



Fjölmennar uppsagnir hjá Icelandair:

25 fastráðnir flugmenn hætta

ICELANDAIR hefur sagt upp 25 fastráðnum flugmönnum. Uppsagnirnar sem taka gildi þann 1. desember næstkomandi eru þær fjölmennustu í sex ár, eða frá árásunum í Bandaríkjunum árið 2001. Jafnframt hætta þeir 24 flugmenn um þessar mundir sem ráðnir voru í sumarvinnu hjá Icelandair í vor. Alls láta því 49 flugmenn félagsins af störfum í haust og vetur.

Þá munu 33 flugstjórar félagsins missa stöðu sína á næstunni. Síðastliðið vor tóku 22 flugmenn sæti flugstjóra í sumar. Stærstur hluti þeirra flyst aftur í sæti flugmanns 1. október næstkomandi. Auk þeirra hefur ellefu flugstjórum verið sagt upp stöðunni frá og með 1. desember.

Í Morgunblaðinu nýverið er haft eftir Guðjóni Arngrímssyni, upplýsingafulltrúa Icelandair, að uppsagnirnar muni ekki koma til með að hafa áhrif á áætlunarflug félagsins. Staðan

í alþjóðaleigufluginu á þessum árstíma sé hins vegar óljós. Unnið sé að því að afla arðbærra verkefna og vonir standi til að það skili jákvæðum



niðurstöðum á næstu vikum.

Við ráðningar flugmanna undanfarin ár hefur verið lögð áhersla á að einungis sé um sumarstörf að ræða fyrstu árin vegna árstíðabundinna sveifla í rekstri félagsins. Þetta hefur mætt skilningi hjá starfsmönnum Icelandair og Félagi íslenskra atvinnuflugmanna. Nú gætir hinsvegar talsverðrar gremju meðal starfsfólks í

ljósi þess að félagið hefur nýverið fest kaup á Lettneska flugfélaginu Lat-charter og útvegað því langtíma leiguverkefni á samskonar vélum og

Icelandair á og rekur, Boeing 767-300. Flugmenn eru því m.a. ósáttir við að gripið sé til uppsagna innan þeirra hóps á sama tíma og erlendu dótturfélagi sé úthlutað verkefni á vegum samstæðunnar. - Elm.

IFALPA námskeið í samningatækni á Íslandi:

Tuttugu erlendir gestir

ALÞJÓÐA flugmannasambandið IFALPA stendur fyrir námskeiði í samningatækni hér á landi í næsta mánuði í samvinnu við FÍÁ. Kennarar og leiðbeinendur koma frá Bandaríkjunum og Bretlandi. Búist er við að um 40 þátttakendur sæki námskeiðið, þar af 20 erlendir gestir sem koma víðsvegar frá Evrópu.

Námskeiðið verður haldið á Grand Hótel í Reykjavík og stendur yfir frá 29. september til 1. október.

Flugfélag Íslands:

8 sumarstarfsmenn halda vinnu



ENGUM fastráðnum flugmönnum hjá Flugfélagi Íslands verður sagt upp störfum fyrir næsta vetur. Fjórtán flugmenn voru ráðnir til sumarstarfa hjá félaginu í vor. Af þeim halda átta starfinu í vetur en sex hætta.

Flugtímamörk
í 12 klst
bls 2

Geirflugl kennir
til blindflugs
bls 3

Um kaup
og kjör
miðopna

Latcher
málið
bls 8

Heilbrigðis-
skoðunum fækkar
bls 9

Árshl. uppgjör Ice:
Tapar 1 ma.
bls 10

Preyta
flugmanna
baksíða

Breytingar á stjórn FÍA:

Tryggvi nýr varaformaður

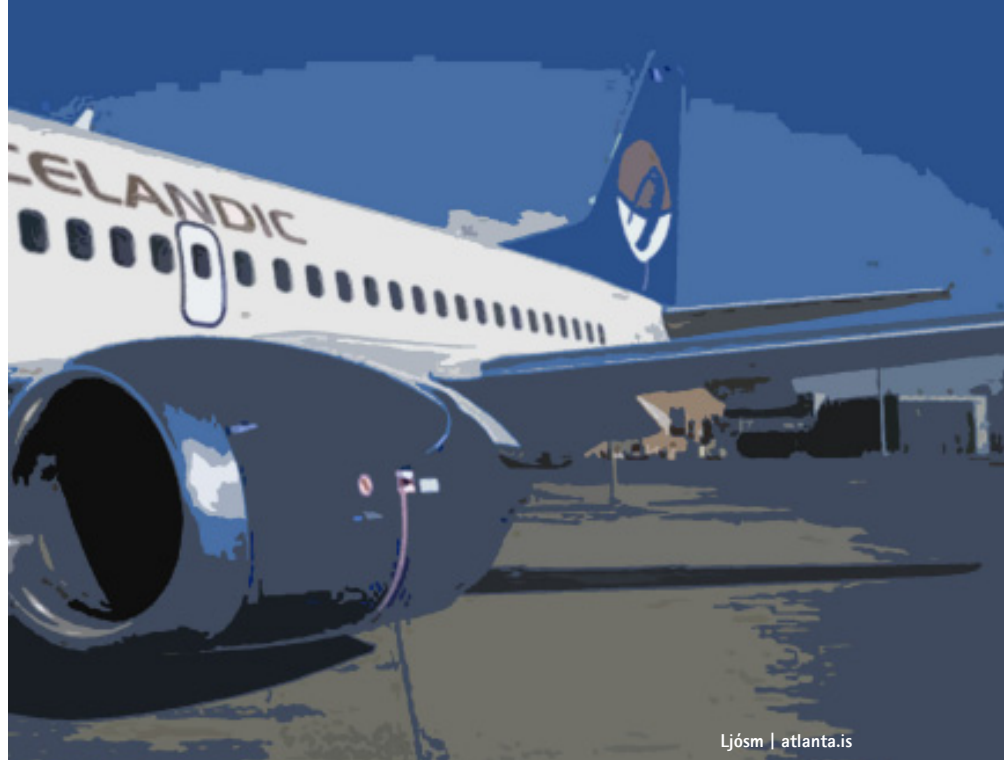
PÉTUR Rúnar Pétursson, sem gegnt hefur starfi varaformanns FÍA á þessu ári, hefur látið af störfum af persónulegum ástæðum. Við stöðu hans tekur Tryggvi Hafstein, flugstjóri hjá Icelandair.



Erjend flugmannaskírteini á Íslandi:

Rúmlega 100 fullgildingar

SAMKVÆMT upplýsingum frá Flugmálastjórn voru 102 fullgildingar á erlendum flugmannsskírteinum í gildi hér á landi í lok ágúst sl. Þar af voru 98 fullgildingar á flugmannsskírteinum utan EES. Langstærstur hluti þessara flugmanna starfar hjá Air Atlanta en tveir eru í vinnu hjá Bláfugli.



Ljósmynd | atlanta.is

Flugmálastjórn veitir AAI undanþágu:

Hækka flugtíma- mörk í 12 klst

FLUGMÁLASTJÓRN Íslands hefur veitt flugfélaginu Atlanta (AAI) undanþágu frá reglugerð 4.15 nr. 782/2001 um flug og vinnutímamörk og hvíldartíma áhafna. Samkvæmt undanþágunni er Atlanta heimilt að hækka flugtímamörk úr 11 klukkustundum í 12 klukkustundir fyrir tvo menn í flugáhöfn á leiðinni Luxembourg – Singapore – Luxembourg.

Í þriðju grein reglugerðarinnar segir: “Flugmálastjórn Íslands getur veitt heimild til frávika frá ákvæðum þessarar reglugerðar, enda sé sérstökum ástæðum til að dreifa sem réttlæti slíkt og flugöryggi ekki stefnt í hættu að mati stofnunarinnar”

Engar efnislegar forsendur

Flugmálastjórn mun væntanlega þurfa að gefa skýringar á forsendum undanþágunnar þ.e. hvernig hægt er

að heimila flugrekanda að nýta menn umfram vinnutímamörk sem kveðið er á um í reglugerð. Ekki verður, a.m.k. í fljótu bragði, séð að neinar efnislegar forsendur séu fyrir undanþágunni.

Spurning er hvort ekki beri að líta á hámarks flug og/eða vaktími í áður nefndri reglugerð sem hæsta mögulega tíma sem flugrekendur geti áætlað á viðkomandi flugliða, en síðan geti flugrekstrarhandbók og/eða samningar verið meira takmarkandi?

Vert er að geta í þessu sambandi að flugfélagið Cargolux flýgur þessa sömu leið með þrjú menn í áhöfn, en í Luxembourg gilda sömu vakt og vinnutímareglur um flugmenn og á Íslandi.

- Elm.



Fréttabréf FÍA

Ritstjóri

Elmar Gíslason
elm.crew@icelandair.is

Blaðamaður

Guðni S. Guðjónsson
gsg.crew@flugfelag.is

Umbrot

Hermann Þór Snorrason
hemmisnorra@hemmisnorra.com

Myndir

Snorri Snorrason / www.snorrason.is
- nema annað sé tekið fram

Útgefandi

Félag íslenskra
atvinnuflugmanna

September 2007

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

Öll notkun efnis úr Fréttabréfi FÍA er óheimil nema að heimilda sé getið.

FÍA fundar með flugmálayfirvöldum:

Ræða atvinnu- mál flugmanna

STJÓRN FÍA samþykkti nýverið að boða fulltrúa félagsmálaráðuneytis, samgönguráðuneytis og Flugmála-stjórnar til sameiginlegs fundar til að kynna stjórnvöldum ýmis atriði er varða atvinnu- og mál flugmanna. Formaður FÍA hefur boðað til fundarins í lok þessa mánaðar.

Í tengslum við fundinn er verið að taka saman gögn sem FÍA hefur und-

ir höndum og kynnt verða. Í framhaldinu er ætlunin að gera þessi gögn opinber, enda mat margra innan FÍA að þessar upplýsingar eigi erindi við almenning. Þetta snýst bæði um starfsemi erlendra flugfélaga hér á landi og ekki síður um starfsemi íslenskra flugfélaga hér heima og erlendis.

AAI óskar eftir samningaviðræðum:

Vilja ganga frá kjarasamningi

FORSVARSMENN Air atlanta hafa óskað eftir því við stjórn FÍA að gengið verði hratt og örugglega til kjarasamninga nú í haust og helst ljúka þeim ÁÐUR en núverandi samningar renna út. FÍA hefur tekið þessari málaleitan vel. Það skilyrði er þó af hendi FÍA að fyrst af öllu verði gengið frá sameiginlegum

starfsaldurslista flugmanna og ákvæði núverandi kjarasamnings virt af hálfu félagsins, en töluvert hefur skort uppá að það væri gert.

AAI mun vera í mun að ganga frá “lausum endum” í tengslum við mögulega sölu á fyrirtækinu og eru líklegir kaupendur erlend fyrirtæki í flutningastarfsemi.

Flugfélagið Geirfugl:

Kenna til blindflugs

FLUGFÉLAGIÐ Geirfugl hefur fengið leyfi til blindflugskenndu. Samkvæmt upplýsingum frá flugklúbnum hefur verið talsverð eftirspurn eftir slíku námi meðal einkaflugmanna en félagið hefur kennt til einkaflugs frá árinu 1999. Fréttabréfið hefur ekki upplýsingar um hvenær fyrsta blindflugsnámskeiðið hefst en næsta einkaflugmannsnámskeiðið byrjar 17. september. Um þessar mundir er



verið að ráða blindflugskenndu til starfa og er áhugasömum bent á að hafa samband við félagið.



Kóngurinn í lag:

Skráð til verkflugs

► Búið er að lagfæra vél Flugstoða, TF-FMS, og er hún farin að fljúga á ný. Vélin var áður í rekstri hjá Flugmálastjórn og skráð til einkaflugs. Flugstoðir hafa nú yfirtekið rekstur vélarinnar og er hún skráð til verkflugs hjá félaginu samkvæmt heimildum blaðsins.



Flugmannaskortur á Íslandi:

Ráða útlendinga

► Vegna flugmannaskorts hafa indversk flugfélög gripið til þess ráðs að ráða erlenda flugmenn til landsins í auknum mæli. Alls hafa félögin ráðið 590 útlendinga til starfa að undanfögnu sem er um 13% allra starfandi flugmanna í landinu.

- *International Herald Tribune*

Athugasemd frá Geirprúði Alfreðsdóttur

Garðaba 7. ágúst 2007

TILEFNI bréfs míns er grein þín í fréttabréfi FÍA frá júlí s.l. þar sem greint er frá niðurstöðum starfsráðs Landhelgisgæslunnar. Í greininni koma fram ótrúlegar rangfærslur og ekki er á neinn hátt reynt að fá fram staðreyndir málsins. Greinin byggist alfarið á órókstuddum rökum flugmanna Landhelgisgæslunnar sem á engan hátt var tekið tillit til í úrskurðinum nema að einu atriði undanskildu sem ekkert er sérstaklega dregið fram í greininni. Aldrei er gerð tilraun til þess að skoða málið nema frá einni hlið. Í þessu tilfelli deildu fulltrúar Landhelgisgæslunnar og fulltrúar flugmanna hjá Landhelgisgæslunni, og deilan stóð um röðun á starfsaldurslista hjá stofnuninni og snérist um aðila sem ALLIR eru

félagar FÍA.

Að gefnu tilefni vil ég góðfúslega benda ritstjóra á eftirfarandi atriði:

1. Ég er félagi í FÍA og borga þangað gjöld eins og hver annar aðili í FÍA. Ég tel að það sé skylda félagsins að gæta hagsmuna allra aðila félagsins og að það sé einnig skylda Fréttablaðs FÍA að gæta sanngirnis í frásögn svo að sem best mynd fái af því sem að um er fjallað.

2. Rangt er farið með í greininni á eftirfarandi stöðum.

a. Í greininni stendur; „...fyrirhugaðrar ráðningar hennar í stöðu flugmanns“

Rétt er: Ég var ráðin sem flugmaður strax í upphafi, enda stendur það í ráðningasamning. Með þessu orðalagi gefur ritstjóri í skyn að ég hafi aldrei verið ráðin sem flugmaður.

b. Í greininni stendur; „að í auglýsingu hafi aðeins verið óskað eftir flugrekstrarstjóra en ekkert getið um flugmann“.

Rétt er: Auglýst var eftir flugrekstrarstjóra og óskað eftir að viðkomandi hefði flugmannsmentun eða samþærilegt.

c. Í greininni er sagt frá að nýráðnir flugmenn hjá Landhelgisgæslunni þurfi að þreyta margvísleg próf í ráðningaferlinu og starfa svo sem lausráðnir flugmenn í átta mánuði til reynslu áður en að fastráðningu kemur.

Rétt er: Umsækjendur eru stundum settir í próf þar sem að þau eru talin hafa forspárgildi um hæfni starfsmanns í starfi. Í þessu tilfelli þurfti ekki próf þar sem að ég hef starfað sem flugmaður í 18 ár og því var auð-

Athugasemd frá Landhelgisgæslunni

VEGNA greinar í nýjasta fréttabréfi FÍA, undir fyrirsögninni „Geirprúður ekki á lista“ er rétt að eftirfarandi komi fram.

Geirprúður Alfreðsdóttir var ekki aðili málsins sem um er fjallað og hún sóttist ekki eftir að starfa sem flugmaður hjá Landhelgisgæslunni. Hún sótti um starf sem flugrekstrarstjóri og það var ákvörðun Landhelgisgæslunnar að ráða hana á kjörum FÍA með það í huga að hún gæti jafnframt síðar tekið að sér að fljúga fyrir Landhelgisgæsluna í hlutastarfi. Flugrekstrarstjórar Landhelgisgæslunnar hafa hingað til einnig sinnt flugi og það var

að sjálfsgöðu aldrei hugmyndin að Geirprúður tæki að sér flug án þess að hafa alla nauðsynlega þjálfun og æfingu. Hér er um afskaplega reyndan og vel menntaðan starfsmann að ræða sem hefur verið mikill fengur fyrir Landhelgisgæsluna að fá í sínar raðir.

Fréttabréf FÍA fjallar um málið af mikilli hlutdrægni og í umfjöllun er einungis vísað til raka flugmanna í starfsráði, sem í flestum tilfellum var ekki tekið tillit til í úrskurði þess. Því lítur svo út að úrskurðurinn hafi byggst á þeim. Ekki er haft fyrir því að lýsa hinni hlið málsins og jafnframt segja frá á grundvelli hvaða raka niðurstaða starfsráðs var í raun

byggð. Það er rétt að benda á að Geirprúður er félagmaður í FÍA og á rétt á því að félagið gæti hagsmuna hennar eins og annarra flugmanna og að fréttabréf félagsins segi frá málinu með sanngjörnum hætti.

Það er ósk Landhelgisgæslunnar að fréttabréfið birti athugasemdir þessar og geri jafnframt grein fyrir málinu á hlutlausan hátt.

Virðingarfyllst,

Dagmar Siguðardóttir
lögfr/uppþýsingafr.
Landhelgisgæsla Íslands



veldara að hringja nokkur símtöl til þess að afla sömu vitneskju með 100% vissu en ekki með óvissu um forspárgildi þeirra prófa sem eru lögð fyrir. Það er ávallt val hvers vinnuveitenda hvaða próf hann leggur fyrir umsækjendur.

d. Í greininni stendur; „Geirþrúður var hins vegar eingöngu ráðin sem flugrekstrarstjóri hjá stofnuninni og fastráðin sama dag og hún hóf störf.

Rétt er: Samkvæmt ráðningasamningi var ég ráðin sem flugrekstrarstjóri og flugmaður eins og áður hefur komið fram. Ég var ekki fastráðin sama dag og ég hóf störf, þar sem að ég hóf störf hjá Landhelgisgæslunni 1. júní 2006 og var fastráðin 1. september sama ár. Eins og þú þekkir getur vinnuveitandi ráðið hversu fljótt hann fastræður flugmenn en mörk eru á því hve lengi það má dragast.

3. Síðar í greininni er vikið að þeim sjónarmiðum flugmanna LHG að þetta rýri trúverðugleika starfsmanna Landhelgisgæslunnar og eins og stendur í greininni „Geirþrúður er á sínu sviði mjög reyndur flugmaður og er það ekki dregið í efa, en á því sviði sem LHG starfar, þ.e. við leit og björgun og eftirlit á hafinu umhverfis Ísland er hún eftir okkar bestu vitund reynslulaus“.

Það er hreint með ólíkindum að ritstjóri fréttabréfs FÍA skuli draga þetta sjónarmið fram og líkast því að einungis sé verið að reyna að kasta rýrð á mína reynslu og þekkingu. Eins og ritstjórinn veit eiga allir flugmenn að fara á starfsaldurslista við fastráðningu sem er eftir að hámarki átta mánaða starf, hver væri kallaður reynslumikill eftir þann tíma. Allir nýráðnir flugmenn LHG sem fóru inn á starfaldurslistann voru með

margfalt minni starfsreynslu en ég og enga reynslu í leit og björgun. En ritstjóranum þótti ekki ástæða til þess að skoða það, hvað þá nefna það.

Að lokum.

Eins og kom fram í upphafi bréfsins þá lögðu fulltrúar flugmanna Landhelgisgæslunnar fram fjölda atriða til stuðnings sínu máli, aðeins var tekið tillit til eins af öllum þessum atriðum, þ.e. að ekki var auglýst eftir flugmanni. Ekkert var tekið tillit til hinna atriðanna sem augljóslega voru ekki á rökum reist. En af hverju sá þá ritstjóri Fréttablaðs FÍA ástæðu til þess að birta öll þessi atriði. Framsetning þeirra var á þann veg að við lestur greinarinnar mætti ætla að úrskurðurinn væri byggður á öllum þessum atriðum vegna þess að hvergi

kemur fram í greininni á hverju úrskurðurinn í rauninni var byggður. Aldrei í greininni er reynt að skoða hina hliðina á málinu en það er það sem góður fréttamaður gerir, hann skoðar helst allar hliðar málsins ef mögulegt er, í það minnsta tvær.

Ég vil að öðru leyti þakka fyrir gott fréttabréf undanfarin ár, og vonandi viðhefur Fréttabréf FÍA vönduð vinnubrögð í framtíðinni eins og ávallt þó að eitthvað hafi það skolast til í þetta skiptið - því hafa skal það sem sannara reynist.

Virðingarfyllt

*Geirþrúður Alfredsdóttir
félagi í FÍA og flugrekstrarstjóri*

Frá ritstjóra

ÞAD var og er stefna undirritaðs að standa ekki í persónulegum ritdeilum við einstaklinga á síðum blaðsins. Hér að framan má lesa athugasemdir flugrekstrarstjóra og upplýsingafulltúra LHG vegna umfjöllunar Fréttabréfsins um málefni gæslunnar í síðasta töl.

Ritstjóri vill þó benda á eftirfarandi; Ef til stóð að ráða flugrekstrarstjóra sem jafnframt væri starfandi flugmaður, hvers vegna var óskað eftir að viðkomandi hefði flugmannsmenntun eða sambærilegt þegar staðan var auglýst? Það hlýtur að vera eðlileg krafa að ríkisfyrirtæki auglýsi ekki laus störf á óljósum forsendum.

Varðandi meint reynsluleysi Geirþrúðar þá var það skilningur

málsaðila að hún væri að taka sæti flugstjóra á flugvél Landhelgisgæslunnar enda var flugrekstrarbókum LHG breytt eftir að Geirþrúður hóf störf með þeim hætti að nýráðinn einstaklingur hjá fyrirtækinu gæti tekið sæti flugstjóra á flugvélinni. Orð fulltrúa í starfsráði Landhelgisgæslunnar sem blaðið vitnaði til í umfjöllun málsins voru ekki til þess fallin að gera lítið úr reynslu hennar sem flugmaður og flugstjóri eftir 18 ár í starfi hjá Icelandair. Einungis að benda á að “á því sviði sem Landhelgisgæslan starfar, þ.e. við leit og björgun og eftirlit á hafinu, umhverfis Ísland”, þá væri hún líkt og allir aðrir nýliðar, reynslulaus.

Elmar Gíslason

Um kaup og kjör

Elmar
Gíslason
ritstjóri
Fréttabréfs
FÍA skrifar



FJÖLSKYLDUMADURINN Vance Hopkins hafði starfað sem flugmaður á þötu hjá Pinnacle Airlines í Minneapolis í Bandaríkjunum um árabil þegar hann tók þá ákvörðun að segja upp starfinu og gerast vörubílstjóri í Kaliforníu fyrr á þessu ári. Ástæðan var einföld. Lág laun og miklar fjarvistir frá fjölskyldunni. Vance eyddi að meðaltali einungis 8-9 dögum í

hafri aukist. Komi ekki til breytinga muni reynast erfiðlega fyrir flugfélög að manna flugmannsstöður í framtíðinni þar sem ungt fólk leiti síður í flugnám en snúi sér frekar að greinum sem bjóða betra starfsumhverfi og hærri laun.

Umfjöllun blaðsins á kjörum og aðbúnaði flugmanna má heimfæra víða. Hér á landi eru þegar dæmi þess

árum skildu hins vegar leiðir þegar laun forstjóra urðu um 1,5 hlutur flugstjóra og síðar tvöföld laun flugstjóra.

Samkvæmt tekjublaði frjálsrar Verslunar sem kom út í ágúst námu tekjur forstjóra félagsins á síðasta ári um 16,5 milljónum króna á mánuði eða 198 milljónum á árinu. Samkvæmt tekjublaðinu sl. 2 ár eru algeng laun millistjórnenda og framkvæmdastjóra flugfélaga á bilinu 3-9 milljónir króna á mánuði. Flugstjóri í vaktavinnu nær því á bilinu 1/3 – 1/9 af launum þeirra starfsfélaga sinna sem teljast vinna ábyrgðastörf á skrifstofum.

Annað sem hefur breyst á liðnum árum til hins verra er vinnuálag flugmanna. Flugmenn hjá íslenskum flugfélögum starfa eftir íslenskum kjarasamningum. Heimilt er að fara út fyrir þá samninga og ýmist lengja vaktir eða stytta hvíldartíma þegar þörf er á, svo fremi að menn brjóti ekki samevrópskar (JAR) reglur þar að lútandi sem kunna að vera aðeins rýmri en kjarasamningar í ákveðnum málaflokkum. Eins og gefur að skilja, þá er hugsunin á bak við hámarks-vakttíma og lágmarkshvíldartíma áhafna sú að þar liggi efri mörk í vinnurammanum sem ekki má fara útfyrir. Á síðustu árum virðist skilningur vinnuveitenda á þessum vinnutímaramma hafa breyst nokkuð. Nú er einfaldlega litið á hámarksvinnutíma og lágmarkshvíldartíma sem eðlileg viðmið og áhafnir keyrðar eins nálægt þessum efri mörkum eins og unnt er stóran hluta ársins. Þetta er vandamál sem stéttarfélög flug-



mánuði heima hjá eiginkonu sinni og þremur börnum á meðan hann starfaði sem flugmaður. Eftir að hann gerðist vörubílstjóri kemur hann heim á hverju kvöldi.

Saga Vance var til umfjöllunar í bandaríska blaðinu *Star Tribune* á dögnum þar sem fjallað var um yfirvofandi flugmannaskort samfara versnandi kjörum stéttarinnar. Í umfjöllun blaðsins kemur m.a. fram að starf flugmanna og starfsumhverfi þeirra hafi gjörbreyst til hins verra á liðnum árum. Laun hafi lækkað á sama tíma og vinnuálag og fjarvistir

að flugmenn hafi fengið launalaus leyfi eða sagt upp vinnu til að starfa á öðrum vettvangi af sömu ástæðum og ofangreindur Vance Hopkins. Laun flugmanna á Íslandi eru auðvitað breytileg á milli fyrirtækja auk þess sem tekjur þeirra ráðast af stöðu og starfsaldri manna. Ætla má að algeng byrjunarlaun flugmanns séu á bilinu 360 til 440 þúsund krónur á mánuði en laun flugstjóra í hæsta launaflokki um 1 milljón króna á mánuði. Til langs tíma hafði forstjóri Flugleiða sömu laun og launahæstu flugstjórar hjá félaginu. Fyrir um 10

manna berjast við í síauknum mæli, þ.e. að háþörf samkvæmt reglugerð eru markmið flugfélaga.

Það er ekki bara neikvæð launaþróun, miklar fjarvistir og aukið vinnuálag sem gæti fælt fólk frá flugnámi. Verðmiðinn á náminu hefur hækkað mikið á liðnum árum og þ.a.l. síður samkeppnishæft við aðrar greinar. Jafnframt leikur sú hefð sem skapast hefur hjá íslenskum flugrekendum að ráða fólk einungis til sumarstarfa fyrst um sinn, stóran þátt í því að fólk leitar í aðrar greinar. Það gefur auga leið að ungt fólk sem er nýkomið úr námi, er að stofna fjölskyldu og eignast sitt fyrsta heimili getur ekki komið undir sig fótunum með góðu móti ef einungis er boðið upp á sumarvinnu fyrstu árin í starfi. Mörgum hefur reynst erfitt að ráða sig í aðra vinnu yfir vetrarmánuðina í ljósi þess að flugrekendur hafa ekki svör á reiðum höndum um hvenær viðkomandi geti hafið störf aftur. Slíkt ræðst eingöngu af árferði og umsvifum hverju sinni og fólk oft kallað til vinnu á ný með skömmum fyrirvara.

Alcoa Fjarðaráll hefur auglýst talsvert eftir starfsmönnum að undanfögnu. Þar er óskað eftir bæði útlærðum iðnaðarmönnum og verkamönnum til framtíðarstarfa. Samkvæmt auglýsingum fyrirtækisins eru byrjunarlaun verkafólks frá 312 þúsund krónum á mánuði miðað við 15 tólf tíma vaktir á mánuði og 15% árangursávinning. Byrjunarlaun útlærðra iðnaðarmanna fyrir sömu vinnu er 450 þúsund á mánuði í vaktavinnu og 303 þúsund fyrir 40 stunda vinnuviku í dagvinnu. Að auki er boðið upp á kostnaðarlausan flutning inn á svæðið. Þ.e. ef starfsmaður þarf að flytja á svæðið úr meira en 100 km fjarlægð frá vinnustaðnum, greiðir Fjarðaráll kostnað við kaup og sölu fasteigna, s.s. sölulaun, lántökugjald og stimpilgjöld. Fyrirtækið sér um að pakka búslóð, flytja hana og koma fyrir á nýju heimili. Með fyrsta launaseðlinum fær starfsmaður 200 þúsund króna greiðslu til að koma sér fyrir á svæðinu. Starfsmenn fá



jafnframt flugmiða með FÍ á hagstaðum kjörum. Til viðbótar útvegar fyrirtækið og þvær allan vinnufatnað starfsmanna þeim að kostnaðarlausu. Þá greiðir Fjarðaráll hverjum starfsmanni 12.000 króna líkamsræktarstyrk árlega.

Fljótt á litid þá standast hvorki sumarstörf flugfélaganna né launakjör nýráðinna flugmanna samburð við það sem Fjarðaráll býður sínu fólki upp á. Þá virðast laun flugstjóra ekki í neinu samhengi við laun annara starfsmanna flugfélaga sem gegna ábyrgðastörfum.

Rétt er að hafa í huga að fáar ef nokkrar starfsstéttir þurfa að uppfylla

jafn strangar kröfur og flugmenn. Í gegnum starfsævina þurfa flugmenn að sanna faglega hæfni sína í flughermi tvisvar á ári til að halda starfsréttindum. Þeir þurfa jafnframt að standast lækniSSkoðun 1-2 á ári. Flestum íslenskum flugrekendum er heimilt að senda flugmenn til starfa erlendis í 18-21 dag samfleytt sem er langur tími fyrir fjölskyldufólk. Sé launaþróun flugmanna og aukið vinnuálag sett í samhengi við það sem er að gerast á íslenskum vinnu-markaði, þá má ljóst vera að menn krefjast eðlilegra leiðréttinga í næstu kjarasamningum.

- Elm.

Niðurstaða í viðræðum við Icelandair Group:

Latcharter málið

– félagsfundur hefur úrslitavaldið



Í BYRJUN júlí s.l. var ákveðið að stjórn FÍA og ædstu stjórnendur Icelandair Group skyldu setjast að samningaborði og reyna að ná sáttum í deilu um gildi forgangsréttarákvæðis í kjarasamningi FÍA og Flugleiða/Icelandair, vegna flugverkefnis sem LatCharter hefur unnið á vegum samstæðunnar fyrir Virgin Nigeria. Þetta var ákveðið í kjölfar þess að FÍA hafði mótmælt uppsögnum fastráðinna flugmanna á sama tíma og þetta verkefni væri í gangi. Þar með var brotið gegn ákvæði kjarasamnings um forgang til vinnu í verkefni á vegum félagsins. Úr varð að uppsagnir ellefu fastráðinna flugmanna voru teknar aftur og ákveðið að setjast að samningaborði. Þessi niðurstaða var kynnt á fjölmönnum félagsfundi í byrjun júlí s.l. Þar var ekki annað að heyra en að stuðningur væri við þessa leið, en nokkrir fundarmenn vörðu við því að þessar viðræður drægjust á langinn. Upphaflega var markmiðið að klára þessar viðræður um mánaðamótin júlí/ágúst. Það tókst ekki. Um miðjan

ágúst höfðu nokkrar tillögur gengið yfir borðið, án þess að niðurstaða fengist. Nú þegar þetta er ritað vona ég að samkomulag sé loks að verða til, sem er afrakstur þessara viðræðna.

Ég hef fyrir hönd stjórnar FÍA heyrt töluverða gagnrýni á að viðræður hafi tekið allt of langan tíma. Við því er ekkert að segja. Það verður að vera mat þeirra sem sitja við samningaborðið hvenær sé mál að linni. Við getum ekki á sama tíma og viðræður standa yfir, sett allt á annan endann þótt uppsagnir hafi borist nú fyrir stuttu.

Það hefur verið mitt markmið síðustu vikur að ná fram samkomulagi, sem a.m.k. væri hagt að leggja í dóm félagsmanna. Það vona ég að takist fyrir félagsfund nú í vikunni. Félagsfundur FÍA er ædsta vald í málefnum félagsins og þar sem hér er fjallað um grunnatriði kjarasamnings er eðlilegt að leggja slíkt fyrir félagsfund, til synjunar eða samþykktar. Ég vona að menn fjölmenni á fundinn.

Virðingarfyllt,

Jóhannes Bjarni Guðmundsson



Heilbrigðiseftirlit flugmanna:

Skoðunum fækkar

TALSVERÐAR breytingar munu eiga sér stað á umfangi læknisskoðana atvinnuflugmanna á næstu mánuðum. Í fyrsta lagi verður tíminn milli skoðana lengdur hjá atvinnuflugmönnum yfir fertugt sem fljúga fjölstjórnarflugvélum, þ.e. tveir eða fleiri flugmenn í áhöfn. Þeir þurfa framvegis að koma til skoðunar einu sinni á ári. Eftir að sextíu ára

aldri er náð þurfa allir að koma tvisvar á ári. Atvinnuflugmenn yfir fertugt sem fljúga einir í áhöfn þurfa áfram að koma í skoðun tvisvar á ári.

Önnur veigamikil breyting er sú að ítarlegar skoðanir verða felldar niður, nema fyrsta skoðun. Þeir flugmenn sem eru með einhverjar takmarkanir á t.a.m. sjón eða heyrn verða þó ekki undanþegnir breytingunni. Þeim

verður áfram gert að koma í ítarlega læknisskoðun reglulega.

Samkvæmt upplýsingum blaðsins ætti nýja reglugerðin að geta orðið að lögum um næstu áramót en fram að þeim tíma sé trúnaðarlæknum Flugmálastjórnar heimilt að veita undanþágur samkvæmt nýju reglum.



Ljósmynd af listasafni akureyri.is

Breytingar á hluthafahóp Icelandair:

FS7 selur hlut sinn

BREYTINGAR hafa orðið á hluthafahópi Icelandair. Samkvæmt tilkynningum til Kauphallar Íslands eignaðist FS7, félag í eigu Finns Ingólfssonar, stjórnarformanns Icelandair, 15,499% hlut og hefur síðan selt hann aftur.

Fram kemur í tilkynningu, að FS7 hafi áður átt óbeinan hlut í Icelandair gegnum Langflug ehf. en sá eignarhlutur hafi að mestu leyti verið fram-seldur til Langflugs, sem er stærsti

hluthafinn í Icelandair. Langflug og FS7 gerðu makaskiptasamning um skipti á hlutabréfum í Icelandair og Langflugi ehf. Að auki hafi verið gerður kaupsamningur um lítinn hluta af hlutum Langflugs í Icelandair við FS7.

Einnig kemur fram, að fjárfestingarfélagið Máttur ehf. hafi keypt hluti í Icelandair en Einar Sveinsson er stjórnarmaður í Mátti og Icelandair.

- mbl.is

Flugfélag Íslands:

Nýr flugrekstrarstjóri

EINAR S. Björnsson hefur verið ráðinn flugrekstrarstjóri hjá Flugfélagi Íslands. Einar tekur við af Gylfa Ernst Gíslasyni sem mun snúa aftur til starfa sem flugmaður hjá Icelandair.

Einar var þar til í vor flugrekstrarstjóri Air Atlanta og þar áður Íslandsflugs frá 1999. Hann vann í

flugdeild Flugleiða frá árunum 1982 til 1997. Einar er menntaður í flugrekstrarfræðum frá FIT í Florida.

Einar mun hefja störf þann 15. október næstkomandi en tekur formlega við sem flugrekstrarstjóri þann 1. nóvember þegar Gylfi fer til Icelandair.





Ljósni | JBG

Árshlutauppgjör Icelandair: Tapa einum milljarði

Tap Icelandair eftir skatta á fyrri helmingi ársins 2007 var 1 milljarður króna sambanborið við 658 milljóna króna hagnað á sama tíma í fyrra.

Hagnaður félagsins eftir skatta á öðrum ársfjórðungi 2007 var 205 milljónir króna sambanborið við 1,2 milljarða króna hagnað á sama tíma í

fyrra. Eignir í lok fyrri helmingis ársins 2007 námu 71,6 milljörðum króna en voru 76,6 milljarðar í lok ársins 2006. Heildartekjur á fyrri helmingi ársins 2007 voru 28,1 milljarðar króna en voru 24,1 milljarðar króna á sama tíma í fyrra og aukast um 17% á milli ára. Heildartekjur á öðrum ársfjórðungi 2007 voru 16,2 milljarðar króna en voru 14,5 milljarðar á sama tíma í fyrra og aukast um 12% á milli ára.

EBITDA á fyrri helmingi ársins 2007 var 1,2 milljarðar króna en 1,3 milljarðar króna á sama tíma í fyrra. EBITDA öðrum ársfjórðungi 2007 var 1,3 milljarðar króna en 1,6 milljarðar króna á sama tíma í fyrra.

EBIT var neikvætt um 197 milljónir króna á fyrri helmingi ársins 2007 sem er -180 milljóna króna munur miðað við sama tíma í fyrra. EBIT fyrir annan ársfjórðung 2007 var 636 milljónir króna en 1,1 milljarður króna á sama tíma í fyrra.

Umsögn Jóns Karls Ólafssonar, forstjóra Icelandair Group:

"EBITDA Icelandair Group á fyrri helmingi ársins er í takti við væntingar stjórnenda. Samt sem áður hefur gengisþróun krónunnar veruleg áhrif á heildarafkomu félagsins. Helsta einkenni starfseminnar var mikill vöxtur í



framboði og stækkun flugflota, sem gefur aukin tekjummyndunarfæri á síðari hluta ársins. Afkoma í áætlunarflugi innan Icelandair Group er undir væntingum þar sem aukið framboð hefur ekki skilað sér í þeim tekjuauka sem við gerðum ráð fyrir. Bókanir fyrir sumarið og haustið líta vel út en áframhaldandi þrýstingur á meðalfargjaldið er fyrirsjáanlegur vegna harðrar samkeppni. Við erum að ljúka yfirtöku á tékkneska flugfélaginu Travel Service, sem kemur inn í reksturinn á síðari hluta ársins. Þetta undirstrikar örnan vöxt okkar og þörfina á nýju skipulagi samstæðunar sem verður kynnt á næstu vikum. Við gerum áfram ráð fyrir góðum hagnaði af starfseminni á árinu og betri afkomu en á síðasta ári; en ljóst er að mikil vinna er framundan ef markmið okkar eiga að nást".

- Kauphöll Íslands

Öryggisráðstafanir á flugvöllum:

Ögna öryggi fólks

Auknar öryggisráðstafanir á flugvöllum vegna hryðjuverkaógnarinnar eru beinlínis hættulegar fyrir farþega. Þetta segir í skýrslu umferðarnefndar breska þingsins. Nefndin sagði að hundruða manna raðir á flugvöllum gætu verið álitleg skotmörk hryðjuverkamanna. Í skýrslunni segja ör-

yggissérfræðingar að úr því ekki er leitað í töskum fólks áður en það fer inn í flugstöðina sé hægur leikur fyrir hryðjuverkamenn að sprengja sprengju þar inni. Skýrslan var unnin fyrir árásirnar á Glasgow flugvöll í síðasta mánuði.

- *vísir.is*



Ljósm | estaca.fr

Airbus 380 í notkun:

Fyrsta ferðin í október

EFTIR um tveggja ára seinkun verður fyrsta Airbus 380 vélin afhent Singapore airlines flugfélaginu þann 15. október næstkomandi. Vélin verður formlega afhent í Toulouse í Frakklandi. Þaðan verður henni flogið af flugmönnum SA til Changi interna-

tional. Fyrsta áætluð flug vélarinnar verður 25. október frá Singapore til Kingsford Smith flugvallar í Sidney. Vélin verður útbúin fyrir 471 farþega og er sú fyrsta af 19 A380 sem Singapore Airlines hefur pantað.

- *International Herald Tribune*

Framleiðslu A300/A310 fjölskyldunnar hætt

Síðasta flugvélin af gerðinni A300 rúllaði út úr verksmiðjum Airbus þann 12. júlí sl. Má segja að hér sé um ákveðin tímamót að ræða hjá Airbus, þar sem vélin hefur verið framleidd frá árinu 1972. Í fyrstu fór sala á vélinni hægt af stað, en með tímanum ávann hún sér traust flugrekenda fyrir áreiðanleika og hagkvæmni í rekstri. Í dag státar vélin af því að vera mest seld fraktflugvél í heimi, en síðasta vélin var einmitt í fraktútgáfu, pöntuð af Fed Ex.

Auk þess hefur vélin verið vinsæl til farþegaflutninga um árabil. Í heildina hafa um 820 vélar verið framleiddar og eru 650 af þeim enn í fullum rekstri hjá um 80 flugrekstraraðilum. Ekki er von á að vélar af þessari tegund hverfi af sjónarsviðinu á næstunni, því Airbus áætla að um 200 slíkar verði enn á flugi árið 2025 og að varahlutabjónustu verði sinnt næstu 50 árin eins og þurfa þykir. Hjá Air Atlanta eru m.a. fjórar A300-600RF í fullum rekstri.

Heimild: Airbus





Preyta flugmanna

Allir flugmenn þekkja af eigin reynslu hvernig það er að berjast við þreytu í starfi. Flugmannsstarf er vaktavinna og þar af leiðandi fylgja oft miklar breytingar á svefntíma. Einstaklingar eiga misjafnlega auðvelt með að þola slíkar truflanir á líkamsklukkunni. Flugvélar verða æ langdrægari og sjálfvirkari, flugrekstur hefur breyst og samkeppni aukist gífurlega með auknum kröfum um sparnað og nýtni á tækjum og mannaúði. Samfara þessu kvarta flugmenn um allan heim í síauknum mæli undan aukinni þreytu vegna lengri vinnutíma og minni frítíma. Síþreyta flugmanna er því vaxandi vandamál í flugheiminum.

Ekki fyrir löngu varð flugatvik í Birmingham þegar flugmenn BA-146 farþegaþotu tóku upp flapa í stað

hjól í flugtaki eftir truflun vegna bilunar í siglingatækjum. Þeir náðu stjórn á vélinni í um 600 feta hæð og afstýrðu slysi. Rannsókn leiddi í ljós að þreytu flugmannanna væri um að kenna. Fleiri atvik hafa leitt það sama í ljós og er þetta að verða ein mesta ógn við flugöryggi í dag.

EASA, European Aviation Safety Agency, hefur í hyggju að gera nýjar og endurskoðaðar flug- og hvíldartímareglur í stað JAR Q-kaflans, sem öllum Evrópuþjóðum verður skylt að taka upp. Þetta hefur þó eitthvað tafist og ECA, European Cockpit Association sem FÍA er aðili að fylgist náið með og beytir þrýstingi sínum til að koma þessu í gegn.

“Controlled rest” eða skömmtuð hvíld, er hvíld sem flugstjóri skipuleggur ef vinnuálag heimilar. Þetta

fyrirkomulag er viðurkennt af JAR og hafa margir flugrekendur tekið þetta upp og er það vel. Skömmtuð hvíld, sem kemur til á þennan hátt, má þó aldrei teljast hluti af hvíldartíma þegar takmarkanir á flugtíma eru reiknaðar eða notaðar til að réttlæta flugvakt. Á dögnum framkvæmdi NASA rannsókn á áhrifum “controlled rest” á flugmenn sem flugu langflug. Niðurstöðurnar voru þær að árvekni flugmanns í lækun og lendingu sem tók “controlled rest” í fluginu jókst mikið, og svokölluðum “microsleep”, þ.e. óstjórnunum nokkurra sekúndna svefni, fækkaði um 50%. Þrátt fyrir það hefur FAA ekki enn viðurkennt “controlled rest”.

Við í ÖFÍA viljum benda á stutta en áhugaverða grein um þreytu flugmanna, “Fatigue in Aviation”, sem sett hefur verið inn á umræðuvef FÍA og hvetjum við félagsmenn til að kíkja á hana. Þar er mælt með að maður ráðfæri sig við lækni ef maður á við svefnvandamál að stríða. Einnig segir að ekki sé gott að borða þungan mat né stunda líkamsþjálfun 2-3 klukkustundum fyrir svefn.

Greinina má einnig finna ásamt fleiri áhugaverðum greinum á slóðinni www.faa.gov/pilots/safety/pilotsafetybrochures.

Gleymum ekki að það er okkar skylda að mæta úthvöld á flugvakt.

Óskar Ólafur Arason

Félagsfundur FÍA á fimmtudaginn

Félagsfundur FÍA verður haldinn fimmtudaginn

6. september næstkomandi klukkan 20:00.

Ekki hafði verið gengið frá fundarstað þegar blaðið fór í prentun og verða nánari upplýsingar um fundarhöld því sendar félagsmönnum í tölvupósti.

www.fia.is