



Fréttabréf

Desember 2014 - www.fia.is

Viðtakandi

Primera air til Lettlands - þangað sem félagið hefur enga flugstarfsemi:

Félagsleg undirboð og ójöfn samkeppni

Flugfélagið Primera air hefur nýlega tilkynnt að félagið ætli að staðsetja eina af B737 flugvélum félagsins á Íslandi. Í auglýsingum frá félaginu síðustu vikur hefur mátt sjá verðtilboð á flugsætum til fjölmargra áfangastaða. Þessi samkeppni við önnur flugfélög er ekki á sama grunni og almennt tíðkast. Ástæðan er sú að Primera air er eitt þeirra flugfélaga þar sem starfsfólk er ráðið sem gervi verktakar í gegnum starfsmannaleigu á eyjunni Guernsey. Í ráðningarsamningi við starfsfólk, sem kallaður er „verktakasamningur“ kemur meðal annars fram eftirfarandi:

„The contractor confirms they are fully aware of their status as a contractor and that they have full rights as contractor. The contractor does not purport to be an employee and acknowledge they have no rights as employee.“

Hér er starfsmanninum eftirlátið að skila sköttum og launatengdum gjöldum, þegar í rauninni fyrirtækinu ber að standa skil á slíku fyrir viðkomandi starfsmann því hann er í raun ranglega skilgreindur sem verktaki. Hann er launamaður.

Primera air stendur nú í að flytja þann hluta starfseminnar sem verið hefur hér á landi, til Lettlands. Fyrirtækið hefur um nokkurt skeið verið með flugrekstrarleyfi í Danmörku, en fékk nýverið leyfi til flugrekstrar í Lettlandi. Þetta er gert þrátt fyrir að Primera air bjóði ekki upp á neinar flugferðir til eða frá Lettlandi. Í frétt á



visir.is í október sagði m.a. um flutning félagsins til Lettlands:

„Í dag vinna um 65 manns hjá Primera á skrifstofum félagsins í Kópavogi. Við flestum þessara starfsmanna blasir við að missa vinnuna á næstu vikum eða mánuðum, en í ágúst var tilkynnt að starfsemin yrði öll flutt til Riga í Lettlandi. Kristinn Örn Jóhannesson trúnaðarmaður starfsmanna í VR segir Primera fara framhjá lögum um hópuppsagnir en til þess að um hópuppsögn sé að ræða þarf að segja tíu starfsmönnum eða fleiri upp. „Það á að segja öllum upp á einhverjum tíma. Við lítum á það sem hópuppsögn og að framkvæmdin sé með þeim hætti að félagið sé að fara í kring um löggin um hópuppsögn,“ segir Kristinn Örn. Nú þegar sé búið að segja upp níu manns en fyrirtækið stefnir á að vera svo gott sem alfarið flutt til Riga næsta vor og segir Kristinn að þá hafi 40 til 50 manns misst vinnuna.

Hver er munurinn á því fyrir fólk að vera hluti af hópuppsögn eða verið sagt upp án þess?

„Tilgangur laganna um hópuppsögn er sá að reyna að koma í veg fyrir hópuppsagnir fyrir það fyrsta eða draga úr áhrifum þeirra. Við það myndast skylda hjá fyrirtækinu að setjast niður með starfsmönnum eða fulltrúum þeirra og semja um þessa hluti,“ segir Kristinn Örn. Starfsemi Primera fer að mestu fram í útlöndum en félagið flýgur þó ekki frá Ríga þangað sem flytja á starfsemina. Kristinn veit ekki til þess að starfsfólki hafi verið boðið að flytja með fyrirtækinu til Riga. „Svo veit ég heldur ekki hvort fólk myndi hafa áhuga á því. Laun þar eru helmingi lægri. Stéttarfélagsaðild þar er mjög lítil, aðeins um 14 prósent vinnurmarkaðar í stéttarfélögum. Þannig að þetta er mjög ákjósanlegur staður fyrir atvinnurekendur en kannski ekki eins góður fyrir launafólk,“ segir Kristinn Örn.

ÖFÍA fimmtug bls 2	Öryggismening fyrirtækja bls 4	Heilsuvernd og sjúkrasjóður bls 7-8	Stoðnefnd FÍA bls 6	Staða samningamála bls 12
---------------------------------	---	--	----------------------------------	--

Öryggisnefnd FÍA fimmtug

Fjölbreytt starf nefndarinnar og margt fyrirgjandi

ÖFÍA fagnaði 50 ára afmæli á árinu sem er að líða. Stofnun nefndarinnar má rekja aftur til ársins 1960 er Bjarni Jenson vakti máls á ástandi Reykjavíkurflugvallar. Nefndin var svo formlega stofnuð 6. janúar 1964 en fyrsti formaður nefndarinnar var Viktor Aðalsteinsson. Varð það fyrsta verk nefndarinnar að ganga á fund Agnars Kofoed- Hansen flugmálastjóra sem kvaðst vera til viðtals við nefndina „hvenær sem væri, á nóttu sem degi“.

Opnun flugbrautar 07/25 á Keflavíkurflugvelli er verkefni sem ÖFÍA hefur barist fyrir í mörg ár og heldur sú vinna áfram. Á fundi með ÖFÍA þann 14. desember 2006 staðfesti þáverandi samgönguráðherra, Sturla Bóðvarsson, að lagðar yrðu 250 millj.kr. til undirbúnings opunar brautarinnar á næstu samgönguáætlun. Af ýmsum ástæðum varð hinsvegar ekki af því. Í nóvember 2013 óskaði Innanríkisráðuneytið eftir kostnaðarmati frá ISAVIA varðandi mögulega opnun á braut 07/25 í Keflavík. Vinnu við þetta kostnaðarmat lauk núna í lok nóvember og barst nefndinni afrit af því. Svo virðist sem ekki hafi



verið vandað til verka við gerð þessa kostnaðarmats og mun ÖFÍA gera athugasemdir við kostnaðarmatið.

Þann 28.mars 2014 sendi ÖFÍA skriflega fyrirspurn til ISAVIA varðandi greinargerð sem Veðurstofa Íslands vann fyrir ISAVIA með útreikningum á nothæfistuðli Reykjavíkurflugvallar. Svör bárust loks þann 2. október s.l.

Greinargerðin sem Veðurstofa Íslands vann fyrir ISAVIA er ekki gerð í samræmi við fyrirmæli/leiðbeiningar sem er að finna í reglugerð um flugvelli nr. 464/2007 og ICAO Aerodrome Design Manual Document 9157. Greinargerðin byggir á hámarkshliðarvinds takmörkunum fyrir Beechcraft King Air 200 í stað leiðbeininga sem grein 3.1.3 í reglugerð um flugvelli nr. 464/2007 mælir fyrir um. Í greinargerðinni var einnig dregin saman niðurstaða um sameiginlegan notkunarstuðul fyrir Keflavíkur- og Reykjavíkurflugvöll sem eiga sér enga stoð, hvorki í núgildandi reglugerð um flugvelli nr. 464/2007 né ICAO Annex 14. ÖFÍA gerði athugasemdir við þessi vinnubrögð og bíður nú svara frá ISAVIA.

ÖFÍA gerir engar athugasemdir við að kannaðir séu kostir á breyttu fyrirkomulagi flugbrauta á Reykjavíkurflugvelli, en það verður að teljast grundvallaratriði að flugvöllurinn uppfylli 95% nothæfistuðul eins og tilgreint er í leiðbeiningarefni ICAO og núgildandi reglugerð um flugvelli 464/2007.

Önnur mál sem Öryggisnefndin hefur látið sig varða er ástand annara flugvallar á Íslandi. Fjármagn vantar til viðhalds og nýframkvæmda. Mikilvægt er að styrkja frekar Egilsstaði

og Akureyri sem varaflugvelli fyrir Ísland. Það kom vel í ljós við gosið í Eyjafjallajökli hversu mikilvægir þessir flugvellar eru og er nefndinni umhugað að þessir vellir séu vel í stakk búnir til að sinna hlutverki sínu sem slíkir. ÖFÍA hefur gagnrýnt það að hægt er að fara í fjárfrekar framkvæmdir vegna verslunarreksturs á Keflavíkurflugvelli þegar þeim fjármunum væri betur varið til annara framkvæmda í Keflavík og öðrum flugvöllum á Íslandi. Keflavíkurflugvöllur var hannaður sem herflugvöllur á sínum tíma, en notaður í dag í allt öðrum tilgangi. Þessar breyttu forsendur kalla á ýmskonar breytingar. Er hér um einskonar fortíðarvanda að ræða. Þessum sjónarmiðum ÖFÍA var komið á framfæri.

Nefndarmenn hafa sótt áhættumatsfundi hjá ISAVIA m.a. vegna hönnunar og innleiðingar á RNAV aðflugum að braut 29 á Keflavíkurflugvelli. Þá sækja nefndarmenn, eftir föngum, reglubundna fundi flugöryggisnefnda flugvallana.

Þá er ÖFÍA í samvinnu við ISAVIA að kanna hvernig öryggismálum er háttáð og upplýsingum í AIP varðandi raflínur/loftlínur í nánd við flugvelli á Íslandi. Tillögur í öryggisátt til þess að draga úr slyshættu vegna loftlína nálægt flugbrautum hafa verið gefnar út af Rannsóknarnefnd Flugslysa, nú Rannsóknarnefnd Samgönguslysa.

ÖFÍA hefur aflað gagna og fylgst með fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2013–2016. Allmargir hagsmunaaðilar hafa látið sig málið varða og sendi ÖFÍA bréf til umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis í haust. Þau ánægjulegu tíðindi bárust svo síðla nóvember að auknu fjármagni er ætlað til viðhalds og uppbyggingar á flugvöllum landsins.

Á 50 árum hafa orðið stórstígar breytingar og þróun í flugöryggismálum. Íslendingar leitast við að vera í fremstu röð, enda stofnaðilar að ICAO og annast eitt stærsta flugstjórnarsvæði á jörðinni. Mikilvægi flugsamgangna, innanlands sem utan, þarf ekki að fjöl-yrða um enda skilar flugrekstur á Íslandi margfalt hærra hlutfalli til landsframleiðslu en í nágrannalöndunum.

Ingvar Tryggvason
Steinþór Ólafsson

Fréttabréf FÍA

Ritstjóri

Kjartan Jónsson
kj@fia.is

Umbrot

Kjartan Jónsson
kjartan@dot.is

Myndir

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

Útgefandi

Félag íslenskra
atvinnuflugmanna

desember 2014

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

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



Starfsfólk og stjórn FJA

óskar félagsmönnum

sem og landsmönnum öllum gleðilegra jóla

og farsældar á komandi árum.

Öryggismenning fyrirtækja

Athyglisverð grein frá NASA/UT/FAA Aerospace Crew Research Project

Orðið menning er farið að skjóta töluvert upp kollinum í flugrekstri í dag. Rannsakendur, stjórnmalámennt og fulltrúar atvinnurekenda tala í auknum mæli fyrir öryggismenningu innan fyrirtækja. Þetta er viðbót við hugtök eins og fyrirtækjamenning og þjóðarmenning.

En hvers vegna er menning mikilvæg í flugrekstri? Hvað er öryggismenning og á hvaða hátt er hún frábrugðin öryggisreglum eða öryggiskerfi? Um þetta er fjallað í grein sem ber heitið *Creating and sustaining a safety culture: Some practical strategies*, sem er eftir Ashleigh Merritt & Robert L. Helmreich. Lausleg þýðing á nokkrum þáttum í þessari grein fer hér á eftir.

Skilgreining á menningu

Menningu má skilgreina sem þau gildi, trú okkar, viðhorf og hegðun sem við deilum með öðrum og skilgreina okkur sem hóp, einkum í samanburði við aðra hópa. Menningin gefur okkur vísbendingar um hvernig við eigum að hegða okkur í venjulegum og óvenjulegum kringumstæðum og dregur þannig úr óvissu. Það eru tveir þættir í menningu. Annars vegar er það ytra lagið sem samanstendur af hegðunarmynstri og ytri þáttum eins og einkennisfötum, merkjum, vörumerkjum og skjólum. Hins vegar er það innri þátturinn, sem snýst um gildin, trúna og viðhorf og stýra því hvernig samskiptum er háttað.

Við verðum öll fyrir margs konar menningarlegum áhrifum í gegnum þjóðarmenningu, fyrirtækjamenningu og atvinnumenningu. Þegar samsvörun er í þessum þáttum verður ekkert hik og engin óvissa – við vitum til hvers er ætlast vegna þessa að sameiginleg gildi og viðhorf eru alls staðar eins. Ef þessir menningarheimar stangast á getur það valdið misskilningi, óþreyju og jafnvel ágreiningi, sérstaklega á það við í neyðartilvikum og þar sem tímapressa er mikil. Eitt dæmi um þetta er ef flugmenn neita að fljúga í ísingskilyrðum af ótta við að öryggi verði stefnt í hættu. Atvinnumenning flugmanna er hér á skjön við kröfur fyrirtækisins um að fljúga. Í flugrekstri þýðir ósamræmi í

menningu starfsmanna og fyrirtækis að það getur komið niður á öryggi. Flugmenn og annað starfsfólk í framlínu í flugrekstri þurfa ekki á því að halda að fá misjöfn skilaboð um hvernig skuli vinna og haga sér.

Fyrirtækjamenning

Þjóðarmenning hefur án vafa mikil áhrif á menningu í flugrekstri. Það er aftur á móti fyrirtækjamenningin sem ræður því hvaða áhersla er lögð á öryggismál og framtak starfsfólks til öryggismála. Hver og einn einstaklingur kemur inn í fyrirtæki með sína sögu, margs konar menningu sem viðkomandi hefur öðlast í gegnum fyrri störf, uppruna, þjóðerni, kyn og aldur svo nokkur atriði séu nefnd.

Margs konar bakgrunnur starfsmanna þarf ekki að vera skaðlegur fyrirtækinu, svo lengi sem starfsfólkið samsamar sig viðhorfum og gildum í menningu fyrirtækisins. Sameiginleg fyrirtækjamenningu má lýsa sem sterkri samkennd, jákvæðu andrúmslofti og góðum vinnuþáttum, sem skilar sér í betri þjónustu og auknu öryggi. Sundurleit fyrirtækjamenning væri þar sem ríkti lítill samkennd, neikvætt andrúmsloft og lélegur mórall sem hefur slæm áhrif á þjónustu og öryggi.

Til að fyrirtækjamenning geti haft jákvæð áhrif á öryggi þarf að hlúa að tvennu. Það fyrri er að efla og styrkja fyrirtækjamenninguna og það síðara er að leggja áherslu á öryggismál sem sameiginlegt gildi hópsins sem stýrir hegðun allra innan fyrirtækisins. Munum að skilgreiningin á menningu er ekki bara hegðun heldur líka viðhorf og gildi. Öryggismenning er annað og meira en að hópur einstaklinga komi sér saman um öryggisreglur. Það miklu fremur sú hegðun ákveðins hóps sem drifin er áfram af sameiginlegum gildum og viðhorfum um mikilvægi öryggis. Skilningur hópsins er sá sami; að farið sé eftir settum reglum og stutt við hvern og einn til að viðhalda þeim.

Hlutverk stjórnenda

Stjórnendur gegna mikilvægu hlutverki í fyrirtækjamenningu. Fyrst og fremst þurfa stjórnendur að átta sig á að þeir eru hluti af, en ekki aðskildir frá,

fyrirtækjamenningunni. Stjórnendur eiga ekki að horfa niður og sýna vald sitt, heldur að hafa áhrif á menninguna sem þátttakendur. Hér skipta efndir meira en orð. Í þessu samhengi gagnast t.d. lítið að tilnefna „öryggisfulltrúa“ ef það er bara að nafninu til, án þess að titlinum fylgi skilgreining á því hvernig eigi setja og framfylgja öryggisreglum. Ef stjórnendur verða uppvisir að samþykka eða jafnvel hvetja til hegðunar sem ekki telst örugg, dregur það úr trú annarra á reglurnar. Enn verra er þegar stjórnendur fyrirtækja sannfæra ákveðna hópa starfsfólks að lækka laun sín um 5% og veita um leið sjálfum sér bónusa. Ekkert orðagjálfur getur komið í veg fyrir afar vond áhrif sem slíkt hefur á fyrirtækjamenningu. Þegar hópur starfsmanna upplifir að hann geti ekki treyst stjórnendum verður hópurinn tortrygginn og hafnar fyrir vikið öllum nýjum hugmyndum sem frá stjórnendum koma. Meginverkefni stjórnenda er að ávinna sér og viðhalda trausti starfsmanna sinna.

Það er líka hlutverk stjórnenda að sýna forystu og hafa í heiðri sameiginleg gildi. Stjórnendur sem vilja „deila og drottna“ munu uppskera eins og þeir sá. Greinarhöfundur veit um að minnsta kosti tvö flugfélög þar sem stjórnendur birtu laun flugmanna fyrir öðrum hópum í þeim tilgangi að þrýsta þeim niður í aðdraganda kjarasamninga. Afleiðingin af þessu hefur verið alger aðskilnaður á milli starfsmannahópa. Samstarf starfsmannahópa verður að engu og flugmennirnir verða einangraðir og áreitir. Allir sameinast svo í að vantreysta stjórnendum.

Í greininni sem ofangreind þýðing byggir á, er einnig að finna samantekt á ýmsum leiðum til að stuðla að jákvæðri öryggismenningu innan fyrirtækja og ráð um hvernig eigi að viðhalda henni. Hægt er að nálgast greinina í heild sinni á þessari slóð: <http://www.fia.is/safetyculture>

Heimild: *Creating and sustaining a safety culture: Some practical strategies* Ashleigh Merritt & Robert L. Helmreich NASA/UT/FAA Aerospace Crew Research Project, Austin TX USA

Rannsókn um verktöku í flugi:

Ráðstefna um niðurstöðurnar í febrúar

Ákveðið hefur verið að halda ráðstefnu 12. og 13. febrúar á næsta ári til að fjalla um niðurstöður evrópskrar rannsóknar um verktakamennsku í flugi. Rannsóknin hófst í haust með því að gerð var skoðanakönnun á netinu og var þátttakan þar framfarvönun, en meira en 8000 svör bárust. Í framhaldinu hafa verið tekin viðtöl við fjölmarga í þessari atvinnugrein, bæði við fulltrúa frá atvinnurekendum og frá starfsfólki. Rannsókuð er staðan á vinnumarkaði í fluginu innan nokkurra valinna Evrópuríkja og Ísland eitt



þeirra sem rannsóknin nær til, en það er gert á grunvelli þess að Ísland er umsóknarríki um aðild að ESB. Það er Háskólinn í Gent í Belgíu sem annast

þessa rannsókn og kostnaðurinn er greiddur af Evrópusambandinu. Þetta er óháð rannsókn sem fengið hefur gæðastimpil, svo niðurstöður hennar verði síður dregnar í efa. Eina aðkoma stéttarfélaganna flugmanna hefur verið að veita upplýsingar og viðtöl eins og rannsakendur hafa óskað eftir og það hefur FÍA þegar gert.

Miklar vonir eru bundnar við þessa rannsókn og að niðurstöður hennar geti orðið til að opna augu stjórnvalda í Evrópu um það hvernig þessum málum er háttað. Niðurstöðurnar munu líka án vafa verða mikilvægt verkfæri fyrir ECA og aðildarfélög þess til að bregðast við breyttum aðstæðum á vinnumarkaðnum, eins og t.d. gerviverktöku. Ráðstefnan sem haldin verður í París í febrúar er fyrsta skrefið í að skoða hvernig best megi bregðast við.



Heilsu- og vinnuverndarnefnd:

Andleg og tilfinningaleg heilsa

Heilsu- og vinnuverndarnefnd FÍA (HVV-FÍA) hefur tekið ákvörðun um að prófa þá nýbreytni að taka eitt málefni sérstaklega fyrir í hálf



Geirprúður Alfreðsdóttir form. Heilsu- og vinnuverndarnefndar FÍA skrifar

ár í senn. Ekki svo að skilja að öðrum málefnum verði ekki sinnt á meðan, heldur verður athyglinni beint meira að einu málefni frekar en öðru.

Nefndin hefur ákveðið að fyrsta málefnið sem hún beinir athyglinni að verði „andleg- og tilfinningaleg heilsa“ flugmanna. Að því tilefni var leitaði nefndin til samstarfs við stöðnefnd FÍA og munu Einar Dagbjartsson formaður stöðnefndar og Rúðolf Adolfsson geðheilbrigðis hjúkrunarfræðingur vinna að verkefninu með HVV-FÍA.

Nefndin vonar að vinnan skili sér til félagsmanna á jákvæðan og uppbyggilegan hátt.



Stoðnefnd FÍA

Undanfarin ár hefur undirritaður verið svo heppinn að vera formaður Stoðnefndar FÍA. Eðli málsins samkvæmt hafa öll mál sem á okkar borði lenda, verið bundin trúnaði. Aðeins ég eða einhver úr Stoðnefnd vita af málum sem upp koma hjá nefndinni og svo hefur stjórnarmaður og gjaldkeri Sjúkrasjóðs FÍA skrifað upp á reikninga. Þó svo að allt sé bundið trúnaði, má leyndin ekki vera svo mikil að félagsmenn FÍA viti ekki af tilvist Stoðnefndar. Ég hef einu sinni staðið upp á félagsfundi og auglýst þessa nefnd. Einnig hef ég látið sem flesta vita í vinnunni út á hvað þetta gengur. Langar mig með þessu pári að bæta þar úr.

Ákveðins misskilnings hefur gætt varðandi Stoðnefnd og er gjarnan talað um „Brennivínsnefnd“. Vissulega hafa svoleiðis mál rekið á okkar fjörur en þau eru í minnihluta. Flugmönnum ber að líta vel út, út á við, eiginlega að vera hálf „teflonhúðaðir“, líkt og einn góður orðaði það. Til er skrifað mál sem fjallar bara um einkennisföt, Uniform handbook. Þegar kemur svo að „innra útliti“ má segja að minna fari fyrir skrifuðu máli, eðlilega kannski.

Stoðnefnd er partur af Viðbragðs-áætlun FÍA sem fer í gang ef um flugslys eða alvarlegt atvik er að ræða. Má segja að þar sé um „worst case scenario“ að ræða.

Það er eitt af hlutverkum Stoðnefndarinnar að vera tengiliður á milli FÍA-medlima og Rudólfs Adolfssonar geðhjúkrunarfræðings, ef á þarf að halda. Að mínu áliti og margra annara sem til Rúdólfs hafa leitað, erum við gífurlega heppin að hafa fengið hann til liðs við okkur. Hann er menntaður geðhjúkrunarfræðingur og frumkvöðull í áfallahjálpi hér á landi. Ríkir mikil ánægja með hans störf hjá öllum þeim FÍA-medlimum sem ég hef heyrt í. Sjálfur segir hann að nú hljóti að fara að stytast í það að einhver komi til hans og verði fyrir vonbrigðum með þjónustuna. Aðstoðin verði þá í ósamræmi við þær væntingar sem gerðar eru!! Ef Rudólf treystir sér ekki, einhverra hluta vegna, til að aðstoða viðkomandi, er hann oft með leiðbeiningar og úrræði sem geta komið að gagni og aðstoðar þá við að koma á tengingu við bestu

fáanlegu hjálpi sem völ er á.

Sjálfur hef ég barist við þunglyndi. Taldi ég fyrir víst að ég væri fyrsti og eini flugmaður heimsins til þess að smakka á þeim beiska bikar. Sem sagt, mínir eigin fordómar drógu mig meira niður og gerðu stöðuna verri í mínum huga. Var hún þó nógu djöfulleg samt. Ég skammaðist mín mikið enda grundaði mig að ég væri nú „minn eigin gæfusiður“ á stöðunni, sem reyndar er að hluta til rétt. Ég fékk mikinn stuðning frá fyrirtækinu og mínum yfirmönnum og var einfaldlega sagt að ég fengi allan þann tíma sem ég þyrfti til að jafna mig. Það gekk allt eftir og er ómetanlegt. Þess vegna byrjaði ég þennan pistil á að segja að ég væri heppinn að vera formaður stoðnefndar. Það eru forréttindi að geta miðlað af reynslunni, gefið eitthvað til baka og svo hjálpað starfsfélögum.

Ég missti skírteinið í ca. 6 mánuði og var á þessu tímabili sannfærður um að ég myndi aldrei fljúga aftur. Ég þurfti að fara á geðlyf og mátti þess vegna ekki fljúga. Vægast sagt vond tilfinning, ansi langt og dökkt él. En öll él stytir upp um síðir og reyndi ég að hamra á því við sjálfan mig meðan á þessu ástandi stóð. Síðastliðin 10–15 ár hafa nokkur lönd leyft flugmönnum að nota ákveðnar tegundir geðlyfja. Að öllum líkindum styttist í það að svo verði einnig hér á landi.



„It was never supposed to be easy“ stendur einhvers staðar og má heimfæra það upp á lífið og tilveruna. Öll lendum við í áföllum og erum eflaust misjafnlega hæf/reynd/þroskuð/upp-lögð til að höndla erfiðleikana. Fólk hefur leitað til Stoðnefndar vegna allskonar vandamála, t.d. ástvinamissis, skilnaðar, gjaldþrots, ástarsorgar, simmakvíða o.s.frv. Aðalatriðið í þessu er að fólk viti að það er til HJÁLP! Það sem meira er, viti að það er engin skömm af því að leita sér hjálpar ef um verk í sálartetrinu er að ræða, frekar en að það er skömm að því að fá verk í fótinn eða öxlina. Rétt er að taka fram að hver og einn getur haft samband við hvaða nefndarfulltrúa sem er. Látum ekki fordóma, hræðslu við starfshéið og öryggi verða til þess að við leitum ekki hjálpar. Til þess arna er Stoðnefnd þar sem allt er bundið trúnaði eins og áður hefur komið fram. Við í Stoðnefnd óskum öllum Fía-medlimum og fjölskyldum þeirra gleðilegra jóla og farsældar á nýju ári.

Einar Dagbjartsson

Stoðnefnd skipa nú

- Þorkell Jóhannsson. Gsm 8958098
Ernir/Mýflug/flugskólar/Norlandair
- Þórarinn Ingason. Gsm 8402123
Gæslan
- Jón Viðar Magnússon. Gsm 8982621
Bláfugl
- Stefán P. Þorbergsson. Sími 5668891
Atlanta
- Ragnar Arnarsson. Gsm 8995043
Flugfélag Íslands
- Jóhanna Gylfadóttir. Gsm 8619202
Icelandair.
- Einar Dagbjartsson. Gsm 8636357
Icelandair



IATA Aviation Health Conference – flugheilsu ráðstefna

IATA stóð fyrir ráðstefnu um flugheilsu í París dagana 23. - 24. sept. 2014 og fór fulltrúi frá FÍA á ráðstefnuna.

23 fræðslu-fyrirlestrar voru haldnir á ráðstefnunni um hin ýmsu málefni sem tengjast flugi og heilsu flugáhafna og farþega, þar á meðal um malaríu, ebólu, loftgæði í farþegarými, kæfisvefn o.fl. Ekki er hægt að gera svo miklu efni skil í lítilli grein í fréttabréfi, en hér verður drepit á það sem áhugaverðast þótti.

Loftgæði í flugvélum

(Nokkrir fyrirlesarar fjölluðu um loftgæði „Cabin Air Quality“)

Mikið er af alls kyns eldtefjandi efnum notuð um borð í flugvélum t.d. í gólfteppi, sæti, innréttingar o.fl. Mörg þessara efna hafa verið bönnuð (samskonar og var í barnanáttfötum sem voru bönnuð) en þá hafa ný komið í staðin. Ekki er þó talið líklegt að flugáhafnir andi að sér meira af eiturefnum en almennt gerist en það er ennþá til rannsóknar. Hægt er að lesa frekar um rannsókn á þessu í grein í: Journal of Exposure Science and Environmental Epidemiology 23, 337-342 (July/August 2013) <http://www.nature.com/jes/journal/v23/n4/full/jes201262a.html>

Farið var yfir vinnu vegna svokallaða CEN staðla um loftgæði í flugvélum, en CEN stendur fyrir; „The European Committee for Standardization“ sem er staðlaráð Evrópusambandsins. Ísland hefur fulltrúa í þessu ráði sem kemur frá Staðlaráði Íslands. Á sínum tíma lagði Heilsu- og vinnuverndarnefnd FÍA hart að fulltrúa Íslands í CEN hópnum að hafna stöðlum sem voru í undirbúningi enda voru í þeim ákvæði sem voru gjörsamlega óásætlanleg. Fulltrúar ECA (European Cockpit Association) gerðu slíkt hið sama, hver í sínu heimalandi. Nú hafa verið samdir nýjir staðlar sem eru mun skynsamlegri þó að aldrei verði allir á eitt sáttir um þá.

Orsakasamhengi væri á milli loftgæða í flugvélum og heilsuvandamála áhafna var skoðað en fyrirlesarinn taldi að ekki væri mögulegt að staðhæfa um slíkt. Hann taldi þó að það væri skynsamlegt að gera viðeigandi ráðstafanir t.þ.a. koma í veg fyrir olíu

eða „vökvakerfissvökva“ mengunar atvik. „oil or hydraulic smoke/fume incidents“. Hann taldi að ekki væru til staðar nægar sannarnir t.þ.a. mæla með frekari rannsóknum á áhrifum mengaðs lofts í flugvélum á heilsu.

Umræðan um loftgæði í flugvélum er greinilega mikið hitamál og voru tveir fulltrúar frá GCAQE (Global Cabin Air Quality Executive sem FÍA er aðili að) mættir á ráðstefnuna eingöngu til að koma á framfæri óánægju um framgöngu CEN í að setja fram staðla fyrir loftgæði í flugvélum. Þetta mál er mikið hagsmunamál fyrir flugáhafnir, en skiptir auðvitað flugvélaframleiðendur og flugrekendur einnig miklu máli og ekki víst að þar fari saman hagsmunir.

Fulltrúi KLM fór yfir rannsókn sem KLM gerði til að rannsaka loftgæði í B737 og kanna magn TRI-Cresil-Phosphates (TCP) í loftinu. Niðurstaða þeirra mælinga var að magn TCP væri í öllum tilfellum vel fyrir neðan viðmiðunarmörk, en miðað var við nýjar tillögur ACGIH (American Conference of Governmental Industrial Hygienists) um kröfur um loftgæði.

Rétt er að minna flugmenn FÍA á að tilkynna öll atvik sem tengjast slæmum loftgæðum um borð.

Ebóla

Bent var á að samkvæmt Chicago samningnum frá árinu 1944 grein 14, þá hafa öll aðildarríki ICAO skuldbundið sig til að gera ráðstafanir til að koma í veg fyrir útbreiðslu sjúkdóma eins og ebólu. ICAO hefur því ásamt WHO (World Health Organization) og öðrum hagsmuna-aðilum gert ýmsar ráðstafanir til að hefta útbreiðslu sjúkdómsins, t.d. með fræðslu o.fl. Hér er tengill á fræðslumyndband um ebólu sem gott er að skoða:

Ebóla: What Airline Crew and Staff Need to Know. <https://www.youtube.com/watch?v=DgOsEFtLDIU>

Frekari má finna upplýsingar hjá: <http://wwwnc.cdc.gov/travel> <http://www.cdc.gov/vhf/ebola/>

Kynntar voru svokallaðar „RAGIDA guidelines“, sem er Risk Assessment Guidanve for Infectious Diseases transmitted on Aircraft.



Geirprúður Alfreðsdóttir
form. Heilsu- og vinnu-
verndarnefndar FÍA
skrifar

Kæfisvefn (OSA-Obstructive Sleep Apnea)

Bent var á að FAA er með í undirbúningi að setja reglur um að þeir flugmenn sem eru með BMI (Body Mass Index) stuðul hærri en 40 verði innan 90 daga frá fluglæknisskoðun að fara í svefnrannsókn t.þ.a. athuga hvort að viðkomandi flugmaður sé með kæfisvefn (OSA). Sjá blaðagrein: <http://www.flyingmag.com/news/faa-revises-sleep-apnea-policy-again> BMI = þyngd (kg)/hæð²(m²), einnig er hægt er að finna mjög margar reiknivélar fyrir BMI á netinu.

Malaría á meðal flugáhafna

Almennt er ekki er mikið um að áhafnir fái í malaríu, en t.d. hjá Air France eru að meðaltali 14 tilfelli af malaríu á hverju ári, en fjöldi gistinátta AF áhafna á ári á malaríu svæðum, er að meðaltali tæplega 110 þúsund. Á árunum 2002 til 2013 hafa tveir áhafnar meðlimir látist af malaríu hjá Air France.

Mjög mikilvægt er að grípa til þeirra varúðarráðstafanna sem hægt er á meðan að dvalist er á malaríusvæðum, s.s. klæðast langerma bolum og síðum buxum í ljósum lit, forðast að vera úti í myrkri, hafa kælingu alltaf á þar sem hún er til staðar og nota mosquitovörn eða deet. “Deetið” virkar mismunandi vel eftir styrkleika þess og er t.d. 23,8% DEET = 5 klst vörn á meðan 4,75% deet gefur aðeins 1, 5 klst vörn.

WiFi og e-sigaretur

Áhafanir hafa látið í ljós áhyggjur yfir skaðsemi þess að hafa WIFI eða þráð laust net um borð í flugvélum. Svo er ekki talið, en það mætti auðvitað benda á að í daglegu lífi er almenningur oftast á svæðum þar sem er eitthvað þráðlaust net í gangi. Hér er tengill á grein um WIFI og áhrif þess.

<http://vitalitymagazine.com/article/invisible-threat/>

Farið var yfir virkni og áhrif e-sigaretta, en bannað er að reykja e-sigaretur um borð í flugvélum og ekki talin ástæða til að breyta því.

KN hættir í NTF

Jóhann Óskar Borgþórsson er tekinn við af Kjartani Norðdahl sem NTF fulltrúi FÍA. Kjartan hefur gengt þessu starfi um árabíl eða frá því hann gegndi starfi framkvæmdastjóra FÍA og var Magnús Friðriksson honum til aðstoðar. Kjartan var tók sæti í aðalstjórn NTF, Norræna flutningaverkamannasambandinu, fyrir hönd Íslands fyrir rúmlega tveimur árum og hann var einnig í stjórn flugdeildar félagsins. Hann gaf ekki kost á sér áfram á síðasta aðalfundi sem haldinn var í vor.

Nýir fulltrúar Íslands í flugdeild og aðalstjórn NTF eru núverandi og fyrrverandi formenn Flugfreyjufélags Íslands. Jóhann Ó. Borgþórsson er flugmaður Icelandair, með margháttaða reynslu af félagsstörfum innan FÍA og hefur m.a. sinnt samskiptum við NTF undir handleiðslu Kjartans síðustu misserin.



Kjartan Norðdahl, fyrrverandi flugstjóri, lögfræðilegur ráðgjafi og fyrrverandi framkvæmdastjóri FÍA hefur sinnt NTF um árabíl og var síðustu ár í aðalstjórn félagsins.

Sjúkrasjóður FÍA

Átt þú rétt á styrk úr sjúkrasjóði?

Sjúkrasjóður FÍA er nú að ganga frá greiðslu um 61 milljón króna til félagsmanna, en það er gert samkvæmt lögum sjóðsins og skiptist á milli félagsmanna eftir því hvað þeir hafa greitt inn í sjóðinn síðasta árið.

Félagsmenn fá þennan styrk árlega og á hann að koma í stað styrkja fyrir minniháttar mál eins og nudd, sjúkranudd, sjúkraþjálfun og þess háttar. Þar fyrir utan geta félagsmenn nýtt eftirfarandi forvarnir:

- Blóðrannsókn
- Blettaskoðun
- Hjartarannsókn
- Krabbameinsskoðun kvenna
- Ristilskoðun karla eftir fertugt
- Laseraðgerð á augum
- Gleraugu og linsur
- Heyrnarmælingu og útvegum hljóðsía

Þá er hægt að sækja um styrk ef félagmaður verður fyrir verulegum kostnaði vegna heilsutengdra mála og



stjórn sjóðsins fer yfir hverja umsókn fyrir sig með hliðsjón af markmiði sjóðsins sem er að styrkja þau mál sem stuðla að því að gera félagsmönnum kleift að halda heilbrigðisvottorði sínu í lagi. Sótt er um á heimasíðu FÍA undir liðnum Sjóðir og réttindi.

Auk þessa greiðir sjóðurinn laun trúnaðarlæknis FÍA og stendur við bakið á Stofnefnd FÍA þegar á þarf að halda.

Trúnaðarlæknir FÍA er Hannes Petersen og þeim sem vilja komast í samband við hann er bent á að hafa samband við skrifstofu FÍA.

ITF ráðstefna í Sophia s.l. sumar

FÍA fulltrúar áttu ekki heimangengt



Kæru félagar.

43. ráðstefna ITF (Alþjóða flutningamannsambandsins) var haldin í Sophiu í Búlgaríu þann 16. ágúst s.l. 1.700 manns sóttu ráðstefnuna, fulltrúar 372 stéttarféлага frá 114 þjóðlöndum. Fulltrúar FÍA áttu ekki heimangengt vegna anna.

Leiðtogar ITF voru kjörnir og stefnan ákveðin til næstu fjögurra ára. Stephen Cotton var einróma kjörinn aðalritari sambandsins og Paddy Crumlin einnig, sem formaður. Einnig var fjöldi manns kjörinn til trúnaðarstarfa, allstaðar að úr heiminum. Fundurinn samþykkti stefnuna fyrir kjörtímabilið undir slagorðunum: „Frá kreppu til réttlætis.“

Flugdeild ITF hefur á árinu sem er að líða staðið í ströngu og má þar nefna baráttuna gegn gerviverktöku flugmanna sem sprettur upp víða um heim þegar verið er að rýra kjör og ráðast gegn lögvörðum réttindum.

Flugdeildin hefur fagnað áfangasigri gegn Norwegian Air International sem hefur fengið tímabundna höfnun frá

bandaríska Samgönguráðuneytinu til að fá undanþágu til þess að stofna þar flugfélag. Höfnunina byggir ráðuneytið á að undanþágan hefði farið gegn lögum er varða hagsmuni almennings og viðskiptasamningi milli Bandaríkjanna og Evrópusambandsins er varðar frelsi í flugi. (US-EU Open Skies) Í yfirlýsingu frá ITF er ákvörðun bandaríska Samgönguráðuneytisins fagnað: „Við styðjum samkeppni í millilandaflugi en á jafningjagrundvelli. Eignarhald Norwegian Air International er í Noregi en félagið skráð á Írlandi, þangað sem flugfélagið flýgur ekki einu sinni til, með evrópskum flugmönnum sem eru ráðnir sem gerviverktakar í gegnum fyrirtæki í Singapúr og félagið flýgur ekki heldur til. Þetta er dæmigert félag sem flýgur undir hentifána. ITF mun áfram reyna að hafa þau áhrif á ráðuneytið svo það endanlega hafni umsókn NAI inn á bandarískan flugmarkað, vegna þeirra vinnubragða sem þeir beita starfsfólki sínu.“

Stjórnendur flugfélaga vilja í auknum mæli bæta samkeppnisstöðu félaga



Þorsteinn Kristmannsson
flugstjóri Ícelandair
og ITF fulltrúi FÍA
skrifar

sinna með ofangreindum aðferðum NAI og annarra slíkra. Staðsetja áhafnir utan vesturlanda og skrá vélarnar í skattaskjólum. Þetta fer illa með störfun, rýrir áratuga kjarabaráttu, veldur tekjuskattsvikum og landflóttu. Ekki ákjósanlegt á vesturlöndum þar sem vinnandi fólki fækkar miðað við t.a.m. námsmenn og lífeyrissþega. Einnig þröngvar þetta öðrum flugfélögum sem fara eftir reglunum til þess að leika sama leikinn þar sem samkeppnisstaða þeirra versnar vegna þessa. Hagmunir fyrirtækja og starfsmanna þeirra fara alltaf að fara saman.

Ég óska ykkur öllum gleðilegra jóla-
árs og friðar.
Þorsteinn Kristmannsson, ITF fulltrúi FÍA

Aðalfundur European Cockpit Association: **Kallað eftir jafnri samkeppni flugfélaga**



Ný stjórn var kjörin á aðalfundi ECA sem haldin var í lok nóvember s.l. Nýr forseti ECA heitir Dirk Polloczek og er fulltrúi frá VC (Vereinigung Cockpit) í Þýskalandi og starfandi flugmaður hjá Lufthansa. Hann hefur miklar reynslu af starfi innan VC og ECA og hefur síðustu árin verið í stjórn ECA sem einn af „Professional Affairs Directors“. Nico Voorbach sem verið hefur forseti ECA síðustu fjögur árin gaf ekki kost á sér. Nýr í stjórn var kjörinn Otjan de Bruijn frá VNV í Hollandi og Paul Reuter frá ALPL í Lúxemborg var endurkjörinn til næstu tveggja ára. Reglur ECA gera það að verkum að kjörtímabil stjórnarmanna stangast á og þannig er tryggt að ákveðinn stöðugleiki haldist og þekking innan stjórnarinnar frá ári til árs.

Ályktun aðalfundar ECA:

“Europe’s pilot leaders welcome the confirmation statements of Transport Commissioner Violeta Bulc calling for ‘a level playing field’, ‘sustainable global competition’ and ‘fairness and equal opportunities for workers and operators’. We look forward to working with her over the next 5 years.

Fair competition must be a cornerstone of Europe’s aviation policy. We will do everything we can to support the Commissioner, our elected Euro-Parliamentarians, and EU Member States in taking concrete action to ensure Europe’s aviation sector can continue to serve Europe’s economy, citizens and employees.

Inside Europe fair competition is severely undermined by social dumping, the appearance of ‘flags of convenience’ and the casualisation of labour that are spreading through the emergence of questionable new business and employment models. Europe’s aviation industry is also under immense pressure from external state-sponsored airlines, with strategic as well as commercial aims, using practices deemed unacceptable within Europe.

If this situation is allowed to continue developing within Europe and with its trading partners, the damage to Europe’s aviation industry and the employment it generates will be profound.”



Starfsfólk ECA í Brussel ásamt nýkjörnum og fráfarandi stjórnarmönnum samtakanna, að loknum aðalfundinum í nóvember. Fundurinn var haldinn í glæsilegri fundaraðstöðu Eurocontrol.



Dirk Polloczek nýr forseti ECA (t.v.) og Nico Voorbach sem verið hefur forseti ECA síðustu 4 árin.

Eins og alltaf voru fjölmörg atriði á dagskrá aðalfundarins. Fjárhagsáætlun næsta árs var yfirfarin og samþykkt og það er ánægjulegt að nú er félagsmönnum innan ECA að fjölga aftur eftir lítilliga fækkun síðustu árin. Töluverður tími aðalfundarins fer í að ræða og kynna það sem ECA er að gera til að efla tengslin við stjórnmalamenn í Brussel. Nú er nýtt Evrópuþing tekið til starfa og ECA hefur lagt mikið í að kynna nýjum þingmönnum helstu áhersluatriði samtakanna. Þannig er reynt að tryggja ákveðin tengsl frá byrjun og byggja upp traust þannig að leitað verði eftir álit okkar fólks þegar taka ákvarðanir sem varða okkar fag. Stöðug vinna er í gangi innan sérfræðinga ECA og stéttarfélag flug-

manna til að hafa áhrif á breytingar á lögum og reglugerðum. Eitt slíkt dæmi er það sem nú er boðað að komi innan tíðar er svokölluð „Performance based regulation“. Eins g stundum áður virðast Bretar ætla að verða fyrstir til að taka þennan hátt upp með fulltingi EASA, en lítið er vitað um hvað þetta fyrirbæri er eða hvernig eftirliti með flugrekendum eigi að verða háttað ef af þessu verður. ECA hefur verið að móta stefnu varðandi þessa nýju reglugerð og í drögum að þeirri stefnu segir m.a.:

„Performance-based regulation, giving operators flexibility depending on the scope and nature of their operation and taking into account their safety record and (extra) efforts

within their safety management – may be the way forward.

The performance-based approach can improve safety; but it can also endanger safety if implemented or overseen inadequately or if allowing for any kind of de facto industry self-regulation. The financial sector, the oil-drilling or nuclear industry or space-shuttle explorations have shown the potentially disastrous consequences of light-touch regulation, performance-based de facto self-regulation and inadequate safety oversight.“

(Ó)jöfn samkeppni:

Nefnd á vegum ECA sem skipuð var flugmönnum frá fjölda evrópskra flugfélaga og sérfræðingum frá Brussel hefur á síðustu mánuðum unnið greiningarvinnu varðandi ójafna samkeppnisstöðu flugfélaga í álfunni. Nýr bæklingur sem byggir á þessari vinnu var kynntur á aðalfundinum og sendur til dreifingar innan aðildarfélag ECA. Um leið markar þessi útgáfa upphaf að herferð ECA fyrir hönd flugmanna í Evrópu til að vekja athygli stjórnvalda á þessum þætti. Í bæklingnum er varað við óeðlilegri samkeppni meðal flugfélaga sem haft geta alvarlega afleiðingar fyrir flugrekstur í álfunni. Verði ekkert að gert til að jafna samkeppnisstöðu flugfélaganna, gæti flugrekstur eins og við þekkjum hann í dag, orðið að engu. Sífellt fleiri flugfélög innan Evrópu leita nýstárlegra leiða til að lækka kostnað og gera það í raun með óeðlilegum hætti. Þannig reyna þau að komast hjá því að greiða skatta og opinber gjöld til samfélagsins og ráða m.a. starfsfólk í gegnum gervi verktöku.

Ójöfn samkeppni frá flugfélögum utan Evrópu er einnig vandamál þegar þau njóta ríkisstyrkja og hafa aðgang að mun ódýrara fjármagni og eldsneyti en þekkist hjá öðrum flugfélögum. ECA vonast til þess að nýkjörnir fulltrúar á Evrópuþingið muni taka þessi mál fastari tökum en hingað til og koma á meira jafnræði í samkeppni milli flugfélaganna.

Hægt er nálgast nýjan bækling ECA um samkeppnisstöðu flugfélaganna á vefsíðu FÍA eða á www.eurocockpit.be



Staða samningamála FÍA

Árið 2014 hefur verið annasamt hjá FÍA í samningamálum og hafa verðir endurnýjaðir kjarasamningar við flesta viðsemjendur félagsins, standa vonir til þess að það þeir viðsemjendur sem eftir standa náist einnig á þessu ári þegar þetta er ritað.

Það hefur verið stefna FÍA að hafa sem flesta samninga til lengri tíma en undanfarin ár þar sem nú grillir í stöðugleika í efnahag landsins, hefur það tekist í einhverjum tilfellum.

Ríðið var á vaðið s.l. vor með skammtímasamning við Icelandair sem gildi til byrjun október s.l. og síðan þá hafa verið þrotlausar viðræður við félagið sem endaði með nýjum samningi sem undirritaður var 9. desember sl. og gildir hann til 30. september 2017 ef hann verður samþykktur í rafrænni atkvæðagreiðslu sem hafðist eftir kynningu á samningnum.

Þann 16. maí var undirritaður samningur við flugfélagið Atlanta sem gildir til 31. desember á þessu ári og biður því vinna við endurnýjun hans í byrjun næsta árs.

Þann 6. júní 2014 var undirritaður samningur við Fjármálaráðherra vegna Landhelgisgæslu Íslands, en sá samningur gildir til 31. september 2014, sá samningur hefur ekki verið framlengdur enn.

Þann 23. júní var undirritaður samningur við Flugfélag Íslands sem gildir til 31. desember 2014 og biður því vinna við endurnýjun hans í byrjun næsta árs.

Þann 24. júlí var undirritaður kjara-



Hér takast formenn samninganefnda Icelandair og FÍA í hendur við undirritun samnings milli aðilanna þann 9. desember í húsakynnum Samtaka atvinnulífsins. Á myndinni má sjá frá vinstri: Hrafnhildi Stefánsdóttur, lögfræðing SA, Guðmund Pálsson formann samninganefndar Icelandair, Snorri Ómarsson flugstjóra, Jón Þór Þorvaldsson varaformann FÍA, Örnólf Jónsson formann samninganefndar FÍA og Hafsteinn Pálsson formann FÍA.



Meirihluti samninganefndar FÍA við Icelandair, allir eru starfandi flugmenn hjá Icelandair. F.v. Högni B. Ómarsson, Jóhann Ó. Borgþórsson, Grétar P. Gunnarsson, Örnólfur Jónsson, Snorri Ómarsson, Jón P. Þorvaldsson, Guðmundur St. Sigurðsson og Hafsteinn Pálsson.

samningur við Keili flugakademíu og gildir sá samningur til 31. desember 2016.

Þann 14. ágúst var undirritaður kjarasamningur við Flugskóla Íslands, Flugskóla Akureyrar og Geirflugl, en sá samningur gildir til 31. desember 2016.

Þann 7. október var undirritaður kjarasamningur við Norlandair og gildir hann til 31. mars 2015.

Þann 25. nóvember var svo undirritaður samningur við flugfélagið Ernir og gildir hann til 31. október 2015.

Þá standa yfir viðræður við flugfélagið Mýflug.

Það liggur því fyrir að árið 2015 verður ekki laust við samningagerð en nokkuð margir samningar eru lausir á næsta ári.

Flugið komið út í tólfta sinn

– Bæði á prenti og í iPad appi blaðsins

Tímaritið Flugið er nú komið út veglegt sem fyrr. Í blaðinu er að finna efni úr flestum þáttum flugsins. Fyrir atvinnuflugmenn má nefna úttekt á sögu þjóðarpotunnar Boeing 757, innleiðingu hennar og þróun í tengslum við Íslenska flugsögu. Viðtal við flugmann sem fór til starfa í Kína og hve ólíkt umhverfi er þar miðað við hinn vestræna heim. Þá er viðtal við Egil Ibsen, félagsmann FÍA í tengslum við flug og myndatökur með drónum.

Einkafluginu er að sjálfsögðu gerð ítarleg skil sem fyrr, sjóflugvélar, úttekt á starfi FÍE síðasta sumar og margt fleira.

Einfaldast er að panta eintak á www.flugid.is en blaðið verður einnig fljótlega fáanlegt á helstu blaðsölustöðum.

