
Fréttabréf

Félags íslenskra atvinnuflugmanna
Október 2019



BÚA FLUGNEMAR VIÐ JAFNRÉTTI TIL NÁMS?

MEÐAL EFNIS:

FLUGNÁM Í RÖNGU RÁÐUNEYTI

ÖRYGGISMÁL OG ÞRÓUN FLUGVALLA
Á GRÆNLANDI

SAMNINGAR ICELANDAIR OG
NORLANDAIR Í HÖFN

Kjarasamningar við Icelandair og Norlandair í höfn

CLA with Icelandair and Norlandair approved

Eins og kunnugt er skrifaði FÍA undir nýjan kjarasamning við Icelandair þann 25. september síðastliðinn. Að lokinni kynningu á helstu atriðum samnings var hann borinn undir flugmenn í atkvæðagreiðslu og var samþykktur með 87% atkvæða. Af þeim 534 sem voru á kjörskrá svöruðu 418, 10% samþykktu ekki nýja samninginn en tæplega 3% skiluðu auðu.

„Eins og við þekkjum öll hefur staðan í flugiðnaði verið erfið að undanförunu og uppi hafa verið ólíkar sjónarmið um hvernig skuli bregðast við uppsögnum og niðurfærslum í starfi. Það er hlutverk FÍA að gæta að hagsmunum flugmanna og þá verðum við einnig að hafa í huga langtímahagsmuni. Ég tel okkur hafa sýnt í verki hvernig við, sem stéttarfélag, getum unnið með flugfélaginu við mjög erfiðar aðstæður. Allt frumkvæði að kjarasamningnum við Icelandair var

frá FÍA komið og einnig hvernig hann var útfærður,” segir Örnólfur Jónsson, formaður FÍA. Kjarasamningurinn tók gildi 1. október 2019 og framlengist til 30. september 2020.

Það fór minna fyrir kjarasamningi við Norlandair í fjölmiðlum, en samþykkt hans var engu síður ánægjuleg.

Kosningu um nýjan kjarasamning FÍA og Norlandair lauk 26. september og var hann samþykktur með þrettán atkvæðum. Fimmtán voru á kjörskrá og tóku allir þátt í kosningunni. Um er að ræða samning til eins árs (1. febrúar 2019 - 1. febrúar 2020). FÍA óskar flugmönnum Norlandair til hamingju með nýjan samning.



Undirskrift kjarasamnings FÍA og Icelandair: Hafsteinn Pálsson formaður samninganefndar FÍA og Jens Þórðarson formaður samninganefndar Icelandair.

FÍA signed a new CLA with Icelandair on the 25th of September. Following an introduction of the Agreement, e-voting was commenced. The CLA was approved with 87% of the votes. 10% were against, and 3% handed in an empty ballot. 418 of the 534 eligible to vote participated in the election.

“As we all know, these are difficult times within the flight industry. We have had many different opinions on how to react to resignations. It is the role of FÍA to guard the interests of pilots, but we must also keep the long-term interests in mind. I feel we have shown through action how we as a union can work with the airline under these extremely difficult circumstances. All of the initiative for the CLA with Icelandair came from FÍA, and also how it was put forth,” says FÍA president,

Örnólfur Jónsson. The CLA is valid as of 1. October 2019, and will be prolonged until 30. September 2020.

FÍA's agreement with Norlandair was less noticeable in the media, but nonetheless a very enjoyable event.

The voting on the new CLA between FÍA and Norlandair was concluded on 26. September, approved with 13 out of 15 votes. All those eligible to vote participated in the e-elections. The CLA is valid for one year (1. February 2019 – 1. February 2020). FÍA wishes to congratulate the Norlandair pilots on the new agreement.

FUNDIR Á NÆSTUNNI

Ferðamennska á fjöllum //

Mountain travelling

Dagskrá starfsmenntasjóðs er nú í fullum gangi en næsta erindi verður haldið þriðjudaginn 15. október, að vanda í hádeginu í Hlíðasmára. Að þessu sinni verður fjallað um ferðamennsku á fjöllum en Guðmundur Helgi Önundarson frá Björgunarskóla Landsbjargar heldur fyrirlestur um ferðamennsku á fjöllum með áherslu á veiði og sport.

//

FÍA's Educational Fund offers a variety of interesting lectures this fall, held in Icelandic. The next one is held on Tuesday, 15. October, in Hlíðasmára at 12:00. Guðmundur Helgi Önundarson from the Landsbjörg (Icelandic Association for Search and Rescue) safety school tells us about mountain travelling, with an emphasis on hunting and sport.

Dale Carnegie 31. okt - 1. nóv

Enn eru nokkur pláss laus á tveggja daga Dale Carnegie námskeiðið, sem er unnið í samstarfi við starfsmenntasjóð. Flugmenn FÍA þurfa einungis að greiða 14.000 kr. fyrir námskeiðið, en almennt verð er 159.000 kr. Innifalið eru öll námskeiðsgögn og hádegismatur. Skráning [hér](#) eða í síma 555 7080.

//

There are still a few seats left for the two day Dale Carnegie course. The cost is only 14.000 ISK for FÍA members (otherwise it would be 159.000 ISK) but do note that the course is held in Icelandic. Included in the fee is all study material and lunch. Registration [here](#) or through telephone 555 7080.

AA fundir á miðvikudögum

AA meetings on Wednesdays

AA fundir flugmanna fara fram á hverjum miðvikudegi kl. 20:00 á Hótel Loftleiðum.

//

AA pilot meetings are held each Wednesday at 20:00 in Hótel Loftleiðir.

LÍFIÐ Í GRASRÓTINN

FUNDUR UM FLUGÖRYGGI Í EINKAFLUGI

Félag íslenskra atvinnuflugmanna, Samgöngustofa og Flugmálafélag Íslands standa fyrir fundi um flugöryggi í einkaflugi.

Fundurinn verður haldinn í höfuðstöðvum FÍA, Hlíðasmára 8, 17. október kl 19:30.

Hallgrímur Jónsson og Kári Guðbjörnsson flytja erindi.



Félag íslenskra atvinnuflugmanna
Icelandic Airline Pilots Association



FLUGMÁLAFÉLAG ÍSLANDS
ICELANDIC AERONAUTICAL ASSOCIATION
STOFNAD 1936



Samgöngustofa



FLUGVELLIR Á GRÆNLANDI

Mynd af Nuuk: Filip Gielda/Unsplash

Ingvar Tryggvason skrifar
.....
Formaður Öryggisnefndar
Chair of the Safety Committee

Metnaðarfull uppbygging flugvalla Grænlands er í sjónmáli. Við höfum áður fjallað um hvernig Grænlenzka heimastjórnin stofnaði félagið Kalaallit Airports International A/S sem var ætlað að byggja upp og reka flugvelli landsins. Þann 12. ágúst síðastliðin voru verksamningar undirritaðar. Flugvellirnir í Nuuk og Ilulissat verða byggðir upp með 2200 metra flugbrautum og ILS búnaði. Þá verður nýr flugvöllur byggður í Qaqortoq með 1500 metra braut. Það er mjög ánægjulegt að sjá metnaðarfull áform Grænlenzku heimastjórnarinnar verða að veruleika.

Þessi uppbygging mun auðvitað gjörbreyta lífsgæðum og samgöngum á Grænlandi en einnig stórauka flugöryggi á N-Atlantshafi þar sem varaflugvellir eru ekki á hverju strái. Nánari upplýsingar um þessa uppbyggingu má sjá á [vefsíðu Kalaallit Airports](#).

Greenland Airport Development

The ambitious development of Greenland's airports is now in sight. As we've mentioned in earlier Newsletters, the Greenland home rule founded the Kalaallit Airports International A/S for the purpose of developing and operating the country's airports. On August 12th, construction contracts for all civil works and technical installations were signed. The airports in Nuuk and Ilulissat will have runways of 2,200 m and will be equipped with ILS for precision landing. The third airport, a regional airport in Qaqortoq in S-Greenland, will have a runway of 1,500 m. It is with great pleasure that we see the Greenland home rule's ambitious plans come to fruition. The developments will completely alter the quality of life and transportation in Greenland as well as significantly increase flight safety in the North Atlantic where alternate airports are few and far between. Further information on this development can be found on the Kalaallit Airports website, [here](#).

EGNOS

Eins og við höfum fjallað um hefur EGNOS verið tekið í notkun á austurhluta Íslands. Nýtt LPV aðflug á Húsavík hefur reynst mjög vel og stendur yfir hönnun á aðflugi að braut 19 á Akureyrarflugvelli með allt að 430' lágmarki. Í september stóðu Evrópustofnun um hnattrænt gervihnattaleiðsögukerfi (GSA) og rekstraraðili EGNOS kerfisins (ESSP) fyrir árlegri vinnustofu það sem fjölmargir fyrirlesarar héldu erindi, þar á meðal Arnór Bergur Kristinsson frá Isavia, en hann án efa helsti sérfræðingur landsins þegar kemur að gervihnattaleiðsögu. Allt það sem fram kom á vinnustofunni er aðgengilegt fyrir fróðleiksfúsa [hér](#).

Isavia vinnur nú að uppfærslu í EGNOS V3 meðal annars með uppsetningu RIMS stöðvar í Keflavík, en uppfærslan sem slík fer fram á amk. 50 stöðum í Evrópu.

As we've discussed earlier, EGNOS is now in operation over the Eastern part of Iceland. The new LPV approach in Húsavík has been a success, and designs are being made for the approach to runway 19 in Akureyri airport, with a decision altitude of around 430'. Organised by the operator (ESSP) and the European GNSS Agency (GSA) the Annual EGNOS workshop was held in September, with the participation of a number of lecturers. One of those was Arnór Bergur Kristinsson from ISAVIA, undoubtedly the country's greatest expert when it comes to satellite navigation. All of this was revealed in the workshop, which is accessible [here](#).

Isavia is now working on updating EGNOS V3, including the installation of a RIMS station in Keflavík. Such an update is now taking place in at least 50 locations in Europe.

STÖÐVUNARSLÁR

Á síðustu árum hafa staðið yfir umfangsmiklar framkvæmdir á Keflavíkurflugvelli. Margt af því sem gert hefur verið flokkast undir eðlilegt og tímabært viðhald, en einnig hafa verið tekin mikilvæg skref í að breyta þessum gamla herflugvelli í flugvöll fyrir almannaflog. Þó þessi skref séu smá eru þau mikilvæg.

Grundvallarbreyting hefur orðið á umferðarflæði á síðustu árum, vélar koma og fara á sama tíma og veldur það oft vandræðum á einbreiðu akbrautakerfi vallarins. Á haustmánuðum voru teknar í notkun stöðvunarslár (e. Stop bars) en það er mikið framfaraspor sem sómi er að. Það kemur á óvart að starfrækslu þeirra fylgir nokkuð umfangsmikil viðbúnaðaráætlun, allur tækjabúnaður getur jú bilað og er vert að flugmenn kynni sér hana í AIP og NOTAM.

Stop Bars

Over the past few years, Keflavík airport has seen a great deal of improvements and developments. Much of this can be categorized as normal and necessary maintenance, but important steps have also been taken in transforming this old military airport into civil airport. Although these steps are small, they are vital.

A fundamental change has been taking place in the flow of traffic lately, airplanes arrive and depart at the same time, which can cause trouble for the primitive taxiway system at the airport. In the fall, stop bars were taken into use, which is a big step forward that we can be proud of. It came as somewhat of a surprise that its operation comes with an extensive reaction plan, all technological equipment can of course malfunction, so it is good for pilots to acquaint themselves with this in AIP and NOTAM.

BÚA FLUGNEMAR VIÐ JAFNRÉTTI TIL NÁMS?

Nær allt nám á Íslandi er niðurgreitt af ríkinu, enda lítum við svo á að allir skuli hafa jafnt aðgengi að menntun. Einhverra hluta vegna á þetta jafnrétti til náms ekki við um flugnám.

Flugmenn þurfa að greiða í það minnsta 10,8 milljónir fyrir nám sitt. Aðeins eru liðin nokkur ár síðan LÍN fór að viðurkenna flugnám og lána fyrir hluta af flugnáminu, rúm 30%, en restina þurfa nemendur sjálfur að borga. Það er þungur baggi að bera slík lán á herðum sér við upphaf starfsferils, þegar vinna getur að auki verið árstíðabundin og að sumu leiti ótrygg.

„Að námi loknu tekur tegundapjálfunin við, sem íslensku flugfélögin hafa tekið á sig sem er mjög gott. En fáir flugmaður ekki vinnu hérlandis gæti hann lent í þeirri stöðu að þurfa að borga slíka þjálfun úr eigin vasa og þá getur námið hæglega hlaupið upp í 15-18 milljónir króna,” segir Baldvin Birgisson, þjálfunarflugstjóri hjá Icelandair og skólastjóri Keilis flugakademíu – Flugskóla Íslands, en hann hefur komið að flugnámi í þrjá áratugi.

.....
„Flugnám heyrir undir innanríkisráðuneytið en ekki menntamálaráðuneytið, eins og allt annað nám á Íslandi.”

Námið er í röngu ráðuneyti

En hvað veldur? Vandinn virðist vera sá að flugnám heyrir undir innanríkisráðuneytið en ekki menntamálaráðuneytið, eins og allt annað nám á Íslandi. „Ég hef hitt ótalmarga stjórnámamenn og allir hafa verið sammála um að þessu verði að breyta, að námið ætti með réttu að falla undir menntamála-ráðuneyti. Menntamálaráðuneytið hefur verið sammála því en gerir ekkert nema því fylgi fjárframlög frá fjármálaráðuneytinu og það hefur aldrei fylgt. Fjármálaráðherrar hafa komist upp með að gera ekkert í þessu,” segir Baldvin.

Flugskólar dýrir í rekstri

Það er ekki ódýrt að þjálfa flugmenn, en slíkt hið sama má segja um fjölmargar aðrar atvinnugreinar. „Við höfum fengið mjög lágt framlag frá ríkinu til að styðja við bóklegt atvinnuflugmannsnám. Sá styrkur féll reyndar niður í hruninu en er nú kominn aftur. Hann dugir þó stutt. Flugskólar fá ekki endurgreiddan virðisaukaskatt af eldsneyti svo námið er beinlínis skattlagt og það um meira en það fjármagn sem skólinn er studdur með,” segir Baldvin og bendir á að skipstjóranám sé að mörgu leiti hliðstætt flugstjóranáminu. Bæði krefjast til að mynda fullkominna herma sem eru ekki ódýrir.

.....
„Flugskólar fá ekki endurgreiddan virðisaukaskatt af eldsneyti svo námið er beinlínis skattlagt og það um meira en það fjármagn sem skólinn er studdur með.”
-Baldvin Birgisson

„Hluti af flugnámi fer fram í flughermum, og þarf vitaskuld að borga virðisaukaskatt af flughermunum líka. Þetta eru tölur upp á tugi milljóna, og eru svimandi háar upphæðir hjá Icelandair. Flughermarnir eru gríðarlega dýrir og gegna sama hlutverki og siglingahermar í skipstjórnarnámi. Þar borgar ríkið hins vegar herminn og gefur skólanum. Hver er munurinn á skipstjóra og flugstjóra? Höfum til dæmis í huga að ferðapjónustan stendur nú undir hærri gjaldeyrisöflun en sjávarútvegurinn,” segir Baldvin og segir að vitaskuld séu báðar atvinnugreinar mikilvægar og einmitt þess vegna sé eðlilegt að nemar þeirra sitji við sama borð. Bæði skipstjórar og flugstjórar þurfa að standast ströng skilyrði og fá réttindi sín gefin út af Samgöngustofu.

„Nemar á hinum Norðurlöndunum fá námið að mismiklu en þó nánast öllu leiti greitt frá sínu heimalandi, þar sem flugnám er viðurkennt eins og hvað annað nám. Tannlæknar, læknar og verkfræðingar læra hérna heima og ríkið borgar allt, því við viljum þá þjónustu. Við viljum líka hafa sjúkraflug en þeir sem sinna því þurfa að greiða það allt sjálfir.”



DO PILOT STUDENTS HAVE EQUAL ACCESS TO EDUCATION ?

Education in Iceland is subsidised by the state, as there is wide-spread consensus that everyone should have equal access to education. For some reason, this does not apply to flight education.

To become a professional pilot in Iceland you will have to pay at least 10.8 million ISK for your studies. It was only a few years ago that LÍN started to recognise the education and offer a student loan for pilot students. However, the loan only covers approximately 30% of the amount needed – the rest the students themselves must find a way to cover. It is a heavy cost for young people at the start of their career, a time when work can also vary from season to season and is unsteady in many ways.

„After your pilot training, you will need to complete a type rating training program, which the Icelandic airlines thankfully pay for. However, if a pilot doesn't get a job here in Iceland, he might be hired by a company that does not cover this cost, in which case the full price of his or her training can reach up to 15-18 million ISK,” says Captain Baldvin Birgisson, Training Captain at Icelandair and the Principal of Keilir Flight Academy, who has been involved in pilot training for over three decades.

“Pilot training falls under the Ministry of the Interior, and not the Ministry of Education, under which all other education falls in Iceland.”

In the wrong Ministry

But why is this the case? The problem seems to be that flight training falls under the Ministry of the Interior, and not the Ministry of Education, under which all other education falls in Iceland. „I have met so many politicians, and all have agreed that this needs to change, that this education should by rights fall under the Ministry of Education. The Ministry of Education itself agrees on this, but can do nothing unless the Ministry of Finance provides the financial means for it, which never happens. The Ministers of Finance have gotten away with doing nothing about this,” says Baldvin.

Flight schools are expensive

Training pilots is not cheap, but the same can be said of many other professions. „We have lately received a very low contribution from the state, to support the academic part of the pilot training. The support was recinded during the economic crash but has now been reinstated. It doesn't go a very long way, though. Flight schools do not get the VAT of their fuel repaid, so the studies are literally taxed, and by even more than what the state actually provides in support.” Baldvin further points out that training marine captains is in some ways a similar process as that of training pilots. For example, both require expensive simulators for training.

“Flight schools do not get the VAT of their fuel repaid, so the studies are literally taxed, and by even more than what the state actually provides in support.” Baldvin Birgisson

„A part of flight training is done through simulators, and we of course have to pay the VAT of the flight simulators, too. These are numbers that reach tens of millions, and are astronomically high for Icelandair. The flight simulators are incredibly expensive and are used for the same purpose of sailing simulators for marine captain training. There the state pays for the simulator and gives it to the school. What is the difference between a pilot and a marine captain? Let's keep in mind that the tourism industry is now generating more foreign currency exchange than fisheries,” says Baldvin and stresses that of course both professions are important, which is exactly why its students should have equal access to education. Both types of captains need to meet strict conditions, and have their rights issued by the Icelandic Transport Authority.

„Flight students in the other Nordic countries get their education subsidised almost or completely by their home countries. There, flight training is considered to be equal to any other studies. Dentists, doctors and engineers study here and the state pays everything – because we want this service. We also want to have emergency medical operations, but the people who do this work have to pay for everything themselves.”



Nýr efnadreifari hjá ISAVIA

ISAVIA hefur tekið í notkun nýjan efnadreifara, Schmidt ASP Airport Sprayer, sem notaður er á brautir. Dreifarinn er útbúinn með 30 metra greiðu og úðar fimm metra út frá hvorum væng, sem þýðir að hægt verður að afisa brautina í einni ferð sem ætti jafnframt að stytta tímann við afsínguna um helming. Algengt er að efnadreifarar séu notaðir við hrímaðstæður, og ekki síður til að verjast glæra (e. black ice) myndun í skúraveðri, ásamt öðrum skilyrðum.

New Airport Sprayer

ISAVIA is now installing a new Schmidt ASP Airport Sprayer for Keflavík airport. The Sprayer is equipped with 30 metre spraying arms, spraying 5 metres from each wing, which means a runway can be de-iced in one go, cutting the de-icing time in half. ASP sprayers are used for frosty conditions, but also to protect against black ice during showers, as well as under other conditions.



Hvítbók ALPA

Við bendum áhugasömu fólki á greinagóða skýrslu ALPA um hættur þess að einungis einn flugmaður fljúgi vélum.

Lesið má hvítbókina í heild sinni [hér](#).

ALPA White Paper

ALPA recently released a very interesting white paper on the dangers of single-pilot operations.

You can read it [here](#).