Fréttabréf

Félags íslenskra atvinnuflugmanna
maí 2020

MÓTVINDUR Í FLUGÞJÓNUSTU

AOG - pistill frá formanni
Samkeppnishæfni flugfélaga
Skýjaborgir
Alþjóðlegt samstarf
„Það kvað vera fallegt í Kína“
Flugöryggi
Starfsaldurslistar & sanngirnismenning
Stuðningur á erfiðum tímum
Tryggingar flugmanna

Félag íslenskra atvinnuflugmanna
Icelandic Airline Pilots' Association

AOG

Jón Þór Þorvaldsson formaður FÍA skrifar:

Hafi einhver velkst í vafa um mikilvægi flugs í heiminum í dag þarf sá hinn sami ekki að velta slíku fyrir sér lengur. Áhrifin af lokun landamæra leiðir af sér að rekstrarforsendur flugfélaga um allan heim eru brostnar. Afleiðingin lokanna er að hagkerfi heimsins staðna, fólk missir atvinnu, fyrirtæki sem reiða sig á viðskipti þeirra sem ferðast missa tekjur. Öll virðiskeðja nútíma hagkerfis brestur. Þá eru góð ráð dýr. Flugrekendur um allar jarðir berjast nú fyrir lífi sínu, biðja um aðstoð frá ríki, reyna að semja og endursemja við lánadrottna, byrgja, leigusala og starfsfólk. Sum flugfélög munu lifa, önnur ekki. En þannig hefur lífið alltaf verið og verður líklega áfram. Ekki er loku fyrir það skotið að eins dauði verði annars brauð í hörðum heimi samkeppninnar. Oft hefur gefið á í fluginu en aldrei eins og nú.

Covid -19 faraldurinn hratt atburðarásinni af stað. Viðbrögð stjórnvalda voru misjöfn til að byrja með, of lítið of seint segja sumir, aðrir telja að alltof harkalega hafi verið brugðist við.

Nú eru því betur teikn á lofti um að víðast sé faraldurinn í rénum, stjórnvöld undirbúa að opna landamæri þó búast megi við einhverjum fyrirvörum. Þrýstingur eykst bæði frá einstaklingum og hagsmunaðilum og víða má heyra stjórnmálamenn tala um að við óbreytt ástand verði ekki unað.

Mín tilfinning er sú að fólk sé líka að fá nóg. Fólk mun ekki sætta sig við skerðingu á frelsi til ferða og athafna til lengri tíma. Upp í hugan koma fleyg orð Benjamin Franklin „Ef þú fórnar frelsi fyrir öryggi, tapar þú hvoru tveggja“. Enginn mun fara í ZOOM frí eða fara í TEAMS borgarferð. Fólk mun áfram dreyma og elta drauma sína og þrár.

FÍA flugmenn í fremstu röð

Allir flugrekendur á Íslandi sem sinna millilandaflugi hafa leitað til FÍA um tilslakanir og undanþágur frá kjarasamningum og í sumum tilfellum frá lögum og reglugerðum. FÍA hefur brugðist hratt við og jákvætt. Það hefur ávallt verið hægt að treysta því að flugmenn standa með sínum fyrirtækjum í blíðu og stríðu. Flugmenn Air Atlanta hafa nú um nokkurra vikna skeið sýnt sveigjanleika og aðlögunarhæfni og fádæma vinnusemi svo eftir er tekið. Þeir hafa allir sem einn gert sitt ýtrasta til að vinna AAI brautargengi á hörðum markaði ACMI. Það sama á við um flugmenn Icelandair Kínaflugin svokölluðu eru gott dæmi um það.

Hinsvegar mörk fyrir því hversu langt er hægt að ganga. Nú er staðan sú að mjög er sótt að kjörum okkar. Eigendur fyrirtækja hafa ekki gefið neitt út um það að þeir hyggist leggja fyrirtækjum sínum til fé eða styrk á einhvern hátt. Kannski gerist það seinna. En ætlast á sama tíma til að flugmenn komi að samningaborðinu og gefi eftir meira og minna öll sín kjör og samþykki að starfa við skilyrði sem líkust þeim sem verst gætu fundist um víða veröld. Áður útgefin aðalsmerki um starfsmannastefnu virðast týnd og tröllum gefin.

Gerviverktaka og undirboð

Fyrirtæki sem reiða sig á gerviverktöku og félagsleg undirboð eru krabbmein í hverju samfélagi. Í slíkum fyrirtækjum er leitast við að koma á sambandi milli starfsmanns og vinnuveitenda sem firrir vinnuveitenda allri ábyrgð en heldur starfsmanni í nauðungarsambandi. Samfélagsábyrgð fyrirtækja er höfð að engu og miskunarlaust er launatengdum gjöldum og sköttum komið fram hjá kerfinu, sem veldur svo því að réttindi starfsmanna fyrirfinnast ekki þegar á reynir. Dæmi um þetta er því miður að finna á Íslandi og í nágrannalöndum okkar.

Stjórnvöld hafa hingað til snúið blinda auganu að þessum fyrirtækjum sem hvetur heiðvirð samfélagslega ábyrg fyrirtæki til að íhuga möguleikann á slíku óheillasambandi til að standa jafnfætis í baráttunni á markaði. Einkum í aðstæðum eins og þessum sem við erum nú að fást við. Þeim fyrirtækjum sem hafa stundað félagsleg undirboð hefur síst vegnað betur en þeim sem reka ábyrga starfsmannastefnu. Dæmi þess eru ótal mörg og við þekkjum vel til þeirra þar sem þau kepptu við okkar flugrekendur. Flest heyra þau sögunni til, eins og t.d. Primera, WOW, Astreus og fleiri.

FÍA mun nú sem fyrr tryggja samkeppnis og aðlögunarhæfni sinna flugrekenda. Það verður hins vegar ekki gert á kostnað flugöryggis eða með félagslegum undirboðum. Við finnum lausnir, við erum góð í því.

Jón Þór Þorvaldsson

FRÉTTABRÉF FÍA
Ritstjórn og umbrot: Bryndís Nielsen, bryndis@fia.is
Forsíðumynd: Trinity Moss / Unsplash
Útgefandi: Félag íslenskra atvinnuflugmanna, maí 2019

Fréttabréf FÍA er vettvangur félagsmanna og stjórnar FÍA til að miðla upplýsingum og fróðleik til flugmanna. Skoðanir einstakra greinarhöfunda endurspegla ekki endilega opinbera afstöðu FÍA til einstakra málefna.
Öll notkun efnis úr Fréttabréfi FÍA heimil gegn því að heimilda sé getið.

AOG

Jón Þór Þorvaldsson,
FÍA President

If anyone was in doubt about the importance of aviation in the world today, they need wonder no longer. Borders shutting down means that the basis of operation for airlines across the globe has vanished. The results of the borders closing are the stagnation of the world's economies, people losing their jobs, companies that rely on the business of those who travel lose income. The whole value chain of modern economies are forfeit. We must react wisely. Flight operators everywhere are now fighting for their lives, asking for government assistance, trying to negotiate and renegotiate with their creditors, suppliers, landlords and employees. Some airlines will survive, others not. But this is how life goes, and always has been, and truth be told, in the tough world of business one company's failure can mean another company's success. The aviation industry has often been tough, but never like this.

This was all as a result of the Covid-19 epidemic. The reactions of authorities across the globe were varied at first, some say too little too late, while others think that the reactions have been too severe.

Thankfully, we now see signs of the epidemic receding, governments are preparing to re-open borders, although we can expect some contingencies. The pressure is on from both individuals and interest parties, and widely we hear politicians speaking of the status quo being unacceptable.
My feeling is that people have also had enough. They won't accept these limitations to their freedom to travel and their activities for the long term. I am reminded the famous quote from Benjamin Franklin: 'Those who would give up essential Liberty, to purchase a little temporary Safety, deserve neither Liberty nor Safety.'
No-one will take a ZOOM vacation or go on a TEAMS city-break. People will keep dreaming, and chasing their dreams and desires.

FÍA pilots are top line

All international flight operators in Iceland have come to FÍA to ask for exceptions and easings of their CLAs, and sometimes exceptions from laws and regulations. FÍA has reacted swiftly and positively. Pilots have always been counted on to stand by their airlines through thick and thin. Air Atlanta pilots have now for several weeks shown flexibility and adabtability, and a remarkable work ethic. They have all done their utmost to ensure that AAI succeeds in the tough ACMI market. The same goes for Icelandair pilots – as the so-called China flights have shown.

However, there are limits as to how far one can stretch. Company owners have not said anything about how they intend to put more money into their companies or strengthen then in any way. Maybe that will happen later. But at the same time they expect pilots to come to the negotiation table and pretty much lower all wages and benefits and work under conditions that can be considered some of the world's worst. The much trumpeted employee policy seems to have completely disappeared.

Bogus Contracting and Social Dumping

Companies that rely on bogus contracting and social dumping are a cancer on every society. Such companies try to establish a company-employee relationship that removes all responsability from the part of the company while keeping the employee in bonds. The social responsability of such companies is non-existant and payroll expenses and taxes are mercilessly avoided, which means that the workers have no rights when they find themselves in dire straits. Unfortunately, we have examples of this both in Iceland and in our neighbouring countries. Governments have up until now turned a blind eye towards these companies, which encourages honest, socially responsible companies to consider the possibility of such an unhealthy relationship to be able to compete on the market on even ground. Especially in conditions like thse we are now battling. The companies that have engaged in social dumping have fared no better than those with a responsible employee policy. We have a great number of examples for this, and know them well as they were competing with our airlines. Most of whom exist only in the past, such as Primera, WOW, Astreus and more.

FÍA will, now as before, ensure the competitive advantage and adaptability of its companies. However, this will not be made at the expense of flight safety or social dumping. We will find solutions, we are good at that.

Uppsagnir og undanþágur

Staðan er slæm hjá flugfélögum um allan heim en íslenskir flugmenn hafa sýnt það enn og aftur að þeir eru tilbúnir að vinna með félögum sínum að lausn vandans. Þannig samþykktu flugmenn Bluebird, Norlandair, Air Iceland Connect, Icelandair og Ernir allir tímabundnar undanþágur á kjarasamningum sínum vegna ástandsins. Þeir sem samþykktu tóku á sig launalækkun og þá er vert að geta þess að hlutabótaleiðin gaf ekkert af sér til tekjuhærri hópa, þeir urðu fyrir raunverulegri skerðingu.

Flugmenn eru ýmsu vanir þegar kemur að uppsögnum en þó verður að viðurkennast að uppsagnir undanfarinna mánaða í kjölfar þess að Covid-19 faraldurinn hefur svo gott sem lamað allt farþegaflug í heiminum, eru fordæmalausar. Hjá Icelandair hefur 421 flugmanni verið sagt upp en 13 hjá Air Iceland Connect.

Resignations and exemptions

Although the situation within the aviation industry is bleak, but Icelandic pilots have shown yet again that they are prepared to work with their companies to find a solution. Pilots of Bluebird, Norlandair, Air Iceland Connect, Icelandair and Ernir have all approved temporary exemptions to their CLA's due to the situation. Those who approved exemptions also took a paycut, and it is worth noting that those who were put on the government's part-time solution and have high incomes have suffered a severe paycut.

Pilots are used to receiving letters of resignations, but it must be said that the resignations following the C-19 epidemic are without precedent. Icelandair has resigned 421 pilots and 13 have lost their job with Air Iceland Connect.

SAMKEPPNISHÆFNI FLUGFÉLAGA

Í umræðu síðastliðinna vikna hefur samkeppnishæfni Icelandair og flugmanna félagsins verið áberandi og því haldið fram að hún sé ekki til staðar. Þunginn hefur verið mikill og fyrirliggjandi fjármögnun félagsins hefur verið skilyrt því að hagstæðir samningar við flugmenn og aðrar flugstéttir náist til þess að rétta stöðuna af. Hér er þetta skoðað nánar.

CASK
HVAÐ KOSTAR AÐ FLJÚGA?

Við samanburð á einingarkostnaði flugfélaga eru ýmis konar mælikvarðar notaðir en „Kostnaður á sætis kílómeter“ (e. Cost per Available seat kilometer - CASK) er jafnan notaður en hann segir til um hvað það kostar að fljúga einu flugsæti einn kílómeter.

Með þeim samanburði er reynt gera kostnað milli félaga og flugleiða samanburðarhæfan og tengdan tekjusköpun félaga sem er jafnan í samræmi við fjölda sæta og fluglengd.*

Fullyrðingar í fjölmiðlum þess efnis að flugmenn Icelandair séu hærra launaðir en þekkist annarsstaðar og að kostnaður vegna flugmanna sé miklum mun hærri en hjá öðrum flugfélögum sem keppa á sama markaði og Icelandair, stenst ekki skoðun.

Með samanburðarrannsóknum kemur í ljós að kostnaður vegna flugmanna Icelandair í samanburði við önnur flugfélög er lægri en gengur og gerist, eins og sjá má á mynd hér að neðan.

* Kostnaður á sætis kílómeter (CASK) er þó ekki gallalaus mælikvarði fremur en annar því oft á tíðum er fjöldi sæta í flugvélum mismunandi. Eftir því sem lengra er flogið því lægri verða bæði tekjur og kostnaður á framleidda einingu. Þannig getur til að mynd flugfélag með þröngt sætabil og þannig fleiri sæti í sambærilegri vél sýnt lægri CASK kostnað á einfaldan hátt en á móti kemur ættu tekjur viðkomandi félags að sama skapi að vera lægri með verri vöru. Flugvél með 220 sæti gefur strax af sér 20% lægri CASK en flugvél með 183 sæti og er dæmi um hækkun á einingakostnaði sem flugmenn hafa ekkert með að gera.

ÁKVÖRÐUN LAUNA

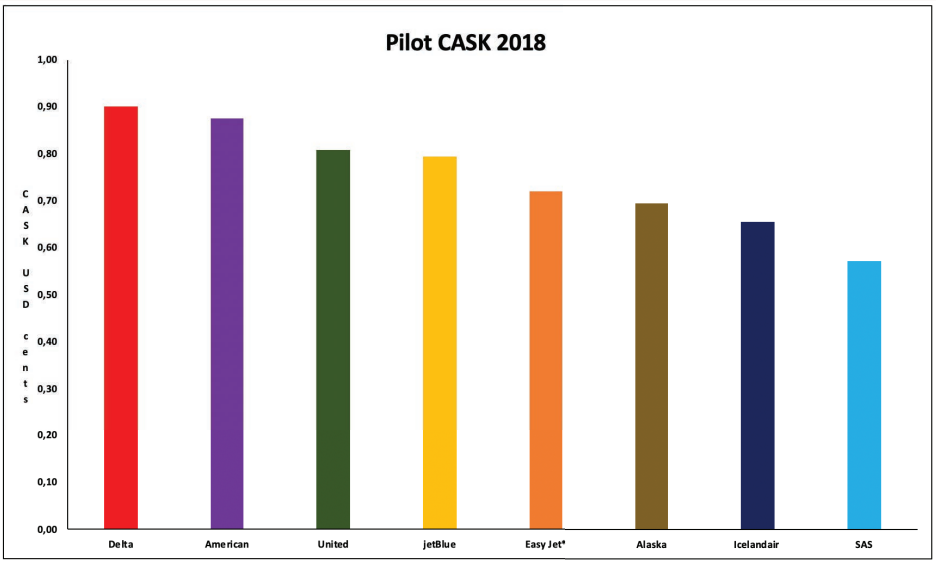
Laun flugmanna hafa í gegnum tíðina verið í samræmi við ábyrgð, reynslu og kostnað við öflun nauðsynlegra réttinda. Síþjálfun, símenntun og eftirlit með frammistöðu er mikilvægur þáttur í flugöryggi og eru miklar kröfur gerðar til flugmann í þeim efnum með árlegum hæfnisprófunum út starfsævina.

Óreglulegur vinnutími í krefjandi vinnuumhverfi er hluti starfsins og mikilvægt að kröfur séu miklar. Flugöryggi er þáttur sem ekki verður mældur út frá kvörðum hagnaðarsjónarmiða. Lágmarkskröfur gilda um flugtíma, vakttíma og hvíldarákvæða en á Íslandi gilda samevrópskar reglur hvað slíkt varðar.

Þessu til viðbótar eru þættir sem snúa að lífsgæðum – frídagar og orlof. Milli flugfélaga getur verið munur í þessum þáttum sem tengjast atvinnusvæði, atvinnuöryggi, hefðum og sögu viðkomandi félags.

Samkeppni milli félaga gengur oft út á hámörkun tekna byggt á þeim kostnaðargrunni sem félög starfa. Þannig getur einingarkostnaður verið mjög mismunandi milli flugfélaga. Hvert flugfélag verður að skapa sér sérstöðu með þeim hætti að einingatekjur séu nægjanlega miklar til þess að dekka undirliggjandi einingakostnað og þá um leið skapa hagnað fyrir viðkomandi flugfélag. Vöruframboð, flugleiðir og tíðni, sérstaða á markaði og framkoma við viðskiptavini skipta þar miklu máli.

Af ofangreindu má sjá að einingarkostnaður Icelandair er á allan hátt samkeppnishæfur við önnur flugfélög. Aðrir þættir skipta jafn miklu ef ekki meira máli til að tryggja afkomu félagsins til lengri tíma.



Data Source: US DOT Form 41, Schedules T2 & P52.
Icelandair salaries FIA database, SAS annual report, *Easy Jet annual report Fía calculation

Lately, there have been discussions regarding the competitiveness of Icelandair in relation to its pilots, with the assumption that it is lacking. The pressure is on, and potential financing for the company has been conditioned upon CLAs with pilots and other crew to correct this perceived disadvantage. Let's look at this more closely

COMPETITVE AIRLINES

CASK
WHAT DOES IT COST TO FLY?

Many criteria is used when comparing unit costs of airlines, but one of the most common ones is CASK (Cost per Available Seat Kilometre), which indicates the cost of flying one available seat the distance of one kilometre.

Using this comparison, one can try to compare the cost between airlines and routes which is usually connected with the airlines income, which is usually related to the number of seats and distance travelled.

Statements in the media to the effect that Icelandair pilots have higher wages than in other places, and that cost per pilot is much higher than with other airlines competing in the same market, do not stand up in the light of day.

Comparative analysis reveals that the cost per Icelandair pilot, in comparison with other airlines, is actually lower than average, as you can see in the picture here below.

*CASK is, however, not without its fault, as often airplanes have different numbers of seats. Longer routes lower both the income and the cost of a produced unit. Therefore an airline with less space between seats can have more seat than another comparable plane, and will therefore show a lower CASK in a simple manner, but on the other hand, their income should go down with a lower quality product. An airplane with 220 seats gives a 20% lower CASK than an airplane with 183 seats, which is an example of a rise in unit cost that has nothing to do with pilots.

DECIDING ON WAGES

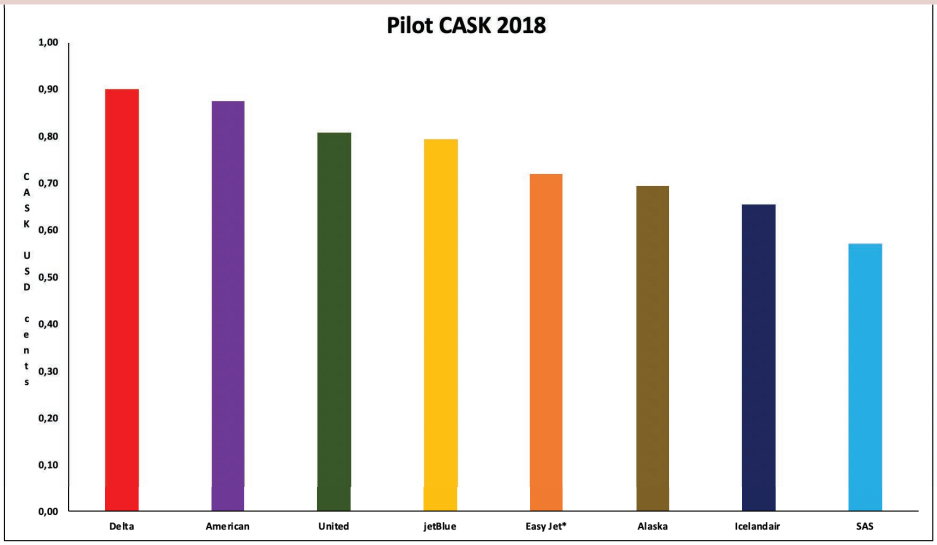
Pilots' wages have generally been in accordance with their responsibility, experience, and cost to achieve and uphold the necessary licence. Constant training, education and close performance supervision is an important part of flight safety, and pilots must meet high standards in this regard with a number of yearly tests throughout their working careers.

Irregular working hours in a demanding environment is a part of the job, and it is important that the standards are high. Flight safety is something that cannot be measured by the scales of economics or profit.
There are minimum requirements regarding flight hours, shift hours, and rest, which in Iceland are governed by European regulations.

To add to that there are factors that have to do with quality of life – holidays and days off. Airlines can differ in these areas, depending on work area, job safety, tradition and history of the airline in question. Competition between airlines is often mostly about maximising income based on the cost foundation thy operate on. In that manner, the cost of unit can differ greatly between airlines.

Basically, each airline must create its own competitive advantage in a manner that ensure that unit income is sufficient to cover the underlying unit cost, and also to create profit for the airline. Supply, routes, frequency, unique advantage and customer service are also of great importance.

Judging by the above, you can tell that the unit cost of Icelandair is in every way competitive with other airlines. Other factors have an equal amount to say – if not more – regarding the company's future success.



Data Source: US DOT Form 41, Schedules T2 & P52.
Icelandair salaries FIA database, SAS annual report, *Easy Jet annual report Fía calculation

SKÝJA-BORGIR

Holiday Cottage Fund

Ágætu félagar

Nú er nýlokið sumarúthlutun Skýjaborga en í ár bárust okkur 91 umsókn. Samþykktar umsóknir fyrir sumarið voru 51. Það er athyglisvert að tæplega 10% félagsmanna sækir um og hefur það hlutfall verið svipað síðustu ár en töluvert lægra heldur en gengur og gerist hjá öðrum stéttarfélögum.

Inni á orlof.is/fia má finna hótelmiða og umsókn um ferðavagnastyrk en í sumar er Útilegukortið í fyrsta skipti til sölu á vefnum.

Mikið af samtölum og tölvupóstum sem við fáum snúa að þrifum og þá sjaldnast til að hrósa fyrir góð þrif heldur hitt að það eru alltaf einhverjum sem finnst bara í lagi að komast sem léttast frá þrifum eftir dvöl í húsunum og einstaka bófi er svo bíræfinn að skilja eftir gaslaust líka, sem auðvitað ætti að vera refsivert athæfi.

Húsafells-húsið átti að vera lengra á veg komið núna en við lentum í smá mótvindi á síðasta ári sem seinkar ferlinu. Markmiðið er að húsið verði tilbúið á byggingarstigi 5 um áramótin næstu. Til upprifjunar þá kemur húsið til með að standa NA (Hdg 025), tæpa 500m frá þjónustumiðstöðinni í Húsafelli.

Í vor barst okkur í nefndinni liðsauki er Garðar Árnason flugstjóri hjá Landhelgisgæslunni fékk skipunarbréf. Það er mikill fengur í að fá hann um borð með sína visku og kærleik.

Og að lokum: Ef eitthvað brotnar, bilar, bognar eða brestur þá viljum við fá að vita um slíkt þannig að hægt sé að gera ráðstafanir. Tölvupóstfangið er skyjaborgir@fia.is

EF EITTHVAÐ BROTNAR, BILAR, BOGNAR EÐA BRESTUR ÞÁ VILJUM VIÐ FÁ AÐ VITA UM SLÍKT ÞANNIG AÐ HÆGT SÉ AÐ GERA RÁÐSTAFANIR.

TÖLVUPÓSTFANGIÐ ER SKYJABORGIR@FIA.IS

HJÁLPUMST AÐ VIÐ AÐ HALDA ORLOFSHÚSUNUM OKKAR GLIMRANDI FÍNUM!

Dear colleagues

The summer assignments have now been concluded. We received 91 applications and have approved 51 for the summer. It is interesting that less than 10% of our members apply, a relatively stable proportion, but one that is somewhat lower than with other unions.

On our website, orlof.is/fia, we have hotel tickets and application for grants to rent caravans this summer. Also, for the first time, we offer the Camping Card for sale.

A lot of the conversations we have and emails we receive have to do with cleaning, and then usually not to give praise but because there are always some of those who try to get away with as little cleaning as possible after their stays, with some even brazen enough to leave an empty gas-tank, which should be a punishable crime!

The cottage in Húsafell should have been further along in construction but ran into some trouble last year which delayed the process. The goal is that the house will be ready for build stage 5 by the end of the year. To refresh your memories, the house will be standing in NA (HDG 025), less than 500 metres from the service centre in Húsafell.

Last year, we received an addition to the committee with Garðar Árnason, Captain with the Coast Guard. He is a great addition to the board, with his wisdom and open heart.

And finally: If something breaks, malfunctions, bends or cracks, we want to know about it so we can make the appropriate restorations. The email is skyjaborgir @fia.is

IF SOMETHING BREAKS, MALFUNCTIONS, BENDS OR CRACKS, WE WANT TO KNOW ABOUT IT SO WE CAN MAKE THE APPROPRIATE RESTORATIONS.

THE EMAIL IS SKYJABORGIR @FIA.IS

FRÉTTAMOLAR

Matthías Sveinbjörnsson, framkvæmdastjóri FÍA

Matthías leysir Láru Sif af

Matthías Sveinbjörnsson, forseti Flugmálafélags Íslands og flugmaður hjá Icelandair, er nú tekinn við sem framkvæmdastjóri FÍA á meðan Lára Sif Christiansen fer í fæðingarorlof.

Matthías hefur víðtæka reynslu úr flugþjónustunni, var meðal annars forstöðumaður tekjustýringar hjá Icelandair áður en hann gerðist flugmaður hjá fyrirtækinu árið 2017. Þá hefur hann starfað sem ráðgjafi fyrir IATA og samgönguráðuneytinu og kennir við Háskólann í Reykjavík.
„Áskoranir framundan eru flóknar og verkefnin mörg en það er sönn ánægja að geta lagst á árarnar með stjórn FÍA og félagsmönnum á þessum erfiðu tímum," segir Matthías en reynsla hans og þekking munu koma að góðum notum á næstu misserum.

„FÍA er auðvitað einstakt sem stéttarfélag en samstaða og virkni félagsmanna er meiri en þekkist og ég er fullviss um að við komum öll sterkari út þegar þessir erfiðleikar eru yfirstaðnir."

Við bjóðum Matthías innilega velkominn og kveðjum Láru í bili og óskum henni alls hins besta!

Matthías fills in for Lára Sif

Matthías Sveinbjörnsson, President of the National Aeroclub of Iceland and Icelandair pilot, will be replacing Lára Sif Christiansen as the General Manager of FÍA while she goes on maternity leave. Matthías has varied experience from aviation services, for example he was Director of Resource Management at Icelandair before starting his pilot career in 2017. He has worked as a consultant and project manager for i.e. IATA and the Ministry of Transport, and is a lecturer at Reykjavík University.
"The challenges ahead are both numerous and complex, but it is a true honor to join the FÍA team at and lend assistance to the union at this point in time," says Matthías, but his experience and knowledge will be of very good use in the seasons ahead.
"FÍA is a unique union, whose solidarity and participation rate is quite unaparllel, and I am certain that we will come out of the storm stronger than ever before."

We welcome Matthías whilst wishing Lára the best during her leave.

Trúnaðarráð FÍA 2020-2021

Margir buðu sig fram til setu í trúnaðarráði og er það til marks um þann frábæra mannauð sem FÍA býr yfir. Mjótt var á munum fylgis hvers frambjóðenda en færri komust að en vildu og þökkum við fyrir áhugann.

Shop Steward Council 2020-2021

A great number of pilots ran for a seat on the Shop Steward Council , which is a mark of the great resource we have that is our members. The elections were close, and more wanted to serve than opportunity provides, but we thank all for their interest.

TRÚNAÐARRÁÐ FÍA
SHOP STEWARD COUNCIL

Ársæll Gunnlaugsson	MYF	Hjalti Grétarsson	AAI
Bjarni Frostason	ICE	Högni Jónsson	ICE
Björn Árnason	AAI	Ingimar Örn Karlsson	ICE
Davíð Smári Jóhannsson	ICE	Ingvi Geir Ómarsson	ICE
Eggert Sæmundsson	NOR	Jóhannes Jóhannesson	LHG
Egill Þorsteinsson	ICE	Jón Ingi Jónsson	AAI
Einar Þór Steinarsson	ICE	Knútur Þ. Friðriksson	ICE
Elías Elíasson	ICE	Kristján Óskarsson	ICE
Elmar Gíslason	ICE	Matthías Arngrímsson	ICE
Guðbjörg Rós Guðnadóttir	ICE	Ragnar Már Ragnarsson	ICE
Guðmundur Bjarnason	ICE	Reynir Einarsson	ICE
Guðmundur Kr. Sigmundsson	AIC	Sigþór Gunnarsson	ICE
Halldór Einir Guðbjartsson	Flugskólar	Sindri Már Pálsson	ICE
Haraldur Helgi Óskarsson	AAI	Sólon Lárus Ragnarsson	AAI
Hákon Sigþórsson	ERN	Steinþór Páll Ólafsson	ICE
Hildur Björk Pálsdóttir	ICE	Valur Hlíðberg	AIC
Hildur Kristín Guðlaugsdóttir	ICE	Þorkell Jóhannsson	BBD
Hilmir Steinþórsson	ICE		

ALÞJÓÐLEGT SAMSTARF MIKILVÆGARA EN NOKKRU SINNI FYRR

Sara Hlín Sigurðardóttir, stjórnarmeðlimur í FÍA og formaður alþjóðanefndar FÍA // Member of the Board of FÍA and Chair of FÍA's international committee.

Kæru félagar

Það er ekki bjart yfir í flugheiminum um þessar mundir og ekki auðvelt að setjast niður og skrifa fréttapistil úr alþjóðastarfinu. Starfið hefur þó sjaldan reynst mikilvægara. Við höfum átt í miklum samskiptum við félaga okkar bæði austan hafs og vestan og verið dugleg að sækja og veita upplýsingar. Það hefur verið ómetanlegt að geta leitað í reynslubanka annarra og hafa aðgang nauðsynlegum samanburðargögnum fyrir greiningarvinnu FÍA.

Flestum verkefnum ECA og IFALPA sem ekki tengjast þeim aðstæðum sem nú eru uppi hefur verið ýtt til hliðar og fókusinn settur á það að koma okkur á sem bestan hátt í gegnum þennan skafl sem við erum stödd í. Flugmenn um allan heim hafa lagst á árarnar með sínum flugrekendum hvort sem þeir taka á sig leyfi, launaskerðingar eða eins og í tilviki fraktflugmanna; fljúga enn meira. Víða hafa verið veitt undanþágur frá kjarasamningum þannig að flogið er í út í ystu mörk reglugerða með það að markmiði að sleppa við að taka hvíld á skilgreindum hættusvæðum.

Flugfélög og stéttarfélög flugfólks um Evrópu hafa einnig tekið höndum saman og skorað á framkvæmdastjórn Evrópusambandsins að veita flugrekendum undanþágu frá reglugerð EU261/2004 um skaðabætur til farþega þegar flugi er aflýst. Óskað er eftir því að í stað endurgreiðslu sé flugfélögum tímabundið heimilað að endurgreiða farþegum í formi inneignar. Ýmsir hagsmunahópar, m.a. innan Evrópuþingsins hafa lagst gegn undanþágunni. Flugmenn hafa þó gert það að skilyrði fyrir stuðningi sínum að undanþágan nái aðeins til þeirra flugrekenda sem eru félagslega ábyrgir í rekstri, þ.e. stunda ekki stunda undirboð á markaði og gerviverktöku.

Sjaldan hefur komið eins bersýnlilega í ljós sú skekkta samkeppnisstaða sem gerviverktaka í flugi veldur. Þeir flugrekendur sem reiða sig á verktaka hafa getað takmarkað skaðann á kostnað starfsmanna sem nú standa uppi án atvinnu og eru réttindalausir með öllu.

Því miður berast ýmsar fréttir af flugrekendum sem ætla að nýta sér ástandið til þess að knýja á um breytingar á kjarasamningum og vinnuaðstæðum sinna lykilstarfsmanna; flugmanna.

Eitt af því sem nokkur lággjaldafélög á evrópskum markaði hafa ýtt á eftir er leyfi til að samnýta áhafnir (e. crew interoperability). Þá er sami flugmaðurinn að fljúga undir fleiri en einu flugrekstrarleyfi. Undir yfirskyni COVID-19 hafa írsk flugmálayfirvöld veitt Ryanair og Air Malta tímabundið leyfi fyrir því að samnýta flugmenn félaganna. Þannig getur flugmaður Air Malta nú flogið vélum skráðum á Írlandi og öfugt. Ryanair Holding er m.a. eigandi Air Malta, Buzz (Pólland) og Lauda (Austurríki).

Opni EASA á þennan möguleika þarf varla að spyrja að leikslokum. Félagslegt undirboð mun færast í aukana sem aldrei fyrr og flugfélögum á borð við Ryanair verður þá ekkert að vanbúnaði að láta þá flugmenn sem eru á lægstu kjörunum sinna stærstum hluta áætlunarinnar.

Að lokum langar mig að minnast kollega okkar víða um heim sem hafa veikst og jafnvel látist af völdum COVID-19. Einn þeirra var ástralski flugstjórinn David Lowe en hann lést hér á landi er hann var á ferðalagi með eiginkonu sinni. David var félagi í ástralska flugmannafélaginu (AFAP) sem eru góðir vinir FÍA í gegnum IFALPA. Við sendum eiginkonu David og fjölskyldu hans okkar dýpstu samúðarkveðjur.

ÞAÐ HEFUR VERIÐ ÓMETANLEGT AÐ GETA LEITAÐ Í REYNSLU-BANKA ANNARRA OG HAFA AÐGANG NAUÐSYNLEGUM SAMANBURÐARGÖGNUM FYRIR GREININARVINNU FÍA.

SJALDAN HEFUR KOMIÐ EINS BERSÝNLILEGA Í LJÓS SÚ SKEKKTA SAMKEPPNIS-STAÐA SEM GERVIVERK-TAKA Í FLUGI VELDUR.

ÞEIR FLUGREKENDUR SEM REIÐA SIG Á VERKTAKA HAFA GETAÐ TAKMARKAÐ SKAÐANN Á KOSTNAÐ STARFSMANNA SEM NÚ STANDA UPPI ÁN ATVINNU OG ERU RÉTTINDALAUSIR MEÐ ÖLLU.

INTERNATIONAL COLLABORATION MORE IMPORTANT THAN EVER

Dear colleagues,

The world of aviation is going through turbulent times, and it is not easy to sit down to write news of our international cooperation. However, the work we do has never been as important. We have been in intense communications with our colleagues both to the East and West and have been active in asking for and sharing information. It has been invaluable to be able to consult with people with experience and have access to necessary comparisons for FÍA's analytical work.

Most ECA and IFALPA work, that is not directly related to the current situation, has been pushed aside and the focus put on getting us through the troubles we are now facing as best we can. Pilots around the globe are actively helping their flight operators, whether by going on leave, cutting their wages, or, as is the case with cargo pilots; to fly even more. In many cases, exceptions have been made to CLA's, flying to the extent that FTL regulations permit with the goal of avoiding crew rest in designated danger zones.

Flight operators and pilot unions around Europe have also united, petitioning the European Commission to provide exceptions to regulation EU261/2004 regarding compensation for passenger when flights are cancelled. They asked that instead of a refund, the airlines are temporarily permitted to repay in the form of a voucher/credit. Various interest groups, including with the European Parliament, have declared to be against the exception. As a prerequisite for their support, pilots have asked that the exception only applies to flight operators who have shown social responsibility in operations, i.e. those who are not engaged in social dumping and bogus self-employment. Rarely have we've seen the effects of bogus self-employment in aviation as clearly. The flight operators who hire contractors have been able to limit their damage at the cost of their employees, who now have no job and no rights at all.

Unfortunately, we have received news of airlines who intend to exploit the situation in order to enforce changes to contract labour agreements and working conditions of their key employees; pilots.

One of the things the European low cost airlines have pushed for is authorisation for crew interoperability, which means that the pilot is flying under more than one air operator's certificate. Under the cover of COVID-19, the Irish Aviation Authority has given Ryanair and Air Malta temporary leave to co-use the companies' pilots. In this way, an Air Malta pilot can now fly planes registered in Ireland and vice versa. Ryanair Holding is the owner of airlines such as Air Malta, Buzz (Poland) and Lauda (Austria).

If EASA opens this possibility, the results would be horrific. Social dumping would increase significantly, and airlines like Ryanair could easily have the pilots, with the lowest pay, fly most of their schedule.

Finally, I would like to mention our colleagues around the globe who have fallen ill or even died from COVID-19. One of whom was the Australian Captain David Lowe, who passed away here in Iceland while travelling with his wife. David was a member of the Australian Federation of Air Pilots, who are good friends with FÍA through IFALPA. We send David's wife and his family our deepest condolences.

IT HAS BEEN INVALUABLE TO BE ABLE TO CONSULT WITH PEOPLE WITH EXPERIENCE AND HAVE ACCESS TO NECESSARY COMPARISONS FOR FÍA'S ANALYTICAL WORK.

RARELY HAVE WE'VE SEEN THE EFFECTS OF BOGUS SELF-EMPLOYMENT IN AVIATION AS CLEARLY.

THE FLIGHT OPERATORS WHO HIRE CONTRACTORS HAVE BEEN ABLE TO LIMIT THEIR DAMAGE AT THE COST OF THEIR EMPLOYEES, WHO NOW HAVE NO JOB AND NO RIGHTS AT ALL.

ÞAÐ KVAÐ VERA FALLEGT Í KÍNA

Í kvæði sem Reykjavíkurskáldið Tómas Guðmundsson orti segir svo :

Það kvað vera fallegt í Kína
Keisarans hallir skína
hvítar við safírsænum.

Þó að flugmenn Icelandair sinni oftast hefðbundnum flugum innan leiðarkerfisins eru fáir staðir á jörðinni orðnir þeim framandi, einkum eftir að leiguflugi og heimsferðum tók að fjölga. Hjá ýmsum deildum félagsins starfar fólk með mikla reynslu og þekkingu á flugi sem auðveldar þeim að afgreiða beiðnir um hvers kyns sérverkefni. Eins og dæmin sýna hefur oft tekist vel til og hróður félagsins borist víða. Því kom það ekki á óvart að leitað var til Icelandair þegar sækja þurfti töluvert magn af hlífðarbúnaði til Shanghai í Kína.

Eitt meginhlutverk FÍA frá stofnun þess á Hótel Winston við Nauthólsvík í Skerjafirði árið 1946 hefur verið að sinna öryggismálum sem fagfélag, en með fyrsta kjarasamningnum tæpum tveimur árum eftir stofnun félagsins var hornsteinninn lagður. Mörg þekkjum við söguna mætavel og frá árdögum FÍA hafa flugmenn sjálfir þurft að standa vörð um sín kjör um leið og þeir hafa með öflugri samstöðu reynt að sækja fram þegar tækifærin hafa gefist.

Flugmenn þekkja bæði aga og reglugerðir sem mótandi öfl í atvinnuflugi og eins eðlilegt og það er að vera innan rammans geta komið upp aðstæður þar sem brýna nauðsyn ber til að veita frávik frá meginreglunni. Með góðu samstarfi FÍA, flugdeildar Icelandair og Samgöngustofu var samþykkt undanþága á grundvelli mannúðarsjónarmiða fyrir sex flugmenn til að ferðast saman sem tvær áhafnir þessa löngu leið. Að auki voru um borð tveir flugvirkjar og þrír hlaðmenn.

Eftir lendingu í Kína var öllum skylt að bera hlífðargrímur, en upphaflega var áætlað að halda sem fyrst heim á leið aftur svo að vaktin yrði ekki óhóflega löng. Því miður gekk hleðsla löturhægt og í ljós kom að kínverskur þjónustuaðili okkar hafði aðeins fáa starfsmenn aflögu og þeir mæddust fljótt við erfiðið sem fylgdi því að bera rúmlega 20 kg. kassa um borð í Gullborg.

Til að kasta mæðinni tylltu þeir sér í sætin, sem öll höfðu verið varin með hlífðarplasti, áður en þeir reyndu að ýta kössunum fram eftir gólfi vélarinnar með fótafli. Þá átti eftir að koma kössum fyrir í sætaröðunum, en til þess skorti Kínverjana kraft. Óþjálir hlífðarbúningar, þykkar andlitsgrímur, gleraugu og vinnuvettlingar virtust henta þeim illa fyrir slíka erfiðisvinnu.

Fljótlega varð okkur ljóst hve ómarkvisst þeirra verklag var og tilhugsunin um heimferðina, sem reiknað var með að tæki 13 tíma hið minnsta, varð til þess að það rann á menn hamur. Samhent áhöfnin tók því til við að stafla kössum í sætin, binda þá saman og tryggja að net næði yfir breiðuna frá gólfi beggja vegna þannig að ekkert gæti hreyfst á flugi.

Þegar við héldum loks að björninn væri unninn stóðu enn þrír vagnar á flughlaðinu með fullfermi af kössum. Til að fullnýta flutningsgetuna ristum við alla þá kassa upp og þjöppuðum innihaldi þeirra í plaspoka sem auðveldara var að koma fyrir í því takmarkaða rými sem eftir var. Með útsjónarsemi og afbragðs samvinnu tókst áhöfninni að koma fyrir um 25% meira magni af nauðsynlegum varningi en upphaflega hafði verið áætlað að flytja til Íslands.

Alls voru farnar þrjár slíkar ferðir til að tryggja nægjanlegar birgðir fyrir íslenskt heilbrigðiskerfi. Vafalaust hefur verið eftir því tekið hve vel þessar ferðir gengu og á dögunum var tilkynnt að samningar væru í höfn á milli Icelandair og DB Schenker um tugi ferða á milli Kína, Þýskalands og Bandaríkjanna.

Sú saga sem hér hefur verið rakin er aðeins ein af mörgum um þann ríka vilja sem flugmenn hafa svo oft sýnt þegar á reynir. Þeir sjálfskipuðu sérfræðingar sem með rangtúlkunum sínum stuðla að óvæginni umræðu um íþyngjandi ákvæði kjarasamninga íslenkra atvinnuflugmanna mættu frekar reyna að leggja mat sitt á velvild og stuðning flugmanna við flugrekendur.
Hver veit nema að þar sé að finna falinn fjársjóð ?

-HBO-

Högni B. Ómarsson, ritari FÍA, skrifar

THEY SAY 'TIS LOVELY IN CHINA

Högni B. Ómarsson, FÍA secretary, writes

Flugmenn mynduðu hjarta umhverfi Landspítalann á bakaleið frá Kína í einni af þeim ferðum sem farnar voru.

In a poem by the Reykjavík poet Tómas Guðmundsson it says:

They say 'tis lovely in China
The Emperor's Palaces shining
White by the Sapphire Sea.

Although Icelandair pilots usually work according to regular schedules within the route systeml, few places on earth seem exotic these days, especially since charter flights and world tours became more numerous. In various departments of the company you will find people with vast experience and knowledge about aviation, that helps us deal with a variety of special projects. Many of these have been very successful, as we've seen, and our reputation has travelled widely.
Therefore it came as no surprise when Icelandair was approached regarding the shipment of protective equipment for the health industry from Shanghai, China, to Iceland.

One of the main roles of FÍA, ever since it was founded at Hotel Winston in Nauthólsvík in Skerjafjörður in 1946, has been do deal with safety as a professional body, but the cornerstone was laid two years later when the union negotiated its first CLA. Many of us know this history, and from FÍA's early days pilots have had to guard their rights and wages themselves, while also shown unity in participating in advancement when the opportunity arises.

Pilots are familiar with discipline and regulation as a shaping force in professional aviation, but as natural as it is to keep within the frame, situations can arise where it is necessary to deviate from the principle. With excellent collaboration between FÍA, Icelandair Flight Operations Department and the Icelandic Transport Authority it was agreed to provide an exemption for humanitarian reasons, for six pilots to travel two gather as two crews for this long journey. Also on board were two flight engineers and three loaders.

After landing in China, we all had to wear protective masks, but originally the plan was to turn back directly so the shift wouldn't be too long. Unfortunately, the loading went exceptionally slowly, and it turned out that our Chinese service partner only had a few employees for the job, and they were quickly exhausted after the strain of logging boxes weighing over 20 kg on board Gullborg. To catch their breath, they would sit down in the seats, that had been covered in protective plastic, before trying to push the boxes along the floor of the aircraft with their feet. They would then have to secure the boxes in the rows of seats, but they didn't have the energy for this. Their uncomfortable protective gear, heavy facial masks, glasses and work gloves were ill suited for this work.

We quickly realised how ineffective this working method was, and the thought of the flight home, a minimum of 13 hours, blew power into our veins, and the crew then began stacking the boxes in the seats, tying them together and ensuring that the net covered the stack from the floor on both sides, so nothing could move in flight.

When we finally thought we had completed the task, three carts remained on the tarmac filled with boxes. To fully utilize the transport capacity, we tore open those boxes, placing their content into plastic bags, which were easier to pack in the limited amount of space that was left. With this excellent teamwork and resourcefulness, the crew managed to transport 25% more of this necessary equipment than originally was planned.

All in all, three such trips were made to ensure enough stock for the Icelandic health care system. The success of these trips was duly noted, and recently it was announced that Icelandair had secured a deal with DB Schenker on dozens of trips between China, Germany, and the US.

The events here described are just one of the few that show how far pilots have been willing to reach when the need has called for it. The self-appointed experts that have been spreading their misinterpreted facts on the 'beleaguering' amendments in Icelandic pilots' CLA should rather try to gage the good-will and support that pilots have shown their companies.
Who knows, there might be hidden treasure there?

-HBO-

Reykjavik Flight Safety Symposium

Þótt ráðstefnan okkar árlega væri haldin í skugga heimsfaraldurs er flugöryggi viðfangsefni sem verður ekki tekið af dagskrá.

Þar sem COVID-19 faraldurinn var að hefjast hér á landi og stjórnvöld farin að huga að fjöldatakmörkunum var ákvörðun tekin um að halda ráðstefnuna samkvæmt dagskrá en streyma henni á vefnum, með einungis örfáa boðsgesti í salnum.

Það var því fámennt í salnum en talsverður fjöldi horfði á útsendinguna í gegnum netið.

Dagskráin var að venju fjölbreytt en fimm fyrirlesarar komu fróðleik sínum vel til skila. Upptökur fyrri ára eru að finna á vefsíðu FÍA og hafa upptökur þessa árs nú bæst við safnið.

Undirbúningur er hafinn að ráðstefnu næsta árs og eru allar hugmyndir að áhugaverðum fyrirlesurum velkomnar.

Öryggisnefnd FÍA, með Ingvar Tryggvason í broddi fylkingar, skipuleggur RFSS á hverju ári. Orðspor ráðstefnunnar vex með ári hverju, enda mikill sómi að henni.

Frá vinstri: Högni B. Ómarsson, Rory Clarkson, Hlín Hólm, Ingvar Tryggvason, Harry Nelson.

Þegar stórt er spurt: Ragnar Friðrik Ragnars, meðlimur stjórnar FÍA og ÖFÍA tók þátt í umræðunni. Við hlið hans má sjá Örnólf Jónsson, fyrrum formann FÍA og Láru Sif Christiansen, framkvæmdastjóra FÍA.

Our annual Safety Symposium was held in the shadow of an epidemic, but flight safety is a subject that can't be taken off schedule.

With the epidemic on the rise, and governments on the verge of assembly restrictions, it was decided to hold the Symposium as scheduled. With only selected audience present, the event was streamed over the internet and quite many watched online.
The agenda was diverse as always, with five experts sharing their knowledge. Recordings of former Symposiums can be found on FÍA's website, and this year's event has also been added.
Preparations have begun for next years' Symposium, and we welcome any suggestions about interesting lecturers.

Högni B. Ómarsson var fundarstjóri að vanda og hélt uppi góðri stemmingu!

Maðurinn sem bjargaði ráðstefnunni með nær engum fyrirvara!
Heimir Helgason var ekki lengi að græja beina útsendingu!

Læknirinn og flugstjórinn Antti Tuori fjallaði um heilsu flugmanna, áhættur sem starfinu fylgja og hvernig hægt er að draga úr þeim.

Hlín Hólm, formaður NAT-SPG, ræddi flug í Norður Atlantshafi.

Rory Clarkson fjallaði um eldfjallaösku og flug, áratug frá gosinu í Eyjafjallajökli.

Ómar Ólafsson og Björn Ásbjörnsson, einn af skipuleggjum ráðstefnunnar, ræða saman.

Harry Nelson mundar sprittbrúsann.
Ekki vissum við þá hversu náin við yrðum sprittinu á næstu mánuðum.

Hlín Hólm, Harry Nelson og Ingvar við pontuna.

Góðir gestir - en helst til þétt setið enda var hin splunkunýja 2 metra regla ekki enn búin að festa sig nægilega vel í sessi við árdaga faraldurs!

ÖRYGGISMÁL

Ingvar Tryggvason, formaður öryggisnefndar skrifar:

Uppbygging flugvalla

Ekki þarf að fjölyrða um þá samfélagslegu röskun sem heimsfaraldurinn hefur valdið í okkar heimshluta. Ef horft er til tíðni þá er millilandaflug á Íslandi komið aftur til ársins 1948.
En heimsfaraldurinn hefur þó komið því til leiðar að stjórnvöld hafa hrundið af stað uppbyggingarverkefnum á flugvöllum landsins. Það er mikið fagnaðarefni að stjórnvöld vilji nú veita fé til nýframkvæmda á flugvöllum landsins í þágu flugöryggis og skilvirkni.

Á Akureyrarflugvelli liggur fyrir aðalskipulag fyrir flugvöllinn þar sem flughlaðið verður stækkað fyrir norðan núverandi flughlað og önnur tenging gerð við flugbrautina.

Á Egilsstaðaflugvelli liggur fyrir aðalskipulag fyrir gríðarstóru flughlaði en ekki samsíða akbraut, sem brýn þörf er á.

Öryggi er ósýnilegt, því viðburðalaus dagur vekur ekki eftirtekt. Ef ekkert slæmt gerðist í gær, gerum við ráð fyrir því að ekkert slæmt gerist í dag, svo framarlega sem við höldum áfram að gera hlutina eins og við höfum alltaf gert. Undanfarin ár hefur Öryggisnefnd FÍA (ÖFÍA) lagt sig sérstaklega fram við að vekja athygli ráðamanna á ástandi Egilsstaðaflugvallar og þeim nauðsynlegu endurbótum sem ráðast þarf í, bæði í þágu flugöryggis og skilvirkni.

Nýverið sendi ÖFÍA umsögn um þingsályktunartillögu varðandi flugvallamál, en þar var varpað ljósi á hlutverk varaflugvalla og meðal annars sérstaka eiginleika Egilsstaðaflugvallar:

„Á Egilsstaðaflugvelli er einnig viðunandi aðstaða fyrir millilandaþotur upp að ákveðinni stærð. Styrkleikar vallarins felast í því að þar er til staðar ILS blindaðflugskerfi sem gerir flugvélum kleift að lenda til norðausturs í 550m skyggni. Veikleikarnir felast í því að Egilsstaðaflugvöllur er í óstjórnuðu loftrými og flugumferðarstjórn er ekki til staðar. í turninum á vellinum starfar þó flugradíómaður sem veitir flugupplýsingaþjónustu (e. AFIS). Þannig má reikna með að það taki um 30 mínútur að lenda fjórum flugvélum á Egilsstaðaflugvelli, þar sem skipulag loftrýmis og flugferla hefur ekki fylgt eftir flugtæknilegri þróun síðustu áratuga. Þá er flughlaðið mjög lítið og þarf ekki mikið útaf að bera til að háskalegt ástand skapist.“

Innviðir og flugumferðarþjónusta á Egilsstaðaflugvelli hafa komið til umræða síðustu ár á reglubundnum fundum ÖFÍA og Öryggisnefndar Félags íslenskra flugumferðarstjóra. Þar höfum við rætt kerfislæga veikleika í kringum flugvöllinn og hvatt Samgöngustofu til að ráðast í breytingar á loftrými og flugferlum umhverfis völlinn. Sú vinna er hafin hjá Samgöngustofu.

Það er samdóma álit helstu aðila flugiðnaðarins að flugtæknilega séð og útfrá sjónarmiðum flugöryggis sé skynsamlegast að byggja samsíða akbraut eftir endilangri flugbrautinni á Egilsstaðaflugvelli.

Ríkur skilningur á þessu sjónarmiði ríkir hjá samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu. Þegar flugbrautin verður malbikuð, þarf að þarf að reisa malbikunarstöð fyrir framkvæmdina og hlýtur að felast hagræði í því að ráðast í þessa framkvæmd í framhaldinu.

A-SMGCS vonbrigðin...

Við sögðum frá því í fréttabréfi júlí á síðasta ári að meiriháttar verkefni væri farvatninu á Keflavíkurflugvelli, en það er innleiðing flugvallarratsjárkerfis eða A-SMGCS. Flugmenn hafa um áratugaskeið verið meðvitaðir um þær takmarkanir sem verða á umferð um Keflavíkurflugvöll í slæmu skyggni. Ef skyggni fer niður fyrir 550m á Keflavíkurflugvelli tekur við verklag sem felur í sér mikinn aðskilnað og má aðeins ein flugvél í einu vera á hreyfingu á vellinum eins og fram kemur í AIP.

Því miður tók þetta mikilvæga verkefni óheppilega stefnu í janúar þegar stjórn Isavia ákvað að fela Tern systems (dótturfélagi Isavia) að búa til þetta kerfi fremur en að fjárfesta í þrautreyndu kerfi frá viðurkenndum framleiðanda.

Það er því einsýnt að A-SMGCS mun ekki komast í gagnið á næsta ári eins og vonir höfðu staðið til. A-SMGCS er auðfáanlegur búnaður frá mörgum viðurkenndum framleiðendum á borð við ADB Safegate, SAAB og Indra.

Það hefur lengi verið kallað eftir flugvallarratjárkerfi á Keflavíkurflugvelli og í raun tímaskekkja að slíkt kerfi sé ekki komið í gagnið. Strangt verklag á Keflavíkurflugvelli og nýtilkomnar stöðvunarslár tryggja flugöryggi mjög vel, en að sama skapi hægir mjög á umferð í slæmu skyggni.

Þegar kerfi af þessu tagi verður komið í gagnið mun það stórauka flugöryggi og greiða fyrir starfrækslu í lélegu skyggni.

Mynd: Josui Isai Ramos Figueroa / Unsplash

SAFETY ISSUES

Ingvar Tryggvason,
Chair of the Safety Committee
writes

Airport Development

We don't need to describe the societal disruption the Covid-19 epidemic has created in our part of the world. If we look at the number of international flights in Iceland, we are back in 1948. However, the epidemic has resulted in the government commencing much needed development projects in Iceland's airports. That is something to celebrate, that the government is now willing to finance new projects in the interests of flight safety and efficiency.

Zoning permits are in place for Akureyri Airport to extend the apron to the North, and to create another connection to the runway. Zoning is also in place for Egilsstaðir Airport to develop an enormous apron, but not a parallel taxiway that we really need.

Safety is invisible, as a day without an event doesn't call for attention. If nothing bad happened yesterday, we assume nothing bad will happen today – as long as we keep the status quo. For the past few years, the FÍA Safety Committee (ÖFÍA) has put great effort to inform those in power about the situation in Egilsstaðir airport, and the improvements necessary in terms of flight safety and efficiency.

Quite recently, ÖFÍA sent in a comment for a parliamentary suggestion regarding airport issues, casting light on the role of alternate airports, including the unique qualities of Egilsstaðir airport:

„Egilsstaðir Airport is adequate for airliners up to a certain size. Its strength lies in having an ILS, a radio navigation system which allows aircrafts to land to the North-East in visibility of 550 m. Its weaknesses are that Egilsstaðir Airport is in uncontrolled airspace, with no air traffic control. The tower is staffed with a radio operator who provides AFIS. This means that it takes around 30 minutes to land four airplanes in Egilsstaðir, as the structure of the airspace and flight paths has not followed up with aeronautical development of the past few decades. Furthermore, the apron is very small so it doesn't take much to create a hazardous situation."

The infrastructure and ANS in Egilsstaðir Airport has been discussed during regular meetings between ÖFÍA and the Safety Committee of the Icelandic Air Traffic Controller Association. We have discussed systematic weaknesses surrounding the airport, encouraging the Icelandic Transport Authority to engage in alteration in airspace around the airport. This work has begun.

Members of the aviation industry agree that with aeronautics and flight safety in mind, it would be most sensible to build a parallel taxiway along the entire runway of Egilsstaðir airport.

Officials at The Ministry of Transport and Local Government agree with us in this matter. As the runway will hopefully be repaved next year, a asphalt plant needs to be set up near the airport, therefore it would be sensible to build the taxiway afterwards.

A-SMGCS disappointment

In July's newsletter we ran a story about a major improvement underway at Keflavík Airport, the introduction of an Advanced Surface Movement Guidance & Control System (A-SMGCS).
For decades, pilots have been aware of limitation to traffic flow in low visibility operations. Low visibility procedures at Keflavík Airport will come into effect when the touchdown RVR for runways 10 and 19 measures less than 800 meters and/or the ceiling is 200 feet or less. When RVR visibility is less than 550 meters, only one aircraft will be allowed to operate on the manoeuvring area at a time, as stated in the AIP.

Unfortunately, this very important project took a misguided turn in January, when the board of Isavia decided to entrust Tern Systems, a subsidiary of Isavia, to create this system from scratch, rather than to invest in a proven system from an reputable producer.

Therefore it seems that an A-SMGCS will not be put to use next year, as we had hoped. A-SMGCS is easily acquired from many reputable producers such as ADB Safegate, SAAB and Indra.

Pilots and airlines have longed for A-SMGCS at Keflavik airport, a long overdue safety improvement. Strict operating procedures in low visibility at Keflavík Airport and stop bars provide a safe operation, but at the same time slow the traffic down significantly. Whenever A-SMGCS will be fully operational, it will greatly improve flight safety and facilitate operations during low visibility.

Ingvar Tryggvason
formaður ÖFÍA

AF HVERJU STARFSALDURSLISTAR?

Eitt af rótgrónustu flugöryggistólum flugfélaga á vesturlöndum eru starfsaldurslistar.
Nú þegar mikið umrót og óvissa ríkir, hefur það vakið furðu fjölmiðlamanna, sérstaklega á viðskiptamiðlum, að flugfélag þurfi að segja flugmönnum upp í starfsaldurssröð. Að ekki sé hægt að halda í bestu flugmennina. Málsmetandi fjölmiðlamaður hafði á orði að flugfélag þyrfti að geta haldið í „öfluga afburðaflugmenn“ og fullyrti í viðtali að þetta væri „algerlega galið kerfi“ án þess að neinar röksemdafærslur fylgdu með.

Þetta kerfi er nú ekki galnara en svo að fleiri en færri flugfélög búa svo um hlutina, að minnsta kosti í þeim heimshluta sem við teljumst tilheyra. Hér hættir fjölmiðlamönnum til að rugla saman rekstri flugfélaga og fjármálafyrirtækja.

En hverjir eru „öflugir afburðaflugmenn“? Eru það flugmennirnir sem valda minnstum kostnaði og lenda á áfangastað með minnst eldsneyti? Þeir sem fara alltaf á tíma, skrifa aldrei neitt í bók og fara aldrei á varaflugvöll? Eru það þeir flugmenn sem fljúga mest fyrir sem lægst laun? Eru það flugmenn sem þora að taka áhættu, eru kaldlyndir í erfiðum ákvarðanatökum, láta ekki samviskuna flækjast of mikið fyrir sér og hafa getu til að ráðskast með fólk?

Að heimfæra þau lögmál sem fjármálafyrirtæki starfa eftir uppá starfrækslu flugvéla er einu orði sagt háskalegt.
Lexíur flugiðnaðarins og fjármálageirans í raun líka, eru margar og sárar.

Án starfsaldurslista hafa stjórnendur óheft frelsi til að ráðskast með flugmenn og handvelja hvaða flugmenn verða flugstjórar og hverjir ekki.
Slíkt ástand hefur skaðleg áhrif á öryggismenningu.

Stærsti ábatinn fyrir flugfélag er að með starfsaldurslista halda flugmenn fremur tryggð við félagið. Þjálfun í áhafnarsamstarfi síðustu áratuga hefur m.a. miðað að því að hveða niður mýtuna um öfluga afburðaflugmanninn.

SANNGIRNIS-MENNING

Sanngirnismenning (e. Just Culture) hefur verið innleidd í lög um loftferðir á Íslandi og er skilgreind þannig:

„Sanngirnismenning er skilgreind sem menning þar sem aðilum í framvarðarlínu rekstrar eða öðrum er ekki refsað fyrir athafnir, yfirsjónir eða ákvarðanir, sem þeir hafa tekið og samrýmast reynslu þeirra og þjálfun, en þar sem vítavert gáleysi, brot af ásetningi og skaðlegar athafnir eru ekki liðin.“

Forsenda þess að byggja upp trausta öryggismenningu er að flugrekandi hafi rauntíma-upplýsingar um styrkleika og veikleika starfseminnar. Tilkynningar atvika og eftirlit með flugritagögnum gefa þannig tækifæri til fyrirbyggjandi aðgerða.
Þá þarf starfsfólk að geta treyst því að stjórnendur geri greinarmun á mistökum og brotum í starfi.

Þau mörk verða að vera ljós þannig að allt komi fram, án þess að allt leyfist. Áríðandi er að samskipti geti verið hispurslaus og að öll viðbrögð við mistökum eða brotum í starfi séu í samræmi við tilefnið og þannig haft uppbyggileg fremur en kæfandi áhrif á öryggismenningu.

Sidney Dekker hefur fjallað mikið um afbrotavæðingu mistaka í flugiðnaðinum og heilbrigðisgeiranum og hversu skaðleg áhrif slík nálgun hefur. Eftirlitsaðilar þurfa vissulega að geta treyst á uppljóstranir frá starfsmönnum vegna meintra
brota fyrirtækis á skyldum sínum eða vafasamra starfsaðferða. En ef mál þar sem eingöngu mannleg mistök koma við sögu eru umhugsunar- laust send til ákæruvaldssins er búið að skaða þá boðleið.

Sanngirnismenning snýst þannig ekki um að draga mörk heldur hver dregur mörkin, á hvaða forsendum og samkvæmt hvaða reglum, þannig að sátt ríki.

Öryggismenning er ekki varningur sem hægt er að kaupa á markaði. Öryggismenning flugfélaga er langtímafjárfesting, áratuga langhlaup allra starfsmanna sem tekur óratíma og linnulausa vinnu áður en ávöxtun er náð.

„Öryggismenning flugfélaga er langtímafjárfesting, áratuga langhlaup allra starfsmanna sem tekur óratíma og linnulausa vinnu áður en ávöxtun er náð.“

Mynd: Laurent Perren / Unsplash

WHY DO WE HAVE SENIORITY LISTS?

Ingvar Tryggvason
Chair of FÍA's
Safety Committee

Seniority lists are one of the most established mechanisms of flight safety in our part of the world. At times of great economic uncertainty, members of the media, especially business media, have been bewildered by the fact that airlines are obliged to lay off pilots according to a seniority list. That the airline can't simply keep the best pilots. A respected journalist recently said in an interview that an airline needs to be able to keep superior pilots, stating that it was a „completely absurd system" without supporting that argument in any way.

The system is no more absurd than that, that most western airlines make use of it. In this context journalist tend to compare airline operations with companies within the financial industry.

But who are the „superior pilots"?
Are they the ones that focus on lowering cost the most, landing with the least amount of fuel? Those who always leave on time, never write up a defect, and never divert to alternate airports? Are they the ones to fly the most hours at the lowest wage? Are they ones who dare take risks, are cold when making tough decisions, don't make their conscience disturb them too much and have the ability to persuade other people?

To apply the laws of financial companies to operating an aircraft is simply put dangerous. The lessons that both the flight and financial industries have learned in the past are many and painful.

Without seniority lists, managers have untapped freedom to govern pilots in a non-transparent manner, subjectively selecting those who are eligible for an upgrade to captain and those who are not. This can have a detrimental effect on the safety culture, fuelling tension between pilots and causing stress. The largest benefit for an airline with a seniority list is that pilots become more loyal long-term employees. CRM training over the past few years has been aimed toward dispelling the myth of the superior pilot.

JUST CULTURE

Just Culture has been implemented in aviation legislation in Iceland, and is defined as:

"Just Culture" is a culture in where front-line operators and others are not punished for actions, omissions or decisions taken by them which commensurate with their experience and training, but where gross negligence, wilful violations and destructive acts are not tolerated.

A fundamental condition for a solid safety culture is that operators have real time information about the strengths and weaknesses of the operations. Incident reporting and supervision of FDR also provide valuable information if diagnosed effectively and provide opportunities for preventive measures. Furthermore, personnel must be able to trust that the management differentiates between a mistake and infractions.

This line must be clear, so that all is revealed, although all is not permitted. It is important that communication can be open, and that reactions to mistakes or infractions are proportional the event, thereby providing a constructive, rather than smothering effect on the safety culture.

Sidney Dekker has written extensively about the criminalisation of mistakes in the aviation and health industries and how detrimental this has proven to be. Regulators certainly need to be able to rely on information from employees regarding possible infractions of a company or questionable working practices. But if cases, that are simply a matter of human error are sent to a prosecutor without evaluation this path has been compromised.

Just culture is not about drawing the line, but who draws the line, what are the premises and according to what rules in a way to create harmony. Safety culture is not a commodity that can be bought on a market. Airline safety culture is a long term investment, a long-distance run involving all employees which demands time and relentless work that needs to be compounded before it pays dividends.

"Airline safety culture is a long term investment, a long-distance run involving all employees which demands time and relentless work that needs to be compounded before it pays dividends."

ERFIÐIR TÍMAR

Óvissa og uppsagnir eru viðurkvæðið í flugiðnaði um þessar mundir og eiga fjölmargir flugmenn og fjölskyldur þeirra um sárt að binda.

Það er því gott að muna eftir þeim stuðningi sem við höfum af hvor öðrum og þeim stuðningi sem sjúkrasjóður FÍA býður félagsmönnum sínum upp á.

Mynd: Tim Mossholder / Unsplash

SJÚKRASJÓÐUR
Sálfræðiþjónusta

Sjúkrasjóðurinn býður félagsmönnum, mökum og börnum þeirra, að sækja sér aðstoð að hámarki fimm skipti hjá eftirfarandi aðilum:

Líf og sál sálfræðistofa
Bóka þarf tíma hjá Líf og sál (www.lifogsal.is) og greina frá því að FÍA greiði reikninginn. Ef óskað er eftir meðferð barna þá þarf að taka það fram við pöntun.

Rudólf Adolfsson geðhjúkrunarfræðingur
Sími: 821-1299.
Sérhæfir sig í áfallahjálp, senda skal reikninginn til FÍA.

Aðrar sálfræðistofur
Félagsmenn geta nýtt sér hvaða sálfræðiþjónustu sem þeir kjósa en þá þurfa þeir að leggja út fyrir kostnaði og sækja svo um endurgreiðslu að frádregnum skatti.

STOÐNEFND
JAFNINGJASTUÐNINGUR

Stoðnefnd FÍA veitir flugmönnum andlegan stuðning á jafningjagrundvelli. Öll mál sem berast til stoðnefndar eru bundin fullum trúnaði.

Fólk hefur leitað til stoðnefndar vegna alls konar vandamála, t.d. ástvinamissis, skilnaðar, gjaldþrots, ástarsorgar, áfengisvanda og simmakvíða.

Það er engin skömm að leita sér hjálpar og hver og einn getur haft samband við hvaða stoðnefndarfulltrúa sem er, sjá nöfn og númer hér til hægri.

Einar Dagbjartsson, ICE (form./chair)	863 6357
Jóhanna Guðný Gylfadóttir, ICE	861 9202
Jón Viðar Magnússon, BBD	898 2621
Valur Hlíðberg, AIC	895 8685
Stefán P. Þorbergsson, AAI	861 4175
Högni B. Ómarsson, ICE	899 7570
Þórarinn Ingason, LHG	840 2123
Eggert Sæmundsson, ERN/MYF/NOR	899 9559

AA

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

ROUGH TIMES

Uncertainty and resignations are facing a great number of people within the flight industry these days, and many pilots and their families are having a rough time.

We would therefore like to remind you of some of the options or help FÍA members can reach out for at this difficult time.

FÍA SICKNESS FUND

Mental Health and Wellbeing

The FÍA Sickness fund supports its members, their spouses, and children in seeking mental health, with a maximum of five session with the following:

Líf og sál psychologists' office:
When you book an appointment with Líf and sál (www.lifogsal.is) you must explain that the invoice should be directed at FÍA. Please specify if the booking is for a child.

Rudólf Adolfsson psychiatric nurse
Tel: +354 821-1299.
He specialises in trauma therapy, invoice sent to FÍA.

Other mental health professionals
FÍA members can use whatever psychological service providers they please, but they must then pay for the services and apply for a refund, minus the tax.

SUPPORT COMMITTEE

PEER SUPPORT

The FÍA Support Committee provides peer support for pilots.
Everything you discuss with a member of the Support Committee is in full confidentiality.

People look to the Support Committee for a variety of reasons, e.g. loss of a loved one,divorce, bankruptcy, heartbreak, alcohol problems, and anxiety in relation to simulator efficiency checks.

There is no shame in seeking help, feel free to contact any of the members on the list here to the right.

Einar Dagbjartsson, ICE (form./chair)	863 6357
Jóhanna Guðný Gylfadóttir, ICE	861 9202
Jón Viðar Magnússon, BBD	898 2621
Valur Hlíðberg, AIC	895 8685
Stefán P. Þorbergsson, AAI	861 4175
Högni B. Ómarsson, ICE	899 7570
Þórarinn Ingason, LHG	840 2123
Eggert Sæmundsson, ERN/MYF/NOR	899 9559

AA

AA pilot meetings are held on Wednesdays at 20:00 in Hótel Loftleiðir.

APPN
Tryggingar fyrir flugmenn

Eins og við þekkjum öll er starf flugmanns um margt ólíkt öðrum störfum. Tryggingar eru flugmönnum hugleiknar en ótal þættir geta haft áhrif á ekki bara líf eða heilsu okkar heldur geta einnig leitt til afturköllunar á flugleyfis og þar með lífsviðurværis.

APPN (Association de Prévoyance du Personnel Navigant) var stofnað árið 1957 af systurfélagi okkar í Frakklandi, Syndicat National des Pilotes de Lignes. Tilgangur þess var að stýra hóptryggingum sem gera flugmönnum fært að tryggja sig fyrir missi á flugskírteini til lengri og skemmri tíma sem og líftryggingu sem er sniðin að starfinu. Þörfin var og er mikil, en hefðbundin tryggingarfélög þekkja starfið ekki nægilega vel til að meta áhættuna réttilega og því eru iðgjöld afar há. APPN tryggir nú yfir 14.000 flugmenn víða um heim, eða um 60% stéttarinnar.

Starfsemin fer fram í gegnum hóptryggingar sem félagið semur fyrir hönd flugmanna en stjórn APPN er á fimm ára fresti úr hópi stéttarfélaga flugmanna sem félagið viðurkennir.

Íslenskum flugmönnum gefst einnig kostur á að tryggja sig hjá APPN, sem þónokkrir gera nú þegar. Frá og með 1. maí 2020 hafa FÍA og APPN farið í samstarf og býður APPN tryggingar til félagsmanna FÍA á sérstökum kjörum. Einnig verður aldurstakmarkið 50 ára í stað 45 ára næstu 6 mánuði.

Á heimasíðu FÍA, undir ,,kaup og kjör" má sjá helstu skjöl frá félaginu sem þið getið kynnt ykkur og svo í kjölfarið haft samband við Tamara sem er okkar tengiliður við APPN og getur svarað spurningum sem og tekið við umsóknum:

Tamara VAN DEN BORNE
tvdborne@appn.asso.fr

Mynd: Chris Leipelt / Unsplash

APPN - Insurance for Pilots

The pilot profession is in many ways unlike other professions. This comes into play when considering insurance, as many aspects can not only threaten our lives and health but can also lead to loss of licence, and thereby our work security.

APPN (Association de Prévoyance du Personnel Navigant) was founded in 1957 by our sister-association in France, Syndicat National des Pilotes de Lignes. Its purpose was to manage group insurance that enables pilots to insure themselves for loss of licence, temporary and permanent, as well as life insurance that is tailored to our profession. The need was great, but as traditional insurance companies are unfamiliar with the profession, they tend to overestimate the risks involved which raises their premiums. APPN now insures about 14000 professional technical flight personnel in France and abroad, or 60% of the whole profession

The board of APPN is elected every 5 years, from members of selected pilot unions, managing group insurances on behalf of the pilots. Pilots in Iceland can also ensure themselves through APPN, which many already do. You can find documents from APPN to further acquaint yourself with the company on FÍA's website, under "Wages and Benefits". For furthr information, Tamara is our contact at APPN and can take you to the next level and accepts applications.

Tamara VAN DEN BORNE
tvdborne@appn.asso.fr