



Fréttabréf

Febrúar 2008 - www.fia.is

Viðtakandi

Aðalfundur FÍA á næsta leiti:

Framboðsfrestur rennur út 7. febrúar

Aðalfundur Félags íslenskra atvinnuflugmanna verður haldinn 21. febrúar næstkomandi. Ljóst er að sitjandi stjórn gefur kost á sér áfram í lítið breyttri mynd. Endanlegur framboðslisti er ekki tilbúinn þegar þetta er ritað en ljóst er að Jóhannes Bjarni Guðmundsson gefur áfram kost á sér til formanns og Tryggvi Hafstein til varaformanns. Nokkrar tillögur um laga-breytingar verða bornar upp á fundinum auk tillaga um breytingar á starfsmenntasjóði. Breytingatillögunar

verða auglýstar formlega og útlistaðar nánar með fundarboðum sem send verða félagsmönnum á næstunni.

Fréttabréfinu er ekki kunnugt um önnur framboð eða framboðslista en samkvæmt lögum FÍA rennur framboðsfrestur út 14. dögum fyrir aðalfund þ.e. 7. febrúar og ber að skila framboðum skriflega til skrifstofu FÍA

Jóhannes Bjarni segir stærstu verkefni á næsta starfsári augljóslega snúa að því að ganga frá kjarasamningum við alla helstu viðsemjendur FÍA.



airliners.net

Nýr starfsaldurslisti Air Atlanta Icelandic:

Um þrjátíu flugmenn kærðu



geocities.com

Um þrjátíu flugmenn Air Atlanta Icelandic kærðu tillögur að sam-eiginlegum starfsaldurslista sem kynntur var í lok síðasta árs. Eftir að kærufrestur flugmanna rann út skiluðu stjórnendur AAI sínu álitni um skipan manna á starfsaldurslista félagsins. Flugmenn höfðu í kjölfarið átta daga til að skila sinni greinagerð áður en starfsráð tekur endanlega ákvörðun í málinu. Nýr starfsaldurslisti AAI mun taka gildi 15. febrúar.

Nýjar reglur
í Evrópu
bls 2-3

Urðu að breyta
útboðslýsingu
bls 4

Túlka ber heim-
ildir þröngt
bls 5

Nýtt réttinda-
kerfi EFÍA
bls 5

Fróðleiks-
molar RNF
bls 7

Flugbrautaskoð-
un m/leysigeisla
bls 8-10

Viðræður hefj-
ast í febrúar
baksíða

Góður og slæmur undirbúningur:

Nýjar flugvakta- og hvíldartímareglur Evrópu



Þýdd vefgrein frá ECA – European Cockpit Association (Samevrópsk flugmannasamtök)

Flugmálayfirvöld í Evrópu hafa 7 mánuði til að aðlaga og innleiða samevrópsk vinnutímamörk flugáhafna (svonefnt FTL), eins og skipulagt er í Annex III – Q kafla EU OPS reglugerðar 1899/2006. Á meðan þessi reglugerð mun innleiða samhæfð lágmarks vinnutímamörk flugáhafna innan Evrópu, eru nokkur ríki Evrópu að taka þá áhættu að lækka öryggisstaðlana í stað þess að hækka þá.

ECA hefur haft áhyggjur af því í nokkurn tíma, að Evrópulönd sem hafa hærri öryggisstaðla í vinnutímamörkum flugáhafna, muni nota þessa breytingu á Q kafla (vinnutímamörk flugáhafna) sem yfirvarp til þess lækka háa öryggisstaðla niður í lægstu mögulega öryggisstaðla inna lagarammans, m.ö.o. staðla EU OPS Q kafla.

Nýleg könnun meðal aðildaríkja

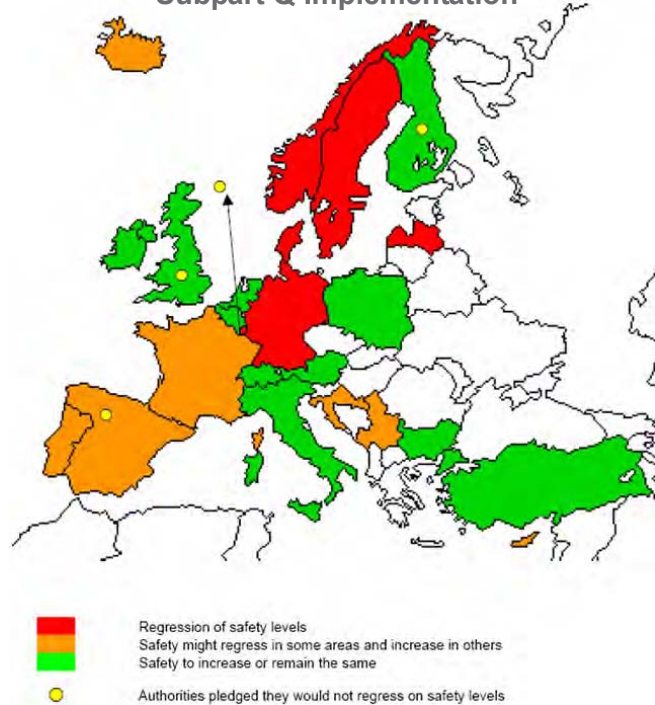
ECA, leiddi í ljós að þessi hætta er yfirvofandi í Skandinavísku löndunum, Svíþjóð, Noregi og Danmörku. Um langt skeið, hefur Skandinavíska punktakerfið í vinnutímamörkum flugáhafna virkað vel til þess að halda uppi háum öryggisstaðlum og á mörgum sviðum vel ofan við öryggisstaðla EU OPS. Hins vegar á þessu skilvirka kerfi að vera skipt út fyrir lágmarksstaðla EU OPS. Öryggissérfræð-

ingar flugmanna frá þessum löndum búast við því að á nokkrum sviðum muni hin nýja reglugerð um vinnutímamörk leiða til lægra öryggis í flugi en núverandi kerfi.

Hin sömu Skandinavísku lönd tóku upp laumulega framkvæmd við undirbúning á nýrri reglugerð um vinnutíma flugáhafna, með síendurtekinni höfnun á framlagi verkalýðsfélaga flugáhafna viðkomandi landa. Augljóslega virðist engin áhugi vera á því að hlusta á framlínu þeirra sem notast við þessa nýju reglugerð og jafnframt engin áhugi sýndur á rökum þeirra. ECA nefnir þetta; Minni áhugi á flugöryggi.

Hins vegar er einnig hægt að sjá betri undirbúning. Til að mynda á Spáni, hafa yfirvöld unnið hörðum höndum að því að hafa alla hagsmunaaðila í flugi þátttakendur í breytingum á reglugerðarumhverfinu. Formlegur vinnuhópur var myndaður til að vinna að innleiðingu og uppfæra vinnutímareglur flugáhafna, notandi EU OPS sem grunn, en betrumbæta það á mörgum

Risk of Regression in Safety due to Subpart Q Implementation



sviðum.

Annað land sem stendur vel að breytingum er Bretland. Án efa, er breska reglugerðin um vinnutímamörk flugáhafna, hin svonefnda CAP 371, sú þróaðasta og nútímalegasta reglu-

Fréttabréf FÍA

Ritstjórar

Elmar Gíslason
elm.crew@icelandair.is

Kjartan Jónsson
kjo.crew@icelandair.is

Umbrot

Hermann Þór Snorrason
hemmisnorra@hemmisnorra.com

Myndir

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

Útgefandi

Félag íslenskra
atvinnuflugmanna

Febrúar 2008

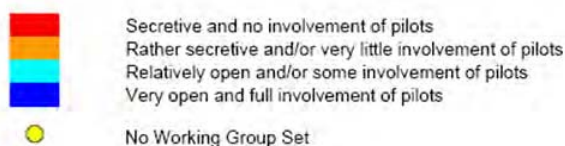
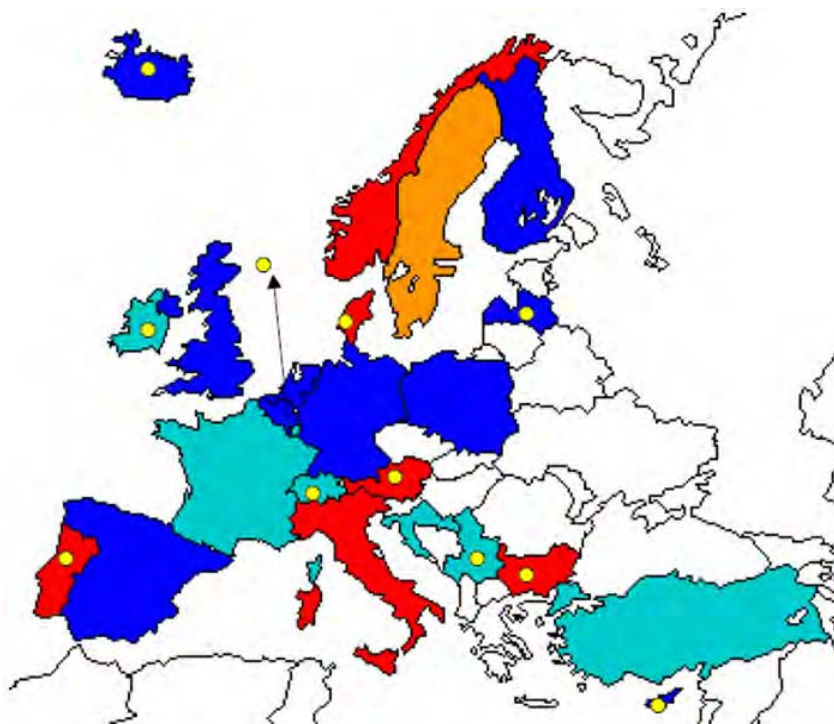
Fréttabréf FÍA er vettvangur félagsmanna og stjórnar til að miðla upplýsingum og fróðleik til flugmanna. Skoðanir einstakra greinarhöfundar endurspeglar ekki endilega opinbera afstöðu FÍA til einstakra málefna.

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

Leiðrétting:
Formaður ÖFÍA

Í grein Konrads Adalmonds-sonar, fulltrúa í Öryggisnefnd FÍA í síðasta tölublaði, var hann skrifaður formaður nefndarinnar. Rétt er að Konrad á sæti í nefndinni en það er sem fyrr Linda Gunnarsdóttir sem veitir henni formennsku. Beðist er velvirðingar á mistökunum.

Implementation Process of Subpart Q in Europe



gerð um þessi sömu mál sem fyrirfinnst innan Evrópulanda. Freisting þess að lækka öryggistaðlana til að betrumbæta samkeppnisaðstöðu fyrirtækjanna hefði getað orðið mikil. En þrátt fyrir það, ákváðu bresk yfirvöld opinskátt að halda öryggisstöðlum CAP 371 alls staðar þar sem þeir væru hærri en öryggisstaðlar EU OPS.

Hins vegar eru einnig góðar fréttir sem koma úr könnun ECA. Í flestum ríkjum Evrópu, er áætlað að öryggisstaðlar verði óbreyttir eða jafnvel hækki eftir innleiðingu nýrra reglna EU OPS. Hins vegar, hafa aðilar að ECA samþökunum tilkynnt aukna tilhneigingu til verri vegar á sviði samninga verkalýðsfélaga við flugrekstraraðila. Oft á tíðum veita samningar verkalýðsfélagana hærri öryggisstaðla í vinnutímamörkum en landsreglur kveða á um. Þrýstingur vegna samkeppnisaðstöðu og hin nýja reglugerð um vinnutímamörk flugáhafna innan Evrópu, sem er fyrir neðan öryggisstaðla í flestum samningum verkalýðsfélaga, leiðir af sér sífellt fleiri tilfelli þar sem flugrekstraraðilar reyna með skipulegum

hætti að fjarlægja öryggistengd ákvæði vinnutímamarka flugáhafna úr samningum þeirra. Núverandi öryggisstaðlar sem taka á vinnutímatakmörkunum eiga því undir högg að sækja!

Í stuttu máli, á meðan til eru dæmi um góða framkvæmd breytinga og væntingar um að lagalegir staðlar flugöryggis verði hinir sömu og janfvel hækki við innleiðingu EU OPS, eiga nokkur ríki Evrópu hættu á því að lækka núgildandi öryggisstaðla auk þess að flugrekstraraðilar leggja aukinn þrýsting á verkalýðsfélög sem hafa háa

öryggisstaðla í samningum sínum, með yfirvofandi neikvæðum afleiðingum á þreytu flugmanna og flugöryggi. Margar ástæður eru því fyrir hendi um að vera vel vakandi yfir þessum málum og mikilvægt að ECA haldi áfram að fylgjast með þróun á reglum um vinnutímamörk flugáhafna og benda jafnframt á þá aðila sem standa illa að undirbúningi.

VEFHEIMILD:
<http://www.eurocockpit.be/content/view/568/1>

Öryggisnefnd FÍA
er við á skrifstofu FÍA fyrsta
fimmtudag í hverjum mánuði
milli kl. 9 og 12

Mótsagnir í skilmálum Ríkiskaupa vegna sjúkraflugs á Vestmannaeyjasvæði:

Urðu að breyta útboðslýsingu

Óljósir og mótsagnakenndir skilmálar í nýlegri útboðslýsingu Ríkiskaupa f.h. heilbrigðisráðuneytisins vegna sjúkraflugs á Vestmannaeyjasvæði gerði flugrekendum nánast ókleyft að bjóða í verkefnið þegar það var auglýst í upphafi ársins.

Í útboðslýsingu Ríkiskaupa var tegundum útkalla skipt í fjóra flokka “Forgang 1-4”, eftir viðbragðstíma. Í fyrstu tveimur flokkunum (F-1 og F-2), var gerð krafa um 45 mínútna hámarksviðbragðstíma fyrir flugrekendur. Þar sagði; “Hámarksviðbragð fyrir útkall er 45 mínútur. Flugrekandi skal ávallt geta boðið upp á viðbragð skv. F-1 / F-2 sem er skilgreindur sem grunnviðbragðstími. Þetta gildir allan sólarhringinn alla daga ársins.”

Í útboðslýsingunni sagði jafnframt; “Tekið skal fram að vegna takmark-

aðrar tíðni sjúkrafluga af tegund F-1 og F-2 á Vestmannaeyjasvæði er ekki gert ráð fyrir að flugrekandi haldi uppi bakvakt í samræmi við bakvaktaákvæði reglugerðar um flug- og vinnutímamörk og hvíldartíma áhafna nr. 782/2001.”

FÍA óskaði skýringa

Félag íslenskra atvinnuflugmanna sendi fyrirspurn til Ríkiskaupa og óskaði eftir nánari skýringum á ofangreindum útboðsskilmálum. FÍA benti á að ákveðin mótsögn fælist í því að gera að skilyrði að flugrekandi skuli geta mannað sjúkraflug með 45 mínútna viðbragðstíma alla daga ársins allan sólarhringinn, þegar jafnframt væri leiðbeint um að viðkomandi flugrekandi þurfi ekki að halda uppi bakvakt. FÍA óskaði nánari skýringa á því hvernig Ríkiskaup/heilbrigðisráðuneyti sjá fyrir sér að þær flugvélar sem koma til með að sinna sjúkraflugþjónustu á Vestmannaeyjasvæði verði mannaðar án bakvaktafyrirkomulags,

sem um getur í ofangreindri reglugerð frá 2001.

FÍA benti m.a. á að í úrskurði samgönguráðuneytis í stjórnslumáli FÍA gegn Flugmálastjórn Íslands, sem nýlega var kveðinn upp, komi fram að túlka beri allar heimildir til undanþágu frá áðurnefndri reglugerð þröngt. FÍA væri ekki kunnugt um að aðrar stofnanir en Flugmálastjórn Íslands, hafi heimild til að veita slíka undanþágu.

Viðbrögð Ríkiskaupa við athugasemdir FÍA voru að breyta forsendum vegna F-1 og F-2. Hámarksviðbragðstími fyrir útkall var áfram 45 mínútur en svo segir; “Flugrekandi skal leitast við að geta sem oftast boðið upp á viðbragð skv. F-1 / F-2 sem er skilgreindur sem grunnviðbragðstími. Þetta gildir allan sólarhringinn alla daga ársins.”

“Áhersla er lögð á að útkall F-1 eða F-2 kallar á sem skjótust viðbrögð, helst með að hámarki 45 mínútna viðbragðstíma og heitir verksali því að leita allra leiða til að lágmarka þennan tíma miðað við aðstæður hverju sinni.”

Undanþága FMS vegna AAI felld úr gildi:

Túlka ber heimildir til frávika þröngt

Ákvörðun Flugmálastjórnar Íslands frá því í ágúst í fyrra, um að veita Air Atlanta undanþágu frá ákvæðum reglugerðar um flug- og vinnutímamörk og hvíldartíma áhafna hefur verið felld úr gildi. Þetta er niðurstaða samgönguráðuneytisins í stjórnsýslumáli sem FÍA höfðaði f.h. flugmanna AAI gegn Flugmálastjórn. Málið snérist um flug á flugleiðunum Luxembourg

– Singapore og Singapore – Kuala Lumpur – Baku. Fram kemur í úrskurðinum að túlka beri heimildir til frávika frá ákvæðum reglugerðarinnar þröngt. Sérstakar ástæður verði að liggja til grundvallar sem réttlæti slík frávik og mat á flugöryggi þarf að leiða til þeirrar niðurstöðu að því sé ekki stefnt í hættu. Ekki var sýnt fram á í þessu máli að slíkum ástæðum hafi verið til að dreifa.



Nýtt réttindakerfi hjá EFÍA

Stjórn EFÍA hefur síðustu misseri unnið að breytingu á aldurháð réttindakerfi en Eftirlaunasjóður FÍA er með þeim allra síðustu á almennum vinnumarkaði að hverfa frá kerfi með jafnri réttindaávinnslu. Verið er að leggja lokahönd á nýjar samþykktir og þegar ársreikningur og tryggingafræðilegur útreikningur vegna ársloka 2007 liggja fyrir í mars n.k. munu breytingarnar verða kynntar bréflaga og á fundum. Fyrir-

huguð er svo skrifleg allsherjaratkvæðagreiðsla í kjölfarið.

Jafnframt er unnið að breytingum á maka- og örorkulífeyrisréttindum en sjóðsfélagar munu fá tækifæri til að greiða atkvæði um þær breytingar sérstaklega óháð breytingunni í aldursháð kerfi.

Hér eru umtalsverðar breytingar á ferðinni og því mikilvægt að sjóðsfélagar gefi sér tíma til að kynna sér þær vel þegar þar að kemur.

Aðsent

Örnólfur
Jónsson
Formaður
ÖFÍA skrifar



Hver er óskaframtíð þín? Heimilið, samfélagið og nánasta umhverfi virðist skipta fólki miklu | panther2.video.blip.tv

Samgönguráðuneytið auglýsir málþing:

Fjalla um almenningssamgöngur

Samgönguráð efnir til málþings um almenningssamgöngur fimmtudaginn 7. febrúar. Verður það haldið á Grand hóteli og hefst klukkan 15. Aðgangur er ókeypis.

Fyrirlesarar verða Páll Brynjarsson, sveitarstjóri Borgarbyggðar, Norðmaðurinn Gunnar Eiterjord, yfirmaður samgöngudeildar Rogalands, og Þjóðverjinn Manfred Bonz, fyrrverandi forstjóri almenningssvagnanna í Stuttgart. Vonast er eftir góðri þátttöku fulltrúa sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu en aðgangur er öllum heimill.

Páll Brynjarsson er formaður nefndar fulltrúa samgönguráðuneytis og Sambands íslenskra sveitarfélaga um almenningssamgöngur og mun hann greina frá helstu niðurstöðum í starfi nefndarinnar.

Gunnar Eiterjord mun í fyrirlestri sínum fjalla um almenningssamgöngur í Stavanger og nágrenni en þar hefur



Mjög fjarlæg framtíð á Íslandi? Brautarteinar í Stuttgart | thysenkrupp.com

tekist að auka hlut almenningssamgangna.

Manfred Bonz kynnrir almenningssvagnakerfið í Stuttgart sem í tíð hans fékk viðurkenningu sem besta almenningssamgöngukerfi heims. Manfred Bonz hefur oftsinnis komið til Íslands

og mun hann einnig fjalla um möguleika á að auka þátt almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu.

Málþingið er öllum opið og eru væntanlegir þátttakendur hvattir til að skrá sig með tilkynningu í tölvupósti á netfangið postur@sam.stjr.is.

Caracas séð með stafrænni bjögum | 3dword.com

Tvær vélar Loftleiða í Caracas:

Þreifingar um framlengingu

Loftleiðir hafa gert skammtíamning við Santa Barbara Airlines í Venezuela um leigu á einni Boeing 757 vél fram yfir miðjan mánuð, nánar tiltekið 18. febrúar næstkomandi. SB lenti í vandræðum með áætlunarflug sitt eftir áramót þegar Globespan flugfélagið dró sig án fyrirvara út úr samstarfi við SB. Santa Barbara hafði nýlega samið við Globespan um leigu á einni Boeing 767 vél til að sinna áætl-

unarflugi frá Caracas. Loftleidarinn og flugmenn Icelandair brugðust að venju hratt og vel við vandræðum SB. Loftleidarinn gátu útvegað vél með skömmum fyrirvara og flugmenn félagsins breyttu vinnuskrám og tóku aukavaktir til að manna flugin.

Loftleiðir hafa því tvær vélar í rekstri fyrir Santa Barbara um þessar mundir en leigusamningur félagsins um Boeing 767 vélina, TF-FIB rennur út í lok

apríl. Samkvæmt upplýsingum frá Loftleiðum eru þreifingar í gangi en ekki verið gengið frá neinu samkomulagi varðandi mögulega framlengingu á samstarfinu við SB sem hófst fyrir 2 árum.

Engin ný tíðindi hafa borist af öðrum verkefnum félagsins. Samningur Loftleiða í Accra rennur út í lok mars og flugi fyrir JetX lýkur í apríl.

Fróðleiksmolar úr lögum og reglu- gerðum RNF



Flugvélapartar í samsetningarferli | thenewstribune.com

II. KAFLI Tilkynningar til Rannsóknar- nefndar flugslysa

4.gr. Tilkynningarskylda

Hver sá sem veit um flugslys eða alvarlegt flugatvik, þ.m.t. flugumferðaratvik, skal tilkynna það rannsóknarnefnd flugslysa **án ástæðulausrar tafar**. Alvarlegum flugatvikum er sérstaklega lýst í viðauka. I. Sérstaka skyldu í þessu efni hafa Flugmálastjórn Íslands, stjórnendur loftfara, handhafar flugrekstrarleyfis og vaktstöð skv. lögum um samræmda neyðarsímsvörun.

Sama gildir um þann sem finnur loftfar eða aðra hluti við aðstæður er benda til þess að flugslys hafi orðið.

Rannsóknarnefnd flugslysa ákveður sjálf hvenær efni eru til rannsóknar flugslyss í samræmi við lög um rannsókn flugslysa.

Tilkynningarskyldum aðila skv. 9. gr. ber jafnframt að senda samrit af tilkynningu skv. 5. gr., án viðauka, til Flugmálastjórnar Íslands.

5. gr. Tilkynning

Tilkynna ber flugslys og alvarleg flugatvik símleidis, **svo fljótt sem kostur er**. Tilkynningar skv. 4. gr. skulu gerðar á þar til gerðu eyðublaði með nafni, kennitölu og heimilisfangi tilkynnanda, og sendar með pósti, símbréfi eða rafpósti.

Að jafnaði skal tilkynningu fylgt eftir með skriflegri skýrslu við fyrstu hentugleika.

Nánar er kveðið á um fyrirkomulag tilkynningar á heimasíðu rannsóknarnefndar flugslysa og í upplýsingabréfi AIC á heimasíðu Flugmálastjórnar Íslands.

Rannsóknarnefndinni er ávallt heimilt að leita frekari upplýsinga um tilkynnt atvik.

III. KAFLI Tilkynningar til Flugmálastjórnar Íslands

6. gr. Tilkynningarskylda

Handhöfum leyfa sem eru gefin út af Flugmálastjórn Íslands, ber að tilkynna til stofnunarinnar hvers konar vik frá aðstæðum og reglum sem útgáfa leyfanna byggir á. Að auki ber að tilkynna til Flugmálastjórnar Íslands um öll önnur atvik sem ekki eru tilkynnt skv. 4. gr. Á þetta m.a. við um flug- eða flugumferðaatvik eða önnur þau atvik sem, ef ekki leiðrétt, hefðu valdið hættu fyrir loftfar, farþega þess og fram eða fyrir aðra utan þess eða ef hætta hefur vofað yfir flugvelli eða flugleiðsögubúnaði eða rekstri þeirra. Nánar er atvikum lýst í II. og III. Viðauka við reglugerð þessa.

Tilkynningar skv. þessari grein skulu gerðar tafarlausar eða **aldrei síðar en innan 72 klst. frá atviki** og skýrsla gefin svo fljótt sem verða má.



Jóhannes Tómasson

upplýsingafulltrúi samgönguráðuneytis skrifar

Flugbrautir skoðaðar með leysigeislabúnaði

Brak, rusl eða aðrir óæskilegir hlutir á flugbrautum geta verið flugvélum skeinuhættir og flugrekendur verða að geta treyst því að flugbrautum sé ávallt haldið tandurhreinum. Til þessa hefur mannsaugað að mestu annast eftirlit með torkennilegum hlutum á flugbrautum en tilraunir hafa verið gerðar með notkun ratsjár- og leysigeislabúnaðar til þessa eftirlits.

Á íslenskum flugvöllum er vinnulagið víðast þannig að flugbrautir eru skoðaðar reglulega auk þess sem flugmenn, sérstaklega atvinnuflugmenn, hafa augun opin og láta vita ef þeir sjá eitthvað gruggugt á flugbraut. Starfsmenn Flugstöða eða flugvallaslökkviliða aka um brautirnar oft á dag til að stugga við fugli, kanna hvort nokkrir aðskotahlutir liggja á flugbrautunum og hvort ljósabúnaður sé í lagi.

Aðskotahlutir geta ógnað flugöryggi. Reynslan hefur sýnt að eitt og annað getur lent á flugbrautum sem ekki á þar heima. Getað það annars vegar verið hlutir úr flugvélum sem losna vegna bilana, fugl ber drasl inn á brautir eða rok feykir aðskotahlutum þangað. Allt slíkt getur valdið truflun á ferð flugvéla í flugtaki eða landingu og jafnvel leitt til óhapps eða slyss eins og dæmi eru um. Góðar girðingar geta að einhverju leyti komið í veg fyrir að aðskotahlutir berist inná flugbrautir.

Mest umsvif að þessu leyti eru eðlilega á Keflavíkurflugvelli enda umferðin mest. Til skamms tíma lagði varnarliðið ákveðnar línur og auk þess sem flugvallaslökkviliðið sá um hreinsun

og eftirlit komu bandarískir hermenn einnig við sögu þegar herpotur áttu í hlut. Í dag er það flugvallarþjónustudeild sem sér um þessi verkefni en deildin tilheyrir flugvallarsviði vallarins. Samkvæmt reglum ber að líta eftir brautum eigi sjaldnar en þrisvar á dag en í reynd er það mun oftar. Farið er að reglum sem Flugmálastjórn hefur sett, alþjóðlegum reglum og síðan má segja að reynslan hafi einnig kennt ákveðin vinnubrögð.

Þannig eru brautir til dæmis skoðaðar eftir að stórar vélar hafa farið um, vélar með mikið vænghaf þar sem hreyflar eru mjög utarlega á brautum. Slíkar vélar geta feykt jarðvegi inná brautir, ekki síst þar sem þær beygja af akstursbraut inná flugbraut eða öfugt. Má nefna sem dæmi að þegar A380 flugvélin var í hliðarvindslendingaræfingum á vellinum fór „allt á kaf“ eins og starfsmaður vallarins orðaði það. Ekki er algengt að finna aðskotahluti á brautum Keflavíkurflugvallar en það kemur þó fyrir en aðallega er um að ræða jarðveg, mold og mól.

Í reynd eru því brautir Keflavíkurflugvallar skoðaðar kringum 10 sinnum á dag eða hátt í um fjögur þúsund sinnum á ári. Þá þarf að huga að fugli og hemlunarskilyrði eru einnig könnuð reglulega bæði í rigningartíð og þegar frystir. Hægt er að fylgjast með hitastigi með hitamælum á brautum sem gefa til kynna hvort hætta er á ísingu en jafnframt þarf að aka brautirnar og mæla skilyrðin til að sannreyna ástand þeirra.

Sem dæmi um vinnulag á öðrum

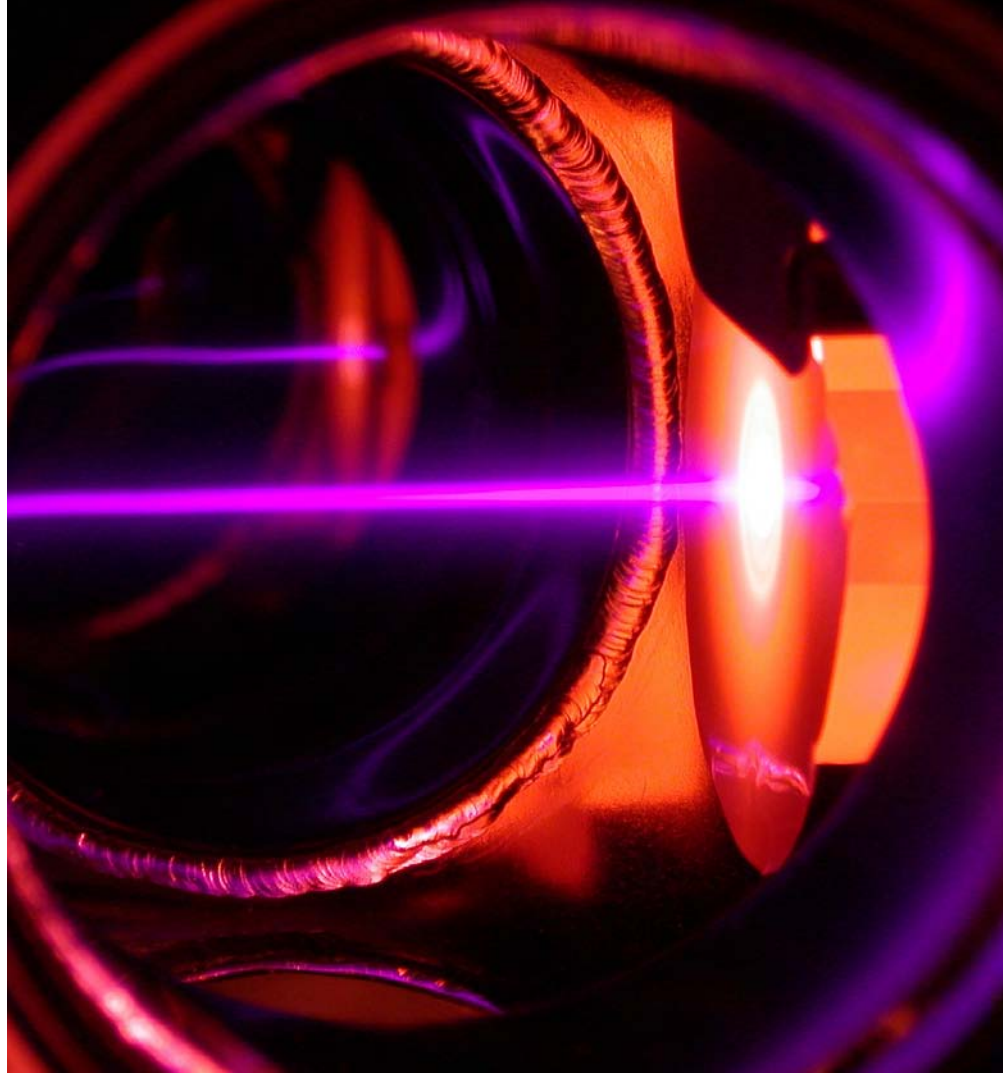
flugvöllum má nefna að á Akureyrarflugvelli er meginreglan sú að skoða braut nánast fyrir hvert flugtak. Oftast fer einn maður um brautina í bíl en stundum tveir. Stuggað er við fugli og brautin sjálf skoðuð og kannað hvort logar á öllum brautarljósunum. Sami háttur er viðhafður á Ísafjarðarflugvelli, brautin skoðuð fyrir hvert flug. Fugl er ídulega á brautinni eða við hana og því þarf að stugga við honum fyrir hvert flugtak. Þá kemur fyrir að fuglinn beri ýmislegt dót inn á brautina og eru dæmi þess að flugvallarverðir hafi hirt þar upp öngla og jafnvel vasahnífa og annað sem fuglinn ber með sér. Þetta hefur þó minnkað með breyttri umhirðu við sörp og minni umsvifum við fiskvinnslu.

Flugbrautir Reykjavíkurflugvallar eru skoðaðar reglulega, helst á tveggja til þriggja tíma fresti. Eins og á Akureyri annast flugvallarslökkviliðið brautaskoðun og snjóruðning. Þá má nefna að hætta getur verið á því að aðskotahluti berist frá athafnasvæðum flugrekenda. Þannig gerðu eigendur Fluggarða gangskör að því í fyrravetur að hreinsa flughlöð þar og brýna fyrir mönnun snýrtilega umgengni.

Í þessu sambandi mætti einnig nefna varðandi Reykjavíkurflugvöll að með fyrirhuguðum byggingaframkvæmdum við vallarsvæðið gæti verið ástæða til að fylgjast sérstaklega vel með því að aðskotahlutir berist ekki þaðan inná flugbrautir. Talið er að í Bandaríkjunum sé tjón af völdum drasls á flugbautum kringum 4 milljarðar bandaríkjadala á ári hverju en fyrir utan fjárhagstjón getur það stefnt öryggi flugvéla og þar með mannlífum í vöð. Tilraunir með áður nefndan ratsjár- og leysigeislabúnað hafa farið fram á flugvelli í Vancouver í Kanada en til að draga úr áhættu vegna braks á flugbrautum hefur að mestu verið notast við hefðbundið eftirlit sem felst meðal annars í akstri eftir flugbrautum og reglulegri sópun. Slíkt eftirlit, sem tíðkast meira og minna á öllum flugvöllum með þessum hætti, hefur farið fram fjórum sinnum á dag en þrátt fyrir það geta á annasömum dögum verið allt frá 86 til 356 flughreyfinga milli þess sem eftirlit fer fram.

Staðan endurmetin

Tveir atburðir urðu til þess að flugvallayfirvöld endurmátu stöðuna. Í annað skiptið var tilkynnt um vélarlíf



af þotuhreyfli á flugbraut. Kom í ljós að hlífín var af Airbus þotu sem skömmu áður hafði farið frá flugvellinginum. Var henni snúið var við en á meðan höfðu 10 aðrar þotur farið í loftið. Hitt atvikið kom á daginn eftir eftirlitsferð að kvöldlagi og þar sem búið var að tilkynna að brautin væri hrein. Þá lenti vél og ók yfir sívala allstóra stöng úr áli af Dash 8 vél. Það sem yfirvöld vildu endurskoða var hinn mannlegi þáttur í eftirlitinu og hversu ótt og títt það yrði að vera. Í þessu sambandi má minna á að aðalorsök þess að Concorde þota Air France fórst í París var að aðskotahlutur á flugbraut leiddi til þess að eldsneyti lak út og olli það eldsvoða sem grandaði þotunni.

Það sem truflað getur einbeitingu mannsins við eftirlit flugbrauta eru þreyta, radiósamskipti eða eftirrekstur við eftirlitið og síðan mismunandi skyggni og veðurastæður. Síðan er blátt áfram takmarkað hvað mannsaugað getur greint þegar ekið er eftir flugbraut og horft til beggja hliða. Allt þetta getur síðan takmarkast enn frekar þegar eftirlitið fer fram í myrkri.

Þar sem mest umferð er á alþjóð-

Frb. á næstu bls. ...



TF-SIF við æfingu á varðskipi | lhg.is

Nákvæmar ábendingar

legum flugvöllum geta verið landingar eða flugtök með einnar mínútu milli-bili. Það geta því verið 60 hreyfingar milli eftirlits ef það fer fram á klukkustundar fresti. Yfirvöld í Vancouver leituðu eftir tæknilausn og hafa verið gerðar tilraunir með notkun leysigeislanema og innrauðra myndavéla eða skanna sem beint er á flugbrautirnar.

Flugvöllurinn í Vancouver hefur tvær samsíða aðalbrautir þar sem um 99% umferðarinnar fer fram og þverbraut til vara. Var því ákveðið að sjálfvirku leitinni skyldi eingöngu beint á aðalbrautirnar tvær. Við hvora braut var komið fyrir tveimur skynjurum til að tryggja að þeir næðu yfir alla brautarlengdina. Þeir eru í rúmlega þriggja m háum turnum og senda þeir upplýsingar í stjórnstöð flugvallarins. Ef nemarnir skynja eitthvað torkennilegt á brautunum gefa þeir merki um hvar hluturinn er. Málið er þá athugað en að öðru leyti þarf ekki að fylgjast með allan tímann.

Búnaðurinn er allt að því þrjár mínútur að skanna flugbraut. Meginregla er að stöðva öll flugtök ef eitthvað sést á flugbraut. Flugvélar í einnar mílu fjarlægð fá að lenda en öðrum er haldið í bið. Síðan fara flugvallarstarfsmenn á staðinn og líða yfirleitt kringum 9 mínútur þar til hægt er að opna flugbaut að nýju. Fer helmingur tímans í að finna hlutinn og hreinsa brautina.

Við tilraunir hefur búnaðurinn þegar numið torkennilega hluti á flugbraut áður en flugmenn eða vallarstarfsmenn hafa komið auga á hann og bent á hann með minna en þriggja metra frávikum. Að degi til hefur hann að meðaltali þrisvar á dag tilkynnt um hluti. Að næturlagi er önnur aðalbrautanna lokað og þá hefur búnaðurinn tilkynnt „eitthvað“ sem yfirleitt hafa reynst vera dýr en það bíður frekari rannsóknar. Og dæmi var nefnt um nákvæmni búnaðarins þegar B747 þota blés grasvöndlum inn á flugbraut þegar hún ók út af henni eftir landingu. Voru þeir um 10 cm langir og örmjóir og búnaðurinn hefur einnig tilkynnt annan gróður sem var tekinn að gægjast uppúr malbikinu.

Niðurstaðan er sú að tæknibúnaður sem býður uppá sjálfvirkt eftirlit sem þetta þykir nákvæmara en aðgerðir mannsins eingöngu og til þess fallið að auka flugöryggi. Með því móti er þá einnig hægt að nýta mannafla, sem annars færi í slíkt eftirlit, til að auka og bæta annars konar öryggiseftirlit.

Yfirmenn Keflavíkurflugvallar hafa séð kynningu á hinum sjálfvirka búnaði og telja hann allrar athygli verðan. Hins vegar komi hann einkum að notum þar sem umferð er mjög mikil og ekki er unnt að aka brautirnar oft á dag á milli flugtaka. Slíkur búnaður hljóti að vera af hinu góða en hann komi þó aldrei alveg í stað eftirlits mannsaugans.



Elmar Gíslason skrifar



Myndin tengist greininni ekki með beinum hætti | sjukrabill.is

Það er vetur, ísing og ókyrrð. Við nálgumst Akrafjall og fáum heimilt aðflug inn til Reykjavíkur. Tvær vélar í áætlanarflugi á undan okkur eru teknar í biðflug til að veita okkur forgang. Við lítum aftur í vél enn eina ferðina og sjáum lækninn og sjúkraflutningamennina bogra yfir litla drengnum sem liggur meðvitundarlaus á börunum. Foreldrar hans sitja hljóðir og fylgjast með, vanmáttug og óttaslegin. Drengurinn hafði orðið fyrir bil.

Eftir landingu er ekið rակeitt að afgreiðslu Flugfélags Íslands þar sem sjukrabíllinn bíður. Í hendingskasti er snáðinn litli tekinn út og komið fyrir í bílnum. Augnabliki síðar er hann horfinn á braut, við sjáum blá forgangsljósín hverfa í átt að Landsspítalanum.

Þar sem ég sat þarna í vélinni og gat ekki á heilum mér tekið vegna barnsins sem barðist fyrir lífi sínu á leið á sjúkrahús, varð mér hugsað til þeirrar gífurleгу umræðu sem átti sér stað á þessum tíma um framtíð Reykjavíkurflugvallar. Spekulantar og sérfræðingar í hverju horni með endalausar skoðanir á öllu mögulegu og ómögulegu varðandi flugvöllinn og Vatnsmýrina.

Mín afstaða í málinu varð kristaltær á þessum tímamarki. Mér varð ljóst að það var í raun og veru aðeins eitt atriði sem raunverulega skipti einhverju máli varðandi framtíð flugvallarins. Það var að hægt yrði að koma fólki í tæka tíð

undir læknishendur þegar á þyrfti að halda. Hvað ef flugvöllurinn hefði staðsettur fyrir utan Reykjavík í þessu tilfelli eða Keflavík eins og sumir hafa lagt til?

Það hefur víst ekki farið framhjá neinum að nýr meirihluti er tekinn við stjórnartaumunum í Reykjavík. Í málefnasamning þeim sem Ólafur F. Magnússon kynnti ásamt sjálfstæðismönnum á dögnum var meðal annars greint frá því að Reykjavíkurflugvöllur yrði áfram í óbreyttri mynd á aðalskipulagi Reykjavíkur. Tíðindin komu eflaust fáum á óvart en það var engu að síður ánægjulegt að heyra nýjan borgarstjóra greina frá þessu. Það kann svo sem að breytast aftur eftir næstu kosningar í Reykjavík eða jafnvel fyrr ef tekið er mið af þróun mála upp á síðkastið.

Það er ekkert launungarmál að undirritaður er, líkt og eflaust flestir flugmenn, þorri reykvíkinga og meirihluti landsmanna, fylgjandi því að flugvöllurinn verði áfram í óbreyttri mynd í Reykjavík. Án þess að fara nánar í það efnislega, þá hefur umræðan um völinn á síðustu árum oft á tíðum verið skrautleg, allt að því ævintýrleg á stundum.

Eftir að hafa fengið að kynnast sjúkraflugi um skeið hjá Flugfélagi Íslands fyrir nokkrum árum, þá var eins og fram kemur að ofan, auðvelt fyrir undirritaðan að móta sér skoðun um framtíð Reykjavíkurflugvallar. Málið snýst aðallega um eitt atriði, aðgengi fólks að sjúkrahúsum.

Eins og gengur þá koma upp brádatilfelli þar sem lífsnauðsynlegt er fyrir fólk að komast sem fyrst undir læknishendur. Það vill svo til að hátækni-

sjúkrahúsin á landinu eru bæði staðsett í Reykjavík og stundum nauðsynlegt að senda sjúklinga utan af landi til aðhlynningar í höfuðborginni. Það er vissulega mikill kostur að þylur Landhelgisgæslunnar geta lent við gamla Borgarspítalann í Fossvogi en þær eru ekki alltaf til taks og engan vegin færar um að sinna öllum bráða sjúkraflutningum á Íslandi. Þá ber að taka þá fram að þær geta ekki lent þar í blindflugsskilyrðum, við slíkar kringumstæður verða þær að nota aðflugsbúnað Reykjavíkurflugvallar. Að auki má benda á að ísingarskilyrði yfir landinu geta hamlad þeim för. Sjúkraflugvélar hafa einfaldlega forskot við slíkar aðstæður, þær komast hærra og eru betur búnar til flugs við ísingarskilyrði og eru hraðfleygari en þylurnar.

Sjúkraflugvélar fá undantekningalaust forgang til landingar á Reykjavíkurflugvelli. Þar bíður ávallt sjukrabíll reidubúinn þegar vélarnar aka í hlað. Þaðan tekur á að gíska 3-5 mínútur að koma fólki á sjúkrahús í forgangsakstri. Þegar um líf eða dauða er að tefla, þá getur staðsetning flugvallarins og nálægð hans við sjúkrahúsin einfaldlega haft úrslitaáhrif um það hvort fólk nái heilsu eða haldi lífi.

Eru einhver önnur aðalatriði í umræðunni um Reykjavíkurflugvöll? Græn svæði, íbúðahverfi, menntastofnanir, það skiptir ekki höfuðmáli hvar slík afdrep eru staðsett.

Ef völlurinn er færður út fyrir Reykjavík, upp á heiði eða til Keflavíkur, þá er einfaldlega verið að skerða aðgengi fólks á landsbyggðinni að heilbrigðisþjónustu, það er ekki réttlætanagerð.

Staða samningamála:

Viðræður hefjast í febrúar



Viðræður vegna endurnýjunar samninga FÍA við Icelandair / Icelandair Group hafa legið niðri frá því fyrir áramót. Samninganefnd kom saman miðvikudaginn 30. janúar og lagði fram drög að kröfugerð. Fyrirhugaður er formlegur samningafundur í fyrstu viku febrúar.

Hægt miðar í kjarasamningagerð

stóru félaganna á almennum vinnu- markaði. Ekki er líklegt að skriður



AF VETTvangi

Örnólfur Jónsson
formaður samninganefndar FÍA

komist á samningagerð okkar fyrir en

sér fyrir endann á þeim samningum.

Samninganefnd vill minna félagsmenn á netfang samninganefndar *samninga nefnd.ice@fia.is* en þar geta menn komið hugmyndum og athugasemdum á framfæri við nefndina. Rétt er að taka fram að nefndin mun ekki svara erindum formlega en félagsmenn eru hvattir til að koma fram með sínar áherslur.



TF-LÍF við æfingar | lhg.is

Starfshópur samgönguráðuneytis settur á fót:

Innleiðing nýs Q-kafla

Samgönguráðuneytið hefur tilkynnt um að fyrirhuguð er endurskoðun reglugerðar um flug- og vinnutímamörk og hvíldartíma flugáhafna nr. 782/2001. Af því tilefni hefur verið ákveðið að setja á stofn starfshóp til að vinna að endurskoðun reglugerðarinnar og hefur FÍA tilnefnt Kjartan Norðdahl framkvæmdastjóra félagsins sem sinn fulltrúa í þessa vinnu. Helstu markmið með endurskoðun reglugerðarinnar eru að fara yfir

ákvæði reglugerðarinnar er lúta að flug- og vinnutímamörkum og hvíldartíma flugáhafna í flutningaflugi með flugvéllum, þyrllum og atvinnuflugi með einum flugmanni, auk þess að gera tillögu að nýjum ákvæðum um sjúkraflug sé það mat vinnuhópsins að slík ákvæði kunni að vera nauðsynleg. Sérstaklega er ráðgert að móta þurfi afstöðu til ákvæða Q-kafla í viðauka III við reglugerð EB nr. 1899/2006 sem innleidd verður á næstunni.

AAI býður flugmönnum aðsetursskipti:

Menn bíði fram yfir kjarasamninga

Air Atlanta Icelandic hefur boðið flugmönnum sínum aðsetursskipti á nokkrum útstöðvum félagsins. Fréttabréfinu er ekki kunnugt um að nokkur flugmaður hafi gengið að slíku samkomulagi við félagið. Ekkert er getið um aðsetursskipti í kjarasamningi FÍA og AAI. Stéttarfélagið mælist til að menn bíði með að ráðstafa sér í aðsetursskipti fram yfir kjarasamninga.

