



Frá Öryggisnefnd FÍA:

Lokun brautar 06/24 byggð á gölluðu mati

ÖFÍA skrifaði í september greinargerð, með aðstoð lögmanna stéttarfélagsins, varðandi fyrirhugaðar breytingar á Reykjavíkflugvelli. Greinargerðin var send til innanríkisráðuneytisins, Samgöngustofu, Isavia og Umhverfis- og samgöngunefndar. Fyrir lá áhættumatsskýrsla Isavia með vísan í umfangsmikla skýrslu verkfræðistofunnar Eflu um mat á nothæfisstuðli Reykjavíkflugvallar samkvæmt viðmiði ICAO.

Lengi hafa verið uppi vangaveltur um að loka braut 06/24. Þó svo að tilögur þess efnis hafi verið settar fram síðan 1990 og margir stjórnámamenn undirritað viljayfirlýsingar, er ekki þar með sagt að sú aðgerð standist reglugerð. Ísland er aðili að Alþjóðaflugmálastofnuninni (ICAO) með undirritun Chicago samningsins frá 1944. Viðaukar við samninginn hafa verið innleiddir í íslenska löggjöf og hefur viðauki 14 verið innleiddur með reglugerð nr. 464/2007 um flugvelli. Í viðauka 14 ásamt fylgiskjöllum 9157 og 9184 er útlistuð sú aðferðafræði sem beita skal við útreikning á nothæfistuðli flugvallar og 95% lámarks nothæfistuðull tilgreindur. Þessi aðferð nýtist við valkostagreiningu nýrra flugvallar og hugsanlegar breytingar á flugvöllum sem þegar hafa verið byggðir.

Eftir ítarlega athugun komst ÖFÍA að þeirri niðurstöðu, að útreiknaður nothæfisstuðull Reykjavíkflugvallar án brautar 06/24 í skýrslu Eflu væri rangur, þar sem leiðbeiningum ICAO var ekki fylgt að öllu leiti. Alvarlegasta

villan í skýrslu Eflu er að ekki er reiknað með bremsuskilyrðum á flugbrautum.

ÖFÍA fékk á grundvelli upplýsingalaga afhent tölvupóstssamskipti Eflu og Isavia. Í samskiptum milli starfs-

manna Isavia og Eflu 30. október 2014 kemur eftirfarandi fullyrðing fram: “Í þessari greiningu verður notast við 13kt hliðarvindhraða mörk á brautum 01, 13, 19 og 31, þá er lagt það mat

Framhald á síðu 6

Eftir ítarlega athugun komst ÖFÍA að þeirri niðurstöðu, að útreiknaður nothæfisstuðull Reykjavíkflugvallar án brautar 06/24 í skýrslu Eflu væri rangur, þar sem leiðbeiningum ICAO var ekki fylgt að öllu leiti. Alvarlegasta villan í skýrslu Eflu er að ekki er reiknað með bremsuskilyrðum á flugbrautum.

Nýr kjarasamningur við Mýflug

Þann 27. apríl s.l. var undirritaður nýr kjarasamningur á milli FÍA og flugfélagsins Mýflugs. Eldri samningur var með bókun um breytingar á vaktakerfi sem var með tímaramma. Ekki tókst að klára breytingar á vaktakerfinu innan þess tímaramma þannig að samningurinn losnaði.

Nú er breytingum á vaktakerfi félagsins lokið og nýr samningur sniðinn að því. Ekki er um lengri samning

að ræða enn þann eldri og ekki er snert á launaliðum samningsins.

Kjartan Jónsson, formaður samninganefndar og Högni B. Ómarsson samninganefndarmaður fóru til Akureyrar þann 11. maí og kynntu flugmönnum félagsins breytingarnar. Samningurinn er nú í rafrænni kosningu meðal flugmannanna. Kosningin tekur sjö daga og ætti því að liggja fyrir um miðjan maímánuð.

Drónaflug í USA
bls 2

71. árfundur IFALPA
bls 3

Flugslys vegna þreytu
bls 5

Góð afkoma EFÍA
bls 8

Trúnaður brotinn í flugslysarannsókn
bls 11

Drónaflug í USA

Bandaríska flugmálastjórnin FAA hefur á síðustu misserum gert átak í að koma síauknu drónaflugi undir regluverk stofnunarinnar og til þess hafa verið farnar athyglisverðar leiðir.

Drónaflugið hefur þróast gríðarlega ört síðustu árin og ekkert lát virðist á, en regluverkið hefur alls ekki náð að halda í við þróunina. Nú þegar er farið að horfa til nýtingu dróna til ýmissa verka eins og björgunarstarfa (SAR), slökkvistarfa og til að koma ýmsum varning til skila til afvikinna staða. Þannig eru drónar til ýmissa hluta nyttsamlegir. En notkun þeirra getur líka valdið hættu fyrir aðra flugumferð og notkunin getur verið í vafasömum tilgangi eins og önnur mannanna verk.

Michael Whitaker aðstoðar framkvæmdastjóri FAA greindi frá stefnu bandarískra flugmálayfirvalda á ársfundi IFALPA í apríl s.l. Þar kom fram að stefna FAA væri alveg skýr. Markmiðið er að samþætta starfsemi dróna inn í lofttrýmið, en ekki aðskilja. „Intergrate – not segregate“.



Michael Whitaker aðstoðar framkvæmdastjóri
FAA

Whitaker lagði áherslu á að drónar verði að vera hluti af kerfinu. Þeir sem

fljúga drónum bera ábyrgð og eiga að hafa einhverja lágmarksþekkingu eða skírteini. FAA vildi leita leiða til að fá þessa nýju aðila í lofttrýminu inn undir sinn hatt. Í lok síðasta árs var dróna-flugmönnum boðið að skrá sig í gegnum vef FAA og sækja um skrásetningarnúmer. Hver drónaflugmaður (operator) fær ákveðið númer og getur haft eins marga dróna undir sínu númeri og hann vill. Til að klára umsóknina þarf viðkomandi að fara í gegnum ákveðið námsefni. Þar er m.a. farið yfir bannsvæði og hvaða reglur gilda almennt um notkun dróna.

Skráningarnar voru hafðar ókeypis fyrstu 2 mánuðina og eftir þann tíma lagðist á 5 USD gjald fyrir hvert númer. Þetta gerði það að verkum að yfir 200 þúsund skráðu sig á fyrstu 2 mánuðunum. Alls eru nú um 450 þúsund „drone operators“ skráðir hjá FAA.



Fréttabréf FÍA

Ritstjórn

Jóhannes Bjarni Guðmundsson
jbg@fia.is

Umbrot

Jóhannes Bjarni Guðmundsson
jbg@fia.is

Myndir

airliners.net
Baldur Sveinsson
Mats Wibe Lund - myndasafn.is
Shutterstock

Útgefandi

Félag íslenskra
atvinnuflugmanna

maí 2016

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

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

Nýr formaður samninganefndar FÍA við Icelandair

Jón Þór Þorvaldsson flugstjóri og fyrrum varaformaður FÍA hefur verið skipaður nýr formaður samninganefndar FÍA við Icelandairgroup/Icelandair. Jón Þór hefur mikla reynslu af félagsmálum síðustu árin og var m.a. formaður samninganefndar flugmanna við Air Atlanta. Núverandi kjarasamningur FÍA við Icelandair gildir út september 2017.



71. ársfundur IFALPA



Jóhannes Bjarni
Guðmundsson flugstjóri
og formaður alþjóða-
nefndar skrifar

Ársfundur IFALPA 2016 fór fram í New Orleans dagana 14.-18. apríl s.l. Þar voru saman komnir yfir 300 hundruð fulltrúar frá flugmannafélögum víðs vegar um heiminn. Mættir voru fulltrúar frá 45 félögum ásamt 9 umboðum, svo atkvæði 54 aðildarfélaga voru á staðnum. Alls eru 81 aðildarfélag í IFALPA og félagsmenn eru um 100 þúsund. Það er því miður aðeins um þriðjungur af atvinnuflugmönnum heimsins og ærið verkefni að auka við félaga fjöldann, einkum í Asíu þar sem vöxturinn er hvað mestur.

Eitt mesta veganesti sem við fáum í að sækja þessa fundi er að hitta kollega, eignast vini og bandamenn í stóru sem smáu.



Órnólfur Jónsson formaður og Kjartan Jónsson varaformaður á ársfundinum í New Orleans.

Aðalfundastörfin:

Hefðbundin aðalfundastörf fóru fram þar sem kynnt var og afgreidd margs konar vinna sambandsins og nefnda þess á síðasta árinu. Hæst bar umræðu um ATRP og hvernig IFALPA eigi að bregðast við þeim tillögum sem nokkur aðildarríki virðast vilja keyra í gegnum ICAO til að koma á hinu „fullkomna frelsi“ hvað varðar eignarhald á flugfélögum og frelsi til að fljúga hvert sem er, hvænær sem er. ECA og aðildarfélög í Evrópu hafa brugðist hart við þessum fyrirætlanum og fyrirhugaður er aukafundur í PGA nefnd IFALPA eingöngu vegna þessa í byrjun júní n.k. Þá er líklegt að eftir nýjustu tíðindi um aðgang Norwegian að bandaríska markaðnum, vilji bandarísku flugmannafélögin líka fara varlega

í þessu efni. Þetta er mál sem varðar ÖLL flugmannafélög í heiminum.

Þau tvö umfjöllunarefni sem farið var í sérstaklega á fundinum utan aðalfundarstarfa, voru um FRMS og Drones/RPAS. Þarna voru sérfræðingar í þessum málum sem fóru yfir stöðuna og voru með fræðandi fyrirlestra.

Nýr varaforseti, og nýir nefnd- aformenn:

Síðasta daginn voru kosningar til helstu embætta aðalmálið. Nýr varaforseti var kjörinn **Ron Abel**, Bandaríkjamaður sem gengt hefur stöðu formanns PGA nefndarinnar síðustu 2 árin eða þar um bil. Við þetta losnaði staða Rons sem formaður PGA nefndarinnar. Við því embætti tekur **Rene Joziassse** frá Hollandi sem verið

hefur varaformaður nefndarinnar.

Nýir í stjórninni eru svo **Jack Netskar** frá NF í Noregi. Hann hefur verið mjög duglegur við baráttu gegn Norwegian og einnig í aðstoða flugmenn Norwegian við að ná fram bættum kjörum víðs vegar um Evrópu.

Patrick Magison er nýr Executive Vice President of Technical & Safety Standards. Partrick er Frakki og kemur frá SNPL (franska flugmannafélaginu). Hefur verið öflugur í nefndastarfi ECA varðandi FTL, TLO og fleira.

Stjórn IFALPA:

President Capt. Martin Chalk

Deputy President Capt. Ron Abel

Executive Vice-President Administration, Membership & Finance (EVP AMF)

Capt. Rod Lypchuk

Executive Vice-President Technical & Safety Standards (EVP TSS)

Capt. Patrick Magisson

Executive Vice-President Professional & Governmental Affairs (EVP PGA)

Capt. Jack Netskar

Executive Vice-President AFI/MID

Capt. Souhail Dallel

Executive Vice-President ASIA/PACIFIC Capt. Amornvaj Mansumitchai

Executive Vice-President CAR/SAM

Capt. Osvaldo Neto

Executive Vice-President NAM

Capt. Mike Geer

Executive Vice-President Europe

Capt. Jon Horne



Órnólfur Jónsson ásamt Jo Bjørn Skatval nýjum formanni NF í Noregi og Jack Netskar nýjum stjórnarmanni í IFALPA og alþjóðafulltrúa NF.



Hollenska sendinefndin á IFALPA vakti óskipta athygli með hjálp föngulegra yngismeyja í þröngum skærappelsínugulum búningum. Ástæðan er sú að VNV hollenska flugmannfélagið sækist eftir að halda ársfund IFALPA árið 2019 og keppir þar um fundarstaðinn við VC þýska flugmannafélagið sem vill halda fundinn í Berlín. Fremst á myndinni er Jóhannes Bjarni formaður Alþjóðanefndar.



Góð mæting var á kynningarfund FÍA í sal félagsins í Hlíðasmára um nýtt fyrirkomulag skráargerðar hjá Icelandair. Tveir fundir voru haldnir í apríl og var meðfylgjandi mynd tekin á síðari fundinum þann 26. apríl. Nú er byrjað að vinna samkvæmt nýja kerfinu og fara allar beiðnir um frídaga og ferðir í gegnum það. Reynslan af því verður svo metin að nokkrum mánuðum liðnum.



F.v. Tomasz R. Tomczyk, Kristinn Arnar Svavarsson og í pontu er Örnólfur Jónsson formaður FÍA að svara fyrirspurnum fundarmanna.

RNSA um magalendingu Sukhoi í KEF:

Orsök slyssins rakin til preytu flugmanna

Rannsóknarnefnd samgönguslysa hefur gefið út skýrslu í tengslum við rannsókn á flugslysi er varð á Keflavíkurflugvelli þann 21. júlí 2013, er Sukhoi Civil Aircraft RRJ-95B hafnaði utan flugbrautar. Flugvélin var í prófunarflugi á vegum framleiðanda, og hugðist áhöfnin framkvæma lágflug í 2-3 fetum yfir flugbraut 11 við hliðarvindsaðstæður, nálægt hámarks- lendingarþyngd og með einn hreyfil óvirkan. Tilgangurinn flugsins var að prófa sjálfvirknibúnað flugvélarinnar við þessar aðstæður.

Meginorsök flugslyssins var rakin til þreytu flugmanna, er varð til þess að flugmenn flugvélarinnar gáfu röngum hreyfli inn í fráhrarfsflugi, eftir að flugvélin snerti flugbrautina. Snerting flugvélarinnar við flugbrautina, sló út sjálfvirknibúnaði fyrir fráhrarfsflugið.

Fram kemur í skýrslunni að áhöfnin var komin langt fram yfir leyfilega hámarksvakt, en slysið varð kl. 05:23 að morgni.

Nú tillögur í öryggisátt eru lagðar til í skýrslunni til nokkurra aðila hérlendis og erlendis.

Tillögur í öryggisátt til Isavia:

- 4) Take the necessary steps to ensure that Keflavik Airport's emergency



plan is activated without a delay, following an accident occurrence

- 5) Take the necessary steps to ensure that the AIP is adhered to
- 6) Set up formal procedures for Flight Certification / Flight Testing at the BIKF airport, based on the work of the in-house task group

Tillögur í öryggisátt til ICETRA (Samgöngustofu):

- 7) Set up a procedure for approval of Flight Certification / Flight Testing that are performed at Icelandic airports and in Icelandic airspace. The procedure should ensure that the airport/ATC service provider (Isavia) is informed/consulted as applicable

Úr skýrslunni:

Analysis of the above schedules showed the following:

The accident occurred 10 hours and 53 minutes after the flight shift of the flight crew did actually start according to a declaration issued by the Head of Flight Tests division of Sukhoi Civil Aircraft

The accident occurred 17 hours and 8 minutes after the original shift of the flight crew was to have started at 12:15 on July 20th.

The accident occurred 20 hours and 53 minutes after the preliminary preparation for the flight started in the hotel at 08:30 in the morning of July 20th.



að ekki þarf að taka tillit til bremsuskilyrða sem leiðir af sér íhaldsamari nothæfisstuðull.”

Ekki kemur fram í skýrslu Eflu hvernig þetta mat fór fram. Hinsvegar má ráða af lestri skýrslunnar að höfundar virðast rangtúlka grein 3.1.3 í reglugerð nr. 464/2007 með þeim afleiðingum, að ekki var tekið tillit til bremsuskilyrða á flugbrautum. Það blasir því við að nothæfisstuðullinn er ekki reiknaður út í samræmi við verklag ICAO og niðurstaðan því röng.

Hvernig þessi mistök gátu átt sér stað er ekki á verksviði ÖFÍA að greina, en það væri með öllu óforsvaranlegt að taka ákvörðun, um lokun flugbrautar á Reykjavíkflugvelli, byggða á gallaðri verkfræðiskýrslu.

Árið 2006 var unnin rannsókn af NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium) í Hollandi. Í niðurstöðu NLR kemur fram að verði flugbraut 06/24 lokað muni nothæfisstuðull

málsins réttlætt með þeim hætti.

Það ber að ítreka að ÖFÍA gerir ekki athugasemdir við að kannaðir séu kostir á breyttu fyrirkomulagi flugbrauta á Reykjavíkflugvelli, en það verður að teljast grundvallaratriði að við mat á breyttu fyrirkomulagi sé tekið mið af gildandi reglugerðum og ákvarðanir séu teknar með vísan í áreiðanleg gögn. Það hlýtur að vera augljóst að flugöryggi sem hefur þróast við notkun flugvallar með þremur flugbrautum skerðist við það að einni flugbraut sé lokað, þetta er staðreynd sem er óháð útreikningi á nothæfisstuðli.

ÖFÍA hefur komið á framfæri alvarlegum athugasemdum við framvindu þessa máls. Það er grundvallaratriði að úrvinnsla er varðar flugöryggismál sé unnin með lögmatum og óvæfengjanlegum hætti.

Um önnur verkefni á borði ÖFÍA

Ný öryggisnefnd tók til starfa 12.



gjöf. Þeir kynntu aðalskipulag Keflavíkflugvallar og þau metnaðarfullu áform sem liggja fyrir um breytingar á flugvellinum. ÖFÍA kom margvíslegum ábendingum og sjónarmiðum góðfúslega á framfæri.

Keflavíkflugvöllur var í upphafi byggður sem herflugvöllur en sú notkun sem fram fer á vellinum í dag kallar á margvíslegar breytingar.

Til að auka afkastagetu flugbrautarkerfis vallarins er það skoðun ÖFÍA að með einföldum framkvæmdum megi ná miklum árangri. Annars vegar með byggingu nýrra flýtiakbrauta (rapid-exits) og hinsvegar með því að minnka aðskilnað á milli véla. Í þessu samhengi hvetur ÖFÍA til þess að aðflugsradar og hugbúnaður honum tengdur sé skoðaður sérstaklega og eftir atvikum endurnýjaður.

Það er vitað að suðaustan og suðvestan vindáttir geta verið sterkar á Reykjanesinu. Í vindagreiningu Veðurstofu Íslands fyrir Keflavíkflugvöll sem finna má á vefsíðu Veðurstofunnar kemur það glögglega fram. Ef til þess kemur að nauðsynlegt verður að byggja nýja flugbraut á Keflavíkflugvelli, er það skoðun ÖFÍA að í stað annarrar suður/norður brautar að þá séu meiri not fyrir suðaustur/norðvestur braut vegna vinda í Keflavík. Að koma upp samsíða flugbrautum er þekkt fyrirkomulag á flugvöllum þar sem umferð er mikil. Á Keflavíkflugvelli eru viðfangsefnin eilítið flóknari. Samspil sterkra vinda og hálfu gera aðstæður á vellinum oft mjög krefjandi. Það er þekkt að hitastig á suðvestur horni landsins sveiflast ört í kring um frostmark og getur það breytt aðstæðum á vellinum mjög skyndilega.

Það er því skoðun ÖFÍA að byggja skuli suðaustur/norðvestur braut á undan annarri norður/suður braut. Það er líklega ástæða til að halda nýrri norður/suður braut á aðalskipulaginu, til að tryggja landssvæði og hindranafleti, en það er þó vandséð að umferðarþungi vallarins muni kalla á slíka ráðstöfun í framtíðinni.

Akureyri og Egilsstaðir

Hvernig þessi mistök gátu átt sér stað er ekki á verksviði ÖFÍA að greina, en það væri með öllu óforsvaranlegt að taka ákvörðun, um lokun flugbrautar á Reykjavíkflugvelli, byggða á gallaðri verkfræðiskýrslu.

flugvallarins falla úr 99% niður í 89,3%. Í skýrslu Eflu er niðurstaða NLR vefengd með því að gagnrýna úrvinnslu vindátta. Hinsvegar er úrvinnsla NLR á vindáttum nákvæmlega í samræmi við þær leiðbeiningar ICAO sem koma fram í Airport Planning Manual Doc. 9184. Niðurstaða NLR stendur því óhögguð.

Þann 22. mars kvað Héraðsdómur Reykjavíkur upp þann úrskurð að loka skyldi braut 06/24 á grundvelli samkomulags ríkis og borgar. Héraðsdómur virðist gera ráð fyrir því að öll þau gögn sem lögð voru fram, þar með talin skýrsla Eflu, séu unnin með lögmatum hætti. Þessum úrskurði skaut ríkislögmaður til Hætaréttar Íslands.

Þá hefur ÖFÍA undir höndum svör skipulagsfulltrúa við athugasemdum við endurskoðun deiliskipulags Reykjavíkflugvallar dagsett 18. apríl 2016. Í umsögn fulltrúans er ítrekað vitnað í gallaða skýrslu Eflu og öll framvinda

apríl. Á borð nefndarinnar hafa undanfarið ratað margvísleg verkefni og verður hér tæpt á þeim helstu.

Drónar

Innanríkisráðuneytið birti á síðasta ári drög að nýrri reglugerð um dróna. Í gildandi lögum um loftferðir segir að heimilt sé að setja sérstakar reglur um ómönnuð loftför og því ekki þörf á að setja sér lög um þessi mál, heldur nægir að birta reglugerð. Samgöngustofa hefur hrundið af stað forvarnastarfi m.a. með útgáfu veggspjalds. Þá hefur EASA sett á fót sérstakan vinnuhóp til að meta árekstrarhættu dróna við flugvélar. ÖFÍA fylgist grannt með framvindu þessa máls.

Aðalskipulag Keflavíkflugvallar

ÖFÍA fékk góða gesti í heimsókn í febrúar, þá Svein Valdimarsson skipulagsfulltrúa Keflavíkflugvallar og Stefán Gunnar Thors frá VSO ráð-



Ljós: Njáll Trausti Friðbertsson.
Eins og sést á þessari mynd er oft þröngt á þingi á rampnum á Akureyrarflugvelli og erfið að sjá hvar B757 ætti til dæmis að komast fyrir þegar þessi mynd er tekin.

Isavia hefur af mikilli fyrirhyggju-semi kortlagt hvernig Reykjavíkurflugvöllur gæti tekið við yfir 20 farþegaþotum ef Keflavíkurflugvöllur skyldi lokast, með því að gjörnýta flugbrautir og akbrautir. Flugvellirnir á Egilsstöðum og Akureyri gegna einnig þýðingamiklu hlutverki sem varaflugvöllir. Með sívaxandi umsvifum á Keflavíkurflugvelli þarf að huga betur að getu þeirra til að sinna því hlutverki, þar sem einungis er pláss fyrir fjórar farþegaþotur á hvorum velli. Það er því orðið mjög brýnt að stækka hlöðin á þessum völlum, til að fyrirbyggja að háskalegt ástand geti

skapast. Síðustu misseri hefur efni úr Vaðlaheiðargöngum hefur verið flutt á Akureyrarflugvöll til að stækka flughlaðið. Innanríkisráðuneytið veitti Isavia 50 milljóna króna framlag síðasta vor svo hægt væri að hefja flutninga á efninu, en ríkið hefur því miður ekki tryggt fjármagn til að ljúka framkvæmdunum.

Lokaorð

Aðkallandi framkvæmdir liggja einnig fyrir á flugvöllum eins og Norðfirði er þjónar m.a. fjórðungs-sjúkrahúsi, Samgöngustofa er með opið frávík vegna flugbrautarljósa

Hornafjarðarflugvallar og svo mætti lengi telja.

Árið 2014 unnu Ásta Þorleifsdóttir og Vilhjálmur Hilmarsson fyrir innanríkisráðuneytið vandaða og ítarlega félagshagfræðigreiningu á innanlandsfluginu. Í skýrslunni kemur fram að innanlandsflugið sé þjóðhagslega arðbært og að þjóðhagslegur ávinningur af því til næstu 40 ára séu um 70 milljarðar á verðlagi dagsins í dag. Ennfremur kemur fram að þjóðhagslegur ávinningur samfélagsins af útgjaldakrónu hins opinbera til flugvallanna og flugsins í heild er 1,48 kr, þ.e. þjóðhagsleg arðsemi fjárfestingarinnar í flugvallakerfinu og fluginu á landsbyggðinni umfram útgjöld er 48%.

Árið 2012 rannsakaði hagfæðideild Oxford háskóla efnahagsleg áhrif flugrekstrar á íslenskt samfélag. Niðurstöðurnar komu mörgum á óvart. Efnahagslegur ábati af flugrekstri á Íslandi er gríðarmikill. Atvinnugreinin skapar alls 20.600 störf og þjóðhagsleg áhrif á verga landsframleiðslu eru kringum 12,9%. Það er margfalt herra hlutfall en í nágrannalöndunum.

Flugöryggi er viðfangsefni sem nálgast þarf með heilstæðum hætti. Einstök viðfangsefni ÖFÍA hafa verið í senn mörg og fjölbreytileg þau 52 ár sem nefndin hefur starfað. Höfuðmarkmið nefndarinnar er að stuðla að upplýstri umræðu um flugöryggismál á Íslandi, að innviðir þeir er þjóna flugstarfssemi séu í góðu ástandi og að almannahagsmunum sé gætt í hvívetna.

2Way í útrás



Guðmundur St. Sigurðsson og Haraldur Diego ræða við áhugasama um appið og möguleika þess. 2Way keypti kynningarbás á fundarstaðnum og var þannig einn af formlegum styrktaraðilum fundarins. Stærstu styrktaraðilar fundarins voru Airbus og Boeing. Aðrir voru Embraer, Bombardier, VisonSafe, Parc Aviation og 2Way.

Fyrirtækið 2Way - „app solutions for unions“ er að vaxa ásmegin. FÍA var fyrsti viðskiptavinurinn og hefur appið hlotið mjög góðar viðtökur hjá okkar félagsmönnum. Þá hefur fjölmennasta flugmannafélag Evrópu, Balpa í Bretlandi einnig verið notandi lausnarinnar í tæp 2 ár og mörg önnur stéttarfélög hafa sýnt áhuga. Fyrirtækið fékk í lok síðasta árs verkefnastyrk frá Tækniþróunarsjóði sem eru undir Rannís, sem gerir eigendum þess kleift að þróa appið mun hraðar. Nú er útgáfa 2 tilbúin og ætti að birtast félagsmönnum FÍA innan fárra vikna.

Á ársfundi IFALPA í apríl var 2Way með kynningarbás sem vakti mikla athygli viðstaddra forystumanna flugmannafélaga og segir Guðmundur St. Sigurðsson eigandi þess að góður árangur hafi verið af kynningunni sem muni vafalítið skila sér í framtíðinni.

Góð afkoma Eftirlaunasjóðs FÍA árið 2015

Ávöxtun

Afkoma Eftirlaunasjóðs FÍA var með besta móti á árinu 2015. Nafnávöxtun ársins nam 14,9% sem svarar til 12,6% raunávöxtunar. Hrein raunávöxtun, þ.e. raunávöxtun þegar rekstarkostnaður hefur verið dreginn frá hreinum fjármunatekjum, var 12,5% á árinu samanborið við 5,3% árið áður. Meðaltal hreinnar raunávöxtunar síðustu fimm ára er 7,0% og 1,9% síðustu tíu ár. Ef horft er til síðast liðinna 20 ára er meðalávöxtun sjóðsins nú 3,6%.

Hrein eign til greiðslu lífeyris

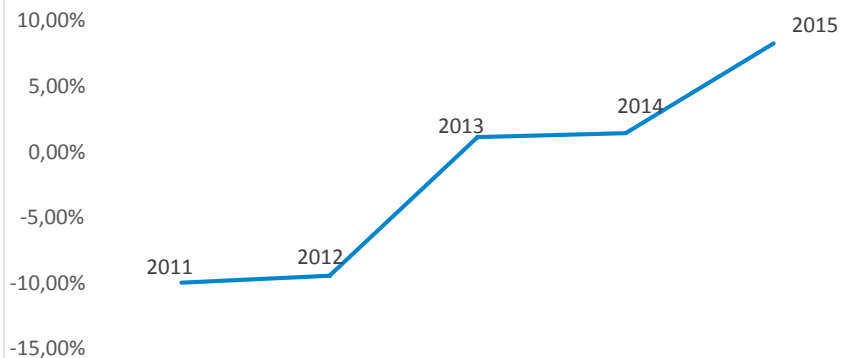
Hrein eign til greiðslu lífeyris nam um 29,8 m.a. í árslok samanborið við 25,4 m.a. í lok fyrra árs. Sjóðurinn stækkaði því um 4,4 m.a. á árinu eða um 17,2%.

Iðgjöld og lífeyrir

Alls greiddu að meðaltali 623 sjóðfélagar iðgjöld til sjóðsins á árinu sem er aukning frá fyrra ári þegar meðalfjöldi greiðandi sjóðfélaga var 572. Lífeyrisþegar voru 185 á árinu og í árslok áttu 961 sjóðfélagar réttindi í sjóðnum.

Samhliða fjölgun sjóðfélaga hafa iðgjöld til sjóðsins einnig aukist en þau hækka um 15,4% milli ára og eru um 1,3 m.a á árinu 2015. Lífeyrisgreiðslur jukust einnig á árinu en lítillega þó eða um 2,5%. Hlutfall innflæðis í sjóðinn á móti útflæði er því hátt og sjóðurinn vaxandi.

Þróun tryggingafræðilegrar stöðu 2011-2015



Tryggingafræðileg staða sjóðsins í árslok 2015

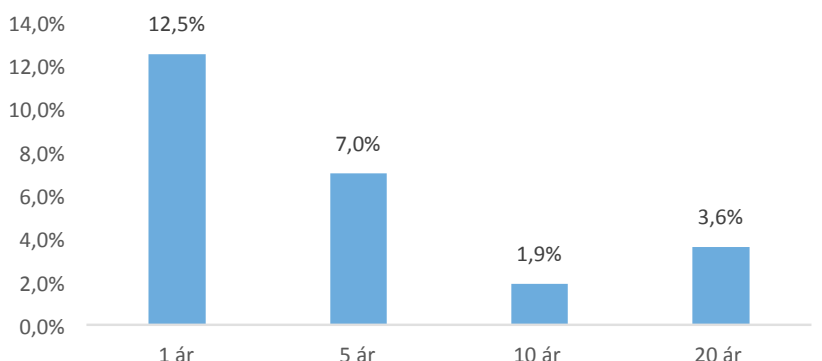
Tryggingafræðileg staða sjóðsins batnaði umtalsvert á árinu. Tryggingafræðileg athugun sýnir að í árslok 2015 voru heildareignir sjóðsins 8,1% umfram heildarskuldbindingar samanborið við 1,2% í lok fyrra árs. Það er sannarlega ánægjulegt að sjá þennan viðsnúning í tryggingafræðilegri stöðu sjóðsins á síðast liðnum árum.

Vilji er hjá stjórn sjóðsins til að bregðast við bættri stöðu og auka réttindi sjóðfélaga. Hins vegar þarf að hafa í huga áform um að nýjar lífslíkur, sem byggja á framtíðarspá, verði notaðar næst við útreikning á skuldbindingum sjóðsins. Slíkt mun leiða til verulegrar aukningar á skuldbindingum og því nauðsynlegt að taka tillit til þess þegar skoðað er hversu mikið er hægt að auka réttindi nú. Stjórn Eftirlaunasjóðs FÍA leggur til á ársfundi sjóðsins þann 11. maí 2016 að réttindi allra sjóðfélaga verði aukin um 3% miðað við réttindi í árslok 2015. Að ársfundi loknum verður tillagan lögð fyrir sjóðfélaga í allsherjar atkvæðagreiðslu, líkt og samþykktir segja til um, og hvetur stjórn sjóðfélaga til að nýta atkvæðisrétt sinn.

Stjórn EFÍA

Ávöxtun

Meðaltal raunávöxtunar m.v árslok 2015



Stattu oftast upp



Geirprúður Alfreðsdóttir
flugstjóri, íþróttakennari
og ritstjóri fittofly.com
skrifar

Í kjölfar flugslyss í frönsku ölpunum í fyrravor breyttu mörg flugfélög verklagi sínu varðandi umgengni við flugstjórarklefan á þann veg að flugmaður má aldrei vera einn síns liðs í flugstjórarklefanum. Því þarf ávallt einhver þjónustuliði að koma inn í flugstjórarklefan ef flugmaður þarf að bregða sér aftur fyrir hurð og vera þar uns hann/hún kemur aftur.

Þetta nýja verklag hefur ósjálfrátt valdið því að flugmenn standa sjaldnar upp en áður. Mikilvægi þess að standa reglulega upp hvort sem er á löngum eða stuttum flugum til að teygja úr sér og auka blóðstreymi, verður seint endurtekið of oft. Langvarandi seta í sömu stellingu getur valdið

því að ákveðnir vöðvar stytast sem getur aftur valdið t.d. bakverkjum eða öðrum stoðkerfisvandamálum.

Það er samt ekki alltaf nauðsynlegt að yfirgefa flugstjórarklefan til þess að teygja úr sér eða gera léttar æfingar. Þegar flugmaður situr í sætinu getur hann ýtt stólnum sínum aðeins aftur og gert léttar æfingar fyrir fætur, háls og hendur. Einnig er mögulegt í mörgum flugstjórarklefum að standa uppréttur fyrir aftan sætin og gera þar æfingar.

Hér eru sýndar nokkrar æfingar sem henta ágætlega til að teygja á, þegar staðið er upp:



Standið bein, beygið annan fótinn og lyftið honum þannig að þið tyllið ristinni t.d. á sæti fyrir aftan. Fóturinn sem staðið er á, vísar aðeins inn á við og má vera aðeins boginn. Spennið rassvöðva og þrýstið mjöðmum jafnt fram og teygjið rólega á vöðvunum framan á lærum og á mjaðmasvæðinu. Haldið teygjunni í u.þ.b. 30-40 sek og skiptið síðan um fót. Sjá mynd 1.



Standið bein, lyftið öðrum fætinum beinum t.d. upp á sæti fyrir framan. Hallið bolnum fram yfir fótinn með bakið beint svo teygjan komi í lærvöðvann aftan á fætinum. Haldið teygjunni í u.þ.b. 30-40 sek og skiptið síðan um fót. Sjá mynd 2.



Standið bein og lyftið öðrum fætinum um bognum, leggið utanverðan fótinn (jarkann) t.d. upp í sæti fyrir framan og látið hælinn vera sem næst líkamanum en hnéð vísar út, styðið höndum við sætið og hallið síðan bolnum fram. Haldið teygjunni í u.þ.b. 30-40 sek og skiptið síðan um fót. Sjá mynd 3.

Fleiri æfingar sem hægt er að gera í sætinu má einnig finna á FitToFly.com. <http://www.fittofly.com/aeingar-i-flugi/> Þar má einnig finna ýmis góð ráð fyrir fólk á ferð og flugi.

<http://www.fittofly.com>

Lumar þú á efni eða hugmyndum?

Fréttabréfið er vettvangur fyrir félagsmenn FÍA.

Við hvetjum ykkur til að senda inn áhugavert efni eða ábendingar.

Það má senda til jbg@fia.is eða koma til skila á skrifstofu félagsins í Hlíðasmára.

Að fljúga dróna



Njótum flugsins | Sýnum ábyrgð

ÁBENDINGAR OG TILMÆLI



Verið alltaf með drónann innan sjónsviðs á meðan á flugi stendur



Gerið athugun á öryggi og ástandi drónans fyrir flug og gerið flugáætlun



Merkið drónan nafni eiganda og lesið vandlega leiðbeiningar um notkun hans



Sýnið aðgæslu og fljúgið með þeim hætti að það skapi ekki hættu



Munið að þið berið ábyrgð á að ekki verði árekstur



Loftfarið er leyfis skylt ef það fer yfir ákveðna þyngd



Fljúgið ekki nálægt flugvöllum, þyrlupöllum og loftförum



Fljúgið á opnu og óbyggðu svæði og kynnið ykkur reglur um friðsvæði fugla og dýra



Fljúgið ekki yfir fólk, hús, og ökutæki



Athugið hvort svæðisbundnar takmarkanir séu á flugi dróna



Fljúgið ekki hærra en 150 metra yfir jörðu



Fljúgið ekki í nálægð við varp eða friðsvæði fugla og dýra

Vinsamlega fylgið þessum tilmælum

1/2016

Unnið að fyrirmynd frá EASA. Á heimasíðunni www.samgongustofa.is má finna upplýsingar. Hér má finna nánari upplýsingar frá EASA: <http://easa.europa.eu/drones>

Opnunartími skrifstofu FÍA sumarið 2016

Skrifstofa FÍA verður opin í allt sumar eins og fyrri ár, frá kl. 9 til 13 alla virka daga.

Trúnaður brotinn í flugslysarannsóknnum



Í annað sinn á skömmum tíma hefur það gerst að trúnaðargögnum úr flugrita er lekið í fjölmiðla, á sama tíma og rannsókn slyss stendur yfir. Nýjasta dæmið er frá Svíþjóð þar sem upptaka af samskiptum flugmanna (CVR) síðustu 1 mínútu og 15 sekúndur voru birtar, áður en Canadair CRJ-200 frá West Air flugfélaginu fórst í byrjun janúar á þessu ári. Vélin var í fraktflugi frá Osló til Tromsø. Sænska rannsóknarnefnd flugslysa hefur verið harðlega gagnrýnd fyrir lekann og nýverið sendu IFALPA og ECA út fréttatilkynningu þar sem vinnubrögð sænsku rannsóknarnefndarinnar eru fordæmd, enda mörgum spurningum varðandi slysið enn ósvarað. Í tilkynningu frá IFALPA/ECA segir ennfreður:

Not only does the publication contravene the internationally agreed principles of accident investigation confidentiality, set out in ICAO Annex 13 and EU Regulation 996/2010, but it unnecessarily adds to the burden of the victims' families, and is also a breach of trust to all those involved in commercial aviation.

The relevant framework (Annex 13) for accident investigation by the International Civil Aviation Organization states under 5.12 and 5.12.1 that CVR content shall only be disclosed if „pertinent to the analysis of the

accident or incident. Parts of the records not relevant to the analysis shall not be disclosed“, and therefore only in the final report.

In this early stage of the investigation, many critical questions remain to be answered. IFALPA and ECA call for adherence to the proper accident investigation process and expect a comprehensive and accurate analysis of events based on the highest professional standards.

SNPL í mál vegna leka

Franska flugmannafélagið SNPL hefur höfðað mál á hendur Rémy Jouty yfirmanni BEA, frönsku rannsóknarnefndar flugslysa. Ástæðan er leki á gögnum úr flugrita eftir að Airbus flugvél frá Germanwings fórst í Frakklandi í fyrra. Fulltrúar SNPL hafa gagnrýnt yfirvöld í Frakklandi harðlega fyrir lekann og víja með málssókninni koma í veg fyrir slíkan leka framvegis. Einnig vill flugmannafélagið auka sjálfstæði rannsóknarnefndarinnar og að fullrúi flugmanna verði skipaður í nefndina.

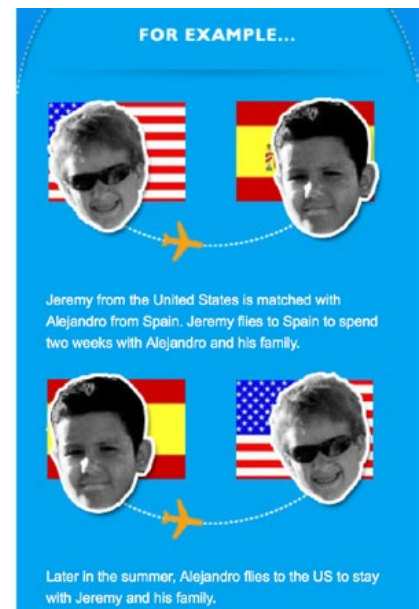
Efti að leikinn í Svíþjóð kom upp hefur verið umræða um að sænska flugmannafélagið myndi fylgja fordæmi SNPL og höfða mál á hendur á yfirmanni sænsku rannsóknarnefndarinnar.

Alþjóðlegt skipti- prógram flugfólks



Til er alþjóðlegt ungmenna skiptiprógramm fyrir ungmenni á aldrinum 14 til 19 ára í flugfjölskyldum.

Ungmennid er tengt við annað ungmenni á svipuðum aldri í flugfjölskyldu í öðru landi. Ungmenninn dvelja svo saman á heimili hvors annars. Þau eru tvær vikur heima hjá þér og tvær vikur hjá erlendu fjölskyldunni. Skiptin fara fram þegar frí er í skóla. Þeir sem hafa áhuga geta fengið nánari upplýsingar á vefsíðunni. www.intlyouth.org



www.intlyouth.org

Fjölga B767 vélum

Icelandair hefur skrifað undir kaup á tveimur B767-300 flugvélum til viðbótar þeim tveimur sem félagið er að taka í notkun núna í vor. Vélarnar verða afhentar Icelandair á næstu mánuðum og undirgangast allsherjar breytingu á innréttingum eins og fyrri tvær vélarnar. Þeim breytingum á að vera lokið eigi síðar en í ársbyrjun 2017. Það er því ljóst að eigi færri en 4 B767-300 vélar verða í áætlunarflugi fyrir Icelandair á næsta ári og styður þannig við áframhaldandi vöxt fyrirtækisins sem er áætlaður. Ekki liggur enn fyrir hversu mikil aukning verður á áætlunarflugi félagsins næsta vetur og þannig er áhafnapörfin fyrir haustið enn óljós.

Farþegatölur Icelandair Group:

Icelandair flutti 214 þúsund farþega í apríl 2016 og er það aukning um 13% frá sama mánuði í fyrra. Sætanyting var 80,6% og minnkaði lítillega eða um 1,6 prósentustig.

Farþegum í innanlandsflugi og Grænlandsflugi fjölgaði um 6% miðað við sama tíma í fyrra og voru 23 þúsund talsins.

Seldir fartímar í leiguflugi voru þeir sömu milli ára og fraktflutningar jukust um 16% milli ára.

Samkvæmt uppgjöri fyrir fyrsta ársfjórðung Icelandair Group jókst



farþegafjöldi félagsins um 21% á tímabilinu miðað við fyrra ár. Í tilkynningu til Kauphallarinnar var dregið úr hagnaðarspá fyrir árið í heild, úr 245-

250 milljón USD og í 235-245 milljón USD. Ástæðan er aukinn kostnaður við eldsneyti, hærri laun starfsfólks og lægri fargjöld.

Frá Sjúkrasjóði

Ekki er lengur óskað eftir frumriti reikninga þegar sótt er um styrk úr Sjúkrasjóði. Þegar sótt er um styrk á heimasíðu FÍÁ er því nóg að setja afrit af reikningi umsækjanda sem viðhengi. Einnig verður áfram hægt að skila inn gögnum á skrifstofu félagsins.

Við viljum einnig benda á að Sjúkrasjóðurinn styrkir eftirfarandi:

- Blóðsýni
- Blettaskoðun

- Krabbameinsskoðun hjá Krabbameinsfélagi Íslands
- Ristilspeglun
- Hjartarannsókn og álagspróf
- Heyrnatappar með hljóðsú
- Tæknifrjógvun og ættleiðing
- Glæraugu og linsur
- Laseraðgerð á augum
- Heyrnateki

Nánari upplýsingar um hvern og einn styrk er að finna á heimasíðu FÍÁ.

Frá Starfsmenntasjóði FÍÁ

Mannabreytingar hafa verið gerðar á stjórn SFÍÁ. Bjarni Berg Elfarsson kemur inn í stjórn SFÍÁ, Sigrún Bender fráfarandi formaður SFÍÁ hefur fært sig yfir í stjórn FÍÁ og Egill Sigurðsson tekur við af henni sem formaður. Stjórnina skipa nú Egill Sigurðsson, Bjarni Berg Elfarsson og Jóhann Ingi Sigtryggsson.

Þótt sumarið sé formlega gengið í garð og skólar almennt að fara í sumarfrí, viljum við hjá SFÍÁ minna á að fjöldinn allur af fróðlegum og spennandi námskeiðum er í gangi yfir sumarið og félagsmenn FÍÁ hvattir til að kynna sér möguleika á styrk frá SFÍÁ til þátttöku á slíkum námskeiðum.

Hafi félagsmenn FÍÁ áhuga á að haldið sé námskeið eða fyrirlestur af einhverju tagi erum við hjá SFÍÁ áhugasamir að heyra af því.

Þá viljum við benda þeim félagsmönnum FÍÁ sem stundað hafa nám í vetur, setið námskeið og eða fyrirlestra en hafa ekki sótt styrk til SFÍÁ að kynna sér úthlutunarreglur SFÍÁ. Viðkomandi gæti mögulega átt rétt á styrk úr sjóðnum.

Vinsamlegast athugið að til þess að geta lesið lög og reglur SFÍÁ þarf viðkomandi að vera skráður inn á heimasíðu FÍÁ.

Fyrir liggur hjá Skrifstofu FÍÁ og SFÍÁ að gera umsóknarferlið skilvirkara en það er í dag. Tími sem

líður frá því að umsókn berst þar til hún er afgreidd ætti að styttest við þessa breytingu, þetta ætti að skýrast á næstu vikum og vera öllum til góða.

Að lokum bendum við á hina ágætu grein 2 úr reglum sjóðsins:

2.gr:

Markmið sjóðsins og verkefni

2.1 Markmið hans er að styrkja og hvetja flugmenn til að afla sér sí-, endur- og starfsmenntunar í þeim tilgangi að styrkja hæfni sína í starfi.

Þetta er kjarninn í okkar starfi.

Góðar stundir.
Stjórn Starfsmenntasjóðs FÍÁ