

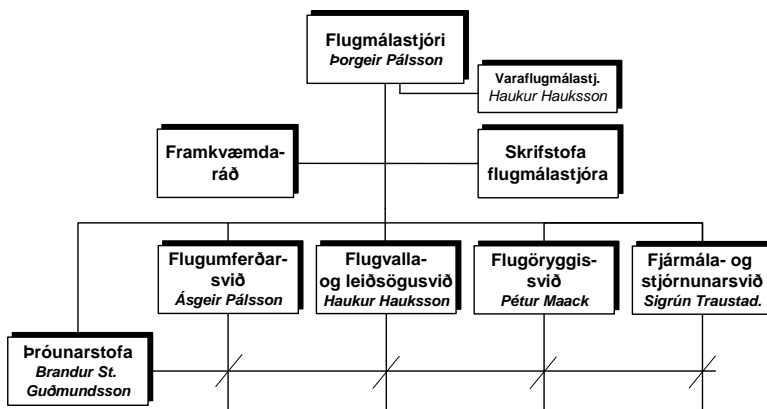
Flugöryggisvið

Árið 2003

ALMENNT

Flugöryggisvið er eitt af fjórum aðalstarfssviðum Flugmálastjórnar og er skipurit óbreytt frá því 1. september 2000. Skipuritið er sýnt á mynd 1.

svo og nýjum verkefnum eins og undirbúningi að eftirliti með flugvöllum og flugumferðarstjórnun og ennfremur sífellt meiri umsvifum á sviði flugverndar.



Mynd 1. Skipurit Flugmálastjórnar

Starfsmenn flugöryggisviðs (FÖS) voru 21 í árslok, þar af tveir í hlutastarfi. Ennfremur voru fjórir sérfræðingar í hlutastarfi með starfsaðstöðu hjá FÖS að Skógarhlíð 12. Deildarstjóri skrásetningar- og lofthæfideildar lét af störfum fyrri hluta árs vegna aldurs og deildarstjóri í þjálfunar- og skírteinadeild lét sömuleiðis af störfum vegna aldurs seinni hluta árs. Flugöryggisvið nýtur krafta þeirra að nokkru áfram sem sérfræðinga í hlutastörfum. Nýir deildarstjórar komu í stað þeirra. Þá störfuðu átta flugprófdómarar við verkleg próf hjá sviðinu auk ýmissa sérfræðinga sem voru kallaðir til í sérhæfð verkefni. Starfssemi flugöryggisviðs fer sífellt vaxandi með meiri umsvifum íslenskra flugrekenda

Loftförum á skrá fjölgaði um 7 á árinu og voru í árslok 376. Skráðar voru 25 flugvélar með hámarksflugtaksmassa yfir 10 tonn. Í sama flokki voru afskráðar 12 flugvélar. Flugvélum með yfir 10 tonna hámarksflugtaksmassa fjölgaði því um 13 og minni lofförum hefur því

fækkað um 6.

Flugfélagið Atlanta skráði 9 Boeing 747, tvær Boeing 767 og tvær Boeing 757. Í allt voru því skráðar 13 flugvélar fyrir Flugfélagið Atlanta en afskráðar 6 flugvélar, fjórar Boeing 767, ein Boeing 757 og ein Lockheed 1011. Floti Atlanta jókst því um sjö flugvélar.

Skráðar voru tvær Boeing 757 og tvær Boeing 767 fyrir Icelandair. Floti þeirra jókst því um fjórar flugvélar og eru þeir umráðendur 17 flugvéla en Atlanta 33 flugvéla.

Fyrir Íslandsflug voru skráðar þrjár Boeing 737, einn Airbus A300 og annar A310. Afskráð var ein ATR og tvær Boeing 737. Flugvélum á flugrekendaskírteini Íslandsflugs fjölgaði því um 2 flugvélar og voru í lok ársins með í allt 16 flugvélar, þar af 14 flugvélar með yfir 10 tonna flugtaksmassa.

Fyrir Flugfélag Íslands var skráð ein flugvél F50 og er félagið nú með 10 flugvélar.

Fyrir Bláfugl voru skráðar tvær Boeing 737 flugvélar, tvöfaldaðist floti þeirra og voru þeir með fjórar flugvélar í allt í lok ársins.

MD-flugfélagið hætti starfsemi og voru afskráðar þrjár McDonnell Douglas MD-83.

Ennfremur hætti Jórvík hf flugstarfsemi.

Flugfélag Vestmannaeyja rekur áfram 4 flugvélar og Mýflug tvær. Þyrluþjónustan var með þrjú loftför í rekstri í lok ársins í stað tveggja áður.

Nýr flugrekandi bættist í hópinn, Flugfélagið Ernir ehf. Félagið er með tvær flugvélar í rekstri og fyrir þá var skráð ein Cessna 441 Conquest II.

Nýskráningar loftfara voru alls 27, endurskráningar 3 og afskráningar loftfara 23. Loftförum fjölgaði því um sjö á skrá. Loftförum með yfir 10 tonna flugtaks massa fjölgaði hins vegar um 13 hjá flugrekendum eins og áður kom fram. Loftförum undir 5700 kg fækkaði hins vegar um átta og ein þyrla bættist í flotann.

Tvær af þeim flugvélum sem Atlanta var umráðandi yfir voru á flugrekendaskírteini Iberia og undir eftirliti spænskra flugmálayfirvalda samkvæmt sérstökum samningi milli þeirra og flugöryggissviðs Flugmálastjórnar. Samskonar samningur við ítölsk flugmálayfirvöld, vegna flugvélar Íslandsflugs, lagðist af þar sem flugi var hætt.

Fjöldi vöruflutningavéla með flugtaks massa yfir 10 tonn er orðinn verulegur hjá íslenskum flugrekendum. Í lok ársins er Atlanta og Íslandsflug með sjö flugvélar hvor

skráðar til flutninga á vörum. Bláfugl er með fjórar slíkar og Icelandair er með þrjár. Auk þess er Íslandsflug með tvær Boeing 737 sem nota má bæði til flutninga á vörum og farþegum. Alls eru þetta 23 vöruflutningaflugvélar af þeim 75 sem eru yfir 10 tonna flugtaks massa og skráðar voru hérlendis í lok ársins.

Heildarflugtímar á árinu 2003 voru um 158 þúsund og höfðu aukist um rúm 25 þúsund eða tæp 20%. Mestu munar þar um að hjá Atlanta bættust við um 21 þúsund flugtímar eða yfir 50% aukning. Hjá Íslandsflugi var aukningin um 12 þúsund flugtímar og er það meira en tvöföldun hjá þeim á milli ára. Flugfélagið Ernir flaug tæpa þúsund tíma. Að auki var yfir 50% aukning hjá Bláfugli og um 6% aukning hjá Icelandair. MD sem hætti rekstri var með rúma 7000 flugtíma á árinu á undan. Kennsluflug dróst saman um tæpar 1900 klst og fór niður í um 7.300 klst. Einkaflug dróst sömuleiðis saman eða um 1.750 klst og fór niður fyrir 10.000 klst. Í hnotskurn er mikil aukning í flutningaflugi (JAR-OPS 1 flugrekendur) eða úr tæpum 110.000 flugstundum árið 2002 í tæpar 140.000 klukkustundir árið 2003. Hins vegar dróst einkaflug og kennsluflug verulega saman eða um 3.650 klst eða um tæp 18%. Þess ber þó að geta að alltaf er nokkur óvissa í tölum er varðar einka- og kennsluflug.

Gefin voru út 461 skírteini einstaklinga á árinu að meðtöldum fullgildingum. Það eru 35 fleiri skírteini en á árinu áður. JAR-66 skírteini voru í fyrsta sinn gefin út á árinu, alls 128 skírteini. Gefin voru út 24 atvinnuflugmannsskírteini og voru þau nokkuð færri en á árinu áður. Endurnýjanir skírteina einstaklinga voru

238 en fjöldi endurnýjana er alltaf sveiflukenndur.

Fjöldi skírteina í gildi voru í árslok 2223 borið saman við 2193 á árinu á undan. Atvinnuflugmannsskírteinum fjölgaði um 21 og eru nú 390 en atvinnuflugmannsskírteini 1.fl. fækkaði um einn og voru í árslok 297. Það vekur óneitanlega athygli að flugstjórum með íslenskt atvinnuflugmannsskírteini skuli nánast ekkert hafa fjölgað síðustu árin og nánast standa í stað. Einkaflugmannsskírteini voru 593 heldur færri en árið áður. Fullgild voru 250 erlend skírteini sem er um 20 skírteinum fleira en árið 2003. Þeim sem fá útgefin flugnemaskírteini fækkar enn og útgefin skírteini árið 2003 voru aðeins 49. Árið 1992 voru gefin út 48 flugnemaskírteini og eru þetta lægstu tölur í tvo áratugi.

Verklegum atvinnuflugmannsprófum luku 33 svipað og árinu á undan. Verklegum einkaflugmannsprófum luku 53 sem er nánast sami fjöldi og árið 2000 sem er það lægsta í 10 ár.

Bóklegum einkaflugmannsprófum luku 37 og er það langt lægsta tala í 10 ár.

Bóklegum atvinnuflugmannsprófum (ATP) luku 16 sem er miklu færri en árið áður en þá voru þau 59. Alls höfðu því 122 lokið bóklegum atvinnuflugmannsprófum samkvæmt kröfum JAR-FCL. Heilbrigðisskoðanir voru um 1463 á árinu sem er svipaður fjöldi og áður.

HELSTU VIÐBURÐIR Á ÁRINU

Alþjóðleg ráðstefna um flugöryggismál haldin í Reykjavík 29 maí til 3 júní.

Tuttugasta alþjóðlega ráðstefna JAA/FAA var haldin hér á landi um mánaðarmótin maí/júní á Hótel Nordica. Flugöryggissvið aðstoðaði JAA við að skipuleggja ráðstefnuna í samvinnu við FAA og hefur þessi ráðstefna verið árlegur viðburður í tuttugu ár. Ráðstefnan er haldin til skiptis í Evrópu og Bandaríkjunum og var það í síðasta sinn sem ráðstefnan er haldin á vegum JAA og einhvers ríkis JAA þar sem vænta má að flugöryggisstofnun Evrópu EASA muni eiga beina aðild að ráðastefnunni í framtíðinni. Fjallað var um flugöryggismál á breiðum grunni og m.a. samhæfingu á kröfum til flugöryggis vestanhafs og austan. Yfir 250 manns sóttu ráðstefnuna úr flestum heimshlutum þó að flestir kæmu frá Evrópu og Ameríku. Fjallað var um öryggismál í flugumferðarstjórn auk hefðbundinnar umfjöllunar um vottun loftfara og íhluta, viðhaldsmál, flugrekstur, þjálfunar og skírteinamál. Staða flugöryggismála í öðrum heimshlutum var reifuð en mesta athygli vakti þó umfjöllunin um hina nýju flugöryggisstofnun Evrópu EASA. Ráðstefnan tókst í alla staði vel og einnig hinn félagslegi hluti hennar og þá ekki síst ferð sú sem farin var austur yfir fjall og endaði með móttöku á flugvelli á Tungubökkum í blíðskapa veðri. Flugmálastjórn Íslands fékk sérstakar þakkir fyrir undirbúning og framkvæmd ráðstefnunnar.

EASA – flugöryggisstofnun Evrópu.

EASA (European Aviation Safety Agency) eða Flugöryggisstofnun Evrópu tók formlega til starfa þann 28. september 2003. Evrópubandalagið kom stofnunni á fót með reglugerð

Evrópuþingsins og ráðsins þann 15 júlí 2002. Í upphafi var stofnunin í raun aðeins reglugerð en með skipan stjórnar á haustmánuðum hófst undirbúningur að starfseminni og því að gera stofnunina starfhæfa. EASA er ætlað að taka við af JAA en náði samt í upphafi aðeins til hinna 15 Evrópubandalagsríkja en JAA ríkin eru tæp 40. Ísland á ekki sjálfkrafa beina aðild að stofnuninni þó svo að reglugerðir hennar hafi gildi í gegnum EES samninginn. Íslandi, Noregi og Sviss var boðin aðild að fundum stjórnarstofnunarinnar í desember 2002 og var það upphaf að flóknu ferli um aðild og þátttöku Íslands í flugöryggismálum Evrópubandalagsins. Megin verkefni flugöryggissvið á þessum vettvangi hefur verið að reyna að tryggja gagnkvæma viðurkenningu á hvers konar flugrekstrarlegum atriðum m.t.t. flugöryggisreglna á meðan ekki er ljóst á hvern hátt Ísland tengist beint stofnuninni. Ennfremur að hefja undirbúning að taka upp reglur þær sem EASA undirbýr til útgáfu í Evrópubanalagsríkjunum. EASA hefur í upphafi eingöngu fengist við vottunarmál eins og viðurkenningu á tegundarskírteinum og viðhaldsmálum. Reglugerð 1702/2003 um lofthæfi byggt á JAR 21 um vottun hefur verið gefin út svo og reglugerð 2042/2003 um samfelld lofthæfi byggt á JAR-145, 66 og 147. Þó svo að reglugerðir þessar sé byggðar á JAR reglum þá er framsetning þeirra töluvert önnur svo að fyrritæki verða að hafa nokkuð fyrir því að aðlaga handbækur sínar þessum nýju reglugerðum. Reglugerðir þessar nefnast ekki JARar heldur fá númer reglugerða Evrópubandalagsins en þær innihalda viðauka sem nefnast hlutar eða IR eða „implementing rules“ sem hafa þá sama númer og JARar. Einn nýr bálkur kom fram „PART-M“ og er

þá grundvöllur lagður að hinum langþráða JAR-M. Um áramótin er enn óljóst með aðild Íslands að EASA þó svo unnið hafi verið að því að semja um aðild landsins að stofnuninni.

Stjórnsýsluendurskoðun

Ríkisendurskoðun skilaði stjórnsýsluendurskoðun sinni á Flugmálastjórn Íslands með skýrslu í maí 2003. Ljóst er að endurskoðunin beindist ekki síst að starfsemi flugöryggissviðs m.a eftir að erindi þar um barst til ríkisendurskoðunar frá samgöngunefnd Alþingis og samgönguráðuneyti. Starfsemi flugöryggissvið fær góða einkunn hjá ríkisendurskoðun og m.a segir að „Eftirlit með flugrekstri er meira og kerfisbundnara en áður.“ Ennfremur kemur þar fram að af þeim skýrslum sem geyma niðurstöður úttekta erlendra aðila eins og Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) og flugöryggissamtaka Evrópu (JAA) megi ráða að flugmálayfirvöld sinni flugöryggismálum með fullnægjandi hætti. Það sem helst er fundið að er að bæta þurfi verklag við innleiðingu reglugerða um flugöryggi. En megin niðurstaðan stendur upp úr að flugöryggismálum er sinnt hér á landi á sambærilegan hátt og í þeim löndum sem við berum okkur gjarnan saman við.

Flugvernd

Starfsemi á svið flugverndar jókst verulega á árinu og snérist einkum um þrjá málaflokka. Í fyrsta lagi var um að ræða endanlegar ákvarðanir varðandi

lokun á flugstjórnarklefa í flutningaflugi með styrktum dyrabúnaði, hurðum svo og umgengnisreglum þar um. Þetta var að kröfum Alþjóðafflugmálastofnunarinnar, JAA og sérkröfum Bandaríkjamanna varðandi flutningaflug inn til þeirra. Í öðru lagi var um að ræða flugvernd á flugvöllum. Hún snýst einkum um aðgang að flugvöllum, leit á farþegum og leit í farangri en kröfurnar er að finna í reglugerð Evrópubandalagsins nr. 2320/2002. Evrópsk samtök flugmálastjóra, ECAC, höfðu unnið að gerð regla um flugvernd í allmörg ár, svo nefnt skjal nr. 30 og byggðist reglugerð Evrópubandalagsins nánast alfarið á henni. Flugmálastjórn hafði tekið þátt í þessu starfi og fékk síðan aðild að starfi Evrópubandalagsins varðandi innleiðingu og framkvæmd reglugerðarinnar. Hafist var handa við að koma reglunum í framkvæmd hérlendis varðandi allt millilandaflug um leið og samningar hófust við Evrópubandalagið um hvernig unnt væri að koma þessum reglum á hérlendis í innanlandsflugi. Að óbreyttu hefðu þær haft gífurleg áhrif á innanlandsflug hérlendis. Lögð var mikil vinna í að sýna Evrópubandalaginu fram á að ná mætti markmiðum Evrópureglugerðarinnar í innanlandsflugi á annan hátt en þar er gert ráð fyrir, m.a. var fulltrúa Evrópubandalagsins sýnd aðstaða á flugvöllum hérlendis. Á hinn bóginn lá einnig mikið við að innleiða reglugerð Evrópubandalagsins þar sem það kom fyrir að flugvallaryfirvöld í ríkjum EB létu farþega sem komu frá Keflavíkurflugvelli fara í gegnum vopnaleyti hjá sér áður en þeim var hleypt inn í flugstöðvarnar. Um áramótin var ljóst að tillögur Íslendinga varðandi framkvæmd flugverndar við

innanlandsflugið yrðu samþykktar og þar með ljóst hvernig reglugerðin tæki gildi. Farþegar sem höfðu farið gegnum vopnaleyti í millilandaflugi á Íslandi áttu eftir það greiðan aðgang inn á flugvelli EB.

Í þriðja lagi var unnið að framkvæmd reglugerðar samkvæmt almennum kröfum Alþjóðafflugmálastofnunarinnar. Má þar nefna endurnýjun og uppfærslu flugverndaráætlunar Íslands, samþykki á flugverndaráætlunum flugrekenda í millilandaflugi, aðlögun þjálfunaráætlunar í flugvernd og stofnun flugverndarráðs.

Úttekt JAA á flugrekstrardeild FÖS.

Dagana 22. til 25. maí fór fram úttekt JAA, á innleiðingu, heimildarveitingum og eftirliti okkar með JAR-OPS reglugerðunum. Þetta var fyrsta úttekt af þessu tagi og varðar meðmæli JAA um gagnkvæma viðurkenningu ríkja JAA. Úttekin gekk ágætlega fyrir sig og kom vel út þó svo að athugasemdir væru gerðar. Þær snéru einkum að því að ekki var búið að innleiða nýjustu útgáfu af JAR-OPS 1 í íslenskan rétt svo og að tilkynna þyrfti með formlegum hætti sérkröfur Íslands ef einhverjar væru. Ennfremur var bent á að eftirlitsmenn með stærri flugrekendum væru ekki með skírteini sem væru í fullu gildi, þó svo reynsla þeirra væri mikil. Nokkuð dróst að gengið væri frá hinni gagnkvæmu viðurkenningu og varð það ekki fyrr en á árinu 2004. Ennfremur var gerð úttekt á lofthæfideild m.t.t. framkvæmda á kröfum JAR-145 og JAR-OPS-M. Þær úttektir hafa verið nánast árlega síðan 1994 og þessi úttekt sýndi að öll

framkvæmd hér á landi er í traustum höndum. Úttektir sem þessar sem nefnast reyndar „standardisation visit“ eru gríðarlega mikilvægar og lærdómsríkar og eru í raun einn besti mælikvarði á starfsemi flugöryggissviðs.

Ný starfsemi – sjálfstætt eftirlit með flugvöllum og flugumferðarstjórnun. FÖS.

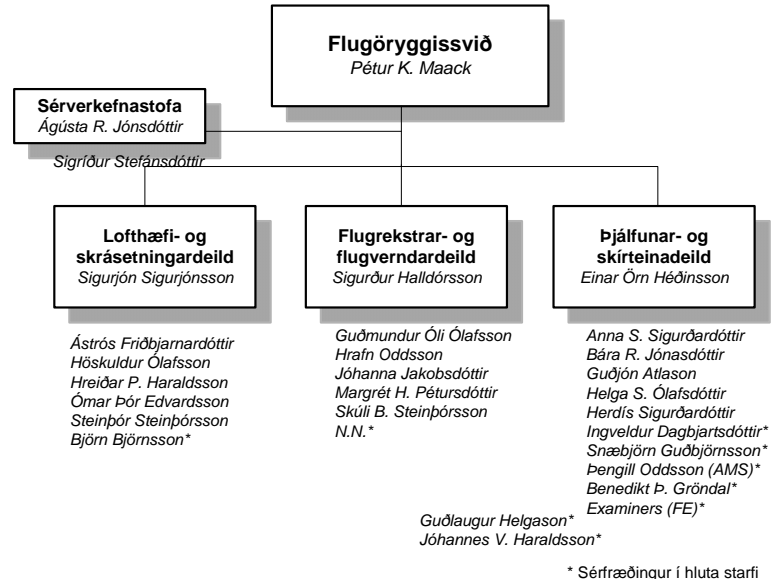
Unnið var að því að ganga frá reglugerð um flugvelli og undirbúa væntanlegar úttektir og heimildarveitingar á þeim. Guðjón Atlason tók að nokkru að sér þennan málaflokk sem eftirlitsmaður á þessu sviði þó svo hann annaðist áfram bókleg próf í þjálfunar- og skírteinadeild. Benedikt Gröndal flugumferðarstjóri var lánaður til FÖS til að taka fyrstu skrefin í sjálfstæðu eftirliti og heimildarveitingu til handa flugumferðarstjórnun. Allt er þetta gert vegna alþjóðlegra krafa um formlegan aðskilnað milli þeirra sem annars vegar veita flugumferðarþjónustu og reka flugvelli og hins vegar þeirra sem hafa eftirlit með slíkri starfsemi.

STARFSEMI FLUGÖRYGGISSVIÐS

Skipurit og starfsmenn flugöryggissviðs

Starfsemi flugöryggissviðs skiptist í lofthæfi- og skrásetningardeild, flugrekstrar- og flugverndardeild, þjálfunar- og skírteinadeild og eina stöðdeild, sérverkefnastofu. Skipurit flug-

öryggissviðs í lok ársins er hér sýnt á mynd.



Starfsmenn heyra allir beint undir framkvæmdastjóra flugöryggissviðs, þó að í daglegum störfum vinni þeir að verkefnum undir forsjá og leiðsögn deildarstjóra. Áhersla er lögð á frumkvæði starfsmanna, þjálfun og endurmenntun þeirra svo og stjórn og ábyrgð þeirra á eigin verkum.

Nokkrar breytingar urðu á starfslíði á árinu. Sigurjón Sigurjónsson tók við sem deildarstjóri í skrásetningar- og lofthæfideild þann 1. apríl. Þá lét Björn Björnsson af því starfi sakir aldurs en Björn hafði starfað hjá Flugmálastjórn frá því í janúar 1974. Samskonar breyting varð í þjálfunar og skírteinadeild. Einar Örn Héðinsson tók við starfi deildarstjóra þann 1. nóvember þegar Ingveldur Dagbjartsdóttir lét af störfum vegna aldurs en Ingveldur hafði starfað hjá Flugmálastjórn frá því í ágúst 1977.

Björn og Ingveldur hafa átt langt og farsælt starf í þágu flugöryggis og eiga miklar þakkar skyldar fyrir það. Agústa R. Jónsdóttir tók við rekstri sérverkefnastofu af Einari þann 1. nóvember. Sigríður Stefánsdóttir tók til starfa á sérverkefnastofu á miðju árinu en lét af störfum í lok ársins. Arnar Þór Ingason lét af störfum eftirlitsmanns í skrásetningar- og lofthæfideild snemma árs og í stað hans var ráðinn Hreiðar P. Haraldsson. Bára R. Jónsdóttir var ráðin í móttöku hálfan daginn. Auglýst var eftir eftirlitsmanni með full réttindi á þotur til starfa í flugrekstrardeild. Ekki tókst að fá mann til starfans þrátt fyrir að flugrekendur væru tilbúnir að gera viðkomandi kleift að viðhalda réttindum sínum með þjálfun og flugi fyrir þá.

Starfsmenn sóttu fjölmörg námskeið eins og áður. Auk hefðbundinna námskeiða hjá flugöryggissamtökum Evrópu JAA sótti eftirlitsmaður umfangsmikið námskeið í viðhaldi Airbus flugvéla. Allir starfsmenn sóttu almennt þjónustunámskeið. Auk þess tók Ómar Þór Edvardsson eftirlitsmaður þátt í úttekjum fyrir hönd JAA á flugmálastjórnnum Tyrklands og Hollands og er slík reynsla mjög dýrmæt flugöryggissviði.

Heimildaveitingar og umfang eftirlits.

Bláfugl bættist í hóp þeirra sem hafa JAR-145 viðurkenningu til viðhalds. Alls voru í lok ársins 8 viðhaldsaðilar með JAR-145 viðurkenningu. JAR-145 viðurkenning felur það í sér að annast má viðhald á loftförum sem notuð eru í flutningaflugi. Hversu víðtæk heimildin er, er misjafnt, allt frá því að vera

heimild til sérhæfðra viðgerða á radióbúnaði og til þess að annast stórar skoðanir eins og „c-check“ á tilteknum tegundum þota. Stærð viðurkenndra rekstraraðila er einnig mismunandi en allir hafa þeir komið sér upp stjórnunarkerfi og lýst því í handbók sinni svonefndum MOE. Samþykktar JAR-145 stöðvar eru eftirfarandi:

JAR-145 stöð	Útgáfa
Íslandsflug hf	1994
Icelandair, nú ITS	1994
Flugfélagið Atlanta hf	1994
Flugfélag Íslands	1995
Flugvélalaverkstæði GSV	1995
Flugradíó sf.	2001
Flugvélalaverkstæði Reykjavíkur	2001
Bláfugl hf	2003

Nýr flugrekandi bættist í hópinn, Ernir ehf, en MD-flugfélagið og Jórvík hættu starfsemi eins og áður sagði. Fjöldi flugskóla var óbreyttur en Flugskóli Íslands tók í notkun flugþjálfá FTTPN-II eftir að hann hafði verið formlega tekinn út.

Formlegar úttektir hjá þeim sem hafa heimildir til ýmiss konar starfsemi tengt flugöryggi er eðlilega einn veiga mesti þáttur í starfsemi flugöryggissviðs. Þær eru skipulagðar ár fram í tímann og gengu í megin atriðum eftir. Hvað varðar viðhaldsmál þá voru gerðar yfir 40 formlegar yfirgripsmiklar úttektir á árinu hérlendis og erlendis. Auk þessa voru ýmsar minniháttar skoðanir af ýmsum tilefnum t.d. í tengsl við yfirferð á gögnum og varðandi endurnýjun

lofthæfiskírteinis. Formlegar heilsteyptar úttektir hjá flugrekendum á rekstri þeirra voru tæpar 20 en auk þess voru fjöldi sérhæfðra úttekta eins og leiðarflug. Hvað varðar skóla og þjálfunarmál þá voru gerðar tæpar 10 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 9 á árinu og eru niðurstöður slíkra hlaðskoðana sendar sem trúnaðarmál í miðlægum gagnagrunni hjá flugöryggissamtökum Evrópu, JAA.

Ýmis starfsemi.

Ottó Tynes flugkennari og flugstjóri hélt áfram að halda upprifjunarnámskeið fyrir einkaflugmenn á vegum FÖS. Eitt slíkt var haldið á Akureyri í samvinnu við heimamenn.

Afhending á eldsneyti Avgas 100ll var stöðvuð í nokkurn tíma eða þar til dreifingaraðilar höfðu gengið úr skugga um með prófunum að eldsneytið uppfyllti þær kröfur sem gerðar eru til slíks flugvélaeldsneytis. Eftirlitskerfi þeirra sem dreifa eldsneyti reyndist vel virkt í þessu samhengi og samvinna við þá góð.

Dæmi um óvenjulega heimildarveitingu var þegar FÖS samþykkti verklagsreglur og skilyrði fyrir því að Flugfélagið Atlanta gæti flogið með ólympíueldinn umhverfis jörðina.

Aðgengi að prófdómurum vegna hæfniprófa í einkaflugi var bætt þannig að nú getur viðkomandi snúið sér beint til prófdómara. Fyrstu verklegu próf og önnur færni próf þurfa hins vegar eins og

áður að fara í gegnum þjálfunar- og skírteinadeild.

Sérstakur árlegur fundur norrænna forsvarsmanna í flugöryggismálum (NLIM) var lagður niður. Það var vegna skipulagsbreytinga á flugmálastjórnunum hinna Norðurlandanna. Í stað þess var haldinn sameiginlegur fundur flugmálastjóra á Norðurlöndum ásamt framkvæmdastjórn flugöryggismála. NLIM fundirnir hafa reynst flugöryggissviði og áður loftferðaeftirlitinu mjög mikilvægir í gegnum tíðina.

Erlent ráðgjafafyrirtæki vann að gerð úttektar á stjórnunarháttum Flugmálastjórnar og tóku allnokkrir starfsmenn FÖS þátt í vinnufundi um framtíðarsýn flugmálastjórnar sem ráðgjafarnir stóðu fyrir. Ennfremur var unnið að stefnumótun og þróunar og árangursáætlun og henni fylgt eftir.

Starfsemi flugöryggissvið jókst enn á árinu 2003. Ný verkefni komu til á sviði flugvalla, flugverndar og flugumferðarþjónustu.

Félag sem flugöryggissvið hefur ekkert beint eftirlit með stuðlaði að reglubundnu flugi til og frá landinu undir nafninu Iceland Express í samvinnu við breskan flugrekanda Astreus sem annaðist flugið. Á árinu var því bæði um að ræða útrás íslenskra flugrekenda svo og sókn erlendra aðila í samvinnu við Íslendinga inn á íslenskan markað.

Alþjóðleg samvinna á sviði flugöryggis hefur því aldrei verið mikilvægari en einmitt nú.

Reykjavík, á hundadögum 2004

Pétur K. Maack

Árið 2003

Skírteini einstaklinga

Útgefin ásamt fullgildingum	Samtals 2002	Samtals 2003
Flugnemar	57	49
Einkaflugmenn/flugvél	57	54
Einkaflugmenn/pyrlla	2	3
Atvinnuflugmenn/flugvél	52	45
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	22	27
Atvinnuflugmenn/pyrlla	3	8
Atvinnuflugmaður l. fl./pyrlla	0	1
Flugvélstjórar	1	1
Flugumferðarstjórar	6	5
Flugumsjónarmenn	10	3
Flugvéltæknar	8	0
Flugvéltæknar JAR-66	108	49
Svifflugmenn	4	4
Fullgildingar	231	250
Samtals:	561	499

Endurnýjuð	Samtals 2002	Samtals 2003
Flugnemar	0	6
Einkaflugmenn/flugvél	105	88
Einkaflugmenn/pyrlla	3	3
Atvinnuflugmenn/flugvél	57	45
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	56	31
Atvinnuflugmenn/pyrlla	2	2
Atvinnuflugmenn l. fl./pyrlla	2	0
Flugvélstjórar	15	1
Flugumferðarstjórar	28	10
Flugumsjónarmenn	7	10
Flugvéltæknar	85	19
Svifflugmenn	5	6
Samtals:	365	221

Árið 2003

Skírteini einstaklinga í gildi ásamt fullgildingum	1/1 2003	1/1 2004
Flugnemar	147	119
Einkaflugmenn/flugvél	605	584
Einkaflugmenn/pyrla	7	9
Atvinnuflugmenn/flugvél	356	374
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	291	290
Atvinnuflugmenn/pyrla	13	16
Atvinnuflugmaður l. fl./pyrla	6	6
Flugvélstjórar	25	26
Flugumferðarstjórar	100	108
Flugumsjónarmenn	50	52
Flugvéltæknar	317	340
Svifflugmenn	45	50
Fullgildingar	231	250
Samtals:	2193	2224

	Útgefin skírteini eftir flugskólum					
	Flugnema- skírteini		Einkaflug- skírteini		Atvinnuflug- skírteini	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003
Flugskóli Akureyrar	11	8	8	6	-	-
Flugskóli Helga Jónss.	1	1	2	2	-	2
Flugskóli Íslands	32	28	27	27	23	25
Flugfélagið Geirfugl	5	6	9	6	-	-
Flugskólinn Flugsýn	5	7	4	4	-	-
Suðurflug	1	0	0	0	-	-
Þyrluskólar	2	0	2	3	-	-
Samtals:	57	50	52	48	23	27

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

Árið 2003

Bókleg próf / hlutapróf	Fjöldi prófa:	Staðin próf:	Hlutfall%
Atvinnuflugmannspróf 1. fl.	373	296	79%
Einkaflugmannspróf	606	442	73%
Flugumsjónarmannspróf	15	10	67%
Svifflugmannspróf	0	0	
Reglugerðarpróf JAR-FCL & JAR-OPS	219	219	100%
Bókleg próf v/ fullgildinga	40	32	80%
Samtals:	1253	999	
Bókleg próf (fjöldi útskrifaðra)	2002	2003	
Atvinnuflugmannspróf 1.fl.	59	16	
Einkaflugmannspróf	53	37	
Flugumsjónarmannspróf	8	10	
Svifflugpróf	6	0	
Samtals:	126	63	
Verkleg próf			
Einkaflugmannspróf	61	53	
Atvinnuflugmannspróf	33	33	
Blindflugspróf	32	27	
Flugkennarapróf	8	11	
Flokksáritunarpróf (MEP)	4	3	
Ýmis hæfnipróf*	119	169	
Samtals:	257	296	
*Hæfnipróf skipulögð af skirteinadeild			
Heilbrigðisskoðanir	2002	2003	
Reykjavík	1344	1322	
Innanlands utan Reykjavíkur	98	116	
Luxembourg	35	25	
Samtals:	1477	1463	
Ýmsar áritanir í skirteini	756	636	
Loffaraskrá	2002	2003	
Nýskráningar	27	27	
Endurskráningar	2	3	
Umskráningar	16	37	
Hlutaskráningar	18	29	
Breytingar á skráningu	19	20	
Afskráningar	20	23	
Lofför á skrá í árslok			
Flugvélar léttari en 5700 kg	264	256	
Flugvélar þyngri en 5700 kg	67	80	
Þyrlur	5	6	
Svifflugur	33	34	
Samtals:	369	376	
Aukning:	1,9%		
Lofthæfiskirteini			
Endurnýjuð lofthæfiskirteini	236	254	
Útgefin lofthæfiskirteini	26	32	

1994 - 2003

Skírteini einstaklinga

Útgefin ásamt fullgildingum	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Flugnemar	69	61	107	159	177	116	94	72	57	49
Einkaflugmenn/flugvél	59	55	65	95	140	98	70	68	57	54
Einkaflugmenn/pyrlla	1	1	1	0	1	6	3	1	2	3
Atvinnuflugmenn/flugvél	26	29	38	44	38	55	24	40	52	45
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	6	6	10	10	10	26	15	20	22	27
Atvinnuflugmenn/pyrlla	1	0	0	0	6	0	1	0	3	8
Atvinnuflugmaður l. fl./pyrlla	0	0	1	1	0	0	2	2	0	1
Flugvélstjórar	0	0	3	8	2	1	0	0	1	1
Flugumferðarstjórar	0	0	7	2	2	1	8	7	6	5
Flugumsjónarmenn	0	0	3	3	12	4	4	8	10	3
Flugvéltæknar	1	3	14	13	19	15	12	25	8	0
Flugvéltæknar JAR-66									108	49
Sviffflugmenn	0	1	2	1	6	1	0	3	4	4
Fullgildingar	58	72	73	80	289	271	228	180	231	250
Samtals:	221	228	324	416	702	594	461	426	561	499

Endurnýjuð	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Flugnemar	11	5	11	5	10	0	3	6	0	6
Einkaflugmenn/flugvél	52	119	148	96	72	67	134	136	105	88
Einkaflugmenn/pyrlla	0	0	0	0	0	0	0	1	3	3
Atvinnuflugmenn/flugvél	2	47	27	38	21	22	49	40	57	45
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	23	18	71	88	34	34	27	43	56	31
Atvinnuflugmenn/pyrlla	1	2	1	4	1	1	0	1	2	2
Atvinnuflugmaður l. fl./pyrlla	0	1	0	1	0	0	0	1	2	0
Flugvélstjórar	0	5	2	22	0	1	3	4	15	1
Flugumferðarstjórar	5	7	22	37	4	5	3	29	28	10
Flugumsjónarmenn	1	4	1	6	8	0	0	0	7	10
Flugvéltæknar	17	13	50	83	18	23	13	54	85	19
Sviffflugmenn	3	13	16	2	6	1	6	14	5	6
Samtals:	115	234	349	382	174	154	238	329	365	221

**Skírteini einstaklinga
ásamt fullgildingun**

Í gildi 1. janúar	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Flugnemar	71	80	105	164	183	159	131	120	147	119
Einkaflugmenn/flugvél	598	569	541	572	632	669	609	590	605	584
Einkaflugmenn/pyrla	1	2	3	3	1	6	9	7	7	9
Atvinnuflugmenn/flugvél	178	219	228	272	295	341	326	336	356	374
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	257	253	257	250	257	255	272	293	291	290
Atvinnuflugmenn/pyrla	13	13	12	10	11	12	14	11	13	16
Atvinnuflugmaður l. fl./pyrla	4	4	5	8	6	5	5	7	6	6
Flugvélstjórar	47	52	54	44	42	42	41	38	25	26
Flugumferðarstjórar	94	93	94	89	88	89	94	101	100	108
Flugumsjónarmenn	22	23	20	29	35	39	39	44	50	52
Flugvélþæknar	240	249	258	246	259	273	282	297	317	340
Sviðflugmenn	73	58	44	40	44	47	38	40	45	49
Fullgildingar	2	19	117	116	249	271	194	180	231	250
Samtals:	1600	1634	1738	1843	2102	2208	2054	2064	2193	2223

Bókleg próf

Fjöldi útskrifaðra nemenda

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
-Atvinnuflugmannspróf 1.fl.							7	40	59	16
-Einkaflugmannspróf	76	51	87	128	147	89	96	76	53	37
-Sviðflugpróf	0	6	0	2	10	3	0	3	6	0
	76	57	87	130	157	92	103	119	118	53

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

Verkleg próf:

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Einkaflugmannspróf	56	55	65	95	141	105	52	86	61	53
Atvinnuflugmannspróf	20	20	33	44	40	55	21	20	33	33
Flugkennarapróf	15	11	23	44	20	37	12	27	8	11
Blindflugspróf	24	26	39	24	34	54	19	20	32	27
Samtals:	115	112	160	207	235	251	104	153	134	124

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

**Löftför á skrá
/ 31. Desember**

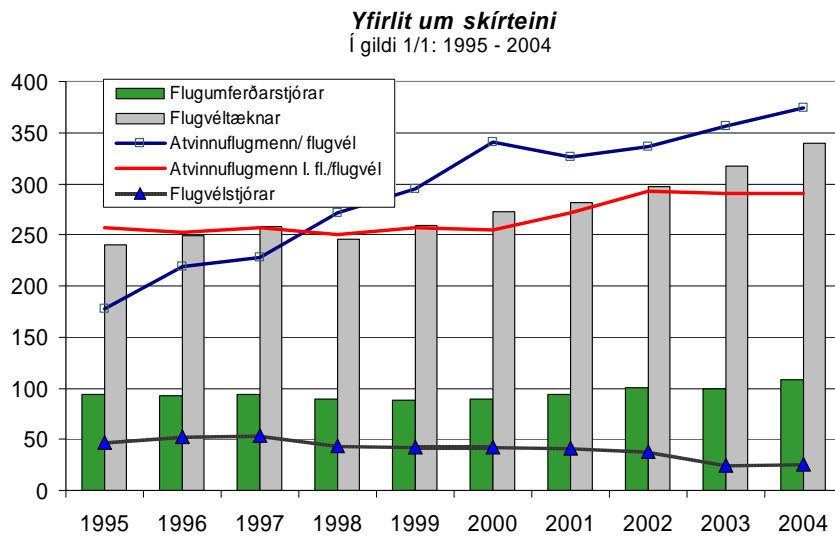
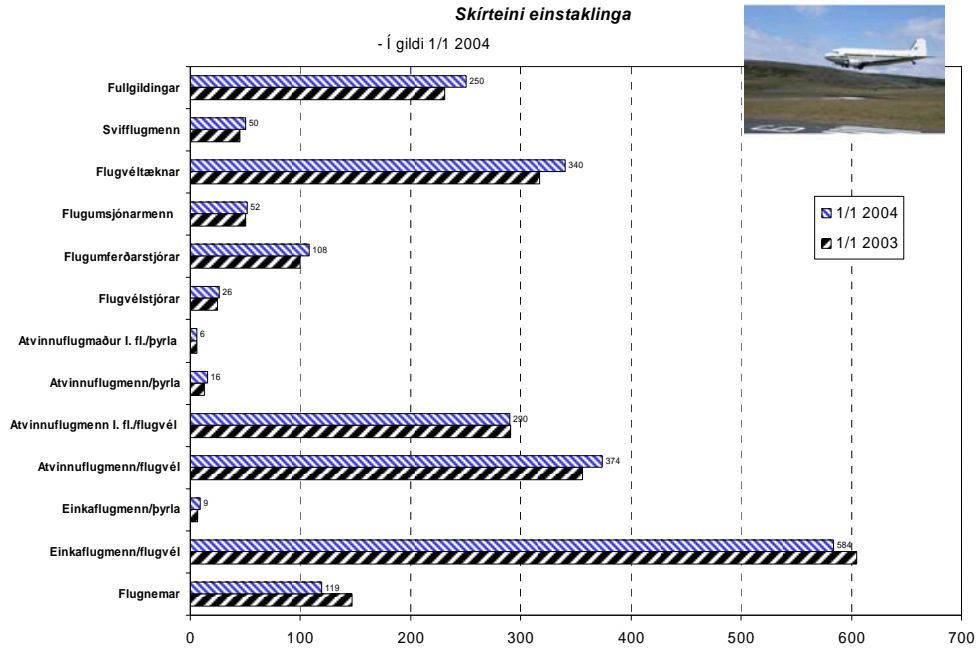
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
	313	324	330	332	336	343	347	360	369	376

Yfirlit um loftför á skrá 31.12.2003

Flugrekendur	> 10 tonn	5,7 - 10 tonn	< 5,7 tonn	Samtals
Atlanta hf	33			33
Bláfugl	4			4
Ernir ehf			2	2
Flugfélag Íslands hf	5	3	2	10
Flugfélag Vestmannaeyja hf			4	4
Garðaflug hf			2	2
Icelandair ehf	17			17
Íslandsflug hf	14	2		16
Mýflug hf			2	2
Þyrluþjónustan hf			3	3
<i>Samtals (flugrekendur) :</i>	73	5	15	93
Flugmálastjórn			1	1
Landhelgisgæslan	1	1	1	3
Landgræðslan	1			1
Aðrir (þ.m.t. svifflugur)			278	278
<i>Samtals (aðrir) :</i>	2	1	280	283
Heild:	75	6	295	376

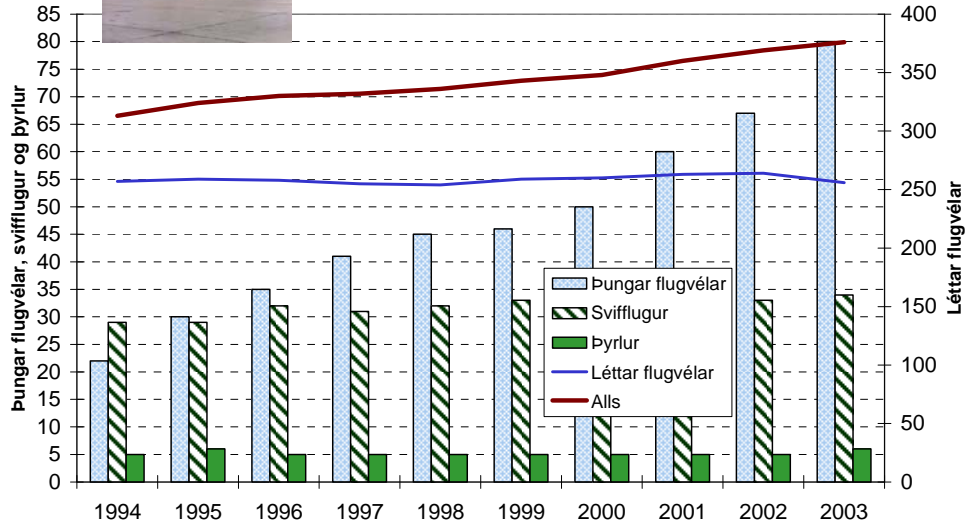
Yfirlit um flug tíma 2003

Rekstraraðili	Áætlun	Leigufl.	Þjónustfl.	Verkfl.	Einkafl.	Kennsla	Samtals
Atlanta hf		57.527					57.527
Bláfugl hf	3.461						3.461
Flugfélag Íslands hf	8.483	2.389					10.872
Flugfélag Vestmann.	194		1.427				1.621
Icelandair	35.416	5.136					40.552
Garðaflug hf				120			120
Íslandsflug hf	22.649	933					23.582
Mýflug hf			431				431
Ernir Air			983				983
Þyrluþjónustan				195	5	264	464
Flugfélagið Geirflugl - flugskóli					1.744	360	2.104
Flugskóli H.J.						356	356
Flugskóli Íslands					275	5.207	5.482
Flugskóli Akureyrar					469	474	942
Flugskólinn Flugsýn					92	648	740
Flugmálastjórn				411			411
Landhelgisgæslan				1.059			1.059
Landgræðslan				41			41
Einstaklingar í einkaflugi					6.230		6.230
Svifflug					750		750
Flug tímar samtals:	70.203	65.985	2.841	1.826	9.565	7.309	157.728
Hlutfall af heild	45%	42%	2%	1%	6%	5%	





Fjöldi loftfara á skrá
Í árslok 1994 - 2003



Loftför á skrá í árslok 2003

