

ÁRSSKÝRSLA

FLUGÖRYGGISSVIÐS

2006

Júlí 2007

ALMENNT

Loftförum á skrá fjölgaði um tíu á árinu og voru þau í árslok 407. Icelandair fékk skráðar þrjár vélar, eina B757-204, eina B757-225 og eina B767-300 auk þess að afskrá eina og er því umráðandi 22 flugvéla, tveimur fleiri en á árinu á undan. Flugfélagið X ehf (Jetx) var með þrjár flugvélar í rekstri.

Á vegum Landsflugs var skráð ein Do328-100, en Mýflug fékk skráða eina Beech king Air B 200 og Ernir ehf eina BAC J32 Jetstream.

Töluverð fækkun var á vélum í rekstri hjá Flugfélaginu Atlanta en félagið afskráði 18 loftför en nýskráði 5 og var á árslok með 31 loftfar í rekstri eða 13 færri en árið 2005.

Flugfélag Íslands fækkaði um eina flugvél og Bláfugl nýskráði tvær. Nýr flugrekandi Norðurflug bættist í hópinn og er með eina þyrlu í verkflugi en um leið þá fækkaði í þyrluflota Þyrluþjónustunnar um eina þyrlu og er nú hvor um sig með eina þyrlu í rekstri

Flugfélagið Atlanta var með 31 flugvélar í rekstri í árslok en Icelandair 22 og eru þeir enn langstærstu flugrekendur hérlendis. Flugfélag Íslands er umráðandi 9 flugvéla og Landsflug 7 en Bláfugl er með 7 stórar flugvélar í sínum rekstri og Jetx er með 3. Flugrekendur með smærri flugvélar í sínum rekstri halda sínu og gott betur.

Nýskráningar loftfara voru alls 29 og afskráningar loftfara 27. Loftförum fjölgaði um tíu á skrá á árinu 2006 en endurskráningar voru alls 8.

Fjöldi vöruflutningavéla með flugtaks-massa yfir 10 tonn er enn verulegur hjá íslenskum flugrekendum. Í lok ársins var Atlanta með átján flugvélar skráðar til flutninga á vörum Bláfugl er með 5 flugvélar og Icelandair einnig. Alls eru þetta 28 vöruflutningaflugvélar af þeim 82 sem eru með yfir 10 tonna flugtaks massa og skráðar voru hérlendis í lok ársins.

Heildarflugtímar á árinu 2006 voru um 196 þúsund og höfðu dregist saman um 50 þúsund klukkustundir eða 26%.

Þar telur mest samdráttur í flugtímum hjá Atlanta sem var með tæpa 56 þúsund færri flugtíma í ár en árið 2005. Einnig var um ör litla fækkun flugtíma að ræða hjá Icelandair eða um rúm 2 þúsund tíma. Fjöldi flugtíma hjá Bláfugli og Flugfélagi Íslands var svipaður og árið áður en Flugfélagið X (Jet X) var með tæp 1 þúsund tíma aukningu.

Flugtímum fjölgaði mest hjá Mýflugi eða um 256% á milli ára fór úr 445 tímum árið 2005 í 1139 tíma árið 2006. Nokkur aukning var hjá Flugfélaginu Ernir og Þyrluþjónustunni en flugtímum fækkaði aðeins milli ára hjá, Flugfélagi Vestmannaeyja.

Flugstundum í kennslu- og einkaflugi fjölgaði umtalsvert milli ára líkt og í fyrra sem er einkar ánægjulegt og lýsir talverðri grósku og vaxandi áhuga á flugnámi. Rétt er að hafa í huga að alltaf er nokkur óvissa í tölum er varða einka- og kennsluflug.

Á árinu voru gefin út 848 skírteini einstaklinga að meðtöldum fullgildingum og umbreytingum þjóðarskírteina í JAA skírteini.

Fjöldi skírteina og fullgildinga í gildi voru í árslok 2251 borið saman við 2229 á árinu á undan. Atvinnuflugmannsskírteini voru í árslok 324 en atvinnuflugmannsskírteini 1.fl. fjölgaði um 56 og voru í árslok 424. Einkaflugmannsskírteini voru 522, eða 2 fleiri en árið áður. Fullgildingum fækkaði heldur og lítið var um nýjar fullgildingar en með auknum fjölda JAA skírteina í Evrópu minnkar smám saman þörf fyrir fullgildingar eins og var fyrirséð.

Verklegum atvinnuflugmannsprófum luku 38, svipað og árinu á undan. Verklegum einkaflugmannsprófum luku hinsvegar 77 sem er 17 fleiri en frá fyrra ári.

Fjöldi útskrifaðra í bóklegum einkaflugmannsprófum stórkjókst aftur í ár og voru þeir 126 árið 2006 í stað 106 einstaklinga árið 2005. Bóklegum atvinnuflugmannsprófum 1.fl.(bóklegu ATP) luku 34 eða 10 fleiri en árið áður.

Heilbrigðisskoðanir voru 1716 og fjölgar þeim töluvert milli ára eða um 120.

Helstu viðburðir á árinu.

Skipting Flugmálastjórnar.

Það einstaka mál sem setti mestan svip á alla starfsemi Flugmálastjórnar Íslands á árinu 2006 var skipting Flugmálastjórnar annars vegar í stjórnslu og eftirlitsstofnun og hins vegar í þjónustufyrirtæki sem annast rekstur flugleiðsöguþjónustu og flugvalla. Hin formlega niðurstaða varð sú að rekstur flugvalla og flugleiðsöguþjónustu var færður frá Flugmálastjórn Íslands í sérstakt opinbert hlutafélag Flugstoðir ohf. Flugmálastjórn annast áfram flugöryggismál svo og alla stjórnslu er varðar flugsamgöngur bæði innanlands og í alþjóðasamskiptum.

Ný lög voru sett um Flugmálastjórn Íslands í lok júní og tóku þau gildi um áramótin 2006/7. Þar kemur glöggt fram að stjórnslu og flugöryggi skipa megin sess í starfseminni og í 9. gr. laganna er lagður grundvöllur að mun ítarlegri gjaldskrá fyrir þjónustu flugöryggisviðs en áður hefur verið. Ný gjaldskrá var tilbúin í lok ársins og tók gildi í upphafi árs 2007. Starfsgildi hjá flugöryggisviði voru 28 til 29 í lok ársins en verða tæp 40 í allt hjá Flugmálastjórn svo að flugöryggismál verða stærsti hluti starfsemi Flugmálastjórnar í nánustu framtíð.

Flugöryggisvið var staðsett að Skógarhlíð 12 og eftir allmikla leit að húsnæði varð ljóst að Flugmálastjórnin yrði til húsa á sama stað allavega næstu árin. Hins vegar verður starfsemi Flugstoða ohf. til húsa í flugturninum á Reykjavíkflugvelli.

Uppskiptingin hafði ef til vill ekki mikil áhrif á dagleg störf hjá flugöryggisviði en að vera viðfangsefni stýrihópa utan úr bæ og hafa nánast ekkert um uppskiptingarferlið að segja skapaði heldur þrúgandi andrúmsloft hjá starfsmönnum síðustu mánuðina.

Starfsleyfi til reksturs flugleiðsöguþjónustu.

Ein megin ástæðan fyrir uppskiptingunni er að til reksturs flugvalla og flugleiðsöguþjónustu þarf sérstaka heimild á sama hátt og til flugrekstrar. Flugöryggisvið veitti flugumferðarsviði Flugmálastjórnar Íslands þann 30. júní 2006 starfsleyfi til bráðabirgða til að reka flugleiðsöguþjónustu í samræmi við reglugerð nr. 535/2006. Kröfurnar í þeirri reglugerð til flugöryggis er að miklu leyti komnar frá Evrópusambandinu þ.e.a.s. „Single European Sky” áætlun þeirra. Eitt af hinu nýju verkefnum Flugmálastjórnar á árinu 2007 og á næstu árum verður að votta og fylgjast með að kröfur til reksturs flugleiðsöguþjónustu sé í samræmi við þessar nýju kröfur og reglugerðir sem frá Evrópubandalaginu koma.

Gjaldskrá fyrir þjónustu flugöryggisviðs

Unnið var að gerð nýrrar gjaldskrár fyrir þjónustu flugöryggisviðs á árinu og tók ný gjaldskrá gildi um áramótin 2006/2007. Gerð var greining á vinnuframlagi einstakra eftirlitsmanna og annarra starfsmanna flugöryggisviðs til þess að sem nákvæmastar upplýsingar væru fyrir hendi til að unnt væri að tengja vinnuframlag beint við þá þjónustu sem veitt er. Gjaldskráin sem fyrir var að grunni til eins og frá árinu 1978 en krónutalan hafði ekki breyst frá árinu 1992 hvað eftirlitsgjöld varðaði. Margskonar ný þjónusta er tilkominn frá því fyrir 30 árum eins og vottun 145 stöðva og veiting starfsleyfis fyrir flugvelli, flugvernd og flugleiðsöguþjónustu. Því voru nýir gjaldaliðir teknir upp og þeir eldri sem einkum snéru að flugrekendum voru einfaldaðir. Þeir hækkuð um 10% frá því sem var áður en þá höfðu þau gjöld verið óbreytt í 15 ár. Megin ástæðan fyrir því að flugöryggisvið hafði ekki þurft að fara fram á breytingar á gjaldskrá í svo mörg ár má rekja til hagkvæmni stærðarinnar, því

Flugmálastjórn Íslands Flugöryggisvið

að á þessu 15 ára tímabili fjölgaði loftförum í flutningaflugi mjög og þá ekki síst mjög stórum og þungum flugvélum. Fyrir utan að bein tengsl eiga að vera milli vinnuframlags og gjaldskrár þá var gerður samanburður við gjaldskrár nágrannalanda og ljóst er af þeim samanburði að yfirleitt er þjónusta flugöryggisviðs ódýrari en sambærileg þjónusta í þeim löndum.

Reglugerð um tilkynningaskyldu flugatvika

Reglugerð um tilkynningaskyldu flugslysa, alvarlegra flugatvika og flugatvika nr. 53/2006 tók gildi 31. janúar 2006. Reglugerð þessi byggir að mestu á tilskipun EB nr. 42/2003 og þar kemur m.a. fram að skrá skal þessi atvik í miðlægan gagnagrunn hjá Evrópusambandinu. Reglugerðin festi aðallega í sessi það sem áður hafði verið í gildi hér á landi eins og að tilkynna þegar í stað flugslys og alvarleg flugatvik til Rannsóknarnefndar flugslysa og flugöryggisviði Flugmálastjórnar Íslands ber að tilkynna með formlegum hætti um öll atvik stór og smá innan 72. klst. Helsta nýjungin er að skráning atvika á að vera stöðluð um alla Evrópu og í samskonar gagnagrunni og vonast er til að þegar þau gögn eru greind þá verði hægt að sjá hneigð í hinum smærri flugatvikum og á grundvelli þessa verði unnt að grípa til viðeigandi ráðstafana til að efla flugöryggi enn frekar. Ennfremur kemur skýrt fram að ekki er unnt að sækja þá í flugi til saka sem tilkynna flugatvik og hafa þeir einskonar friðhelgi ef þeir tilkynna atvikin. Hins vegar ef upp kemst og ekki hefur verið tilkynnt um flugatvik eins og vera ber gildir friðhelgin ekki og reyndar á hún aldrei við ef augljóslega er um vítavert gáleysi er að ræða.

Bann vegna flugverndar sett á Keflavíkurflugvöll

Snemma árs tilkynnti Eftirlitsstofnun EFTA að svonefnd 15.gr. í aðgerðum

vegna flugverndar ætti við Keflavíkurflugvöll en það merkti að líta bæri á farþega sem kæmu frá Keflavíkurflugvelli eins og farþega frá þriðju ríkjum þ.e.a.s. þeir mættu ekki blandast öðrum farþegum í Evrópskri flugstöð fyrr en að lokinni skimun og handleit. Það var bæði álitshnekkir fyrir flugvernd hérlendis og eins gat það verið til töluverðra óþæginda fyrir farþega, einkum þá sem áttu fyrir höndum framhaldsflug. Ástæða þessa sem flugöryggisviði var fullkunnugt um og hafði margsinnis bent rekstraraðilum Keflavíkurflugvallar á var að farþegar sem komu frá Bandaríkjunum voru ekki skimaðir við komuna til Keflavíkurflugvallar og ekki heldur farangur þeirra áður en hann fór héðan í flugi til Evrópu. Krafa um þetta er tilkomin vegna þess að Evrópusambandið viðurkennir ekki bandarískar flugverndarreglur og svo öfugt. Flugmálastjórn Íslands vonaðist lengi til að gangkvæm viðurkenning næðist en það reyndist ekki raunin og því lagði Eftirlitsstofnun EFTA þetta „bann“ á Keflavíkurflugvöll. Með samstilltu átaki tókst síðan að koma upp fullnægjandi skimun á farangri og farþegum sem koma frá Bandaríkjunum (þriðju ríkjum) að vísu með ærnum tilkostnaði. Að lokinni formlegri úttekt á þeim aðgerðum var farið fram á við EFTA að 15. gr. yrði aflétt og var það gert að lokinni skoðun í júní 2006.

Atvinnuflugmannsskírteini til handa þeim sem aldrei hafa flogið einir í einkaflugi.

Á árinu var samþykkt hjá ICAO og síðar JAA að heimilt væri að þjálfa flugmenn og gefa út skírteini, sem takmarkast við að fljúga í fjölstjórnarumhverfi. Það sem er athyglivert er að engin krafa er til þeirra að þeir hafi fyrst lokið prófi til að mega fljúga einir t.d. einshreyfils flugvélum. Skírteini þeirra nefnast MPL „Multi Pilot Licence“. Fyrsta áritun er á tiltekna flugvél sem aðstoðarflugmaður og síðar að uppfylltum tilteknum skilyrðum fæst áritun sem flugstjóri. Þessir flugmenn mega ekki

fljúga t.d. sem einkaflugmenn á litlum flugvélum nema að hafa fengið til þess sérstaka viðbótarþjálfun. Danir og Svisslendirar eru að hefja undirbúning að kennslu fyrir þessi skírteini en ekki hefur heyrst af áformun Íslendinga í þessum efnum. Goðsögnin um nauðsyn þess að hafa flogið einn í einkaflugi við allskonar veðurskilyrði til að verða atvinnuflugmaður er þar með fokin út í veður og vind.

Ennfremur var á árinu samþykkt hjá ICAO að megin viðmiðið varðandi aldurstakmark í atvinnuflugi yrði 65 ár í stað 60 ára áður. Áfram geta ríki tilgreint frávik vegna þess til ICAO og enn er ekki vitað hver afstaða Frakka og Ítala verða í þessum efnum.

Starfsemi flugöryggisviðs

Skipurit flugöryggisviðs var óbreytt frá því í lok ársins 2007 og deildir þær sömu en nokkrar manna breytingar urðu.

Lofthæfi og skrásetningardeild

Höskuldur Ólafsson hætti í maí mánuði og varð tæknistjóri Landhelgisgæslunnar. Haraldur Helgi Helgason flugvéltæknir var ráðinn í hans stað. Steinþór Steinþórsson tók við verkefnum hvað varaðar PART-66 skírteini af Höskuldi. Björn Björnsson lét af störfum á árinu. Starfsemin var með svipuðu sniði og áður, töluvert um nýskráningar og útgáfu lofthæfiskírteina ásamt hefðbundnu eftirliti. Ennfremur lagði deildin til sérfræðing í úttekt EASA á Þýskalandi. Ný sviffluga og þyrlla bættist í hópinn og ennfremur JET-stream og Dornier 328 sem voru ekki fyrir á skrá. Nýtt form á lofthæfiskírteinum var tekið upp samkvæmt reglum EASA svonefnt „Form-26“. Það form höfðar beint til tegundaskírteins loftfara en ekki til hvers loftfarið er notað eins og var á eldri skírteinum. Þannig er ekki tilgreint lengur í lofthæfiskírteini hvort um atvinnu- eða einkaflug er að ræða, enda gilda aðrar reglur eins og t.d. JAR-OPS og part-M um hvaða kröfur þarf að uppfylla til að mega

nota loftfar í mismunandi tilgangi. Gerðir voru bis-83 samningar varðandi loftför hjá Flugfélagi Íslands svo og hjá Landhelgisgæslunni.

Flugrekstrardeild

Skúli Brynjólfur Steinþórsson hætti störfum í lok ársins eftir að hafa starfað í flugrekstrardeildinni frá árinu 1990. Reyndar starfaði hann einnig hjá Flugmálastjórn árið 1955 en þá í flugumsjón í Keflavík. Bjarni Guðmundsson kom síðan til starfa í deildinni í upphafi árs 2007. Haukur Einarsson kom til starfa í byrjun sumars og sinnti einkum yfirflugsheimildum.

Starfsemin var með svipuðu sniði og áður en þó var mun meira um fyrstu útgáfu á flugrekendaskírteini en áður. Áherslur þeirra sem fengu heimildir í ár voru aðrar en oft áður þar sem áherslan var ekki á flutningaflug með farþega í stórum loftförum. Fyrstu flugrekendaskírteini fyrir rekstur þyrlla samkvæmt kröfum JAR-OPS III voru gefin út. Fyrst til Þyrllubjónustunnar og síðan fékk Landhelgisgæslan víðtækara flugrekstrarleyfi. Fjarðarflug fékk flugrekendaskírteini sem ekki síst var til að tryggja öruggt flug með eigin starfsmenn en gaf um leið viðbótar möguleika á að stunda flutningaflug með lítilli flugvél. Icejet fékk leyfi til flutningaflugs með lúxus þotu af minni gerð (Dornier 328-300) með 19 sætum. Þetta endurspeglar mikla grósku í flugrekstri hérlendis. Tveir sérfræðingar flugrekstrardeildar tóku þátt í úttekt JAA á hvernig reglugerðum um JAR-OPS er framfylgt í aðildar löndum JAA. Önnur úttektin beindist að Hollendingum og hin að Tyrkjum. Slíkar úttektir er mikilsvirði fyrir þjálfun eftirlitsmanna en áður hafði verið tekið þátt í úttektum á lettum og Tékkum

Þjálfunar- og skírteinadeild

Jóhanna Jakobsdóttir fór til starfa hjá Icelandair á vormánuðum og Eva M. Guðmundsdóttir flugmaður tók við hennar starfi sem einkum snérist um bókleg próf. Eva var ennfremur ráðin til að fljúga

Flugmálastjórn Íslands Flugöryggisvið

flugvél Flugmálastjórnar TF-FMS. Helga S. Ólafsdóttir lét af störfum á árinu í móttökunni og tók Sigrún Kristjánsdóttir við starfi hennar. Annars var starfsemin með hefðbundnum hætti utan að gefin voru út skírteini til handa flugumferðastjórum í Kosovo og hafa í allt 27 slík skírteini verið gefin út. Ný tegundarnámskeið voru samþykkt svo og nýir prófdómarar á þyrlur. Vegna nýrra kennaraáritanna svo og viðurkenningar á prófdómurum var óvenjumikið um eftirlitsstörf í flughermum. Unnið var að koma út nýrri reglugerð JAR-FCL einum hvað varðar heilbrigðismál. Almenn þá haldast kröfur þær sömu og áður en hins vegar eru á ýmsum sviðum

Flugverndar-, flugvalla og flugumferðardeild.

Alvar Sverrisson var ráðinn eftirlitsmaður með flugvernd á vormánuðum. Hann sótti fyrst námskeið innanlands í flugvernd og síðan námskeið Evrópubandalagsins í úttektum og að loknu prófi varð hann fullgildur eftirlitsamaður ESB og EFTA í flugverndarmálum. Hann tók síðan þátt í úttekt eftirlitsstofnunar EFTA á flugvelli í Noregi.

Guðmundur Óli Ólafsson lét af störfum á árinu.

Flugverndarmál voru fyrirferðarmikil í deildinni á árinu og hertar reglur um handfarangur og vökva í honum tóku gildi hérlandis 1. nóvember 2006. Mikill undirbúningur var við innleiðingu þessara reglna hérlandis ekki síst í samvinnu við rekstraraðila Keflavíkurflugvallar og tókst að koma þessu á án þess að til teljandi tafa eða vankvæða kæmi. Flugvellir eru fjórir eins og áður og landingarstaðir um 55 og á árinu var byrjað á formlegri skoðun og úttektum á staðnum á landingarstöðum. Fjórir landingarstaðir í „einkaeign” voru vottaðir á Selfossi, Varmahlíð, Skaftafelli og Bakkafirði. Á árinu var fylgst grannt með framgangi flugöryggismála á flugvellinum í Pristina í Kosovo og þar var ljóst í lok ársins að heilmikið hafði á unnist og var fallist á að halda áfram eftirliti með flugvellinum á árinu 2007 og stefna að en

formlegri vottun hans á vormánuðum árið 2007.

Flugöryggisvið veitti flugleiðsögusviði Flugmálastjórnar bráðabirgðaheimild til reksturs flugumferðarþjónustu þann 30. júní 2006 í samræmi við reglugerð nr. 535/2006. Enn fremur fengu rekstraraðilar Keflavíkurflugvallar heimild til reksturs takmarkaðrar flugumferðarþjónustu til bráðabirgða í samræmi við sömu reglugerð

Niðurlag

Starfsemi flugöryggisviðs efldist á árinu í samræmi við auknar kröfur ekki síst á sviði lofthæfismála og flugverndarmál. Stórum loftförum fækkaði nokkuð í upphafi árs aðallega vegna fækkunar hjá Atlanta en í lok ársins voru stór loftför á skrá svipuð og á árinu á undan og umsvif flugrekanda samanlagt ekki ósvipuð í upphafi árs og í lok ársins. Auk þess var starfsemin heldur fjölbreyttari en áður og setti þyrlurekstur nokkurn svip á starfsemina þetta árið.

Unnið var að undirbúningi að breytingum vegna aðskilnaðar flugleiðsögu og flugvallarreksturs frá Flugmálastjórn Íslands eftir því sem var kostur en því var lítið hægt að sinna formlega fyrr en undir lok ársins. Breytingar á gjaldskrá voru mikilvægar í því tilefni og nauðsynlegt að tengja saman gjöld og þjónustu með gegnsæjum hætti. Auk þess er mikilvægt að ljóst sé að fjármunir til almanna heilla og stjórnsýslu séu nægir og umsvif á því sviðu séu fullkomlega í samræmi við fjárveitingar af almanna fé.

Með aðskilnaði flugleiðsögu og rekstri flugvalla frá Flugmálastjórn Íslands var það ljóst að kjarninn í starfsemi Flugmálastjórnar yrði starfsemi flugöryggisviðs með sín tæp 30 ársverk og stjórnsýsla og stoðþjónusta með um 10 ársverk eða alls um 40 ársverk. Í því samhengi er fróðlegt að sjá hvað ritað hefur verið um upphafstíma Flugmálastjórnar Íslands.

Stofnun Flugmálastjórnar Íslands er rakin til ársins 1945 en þá samþykkti Alþingi lög nr.

Flugmálastjórn Íslands Flugöryggisvið

24/1945 um “flugvelli og landingarstaði fyrir flugvélar”. Lögin kváðu einnig á um “sérstaka stjórn flugmála” og embætti flugmálastjóra. Skrifstofa stofnunarinnar var opnuð í Garðastræti 2 hinn 15. mars 1945 og markar það upphaf starfsemi Flugmálastjórnar Ísland. Formlegur stofndagur stofnunarinnar er hins vegar 1. júlí 1945”

„Þegar Íslendingar tóku við stjórn Reykjavíkurlugvallar úr höndum breska hersins hófst þjónusturekstur stofnunarinnar sem auk reksturs flugvallarins fólst í að annast upplýsingaþjónustu. Sú starfsemi sem var til húsa í gamla flugturninum og þjónaði flugi yfir landinu og hafinu umhverfis það átti eftir að verða hornsteinninn að alþjóðaflugþjónustunni sem komið var upp fyrir atbeina Alþjóðaflugmála-stofnunarinnar. Starfsmenn Flugmálastjórnar Íslands, sem voru innan við tíu talsins fyrsta starfsárið, sinntu einkum stjórnsýslu, skírteinamálum, skrásetningu loftfara og eftirliti með lofthæfi þeirra.”¹

Segja má að Flugmálastjórn Íslands hafi horfið til uppruna síns þann 1. janúar 2007 hvað varðar eðli verkefna þó svo að umfangið sé mun meira en þá enda kröfurnar árið 2007 um framkvæmd allt aðrar og ítarlegri en árið 1945.

Reykjavík 16. júlí 2007

Pétur K. Maack

¹ Flugmálastjórn Íslands 1945-2005 Afmælisrit

Árið 2006

Skírteini einstaklinga

Útgefin ásamt fullgildingum	Samtals 2005	Samtals 2006
Flugnemar	102	88
Einkaflugmenn/flugvél	53	77
Einkaflugmenn/pyrlla	0	0
Atvinnuflugmenn/flugvél	50	67
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	32	69
Atvinnuflugmenn/pyrlla	1	6
Atvinnuflugmaður l. fl./pyrlla	0	1
Flugvélstjórar	0	0
Flugumferðarstjórar	2	13
Flugumsjónarmenn	16	7
Flugvéltæknar (PART-66)	42	285
Svifflugmenn	3	1
Fullgildingar (ásamt endurútgefnum)	333	234
Samtals:	634	848

*Endurútgefnar fullgildingar :204

Endurnýjuð	Samtals 2005	Samtals 2006
Flugnemar	9	3
Einkaflugmenn/flugvél	102	117
Einkaflugmenn/pyrlla	0	1
Atvinnuflugmenn/flugvél	32	27
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	44	71
Atvinnuflugmenn/pyrlla	1	4
Atvinnuflugmenn l. fl./pyrlla	0	0
Flugvélstjórar	1	3
Flugumferðarstjórar	32	62
Flugumsjónarmenn	5	3
Flugvéltæknar	9	3
Svifflugmenn	6	13
Samtals:	241	307

Umbreyting á þjóðarskírteinum í JAA skírteini meðalín

Árið 2006

Skírteini einstaklinga í gildi ásamt fullgildingum	1/1 2006	1/1 2007
Einkaflugmenn/flugvél	520	522
Einkaflugmenn/pyrla	5	4
Atvinnuflugmenn/flugvél	324	313
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	368	424
Atvinnuflugmenn/pyrla	17	20
Atvinnuflugmaður l. fl./pyrla	7	7
Flugvélstjórar	24	23
Flugumferðarstjórar	134	145
Flugumsjónarmenn	69	71
Flugvéltæknar	392	448
Svifflugmenn	57	54
Fullgildingar	312	220
Samtals:	2229	2251

	Flugnema- skírteini		Einkaflug- skírteini		Atvinnuflug- skírteini	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006
Flugskóli Akureyrar	6	7	5	7	0	0
Flugskóli Helga Jónss.	1	4	1	1	10	7
Flugskóli Íslands	81	64	40	57	23	34
Flugfélagið Geirfugl	13	13	7	9	0	0
Flugskóli Reykjavíkur	1	0	0	1	0	0
Pyrluskólar	0	0	0	0	0	0
Samtals:	102	88	53	75	33	41

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

Árið 2006

Bókleg próf / hlutapróf	Fjöldi prófa:	Staðin próf:	Hlutfall%
Atvinnuflugmannspróf 1. fl.	632	566	90%
Einkaflugmannspróf	1697	1250	74%
Flugumsjónarmannspróf	3	2	67%
Svifflugmannspróf	0	0	
Reglugerðarpróf JAR-FCL & JAR-OPS	0	0	
Vlóbótarpróf þyrila	7	4	57%
Afkastageta og áætlanagerð (JAA umbr.)	0	0	
Samtals:	2339	1822	
Bókleg próf (fjöldi útskrifaðra)	2005	2006	
Atvinnuflugmannspróf 1.fl.	24	34	
Einkaflugmannspróf	106	126	
Flugumsjónarmannspróf	20	3	
Svifflugpróf	3	0	
Samtals:	153	163	
Verkleg próf (færnipróf og hæfnipróf vegna endurnýjunar á eldri réttindum)			
Einkaflugmannspróf	60	77	
Atvinnuflugmannspróf	34	38	
Blindflugspróf	43	42	
Flugkennarapróf	18	23	
Flokksáritunarpróf (MEP)	6	8	
Ýmis hæfnipróf*	36	29	
Samtals:	197	217	
Heilbrigðis skoðanir	2005	2006	
Reykjavík	1471	1566	
Innanlands utan Reykjavíkur	107	108	
Luxembourg / Kosovo	18	42	
Samtals:	1596	1716	
Ýmsar áritanir í skírteini (án nýrra áritana í skírteinum útgefnum á árinu)	324	233	
Lofftaraskrá	2005	2006	
Nýskráningar	29	29	
Endurskráningar	0	8	
Umskráningar	46	49	
Hlutaskráningar	26	16	
Breytingar á skráningu	62	7	
Afskráningar	25	27	
Loffför á skrá í árslok			
Flugvélar léttari en 5700 kg	269	278	
Flugvélar þyngri en 5700 kg	87	86	
þyrilur	6	7	
Svifflugur	35	36	
Samtals:	397	407	
Aukning:	2,5%		
Lofthæfiskírteini			
Endurnýjuð lofthæfiskírteini	268	268	
Útgefin lofthæfiskírteini	26	24	

1997 - 2006

Skírteini einstaklinga

Útgefin ásamt fullgildingum	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Flugnemar	159	177	116	94	72	57	49	42	102	88
Einkaflugmenn/flugvél	95	140	98	70	68	57	54	43	53	77
Einkaflugmenn/pyrla	0	1	6	3	1	2	3	1	0	0
Atvinnuflugmenn/flugvél	44	38	55	24	40	52	45	79	50	67
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	10	10	26	15	20	22	27	85	32	69
Atvinnuflugmenn/pyrla	0	6	0	1	0	3	8	3	1	6
Atvinnuflugmaður l. fl./pyrla	1	0	0	2	2	0	1	3	0	1
Flugvélstjórar	8	2	1	0	0	1	1	0	0	0
Flugumferðarstjórar	2	2	1	8	7	6	5	27	2	13
Flugumsjónarmenn	3	12	4	4	8	10	3	10	16	7
Flugvéltæknar	13	19	15	12	25	8	0	0	0	0
Flugvéltæknar JAR-66						108	49	34	42	285
Svifflugmenn	1	6	1	0	3	4	4	2	3	1
Fullgildingar	80	289	271	228	180	231	250	350	333	234
Samtals:	416	702	594	461	426	561	499	679	634	848

Endurnýjuð	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Flugnemar	5	10	0	3	6	0	6	4	9	3
Einkaflugmenn/flugvél	96	72	67	134	136	105	88	90	102	117
Einkaflugmenn/pyrla	0	0	0	0	1	3	3	1	0	1
Atvinnuflugmenn/flugvél	38	21	22	49	40	57	45	64	32	27
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	88	34	34	27	43	56	31	42	44	71
Atvinnuflugmenn/pyrla	4	1	1	0	1	2	2	0	1	4
Atvinnuflugmaður l. fl./pyrla	1	0	0	0	1	2	0	1	0	0
Flugvélstjórar	22	0	1	3	4	15	1	1	1	3
Flugumferðarstjórar	37	4	5	3	29	28	10	6	32	62
Flugumsjónarmenn	6	8	0	0	0	7	10	4	5	3
Flugvéltæknar	83	18	23	13	54	85	19	20	9	3
Svifflugmenn	2	6	1	6	14	5	6	4	6	13
Samtals:	382	174	154	238	329	365	221	237	241	307

Skírteini einstaklinga ásamt fullgildingun										
Í gildi 1. janúar	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Einkaflugmenn/flugvél	572	632	669	609	590	605	584	548	520	522
Einkaflugmenn/pyrlla	3	1	6	9	7	7	9	8	5	4
Atvinnuflugmenn/flugvél	272	295	341	326	336	356	374	316	324	313
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	250	257	255	272	293	291	290	349	368	424
Atvinnuflugmenn/pyrlla	10	11	12	14	11	13	16	16	17	20
Atvinnuflugmaður l. fl./pyrlla	8	6	5	5	7	6	6	7	7	7
Flugvélstjórar	44	42	42	41	38	25	26	24	24	23
Flugumferðarstjórar	89	88	89	94	101	100	108	143	134	145
Flugumsjónarmenn	29	35	39	39	44	50	52	54	69	71
Flugvéltæknar	246	259	273	282	297	317	340	353	392	448
Svifflugmenn	40	44	47	38	40	45	49	55	57	54
Fullgildingar	116	249	271	194	180	231	250	350	312	220
Samtals:	1679	1919	2049	1923	1944	2046	2104	2223	2229	2251

Bókleg próf	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Fjöldi útskrifaðra nemenda										
-Atvinnuflugmannspróf 1.fl.				7	40	59	16	22	24	34
-Einkaflugmannspróf	128	147	89	96	76	53	37	24	106	126
-Svifflugpróf	2	10	3	0	3	6	0	0	3	0
	130	157	92	103	119	118	53	46	133	160

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

Verkleg próf:	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Einkaflugmannspróf	95	141	105	52	86	61	53	37	60	77
Atvinnuflugmannspróf	44	40	55	21	20	33	33	32	34	38
Flugkennarapróf	44	20	37	12	27	8	11	17	18	23
Blindflugspróf	24	34	54	19	20	32	27	40	43	43
Samtals:	207	235	251	104	153	134	124	126	155	181

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

Lofför á skrá / 31. Desember	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	332	336	343	347	360	369	376	393	397	407

Flugmálastjórn Íslands
Flugöryggisvið

1997 - 2006

Flugnema- og einkaflugmannsskírteini
Gefin út eftir flugskólum

	1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006	
	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	3	0	7	4	5	9	6	6	4	4	13	7	13	9
Flugmennt	43	25	54	45	21	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flugskóli Akureyrar	7	5	2	2	3	3	2	0	4	3	11	8	8	6	7	4	6	5	7	7
Flugskóli Egilsstaða	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flugskólinn Flugsýn	0	0	0	0	0	0	14	5	6	9	5	4	7	4	2	4	0	0	0	0
Flugskóli Helga Jónssonar	5	7	5	5	7	1	5	1	3	4	1	2	1	2	0	0	1	1	4	1
Flugskóli Íslands	0	0	0	0	55	39	62	55	49	46	32	27	28	27	27	23	81	40	64	57
Flugskóli Reykjavíkur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Flugskóli Selfoss	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flugsk. Vals Andersen	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flugtak	86	55	92	76	14	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Loft	0	0	8	2	7	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mýflug	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Suðurflug	13	2	13	8	3	6	3	4	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aðrir	1	0	2	1	5	4	5	4	2	0	2	2	0	3	0	0	0	0	0	0
Skv. erl. skírt.	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samtals:	159	95	177	141	116	102	94	69	72	68	57	52	50	48	40	35	102	53	88	75

F = Flugnemi, E = Einkaflugmaður

Atvinnuflugmannsskírteini
Gefin út eftir flugskólum

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Flugmennt	11	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Flugskóli Helga Jónssonar	4	7	3	0	0	0	2	5	10	7
Flugskóli Íslands	0	0	26	20	22	23	25	27	23	34
Flugtak	24	20	11	0	0	0	0	0	0	0
Loft	0	6	9	0	0	0	0	0	0	0
Suðurflug	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Aðrir	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0
Skv. erl. skírt.	5	2	4	3	0	0	0	0	0	0
Samtals:	44	44	55	24	22	23	27	32	33	41

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

Yfirlit um loffför á skrá 31.12.2006

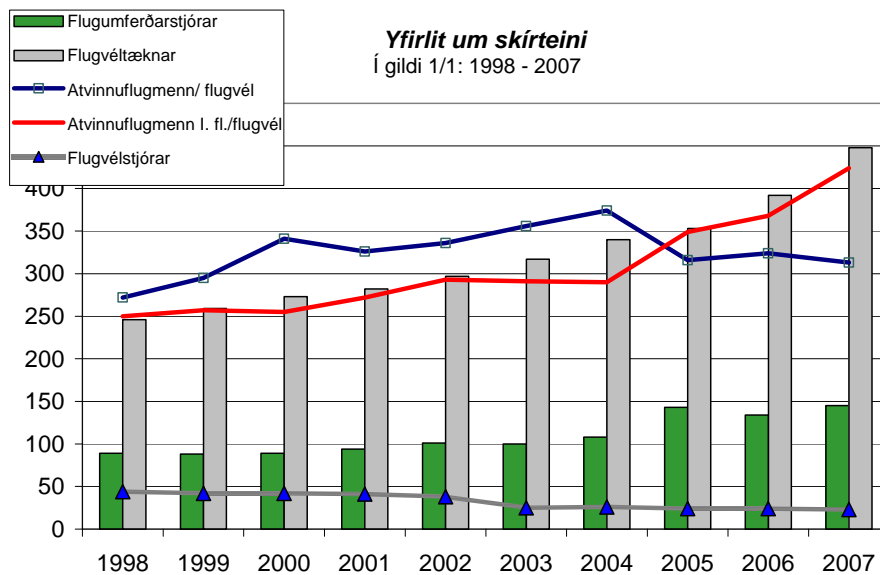
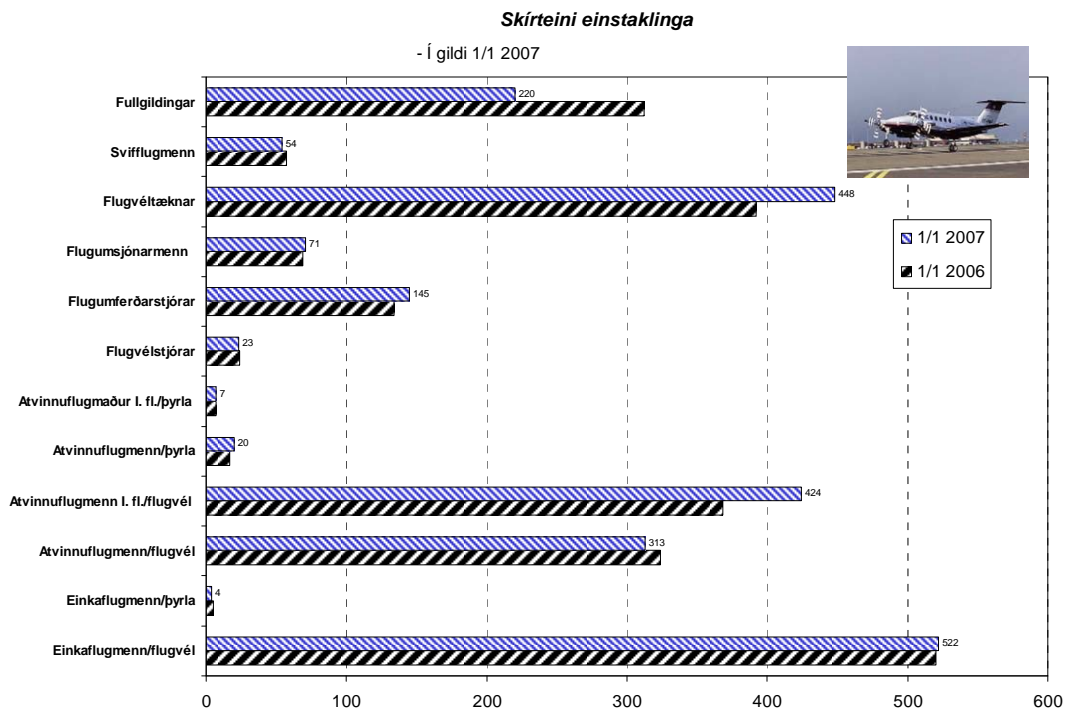
Flugrekendur	> 10 tonn	5,7 - 10 tonn	< 5,7 tonn	Samtals
Bláfugl ehf	7			7
Ernir ehf		1	4	5
Flugfélag Íslands ehf	7		2	9
Flugfélag Vestmannaeyja ehf			4	4
Flugfélagið Atlantá ehf	31			31
Flugskóli Helga Jónssonar ehf			3	3
Garðflug ehf			2	2
Icejet ehf	5			5
Icelandair ehf	22			22
Jetex ehf	3			3
Landhelgisgæslan	1	1	1	3
Landsflug ehf	3	3	1	7
Mýflug hf			4	4
Norðurflug			1	1
Þyrluþjónustan hf			2	2
Aðrir *	1			1
<i>Samtals (flugrekendur) :</i>	<i>80</i>	<i>5</i>	<i>24</i>	<i>109</i>
Flugmálastjórn			1	1
Aðrir (þ.m.t. sviðflugur)	2		295	297
<i>Samtals (aðrir) :</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>296</i>	<i>298</i>
Heild:	82	5	320	407

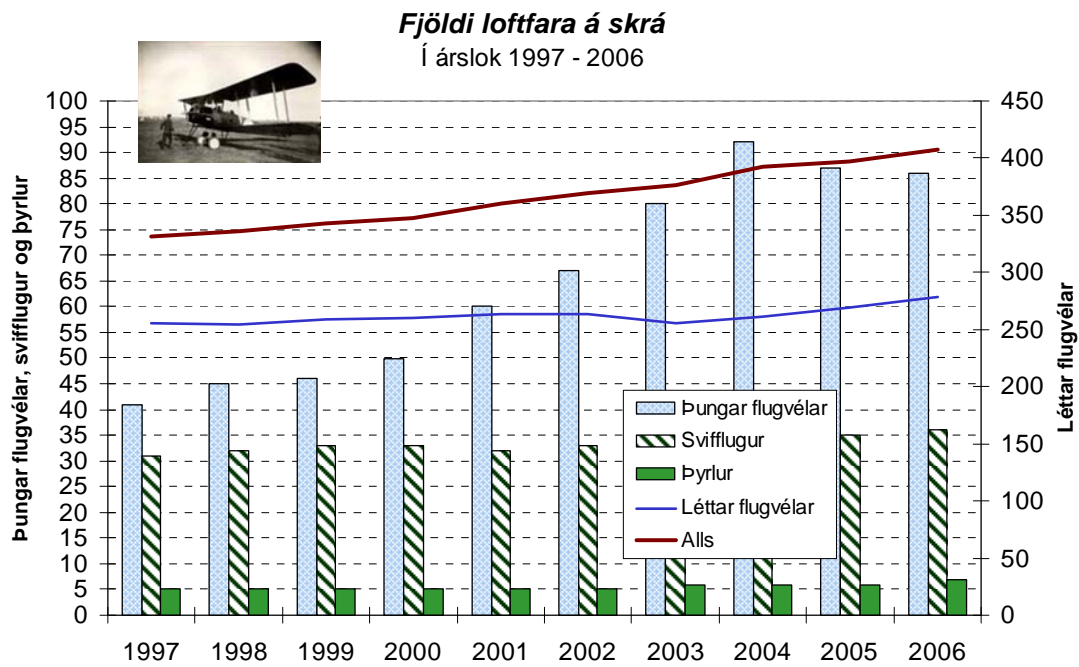
Yfirlit um flugtíma 2006

Rekstraraðili							Samtals
	Áætlun	Leigufl.	Þjónustuf.	Verkfl.	Einkaf.	Kennsla	
Air Atlanta Icelandic		77.137					77.137
Bláfugl hf	4.743						4.743
Ernir Air			1.315				1.315
Fjarðarflug / Klettur verktakar			6		134		140
Flugfélag Íslands hf	9.907	2.269					12.176
Flugfélag Vestmannaeyja	105		753				858
Garðarflug hf				91			91
Icejet ehf		59					59
Icelandair	46.020	15.248					61.268
JetX Limited	684	6.652					7.336
Landsflug / City Star	5.111	2.264					7.376
Mýflug hf			1.139				1.139
Norðurflug ehf				11			11
Þyrluþjónustan hf		52		418	11		481
Valfell				1			1
Flugfélagið Geirfugl - flugskóli					1.516	1.040	2.556
Flugskóli H.J.			70			1.002	1.072
Flugskóli Íslands					891	6.912	7.802
Sella ehf / Flugskóli Akureyrar					534	615	1.149
Flugmálastjórn Íslands				414			414
Landhelgisgæsla Íslands		14		1.240			1.254
Einstaklingar í einkaflugi					6.429		6.429
Sviffflug					780		780
Flugtímar samtals:	66.571	103.696	3.283	2.175	10.294	9.569	195.587
Hlutfall af heild	34%	53%	2%	1%	5%	5%	

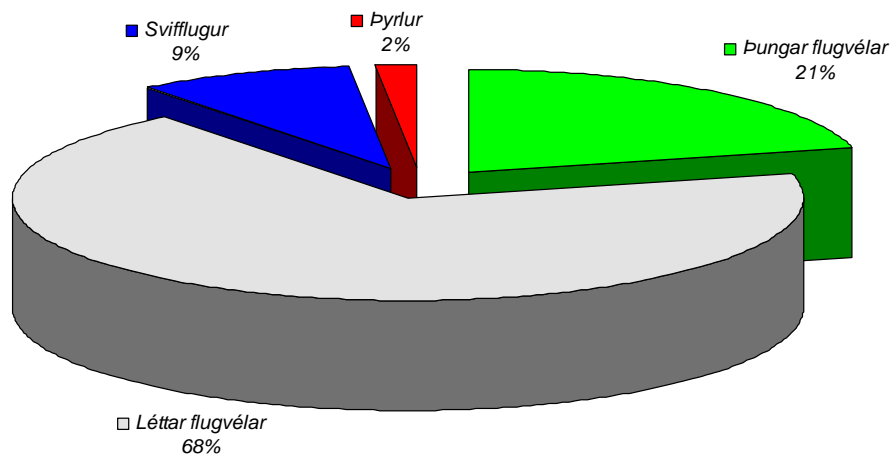
Flugmálastjórn Íslands

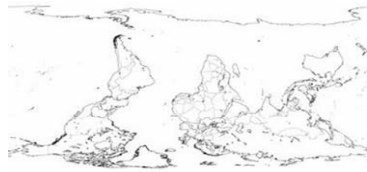
Flugöryggisvið



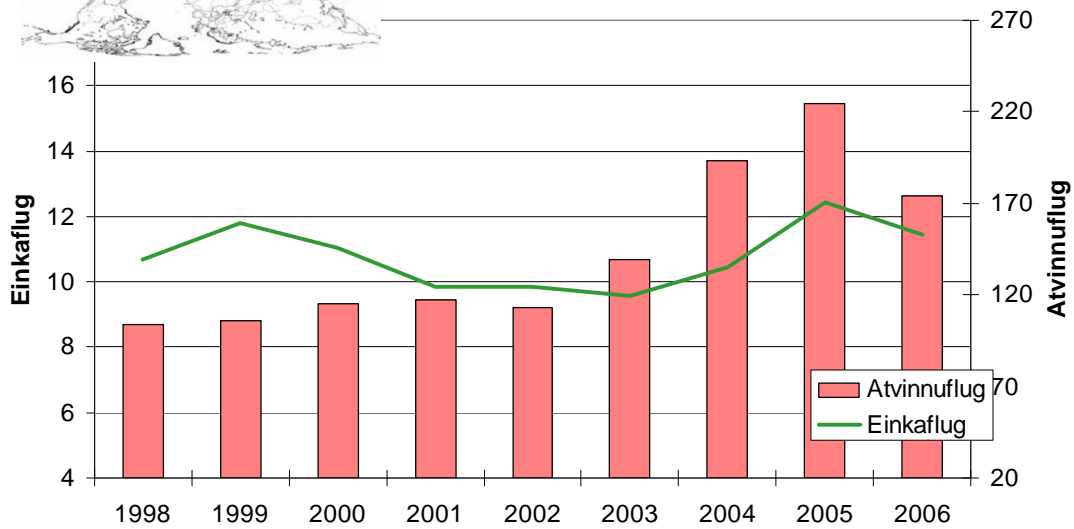


Lötför á skrá í árslok 2006





Flugstundir íslenskra loftfara
1998 - 2006 þúsundir tíma



Heildarflugstundir íslenskra loftfara
1999 - 2006 þúsundir tíma

