

Flugöryggissvið

Árið 2004

ALMENNT

Starfsmenn flugöryggissviðs (FÖS) voru 26 í árslok, þar af tveir í launalauslu leyfi og tveir voru í hálfu starfi. Til viðbótar störfuðu þrír sérfræðingar í hlutastarfi með starfsaðstöðu hjá FÖS að Skógarhlíð 12. Flugverndar-, flugvalla og flugumferðardeild var formlega stofnuð þann 3. mars. Flugvernd var áður staðsett í flugrekstrardeild, eftirlitsmaður flugvalla var í skírteina-deild og eftirlitsmaður með flugumferðarstjórn var ráðinn. Auk þessa störfuðu eins og áður nokkrir flugprófdómarar við verkleg próf hjá FÖS auk ýmissa sérfræðinga sem voru kallaðir til í sérhæfð verkefni. Starfssemi flugöryggissviðs hélt áfram að aukast á árinu m.a., vegna meiri umsvifa íslenskra flugrekenda svo og nýrra verkefna eins og vottun og eftirlit með rekstri flugvalla og undirbúningi að eftirliti með flugumferðarstjórn. Reglugerð um flugvelli tók gildi á árinu og fyrsta stóra verkefnið á því sviði var úttekt á flugvellinum í Pristina í Kosovo.

Löftförum á skrá fjölgaði um 17 á árinu og voru í árslok 393. Skráðar voru 24 flugvélar með hámarksflugtaksmassa yfir 10 tonn eða einni færri en árið áður. Í sama flokki voru afskráðar 13 flugvélar. Flugvélum með yfir 10 tonna hámarksflugtaksmassa fjölgaði því um 11. Löftförum með minni en 10 tonna flugtaksmassa fjölgaði um 6.

Flugfélagið Atlanta skráði 10 Boeing 747. Afskráðar voru 5 Boeing 747 og 3 Boeing 767. Flugfloti Atlanta jókst því

um tvær flugvélar en árið áður var aukning um sjö flugvélar.

Ein Boeing 757 var skráð hjá Icelandair en tvær afskráðar. Þar fækkaði því um eina. Icelandair er umráðandi 16 flugvéla en Atlanta 35 flugvéla.

Fyrir Íslandsflug voru skráðar fimm Boeing 737, ein Airbus A310 og ein samskonar flugvél var afskráð. Auk þessa fóru báðar Dornier flugvélar Íslandsflugs til Landsflugs. Íslandsflug var í árslok með 19 flugvélar í rekstri, allt flugvélar yfir 10 tonna flugtaks-massa .

Fyrir Flugfélag Íslands voru skráðar þrjár flugvélar F50 og tvær samskonar afskráðar. Félagið er nú með 11 flugvélar í rekstri.

Fyrir Bláfugl voru skráðar tvær Boeing 737 flugvélar og voru þeir með samtals sex flugvélar í lok árs.

Flugfélagið Ernir skráði eina nýja flugvél og var með þrjár flugvélar í rekstri í lok árs.

Þrjár nýir flugrekendur bættust í hópinn á árinu með heimild til flutningaflugs. Fyrir Flugfélagið X (JET-X) voru skráðar tvær MD 82 flugvélar. Fyrir Flugfélagið Flugtaxa (Landsflug) voru skráðar tvær flugvélar og tvær komu frá Íslandsflugi. Þriðji nýi flugrekandinn, Flugskóli Helga Jónssonar, er með eina flugvél á flugrekendaskírteini sínu.

Flugfélag Vestmannaeyja rekur áfram 4 flugvélar og Mýflug tvær. Þyrluþjónustan var með tvö löftför í rekstri í lok árs eins og áður.

Nýskráningar loftfara voru alls 32, endurskráning 1 og afskráningar loftfara 16. Loftförum fjölgaði því um sautján á skrá á árinu 2004.

Tvær af þeim flugvélum sem Flugfélagið Atlanta var umráðandi yfir voru á flugrekendaskírteini Iberia og undir eftirliti spænskra flugmálayfirvalda, samkvæmt sérstökum samningi milli þeirra og flugöryggissviðs Flugmálastjórnar. Samskonar samningur var gerður í stuttan tíma við ísraelsk flugmálayfirvöld, vegna Boeing 767 flugvélar Icelandair.

Fjöldi vöruflutningavéla með flugtaks massa yfir 10 tonn er orðinn verulegur hjá íslenskum flugrekendunum og jókst enn á árinu. Í lok ársins var Atlanta með fjórtán flugvélar skráðar til flutninga á vörum og hafði fjöldi þeirra tvöfaldast frá fyrra ári. Íslandsflug var með sex flugvélar í lok ársins eingöngu ætlaðar til vöruflutninga eða sama og árið áður. Auk þess voru þeir með þrjár flugvélar sem bæði má nota til flutninga á vörum og farþegum. Bláfugl var með sex flugvélar allar til vöruflutninga og Icelandair er með eina sem er eingöngu til vöruflutninga. Alls eru þetta 30 vöruflutningaflugvélar af þeim 86 sem eru yfir 10 tonna flugtaks massa og skráðar voru hérlendis í lok ársins.

Heildarflugtímar á árinu 2004 voru um 210 þúsund og höfðu aukist um rúmar 50 þúsund klukkustundir eða yfir 30%. Mestu munar þar um að hjá Flugfélaginu Atlanta bættust við um 28 þúsund flugtímar sem samsvarar tæprar 50% aukningar. Þetta er annað árið í röð sem aukning er þetta mikil. Hjá Íslandsflugi var aukningin um 10 þúsund flugtímar og er það örlítið minni aukning en á árinu á undan en

eigi að síður yfir 40% aukning frá árinu 2003 sem var met ár. Icelandair var með tæpa 50 þúsund flugtíma, næst flesta af öllum flugfélögum og var yfir 20% aukning á milli ára. Athyglivert er að ef deilt er með meðal fjölda flugvéla á skrá hjá flugrekanda á árinu 2004 í heildar flugtíma ársins þá er Icelandair með um 3.000 flugtíma á flugvél og Atlanta um 2.500 flugtíma á flugvél. Nokkur samdráttur var hjá Flugfélaginu Örnunum og Þyrluþjónustunni en einhver aukning hjá Mýflugi og Flugfélagi Vestmannaeyja. Gengi minni flugrekenda sem starfa aðallega á innanlandsmarkaði var nokkuð misjafnt. Aukning flugtíma var tæp 40% hjá Bláfugli og nýi flugrekandinn Jet X var með yfir 2000 flugstundir. Kennsluflug var svipað og áður en þó aðeins aukning miðað við árið 2003 sem var fremur lélegt ár. Einkaflug jókst aðeins frá því á árinu á undan en er samt ennþá undir 10.000 klst. Í hnotskurn er gríðarleg aukning í flutningaflugi Hins vegar stóð einkaflug og kennsluflug nokkurn vegin í stað miða við árið 2003 og vonandi er botninum náð. Rétt er að hafa í huga að alltaf er nokkur óvissa í tölum er varðar einka- og kennsluflug.

Á árinu voru gefin út 679 skírteini einstaklinga að meðtöldum fullgildingum. Það eru 180 fleiri en á árinu áður. Gefin voru út 85 atvinnuflugmannsskírteini 1. flokks og voru þau 58 fleiri en á árinu áður. Í tengslum við þátttöku Íslendinga í rekstri flugvallarins í Pristína voru gefin út tæplega 20 íslensk þjóðarskírteini flugumferðarstjóra. Endurnýjanir skírteina einstaklinga voru 237 en fjöldi endurnýjana er alltaf sveiflukenndur.

Fjöldi skírteina í gildi voru í árslok 2223 borið saman við 2105 á árinu á undan. Atvinnuflugmannsskírteinum fækkaði um 58 og eru nú 316 en atvinnuflugmannsskírteini 1.fl. fjölgaði um 59 og voru í árslok 349. Einkaflugmannsskírteini voru 548 heldur færri en árið áður. Fullgild voru 350 erlend skírteini þ.m.t. skírteini flugvéltækna sem er 100 skírteinum fleiri en árið 2003. Verklefum atvinnuflugmannsprófum luku 32 svipað og árinu á undan. Verklefum einkaflugmannsprófum luku 37 sem er 16 færri en árið á undan.

Bóklegum einkaflugmannsprófum luku 24.

Bóklegum atvinnuflugmannsprófum (ATP) luku 22 sem er heldur fleiri en árið áður en þá voru 16 sem luku prófi. Heilbrigðisskoðanir voru 1539 og fjölgar þeim stöðugt. Á vegum heilbrigðisskors voru framkvæmdar 3. fl. skoðanir flugumferðarstjóra í Pristína.

HELSTU VIÐBURÐIR Á ÁRINU

EASA – flugöryggisstofnun Evrópu og JAA flugöryggissamtök Evrópu

EASA (European Aviation Safety Agency) eða Flugöryggisstofnun Evrópu tók formlega til starfa þann 28. september 2003. Samið var um það hvernig aðild Íslands yrði háttað í megin atriðum af embættismönnum utanríkis- og samgönguráðuneytis í apríl 2004. Þá var ljóst að aðildin yrði í gegnum EES samninginn en jafnframt ljóst að Ísland fengi fulla aðild að stofnuninni, án atkvæðisréttar. Hins

vegar var það ekki fyrr en 8. desember að formlega varð ljóst með hvað hætti reglugerð ESB nr. 1592/2002 um EASA yrði innleidd hér á landi og eru þar fyrirvarar um nauðsynlegar breytingar á lögum og samþykki Alþingis. Þegar formlega verður tilkynnt að fallið hefur verið frá þessum fyrirvörum verður Ísland lögformlega aðili að EASA. Væntanlega verður það á vormánuðum 2005.

Það er umhugsunarvert að það skuli taka Ísland tæp þrjú ár að verða lögformlegur aðili að EASA þegar ljóst var frá byrjun að Ísland uppfyllti allar flugöryggislegu kröfur sem gerðar voru eins og önnur ríki ESB sem voru fullgildir meðlimir í JAA þegar EASA tók formlega til starfa. Það var eingöngu fyrir harðfylgni flugmálayfirvalda Íslands, Noregs og Sviss svo og velvilja fulltrúa flugmálayfirvalda ESB ríkjanna sem áttu sæti í stjórn EASA að ríkin þrjú fengu óformlega aðild að innviðum EASA seint á árinu 2003 og gátu þar með fylgst með þróun EASA og öðlast nokkurn skilning á starfsháttum þeirra stofnunar.

Það sem flugrekendur og FÖS munu einkum verða varir við í upphafi lögformlegrar inngöngu í EASA er að þá er eingöngu unnt að taka gild tegundarskírteini og viðbætur við þau ef EASA hefur viðurkennt þau. FAA tegundarskírteini bandarísk framleiddra flugvéla verða sem slík ekki lengur gjaldgeng hér á landi. Skráning loftfara og þá einkum útgáfa lofthæfisskírteina fyrir loftför sem koma utan EASA kerfisins verður miklu þyngri í vöfum og verklag verður í samræmi við reglugerð ESB 1702/2003 PART 21.

EASA reglur og reglugerðir ná í árslok 2004 eingöngu til lofthæfímála þ.e.a.s.

til upphafsvottunar eins og tegundarskírteina, hönnunar- og framleiðslufyrirtækja. Ennfremur til þess sem nefnt er samfelld lofthæfi svo sem viðhaldsstjórnun. Rétt er að benda á PART-M í því samhengi sem hefur að geyma nýjar kröfur um viðhaldsstjórnun. Reglugerðir um flugrekstur og þjálfunar- og skírteinamál hafa ekki enn verið endanlega mótaðar af EASA og því eru þau mál enn á hendi JAA. Reiknað er með því að þau mál verið fyrst kominn af alvöru til EASA á árinu 2007.

Vottun flugvalla – flugvalla skírteini

Reglugerð um flugvelli nr. 347/2004 tók gildi í apríl 2004. Þar með var ljóst að það þarf heimild flugöryggissviðs til að reka flugvelli. Millilandaflugvellir skulu vera vottaðir og fá útgefin flugvallarskírteini því til staðfestingar. Flugöryggissviði er síðan ætlað að hafa eftirlit með að þessir flugvellir uppfylli skilyrði skírteinisins. Megin kröfur íslensku reglugerðarinnar varðandi millilandaflugvelli eru í viðauka 14 við Chicago samninginn svo að kröfurnar eru fjarri því að vera óþekktar þeim sem rekið hafa flugvelli hérlendis. Lendingarstaðir sem óskað er að séu í AIP skal skrá hjá FÖS og er megin krafa til þeirra að það sé umsjónarmaður sem taki ábyrgð á því að upplýsingar um landingarstaðinn séu ávallt réttar í AIP.

Úttekt er hafin á fjórum flugvöllum hérlendis og hafa þeir fengið flugvallarskírteini til bráðabirgða en endanlegri úttekt og vottun verður lokið á árinu 2005. Fyrsta úttekin var gerð á Egilsstaðflugvelli, síðan á

Akureyri og Reykjavík og loks í Keflavík

Flugvernd

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins nr. 2320/2002 um flugvernd tók gildi hér á landi í apríl 2004. Einn veigamikill munur er á gildistöku reglugerðarinnar hérlendis og annars staðar á Evrópska efnahagssvæðinu. Það er að Ísland er undanþegið því að beita þessum reglum í innanlandsflugi. Það var mikil vinna lögð í það af hálfu Flugmálastjórnar og viðeigandi ráðuneyta að fá þetta undantekningarákvæði inn í reglugerðina þegar hún var tekin upp hérlendis. Það voru einkum rök um litla umferð um flugvelli innanlands svo og langdrægni flugvéla í innanlandsflugi sem réðu því að þessi undanþága fékkst. Hins vegar var ekki enn lokið í árslok við að koma á reglugerðum um ýmis atriði um framkvæmd flugverndar. Það stafar að því er virðist fyrst og fremst af mismunandi sjónarmiðum ráðuneyta um framkvæmd flugverndar á Keflavíkurflugvelli. Slíkt er mjög bagalegt og getur skaðað flugstarfsemi okkar á alþjóðavettvangi. Ef eftirlit og framkvæmd flugverndar á Keflavíkurflugvelli er ekki með þeim hætti sem þessar evrópsku reglugerðir kveða á um gæti farið svo að farþegar sem koma frá Keflavík til annarra flugvalla í Evrópu eins og t.d. Kaupmannhafnar geti ekki farið rakleiðis inn í flugstöðina heldur verði þeir og farangur þeirra að fara í gegnum sérstaka leit.

Evrópsk samtök flugmálastjórna, EC-AC gerði á árinu ítarlega úttekt á framkvæmd flugverndar hér á landi og þá einkum á Keflavíkurflugvelli. Viðmið

þeirra eru kröfur í skjali 30, sem eru í raun þær sömu og kröfur ESB, enda eru reglugerðir ESB byggðar á því skjali. Úttektin tók fjóra daga og var ítarlegri skýrslu skilað.

Stefán Thordersen öryggisfulltrúi á Keflavíkflugvelli var fulltrúi Flugmálastjórnar Íslands í flugverndar úttekt ICAO í Austurríki, Ísrael og Albaníu. Lærdóm sem draga má af slíkum úttektum er mjög mikilvægur fyrir framkvæmd og eftirlit með flugvernd hérlendis.

Slatina flugvöllur í Pristina í Kosovo.

Utanríkisráðuneytið fór fram á það við Flugmálastjórn og þá flugöryggissvið að votta Slatina flugvöll í Pristina í Kosovo þegar flugvellinum þar yrði breytt frá því að vera herflugvöllur yfir í það að verða flugvöllur ætlaður til almenningsflugs þann 1. apríl árið 2004. FÖS getur ekki formlega vottað flugvöll og veitt honum heimild til rekstrar ef stofnunin hefur ekki lög sögu í málefnum flugvallarins. Hins vegar er hægt að gera úttekt á flugvellinum m.t.t. krafa í viðauka 14 og íslensku reglugerðarinnar um flugvelli og var það gert. Á grundvelli slíkrar úttektar er síðan unnt að gefa út opinbera yfirlýsingu um flugöryggislega stöðu flugvallarins. Forúttekt var gerð í janúar og síðan umfangsmikil úttekt í mars. Úttektinni stjórnaði Guðjón Atlason eftirlitsmaður flugvalla en FÖS fékk honum til halds og traust tvo reynda sérfræðinga, annan frá Danmörku og hinn frá Finnlandi. Á grundvelli þessarar úttektar var síðan

unnt að gefa út yfirlýsingu um að hægt væri að reka flugvöllinn fyrir alþjóðlegt almenningsflug en með ýmsum skilyrðum og takmörkunum. Eitt af skilyrðunum var að unnið yrði samkvæmt samþykktri úrbótaáætlun að stöðugum endurbótum á ýmsum atriðum varaðandi búnað og rekstur flugvallarins. Úttektinni var síðan fylgt eftir með annarri ítarlegri úttekt í nóvember og ný skilyrði voru sett varaðandi stjórnun rekstursins. Ljóst er að ýmislegt hefur áunnist en úrbætur ganga hægar en vonast var til. Fylgst er náið með rekstri flugvallarins og nýjar úttektir verða gerðar.

Ennfremur hafði FÖS eftirlit með þjálfun nýrra flugumferðastjóra, útgáfu heilbrigðisvottorðs svo og skírteina flugumferðastjóra í Pristína.

Fundur með tegundar prófdómurum FÖS

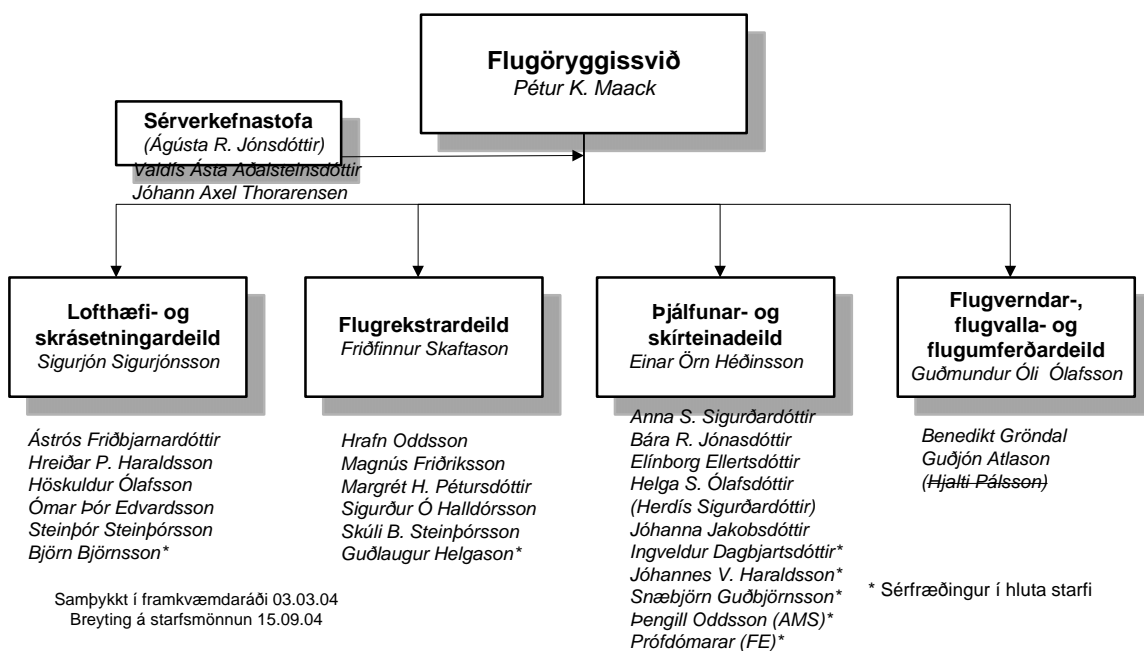
Haldið var námskeið þann 30. september með þeim prófdómurum FÖS sem starfa hjá flugrekendum. Auk þess að starfa sem flugmenn og kennarar hjá flugrekendum þá gegna þeir mikilvægu embættishlutverki sem prófdómarar fyrir FÖS. Farið var yfir helstu breytingar og áherslur varaðandi prófdæmingu, Steinar Dahl flugstjóri flutti erindi og tveir yfirprófdómarar sögðu frá reynslu sinni og bentu á ýmis mikilvæg atriði varaðandi prófdæmingu. Tíu nýir prófdómarar bættust við á árinu sem annast mega prófdæmingu til tegundarprófs og þar á meðal var

fyrsti íslenski prófdómarinn á flugvél
af gerðinni Airbus.

STARFSSEMI FLUGÖRYGGISSVIÐS

Skipurit og starfsmenn flugöryggis- sviðs

Starfsemi flugöryggissviðs skiptist í lofthæfi- og skrásetningardeild, flugrekstrardeild, þjálfunar- og skírteina-deild, flugverndar-, flugvalla og flugumferðardeild og eina stoðdeild, sérverkefnastofu. Skipurit flugöryggissviðs í lok ársins er hér sýnt á mynd.



Ný deild var stofnuð í mars á árinu, flugverndar-, flugvalla- og flugumferðardeild sem ætlað er það hlutverk að veita heimildir og hafa eftirlit á þessum sviðum eftir því sem reglur kveða á um. Guðmundur Óli Ólafsson er deildarstjóri. Guðjón Atlason eftirlitsmaður fluttist yfir í þá deild úr þjálfunar- og skírteina-deildinni þar sem hann, auk þess að vera með eftirlit með flugvöllum, hafði haft umsjón

með öllum bóklegum prófum. Auk Guðmundar og Guðjóns kom til starfa í deildinni Benedikt Gröndal flugumferðastjóri sem hefur það hlutverk að þróa eftirlit með flugleiðsöguþjónustu. Friðfinnur Skaftason kom til starfa í flugrekstrardeild í mars sem aðstoðarmaður deildarstjóra. Hann tók síðan við sem deildarstjóri þann 15. september af Sigurði Halldórssyni sem starfar áfram sem eftirlitsmaður í flugrekstrardeild

Jóhanna Jakobsdóttir fluttist úr flugrekstrardeild yfir í skírteina- og þjálfunardeild og hefur umsjón með bóklegum prófum og er auk þess eftirlitsmaður með flugskólum. Magnús

Friðriks-son flugstjóri kom til starfa sem eftirlitsmaður í flugrekstrardeild fyrri hluta árs. Ágústa R. Jónsdóttir fékk leyfi í eitt ár frá störfum yfirmanns sérverkefnastofu

þann 15. mars til að taka við starfi gæðastjóra á flugvöllinum í Pristina í Kosovo. Valdís Ásta Aðalsteinsdóttir kom til starfa á sérverkefnastofu í stað Sigríðar Stefánsdóttur sem lét af störfum í árslok 2003. Hjalti Pálsson starfaði á sérverkefnastofu einkum að áframhaldandi þróun gæða- og úttektarkerfa FÖS þar til hann fór þann 15. september til starfa á þróunarstofu Flugmálastjórnar. Hjalti mun sinna

sérhæfðum verkefnum fyrir FÖS á þróunarstofu eftir því sem það fellur að starfi þróunarstofu. Herdís Sigurðardóttir fékk launalaust leyfi í ár frá 1. september til að fara í frekara nám og var Elínborg Ellertsdóttir ráðin tíma-bundið í hennar stað.

Starfsmenn sóttu fjölmörg námskeið. Allir eftirlitsmenn lofthæfi- og skrásetningadeildar sóttu námskeið í hinum nýju reglum EASA um samfellt lofthæfi þ.e.a.s. svonefnda PART 145 og PART M. Þeir eftirlitsmenn sem höfðu ekki áður sótt ítarlegt námskeið í gæðastjórnun flugrekenda og úttektum fóru á fjögurra daga námseið í maí. Eftirlitsmenn í flugrekstrardeild sóttu námskeið varðandi tegundarþjálfun hjá Icelandair og Flugfélagi Íslands og að loknu slíku námskeiði lauk einn eftirlitsmaður prófi sem einkaflugmaður á Boeing 767. Stutt verkefnisstjórnunarnámskeið var haldið og framkvæmdastjóri sótti „seminar“ í opinberri stjórnýslu og frammistöðustjórnun. Sótt var sérstakt námskeið í úttektum á flugumferðarstjórn. Auk þess tók Ómar Þór Edvardsson eftirlitsmaður þátt í úttekt JAA á eftirliti flugmálastjórnar Bretlands á viðhaldsmálum og Skúli Br. Steinþórsson tók þátt í úttekt JAA á eftirliti flugmálastjórnar Tékklands með flugrekstri. Reynsla sem þannig er fengin er mjög dýrmæt flugöryggisviði.

Heimildaveitingar og umfang eftirlits.

Þeim viðhaldsstöðvum sem hafa JAR-145 viðurkenningu fækkaði um eina þegar Flugradíó sf sameinaðist Flugfélagi Íslands. Hins vega fengu fimm JAR-145 viðhaldsstöðvar héraendis

EASA-Part 145 viðurkenningu. Þetta voru viðhaldsstöðvar Íslandsflugs, Flugfélagsins Atlanta, Flugfélags Íslands og Bláfugls. Ennfremur fékk Icelandair Technical Services (ITS) þá viðurkenningu. Stöðvarnar voru vottaðar sem framandi (foreign) stöðvar af hendi Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA) þar sem Ísland er ekki orðinn lögformlegur aðili að stofnuninni. Hins vegar annaðist skrásetningar- og lofthæfideild FÖS úttektina af hálfu EASA. Það var eðlilega töluverð vinna og tók nokkurn tíma fyrir bæði FÖS og viðhaldsaðila að sýna fram á að stöðvarnar uppfylltu kröfur EASA til Part 145 stöðva. Af þessu sést að trúverðugleiki FÖS er töluverður innan EASA þar sem að reglugerð EASA gerir ekki ráð fyrir öðru en að framandi (foreign) stöðvar EASA séu vottaðar beint af stofnunni í Köln. Hins vegar geta flugmálayfirvöld í EASA ríkjum vottað sjálf viðhaldsstöðvar innanlands m.t.t. krafa Part 145.

Þrjú ný flugrekstrarleyfi til flutningaflugs voru gefin út á árinu Flugfélagið X (Jet X), fékk leyfið þann 5. maí og flaug einkum milli staða á evrópska efnahagssvæðinu og var m.a. með starfsstöð á Ítalíu. Flugtaxi ehf fékk leyfi þann 7. júní en breytti nafni sínu síðar á árinu í Landsflug og hefur einkum starfaða innanlands. Flugskóli Helga Jónssonar (Odin Air) fékk leyfi þann 9. ágúst. Flugskólinn Flugsýn og síðar flugskólinn Flugsýn-útleiga hættu starfsemi en að öðru leiti störfuðu sömu flugskólar og áður.

Fjórir flugvellir voru teknir út m.t.t. flugvallarreglugerðarinnar og fengu flugvallarskírteini til bráðabirgða. Það voru flugvellirnir á Egilsstöðum, Akureyri, Reykjavík og Keflavík. Að

auki var flugvöllurinn í Pristína tekinn út samkvæmt sömu reglugerð í tvígang.

Flugskóli Íslands fékk sérstaka heimild til að halda eitt Airbus tegundarnám-skeið A310/300-600 á árinu.

Formlegar úttektir hjá þeim sem hafa heimildir til ýmiss konar starfsemi tengt flugöryggi er eðlilega einn veigamesti þáttur í starfsemi flugöryggissviðs. Þær eru skipulagðar ár fram í tímann og gengu í meginatriðum eftir. Hvað varðar viðhaldsmál þá voru gerðar yfir 50 formlegar yfirgripsmiklar úttektir á árinu héraendis og erlendis. Auk þessa voru ýmsar minniháttar skoðanir af ýmsum til-efnum t.d. í tengsl við yfirferð á gögnum og varðandi endurnýjun loft-hæfiskírteinis. Formlegar úttektir hjá flugrekendum á rekstri þeirra voru um 45 en auk þess voru fjöldi sérhæfðra úttekta eins og tæp 30 leiðarflug. Alls voru því um 75 úttektir tengdar flugrekstri auk afskipta af ferjuflugi. Hvað varðar skóla og þjálfunarmál þá voru gerðar 9 heilstæðar úttektir og auk þess fjöldi sérhæfðra úttekta svo sem í flughermum erlendis. Þessu til viðbótar eru gerðar ýmsar skyndiskoðanir. SAFA-skoðanir (Safety Assessment of Foreign Aircraft) voru 11 á árinu og eru niðurstöður slíkra hlaðskoðana sendar sem trúnaðarmál í miðlægan gagnagrunn hjá flugöryggissamtökum Evrópu, JAA. Á rekstri flugvalla voru gerðar sex formlegar úttektir. Ein formleg úttekt var gerð varðandi flugumferðarþjónustu.

Ýmis starfsemi.

Námskeið var haldið í gæðastjórn og úttektum á vegum FÖS um miðjan maí. Kennari var Niegel Bauer og Pétur K. Maack. Námskeiðið sóttu 15 manns og lauk með prófi.

Undirritaður var samningur milli Bandaríkjanna og Íslands í Montreal í september sem gerir flugmálastjórnnum landanna kleift að ganga frá samningum um gagnkvæmar viðurkenningar í flugöryggismálum Samningurinn þarf samþykki æðstu stjórnvalda í báðum ríkjunum.

Frá því var gengið á árinu að RNF lætur FÖS vita um leið og nefndin fer á slysstað til að rannsaka slys. Ef FÖS sér sér fært og RNF telur að það samrýmis rannsókninni fer starfsmaður FÖS á staðinn. Þannig komu starfsmenn FÖS að allnokkrum slysum í júlí mánuði, en í þeim mánuði var óvenju mikið um óhöpp. Sem betur fer var í fæstum tilfellum um að ræða teljandi slys á fólki. Starfsmaður lofthæfideildar FÖS aðstoði síðan við upphafs-rannsókn á slysi því sem varð á Sharjah flugvelli í Sameinuðu Arabísku Furstadæmunum þegar Boeing 747 vöruflutningaflugvél Flugfélagsins Atlanta fór út af braut í flugtaki. Það er mjög mikilvægt að geta boðið fram aðstoð við flugmálayfirvöld í þeim ríkjum þar sem atburðir tengdum íslensk skráðum flugvélum eiga sér stað, og eins að geta metið fljótt hvort þörf sé sérstakra aðgerða þá þegar.

Dæmi um óvenjulega fyrirspurn sem ekki var hægt að verða við var spurning um hvort vopnaðir verðir gætu verið um borð í flugvél íslensk flugrekenda sem gat fengið verkefni að flytja fanga innan Evrópu.

Eftirlitsmaður með flugumferðarþjónustu gerði almenna athugun á aðstöðu og búnaði til flugumferðarstjórnar í Kabúl áður en Íslendingar tóku við verkefnum þar á flugvællinum.

Þeir sem stunda flug á fisum voru ekki alveg sáttir við framkvæmd reglugerðar um fis í nágrenni Keflavíkurflugvallar og náðist tiltekin lausn á málinu sem þó þarf að skoða betur.

FÖS er ósammála túlkun fyrirvarsmanna Flugmálafélagsins um að Múla-kostshátíðin um verslunarmannahelgina hafi ekki verið leyfisskyld. Það er mikilvægt að fyllsta öryggis sé gætt á slíkum samkomum og nauðsynlegt að sýnt sé fram á það með formlegum hætti. Það er einfaldast að gera með því að fylgja reglugerð um flugsýningar og tilnefna umsjónarmann með atburðinum.

Gagnkvæm viðurkenning JAA varðandi flutningaflug samkvæmt JAR-OPS 1 fékkst loksins um mitt árið en grundvöllur þess var úttekkt JAA á FÖS á árinu áður. Megin ástæða þess hve langan tíma þetta tók var að JAA gerir kröfu um að nýjasta útgáfa af JAR-OPS 1 sé notuð hverju sinni og að hún sé lögð til grundvallar úttekta FÖS. Hins vegar er íslenska flutningaflugsreglugerðin byggð á JAR-OPS 1 útgáfu 1 en nýjasta útgáfa af JAR-OPS 1 er breyting 8. Hún var langt kominn í þýðingu um áramótin og stutt í birtingu hennar. Það er því miður bæði tafsamt og dýrt að birta jafnóðum allar breytingar sem verða á JAR-OPS 1 í formi reglugerðar.

Gæðaráð FÖS var stofnað á árinu og fyrstu innri úttektir gerðar af eigin fólki fóru fram.

Fundur norrænna flugmálastjóra og fyrirvarsmanna flugöryggissviða var

haldinn í Reykjavík í júní. Megin verkefni fundarins var að stilla saman áherslur Norðurlandanna á alþjóðavettvangi og fara yfir stöðu á þeim verkefnum sem Norðurlöndin standa sameiginlega að eins og rekstur norrænu skrifstofunnar hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni og námskeiðshald fyrir eftirlitsmenn.

Samgönguráðneytið skipaði nefnd á árinu til að huga að framtíðaskipan flugmála hérlendis. Eitt af því sem nefndin skoðar er hvort flugöryggisvið sé betur komið í sérstakri stofnun alveg aðskilin frá rekstri flugvalla og flugleiðsöguþjónustu.

Starfsemi flugöryggissviðs hefur orðið sífellt umfangsmeira eftir því sem flugrekstur hefur dafnað og vaxið hérlendis. FÖS hefur mikilvægu vottunar- og eftirlitshlutverki að gegna og þarf að geta brugðist skjótt og vel við til að þjóna þessari starfsemi. Megin mælikvarðinn á gæði þessarar starfsemi er trúverðugleiki flugrekstraraðilanna og FÖS hérlendis og erlendis. Flugrekstraraðilar greiða fyrir þessa vottun, heimildarveitingu og eftirlit eftir umfangi starfsemi hvers og eins. Um 2/3 af veltu FÖS eru tekjur af slíkri starfsemi og um 1/3 framlög ríkisins. Sveiflur geta verið nokkrar á milli ára hvað greiðslu flugrekstaraðila varðar.

Það að sinna tilfallandi vottunum, skráningum og heimildarveitingum innan A-hluta ríkisstofnunar, þar sem fjárlög eru samþykkt og sett fram með tilteknum skorðum, er nánast ógerningur ef fara ætti bókstaflega eftir þeim skorðum sem settar eru. Sem dæmi má nefna að ef umsvif verða meiri en gert er ráð fyrir í fjárlögum, t.d. vegna skráningar flugvéla þá er ekki fyrir hendi greiðsluheimild til að

standa undir kostnaði við skráninguna, þó svo að flugrekandinn greiði allan kostnað.

Til langframa leiðir það svo til þess að með tilkomu fleiri verkefna sem töluverður kostnaður fylgir en er allur greiddur af flugrekendum, þá minnkar fjárframlag ríkisins sem því nemur. Það er eitthvað bogið við það rekstrarform þar sem skjólstæðingur biður um skráningu viðbótar loftfars og greiðir allan kostnað af því, þá sé fjármagni sem ætlað er t.d. í gerð reglna og samskipta við alþjóðastofnanir minnkað um það sem þessari upphæð nemur.

Vonandi kemur hin stjórnskipaða nefnd sem vinnur að endurskoðun fyrirkomulags flugmála með tillögu að rekstraformi og fjármögnun FÖS sem íslenskir rekstraraðilar í flugi og flugmálayfirvöld verða sátt við. Rekstarform þar sem sveigjanleiki, skjót viðbrögð og flugöryggi eru í öndvegi og trúverðugleiki er í hávegum hafður. Fjármögnun þar sem annars vegar er tekið tillit til almennrar stjórnsýslu og alþjóðaskuldbindinga FÖS og krafna hins almenna borgara um öryggi. Hins vegar verði fjármögnun með þeim hætti að FÖS afli tekna sem háðar eru umfangi og umsvifum flugstarfsemi hverju sinni. FÖS verður að geta eflst þegar umsvif aukast og dregið saman seglin ef samdráttur verður hjá rekstraraðilum.

Fjármagn til reksturs FÖS yrði eðlilegast aflað með þrennum hætti. Í fyrsta lagi með beinu fjárframlagi vegna almannaheilla. Í öðru lagi með föstu gjaldi á íslenskan flugrekstur háðum umsvifum hans til að annast alþjóðaskuldbindingar þeim í hag, stuðla að trúverðugleika þeirra og annast

eftirlit með þeim. Í þriðja lagi með þjónustugjaldi vegna vottunar eða heimilda sem einstök fyrirtæki eða einstaklingar fara fram á.

Reykjavík, 15. febrúar 2005

Pétur K. Maack

Árið 2004

Skírteini einstaklinga

Útgefin ásamt fullgildingum	Samtals 2003	Samtals 2004
Flugnemar	49	42
Einkaflugmenn/flugvél	54	43
Einkaflugmenn/pyrla	3	1
Atvinnuflugmenn/flugvél	45	79
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	27	85
Atvinnuflugmenn/pyrla	8	3
Atvinnuflugmaður l. fl./pyrla	1	3
Flugvélstjórar	1	0
Flugumferðarstjórar	5	27
Flugumsjónarmenn	3	10
Flugvéltæknar (JAR-66)	49	34
Svifflugmenn	4	2
Fullgildingar	250	350
Samtals:	499	679

Endurnýjuð	Samtals 2003	Samtals 2004
Flugnemar	6	4
Einkaflugmenn/flugvél	88	90
Einkaflugmenn/pyrla	3	1
Atvinnuflugmenn/flugvél	45	64
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	31	42
Atvinnuflugmenn/pyrla	2	0
Atvinnuflugmenn l. fl./pyrla	0	1
Flugvélstjórar	1	1
Flugumferðarstjórar	10	6
Flugumsjónarmenn	10	4
Flugvéltæknar	19	20
Svifflugmenn	6	4
Samtals:	221	237

Umbreyting á þjóðarskírteinum í JAA skírteini meðtalin

Árið 2004

Skírteini einstaklinga í gildi ásamt fullgildingum	1/1 2004	1/1 2005
Einkaflugmenn/flugvél	584	548
Einkaflugmenn/pyrla	9	8
Atvinnuflugmenn/flugvél	374	316
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	290	349
Atvinnuflugmenn/pyrla	16	16
Atvinnuflugmaður l. fl./pyrla	6	7
Flugvélstjórar	26	24
Flugumferðarstjórar	108	143
Flugumsjónarmenn	52	54
Flugvéltæknar	340	353
Svifflugmenn	50	55
Fullgildingar	250	350
Samtals:	2105	2223

	Útgefin skírteini eftir flugskólum					
	Flugnema- skírteini		Einkaflug- skírteini		Atvinnuflug- skírteini	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Flugskóli Akureyrar	8	7	6	4	-	
Flugskóli Helga Jónss.	1	0	2	0	2	5
Flugskóli Íslands	28	27	27	23	25	27
Flugfélagið Geirfugl	6	4	6	4		
Flugskólinn Flugsýn	7	2	4	4	-	
Þyrluskólar	0	0	3	1	-	3
Samtals:	50	40	48	36	27	35

* Útgefin JAA atvinnuflugmannsskírteini á árinu sem byggjast á áður útgefnum þjóðarskírteinum eru ekki flokkuð eftir skólum

Árið 2004

Bókleg próf / hlutapróf	Fjöldi prófa:	Staðin próf:	Hlutfall%
Atvinnuflugmannspróf 1. fl.	351	296	84%
Einkaflugmannspróf	439	300	68%
Flugumsjónarmannspróf	24	14	58%
Svifflugmannspróf	0	0	
Reglugerðarpróf JAR-FCL & JAR-OPS	481	481	100%
VIðbótarpróf þyrila	3	2	67%
Afkastageta og áætlanagerð (JAA umbr.)	3	2	67%
Samtals:	1301	1095	
Bókleg próf (fjöldi útskrifaðra)	2003	2004	
Atvinnuflugmannspróf 1. fl.	16	22	
Einkaflugmannspróf	37	24	
Flugumsjónarmannspróf	10	14	
Svifflugpróf	0	0	
Samtals:	63	60	
Verklegr próf			
Einkaflugmannspróf	53	37	
Atvinnuflugmannspróf	33	32	
Blindflugspróf	27	40	
Flugkennarapróf	11	17	
Flokksáritunarpróf (MEP)	3	3	
Ýmis hæfnipróf*	169	74	
Samtals:	296	203	
<small>*Hæfniprófum skipulögðum af skirteinadeild fækkaði 2004 vegna breytinga á verklagi við skráningu í prófin</small>			
Heilbrigðisskoðanir	2003	2004	
Reykjavík	1322	1384	
Innanlands utan Reykjavíkur	116	106	
Luxembourg / Kosovo	25	49	
Samtals:	1463	1539	
Ýmsar áritanir í skírteini	636	677	
Loffaraskrá	2003	2004	
Nýskráningar	27	32	
Endurskráningar	3	1	
Umskráningar	37	25	
Hlutaskráningar	29	21	
Breytingar á skráningu	20	19	
Afskráningar	23	16	
Lofför á skrá í árslok			
Flugvélar léttari en 5700 kg	256	261	
Flugvélar þyngri en 5700 kg	80	92	
Þyrilur	6	6	
Svifflugur	34	34	
Samtals:	376	393	
Aukning:	4,5%		
Lofthæfiskírteini			
Endurnýjuð lofthæfiskírteini	254	270	
Útgefin lofthæfiskírteini	32	31	

1995 - 2004

Skírteini einstaklinga

Útgefin ásamt fullgildingum	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Flugnemar	61	107	159	177	116	94	72	57	49	42
Einkaflugmenn/flugvél	55	65	95	140	98	70	68	57	54	43
Einkaflugmenn/pyrlla	1	1	0	1	6	3	1	2	3	1
Atvinnuflugmenn/flugvél	29	38	44	38	55	24	40	52	45	79
Atvinnuflugmenn I. fl./flugvél	6	10	10	10	26	15	20	22	27	85
Atvinnuflugmenn/pyrlla	0	0	0	6	0	1	0	3	8	3
Atvinnuflugmaður I. fl./pyrlla	0	1	1	0	0	2	2	0	1	3
Flugvélstjórar	0	3	8	2	1	0	0	1	1	0
Flugumferðarstjórar	0	7	2	2	1	8	7	6	5	27
Flugumsjónarmenn	0	3	3	12	4	4	8	10	3	10
Flugvéltæknar	3	14	13	19	15	12	25	8	0	0
Flugvéltæknar JAR-66								108	49	34
Svifflugmenn	1	2	1	6	1	0	3	4	4	2
Fullgildingar	72	73	80	289	271	228	180	231	250	350
Samtals:	228	324	416	702	594	461	426	561	499	679

Endurnýjuð	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Flugnemar	5	11	5	10	0	3	6	0	6	4
Einkaflugmenn/flugvél	119	148	96	72	67	134	136	105	88	90
Einkaflugmenn/pyrlla	0	0	0	0	0	0	1	3	3	1
Atvinnuflugmenn/flugvél	47	27	38	21	22	49	40	57	45	64
Atvinnuflugmenn I. fl./flugvél	18	71	88	34	34	27	43	56	31	42
Atvinnuflugmenn/pyrlla	2	1	4	1	1	0	1	2	2	0
Atvinnuflugmaður I. fl./pyrlla	1	0	1	0	0	0	1	2	0	1
Flugvélstjórar	5	2	22	0	1	3	4	15	1	1
Flugumferðarstjórar	7	22	37	4	5	3	29	28	10	6
Flugumsjónarmenn	4	1	6	8	0	0	0	7	10	4
Flugvéltæknar	13	50	83	18	23	13	54	85	19	20
Svifflugmenn	13	16	2	6	1	6	14	5	6	4
Samtals:	234	349	382	174	154	238	329	365	221	237

**Skirteini einstaklinga
ásamt fullgildingun**

Í gildi 1. janúar	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Einkaflugmenn/flugvél	569	541	572	632	669	609	590	605	584	548
Einkaflugmenn/pyrlla	2	3	3	1	6	9	7	7	9	8
Atvinnuflugmenn/flugvél	219	228	272	295	341	326	336	356	374	316
Atvinnuflugmenn I. fl./flugvél	253	257	250	257	255	272	293	291	290	349
Atvinnuflugmenn/pyrlla	13	12	10	11	12	14	11	13	16	16
Atvinnuflugmaður I. fl./pyrlla	4	5	8	6	5	5	7	6	6	7
Flugvélstjórar	52	54	44	42	42	41	38	25	26	24
Flugumferðarstjórar	93	94	89	88	89	94	101	100	108	143
Flugumsjónarmenn	23	20	29	35	39	39	44	50	52	54
Flugvéltæknar	249	258	246	259	273	282	297	317	340	353
Svifflugmenn	58	44	40	44	47	38	40	45	49	55
Fullgildingar	19	117	116	249	271	194	180	231	250	350
Samtals:	1554	1633	1679	1919	2049	1923	1944	2046	2104	2223

Bókleg próf	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Fjöldi útskrifaðra nemenda										
-Atvinnuflugmannspróf 1.fl.						7	40	59	16	22
-Einkaflugmannspróf	51	87	128	147	89	96	76	53	37	24
-Svifflugpróf	6	0	2	10	3	0	3	6	0	0
	57	87	130	157	92	103	119	118	53	46

Taflan greinir ekki frá fjölda flugumsjónarmannaprófa, hlutaprófa, regluaprófa og annara prófa.

Verkleg próf:	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Einkaflugmannspróf	55	65	95	141	105	52	86	61	53	37
Atvinnuflugmannspróf	20	33	44	40	55	21	20	33	33	32
Flugkennarapróf	11	23	44	20	37	12	27	8	11	17
Blindflugspróf	26	39	24	34	54	19	20	32	27	40
Samtals:	112	160	207	235	251	104	153	134	124	126

Hæfnipróf ásamt færniþrófum fyrir áritanir (aðrar en kennara og blindflugsáritanir) og skirteini atvinnuflugmanns 1.fl. eru ekki tilgreind í töflunni

Lofför á skrá / 31. Desember	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
	324	330	332	336	343	347	360	369	376	393

1995 - 2004

Flugnema- og einkaflugmannsskírteini Gefin út eftir flugskólum

	1995		1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E
Flugfélagið Geirfugl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	7	4	5	9	6	6	4	4
Flugmennt	23	21	20	15	43	25	54	45	21	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flugskóli Akureyrar	1	0	9	5	7	5	2	2	3	3	2	0	4	3	11	8	8	6	7	4
Flugskóli Egilsstaða	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	x	0	0	0
Flugskólinn Flugsýn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	5	6	9	5	4	7	4	2	4
Flugskóli Helga Jónssonar	4	1	8	1	5	7	5	5	7	1	5	1	3	4	1	2	1	2	0	0
Flugskóli Íslands	0	0	0	0	0	0	0	0	55	39	62	55	49	46	32	27	28	27	27	23
Flugskóli Selfoss	2	1	1	1	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flugsk. Vals Andersen	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flugtak	28	29	68	42	86	55	92	76	14	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Loft	0	0	0	0	0	0	8	2	7	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mýflug	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Suðurflug	0	0	1	0	13	2	13	8	3	6	3	4	1	2	1	0	0	0	0	0
Aðrir	2	1	0	0	1	0	2	1	5	4	5	4	2	0	2	2	0	3	0	0
Skv. erl. skírt.	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samtals:	61	56	107	66	159	95	177	141	116	102	94	69	72	68	57	52	50	48	40	35

F = Flugnemi, E = Einkaflugmaður

Atvinnuflugmannsskírteini Gefin út eftir flugskólum

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004					
Flugmennt	5	6	11	4	2	0	0	0	0	0					
Flugskóli Helga Jónssonar	0	2	4	7	3	0	0	0	2	5					
Flugskóli Íslands	0	0	0	0	26	20	22	23	25	27					
Flugtak	15	25	24	20	11	0	0	0	0	0					
Loft	0	0	0	6	9	0	0	0	0	0					
Suðurflug	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0					
Aðrir	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0					
Skv. erl. skírt.	9	5	5	2	4	3	0	0	0	0					
Samtals:	0	29	0	38	0	44	0	55	0	24	0	22	23	27	32

* Útgefin JAA atvinnuflugmannsskírteini á árinu sem byggjast á áður útgefnu þjóðarskírteinum eru ekki flokkuð eftir skólum

Yfirlit um loftför á skrá 31.12.2004

Flugrekendur	> 10 tonn	5,7 - 10 tonn	< 5,7 tonn	Samtals
Bláfugl hf	6			6
Ernir ehf			3	3
Flugfélag Íslands hf	6	3	2	11
Flugfélag Vestmannaeyja hf			4	4
Flugfélagið Atlanta hf	35			35
Flugfélagið X ehf	2			2
Flugskóli Helga Jónssonar ehf			1	1
Garðflug hf			2	2
Icelandair ehf	16			16
Íslandsflug hf	19			19
Landsflug ehf		3	1	4
Mýflug hf			2	2
Þyrlubjónustan hf			2	2
<i>Samtals (flugrekendur) :</i>	<i>84</i>	<i>6</i>	<i>17</i>	<i>107</i>
Flugmálastjórn			1	1
Landhelgisgæslan	1	1	1	3
Landgræðslan	1			1
Aðrir (þ.m.t. sviðflugur)			281	281
<i>Samtals (aðrir) :</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>283</i>	<i>286</i>
Heild:	86	7	300	393

Yfirlit um viðhaldsstöðvar

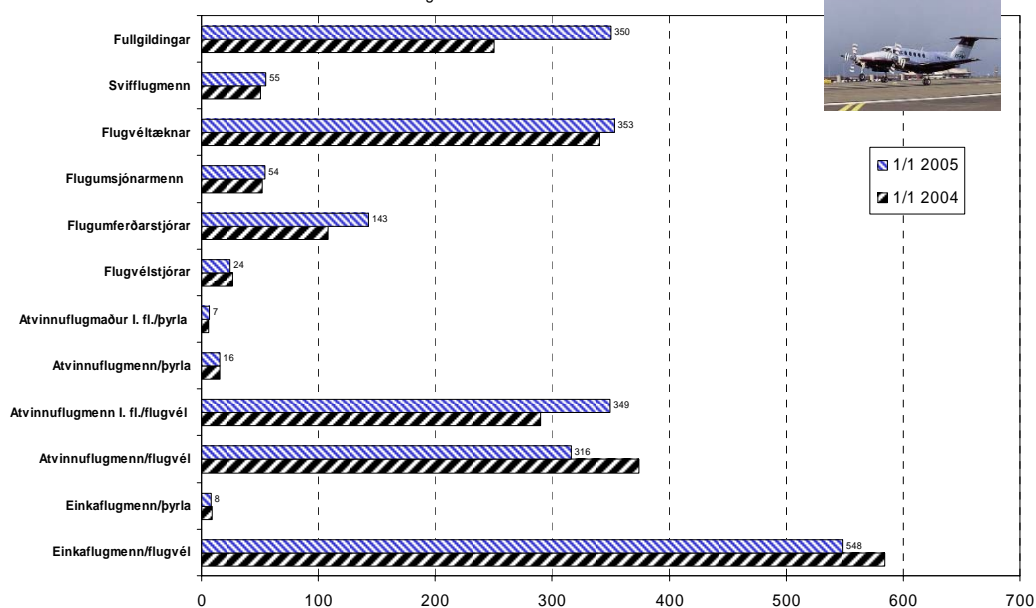
JAR-145 stöð	Utgáfa
Íslandsflug hf	1994
Icelandair ehf, nú ITS	1994
Flugfélagið Atlanta hf	1994
Flugfélag Íslands hf	1995
Flugvéla verkstæði GSV	1995
Flugvéla verkstæði Reykjavíkur	2001
Bláfugl hf	2003

Yfirlit um flugtíma 2004

Rekstraraðili	Áætlun	Leigufl.	Verkfl.	Einkafl.	Kennsla	Samtals
Atlanta hf		85.721				85.721
Bláfugl hf	4.812					4.812
Flugfélag Íslands hf	9.918	2.480				12.398
Flugfélag Vestmann.	349	1.378				1.727
Flugfélagið X	980	1.234				2.214
Icelandair	32.798	16.738				49.536
Garðaflug hf			225		9	234
Íslandsflug hf	32.509	1.292				33.801
Landsflug	93	41				134
Mýflug hf		550				550
Ernir Air		719				719
Þyrluþjónustan			209	18	61	288
Flugfélagið Geirfugl - flugskóli				1.466	1.074	2.540
Flugskóli H.J.					431	431
Flugskóli Íslands				729	3.899	4.628
Flugskóli Akureyrar				484	462	946
Flugskólinn Flugsýn (áætlað)						80
Flugmálastjórn			461			461
Landhelgisgæslan			977			977
Landgræðslan			28			28
Einstaklingar í einkaflugi				7.016		7.016
Svifflug				750		750
Flugtímar samtals:	81.459	110.153	1.900	10.463	5.936	209.991
Hlutfall af heild	39%	52%	1%	5%	3%	

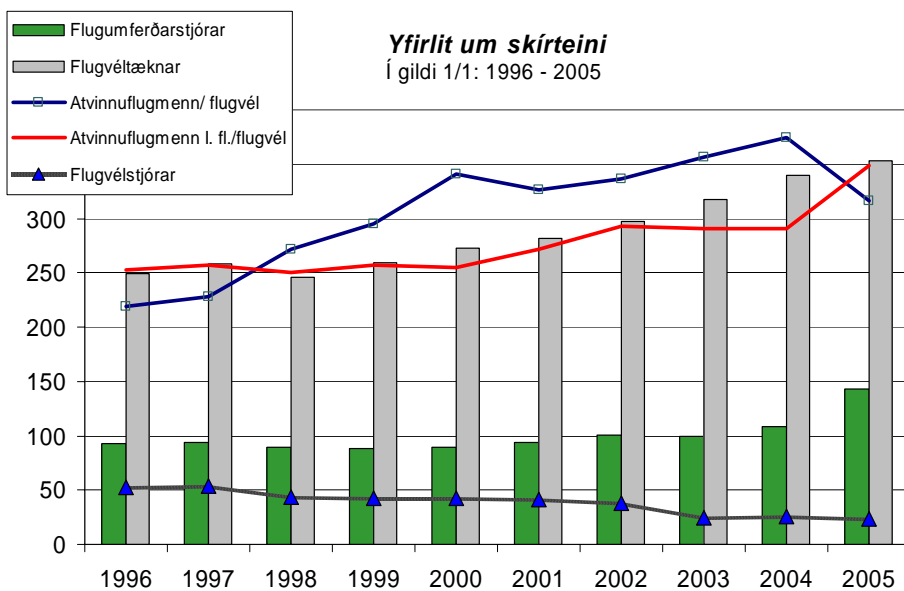
Skírteini einstaklinga

- í gildi 1/1 2005

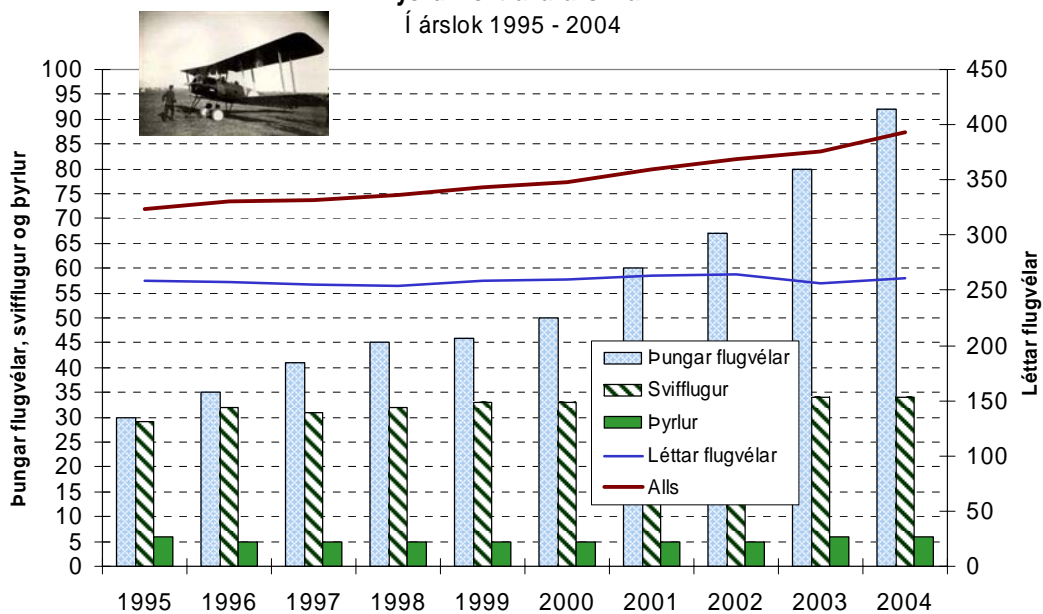


Yfirlit um skírteini

Í gildi 1/1: 1996 - 2005



Fjöldi loftfara á skrá
Í árslok 1995 - 2004



Loftför á skrá í árslok 2004

