeyrissréttindi úr samtryggingarsjóði eru hins vegar ævilöng auk þess sem tryggð eru réttindi til maka- og barnalífeyris, sem og örorkulífeyris, komi til örorku. Mikilvægt er að gera sér grein fyrir því að við það að greiða hluta af iðgjaldi sínu í séreign verða réttindi til elli-, maka-, barna- og örorkulífeyris eðlilega lægri.

Margir einstaklingsbundnir þættir geta haft áhrif á valið um að greiða hluta iðgjalds í séreign en nokkrar spurningar eiga vel við um flesta og geta vonandi hjálpað til við ákvarðanatöku. Til að nálgast svör við þessum spurningum er gott að skoða dæmi, hér verður tekið fyrir dæmi um 30 ára flugmann með 750 þúsund kr. í mánaðarlaun sem er að hefja greiðslur

til EFÍA. Í útreikningum er miðað við réttindatöflur sjóðsins og 3,5% raunávöxtun séreignar.

Hvaða samtryggingarréttindum í EFÍA er ég að fórna við þessa breytingu og hversu mikilli séreign næ ég að safna á móti?

Sjóðfélagi sem velur að ráðstafa 8% iðgjaldi í séreign greiðir 12% iðgjald í samtryggingu. Ef reiknað er með 3,5% raunávöxtun á séreign á hann 51 milljón í séreign þegar kemur að starfslokum og 329 þúsund kr. mánaðarleg samtryggingarréttindi. Samtryggingarréttindin sem hann hefði áunnið sér fyrir 8% iðgjaldið á sama tímabili væru, miðað við núgildandi samþykktir um 219 þúsund kr.

sveigjanleiki við starfslok og erfanleiki séreignar. Til að bera þetta tvennt saman er gott að skoða hversu lengi séreignin myndi endast ef mánaðarlega væri greidd út úr sjóðnum upphæð sem nemur lægri samtryggingargreiðslum.

Í dæminu að ofan þar sem 8% iðgjalds var ráðstafað í séreign er 51 milljón safnað í stað 219 þúsund kr. mánaðarlegra greiðslna úr samtryggingu. Við viljum sjá hversu lengi 51 milljón kr. endist ef mánaðarlega eru greiddar út 219 þúsund krónur. Á útborgunartímabilinu heldur séreignin áfram að ávaxtast um 3,5% á ári en engar frekari innborganir eiga sér stað. Miðað við þessar forsendur myndi 51 milljón kr. séreign endast í 32 ár. Með öðrum orðum gæti sjóðfélagi haldið

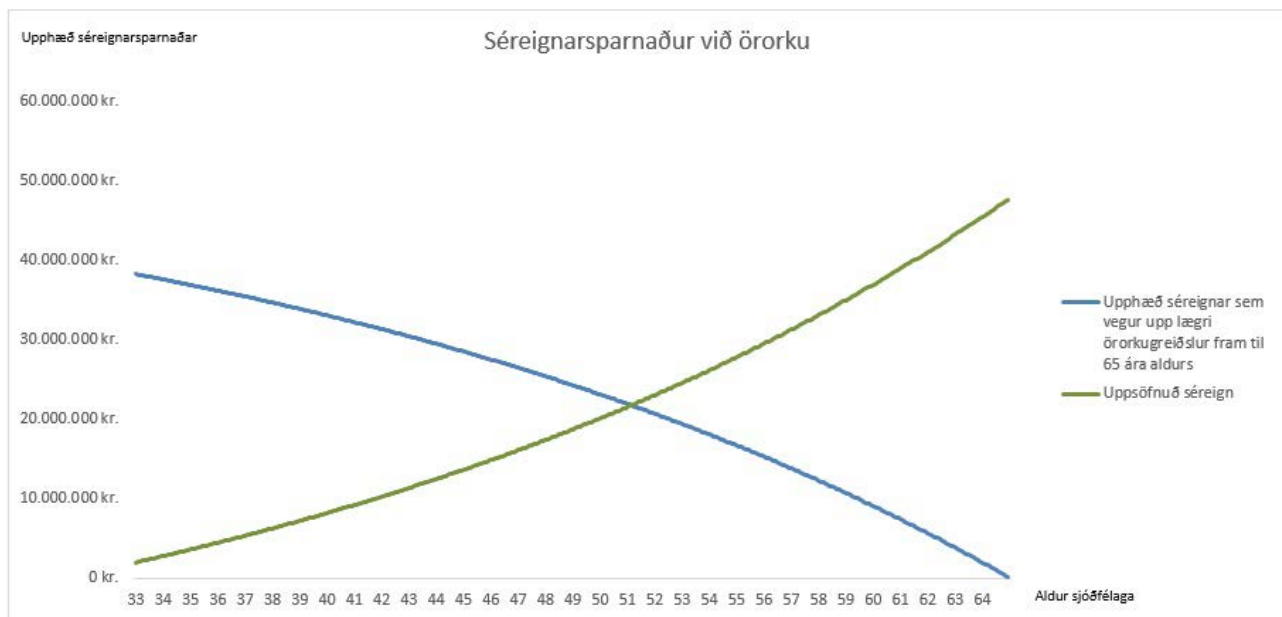
8% iðgjaldi ráðstafað í séreign	Uppsöfnuð séreign við 65 ára aldur	51.209.040 kr.
	Lækkun ellilífeyrissréttinda	219.678 kr.
	Ellilífeyrissréttindi við 65 ára aldur	329.517 kr.
4% iðgjaldi ráðstafað í séreign	Uppsöfnuð séreign við 65 ára aldur	25.604.520 kr.
	Lækkun ellilífeyrissréttinda	109.839 kr.
	Ellilífeyrissréttindi við 65 ára aldur	439.356 kr.
0% iðgjaldi ráðstafað í séreign	Uppsöfnuð séreign við 65 ára aldur	- kr.
	Lækkun ellilífeyrissréttinda	- kr.
	Ellilífeyrissréttindi við 65 ára aldur	549.195 kr.

Mynd 1: Hér má sjá samanburð á upphæð séreignar og mánaðarlegum samtryggingarréttindum þegar valið er að greiða 4%, 8% eða 0% iðgjalds í séreignarsparnað m.v 30 ára inngöngualdur og 750 þúsund kr. mánaðarlaun.

Í hverju felst munurinn, get ég borið saman mánaðarlegar lífeyrigræiðslur úr EFÍA og greiðslur úr séreignarsparnaði?

Hvernig eru ævilöng mánaðarleg réttindi borin saman við séreign? Eins og áður sagði er ýmislegt sem spilar inn í þann samanburð, svo sem

sömu mánaðarlegu greiðslum og ef hann hefði greitt allt iðgjaldið í samtryggingu til 97 ára aldurs, sem er vel yfir meðalævi Íslendinga. Þá hefði hann að sjálfsögðu einnig val um að fá hærri greiðslur á fyrri hluta þessa æviskeiðs.



Mynd 2: Upphæð séreignar m.v 8% iðgjald af 750 þúsund kr. mánaðarlaunum og 3,5% ávöxtun

Hvað gerist ef ég verð fyrir örorku? Hversu mikið lægri verða örorkugreiðslur mínar og hversu mikla séreign þarf ég að eiga til að koma til móts við lægri örorkugreiðslur?

Ekki má gleyma að samtryggingar-sjóður tryggir ekki einungis ellilífeyri heldur einnig örorkulífeyri, sem miðast við greidd iðgjöld í sjóðinn. Séu þau lækkuð, lækkar örorkulífeyrir. Séreign er hins vegar líka greidd út við örorku svo líta má á hana sem ákveðna tegund örorkulífeyris. Spurningin er þá hversu mikla séreign þarf til að vega upp lægri örorkulífeyrisgreiðslur ef til örorku kemur. Til að átta sig betur á þessu skulum við halda áfram með dæmið hér að ofan og taka fyrir 8% iðgjald í séreign. Niðurstaðan verður sú sama ef horft er á 4% iðgjald þó upphæðir séu þá lægri.

Samkvæmt samþykktum EFÍA veitir 100% örorka rétt til 75% af áunnum og framreiknuðum réttindum. Þetta þýðir að sjóðfélagi sem einungis greiðir í EFÍA, í dæminu að ofan, ætti rétt á 356 þúsund kr. í örorkulífeyri miðað við að hann greiði 20% iðgjald í sjóðinn. Hafi hann hins vegar valið að greiða 8% af iðgjaldi í séreign eru örorkuréttindi hans um 247 þúsund kr. sem gerir mismun upp á 164 þúsund kr. Hann þarf því að eiga séreign sem getur staðið straum af mánaðarlegum greiðslum upp á 164 þúsund kr. fram til 65 ára aldurs til þess að vera jafnvel settur ef til örorku kemur. Því

ýngri sem hann er þegar hann lendir í örorku því hærri þarf inneign hans í séreignarsjóði að vera þar sem hún þarf að endast lengur. Að sama skapi tekur tíma að byggja upp séreign. Til þess að átta sig á skurðpunktinum, þ.e.a.s. á hvaða aldri sjóðfélagi er kominn með séreign sem gæti vegið upp lægri örorkulífeyri frá EFÍA má skoða mynd 2. Þar er búið að teikna inn á sömu mynd þróun þeirrar séreignar sem hann þyrfti að eiga á hverju aldursári, verði hann fyrir örorku (blá lína) og þróun séreignarinnar sem hann er að byggja upp með 8% iðgjaldi í séreignarsparnað (græn lína). Af myndinni má sjá að það er ekki fyrr en á 51 aldursári að séreignin hans nær að vega upp lægri greiðslur úr samtryggingarsjóði.

Þá má heldur ekki gleyma því að hér er einungis verið að horfa til þess að séreign sjóðfélaga standi straum af lægri örorkugreiðslum. En mikilvægt er að hafa í huga að sá sem velur þessa leið þyrfti einnig að eiga einhverja séreign þegar kemur að starfslokum því ellilífeyrisgreiðslur úr samtryggingu verða einnig lægri ef valið er að ráðstafa hluta iðgjalds í séreign.

Að mörgu er að hyggja þegar horft er til framtíðar og þær ólíku leiðir sem okkur standa til boða eru bornar saman. Lífeyriskerfi okkar Íslendinga á vafalítið eftir að taka einhverjum breytingum á næstu 35 árum og að sama skapi er ólíklegt að ávöxtun séreignar verði föst stærð næstu 35 árin.

Því geta frávik frá 3,5% í hvora áttina sem er haft veruleg áhrif á þróun séreignar á þetta löngu tímabili. Þá standa eftir þær spurningar sem snúa að lífshlaupi sjóðfélaga, þ.e. hversu löng verður ævin og hvort hann muni halda fullri starfsorku fram til 65 ára aldurs.

Það er því með þessa ákvörðun líkt og margar aðrar að auðveldast væri að fá að taka hana eftir á, þegar allar upplýsingar um lífshlaupið sem og þróun markaða og lífeyriskerfisins liggja fyrir. Þetta er ekki einfalt val og hver og einn þarf að meta það vandlega út frá sínum eigin forsendum og væntingum. Með því að stilla þessu upp með þessum hætti fæst hins vegar samanburður sem sýnir hvað felst í þessari ákvörðun og mun það vonandi svara einhverjum spurningum.

Að lokum vil ég einnig benda sjóðfélögum á reiknivél á heimasíðu sjóðsins <http://efia.is> sem ber heitið *Séreignarreiknivél* en þar geta sjóðfélagar slegið inn eigin forsendur og fengið svör við fyrri tveimur spurningunum sem hér voru settar fram.

Jón Hörður Jónsson

Framboð til formanns FÍA

Kæru félagar.

Ég býð mig fram sem formaður FÍA á aðalfundi félagsins sem haldinn verður 25. febrúar n.k.

Fyrsta starf mitt sem atvinnuflugmaður var sem flugkennari. Ég hóf svo störf hjá Flugleiðum, seinna Icelandair, árið 1990 eða fyrir rúmum 25 árum. Ég fór hefðbundna leið eins og var í þá daga. Byrjaði sem flugmaður á Fokker F27 og síðar F50, flugmaður á B757, flugstjóri á F50 og loks flugstjóri á B757 þar sem ég starfa í dag. Ég starfaði sem þjálfunarflugstjóri á F50 frá 1999 til 2003, línubjálfunar og eftirlitsflugstjóri á B757 frá 2004 til 2008 og í sömu stöðu sumrin 2013 og 2014.

Ég hef all tíð haft áhuga á málefnum flugmanna og málefnum FÍA þó ég hafi ekki gegnt embættum á vegum félagsins fyrir utan setu í trúnaðarráði. Undanfarinn áratug eða svo hef ég staðið á hliðarlínunni, gagnrýnt þegar þurft hefur og stutt menn til góðra verka þar á milli.

Ég viðurkenni reynsluleysi mitt í störfum fyrir FÍA. Ég mun nýta mér reynslu þeirra sem ég mun starfa með. Ljóst er að Kjartan Jónsson er sjálfkjörinn varaformaður FÍA. Þar fer reynslumikill maður sem hefur starfað fyrir félagið í áraraðir. Ég hef þekkt Kjartan lengi, ber fullt traust til hans og hef átt gott samtal við hann um framboð mitt. Í stjórn verða síðan aðilar sem hafa áður verið í stjórn og mun ég nýta mér reynslu þeirra.

Gífurlegur mannauður fyrir félögin

FÍA er öflugt stéttarfélag sem tryggir gott samstarf við viðsemjendur sína með hag félagsmanna að leiðarljósi. Íslensk flugfélög sem eru viðsemjendur FÍA búa við þann kost að starfsmannavelta flugmanna þeirra er að jafnaði lítil. Þetta er gífurlegur mannauður fyrir félögin, þau hafa yfir reynslumiklum og hæfum flugmönnum að ráða enda sýnir það sig að traust almenninga á íslenskum flugfélögum er almennt mikið. Íslenskir atvinnuflugmenn eiga að vera stoltir af því að tilheyra sterku stéttarfélagi sem er umhugað um þá. Stoltir af starfinu sínu og bera höfuðið hátt



Umdeilt valfrjálst ákvæði um yfirvinnu

Gerðir hafa verið kjarasamningar við alla viðsemjendur FÍA. Kjarasamningur FÍA við Icelandair gildir til 30. September 2017. Í þeim samningi var m.a. innleitt valfrjálst ákvæði um yfirvinnu sem unnið var eftir s.l. sumar. Fljótlega kom upp óánægja með útfærslu ákvæðisins og fróðlegt verður að sjá hvernig viðtökurnar verða í sumar. Ég persónulega tók ekki þátt í yfirvinnu s.l. sumar og mun ekki gera það nú í sumar. Yngri menn í hópnum telja á sig hallað vegna ákvæða í kjarasamningnum sem telja ekki fyrr en eftir þrjú ár í starfi. Ég tel rétt að taka þau ákvæði til endurskoðunar þegar vinna við endurnýjun kjarasamnings fer af stað. Ennfremur er það stöðug barátta að standa vörð um starfsöryggi yngri manna.

Þó að kjarasamningar séu ekki lausir eru mörg verkefni framundan. Samstarfsnefndir funda reglulega með flugfélögunum og eru mikilvægar til að leysa þau ágreiningsmál sem koma upp fljótt og vel. 70 ára afmæli félagsins er framundan og hafinn er undirbúningur að endurútgáfu flugmannatalsins. Húsnæðismál félagsins eru í skoðun og almenn þjónusta við félagsmenn er sífellt í gangi. Tvennt vil ég samt nefna sérstaklega sem er framundan og FÍA þarf að huga að:

Nú er í gangi mesta þjálfun flugmanna sem sést hefur. Icelandair er að bæta við sig tugum flugmanna sem margir hverjir koma frá minni félögunum og flugskólunum sem þurfa þá einnig að bæta við sig mönnum. Ennfremur hefur Flugfélag Íslands verið að þjálfra menn í allan vetur vegna innleiðingar nýrra véla. Þetta reynir á

innviði félaganna og mikilvægt að vel takist til. Alltaf geta komið upp mál tengt þjálfunum sem FÍA þarf að hafa aðkomu að. Því tel ég að fyrri reynsla mín komi þar að gagni.

Breytingar á hvíldartíma

28. janúar 2016 var gefin út á Íslandi reglugerð um breytingu á reglugerð nr. 1043/2008 um flug- og vinnutímamörk og hvíldartíma flugverja. Ljóst er að þessi reglugerð mun hafa áhrif á íslensk flugfélög, mismikil þó. Breytingarnar ná eingöngu til flugfélaga sem starfrækja stærri en 19 sæta vélar þannig að hún hefur ekki áhrif á litlu félögin okkar, gæsluna né flugskólana. Margt af því sem kemur þar fram er þegar inni kjarasamningi FÍA við Icelandair. Mestu áhrifin verða væntanlega hjá Air Atlanta og Bláfugli. Þessi breyting er rétt handan við hornið því hún tekur gildi þ. 18 febrúar n.k. Minn atvinnurekandi, Icelandair, hefur ekki kynnt þessa nýju reglugerð fyrir flugmönnum sínum. FÍA hefur ekki kynnt hana fyrir félagsmönnum sínum. Ég tel að FÍA þurfi að vera skrefi á undan og virkja aðila sem hafa sérþekkingu á reglugerðum svo unnt sé að veita flugfélögunum nauðsynlega aðstoð og aðhald. Ég hvet félagsmenn til þess að kynna sér málið. Reglugerðina má nálgast í B hluta stjórnartíðinda og heimasíðu European Cockpit Association.

Skilvirkari skrifstofa

Að vera meðlimur í FÍA veitir öryggi og margvísleg réttindi. Ég held að enginn íslenskur flugmaður geti hugsað sér að starfa án stéttarfélags. FÍA veitir félögum sínum aðild að sjúkra- og endurmenntunarsjóðum, orlofshúsum auk ýmissar þjónustu ef persónuleg mál koma upp. Varðandi sjóði FÍA vil ég nefna eftirfarandi:

Skrifstofa FÍA hefur yfir öflugu starfsfólki að ráða. Mér finnst rétt að nýta þann kraft og veita þeim meira vald. Margt af því sem hefur hingað til verið afgreitt í nefndum með mislögum afgreiðsluhraða mætti vera afgreitt á skrifstofunni.

Sjúkrasjóðurinn er líklega sá sjóður sem fær flestar beiðnir um endurgreiðslur og styrki. Er það rétt að þeir

sem stýra sjóðnum fái beint til sín beiðnir frá aðilum FÍA sem þeir þekkja persónulega? Framkvæmdastjóri FÍA á að fá slíkar beiðnir og afgreiða. Ef upp komi vafaatriði þá sé þeim beint nafnlaust til stjórnar sjúkrasjóðsins. Sama má segja um endurmenntunarsjóðinn. Í stað þess að fjalla um og endurgreiða tvisvar á ári þá mun framkvæmdastjóri FÍA endurgreiða mánaðarlega og vísa vafaatriðum til stjórnar sjóðsins.

Bókun orlofshúsa að vetri

Það er ánægulegt að sjá hversu vel orlofshús FÍA eru nýtt. Nýting að sumri er algjör og nýting að vetri allgóð. Nú er nýlega búið að bæta við glæsilegu húsi fyrir norðan og eru orlofshúsin þar orðin tvö. Þegar opnað var fyrir bókunir á nýja húsinu fullbókaðist það nær samstundis

fram að sumartímabili. Eldra húsið fyrir norðan er einnig fullbókað í allan vetur. Ég tel ljóst miðað við hversu vinsæl húsin eru fyrir norðan að fyrirkomulagið “fyrstur kemur fyrstur fær” á ekki lengur við. Ég tel nauðsynlegt að endurskoða úthlutunarreglur orlofssjóðsins og láta það punktakerfi sem við notum á sumrin að einhverju eða öllu leyti ná einnig yfir húsin fyrir norðan að vetri.

Ég vil sjá aukið upplýsingaflæði frá formanni, stjórn og skrifstofu FÍA. Einnig einn félagsfundur var haldinn í tíð núverandi stjórnar sem er ekki í samræmi við lög FÍA. Píslar frá formanni voru fáir og fréttir af málefnum FÍA gengu munnmælum manna á milli. Ég heiti að bæta úr þessu með reglulegum pistlum og ljóst er að rík þörf er á almennum félagsfundi fljótlega eftir aðalfund.

FÍA eruð þið félagsmenn góðir

Ég gæti haldið áfram en að lokum vil ég segja þetta: Ég mun virkja fólk til góðra verka. FÍA er ekki formaðurinn. FÍA er ekki stjórnin. FÍA eruð þið félagsmenn góðir. Þið hafið rödd og þið hafið vald. Gagnrýnið, skammist og hrósið. Komid með tillögur, komid með hugmyndir. Ég sem formaður og öll stjórnin munum starfa í ykkar umboði.

Styrkur FÍA kemur innanfrá. Það sást klárlega í síðustu kjarabaráttu FÍA við Icelandair þar sem samstaðan var slík að eftir var tekið. Nýtið atkvæðið ykkar með því að mæta eða sendið inn umboð á aðalfund FÍA 25. febrúar 2016.

Virðingarfyllst,
Jón Hörður Jónsson

Örnólfur Jónsson

Framboð til formanns FÍA

Góðir félagsmenn

Framundan er aðalfundur FÍA og kjör til stjórnar. Ég er í framboði til formanns FÍA og vil hér í nokkrum orðum kynna ykkur mína sýn á mál-efni félagsins.

Ég hef verið félagsmaður í FÍA í rúm 20 ár eða frá því ég var ráðinn til Icelandair árið 1995. Hef setið með hléum í samtals 4 ár í stjórn FÍA, eitt ár sem varaformaður og 3 ár sem gjaldkeri, sinnt alþjóðasamskiptum í gegnum IFALPA, haft umsjón með tryggingamálum kjarasamninga og setið í stórn EFÍA í samtals 5 ár, þar af 3 ár sem formaður.

Hins vegar hafa stærstu og jafnframt erfiðustu verkefnin sem ég hef tekið að mér fyrir FÍA verið seta í samninganefndum og endurnýjun kjarasamninga. Það er við samningabörðið þegar samstaða félagsmanna er órofa, sem sigrarnir í kjarabaráttunni vinnast. Ég hef átt þess kost að taka þátt í öllum kjarasamningum FÍA við Icelandair frá 1997 og verið formaður samninganefndar frá 2004, að samningunum árið 2011 undanskildum auk setu í samninganefndum við LHG, Bláfugl, Air Atlanta og Flugskólana. Árið 2014 tókst okkur í sameiningu að ná frábærum árangri með samstöðuna að vopni. Með löngum og góðum undirbúningi, vel útfærðri stefnu,



stofnun SAS hópsins og einstakri samstöðu stjórnar og samninganefndar, tókst okkur að ná markmiðunum þótt að okkur væri sótt úr öllum áttum. Samningar við Icelandair eru svo jafnan grundvöllurinn að samningum við marga aðra viðsemjendur FÍA.

Mér til halds og trausts gefur Kjartan Jónsson kost á sér til varaformennsku og er nú ljóst að hann verður sjálfkjörinn. Þar er á ferðinni fyrrum framkvæmdastjóri FÍA með mikla reynslu af kjarasamningum og mál-efnum félagsins og mikill fengur fyrir félagsmenn að fá hann í stjórnina. Gott mannval er síðan í framboði til meðstjórnar og varamennsku.

Ég tel rétt að halda óbreyttum hlutföllum í stjórn milli Icelandair flugmanna og flugmanna annarra félaga.

Í dag eru í stjórn fjórir flugmenn Icelandair, tveir frá Air Atlanta og einn frá Flugfélagi Íslands. Mikilvægt er að svo verði áfram þótt lög FÍA kveði ekki á um slíka skiptingu. FÍA á að vera stéttarfélag allra íslenskra atvinnuflugmanna starfandi hjá íslenskum flugrekendum.

Verkefnin framundan eru fyrst og fremst eftirfarandi:

1. Kjarabaráttan er endalaus og henni lýkur aldrei. Við þurfum sífellt að halda áfram að berjast. Sækja fram í kjarasamningum og gæta svo að því að þeim sé framfylgt og þeir virtir. Þetta er og verður stærsta og mikilvægasta verkefni FÍA.
2. Mikilvægt er að fá flugmenn WOW inn í FÍA og að því þarf að vinna markvisst.
3. FÍA er meðlimur að IFALPA, ECA, NTF og ITF. Rækta þarf aðild okkar að þessum samtökum með virkri þátttöku í baráttu þeirra fyrir okkar hagsmunum. Ber þar hæst baráttan gegn verktöku meðal flugmanna og gegn svokölluðum “Trans-National Airlines (TNAs).” Einnig baráttan fyrir því að vísindaleg þekking sé notuð við smíði reglugerða um flug-, vakt- og hvíldartíma flugmanna.
4. Öryggismál hafa alltaf verið í hávegum höfð hjá FÍA og tryggja þarf að svo verði áfram. Heilsu- og

vinnuverndarmál hafa svo fengið aukna vigt á síðustu misserum og mikilvægt að sinna þeim málaflokki vel.

5. FÍA er með nokkra sjóði á okkar vegum tengda kjarasamningi sem félagsmenn greiða til af launum sínum í hverjum mánuði, þ.e. orlofs-sjóð, sjúkrasjóð og starfsmennta-sjóð. Fljótlegt er nú orðið að sækja um í orlofssjóði á netinu og fá afgreiðslu. Sama verður ekki sagt um sjúkrasjóð og starfsmenntasjóð en þar tekur mun lengri tíma að fá afgreiðslu. Við þurfum að skilgreina betur hvað fæst styrkt úr þessum sjóðum og flýta afgreiðslu til félagsmanna eftir að gögn hafa

verið send inn. Í þeim efnum getum við nýtt rafræna tækni og horft til stærri verkalyðsfélaga eins og t.d. VR varðandi útfærslur.

6. Gott upplýsingaflæði er mikilvægt og enn fremur aðgengi að stjórnarmönnum. Auðvelt þarf að vera að ná í þá hvort sem er á skrifstofu félagsins, með netsamskiptum eða í síma. Slíkt er grundvöllur að öflugum félagsstarfi og til að stjórn einangrist ekki í störfum sínum.

Okkur verður tíðrætt um samstöðu og mikilvægi hennar. En eitt er að tala um samstöðu og annað að ná henni. Við sýndum það í baráttunni í samningunum við Icelandair árið 2014 hvernig samstöðu var náð á þann hátt

að eftir var tekið. Enginn skoraðist undan. Lykillinn að því var stöðug upplýsingagjöf og þar með gagnsæi og stofnun SAS hópsins sem þýddi að mun stærri hópur en áður tók beinan þátt og stóð nær samninganefnd og stjórn en áður hefur tíðkast. Þannig eigum við að vinna áfram í kjarasamningum í framtíðinni.

Góðir félagsmenn. Með langa og víðtæka reynslu og þekkingu af kjarasamningum og öðrum störfum fyrir félagið gef ég kost á mér til formennsku í FÍA og leita eftir ykkar stuðningi. Okkur er ekkert að vanbúnaði að sækja enn frekar fram í kjarabaráttunni og öðrum málefnum FÍA.

Örnólfur Jónsson

G. Birnir Ásgeirsson

Framboð í meðstjórn FÍA

Ég býð mig fram í aðalstjórn FÍA á aðalfundi þann 25. febrúar, ég er flugstjóri hjá Air Atlanta og hef starfað þar síðan árið 2000. Ég hef komið að félagsmálum flugmanna frá upphafi og setið áður í stjórn FÍA. Ég tel mjög mikilvægt að AAI haldi sínum 2 sætum í stjórn FÍA og aldrei mikilvægara en nú þegar fastráðnum FÍA flugmönnum hefur fækkað við störf hjá Atlanta og margir tekið sér launalaust leyfi til að fara til starfa hjá öðrum flugrekendum sem ekki eru aðilar að stéttarfélaginu. Haldið hefur verið fram að menn séu orðnir þreyttir á „Jeddah“ og það skýri



flutninginn en ég held að þar spili

aðrir þættir líka inni eins og starfsánægja, launakjör ofl.

Komist ég í stjórn FÍA verður það eitt fyrsta verk mitt að láta framkvæma vinnustaðagreiningu hjá flugmönnum AAI og úttekt á þeim atriðum sem mest óánægja er með í kjarasamningnum eins og hótelmál ofl. Jafnframt leggja fyrir á aðalfundi að innleidd verði rafræn kostning við stjórnarkjör FÍA og vinna að því máli svo allir félagsmenn sitji við sama borð og geti nýtt sinn kosningarétt. Áfram FÍA !!

G. Birnir Ásgeirsson

Guðmundur Már Þorvarðarson

Framboð í meðstjórn FÍA

Ágætu félagar.

Senn líður að aðalfundi FÍA og nú er ljóst að stór hluti núverandi stjórnar mun ekki gefa kost á sér til áframhaldandi stjórnarsetu. Þann 25. febrúar munu félagsmenn FÍA ganga til atkvæða þar sem kosið verður til stjórnarsetu fyrir komandi kjörtímabil. Hef ég, Guðmundur Már Þorvarðarson, tilkynnt um framboð mitt til stjórnar en því hlutverki hef ég gegnt frá aðalfundi í febrúar árið 2014, að auki hef ég setið í samstarfsnefnd FÍA/Icelandair og trúnaðarráði FÍA, ég hef tekið þátt í störfum kjör-



nefndar og setið í samninganefndum

við flugfélagið Norlandair og Flugfélagið Ernir. Ég hef starfað sem flugmaður hjá Icelandair frá árinu 2005 og til dagsins í dag. Það er með þessa reynslu af stéttarfélagsstörfum sem ég býð mig fram til áframhaldandi stjórnarsetu FÍA og óska ég eftir trausti og stuðningi ykkar félagsmanna. Að lokum vil ég þakka fráfarið stjórn fyrir samstarfið á tímabilinu.

Með kærri kveðju og von um góðan fund
Guðmundur Már Þorvarðarson
flugmaður Icelandair
/stjórnarmaður FÍA

Helgi Skúlason

Framboð í meðstjórn FÍA

Kæru félagar

Ég byrjaði að starfa sem flugkennari hjá Flugment 1995 og snemma árs 1997 fékk ég vinnu sem flugmaður hjá Íslandsflugi. Við sameingu Íslandsflugs og Air Atlanta þá færðumst við yfir til Air Atlanta og hef verið starfandi flugstjóri hjá sameinuðu flugfélagi síðan.

Ég hef aðeins komið að störfum FÍA því ég hef verið í stjórn sjúkra-

sjóðs FÍA frá 2008 og síðustu ár sem formaður.

Nú þegar stéttarfélagið okkar er að stækka og á síðasta ári erum við að sjá stórar ráðningar á flugmönnum sem hafa vart gerst áður. Þá reynir á að okkar stéttarfélag sé með sem mestu yfirsýn um störf sinna félagsmanna. Það er einkum til að geta sem best varið þau kjör sem þegar eru í höfn og til að

geta sótt fram.

Það er mikilvægt í störfum stéttarféлага að í stjórnina veljist fólk með sem breiðastan bakgrunn. Því með því næst að hafa betri yfirsýn um kjör félagsmanna. Ég býð mig því fram í meðstjórn og lýsi mig reiðubúinn til að stafa fyrir þennan sterka hóp.

Kveðja.

Helgi Skúlason.

Högni B. Ómarsson

Framboð í meðstjórn FÍA

Aðalfundur FÍA markar að þessu sinni tímamót þegar gengið verður til kosninga um formann og meðstjórnendur. Nú þegar er ljóst að sjálfkjörnir eru varaformaður og tveir varamenn stjórnar sem ég óska velfarnaðar. Fráfarandi formanni, varaformanni, stjórnarmönnum og varamönnum færi ég bestu þakki fyrir óeigingjarnt framlag þeirra til stéttarfélagsins.

Ég tel það gæfuspor að hafa fengið að kynnast og taka þátt í fjölbreyttu starfi FÍA frá árinu 1995 þegar ég hóf störf sem atvinnuflugmaður á Fokker-50. Um starf ritara stjórnar, sem hefur verið mitt hlutverk, fer skv. lögum FÍA. Helst ber þar að nefna ritun fundargerða og - samþykpta auk hvers kyns gagnavörslu eins og stjórn telur þörf fyrir hverju sinni. Þá er hlutverk ritara í vðbragðsáætlun FÍA vegna flugslysja eða - óhappa vandlega skilgreint.

Íslenskir atvinnuflugmenn lögðu drög að stofnun FÍA í nóvember 1946 og var fyrsti félagsfundur haldinn þ. 17. desember sama ár. Formaður félagsins, sem að þá taldi á þriðja tug félagsmanna, var kjörinn Jóhannes Snorrason. Auk hans voru í stjórn Smári Karlsson gjaldkeri og Alfreð Elíasson ritari. Um ágæti frumherjanna þarf vart að fullyrða enda hverjum flugmanni að mestu vel þekkt afrek þeirra.

Þannig eru brátt 70 ár liðin frá stofnun FÍA og full ástæða til að fagna þeim merka áfanga.

Saga stéttarfélagsins er um margt fróðleg en að leiðarljósi hafa verið



höfð málefni eins og flugöryggi, kjaramál, húsnæðismál, fræðsla og erlend samskipti svo nokkur séu nefnd. Af hinu síðastnefnda má í dag sjá augljós merki um hve brýnt er að bregðast við hvers kyns tilburðum flugrekenda til að koma í veg fyrir að flugmenn standi saman sem einn hópur innan stéttarfélags. Við sem störfum fyrir íslenska flugrekendur, sem allir utan einn eru viðsemjendur FÍA, hljótum að geta sammælst um að hagsmunir hópsins verði best varðir af sterku stéttarfélagi. Öll sem eitt gerum við okkar til að stykja stéttarfélagið með því að bjóða vinnuframlag, veita aðhald og stuðla að eðlilegri framþróun í takt við tímann.

Sú stjórn sem senn lætur af störfum hefur fagnað hverjum þeim félagsmanni sem boðið hefur fram krafta sína og leitast við að finna honum eða henni verðug verkefni. Verði ég endurkjörinn til stjórnarstarfa mun ég beita mér fyrir því að áfram verði haldið þeirri vegferð. Jafnara kynjahlutfalli

innan FÍA hefur verið fagnað og nú er svo komið að fastir starfsmenn skrifstofu FÍA eru 3 konur auk Kjartans Norðdahl, sem kvartar hvorki yfir skorti á félagskap né verkefnum.

Framundan eru hin ýmsu verkefni þó að ég hafi kynnst því í starfi mínu hjá FÍA að ekki er hægt er sjá þau öll fyrir. Af einstökum flugrekendum má nefna vinnu við breytta skráargerð hjá Icelandair sem ætlað er að bæta jafnvægi á milli vinnu og einkalífs ásamt því að tryggja sanngjarna dreifingu fluga. Endurnýjun kjarasamninga við Ernir og Mýflug er vel á veg komin og er stefnt að því að henni ljúki sem fyrst. Hjá Air Atlanta þarf að gæta að tilgreindum hluta flugmanna á FÍA samningi nú þegar nokkrum hópi hefur verið veitt launalaust leyfi. Flugfélagið er í þann mund að taka í notkun flugvélategund sem auðveldar sókn inná nýja markaði. Þá er nýráðningum flugmanna þangað og annars staðar fagnað hjá FÍA og þess minnst um leið að önnur eins aukning á sér engin fordæmi í sögu stéttarfélagsins.

Við sem nýtum okkur gjarnan hagstæðan meðbyr háloftana þekkjum hve skjótt skipast veður í lofti. Þá getur verið nauðsynlegt að draga fúmlaust úr hraða og jafnvel að lækka flugið.

Nýrri stjórn óska ég alls hins besta um leið og ég býð fram krafta mína í umboði flugmanna í Félagi íslenskra atvinnuflugmanna.

Sjáumst á aðalfundinum !

Högni B. Ómarsson

Sigrún Bender

Framboð í meðstjórn FÍA

Kæru félagar

Ég heiti Sigrún Bender og starfa sem flugmaður hjá Icelandair. Ég hef ákveðið að bjóða mig fram til meðstjórnenda FÍA á aðalfundi félagsins þann 25 febrúar næstkomandi og óska eftir stuðningi ykkar. Ég hóf feril minn sem flugkennari hjá Flugskóla Íslands en hafði áður starfað í flugumsjón hjá Atlanta, sem flugfreyja og hjá Flugmálastjórn Íslands. Ég starfaði sem flugkennari í tæp tvö ár en fékk í framhaldi mína fyrstu stöðu í millilandaflugi sem verktaki hjá flugfélaginu Astraeus. Í kjölfar þrota Astraeus fékk ég stöðu sem flugmaður hjá Icelandair og hef starfað þar undanfarin ár með tímabundnum uppsögnum fyrstu veturna. Ég hef verið virkur félagi í FÍA og hef



meðal annars setið í stjórn Starfsmenntasjóðs FÍA.

Ég er gift Baldri Rafni Gylfasyni og eigum við saman þrjá drengi. Við komum úr miklu rekstrarumhverfi og

höfum síðastliðin 10 ár átt og rekið okkar eigin innflutningsfyrirtæki. Ég hef mikín áhuga á að leggja krafta mína á vogaskálarnar og vinna í okkar þágu. Með stækkandi stéttarfélagi þá eykst fjölbreytileiki okkar félagsmanna og tel ég því mikilvægt að stjórn FÍA endurspegli hóp félagsmanna sem best. Því legg ég fram nafn mitt með von um að ungar sem og eldri raddir, kvennmenn sem og karlmenn vinni saman í að leiða okkar öfluga stéttarfélag. Í lokin vill ég þakka félögum okkar sem setið hafa í stjórn FÍA undanfarin ár fyrir þrotlausa vinnu sína í okkar þágu.

Virðingafyllst
Sigrún Bender

Enn um Isavia og flugöryggismál

Ég hef áður skrifað hér um framgöngu Isavia í málum sem varða með beinum hætti flugöryggismál. Félagi þessu er því miður stýrt með þeim hætti að ýmist sérhagsmunir eða eiginhagsmunir ráða þar för, frekar en hagsmunir þeir sem félaginu ber fyrst og fremst að gæta, þ.e. öryggishagsmunir okkar sem eru notendur þjónustunnar sem Isavia veitir. Áður gagnrýndi ég þjónkun félagsins við Landsnet, vegna þeirrar ætlunar að troða niður háspennulínu þvert gegn um lokaadflug að Akureyrarflugvelli, og einnig ótrúlegrar meðvirkni með borgaryfirvöldum og Valsmönnum varðandi neyðarbrautina okkar. Í báðum þessum málum kom ég að gerð áhættumats sem í báðum tilfellum leiddi af sér þá niðurstöðu að um óásættanlega áhættu væri að ræða. Í bæði skiptin sneri Isavia niðurstöðunum, sérhagsmunaöflunum í vil.

Aðeins nánar um þetta. Í tilfellingunni um háspennulínuna sendi Isavia frá sér bréf þ. 9. september 2013, með fyrirspurninni: „Lagning háspennulínu um Eyjafjörð“, undirritað af Hauki Haukssyni, þar sem öll óvissa um öryggi er túlkun línunnar í hag en ekki flugöryggi. Þar að auki kemur fram

í niðurlagi bréfsins þessi fullyrðing: „...enda myndu eftirlitskerfi línunnar taka hana úr rekstri áður en til truflana á flugleiðsögubúnaði kæmi“. Þessi fullyrðing er beinlínis röng þar sem fjöldi dæma eru um að tengivirki og háspennulínur hafi logað af neistaflugi vegna t.d. seltu og ísingar, án þess að slá út. Í þessu liggja einmitt áhyggjur okkar sem tölum fyrir flugöryggi, s.s. þegar rekstur línunnar verður óeðlilegur vegna sérstakra veðurfyrirbæra. Samgöngustofa blessaði línulögnina á grundvelli þessa bréfs Hauks.

Hvað varðar neyðarbrautina, þá varð frægt að endum þegar Isavia lagði einhliða niður áhættumatsnefnd sem þá var að störfum, og lauk sjálft ferlinu með þveröfugum niðurstöðum við það sem þegar stefndi í. Rúsinan í þessum pylsuenda er sú staðreynd að þessi áhættumatsnefnd hafði komist að sömu niðurstöðu (um óásættanlega áhættu) hálfu ári áður og var þá einróma í niðurstöðu sinni! Aðkoma Eflu-verkfræðistofu er svo kapituli út af fyrir sig, en eftir forskrift Isavia var látið undir höfuð leggjast að reikna út nothæfisstuðul með öllum lögboðnum breytum sem hefðu orðið til að skerða þennan stuðul. En niðurstöður Isavia



og síðar Samgöngustofu byggja alfarið á þessum gerningi Eflu. Ég bendi í þessu sambandi á álit öryggisnefndar FÍA vegna þessa máls.

Ég hef síðan spurt einn af deildarstjórum Isavia, Jón Karl Ólafsson, á opnum fundi hér á Akureyri, hvort Isavia hafi raunverulegan áhuga á að kalla til fulltrúa hagsmunaaðila til þátttöku í áhættumatsgerð í framtíðinni, án þess að draga hina sömu aðila á asnaeyrum með því að teygja og toga niðurstöður áhættumatsfunda eftir geðþótta í framhaldinu. Hann gerði í svari sínu lítið úr þjónkun Isavia við þau hagsmunaöfl sem ég nefni hér að ofan og að sjálfsögðu myndi Isavia vinna faglega úr niðurstöðum áhættumatsgerðar í framtíðinni. Með þetta svar Jóns Karls í veganesti hef ég látið til leiðast að taka þátt í einni áhættumatsgerð enn á vegum Isavia. Þar er um að ræða fyrirhugaða breytingu á flugumferðarþjónustu á Akureyrarflugvelli, því til stendur að AFIS-starfsmenn gangi í

störf sem flugumferðarstjórar hafa eingöngu sinnt til þessa. Vegna þessa máls vísa ég í tvö bréf, sem finna má á vef FÍÁ: „Skerðing þjónustu Isavia á Akureyrarflugvelli, úr ATC í AFIS“ og „Þjónustuskerðing Isavia á Akureyrarflugvelli“. Í bréfum þessum er þetta mál rakið nokkuð ítarlega, tilurð þess og þróun. Þegar er kristaltært að sú niðurstaða áhættumatsfundar, sem ég sat um þetta mál þ. 15. janúar s.l. og skilaði tveimur liðum í rauðu svæði, þ.e. ósættanleg áhætta, auk þriggja liða í gulum svæðum eftir mildunaraðgerðir, er orðin marklaus í meðferð málsins hjá Isavia. Sú framvinda málsins sem kemur fram í síðara bréfinu staðfestir rækilega það sem sterkur og rökstuddur grunur var um fyrir, að Isavia ætlaði að AFIS-væða Akureyrarflugvöll, hvað sem tautar. Aðeins ein ástæða liggur til þess, AFIS-menn eru mun ódýrari á launaskránni.

Hér nefni ég fáein atriði til að hnykkja á þessu.

- Það hefur legið fyrir í langan tíma að tveir flugumferðastjórar (hjón sem deildu einni stöðu) flyttu búferlum suður.
- Enn annar hefur náð aldri til að mega ljúka störfum, en óvissa hefur ríkt, þar til í vetur, um hvort hann hygðist nýta það strax, en nú er ljóst að hann mun hætta í vor.
- Í fyrra sumar lá í loftinu að ráðinn myndi einn flugumferðastjóri að sunnan til Akureyrar. Þó leið sumarið allt án þess að sá aðili fengi staðfestingar og svör, uns hann brann inni með tímafresti varðandi búferlaflutninga, skólavist o.fl. og hann gafst upp.
- Þó var það ekki fyrr en í lok árs sem auglýsing og ráðning fór fram til að fylla í þessar lausu stöður.
- Þau þrjú sem eftir veða í starfi flugumferðastjóra á Akureyri hafa boðið fram aukið vinnuframlag til að brúa sem best þetta bil sem verður þar til nýliðar hafa lokið þjálfun og hlotið réttindi. Það gera þau augljóslega ekki í skyni eiginhagsmuna, heldur vitandi af reynslu hvað hér er í húfi. Þar að auki hafa áðurnefnd hjón boðist til að hlaupa undir bagga auk þess sem möguleiki er á að endurnýja fyrirhafnarlítið Akureyrar-réttindi a.m.k. eins aðila enn í sama skyni. Loks hefur sá er

ljúka mun störfum í vor boðið fram aukavinnuframlag til að hjálpa til einnig. Ljóst er að samanlagt myndu þessar úrlausnir stórmínka það tímabil sem AFIS-þjónustunnar er þörf, ef ekki eyða því alveg. Isavia hefur þó hafnað öllum þessum leiðum, með fullyrðingum um að útilokað sé að manna fimm stöður með þremur einstaklingum en án þess að ljá máls á því að leyfa Samgöngustofu að meta tilboð þremmenninganna m.t.t. vaktatímareglna þeirra, auk fullyrðinga um manneklu syðra og að framlag þess sem annars hættir í vor verði of dýrt! Ljóst er þó að léttara ætti að vera að fylla í eitt skarð á 50 manna vinnustað syðra en á 5 manna vinnustaðnum á Akureyri, og það að fyrrum fastir starfsmenn Isavia taki að sér tímabundna verktöku er ekki ný uppfinning í fyrirtækinu.

- Þrátt fyrr óvæntan liðsauka með nýrri umsókn um fullt starf flugumferðastjóra á Akureyri hefur umdæmisstjóri þar, sem svar við fyrirspurn um þá umsókn, fengið skýr fyrirmæli um að hefja tafarlaust ráðningu og þjálfun AFIS-manna þar. Skýringar eins deildarstjóra Isavia á höfnun þessarar umsóknar eru á þá leið að viðkomandi hafi ekki starfað innan EES-svæðisins í fjögur ár (en hefur þó starfað sem flugumferðastjóri eða sem þjálfari sem slíkur allan þennan tíma) og þarfnist því endurþjálfunar frá grunni eins og hver annar nýliði! Sem er í hrópandi ósamræmi við fjölmörg fordæmi innan Isavia og auk þess í ósamræmi við mat reynds þjálfara fyrirtækisins.
- Á fundi sem ég sat með tveimur yfirmönnum Isavia, þeim Haraldi Ólafssyni, deildarstjóra flugumferðaðþjónustu flugvalla, Ásgeiri Pálssyni, frkv.stj. flugleiðsöguviðs, hjá Samgöngunefnd Alþingis þ. 3. febrúar s.l. kom fram að ætlan þeirra er að setja inn í þjónustusamninginn milli Isavia og innanríkisráðuneytis, ákvæði um þessa þjónustubreytingu á Akureyri. Þegar ég innti þá eftir því (og hnykkti þá á áður framkominni spurningu frá nefndinni um hvort ekki yrði örugglega um tímabundna ráðstöfun að ræða eingöngu, með þessa AFIS-þjónustu) hvort til staði að tryggja tímabundið gildi þessarar

breytingar í þjónustusamningnum, fékkst ekkert svar frá þeim félögum.

- Þrátt fyrir alla þá möguleika á úrlausn málsins sem hér eru raktir, og þrátt fyrir rækilega útlistun á þeirri öryggisskerðingu sem þetta mun hafa í för með sér og rakið er í áðurnefndum bréfum, og aukinheldur þrátt fyrir fyrirliggjandi niðurstöður áhættumats, stendur sú ákvörðun óhöggðu að AFIS-þjónustan skal vara meirihluta sólarhringsins, eða frá kl 18:00 til kl 07:00.

Þegar rætt er við forráðamenn Isavia um þetta mál viðurkenna þeir ekki að um þjónustu- né öryggisskerðingu sé að ræða. Þetta kallast aðeins þjónustubreyting. Alveg eins og nýboðuð stórhækkun verðlags á bílastæðum Keflavíkurflugvallar kallast ekki verðhækkun heldur verðbreyting! En það er orðið kristalstært að þáttaka í gerð áhættumats á vegum Isavia hefur engan tilgang því í báðum þeim stóru málum sem ég hef rakið hér hefur fyrirtækið snúið niðurstöðum matsnefndanna eftir á að eigin geðþótta og sýnir í dag alla tilburði til þess sama varðandi þjónustuskerðinguna á Akureyri. Það verður reyndar fróðlegt að sjá hvernig þetta verður rökstutt nú. En rauð svæði á matsföminu verða hiklaust græn í meðförum þessara töframanna.

Nú stend ég fyrir því að safna undirskriftum félaga minna hjá Mýflugi og Norlandair á síðara bréfið sem ég hef vísað til, „Þjónustuskerðing Isavia á Akureyrarflugvelli“, áður en ég sendi það þeim viðtakendum sem tilgreindir eru í upphafi bréfsins. Þó aðeins lítill hluti félagsmanna FÍÁ starfi við innanlandsflug eru þeir miklu mun fleiri sem hafa átt þar viðkomu áður, og væri fengur í því að fá stuðning þeirra einnig. Því óska ég eftir því að öll þau sem vilja leggja máli okkar lið, sendi mér línu um það í tölvupósti og munu þau verða talin upp sem stuðningsaðilar bréfsins og kröfunnar sem þar er sett fram, þó svo aðeins verði um eiginhandarundirskriftir okkar heimamanna að ræða á frumriti þess. Netfang mitt er kotungar@gmail.com og mun ég senda bréfið út í vikulok með þeim undirskriftum sem þá liggja fyrir.

Með kveðju frá Akureyri,
Þorkell Ásgeir Jóhannsson, Mýflugi.

Hið Íslenska Avrofélag



Fyrsta flugvel a Íslandi Avro 504K að undirbúa flugtak úr Vatnsmýri. Ljósmyndari Magnús Ólafsson. Myndin væntanlega tekin 6. september 1919.

Þann 3. september 1919, um klukk-
an 5 í eftirmiðdaginn, hófst flugsaga
Íslands þegar Avro 504K tvíþekja
Flugfélags Íslands hóf sig til flugs í
Vatnsmýrinni rétt norðan við það sem
í dag eru Fluggarðar á Reykjavíkur-
flugvelli. Að Flugfélagi Íslands (síðar
nefnt númer 1) stóðu stórhuga menn
sem sáu fyrir sér að flugvélar væru
farartæki framtíðarinnar í Íslandi. Þó
að flugvélin væri samsett í einungis
um 3 vikur haustið 1919 flaug danski
flugmaðurinn Cecil Faber nokkuð víða
um Suðvesturland og fór meðal annars
til Vestmanneyja með millilendingu í
Kaldaðarnesi, en ein af hugmyndunum
hjá Flugfélagsmönnum þess tíma var
að nota flugvélin til pósthlutninga til
Vestmanneyja. Vegna veðurs í Vest-
manneyjum varð Cecil frá að hverfa
án þess að lenda. Þann 25 september
var flugvélin komin til vetrargeymslu,
sundurtekin í kassanum sem hún hafði
komið til landsins í.

Þráðurinn var svo tekinn upp aftur
í júní 1920 þegar Íslenskættaður flug-
maður, Frank Fredrickson, kom til
landsins til að taka upp þráðinn þar
sem frá var horfið árið áður. Fyrsta

flugið það ár var farið hinn 24. júní og
voru, eins og árið áður, farin nokkur
flug um Suðvesturland auk þess sem
enn var reynt að fara til Vestmanneyja
með millilendingu á Eyrarbakka – og
enn varð veður til þess að ekki var hægt
að lenda þar. Vegna sterkra vinda varð
Frank að nauðlenda bensínlítill við
bæinn Fljótshóla við ósa Þjórásar og
varð úr því nokkuð ævintýr. Bensín
það sem Flugfélagið hafði yfir að ráða
kláraðist svo um miðjan ágúst og voru
síðustu flugin með farþega í útsýnis-
flugi farin þann 15. ágúst 1920 og var
flugvélin að því loknu tekin í sundur og
sett í kassa sinn til geymslu. Þar með
lauk flugi Avro flugvélarinnar í Íslandi,
en hún dvaldi í kassa sínum á Íslandi
þar til vorið 1921 þegar hún var seld til
danska flughersins – þar sem hún fékk
einkennið Nr. 3 hjá Hærens Flyveskole
og var hún í notkun þar frá júlí 1921
þar til hún var tekin úr notkun og rifin
í janúar 1931.

Þó að flugvélin hafi einungis verið
samsett í samtals um það bil 10
vikur hausið 1919 og sumarið 1920
var þessi fyrsta tilraun til flugreksturs
á Íslandi gríðarlega stórhuga verkefni,

og er nokkuð merkilegt í alþjóðlegum
samanburði, en ekki voru mörg lönd
farin að huga að friðsamlegum notum
fyrir flugvélar þegar fyrstu drögin að
Flugfélagi Íslands voru lögð árið 1918.
Fyrsta flug flugvélar á Íslandi er því
áfangi sem vert er að minnast.

Nokkrir flugáhugamenn hafa gengið
með það í maganum í allnokkur
ár að nauðsynlegt sé fyrir Íslenska
menningarsögu að eiga eintak af Avro
504 í flughæfu ástandi á Íslandi. Röð
allskyns tilviljanna varð til þess að
rétt fyrir jólin 2014 komust nokkrir
líkt þenkjandi menn í samband og
ákveðið var að reyna stofnun félags
sem hefði það að markmiði að koma
slíkri flugvél til Íslands þannig að hægt
væri að fljúga henni úr Vatnsmýrinni
á 100 ára afmæli flugs á Íslandi árið
2019. Strax í janúar á síðasta ári var
boðað til fyrsta formlega fundar undir-
búningsnefndar um slíkt félag og voru
haldnir nokkrir fundir í undirbúnings-
nefndinni. Í undirbúningsnefndinni
áttu sæti, meðal annarra, Sigurjón
Valsson formaður Flugsögufélagsins
og Hörður Geirsson formaður stjórnar
Flugsafns Íslands og var því ákveðið

að snemma í ferlinum að Hið Íslenska Avrofélag yrði samvinnuverkefni Flugsögufélagsins og Flugsafns Íslands – enda er nauðsynlegt að til þess að slíkt verkefni takist, að allir leggist á sömu árina til að tryggja árangur. Á fundum undirbúningsnefndarinnar var unnið að því að semja lög félagsins, ásamt því að semja það sem kallað var „Flugreglur Avro flugvélarinnar H2545“. Í flugreglum þessum er nákvæmlega tiltekið við hvaða skilyrði má fljúga flugvélinni, hver og hvenær má sýna vélina, hvaða reynslu flugmenn hennar verða að hafa og hve margir þeir geta verið að hámarki og teljum við að þetta sé í fyrsta skipti sem slíkar reglur eru settar um flug gamallar flugvélar hér á landi. Í lögum félagsins er meðal annars tiltekið að á árunum 2019 og 2020 skuli flugvélin notuð til þess að fljúga eins nákvæma eftirlíkingu af flugunum sem flogin voru árin 1919 og 1920 eins og hægt er – þar með talin flugin til Eyja (þó að við vonumst til þess að sleppa við nauðlendingar!). Auk þess er í lögnum tiltekið hvernig geymslu slíks dýrgrips skuli háttað og skal flugvélin geymd og sýnd í Flugsafni Íslands á Akureyri þegar hún er ekki í notkun þar til Flugsögufélagið hefur komið sér upp sýningaraðstöðu sunnan heiða en eftir að slíkt aðstaða verður fyrir hendi skal flugvélin geymd og sýnd að jöfnu



Stjórn Hins Íslenska Avrofélags. f.v. Baldur Sveinsson, Sigurjón Valsson, Hörður Geirsson, Grétar Felixson, Elías Erlingsson og Þorkell A. Jóhannsson. Á Myndina vantar.....

norðan heiða og sunnan.

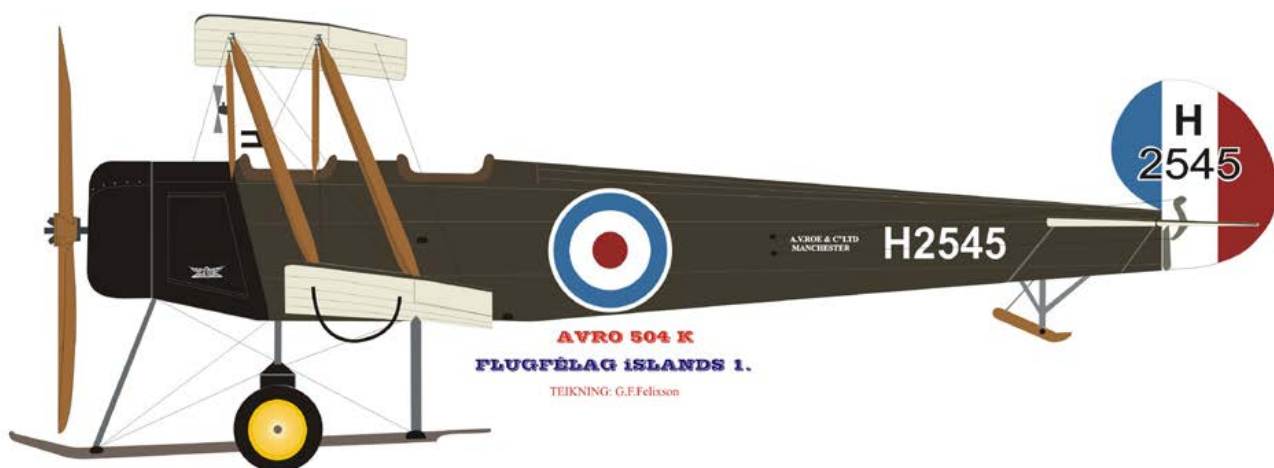
Undirbúningsnefndin lauk sinni vinnu í byrjun maí 2015 og var ákveðið að halda að halda stofnfund þann 16. maí. Stofnfundurinn var haldinn klukkan 10 árdegis í húsnæði Geirfugls í Fluggörðum og var framhaldsaðalfundur haldinn í Flugsafninu á Akureyri klukkan 2 síðdegis þann sama dag. Á þessum fundum var var farið yfir tilurð félagsins og hugmyndir um hvernig standa bəri að fjárflynum kynntar. Tillögur að lögum félagsins

og flugreglum flugvélarinnar voru samþykktar. Á þessa fundi mættu um 30 manns og voru þeir skráðir sem stofnfélagar Hins Íslenska Avrofélags, en frestur til þess að gerast félagi sem teldist stofnfélagi var ákveðin fram að næsta aðalfundi sem halda skal eigi síðar en í mars 2016.

Frá því að undirbúningsnefndin var stofnuð – og reyndar fyrir þann tíma – hafa áhugamenn verið að skoða framboð á Avro 504 flugvélum í heiminum. Framboð af upprunalegum 504 er ekk-



Verið að snúa í gang. Vatnsmýri september 1919. Ljósmyndari Magnús Ólafsson.



ert, en eftirspurnin er tölverð. Því var fljótlega ákveðið að Avro 504 sem Hið Íslenska Avrofélag myndi kaupa yrði að vera nákvæm eftirlíking (replica). Málið vandaðist nokkuð þegar kom að því að meta hvaða hreyfill ætti að vera í slíkri eftirlíkingu. Upprunalega flugvélin var með 110 hestafla LeRhône rotary hreyfil og að sjálfsögðu hefði verið æskilegt að hafa slíkan hreyfil í flugvélinni sem til stendur að komi hingað og fljúgi árið 2019. Hinsvegar eru LeRhône hreyflar ákaflega fágætir nú til dags (og verðmiðinn eftir því) auk þess sem þeir voru, og eru, ekkert sérstaklega áreiðanlegir. Þegar fyrirhuguð notkun flugvélarinnar sem fljúgandi sýningargrips var borin saman við áreiðanleika hreyfilsins varð nokkuð ljóst að það væri ekki mikið vit í því að hafa slíkan hreyfil á flugvélinni. Núna er því verið að horfa til þess að kaupa eftirlíkingu með nútíma hreyfli af gerðinni Rotec sem er svipaður að ummáli og upprunalegi hreyfillinn þannig að útlit flugvélarinnar verður hið sama – þó að hljóðið verði öðruvísi!

Núna er búið að finna 3 aðila sem eru tilbúnir til að annað hvort smíða slíka flugvél fyrir okkur eða selja okkur flugvél sem er núþegar flughæf. Kostnaður við að kaupa eftirlíkingu sem núþegar er flughæf er um það bil +/- 30 milljónir en nýsmíði er um það bil +/- 40 milljónir og er afhendingartími á nýsmíði 8 – 12 mánuðir.

Hugmyndir Hins Íslenska Avrofélags þegar kemur að fjármögnun eru að safna framlögum frá fyrirtækjum, félagasamtökum og einstaklingum þar til upphæðinni er náð. Ekki verður farið út í kaup á flugvél fyrr en kaupverð hennar ásamt flutningsgjöldum verða til á bankareikningi félagsins. Öll fjárframlög til verksins verða sérstaklega cyrnamerkt gefanda þannig að ef verkefnið nær ekki fram að ganga vegna skorts á fjármunum (eða af öðrum orsökum) verða öll fjárframlög endurgreidd.

Eitt af því sem stjórn félagsins leggur mikla áherslu á er að ná viðtækum stuðningi fagfélaga í fluginu áður en farið er af stað við að safna fjárframlögum frá einstaklingum og fyrirtækjum. Félag Íslenskra Atvinnuflugmanna hefur nú samþykkt að veita félaginu ríkulegan stuðning með fjárframlagi auk þess sem stjórn FÍÁ

hefur samþykkt að sjá um umsýslu á fjársöfnunarreikningi Hins Íslenska Avrofélags. Stjórn FÍÁ þakkar þessa rausnarlegu styrki. Aðrir aðilar sem komið hafa að stuðningi við Hið Íslenska Avrofélag eru Íslenska Flugmanna Félagið (IFF) sem gaf vilyrði um styrk strax á stofnfundi. Flugmálafélag Íslands er jafnframt einn af bakhjörum okkar. Þegar þetta er ritað á eftir að leita til Flugvirkjafélags Íslands og Flugfreyjufélags Íslands.

Þeir aðilar sem hafa áhuga á því að styrkja kaup félagsins á AVRO 504K flugvél er bent á að hægt er að leggja beint inn á söfnunarreikning hjá FÍÁ.

Ef þú, lesandi góður, hefur áhuga á því að gerast stofnfélagi í Hinu Íslenska Avrofélagi, og þar með styrkja félagið er þér velkomið að hafa samband við Sigurjón Valsson formann á e-mail sigurjon2011@gmail.com eða í síma 8584286. Félagsgjaldið er 5000 kr. á ári.



„Europeans for fair competition”:

Vakning gegn ríkisflugfélögum UAE og Qatar



Jóhannes Bjarni Guðmundsson, formaður alþjóðanefndar FÍA skrifar

Gríðarlegur vöxtur ríkisflugfélaganna Qatar, Emirates og Ethiad er á kostnað annarra flugfélaga sem fyrir eru á markaðnum. Þessi 3 flugfélög hafa fengið tugi milljarða evra í ríkisaðstoð á síðustu árum. Þannig geta þessi félög hrakið aðra af markaðnum, boðið fargjöld sem eru langt undir eðlilegu markaðsverði og aukið sætaframboð langt umfram eftirspurn. Allir sem til þekkja vita að samkeppni í flugi er hörð, en það er ógerlegt fyrir einkafyrirtæki að keppa við heilu ríkin í flugrekstri eins og í þessum tilfellum.

Þetta er meðal þeirra upplýsinga sem koma fram á nýrri vefsíðu sem nú er komin í loftið og hefur strax á fyrstu vikunum hlotið mikinn meðbyr. Svo virðist sem nokkur vakning sé að verða í flugheiminum og gagnrýni að aukast á flugreksturinn í Sameinuðu arabísku furstadæmunum (UAE) og Qatar. Það blasir við að þeirra rekstur er ekki á forsendum hins eðlilega markaðar og þeir sem á endanum verða undir í þessari baráttu ef fram heldur sem horfir, er almenningur í öðrum löndum þar sem flugfélög og starfsemi þeim tengd, tryggir fjölda fólks atvinnu í sínu heimalandi.

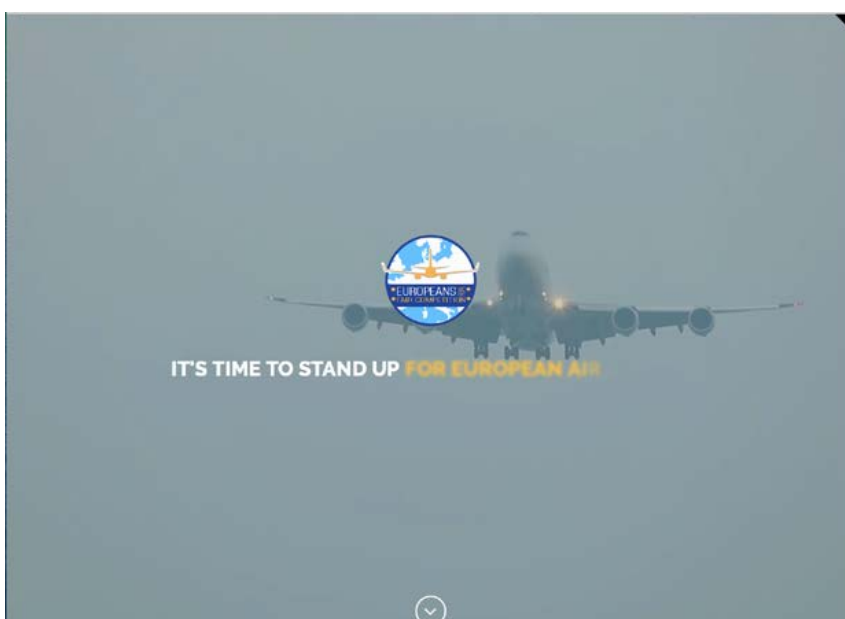
Europeans for fair competition er heitið á þeirri herferð sem nú er komin af stað á netinu og ég hvet ykkur félagsmenn FÍA til að skoða og leggja málefnið lið. Slóð vefsíðunnar er www.e4fc.eu

ECA ráðstefna:

Ráðstefna ECA fer fram í Brussel dagana 17. og 18. þessa mánaðar, en um er að ræða fund sem fresta þurfti í nóvember s.l. vegna hryðjuverkaógnar. Eitt þeirra málefna sem til umræðu er á fundinum er „fair competition” og aðkoma flugmannafélaga að þeirri herferð sem nú er farin af stað undir merkjum e4fc. Önnur málefni á dagskrá fundarins eru m.a. Germanwings follow-up – EASA recommendation og action plan, EU aviation package, overflight of conflict zones og future of pilot representation in Europe.



Frá ECA ráðstefnu í Brussel þann 17. febrúar 2016.



Á vefsíðunni e4fc.eu má sjá ýmsar upplýsingar um málefni ríkisflugfélaganna.

Frá kjörstjórn

Varðandi aðalfund FÍA 25. febrúar 2016.

Kjörstjórn vill vekja athygli á eftirfarandi. Þegar fundarstjóri hefur sett fundinn verður afhendingu kjörgagna hætt. Því er mikilvægt fyrir félagsmenn að mæti tímanlega.

Kjörskrá mun liggja frammi viku fyrir aðalfund. Félagsmenn sem ekki er á kjörskrá geta komið með andmæli til klukkan 12 á hádegi 25. febrúar, aðalfundardag.

Hægt er að skoða kjörskrána á lokuðu svæði FÍA undir fundargerðir félagsfunda.

Er þeim bent á að senda athugasemdir á kjorstjorn@fia.is með rökstuðningi fyrir áðurnefndan tíma.

Hverjum félagsmanni er heimilt að hafa eitt umboð. Ljóst þarf að vera hver veitir umboðið.

Kristján Guðmundsson
Formaður kjörstjórnar FÍA

Umdeilt verklag um hurðir flugstjórnarklefa

Evrópusamband flugmannafélaga sendir út álit

Síðastliðið sumar var uppi fótur og fit í flugheiminum þegar ljóst þótti að ástæða þess að farþegaþota German Wings fór var að flugmaðurinn hafði ákveðið að granda vélinni, þess ber þó að geta að rannsóknarnefnd hefur ekkert gefið út um þetta ennþá þannig að frá faglegu sjónarmiði eru þetta getgátur enn sem komið er. En burt séð frá því hvort þetta var ástæðan eða ekki þá er verklag sem mörg flugfélög tóku upp í kjölfarið varðandi umgang um hurð í stjórnklefa flugvéla að mörgu leyti gagnrýnivert.

Þetta verklag er með þeim hætti að ef flugmaður þarf að bregða sér aftur fyrir hurð á flugi þá á starfsmaður í farþegarými að koma framí og sitja með þeim flugmanni sem eftir situr, uns sá fyrrnefndi kemur aftur til starfa í flugstjórnarklefanum.

Mörg samtök og félög hafa látið gera mat á því hvort þetta nýja verklag skilar því öryggi sem ætlast er til og virðist niðurstaða flestra aðila vera af hinu gagnstæða¹. Verklagið minnkar öryggi af nokkrum ástæðum:

- Hurð í flugstjórnarklefa er meira opin og því aukin hættan á óviðkomandi innkomu.



- Sá aðili sem kemur og situr framí hjá eftirsitjandi flugmanni fer ekki í gegnum sömu athuganir og bakgrunnskoðanir og flugmenn og því auðveldara að „smygla“ sér í slíkt starf.
- Flugmenn veigra sér við að standa upp til að trufla ekki samstarfsfólk sitt sem er við þjónustustörf. Þetta eykur hættu á líkamlegum vanda-

málum hjá flugmönnum.

- Sá aðili sem kemur fram í til að sitja hjá eftirsitjandi flugmanni er í meirihluta tilvika til lítils megnugur að sporna við ef slæmur vilji er hjá þeim flugmanni sem fyrir er. Ekki einu sinni víst að aðilinn átti sig á því ef flugvél er beygt af leið.

Evrópusamband flugmannafélaga hefur gefið út álit þess efnis að rétt sé að láta af þessu verklagi² og beina frekar kröftum að því að fylgjast betur með heilsufari flugmanna sem hluti af öryggisstefnu flugfélaga í samvinnu við forsvarsmenn flugmannafélaga og í sátt við viðkomandi yfirvöld. Sjá nánar yfirlýsinguna á vef ECA; eurocockpit.be

¹ The EASA SIB 2015-04 acknowledges that its recommendation can actually increase the risk: “Any additional risks stemming from the introduction of such procedures or measures should be assessed and mitigated.”

² “...“operators are recommended to implement procedures requiring at least two persons authorised in accordance with CAT.GEN.MPA.135 to be in the flight crew compartment at all times, or other equivalent mitigating measures” ...”

Eldsneytishappadrætti Atlantsolíu og FÍA

– Ár síðan samningur var gerður

FÍA gerði samning við Atlantsolíu í byrjun janúar 2015 og hefur fjöldi félagsmanna hópast í að skrá sig á lokuðu vefsvæði FÍA. Enn er hægt að skrá sig og ástæða til að minna á samninginn í ljósi þess að mikill fjöldi flugmanna hefur bæst í raðir FÍA síðustu mánuði.

Nú hafa forsvarsmenn Atlantsolíu ákveðið að endurtaka eldsneytishappadrættið og eru allir þeir sem eru með lykil á vegum FÍA með í pottinum. Dregin verða út fimm nöfn

sem nota lykilinn á mánuði næstu þrjá mánuði og verða nöfnin kynnt hér í fréttabréfinu.