
Ágrip af sögu Félags íslenskra flugumferðarstjóra

Hvers vegna stofna menn félög? Skáldin, mörg hver snillingar orðsins, koma hugsunum okkar gjarnan best á blað – og eitt þeirra sagði: „Maðurinn einn er ei nema hálfur, með öðrum er hann meira en hann sjálfur.“ „Hvað má höndin ein og ein, allir vinni saman,“ sagði annað.

Við, fyrstu flugumferðarstjórnarnir á Íslandi sem tóku við starfinu af bresku herliði 5. maí 1946 og síðan hver á fætur öðrum næstu árin, vissum um gildi samtakamáttarins og vorum líka í Félagi flugmálastarfsmanna ríkisins (FFR), sem stofnað var 13. des. 1946. Okkar málum virtist vera vel borgið, við höfðum vinnu og við fengum kaup. Það var að vísu ekki nema 500 krónur fyrsta mánuðinn, 1000 þann næsta og 1500 kr. þann þriðja og mjakaðist nú ósköp hægt uppávið eftir það, var reyndar um 2000 kr. á mánuði í nokkur ár.

Nú, maðurinn lifir ekki á brauði einu saman, við vorum ungir, félagslífið gott, oft dansleikir á flugvallarhótelinu og svo til allir sem störfuðu við flugið þekktust og skemmtu sér saman. Við höfðum svo sem ekki miklar áhyggjur, en svo einn góðan veðurdag fréttum við af hendingu að starfsfólk í loftskæptastöðinni í Gufunesi og á Veðurstofu Íslands fengi „vaktavinnuálag“. Hvað var nú það? Við unnum vaktavinnu, ekki fengum við slíkt álag. Jú, þetta var aukagreiðsla sem fólk fékk fyrir störf utan venjulegs vinnutíma, þ.e. að næturlagi og um helgar. Hvers vegna fengum við þetta ekki líka?

Við spurðum stjórn FFR, hún kom af fjöllum en fékkst þó til að setja nefnd í málið. Við biðum vongóðir en ekkert gerðist, við gerðumst óþolinmóðir og þá fannst möguleiki, það var ráðinn lögfræðingur til að taka vaktamál okkar að sér og hann samdi einhver bréf og sendi ráðuneytinu. En ekkert svar, engar undirtektir.

Það var ráðist í að heimsækja ráðuneytið og pantað viðtal við sjálfan ráðherrann, sem fékkst. Þetta fannst einum Flugráðsmanni sem frétti af málinu svo mikið fyrirtæki að hann ákvað að fara með sendinefndinni, kynna hana og hemja. Forsvarsmenn hópsins, þ. á m. lögfræðingurinn, fóru með hófleg tilmæli, en þar sem undirritaður fékk að vera með í för tókst honum að koma því að, að hér væri um réttláta og sanngjarna jafnréttiskröfu að ræða, sem væri löngu síðan tímabær. „En það óðagot,“ fékk ég að heyra, og að ég skildi ekki gang mála í ráðuneytinu. Það var því miður satt. Erindið fór í skjalbunkann stóra og ekki barst stuna né hósti né svar til FFR frá ráðuneytinu næstu mánuði – og ár.

Sumir okkar fóru líka í námsferð til Bandaríkjanna í tæpt ár og tíminn leið, en haustið 1955 áttuðum við okkur loksins á því að við vorum engir ábyrgðarlausir unglingar lengur, vorum að basla við að koma upp þaki yfir höfuðið handa okkur og fjölskyldum okkar, af litlum efnum, nú gildi enginn roluháttur eða endalaus biðlund lengur.

Við héldum fund um vaktaskipti á vinnustaðnum, efstu hæð gamla flugturnsins, og

kusum þrjá menn í undirbúningsnefnd að stofnun FÍF og til að gera uppkast að lögum fyrir félagið. Í nefndina völdust þeir Bergur P. Jónsson, Guðlaugur Kristinsson og Valdimar Ólafsson. Fyrstu löginn settum við svo fljótlega saman í stofnunni hjá VO. Þau voru síðan samþykkt samhljóða af öllum 17 félögum á stofnfundinum sem haldinn var í Notam-skrifstofunni 4. október 1955. Fjórir voru á vakt og töldust einnig stofnfélagar.

Stofnfélagarnir undirrituðu allir lög félagsins í gerðabók félagsins, jafnóðum og þeir urðu flugumferðarstjórar, og urðu nöfn þeirra alls fjörutíu í bókinni.

Fyrstu lög FÍF

1. gr.

Félagið heitir: Félag íslenskra flugumferðarstjóra, skammstafað FÍ.F. Lögheimili þess og varnarþing er í Reykjavík.

2. gr.

Markmið félagsins: Að efla samtök ísl. flugumferðarstjóra og gæta hagsmuna þeirra.

3. gr.

Rétt til inngöngu í félagið hafa allir þeir, er fullnægja kröfum þeim, er gerðar eru til flugumferðarstjóra í Reglugerð um fluglið. (Útg. 1. nóv. 1949). Aðalfélagar skulu þeir einir teljast, sem eru starfandi flugumferðarstjórar.

Félagsmaður sem hættir störfum sem flugumferðarstjóri, missir félagsréttindi, nema honum hafi verið vikið frá eða sagt upp starfi af ástæðum sem stjórn félagsins getur ekki fallist á.

Þeir sem ráðnir eru með sérsamningum er brjóta í bága við lög þessi, samninga félagsins og samþykktir geta ekki orðið félagar.

Heimilt er að taka sem aukafélaga nemendur og aðra sem ráðnir eru um stundarsakir. Aukafélagar hafa ekki kosningarrétt eða kjörgengi.

4. gr.

Inntökubeiðni í félagið skal vera skrifleg og send stjórn félagsins ásamt ráðningarskjölum. Stjórnin úrskurðar réttmæti hennar og skýrir frá þeim úrskurði á næsta félagsfundum. Ef ágreiningur verður sker félagsfundur úr.

Úrsögn úr félaginu skal vera skrifleg og miðast við 1. janúar.

5. gr.

Brjótí félagsmaður lög eða samþykktir félagsins, reyni að skaða félagið eða vinni að yfirlögðu ráði á móti félaginu, skal stjórnin vara hann við afleiðingum þess. Beri það ekki árangur skal stjórnin kalla saman félagsfund og ræða um hvort svipta skuli viðkomanda félagsréttindum um lengri eða skemmri tíma. $\frac{3}{4}$ atkvæða félagsmanna þarf til að samþykkja það.

6. gr.

Félagsmenn eru skyldir til að inna af hendi þau störf sem stjórn félagsins kann að fela þeim, nema þeir skorist undan með rökum sem tekin eru gild. Enginn er þó skyldur til að sitja í embætti lengur en tvö ár í senn.

7. gr.

Stjórn félagsins skipa: Formaður, varaformaður, gjaldkeri, ritari og meðstjórnandi. Varamenn skulu vera tveir. Félagsstjórn situr til eins árs í senn.

8. gr.

Formaður félagsins er aðal-forsvarsmaður þess. Hann kallar saman stjórnar- og félagsfundum. Ritari heldur gerðabók og færir í hana ágríp af því sem gerist á stjórnar- og félagsfundum. Hann semur bréf félagsins og undirritar þau ásamt formanni. Hann geymir einnig skjöl og gögn félagsins.

Gjaldkeri félagsins varðveitir alla fjármuni þess. Hann innheimtir árstíllög félagsmanna og greiðir alla reikninga, eftir að formaður hefur ávísað þeim. Allt handbært fé, sem félagið kann að eiga, skal geymt í banka.

9. gr.

Stjórnarfundir eru lögmætir ef meirihluti stjórnar er mættur. Afl atkvæða ræður úrslitum. Stjórn félagsins kemur fram fyrir þess hönd til samningagerðar og þess háttar, nema félagsfundur kjósi sérstaka nefnd. Allir samningar um laun og kjör skulu háðir samþykki meiri hluta félagsmanna.

10. gr.

Aðalfund skal halda í marsmánuði ár hvert. Aðalfund skal boða með minnst sjö daga fyrirvara með skriflegri tilkynningu á vinnustað. Aðalfundur er lögmættur ef löglega er til hans boðað.

Störf aðalfundar eru:

- a) skýrsla félagsstjórnar um störf á liðnu ári,
- b) lagðir fram til úrskurðar endurskoðaðir reikningar félagsins fyrir liðið ár,
- c) lagabreytingar, enda hafi tillögur um þær borist stjórn félagsins fyrir lok 10. febrúarmánaðar,
- d) kosin stjórn félagsins, varamenn og tveir endurskoðendur, með allsherjaratkvæðagreiðslu,
- e) önnur mál.

11. gr.

Til lagabreytinga þurfa að vera mættir á aðalfundi helmingur atkvæðisbærra félaga og þarf 3/5 greiddra atkvæða til samþykkis. Sé ekki nægileg fundarsókn til lagabreytinga á aðalfundi skal endurboða hann innan viku og er hann þá lögmættur til lagabreytinga.

12. gr.

Árstillög félagsmanna skulu vera kr. 100, aukafélagar greiða hálf gjald. Gjaldldagi er 1. febrúar. Þeir einir njóta réttinda sem skuldlausir eru á aðalfundi.

13. gr.

Almenna félagsfundi skal boða þegar félagsstjórn þykir ástæða til eða ef tíu félagsmenn óska þess. Allar kosningar og atkvæðagreiðslur skulu vera leynilegar.

Þannig samþykkt á stofnfundi 4. október 1955.

Í fyrstu stjórnina voru kjörnir: Valdimar Ólafsson formaður, Guðlaugur Kristinsson varaformaður, Bergur P. Jónsson gjaldkeri, Páll Ásgeirsson ritari og Arnór Hjálmarsson meðstjórnandi. Varamenn voru ekki kjörnir.

Hinn 6. október sendu formaður og ritari flugmálastjóra eftirfarandi bréf:

Hér með tilkynnist yður hr. flugmálastjóri, að hinn 4. þ.m. var stofnað Félag íslenskra flugumferðarstjóra, skammstafað FÍ.F. Markmið félagsins er að efla samtök íslenskra flugumferðarstjóra og gæta hagsmuna þeirra.

Héðan í frá mun stjórn þess koma fram fyrir fyrir hönd meðlima félagsins. Utan-áskrift þess er: Félag íslenskra flugumferðarstjóra, c/o Flugturninn Reykjavíkurflogvelli.

Virðingarfyllt,
f.h. Félags ísl. flugumferðarstjóra
Valdimar Ólafsson, formaður

Páll Ásgeirsson, ritari

Á stjórnarfundi 24. okt. var fjallað um umsóknir að inntöku í félagið og þeir 14 sem orðnir voru flugumferðarstjórar og höfðu öðlast skírteini voru samþykktir sem aðalfélagar og einnig 4 til viðbótar um leið og þeir öðluðust skírteini til starfans. Níu töldust ennþá namar og urðu aukafélagar þó sumir þeirra hefðu verið á stofnfundinum með fullum réttindum þar.

Á félagsfundi 16. nóv. kom fram að stjórnin hafði haldið fundi með stjórn FFR og Flugráði og þá lá fyrir Alþingi frumvarp til launalaga þar sem til stóð að taka starfsgrein okkar inn á launalög og lagðar höfðu verið fram ákveðnar tillögur um röðun í launaflokka. Kannað var viðhorf fundarmanna til þeirra tillagna og 15 af 17 fundarmönnum reyndust óánægðir með þær, einn var ánægður og einn skilaði auðu. Á fundinum var stjórninni falið að undirbúa launakröfur félagsmanna.

Hinn 4. jan. 1956, á félagsfundi í risi veitingahússins Naustsins, var lesinn upp samanburður á launum flugumferðarstjóra, veðurfræðinga o.fl. stétta sem aflað hafði verið frá nágrannalöndum okkar með spurningalistum. Sá samanburður var okkur hagstæður og starfsstétt okkar hér mun lakar launuð en starfsbræður í flestum nágrannalandanna. Sterkar raddir komu fram á fundinum um að fylgja fast eftir kröfu okkar um 33%



Fyrsta stjórn FÍE, myndin er tekin um 30 árum frá stofnun, f.v.: Guðlaugur Kristinnsson varaformaður, Bergur P. Jónsson gjaldkeri, Valdimar Ólafsson formaður, Páll Ásgeirsson ritari og Arnór Hjálmarsson meðstjórnandi.

vaktaálagið. Á fundinum var kosin þriggja manna nefnd til aðstoðar stjórninni við að móta kröfur félagsins. Á þessum fundi kom fram að aðalfélagarnir voru nú orðnir 27 og aukafélagar 8.

Á félagsfundi í Notam-skrifstofunni 19. febrúar var kynnt erindi sem sent hafði verið samgönguráðuneytinu 14. s.m., þar sem lagðar voru fram kröfur um kjarabætur og óskað eftir viðræðum um málið eigi síðar en 24. febrúar. Stjórnin kynnti þar einnig tilögu sína að launakröfum, svohljóðandi:

yfirflugumferðarstjóri taki laun samkv. . .	5. lfl.
vaktstjóri samkv.	6. –
flugumferðarstjórar	7. –
aðstoðarflugumf.stj.	8. –

1. vinnuvika skuli vera 36 stundir
2. 33% álag verði greitt á alla næturvinnu
3. athuga með hækkun á lfl. eftir vissan starfstíma
4. skipunarbréf og erindisbréf um starfið
5. skirteinistryggingar eða lækkun á aldri til eftirlauna.



Stjórn FÍF árið 2001. Fv.: Loftur Jóhannsson formaður, Ottó G. Eiríksson meðstjórnandi, Stefán B. Mikaelsson ritari, Davíð H. Hauksson gjaldkeri og Bjarni K. Stefánsson varaformaður.

Fundurinn óskaði eftir að sérstök áhersla yrði lögð á launaflokkana, vaktalaðið og skírteinistryggingu. Þessar tillögur voru bornar undir atkvæði og allir fundarmenn samþykktu þær.

Tillögurnar voru síðan sendar ráðuneytinu.

Aðalfundur ársins 1956 var haldinn 20. mars í risi Naustsins, þar kom fram í skýrslu formanns að undirbúningsnefndin að stofnun félagsins fór haustið áður á fund eins úr launalaganefnd BSRB og ráðuneytisins, Guðjóns B. Baldvinssonar, og spurði hann hvort nefndin hefði í hyggju að leggja fyrir Alþingi einhverjar breytingar á kjörum flugumferðarstjóra eða hvaða umsagnir nefndin hefði fengið um starf okkar og þá hvaðan.

Svarið mun seint gleymast, en hann sagði: „Veslingarnir, eruð þið nú loksins að rumska, nefndin er ekki til viðtals, hún lýkur störfum eftir fimm daga, en ef þið hafið eitthvað skriflegt fram að færa gætuð þið komið því til Sigtryggs Klemenssonar ráðuneytisstjóra, formanns nefndarinnar.“ Við tókum skjótlega við okkur, sömdum greinargerð um starfið og afhentum Sigtryggi, en aldrei barst okkur svar eða önnur viðbrögð frá nefndinni. Ekki barst heldur svar frá ráðuneytinu við launakröfum okkar frá 14. febrúar með beiðni um viðræður fyrir 24. feb. Vorum sem sé ekki virtir viðlits svo okkur tók að hitna í hamsi.

Þá tókum við það til bragðs, að tillögu lögmanns félagsins, Einars G. Einarssonar, að segja allir lausum störfum okkar, sem einstaklingar, hver í sínu lagi, með þriggja mánaða fyrirvara og uppsagnarfrestur miðaður við 1. mars.

Hinn 5. mars kallaði flugmálastjóri, Agnar Kofoed-Hansen (AKH) stjórnina á sinn fund til viðræðna, og 6. mars var hún kölluð á fund samgönguráðherra. Þarna fóru fram þreifingar og flugmálastjóra falið að halda áfram viðræðum við okkur. Fáeinir fundir voru haldnir þar sem litlar undirtektir fengust, jafnvel reynt að þjarma að einstökum stjórnarmönnum og aðvara þá. Loks kom gagntilboð frá Flugmálastjórn 11. maí. Félagsfundur var haldinn um málið 14. maí. BJ, fulltrúi Flugmálastjórnar, óskaði eftir að mega vera áheyrnarfulltrúi á þeim fundi, en því var synjað. Þá fór hann fram á að verða aukafélagi í FÍF en það var heldur ekki samþykkt. Á fundinum voru greidd atkvæði um tilboð FMS sem 16 fundarmenn felldu, einn seðill var auður.

Félagsfundur 23. maí fjallaði um þá tilskipun ráðuneytisins að uppsagnarfrestur flugumferðarstjóranna sé framlengdur í 6 mánuði, eða til 1. september. Fundurinn veitti stjórninni umboð til að mótmæla framlengingunni ef henni þætti ástæða til. Að ráði lögmanns okkar sendum við allir ráðuneytinu svarbréf á þá lund, að þar sem þessi framlenging berist svo seint teljum við okkur ekki þurfa að taka hana til greina.

Hinn 30. maí var haldinn félagsfundur um nýtt tilboð frá Flugmálastjórn, okkur þótti það enn ganga of skammt og því var synjað og BJ tilkynnt símleiðis að síðkvöldi. Þetta var um helgi og honum varð að orði er hann mátti mæla: „Og ráðherra farinn upp í sveit!“ Ég benti honum á að símasamband væri við Hellu og ennþá sólarhringur til stefnu.

Daginn eftir, 31. maí, barst annað tilboð og boðað til fundar eftir kvöldmat, tilboðið var svohljóðandi :

„Með skírskotun til bréfs yðar til Samgönguráðuneytisins dags. 14. febrúar s.l. og viðræðna sem átt hafa sér stað nú að undanfögnu varðandi launakjör flugumferðarstjóra skal eftirfarandi staðfest:

1. að laun flugumferðarstjóra hækki úr 8. í 7. lfl. eftir 10 ára starf, enda hafi viðkomandi lokið tilskildu hæfnisprófi,
2. að næturálag 33% verði greitt,
3. að flugumferðarstjórar fái greiddar þrjár klukkustundir í yfirvinnu vikulega, en unnar verði 42 stundir,
4. að allir flugumferðarstjórar fái skipunar- og erindisbréf,
5. að flugumferðarstjórar hljóti skírteinistryggingu,
6. að athugun fari fram á hámarks starfsaldri flugumferðarstjóra með tilliti til starfs-
hæfni þeirra.

Þetta tilkynnist yður hérmeð.

Með virðingu,

Gunnar Sigurðsson settur flugm.stj.“

Á fundinum hringdi formaður til setts flugmálastjóra og taldi líklegt að tilboðið yrði

samþykkt ef framkvæmd 3. gr. yrði sú að 13 aukavinnutímar yrðu greiddir mánaðarlega jafnt í veikindum sem orlofi eins og unnir væru. Féllst hann á það.

Eftir atkvæðagreiðslu þar sem fimmtán sögðu já en tveir seðlar voru auðir, var honum tilkynnt niðurstaða fundarins og þá orðið skammt til miðnættis.

Á stjórnarfund 28. júní ákvað stjórnin að láta prenta félagsskírteini og útbúa bréfsfni félagsins.

Á félagsfund 27. ágúst kom fram að vaktaálagið var ekki komið til framkvæmda en því var lofað um næstu mánaðamót. Þar var kynnt uppkast að skírteinum félagsmanna. Í þau voru skráðar greiðslur félagsgjalda. en þeir einir nutu félagsréttinda sem skuldlausir voru á aðalfundi. Unnið hafði verið að kynnisferðamálum og íslensku flugfélögin jákvæð þegar sæti væru laus.

Á stjórnarfund 20. sept. kom fram að félagsmenn væru nú orðnir 49, þar af 30 aðalfélagar og 19 aukafélagar. Vaktaálagið hafði verið greitt og skírteinistryggingin gengin í gildi. Ákveðið var að halda fyrstu afmælishátíð félagsins fljótlega og var það hóf haldið í Þjóðleikhúskjallaranum 6. október. Það varð síðan föst venja næstu áratugi að minnast stofnunar félagsins með árshátíð, sem næst afmælisdeginum.

Hinn 19. feb. 1957 var haldinn félagsfundur á Keflavíkurflugvelli. Þar skýrði formaður frá að launagreiðslu til lögmanns félagsins væri nú lokið. Hann fór upphaflega fram á 15.000 kr. en samkomulag náðist um 13.000 kr., sem þá þótti töluverð upphæð. Kynnisferðamál voru rædd og LA, GN og HP kosnir í sérstaka kynnisferðanefnd. Rætt var um nauðsyn þess að semja starfsreglur um að- og brottflug loftfara til og frá Keflavíkur- og Reykjavíkurflugvöllum. Formaður ræddi einnig nauðsyn erindisbréfa og vitnaði í góð og ítarleg erindisbréf danskra flugumferðarstjóra sem hann hafði kynnst. JG flutti þarna tillögu um fyrirkomulag kynnisferða sem var samþykkt. Þá skýrði VO frá að undirbúningur væri hafinn að stofnun alþjóðasambands flugumferðarstjóra og nokkur lönd hefðu tilkynnt sig fús til þátttöku. Fundurinn lýsti yfir fullum stuðningi við að FÍF gerðist aðili. Uppástunga um þessi samtök barst okkur frá Jakob Wachtel flugumferðarstjóra í Ísrael.

Aðalfundur ársins 1957 var haldinn í veitingahúsinu Höll við Austurstræti, 31. mars. Á fundinum var stofnaður sérstakur kynnisferðasjóður til útlána handa félagsmönnum sem færu erlendis og væri fjár vant.

Á stjórnarfund 5. júní kom fram að gengið hafði verið frá samkomulagi við Flugfélag Íslands og Loftleiðir um kynnisferðir og ákveðið að reyna að fá Flugmálastjórn til að styrkja kynnisferðir til útlanda.

Á stjórnarfund 1. nóv. er ákveðið að ganga á fund BJ og gera kröfur um lágmarksfjölda réttindamanna með gild skírteini, jafnt á dagvöktum sem næturvöktum.

Á félagsfund 1. nóv. kom fram að enginn styrkur hefði fengist til kynnisferða og honum neitað, en ferðirnar samt hafnar. Formaður skýrði frá því að BJ hefði lofað því að frá næstu áramótum yrðu a.m.k. 3 menn með flugumferðarstjóraréttindi á hverri vakt í Reykjavík en 2 í Keflavík, en útgáfa skírteina hafði dregist mjög á langinn.

Aðalfundur FÍF 1958 var haldinn 31. mars í Höll. Þar var samþykkt viðbót við 8. gr. félagslaganna, þannig: Stjórninni er heimilt að lána fé úr félagssjóði til kynnisferða.

Samið hafði verið við Verslunarsparisjóðinn um framkvæmd lánanna og inneign félagsins fryst sem nam lánsupphæðum. Einnig var 12. gr. laganna breytt svohljóðandi: Inntökugjald í félagið skal vera kr. 300, árstíllög skulu vera kr. 200, aukafélagar greiða hálf t árgjald. Þetta var samþykkt með 18 atkv. gegn einu. Bergur P. Jónsson baðst þarna undan endurkjöri í stjórn. Á starfsárinu hafði verið leitað til Eyjólfssonar lögfræðings BSRB, vegna þess að FMS neitaði að greiða 4 félögum í FÍF sem voru við nám í Oklahoma 13 tíma föstu aukavinnuna meðan námið stóð. Veitti hann aðstoð og ráðgjöf sem þó bar ekki árangur.

Félagsfundur var haldinn 13. nóv. 1958 í skíðaskála flugmálastarfsmanna, Arnarsetri við Vífilfell. Aðalfundarefni var erindisbréf og störf flugumferðarstjóra. BJ hafði gefist upp við að semja erindisbréf og fengið EG og GN til að skoða danskar reglur, „Tjenesteforskrifter“, sem fyrirmynd. Þeir félagar voru skammt komnir með verkið. Málið var rætt um hríð en síðan frestað og tekið upp „léttara hjál“. Þetta varð eftirminnilegur og sérstæður fundur og fundargerð SH sérlega skemmtileg.

Á félagsfundi í Höll 9. jan. 1959 flutti BJ fræðsluerindi um breyttar VFR-reglur á RAC-SAR þingi í Montreal í nóv. '58 og skýrði frá að nú stæði til að fara að nota VOR-aðskilnað en engar starfsreglur voru til um málið; en samt væri ekkert á móti því að fara að nota þennan aðskilnað. Á sömu ráðstefnu var líka ákveðið að hætta að nota „right side“ aðskilnað sem mikið hafði verið notaður frá upphafi.

Aðalfundur 1959 var haldinn í Höll 21. mars. Þar var ákveðið að menn skyldu framvegis öðlast rétt sem aðalfélagar í FÍF er þeir verða fastráðnir, taki laun hjá ríkisféhirði, en dragist fastráðning óhæfilega skuli þeir öðlast réttindi aðalfélaga eftir tveggja ára starf. Fram kom í skýrslu kynnisferðanefndar að 21 flugumferðarstjóri hafði notið fyrirgreiðslu nefndarinnar frá því þær hófust, 12 með FÍ en 9 með LL. Veitt gjaldeyrisleyfi eru nú 3.000 kr. vegna ferða til Evrópu og. 4.500 kr. til Bandaríkjanna. Til þess er ætlast að menn skili ferðaskýrslum til fróðleiks öðrum félagsmönnum en einhver misbrestur var á að allir gerðu það. Í skýrslu formanns. kom fram að loks eftir langvarandi málarekstur ákvað ráðherra að fyrrgreind föst 13 tíma aukavinna skyldi greidd námsmönnum fjórum sem síðast fóru til Oklahoma og var hún greidd 7. okt. Í þessu fölst mikilvæg staðfesting. Í lok skýrslu sinnar lýsti formaður. áhuga sínum á að félagið gæti sem fyrst öðlast fjárhagslegt bolmagn til að koma sér upp félagsheimili.

Á félagsfundi í Breiðfirðingabúð 15. nóv. var ákveðið að VO og OJ færu á alþjóðlegan fund flugumferðarstjóra í Frankfurt 25. og 26. nóv. í framhaldi af aðalfundi þýska félagsins. JG skýrði þarna frá för þriggja úr hópnum til fáeinna Evrópulanda til að kynna sér notkun ratsjártækja við flugumferðarstjórn.

Á félagsfundi 22. jan. 1960 í Breiðfirðingabúð gaf VO skýrslu um þingið í Frankfurt sem haldið var til undirbúnings alþjóðasamtökum flugumferðarstjóra. Þar mættu fulltrúar allra Norðurlanda og flestra Vestur-Evrópulanda. L. N. Textra frá Amsterdam var forseti þessa þings. Flestir voru á einu máli um að æskilegt væri að stofna alþjóðleg samtök. Fulltrúi Bretlands vildi þó fara að öllu með gát. Meirihlutinn taldi ráðlegt að stofna fyrst Evrópusamtök, EFATCA, og var það samþykkt. Í ljós kom að fleiri en flugumferðarstjórar voru í félögunum í Englandi, Austurríki og Svíþjóð. Þjóðverjarnir



FÍF var eitt þeirra 12 félaga flugumferðarstjóra sem stofnuðu IFATCA. Fulltrúar FÍF á stofnþingi IFATCA í Amsterdam 1961, Valdimar Ólafsson og Árni Þ. Þorgrímsson.

höfðu gert sér vonir um að þarna yrði hægt að stofna samtök og höfðu gert uppkast að lögum o.fl., en við umræður kom á daginn að meiri undirbúningur þurfti. Lyktir þingsins urðu að valin var undirbúningsnefnd sem fulltrúar Þýskalands, Hollands og Belgíu mynduðu. Ákveðið var að þátttökufélögin greiddu einn breskan skilding á félaga til undirbúningsnefndarinnar upp í stofnkostnað sem síðan yrði dregið frá inntökugjaldi sem yrði 5 skildingar á mann og árgjald yrði 10 skildingar á mann. Í lok þingsins undirrituðu fulltrúar allra 14 landanna sem ákveðið höfðu að stofna Evrópusamtökin undir viljayfirlýsingu þar að lútandi.

Á þessum fundi FÍF urðu allmiklar umræður um fjármál félagsins og möguleika á að eignast félagsheimili svo og að stofna eigin lífeyrissjóð. Til að vinna að því máli voru þeir JG, OJ og GI kosnir í undirbúningsnefnd.

Aðalfundur 1960 var haldinn í Breiðfirðingabúð 27. mars. Á þessum fundi barst engin skýrsla frá kynnisferðanefnd, hún var þá lögð niður og stjórninni falið að annast kynnisferðirnar sem þá voru komnar í ákveðinn farveg. Á þessum fundi vildi stjórnin hækka félagsgjöldin í 500 kr. en sú tillaga var felld. JG og HL báðust báðir undan endurkosningu til stjórnar á þessum fundi (þó raunar væri búið að kjósa þá með allsherjaratkvæðagreiðslu).



Fyrsta stjórn IFATCA. Ev.: Roger Sadet Belgíu, Henning Thrane Danmörku, Maurice Cerf Frakklandi, Leo N. Textra formaður Hollandi, Hans Thau Þýskalandi og Walter Endlich Þýskalandi.

Á þessum fundi var það nýmæli samþykkt að kosnir voru tveir menn í Reykjavík og tveir í Keflavík til að „stuðla að bættum vinnuskilyrðum flugumferðarstjóra, á einn eða annan hátt“. Við umræður kom fram að lýsing á vinnustöðum þótti léleg, stólum ábótavant o.fl. Í skýrslu formanns kom fram að farin var haustferð í réttir eins og undanfarin ár þátttakendum til mikillar ánægju og haldnir dansleikir í flugvallarhótel, Silfurtungli og víðar.

Árshátíðin 1960 var haldin í Félagsheimili Kópavogs 15. okt. Á félagsfundi að Bárugötu 11, 6. des., var fyrirkomulagi við stjórnarkjör breytt, horfið frá eldra fyrirkomulagi um stig, þar sem sá efsti á blaðinu fékk 5 stig, næsti 4 o.s.frv. og formaður skyldi framvegis kosinn á sérstökum seðli og 4 meðstjórnendur saman á öðrum seðli með eitt atkv. hver án tillits til röðunar. Á þessum fundi urðu miklar umræður um skírteinistryggingu okkar og ýmsar takmarkanir hennar og óljós atriði sem komið hafa á daginn.

Ákveðið var að mótmæla nýútkomnu „notami“ FMS um flugumferðarstjórn sjónflugsumferðar á Sauðárkróki og Egilsstöðum án þess að þar störfuðu flugumferðarstjórar, rétt um væntanlegan aðbúnað í nýju flugturnsbyggingunni o.fl.

Á félagsfundi að Bárugötu 11, 21. feb. 1961, hélt Leifur Magnússon verkfræðingur erindi um væntanlegan tækjabúnað í nýju flugstjórnarmiðstöðinni, sem hann hafði

umsjón með. Skömmu síðar tók Leifur við stöðu framkvæmdastjóra flugöryggisþjónustu af Birni Jónssyni. Á stjórnarfundum 13. mars var rætt um að láta útbúa barmmerki fyrir félagsmenn.

Á aðalfundi 26. mars í Breiðfirðingabúð var árgjald hækkað í 300 kr., en felld var tillaga frá JG um að stofna félagsheimilaskjöld. Þar var samþykkt tillaga um að skora á stjórn FÍF að vinna að því við Flugmálastjórn að talstöðvar verði í öllum loftförum sem um Reykjavíkurlugvöll fara.

Eftirfarandi tillaga frá JG og HJ var samþykkt: Aðalfundur FÍF 26. mars 1961 skorar á stjórn félagsins að setja upp spjaldskrá sem hefur að geyma myndir af öllum þeim sem hafa unnið við flugumferðarstjórn, ásamt upplýsingum um starfstíma o.fl., sem gæti varðveitt sögu flugumferðarstjórnar.

Á stjórnarfundum 19. apríl var svo stjórnarmönnum Kristjánur Einarssyni og Símónarsyni falið að hefja undirbúning að spjaldskrárgerð fyrir félagið.

Hinn 19. apríl var félagsfundur haldinn að tilmælum 17 félaga án tilgreinds fundarfnis. Á fundinum kom fram óánægja sumra fundarmanna með einkunnagjöf í fyrstu verklegu þjálfun flugumferðarstjóra í hermi, þar sem um réttindamenn væri að ræða. Kennararnir JE og VO höfðu fyrir mæli yfirmanna um mat æfinganna í tölum, sem aldrei voru birtar öðrum en yfirflugumferðarstjóra og framkvæmdastjóra flugöryggisþjónustu. Fundurinn samþykkti mótmæli gegn þessum einkunnagjöfum sem voru tekin til greina og þeim hætt.

Félagsfundur var haldinn 18. júlí um kjaramál flugumferðarstjóra. Þarna urðu miklar og heitar umræður um málið, mörgum þótti launajöfnuður orðinn of mikill, margir nú komnir í 7. lfl., sama og vaktstjórar, vegna 10 ára ákvæðis, mánaðarlaun flugumferðarstjóra voru nú 11.000 kr. en aðstoðarflugumferðarstjóra 10.200 kr.

Nafnakall var viðhaft, allir lýstu skoðunum sínum og sitt sýndist hverjum. Margir vildu að fleiri starfsréttindum fylgdu hærri laun, aðrir vildu jöfnuð og allir kjarabætur. Á fundinum var kjörin fimm manna nefnd til að kanna mögulegar úrbætur kjaramála og afla gagna. Stjórnarfundur var síðan haldinn með nefndinni 28. júlí, málin rædd og gögn frá öðrum starfsgreinum borin saman. Menn höfðu áhyggjur af rýrum eftirlaunum ef eftirlaunaaldur yrði mun lægri en annarra ríkisstarfsmanna.

Á stjórnarfundum 30. ágúst kom fram að boðað væri til stofnfundar EFATCA í Amsterdam 18.–20. október nk. og formanni og ritara falin þátttaka. Þar kom fram að allir ríkisstarfsmenn höfðu fengið 13,8% hækkun á föst laun frá og með 1. júlí, með einhliða ákvörðun ríkisstjórnarinnar.

Hinn 17. nóvember 1961 var haldinn félagsfundur í Breiðfirðingabúð. Þar var skýrt frá stofnfundi IFATCA sem VO og AN sóttu. Þar var fyrri áætlun um Evrópusamtök breytt í alþjóðasamtök. Aðalmál þessa fundar voru kjaramálin. Fundurinn var mjög fámennur og áskorun til stjórnar um að hefjast handa um kjarabætur var samþykkt með aðeins 3 atkvæðum, aðrir sátu hjá.

Á félagsfundum í nýja flugturninum 5. jan. 1962 kynnti stjórnin drög að kröfum og samningsatriðum á grundvelli samningsins frá 1956.



Fimm af stofnendum IFATCA 1961. Ev.: fulltrúar Noregs, Íslands, Eþíóptu og tveir frá Austurríki.

1. lausn eftirlaunaldurs og erindisbréf,
2. gjörbreyting skirteinistryggingar án samráðs við stjórn FÍF,
3. greiðslu í lífeyrissjóð af öllum gr. launum,
4. greiðslu fyrir vaktaskipti, matar- og kaffitíma,
5. 36 stunda vinnuviku,
6. símahlunnindi,
7. launa „bónus“ fyrir varðstjóra,
8. kauphækkun til samræmis við 6% hækkun slökkviliðs,
9. 3–5 daga frí á ári, eftir eigin ósk.

Að lokum var kosin þriggja manna nefnd til að vinna að þessum málum. Aðalfundur 1962 var haldinn að Bárugötu 11, 25. mars. Samþykktar voru lagabreytingar, viðbót við 6. gr. svohljóðandi: „Gefi viðkomandi ekki kost á sér til endurkjörs skal það tilkynnt í fundarboði aðalfundar,“ og viðbót við 10. gr., e) lið: „Kosning fulltrúa og varafulltrúa til IFATCA.“ Á fundinum voru VO, Kr. Sig. og OJ kosnir í samninganefnd um kjör félagsmanna. Fram kom að mikið hafi verið reynt til að fá ferðakostnað flugumferðarstjóra sem starfa á Keflavíkurflugvelli en búa á Reykjavíkursvæðinu greiddan, svo og laun meðan á ferðum stendur, eins og starfsmenn annarra stofnana fá, og varnarmáladeild utanríkisráðuneytis nýlega send kröfugerð, en málið svæft í nefndum og vísað milli ýmissa aðila.

Flugumferðarstjórar í Reykjavík hafa nú fengið erindisbréf í formi starfsreglna, frá og með 17. des. sl. Hætt var við þýðingu dönsku reglnanna sem áður var skýrt frá, en þeir JE og VO sömdu þessar fyrstu starfsreglur. Ennþá vantar starfsreglur handa félögunum í Keflavík og Vestmannaeyjum. Samþykkt var að leggja niður tveggja manna vinnuskilyrðanefndirnar í Keflavík og Reykjavík, en í stað þeirra skyldi hver vakt útnefna einn mann sem trúnaðarmann á vinnustað og tilkynna stjórn félagsins innan viku en hún síðan fá þeim erindisbréf og yfirflugumferðarstjórum tilkynnt nöfn þeirra og hlutverk.

Á stjórnarfundum 1. apríl ákvað stjórnin eftirfarandi hlutverk trúnaðarmanna: a) aðbúnað og hreinlæti á vinnustað, b) að tilkynna stjórninni ef þeir verða varir við að unnið sé gegn hagsmunum félagsins, lögum þess eða samþykktum, c) gera skriflegar tillögur um úrbætur til stjórnarinnar.

Á félagsfundum á Bárugötu 11, 15. júní, voru kynntar tillögur að kjarabótum frá launa- og samninganefnd félagsins, sem samþykktar voru eftir allmiklar umræður. Á stjórnarfundum 9. júlí kom fram að svokölluð Kjaradómslög eru komin til sögunnar, ný launalög opinberra starfsmanna, þar sem launakerfi hefur verið gjörbylt frá fyrra kerfi þar sem hæst laun voru í 1. flokki, nú hækka launin með hærri númerum flokka. Svokallað Kjararáð er nú tekið til starfa hjá BSRB, sem fékk það hlutverk að meta allar starfsgreinar til flokkunar, miðað við menntun, ábyrgð o.fl. Flugumferðarstjórar áttu aðild að BSRB sem félagar í FFR. Hverju félagi bar að raða félögum sínum í launaflokka með starfslýsingum sem yfirmenn fyrirtækja og stofnana þurftu að staðfesta með undirskrift sinni. Þessum starfslýsingum með tillögum að flokkun var síðan komið til stjórnar BSRB sem endurmat þessarar óskir og flokkaði þær í hendur Kjararáðs sem fór með samninga við ráðuneytið.

Um þessar mundir var VO kominn í stjórn BSRB og jafnframt varamaður í Kjararáði. Hann var einnig annar tveggja sem FFR skipaði til að safna starfslýsingum flugmála-starfsmanna í Reykjavík. Guðmundur Óli gerði það í Keflavík. Þetta var tímafrekt starf og erfitt að gera svo öllum líkaði, því menn reyndu eðlilega að komast í sem hæstan launaflokk.

Stjórn FÍF safnaði samanburðargögnum um launakjör erlendis, frá IFATCA og víðar, og formaður. fór m.a. skyndiferð til Prestwick í Skotlandi og fékk þar gögn um launakerfi í Bretlandi, þar sem flugumferðarstjórar voru tiltölulega mikils metnir. Hér heima reyndust lágar menntunarkröfur til starfsins vera verulegur Þrándur í Götu og mjög horft á menntun við flokkun. FÍF hélt nokkra fundi um málið og þar ræddu menn m.a. um það að segja aftur upp störfum, á félagsfundum 18. feb. 1963, 17 vildu þar biða átekta fram að eindaga 1. júlí, 4 vildu segja upp en 3 voru óákveðnir.

Aðalfundur 1963 var haldinn í turnsal Hótel Borgar 25. mars. Þar kom fram að 21 kynnisferð var farin til Evrópu á starfsárinu og til voru í sjóðum félagsins tæpar 75 þús. kr. Í skýrslu formanns kom fram að hinn 3. apríl 1962 höfðu þeir VO og AN samið við teiknarann Miklos Tolgyes um að teikna merki félagsins, hið sívakandi auga sem fylgist með flugvélunum, og hann afhenti þeim teikningu sína daginn eftir.

VO og AN fóru á ársþing IFATCA í París 25–27. apríl 1962 og á útleið lenti flugvél þeirra í Amsterdam vegna hreyfilbilunar, á leið sinni til Lúxemborgar.



Ólafur H. Jónsson og Valdimar Ólafsson (fyrir miðju) voru fulltrúar FÍF á IFATCA-þinginu í Brussel 1964. Tveir Grikkir sitja til hægri við Ólaf en Íri til vinstri við Valdimar.

Hinn 5. nóv 1962 birti Kjararáð BSRB niðurstöður sínar um flokkaröðun opinberra starfsmanna og flugumferðarstjórar voru ekki fjarri okkar tilmælum, en nú átti Kjararáðið eftir að semja við ríkisstjórnina og mikil óvissa ríkti um endanlegar niðurstöður. Fjármálaráðuneytið hafði líka birt sínar tillögur um röðun og þar voru flugumferðarstjórar I settir í 11. lfl. og flugumferðarstjórar II settir í 9. lfl.

Við sömdum greinargerðir og bænaskrár og fórum með þær á fund flugmálaráðherra, fjármálaráðherra, formanna launanefnda ríkisins og Kjararáðs og biðum átekta. Okkar starfsgrein var með þeim allra síðustu sem samið var um. Samningar tóku gildi 1. júlí 1963 og nú var 28 flokka kerfi komið til sögunnar.

Endanleg röðun flugumferðarstjóra varð:

- 21. lfl. yfirflugumferðarstjóri í Reykjavík
- 20. - - - - - í Keflavík
- 19. - varðstjórar í flugstjórnarmiðstöð
- 18. - - - - - í aðflugsstjórn
- 16. - flugumferðarstjórar I (IFR)
- 14. - - - - - II (VFR)
- 9. - aðstoðarflugumferðarstjórar

Í þessari röðun lentu flugvallarstjórar í Reykjavík og Keflavík í 22. lfl., framkv.stj. flugöryggisþjónustu í 23. lfl. og flugmálastjóri í 27. lfl.



Einar Einarsson og Valdimar Ólafsson voru fulltrúar FÍF á IFATCA-þinginu í Vínarborg 1965.

Á aðalfundi 1964 sem haldinn var á Bárugötu 11, 30. mars, var ákveðið að stjórnin veldi framvegis fulltrúa til setu á þingum IFATCA. Á fundinum var ákveðið að fara þess á leit við flugmálastjóra að FÍF fengi afnot af efstu hæð gamla flugturnsins sem félagsheimili (ekki leist þó öllum félögum vel á þann stað). Það var gert bréflæga en beiðninni synjað og hæðin afhent einkaflugmönnum. Aðalfundurinn samþykkti einnig að fela stjórninni að kanna möguleika á beinni aðild FÍF að BSRB.

Í skýrslu formanns kom fram að Haukur Jónsson varð sá fyrsti sem fékk greidda skirteinistryggingu er hann hætti störfum vegna heilsubreysts. Þó kostaði það allmikið stímaþrák við tryggingafélagið. Kynnisferðir voru nú hafnar með flugfélaginu PANAM.

Aðalfundur 1965 var haldinn á Bárugötu 11, 27. feb. Lagabreytingar lágu fyrir sem fresta varð vegna lélegrar fundarsóknar.

Árið 1963 voru þeir VO og Kr. Sig. fulltrúar félagsins á IFATCA-þingi í London og 1964 voru þeir VO og OJ fulltrúar félagsins á IFATCA-þingi í Brussel.

Aðalfundur 1966 var líka haldinn 27. feb. og á Bárugötunni. Í skýrslu formanns vék hann að því að á tíu ára afmælishátíð félagsins í rafstöðvarhúsinu við Elliðaár, í október síðast, hefði hann tilkynnt að hann myndi hætta stjórnarstörfum á þessum fundi.

Kjararáði hafði ekki tekist að semja við launanefnd ríkisins um flokkun og launakjör árið 1965 og ekkert samkomulag náðst og málinu því vísað til Kjaradóms sem felldi sinn dóm um síðustu áramót. Almenn launahækkun varð 7,5%, en nálægt helmingur flugumferðarstjóra fékk launaflokkahækkanir sem virtust fremur handahófskenndar.

Formaður gat þess að BHM ynni nú að því að fá beinan samningsrétt (franhjá BSRB) og ynnist það mál kynni að opnast möguleiki fyrir fleiri að fara þá leið. FÍF hefði sent skriflega beiðni um beina aðild að BSRB sem var enn ósvarað en munnlegri könnun hafði verið tekið þunglega. Fram kom að fjöldi félagsmanna var nú 52.

Árþing IFATCA 1965 var haldið í Vínarborg þar sem VO og EV mættu fyrir FÍF. Formaður skýrði frá því að hann og ritari hefðu óskað eftir því við framkvæmdastjóra flugöryggisþjónustu að flugumferðarstjórar fengju viðhaldsþjálfun, e.t.v. í Bandaríkjunum, en ekki var þess kostur. Á þessum fundi var HL kosinn formaður en tók starfið ekki að sér.

Varaformaður, KS, skilaði skýrslu á aðalfundi 1967 sem haldinn var 3. apríl á Hótel Loftleiðum. Skýrði hann frá því að árþing IFATCA hefði verið haldið í Rómaborg og að þeir JE og OO hefðu verið fulltrúar félagsins þar. Umsókn FÍF um beina aðild að BSRB hafði komið til afgreiðslu á BSRB-þingi en verið vísað til millipinganeftar. Stjórnin hafði ákveðið að þeir GK og OH sætu næsta árþing IFATCA í Aþenu. Árshátíðin 1966 var haldin í Kópavogi. Ákveðið var að miða reikningsár félagsins framvegis við áramót en ekki aðalfund félagsins eins og hingað til.

Á félagsfundi 28. sept. 1967 kom fram að FMS hafði tilkynnt að hún myndi hætta rekstri vaktabíls starfsmanna. Nokkrir fulltrúar vaktafólks höfðu fengið formann BSRB með sér á fund samgönguráðherra fyrr þennan sama dag og mótmælt. Það ráðherra þá um tillögu sem gæti lækkað „hinn gegndarlausu kostnað við þennan akstur“.

Aðalfundur 1968 var haldinn að Hótel Loftleiðum, fyrst 29. feb., en ranglega þótti til hans boðað, honum var þá frestað og fram haldið á sama stað 28. mars. Þar flutti formaður skýrslu og skýrði frá fundahöldum með framkvæmdastjóra flugöryggisþjónustu sem vildi breyta vaktaskipan og fundi með millipinganeft BSRB sem krafðist þess að beiðni um beina aðild að bandalaginu yrði dregin til baka.

Á þessum fundi varð GK formaður félagsins. Skipuð var þriggja manna nefnd til að kanna tryggingamál meðal erlendra starfsbræðra og sjá um skóðanakönnun um óskir félaga í þeim málum og skyldi hún skila niðurstöðum til félagsstjórnar innan sex mánaða.

Eftirfarandi tillaga frá fimm félagsmönnum var samþykkt samhljóða: „Aðalfundur FÍF, haldinn að Hótel Loftleiðum 28. mars 1968, ályktar að fela stjórn félagsins að koma á framfæri við flugmálayfirvöld í landinu eftirfarandi áskorun. Vegna hinnar öru þróunar flugmála er það alls staðar talin ýtrasta nauðsyn að búa flugumferðarstjórnirnar nýtísku tækjum og endurbæta vinnuáðferðir þeirra, auka öryggi og afkastagetu. Íslensku flugfélögin hafa, með tilstuðlan ríkisvaldsins og á ábyrgð ríkissjóðs, varið milljónum króna til að endurnýja og endurbæta flugflota sinn og hafa forráðamenn þeirra á allan hátt lagt sig í framkróka til að skapa farþegum og flugliði þeirra fyllsta öryggi. Á Íslandi hefur enn lítið sem ekkert verið gert til samræmingar aðgerðum annarra þjóða í flugumferðarstjórn en sömu gömlu tækin, úr sér gengin, og sömu takmörkuðu og gömlu aðferðirnar við frumstæð skilyrði.

Það er álit aðalfundarins að flugumferðarstjórar geti ekki öllu lengur sætt sig við núverandi ástand og skorar fundurinn á flugmálayfirvöld í landinu að hefjast nú þegar

handa að endurbæta og endurskipuleggja flugumferðarstjórnina frá grunni og stuðla þannig að bættu öryggi. Íslensk yfirvöld hafa skuldbundið sig, á alþjóðavettvangi, til að veita ákveðna þjónustu. Aðalfundurinn álitur að ekki sé gjörlegt að veita þessa þjónustu öllu lengur við óbreyttar aðstæður svo fyllsta öryggis sé gætt.“

Eftirfarandi tilaga frá sex félagsmönnum var einnig samþykkt samhljóða: „Aðalfundur FÍF, haldinn að Hótel Loftleiðum 28. mars 1968, ályktar að fela stjórn félagsins að mótmæla, á smekklegan hátt, ummælum utanríkisráðherra á Alþingi 26. mars, er hann, utan dagskrár, svarar fyrirspurnum alþingismanna varðandi F102 slysið hinn 25. mars sl. og fræðir Alþingi og alþjóð á því, að íslensk flugumferðarstjórn nái ekki til herflugvéla og að þær fari að alþjóðalögum og flug þeirra sé í samræmi við öryggisreglur, að þær fljúgi alltaf mikið hærra en farþegaflugvélar o.s.frv.“

Á félagsfundi 6. nóv. 1968 kom fram að stjórnin hefði sent texta tillögu síðasta aðalfundar, um vanþróun á öryggi flugmála, til flugmálastjóra, Flugráðs, forstjóra íslensku flugfélaganna, flugöryggisþjónustunnar, FÍA og yfirflugumferðarstjóra í Reykjavík og Keflavík. Síðan hélt stjórnin fund með ráðuneytisstjóra samgönguráðuneytis 5. nóv., þar sem margskonar kjaramál, m.a. lokun Reykjavíkurflugvallar að nóttu, voru rædd og ummæli ráðuneytisstjórans um flugumferðarstjóra á Flugráðsfundi.

Á fundinum kom fram að BSRB hefði veitt sjónvarpsmönnum beina aðild að bandalaginu en synjað FÍF þess sama, sem mönnum blöskraði. Ákveðið var að biðja með aðgerðir þar til yfirstandandi starfsmati lyki og ákveðið að mótmæla þessari synjun BSRB á beinni aðild FÍF. Fundurinn fól stjórn félagsins að láta sérfræðing kanna hvað hagkvæmast væri fyrir flugumferðarstjóra að gera í eftirlauna- og lífeyrissjóðsmálum þeirra.

Eftirfarandi tillaga var samþykkt samhljóða: „Fundur FÍF, haldinn 6. nóv. 1968, felur stjórninni að fara fram á leiðréttingar á starfshæfnistryggingarupphæð flugumferðarstjóra við hæstvirt Flugráð.“

Aðalfundur 1969 var haldinn í Leifsbúð Loftleiðahótelis 26. febrúar. IFATCA-þingið sat HG, hinn fulltrúinn forfallaðist á leiðinni. Sjö félagar höfðu farið í kynnisferðir með FÍ og LL og þrír flugu til Bandaríkjanna með PANAM.

Eftirfarandi lagabreytingar voru samþykktar: 3. gr., þannig að eftir 2. mgr. komi: „Aukafélagar skulu þeir teljast sem lokið hafa prófum flugumferðarstjóra en ekki fjögurra ára starfsþjálfun.“ 12. gr., ný málsgrein síðast: „Aukafélagar skulu greiða fullt inn-tökugjald en hálf tölugjald.“ 13. gr. verði þannig: „Félagsfundi skal boða þegar félagsstjórn þykir ástæða til eða ef tíu eða fleiri félagsmenn óska þess. Allar kosningar skulu vera leynilegar en atkvæðagreiðslur því aðeins leynilegar að þess sé sérstaklega óskað. Aukafélagar hafa ekki kosningarétt eða kjörgengi.“

Á félagsfundi 2. júlí kom fram að í kvöldfréttum ríkisútvarpsins 13. júní sl. birtist frétt um takmarkanir flugumferðar um Reykjavíkurflugvöll. Stjórn félagsins sendi þá útvarpinu og dagblöðum sínar athugasemdir við málið þann 14. júní. Viðbrögð framkvæmdastjóra flugöryggisþjónustu urðu þau að hann hóf viðræður við stjórnina um starfsskilyrði og mannahald flugturnsins. Eftirfarandi tillaga frá HL var samþykkt: „Félagsfundur FÍF haldinn í flugturninum 2. júlí 1969 samþykkir framkomna tillögu

stjórnar og tækninefndar félagsins frá 19. júní sl. og felur sömu aðilum að vinna að framgangi hennar fyrir 12. júlí nk., þar sem félagsmenn treysta sér ekki til að vinna við flugumferðarstjórn með fullu öryggi við óbreyttar aðstæður.“

Á félagsfundi 29. okt. 1969 var mikið rætt um tryggingamál félagsmanna en tryggingafélagið hafði breytt og lækkað hina upphaflegu tryggingarupphæð í samningnum frá 1956. Fyrst var upphæðin 5.000 sterlingspund, síðar 4.500 og var nú skráð í Bandaríkjadollurum með einhliða ákvörðun og náði aðeins til 60 ára en ekki eftirlaunaldurs. FÍF mótmælti þessu og krafðist efnda upphaflega samningsins frá 1956. Leitað var ráða hjá tryggingafræðingum og margir fundir hafa verið haldnir um málið, m.a. með ráðherra sem tók þar vinsamlega á málum.

Á þessum fundi kom fram að flugumferðarstjórar í Keflavík hefðu nú loksins fengið akstur til og frá vinnu og að ákveðið hefði verið að hætta tilraunum FÍF til að fá beina aðild að BSRB og ákveðið var að fela stjórninni að rita samgönguráðuneytinu bréf með ósk um „viðræður um launa- og kjaramál fyrir flugumferðarstjóra“. Formaður lagði áherslu á að mikilvægt væri að öðlast viðurkenningu á launasamanburði við flugmenn og aðra flugliða, fremur en aðra ríkisstarfsmenn. Þá óskaði hann eftir og fékk samþykki fundarins fyrir að gefa kost á því að ársþing IFATCA 1972 yrði haldið á Íslandi.

Félagsfundur var haldinn um launamálin 26. nóv. 1969, þar sem stjórnin lagði fram tillögur. Fleiri tillögur komu fram, umræður drögust á langinn og kl. 23:55 var fundi frestað um viku og haldinn á sama stað 3. desember. Þar skýrði fundarstjóri frá því að ráðherra hefði synjað FÍF um viðræður þær sem farið var fram á um launa- og kjaramál. Fundurinn hélt áfram umræðum um kjaramálin lengi kvölds og að lokum var samræmd tillaga um þau samþykkt, svohljóðandi: „Fundur FÍF haldinn 3. des. 1969 heimilar stjórn félagsins að ráða lögfræðing til ráðuneytis féluginu í væntanlegri kjarabaráttu og samningagerð.“

Á félagsfundi í Loftleiddahótelinu 4. febrúar 1970 skýrði formaður frá því að stjórnin hefði ráðið lögmann sér til ráðuneytis. Rætt var um vaktafyrirkomulag, áhugi kom fram um að allir skyldu ganga hinar hefðbundnu 12 tíma vaktir og andúð við hinar svokölluðu „hundavaktir“, tvær tillögur komu fram en báðar voru dregnar til baka. Eftirfarandi tillaga frá stjórninni um launamál var samþykkt:

„Félagsfundur FÍF haldinn 4. febrúar 1970 samþykkir að fela samninganefnd og stjórn félagsins að vinna að launamálum í anda samþykktar sem gerð var á félagsfundi þann 29. október 1969, með fyrirvara um allsherjaratkvæðagreiðslu í sambandi við kjarasamninga.“ Þeir GK, KSím, OH, OJ og JE voru síðan samþykktir í samninganefndina.

Aðalfundur 1970 var haldinn í Leifsbúð 25. febrúar. Á honum voru 3. og 7. greinar laga félagsins lagfærðar. Um síðustu áramót voru 196.000 kr. til í sjóði félagsins. Samþykkt var tillaga frá SH um að FÍF kaupi ætíð ferðatryggingu fyrir sendimenn sína á fundi erlendis.

Félagsfundur var haldinn 16. apríl, í flugskóla Helga Jónssonar. Launa- og kjaramál voru á dagskrá og skýrði formaður frá viðræðum sínum við flugmálastjóra, AKH, sem samþykkti að hann kynnti fyrir fundinum svonefnda „Howland“-skýrslu, um tæknimál

flugumferðarstjórnar og sömuleiðis hefði AKH staðfest að samgönguráðherra væri fullur samstarfsvilja um úrbætur tæknimála okkar og hann sjálfur því bjartsýnn um að samningaviðræður gætu bráðlega hafist. Howland-skýrslan var síðan lesin og kynnt.

Á fundinum voru orlofsbústaðamál rædd í fyrsta sinn og þeir TS, SX og JB tilnefndir í orlofsheimilaneftnd. Ekki lá fundarsamþykkt að baki tilnefningunni heldur kom áhugi einstaklinga málinu af stað og fjöldi annarra tók hugmyndinni vel. Premenningarnir höfðu þegar leitað tilboða og kannað möguleika í Kolbeinsstaðahreppi á Mýrum og í Borgarfirði, en enginn orlofsbústaðasjóður var þá til. Að loknum umræðum var eftirfarandi tillaga samþykkt: „Félagsfundur í FÍF haldinn 16. apríl 1970 heimilar orlofsheimilisnefnd að ganga frá kaupum á sumarþustaðalandi, jörð eða leigja slíkt land, með fyrirvara um samþykki félagsfundar. Ennfremur æskir orlofsheimilisnefnd eftir samþykki félagsmanna fyrir 100 kr. mánaðarframlagi, er tekið verður af launum ársfjórðungslega í orlofsheimilissjóð og að fengnu samþykki hvers félaga.“

Á félagsfundi á Bárugötu 11, 23. maí skýrði formaður frá IFATCA-þingi sem hann sat í Montreal. Þar var ákveðið að PATCO USA gengi í samtökin og einnig að þingið 1972 yrði í Dublin á Írlandi og góðar horfur á að þingið 1973 yrði í Reykjavík. JE og OJ fluttu skýrslur um upphaf umræðna um kjörin, við LM framkvæmdastjóra flugöryggisþjónustu. Viðhaft var nafnakall um viðhorf manna til kröfugerðar félagsins og stjórninni veitt traustsyfirlýsing fundarins.

Á félagsfundi í Flugskóla HJ 26. maí 1970 var fjallað um launatilboð frá ráðuneyti sem formaður kynnti og tók fram að ráðherra teldi þetta vera endanlegt tilboð. Leynileg atkvæðagreiðsla fór fram um tilboðið og úrslit urðu þau að 33 sögðu nei en 9 já. Fundarmenn gáfu samninganefnd óbundnar hendur til samninga og staðfestu að þeir myndu vinna framyfir næstu mánaðamót ef samningar yrðu þá á úrslitastigi. Félagsfundur á sama stað 29. maí fjallaði aftur um launamálin. Þrír launanefndarmenn, þeir GK, JE og OJ, höfðu gengið á fund Brynjólfs Ingólfssonar ráðuneytisstjóra og fengið þar þann skilning að ekki yrði um frekari tilboð frá ráðuneytinu að ræða en þó kom fram að „sérstakt tiltekið gagntilboð frá FÍF mundi ná fram að ganga“. Formaður mælti með því að að fundurinn samþykkti þá lausn málsins. Leynileg atkvæðagreiðsla fór þannig að 42 voru með tillögu formanns, 12 á móti en 1 seðill auður.

Enginn félagsfundur er skráður það sem eftir var ársins en aðalfundur ársins 1971 var haldinn í Loftleiðahótelinu 1. febrúar og þar kom fram að boðað hefði verið til félagsfundar í skóla HJ þar sem aðeins 2 félagar mættu, auk stjórnar, og féll hann því niður.

Formaður staðfesti að IFATCA-þingið 1973 yrði haldið á Íslandi. Tækninefndir og orlofsheimilisnefnd hefðu starfað undanfarið en enginn sérstakur árangur ennþá. Á þessum fundi voru samþykktar breytingar á mörgum greinum félagslaganna, m.a. að árgjöld félagsmanna skyldu vera 1% af öllum launum og var það stórhækkun frá fyrri árgjöldum.

Á fundinum kom fram að VO þakkaði fyrir áletrað skinn sem FÍF gaf honum á 15 ára afmælishátíð félagsins sem haldin var í Hafnarfirði. Minnst var látins félaga á síðasta ári, Atla Sigurjónssonar.



Setning IFATCA-þings í Þjóðleikhúsinu 1973. Formaður FÍF, Ernst Gíslason, situr lengst til vinstri við stjórnarborðið. Fjallkonan flytur ávarp.

Á félagsfundi sem haldinn var í Loftleiðahótelinu 4. okt 1971 var tveggja látinna félaga minnst, þeirra Kára Guðmundssonar og Skarphéðins Vilmundarsonar. Á þessum fundi kom fram í skýrslu formanns að samningar hefðu verið undirritaðir 30. maí 1970. Ákveðið var að halda IFATCA-þingið 1973 í Loftleiðahótelinu.

Fundargerð aðalfundar 1972 vantar í fundargerðabók.

Félagsfundur var haldinn 12. maí, í skóla HJ. Á honum kom fram að í síðustu samningum við FÍF hafi svokölluð „18 tíma greiðsla“ til flugumferðarstjóra verið samþykkt. Það er sérstök greiðsla vegna þeirrar skerðingar á athafnafrelsi að mega ekki neyta áfengra drykkja 18 klst. fyrir næstu vakt. Slík greiðsla var einsdæmi og olli hneykslun sumra. Á fundinum var rætt um vanefndir ráðuneytis á hluta síðasta samnings. Eftirfarandi tillaga þeirra VO og AN var samþykkt af öllum fundarmönnum: „Fundur haldinn í FÍF 12. maí 1972 lýsir fullum stuðningi við aðgerðir stjórnar og launanefndar félagsins varðandi árás ráðuneytis á umsamin launakjör félagsmanna og ítrekar þá skoðun að flugumferðarstjórar telji sig óbundna vinnuveitendum verði kjör þeirra skert.“

Félagsfundur var haldinn í skóla HJ 19. sept. 1973. Fundarefni var beiðni Flugmálastjórnar um undanþágu fyrir tvo menn sem unnið höfðu sem aðstoðarmenn í flug-

stjórnarmidstöðinni undanfarin ár, til að taka próf í flugumferðarstjórn þó þeir hefðu ekki stúdentspróf eða sambærilega menntun, sem varð lágmarkskrafa til starfsins í kjarasamningi 1. júní 1970. Tillaga tveggja fundarmanna um að 5 aðstoðarmenn, sem allir hófu störf fyrir þann tíma, fengju undanþágu, var felld en tillaga annarra þriggja um að fresta afgreiðslu málsins og vísa því til næsta aðalfundar félagsins var samþykkt með 9 atkvæðum gegn 6.

Félagsfundur var haldinn á sama stað 21. jan. 1974 og fjallaði að vanda um kjaramál, einkum möguleika á að fá greiðslu fyrir umsamda 12 stórhátíðardaga ársins, 96 þús. kr., eða taka orlof í staðinn. Að lokum var eftirfarandi tillaga frá GK samþykkt: „Fundur FÍF 21. jan. 1974 skorar á stjórn FÍF að kanna grundvöll og ákveði málshöfðun vegna helgidagamáls stéttar flugumferðarstjóra, í samráði við lögmann.“

Aðalfundur 1974 var haldinn 25. febrúar í Loftleiðahótelinu. Í skýrslu formanns, sem varaformaður flutti í veikindaforföllum hins fyrrnefnda, kom fram að IFATCA-þingið í Reykjavík hefði gengið vonum fram og orðið til sóma. Þá kvatti formaður til að móta stefnu varðandi húsnæðismál félagsins. Við fyrirspurn sagði gjaldkeri að fjármál IFATCA-þingsins 1973 hefðu verið algjörlega aðskilin frá sjóðum félagsins. Uppgjör þingsins lá ekki fyrir og enginn úr undirbúningsnefndinni á fundinum. Óskað var eftir skýrslu um það mál sem fyrst.

Tryggingafræðingur, Guðjón Hansen (GH), flutti fræðsluerindi á fundinum um möguleika til að brúa bil frá lágum eftirlaunaaldri flugumferðarstjóra til 67 ára aldurs. Eftirfarandi tillaga var síðan samþykkt: „Aðalfundur FÍF haldinn 25. febrúar 1974 samþykkir að fela hr. Guðjóni Hansen tryggingafræðingi, ásamt trygginganefnd, að semja drög að reglugerð fyrir eftirlaunasjóð FÍF byggð á tillögum hans um eftirlaunasjóð sem greiddi a.m.k. 60% af föstum aukagreiðslum flugumferðarstjóra. Reglugerðin verði síðan lögð fyrir félag FÍF til athugunar og samþykktar.“

Félagsfundur var haldinn 18. nóv. í Loftleiðahótelinu. Þar voru tryggingamálin rædd og kynnt drög að reglugerð sem GH hafði samið. Þar kom fram að félög flugumferðarstjóra á Norðurlöndum hefðu ákveðið að sameinast um þá kröfu að eftirlaunaaldurinn yrði 55 ár eins og Finnar hafa fengið. Samþykkt var að efna til allsherjaratkvæðagreiðslu félagsmanna um tillögu tryggingafræðingsins. Orlofsheimilismál voru rædd og IV flutti skýrslu fyrir hönd orlofsnefndarinnar, sem í voru JB og SH, og nefndi ýmsa valkosti. Eftirfarandi tillaga frá SJ var samþykkt: „Félagsfundur FÍF 18.11.'74 samþykkir að fela stjórn félagsins, í samvinnu við orlofsheimilisnefnd, að ganga frá kaupum á sumarbústaðalandi við Álftavatn eins fljótt og auðið er. Ennfremur að fela nefndinni að starfa áfram að könnun á hentugum tilbúnum sumarbústöðum.“

Spurt var um reikningsuppgjör vegna IFATCA-þingsins og formaður sagðist ætla að ganga frá því fljótlega.

Aðalfundur 1975 var haldinn í Loftleiðahótelu 26. febrúar. Varaformaður flutti þar skýrslu í forföllum formanns, OJ. Ritari skýrði frá því að nýlega leigt húsnæði FÍF við Brautarholt væri að verða tilbúið til notkunar og búið að kaupa húsgögn. Margir fundarmenn ítrekuðu nú kröfuna frá síðasta aðalfundi um reikningsuppgjör IFATCA-þingsins. Á þessum fundi var samþykkt að veita þeim sem hefðu hafið störf í flugstjórnar-

miðstöðinni áður en krafan um stúdentspróf tók gildi og óskuðu þess, undanþágu til að læra flugumferðarstjórn.

Á félagsfundi sem haldinn var 5. apríl 1975 í Loftleiðahótelinu var mikið rætt um verklega þjálfun nema í flugumferðarstjórn, einkum lengd verklega námsins. Í gildi voru samningsákvæði um fjögurra ára starfsþjálfun til VFR-réttinda en sex ár til IFR-réttinda. Flugmálastjórn vildi stytta þennan tíma. Eftirfarandi tillaga frá IV og SH var samþykkt með 11 atkvæðum gegn 1: „Fundur FÍF haldinn að Hótel Loftleiðum 5.4.75 gerir eftirfarandi samþykkt um niðurstöðu viðræðna um tilhögun við nám í flugumferðarstjórn milli FMS og FÍF dags. 7.12.74: Með tilliti til 3. gr. laga FÍF og álits meirihluta fundarins verði 5. gr. tillögunnar breytt, eftir 2. greinaskil og hljóði svo: „Starfsþjálfun skal vera 3 ár fyrir fyrstu starfsréttindi, en síðan 6 mánuðir fyrir hver viðbótarréttindi. Eftir 2ja ára starfsþjálfun fái nemi starfsheitið aðstoðarflugumferðarstjóri og starfi síðan sem aðstoðarmaður flugumferðarstjóra í eitt ár til að fá réttindi viðurkennd. Hækki hann í launum eftir 2ja ára starfsþjálfun, eftir nánara samkomulagi launanefndar FÍF og FMS.““

OJ lét bóka það sérálit sitt að hann teldi 6 mánaða tímabilið, til viðbótaréttinda, vera of stutt. Eftirfarandi tillaga frá OJ var samþykkt samhljóða: „Félagsfundur FÍF 5.4.75 samþykkir að fela stjórn félagsins að semja um aukalaun þeirra flugumferðarstjóra sem annast nema í flugumferðarstjórn, annaðhvort í formi beinna peningagreiðslna eða í formi fría og/eða styttri vinnuskyldu. Ef ekki semst um þessi mál fyrir 1. maí nk. munu flugumferðarstjórar ekki taka að sér að annast um nema á vöktum eftir þann tíma.“

Eftirfarandi tillaga stjórnar var samþykkt með 5 atkvæðum gegn 4: „Félagsfundur haldinn í FÍF 5. apríl 1975 samþykkir að vegna hinnar miklu umframvinnuskyldu sem lögð er flugumferðarstjórum á hendur og skerts orlofs samkvæmt tilkynningu yfirflugumferðarstjóra í Reykjavík 29.01.1975 og óska starfsmanna um fullt orlof sumarið 1975, skuli aukavaktir lagðar niður frá og með 1. maí nema til komi fyrirgreiðsla af hálfu vinnuveitanda, Flugmálastjórn skuldbindi sig til að ráða 8 nema til viðbótar þegar á þessu ári.“

Eftirfarandi tillaga frá GN og SH var samþykkt samhljóða: „Félagsfundur haldinn í FÍF 5.4.75 samþykkir, að gefnu tilefni, að félagsmeðlimir FÍF raski ekki heimilisfriði félagsmeðlima með upphringingum vegna aukavakta á tímabilinu kl. 23:00 til 10:00, nema með fyrirfram ákveðnu samkomulagi við hvern og einn félagsmann, enda liggi þá listi frammi hjá vaktstjóra yfir þá menn sem boða má.“

IV talaði um orlofsheimili sem hefðu verið keypt og yrðu komin upp 1. júní. Tilkynning þar að lútandi væri rétt ókomin.

Á félagsfundi 30.4.75 voru 10 nemar samþykktir sem aukafélagar og boðnir velkomnir. Á félagsfundi í skóla HJ, 9. júní, kom fram að náðst hefði samkomulag um að FMS fjölgaði utanfarastyrkjum úr 12 í 18 og upphæðin yrði 40 ensk pund hverju sinni og að samþykktur hefði verið eftirmenntunarsjóður en jafnframt fallið frá kröfu um sérstakt gjald fyrir verklega þjálfun á vöktum

Aðalfundur 1976 var haldinn 12. febrúar á Loftleiðahótelu. Fram kom þar að kynn-

isferðir flugumferðarstjóra á síðasta ári hefðu orðið 36 talsins, innanlands og erlendis, töluverð aukning frá árinu á undan. Flugleiðir höfðu samþykkt fjölgun kynnisferða erlendis úr 15 í 30. Samþykktar voru breytingar á sumum lagagreinum. Umræður drögust á langinn og framhaldi fundarins var frestað til 15. feb.

Á þeim fundi urðu mjög miklar umræður um fyrirkomulag þjálfunar flugumferðarstjóra og að lokum var samþykkt eftirfarandi tillaga frá BD: „Aðalfundur FÍF samþykkir að fela stjórn félagsins að skipa 3 menn í nefnd til að endurskoða gagnert fyrirkomulag þjálfunar flugumferðarstjóra á grundvelli framkominnar tillögu fráfarandi stjórnar FÍF, fyrri fundarsamþykktar FÍF og þeirra ábendinga sem þeim kunna að berast frá starfandi flugumferðarstjórum og nemum. Nefndin skili álitni innan eins mánaðar og taki þá félagsfundur ákvörðun í málinu. Jafnframt tilkynni stjórn félagsins Flugmálastjórn að endurskoðun standi yfir, útgáfa skírteina fyrir nk. sumar komi ekki til greina og að Flugmálastjórn skuli að fullu bæta núverandi nemum þau laun og hlunnindi sem ekki ná fram að ganga vegna breyttra háttar í þjálfunarmálum.“

Félagsfundur var haldinn 10. maí 1976 í Loftleiðahótel. Eftirfarandi tillaga um nemamálefni var þar samþykkt með 14 atkvæðum gegn einu: „Félagsfundur haldinn í FÍF að Hótel Loftleiðum 10.05.76 samþykkir, vegna hins alvarlega ástands sem ríkir í mannfæð í flugumferðarstjórn, að veita FMS undanþágu til starfsréttindaprófa til handa þeim nemum sem lokið hafa undirbúningsmenntun í Bandaríkjunum á sl. ári. Þessi undanþága er háð því skilyrði að aðurnefndir nemar haldi áfram á þeirri námsbraut er samið verður um á nk. hausti og verður önnur undanþága ekki gefin af hálfu félagsins til handa öðrum nemum er hefja nám seinna.“

Á félagsfundi 31. maí '76 kynnti formaður og útskýrði samkomulag sem náðst hafði milli FÍF og samgönguráðuneytis sem er í aðalatriðum að flugumferðarstjórar taki skert orlof, sem næst 24 daga á orlofstímabilinu 1976, og að unnið verði á þrískiptum vöktum í Reykjavík og Keflavík og að hverri aukavakt á orlofstímabilinu fylgi 12 klst. greiðsla í dagvinnu í viðkomandi launaflokki. Ennfremur eiga flugumferðarstjórar að annast starfsþjálfun nema samkvæmt ákvæðum starfsreglna og greiddar verði í eftirmenntunarsjóð FÍF 60.000 kr. fyrir ársþjálfun hvers nema í flugumferðarstjórn. Þá verður ferðastyrkjum fjölgað í 21 og upphæðin verði 50 sterlingspund og ónýttir ferðastyrkir flytjist milli ára.

Samkomulag náðist um sérstakt gjald í orlofssjóð FÍF sem ríkissjóður greiðir og skal það nema 0,25% af föstum launum félagsmanna FÍF í þjónustu ríkisins. Leynileg atkvæðagreiðsla fór fram um ofangreindan samning og var hann samþykktur með 16 atkvæðum, fimm voru á móti, tveir skiluðu auðu og einn seðill var ógildur.

Aðalfundur 1977 var haldinn í Leifsbúð 20. febrúar. Í upphafi fundarins færði Hörður D. Arnórsson FÍF að gjöf forlata fundarhamar, til minningar um Kára Guðmundsson flugumferðarstjóra sem fórst af slysförum, 25 ára að aldri, árið 1971, frá námsfélögum Kára, þeim Herði, Gunnari Egilssyni, Eiríki Kristinssyni og Baldri Ágústssyni. Hörður tók fram „að sú væri von gefenda að hamrinum fylgdi gæfa, honum yrði ávallt beitt af visku og að hann muni stuðla að einingu og samhug íslenskra flugumferðarstjóra“. Herði var síðan falin fundarstjórnin og að vígja þannig hamarinn.

Á fundinum kynnti IV reglugerð fyrir orlofsheimilasjóð, hún var rædd og síðan samþykkt. Orlofsbústöðunum hafði verið gefið nafnið Vinjar.

Félagsfundur var haldinn í skóla HJ 9. júní þar sem rætt var um vaktafyrirkomulag á næsta orlofstímabili sem ekki hafði ennþá náðst samkomulag um. Á félagsfundi 18. júní var svo vaktafyrirkomulag sumarsins samþykkt.

Á félagsfundi í Leifsbúð 5. des. 1977 var eftirfarandi tillaga frá stjórninni samþykkt: „Félagsfundur FÍF haldinn 5. des. ‘77 samþykkir að frá og með 15. des. verði ekki unnin yfirvinna þar til vangoldin laun, samkvæmt samningi við FÍF, til flugumferðarstjóra á Akureyri, Egilsstöðum og í Vestmannaeyjum, svo og til Sigurjóns Einarssonar flugmanns, verði greidd að fullu.“ Á sama fundi var einnig samþykkt tillaga til stjórnarinnar frá SV, um að stofnsetja sem fyrst eftirfarandi starfsnefndir: 1) Öryggisnefnd, 2) tækninefnd fyrir flugumferðarstjóra (lög og reglur), 3) tækninefnd fyrir búnað flugvalla og leiðsögutækja.

Aðalfundur ársins 1978 var haldinn í Loftleiðahótelinu 19. febrúar. Á þeim fundi tilkynnti formaður að stjórnin hefði ákveðið að „láta IFATCA ‘73 málið niður falla vegna erfiðleika við gagnasöfnun og áhugaleysis félagsmanna“. SX skýrði frá störfum tækninefndar sem m.a. hefði hafið störf við „tölvumálefni“. Eftirfarandi tillaga frá TA var samþykkt samhljóða: „Aðalfundur FÍF, haldinn að Hótel Loftleiðum 19. feb. 1978, samþykkir að láta fara fram könnun á því hvort meirihluti félagsmanna sé samþykkur kaupum á fasteign, þ.e. félagsheimili sem geti skapað viðunandi aðstöðu fyrir félaga FÍF til að starfa að félagsmálum ásamt aðstöðu til hvers konar fundarhalda. Verði útkoma könnunarinnar jákvæð, þ.e. félagsmenn séu slíkum kaupum fylgjandi, þá skal stjórn FÍF þar með hafa fullt umboð til slíkra kaupa og þá jafnframt ávaxta fjármuni félagsins á sem hagkvæmastan hátt þar til að þeirra mati fjárhagsleg geta félagsins leyfir slík kaup.

Sé meirihluti félagsmanna andvígur slíkri fjárfestingu skal stjórn FÍF samræma félagsgjöld FÍF að áætlaðri rekstrarþörf félagsins og leggja tillögur þar að lútandi fyrir næsta aðalfund.“

Félagsfundur var haldinn 31. maí ‘78 þar sem rætt var um nýafstaðna samninga sem fundurinn samþykkti með 38 atkv. gegn 20 en samningsatriðin eru ekki tilgreind í fundargerð. Næsti félagsfundur var haldinn 5 des. ‘78 og fundarefnið stytting vakta. Var hér á ferðinni bein krafa frá flugmálastjóra sem sagðist ekki geta lengur borið ábyrgð á hinum 12 klst. löngu vöktum og ef ekki næðist samkomulag við flugumferðarstjóra um vaktalengd mundi hann einhliða stytta þær frá og með 1. feb. nk. Að loknum umræðum var eftirfarandi tillaga, upphaflega frá BD en lítið breytt, samþykkt samhljóða:

„Félagsfundur FÍF 5. des. 1978 felur stjórn félagsins að hafna framkomnum óskum flugmálastjóra um breytt vaktafyrirkomulag. Stjórnin leiti á þessu staðfestingar allra félagsmanna í allsherjaratkvæðagreiðslu eigi síðar en 30. jan. nk. Hinsvegar fagna félagsmenn áhuga flugmálastjóra og ICAO á því að minnka vinnuálag á flugumferðarstjórum. Fundurinn felur því stjórn félagsins að hefja viðræður við FMS um fækkun aukavakta, minnkaða vinnuskyldu flugumferðarstjóra og fjölgun starfsmanna á hverri vakt til að dreifa vinnuálagi og auka öryggi flugumferðar.

Aðalfundur ársins 1979 var haldinn í Loftleiðahótel 17. febrúar. Vegna mannfæðar var ekki hægt að breyta lögum félagsins svo haldinn var framhaldsaðalfundur 26. febrúar þar sem sumum greinum laganna var breytt. Ekki kom fram hvort samningar tókust um lengd vaktanna. Á félagsfundi 9. maí 1979 kom fram að ráðuneytið var reiðubúið til að samþykkja sömu sumarsamninga og giltu síðasta sumar. Á félagsfundi 5. júní kom fram að nefnd væri að störfum um endurskoðun námstílhögunar og fjölda flugumferðarstjóra.

Aðalfundur ársins 1980 var haldinn 7. febrúar að Hótel Loftleiðum. SX, formaður tækninefndar, ræddi þar um seinagang við tölvuvæðingu flugstjórnarmiðstöðvarinnar og að æskilegt væri að tækninefndin fengi að kynna sér tölvuvæðingu erlendis, t.d. á Kennedy-flugvelli. Á þessum fundi var samþykkt tillaga frá VO um að undirbúið yrði flugumferðarstjóratal og fundurinn valdi þá VO, HR, OG, IV og JT til að starfa að því máli. Á félagsfundi í skóla HJ 14. apríl 1980 var enn talað um áhuga FMS á að stytta 12 klst. vaktirnar

Á félagsfundi að Hótel Esju 27. maí var eftirfarandi tillaga frá SW samþykkt með 18 atkvæðum gegn 14: „Félagsfundur FÍF 27.05.'80, samþykkir að ekki verði unnin aukavinna frá 1. júní til 30. okt. '80, fyrr en yfirvöld samþykkja að greiða sama álag á alla aukavinnu sem þau óska eftir að unnin sé af flugumferðarstjórum.“ Eftirfarandi tillaga frá GT var samþykkt með 10 samhljóða atkvæðum: „Félagsfundur FÍF 27.05.'80 samþykkir að stjórn félagsins fari þess á leit að úr því verði skorið af yfirvöldum hvort flugumferðarstjórn teljist til öryggisþjónustu eður ei.“

Á félagsfundi í Leifsbúð 16. júní kom fram að ráðuneytið neiti afdráttarlaust að breyta síðustu sumarsamningum um aukavinnu. Eftir umræður um málið var eftirfarandi tillaga frá fjórum fundarmönnum samþykkt: „Félagsfundur FÍF 16.06.'80 samþykkir að fram fari allsherjaratkvæðagreiðsla um samningstilboð það er nú liggur fyrir frá samgönguráðuneyti varðandi vinnu flugumferðarstjóra.“ Með voru 36 en 25 á móti. Á fundinum var rætt um möguleika á orlofshúsi í Aðaldal og væntanlegt fréttabréf frá stjórninni um málið.

Á félagsfundi í Leifsbúð 4. sept. '80 var eftirfarandi tillaga frá SW og HB samþykkt samhljóða: „Vegna einhliða vaktabreytinga af hálfu Flugmálastjórnar sem taka eiga gildi 1. nóv. lét stjórn FÍF gera könnun á hug starfsmanna til þessara vakta. Í flugstjórn þar sem þetta á fyrst að koma til framkvæmda greiddu 24 af 38 starfsmönnum atkvæði gegn þessu vaktakerfi, og ber að geta þess að til nokkurra af þeim 14 sem ekki eru á listanum náðist ekki vegna orlofs þeirra. Félagsfundur FÍF 4.9. samþykkir að fela stjórn FÍF að leita lögfræðiaðstoðar til að hafna einhliða vaktabreytingu Flugmálastjórnar dags. 6.8.'80.“ Á fundinum voru einnig rædd orlofsheimilamál. IV skýrði frá því að hann, JB og SV hefðu farið í Aðaldal og tekið þar frá landsvæði með fyrirvara félagsfundar. Þeir höfðu fengið tilboð um smíði bústaðaðar, lögð vegar að honum og vatn í bústaðinn. Að loknum umræðum var eftirfarandi tillaga frá ER samþykkt með 12 atkvæðum gegn einu: „Félagsfundur haldinn í Leifsbúð 4.9.'80 samþykkir að veita stjórn FÍF og orlofsheimilanefnd frjálssar hendur í sambandi við kaup á sumarhúsi í landi Laxamýrar í Þingeyjarsýslu.“

Eftir umræður um viðhaldsþjálfun flugumferðarstjóra var eftirfarandi tillaga frá HB samþykkt með 10 samhljóða atkvæðum: „Félagsfundur FÍF í Leifsbúð 04.09.'80 samþykkir að hafna starfsreglum 2.4.17 en jafnframt hefji stjórnskipuð nefnd viðræður við Flugmálastjórn um viðhaldsþjálfun flugumferðarstjóra við viðurkenndan skóla erlendis eða skóla Flugmálastjórnar og verði sú niðurstaða borin undir félagsfund.“

Á félagsfundi í Leifsbúð 2.10.'80 var viðhaldsþjálfunin enn á dagskrá og mikið rædd. Eftirfarandi tillaga frá SH og JX var samþykkt með 16 atkvæðum gegn einu: „Félagsfundur FÍF 2. okt. 1980 í Leifsbúð hafnar framkomnu uppkasti að starfsreglum um hæfnispróf og vísar til gildandi samnings dags. í júní 1979, milli FÍF og FMS um endurþjálfun flugumferðarstjóra. Jafnframt bendir FÍF á bókun nefndar, til endurskoðunar námi í flugumferðarstjórn, þar sem samþykkt var að Reglugerð um skírteini, gefin út af Flugmálastjórn, skuli breytt til samræmis við gildandi samkomulag.“

Þá var eftirfarandi tillaga frá SH samþykkt með 10 samhljóða atkvæðum: „Þar eð Flugmálastjórn hefur neitað að endurnýja skírteini nokkurra flugumferðarstjóra án þess að vanhæfni þeirra í starfi sé sönnuð, vill FÍF hérmeð vara Flugmálastjórnina við afleiðingum þess. Verði skírteini umræddra flugumferðarstjóra ekki endurnýjuð innan tveggja daga áskilur FÍF sér allan rétt til hörðustu aðgerða vegna þessa gerræðis.“ Eftirfarandi tillaga frá BD var einnig samþykkt með 9 atkvæðum gegn 6: „Félagsfundur FÍF 2.10.'80 felur stjórn félagsins að tryggja eftir bestu getu, og með hverjum þeim ráðum sem hún telur nauðsynleg, að skírteini flugumferðarstjóra verði endurnýjuð með hefðbundnum hætti, þar til samkomulag hefur náðst við félagið um breytta háttu þar á.“

Aðalfundur ársins 1981 var haldinn í Leifsbúð 21. febrúar. Í skýrslu formanns kom fram að 25 ára afmælis félagsins hefði verið minnst með veglegri samkomu. Lítið hafði gengið með flugumferðarstjóratalið og sumir félagar daufheyrst við að veita um sig upplýsingar. Tilraunir FMS um að koma á hæfnisprófum hjá flugumferðarstjórum fóru út um þúfur en reynt var að fá fremur endurhæfingu og starfsþjálfun, málið í biðstöðu. Fram kom að sumarhús í Aðaldal yrði tilbúið í júlí næsta sumar. Eftirfarandi tillaga frá SW var samþykkt samhljóða, með 16 atkvæðum: „Aðalfundur FÍF 21.02.'81 samþykkir að sjóður til styrktar þeim flugumferðarstjórum sem fara á eftirlaun verði lagður niður þar sem fyrirsjáanlegt sé að hann nái aldrei tilgangi sínum. Eignir sjóðsins renni í félagssjóð.“

Eftirfarandi tillaga frá GT og JI var samþykkt samhljóða: „Við leggjum til að aðalfundur FÍF 1981 styrki rit Íslenska flugsögufélagsins árlega sem nemi fjárhæð einnar styrktarlinu hverju sinni.“

Á félagsfundi 7. ágúst var þessi tillaga frá EV og TS samþykkt með 11 atkvæðum gegn 4: „Félagsfundur FÍF haldinn 7. ágúst '81 lýsir stuðningi við athafnir stjórnar og felur henni að fylgjast með áframhaldandi aðgerðum IFATCA til stuðnings PATCO og athuga hvaða stuðning FÍF getur veitt í framhaldi af þeim athugunum.“

Aðalfundur 1982 var haldinn í Leifsbúð 21. febrúar. Þar kom fram að IFATCA-þingið 1981 var haldið í Kafró. Ekki var hægt að fjalla um lagabreytingar á þessum fundi vegna fámennis. Eftirfarandi tillaga frá HS var samþykkt: „Aðalfundur FÍF haldinn að Hótel Loftleiðum 28. feb. '82 gerir að tillögu sinni að fram fari allsherjaratkvæða-

greiðsla um hvort selja beri orlofshús félagsins í Grímsnesi. Jafnframt því að félagsmönnum verði send kjörgögn, verði gerð könnun á því hvort kaupa beri önnur orlofshús í staðinn og hvar þau skuli þá staðsett.“ Fram kom við umræður að húsin hefðu reynst verr en vonir stóðu til og skortur á viðhaldi þeirra að komast á alvarlegt stig.

Framhaldsaðalfundur var haldinn í flugskóla HJ 5. mars. Eina mál fundarins var lagabreytingar. HS flutti breytingartillögu við 3. málsgr. 3 gr. laganna sem var samþykkt svohljóðandi: „Aukafélagar skulu þeir teljast sem lokið hafa bóklegum grundvallarprófum flugumferðarstjóra en ekki starfsþjálfun skv. samkomulagi FÍF og stjórnvalda og hafi þeir verið valdir til framhaldsnáms samkvæmt gildandi samningum milli FÍF og stjórnvalda.“

Eftirfarandi tillaga frá ER var samþykkt samhljóða: „Núverandi stjórn komi á eða vinni sjálf að nánari tillögum um stjórnarkjör til að koma í veg fyrir að skipt verði algjörlega um alla stjórnarmenn á árs fresti. Verði tillaga þar að lútandi lögð fyrir aðalfund 1983.“

Á félagsfundi í Loftleiðahótelu 1. júní '82 var eftirfarandi tillaga frá GK, GJ og BD samþykkt samhljóða með 53 atkvæðum: „OH hefur að mati fundarins gerst brotlegur við lög FÍF með því að vinna að yfirlögðu ráði gegn hagsmunum félagsmanna og gegn því markmiði félagsins að vinna að bættu flugöryggi. Í ljósi fram kominna staðreynda samþykkir félagsfundur haldinn að Hótel Loftleiðum 1.6.'82 að efnt verði til allsherjaratkvæðagreiðslu innan FÍF um hvort vísa beri OH úr félaginu.“

Í framhaldi af þessum fundi var annar félagsfundur haldinn á sama stað 16. júní þar sem fundarefnið var að kanna niðurstöður allsherjaratkvæðagreiðslunnar. Félagsmenn alls voru 78. Atkvæði greiddu 71 eða 91%. Með brottvísun voru 59, eða 83% greiddra atkvæða, á móti voru 7, eða tæp 10%. Auðir seðlar voru 5, eða 7%.

Eftirfarandi tillaga var síðan samþykkt: „Félagsfundur FÍF haldinn á Hótel Loftleiðum 16.06.'82 beinir eftirfarandi tilmælum til stjórnar FÍF: 1) Stjórnin kynni OH, yfirmönnum Keflavíkurflugvallar og öryggisþjónustunnar um úrslit allsherjaratkvæðagreiðslunnar um brottvikningu OH úr FÍF og kynni jafnframt sjónarmið félaga FÍF varðandi samstarf við OH og ákvæði laga FÍF þar að lútandi.“

Félagsfundur var haldinn í Loftleiðahótelu 8. nóv. '82 til að fjalla um nýafstaðna samninga. Að loknum umræðum fór fram leynilega atkvæðagreiðsla þar sem 36 sögðu já en 7 nei, auðir seðlar voru 2.

Aðalfundur ársins 1983 var haldinn 12. febrúar að Hótel Loftleiðum. Miklar umræður urðu um túlkun síðustu samninga. Eftirfarandi tillaga frá TA var samþykkt samhljóða: „Verði raunhæfar viðræður um lok sérkjarasamnings ekki hafnar innan tíðar felur aðalfundur FÍF 1983 stjórn félagsins að tilkynna félagsmönnum þar um og hætti flugumferðarstjórar þá þegar að vinna aukavaktir þar til slíkar viðræður hefjast.“ Eftirfarandi tillaga var einnig samþykkt á fundinum: „Undirritaðir leggja til að stjórn FÍF skipi nefnd sem geri úttekt á eftirlaunamálum flugumferðarstjóra. Nefndin geri tillögur um úrbætur sem miði að því að gera þeim flugumferðarstjórum sem náð hafa eftirlaunaaldri kleift að fara á eftirlaun. Nefndin skili tillögum til stjórnar fyrir 1. júní 1983.“

Þá var lýst úrslitum í atkvæðagreiðslu um afdrif Vinja. Hún fór þannig að 32 vildu selja báða bústaðina, 17 vildu selja annan en einn vildi eiga báða áfram.

Á félagsfundi í Hótel Esju, 28. maí '83, var fjallað um tillögu frá sáttanefnd í máli OH. Að loknum umræðum var eftirfarandi tillaga frá IV samþykkt: „Félagsfundur FÍF haldinn í Hótel Esju 28.05.'83 ákveður að fram skuli fara allsherjaratkvæðagreiðsla innan FÍF um tillögu sáttanefndar í máli OH.“

Eftirfarandi tillaga um tæknimál var samþykkt samhljóða: „Félagsfundur FÍF haldinn 16.12.'83 felur stjórn FÍF að endurvekja tækninefnd og öryggisnefnd félagsins og fela þeim það hlutverk að vera samningsaðili, ásamt stjórninni, gagnvart Flugmálastjórn, um öll tæknileg atriði. Einnig að nefndirnar hafi það hlutverk að þrýsta á um og fylgja eftir þeim breytingum sem nauðsynlegar eru á tæknibúnaði Flugmálastjórnar.“ Eftirfarandi tillaga um einkennisföt var samþykkt: „Félagsfundur FÍF haldinn 16.12.'83 felur stjórn FÍF að snúa sér nú þegar til samgönguráðherra og óski eftir því að hann hlutist til um að nýutkominni reglugerð um einkennisföt flugumferðarstjóra verði breytt þannig að einkennisföt flugumferðarstjóra verði svipuð einkennisfötum tollvarða, einungis með merki stofnunar á brjóstvasa. Öllum strípum og fangamerkingum með nafni verði sleppt. Fundurinn gagnrýnir þau vinnubrögð ráðuneytis að hafa ekki samráð við félagslega trúnaðarmenn eða fulltrúa frá félaginu fyrir breytingu á reglugerð um einkennisfatnað.“

Umræður fóru þarna fram um nýtilkomna stimpilklukku og voru allir sammála um að hún væri sett upp starfsmönnum til höfuðs og væri hér verið að lýsa ákveðnu vantrausti á varðstjóra sem bóka menn á vaktir.

Aðalfundur ársins 1984 var haldinn á Hótel Loftleiðum 29. febrúar. Í skýrslu formanns kom fram að á árinu fékkst hækkun á skirteinistryggingu flugumferðarstjóra úr 84.000 í 120.000 svissneska franka og niðurstaða fékkst í máli OH. Á árinu var mikið reynt að selja orlofshús félagsins að Vinjum en ekkert gekk. Gerðar voru athugasemdir við mjög mikinn tilkostnað vegna ferðalaga á þing flugumferðarstjóra erlendis.

Félagsfundur var haldinn 1. nóv. '84 á Hótel Loftleiðum. Þar voru námsmálefni m.a. til umræðu og frummælandi lýsti óánægju yfir að FMS breytti starfsreglum um nám og þjálfun að eigin geðþótta. Miklar og ítarlegar umræður urðu um málið og tillaga lögð fram sem var felld.

Á félagsfundi í Loftleiðahótelu 28. nóv. kom fram að 50 þús. kr. verkfallsstyrkur hafði verið veittur BSRB úr sjóði FÍF. Á þessum fundi var nýr sérkjarasamningur kynntur og greidd um hann atkvæði. Með samningnum voru 43 en 17 á móti og hann því samþykktur. Eftirfarandi tillaga frá BK var samþykkt samhljóða: „Félagsfundur FÍF 28.11.'84 ályktar að félagar FÍF taki ekki að sér kennslu fyrr en tryggt sé að aukafélagar FÍF fái laun greidd meðan á námi stendur. Stjórn FÍF er falið að vinna að þessu máli samhliða lausn annarra ágreiningsefna varðandi námsmálin.“

Þá var eftirfarandi tillaga frá SN samþykkt: „Fundur FÍF 28.11.'84 felur stjórn félagsins að skipa þriggja manna launanefnd sem vinni að því að undirbúa drög að kjarasamningi og kauptaxta flugumferðarstjóra sem sé algerlega aðskilinn frá kjarasamningi BSRB. Við kröfugerðina verði tekið mið af launum sambærilegra aðila, t.d. flugmanna.“

Aðalfundur ársins 1985 var haldinn í Hótel Loftleiðum 28. febrúar. Á fundinum var samþykkt að gera VO að heiðursfélaga FÍF á 30 ára afmælishátíð félagsins síðar á árinu.

Lagabreytingar voru á dagskrá en ekki næg fundarsókn til lagabreytinga og framhaldsfundur boðaður á sama stað 7. mars. Á þeim fundi mættu aðeins 13 félagsmenn en orðalagsbreytingar voru gerðar á fáeinum greinum félagslaganna.

Á félagsfundi í Loftleiðahóтели 30.04.'85 var eftirfarandi tillaga frá JS samþykkt: „Félagsfundur FÍF haldinn 30. apríl 1985 beinir því til félagsmanna FÍF að ekki verði teknar aukavaktir frá og með 7. maí 1985, hafi þá ekki verið samið um greiðslur fyrir yfirvinnu.“

Á félagsfundi að Hótel Loftleiðum var eftirfarandi tillaga frá HB samþykkt samhljóða: „Félagsfundur haldinn í Hótel Loftleiðum 19.9.'85 ákveður að félagsmenn taki ekki að sér önnur störf hjá Flugmálastjórn en við flugumferðarstjórn, nema um þau séu gildandi samningar við FÍF, á þetta m.a. við um kennslu, þjálfun og ný starfssvið.“ Eftirfarandi tillaga frá ER var samþykkt samhljóða: „Félagsfundur FÍF haldinn að Hótel Loftleiðum 19.9.'85, samþykkir að félagsmenn FÍF sem sendir eru erlendis á vegum Flugmálastjórnar taki ekki lægri dagpeningagreiðslur en eru í gildandi kjarasamningum opinberra starfsmanna.“

Þá var að lokum samþykkt eftirfarandi tillaga frá GK: „Félagsfundur í Félagi íslenskra flugumferðarstjóra haldinn að Hótel Loftleiðum 19.9.1985 fer þess á leit við hæstvirtan samgönguráðherra, Matthías Bjarnason (MB), að hann hlutist til um að leysa sambúðarerfiðleika þá sem upp hafa risið milli flugmálastjóra og flugumferðarstjóra sem nú þegar hafa valdið óróa og óöryggi á vinnustað og leitt gætu til hættuástands verði ekki úr bætt.“

Á félagsfundi að Hótel Borg 9. janúar 1986 var KG hylltur með lófaklappi fyrir frábæra frammistöðu í kappræðum við Pétur Einarsson flugmálastjóra í sjónvarpinu nýlega, svo og samninganefnd félagsins fyrir frábær störf. Eftir snarpar og langar umræður var eftirfarandi tillaga frá BO og IV samþykkt samhljóða: „Félagsfundur FÍF haldinn að Hótel Borg 9. jan. 1986 mótmælir harðlega svokölluðum áminningarbréfum flugmálastjóra til einstakra flugumferðarstjóra. Fundurinn telur umrædd bréf ósanngjörn með öllu og fer þess á leit við hæstvirtan samgönguráðherra að hann hlutist til um að umrædd bréf verði afturkölluð tafarlaust.“ (Bréfin voru afturkölluð síðar.)

Eftirfarandi tillaga frá KG var einnig samþykkt samhljóða: „Í trausti þess að flugmálastjóri sjái að sér og láti af valdniðslu gagnvart flugumferðarstjórum, ákveður félagsfundur FÍF haldinn að Hótel Borg 9. janúar 1986 að fresta skipulögðum varnaðargerðum til 16. janúar 1986, en leggur áherslu á að félagsmenn sinni ekki aukavinnu meðan núverandi ástand varir.“ Alls voru mættir 44 félagsmenn á þessum fundi og 42 þeirra tóku þar til máls.

Annar félagsfundur var haldinn að Hótel Borg 14. janúar. Formaður félagsins, HO, hafði þar framsögu og greindi frá gangi mála frá síðasta fundi, m.a. viðræðum við ráðherra og flugráðsmenn. Ennfremur sagði hann að haft hefði verið samband, ýmist símleiðis eða með símskeytum, við félaga okkar í nágrannalöndunum. GK skýrði frá viðræðum við samgönguráðherra, og einn flugráðsmanna.

Á fundinum var lesin upp eftirfarandi samþykkt 18 flugumferðarstjóra frá fundi þeirra á Keflavíkurflugvelli 13. janúar: „Fundur flugumferðarstjóra á Keflavíkurflugvelli

lýsir yfir eindregnum stuðningi við Félag ísl. flugumferðarstjóra vegna hugsanlegra aðgerða í yfirstandandi deilu við Flugmálastjórn. Jafnframt lýsir fundurinn yfir áhyggjum af hvert stefni í flugöryggismálum og telur aðkallandi að stjórnvöld beiti sér nú þegar fyrir málamíðlun til þess að forðast hættuástand.“ JE las upp bréf frá samgönguráðherra sem honum barst tveim tímum fyrir fundinn þar sem ráðherra óskar eftir að fyrirhuguðum aðgerðum verði frestað fram yfir heimkomu MB ráðherra, nk. föstudag. Fundarstjóri greindi þar frá viðræðum við Matthías Á. Mathiesen (MÁM), verðandi utanríkisráðherra, sem hann og 7 aðrir flugumferðarstjórar sátu. Ennfremur skýrði hann frá því að fundur yrði með núverandi utanríkisráðherra Geir Hallgrímssyni á morgun, 15. jan. Fundinum bárust skilaboð símleiðis frá MÁM ráðherra sem tók svipaða afstöðu og Albert Guðmundsson (AG) ráðherra og óskaði sömuleiðis eftir frestun aðgerða.

Að ósk fundarstjóra fór fram nafnakall um eftirfarandi tillögu frá GT, GK, GE og GR sem samþykkt var með öllum greiddum atkvæðum: „Félagsfundur FÍF haldinn að Hótel Borg 14. janúar 1986 ályktar að stjórn FÍF haldi áfram fyrirhuguðum aðgerðum í samræmi við áskorun og viljayfirlýsingu félagsmanna sem þeir hafa undirskriftað.“

Að lokum var eftirfarandi „vantraustsyfirlýsing“ samþykkt af öllum 40 fundarmönnum: „Að marggefnu tilefni sér Félag ísl. flugumferðarstjóra sig knúð til að lýsa yfir vantrausti á PE núverandi flugmálastjóra. Teljum við að hann hafi með framkomu sinni og athöfnum sýnt berlega að hann sé óhæfur til að rækja svo ábyrgðarmikið starf.

Minnt er á að á sínum tíma var skipan hans í embætti flugmálastjóra mjög umdeild og efuðust margir um að hann væri hæfur til að gegna embættinu á sómasamlegan hátt. Því miður hefur komið í ljós að ótti þessi var ekki ástæðulaus. Núverandi flugmálastjóri, PE, hefur stjórnað af stráksskap og ábyrgðarleysi, sýnir starfsmönnum lítilsvirðingu, yfirgang og valdniðslu, sem bitnar á flugrekstraraðilum og hinum fljúgandi almenningi og stefnir flugöryggi í voða. Hann hika ekki við að fótumtroða sjálfsögð mannréttindi, lýðræði og heiðarleika í samskiptum manna á milli og svífst einskis til að hygla sínum fylgiskum.

Við leyfum okkur að minna á að í nefndaráli er PE lagði fram, ásamt fleirum, áður en hann var gerður að flugmálastjóra, er lagt til að aðeins verði skipað í embætti flugmálastjóra til skamms tíma í senn. Til að afstýra frekari afglöpum flugmálastjóra, skorum við á viðkomandi stjórnvöld að skipa án tafar í embættið á ný og velja þá til starfsins mann sem hefur þekkingu og reynslu í stjórnun, sérþekkingu á flugmálum og hefur tamið sér þá háttvísi í framkomu og hegðun sem sæmir þessu embætti.“

Á félagsfundi á Hótel Esju, 16.02.'86 var fjallað um nýtt skipurit FMS, þar sem svo nefnd svið voru stofnsett. Við umræður kom fram „að þetta væri í fyrsta sinn sem svona barátta væri háð. Hér væru flugumferðarstjórar í raun að berjast gegn flugumferðarstjórum. Ástandið væri nánast eins og í borgarastyrjöld og fátt væri verra en slíkt ástand“. Eftirfarandi tillaga frá GK og JI var samþykkt: „Félagsfundur FÍF haldinn 16.02.'86 samþykkir framlagt skipurit fyrir Flugmálastjórn, þó með þeim fyrirvara að uppfyllt verði ákvæði samkomulags við stjórnvöld þess efnis að samþykki HG og SG vegna breyttra starfa liggi fyrir, ella gegni þeir áfram stjórnun vakta.“

Aðalfundur ársins 1986 var haldinn að Hótel Esju 12. mars. Fráfarandi formaður



Fyrsta félagsheimili FÍF (á annarri hæð) að Grensásvegi 16, Rvík, 1987–1997.

sagði að mestur tími fráfarandi stjórnar hefði farið í stöðuga samningafundi og fundarhöld í sambandi við hið svokallaða skipurit. Á þessum fundi varð AN formaður félagsins. Á félagsfundi að Hótel Esju 10.04.'86 var tillaga frá stjórn FÍF um yfirvinnubann frá 11.04.'86, samþykkt með 15 atkvæðum gegn 1.

Eftirfarandi tillaga frá GR og JT var samþykkt samhljóða: „Félagsfundur haldinn að Hótel Esju 10.04.'86 samþykkir að skora á ER, HS, LH og SL að þeir óski eftir að láta af stöðum sínum sem vaktstjórar þar sem ljóst sé að núverandi ástand á vinnustað er óþolandi og hættulegt.“

Aðalfundur ársins 1987 var haldinn að Síðumúla 17, 26. febrúar. Á fundinum flutti BO, formaður tækninefndar félagsins, skýrslu um framgang tölvumála, þ.e. nýs tölvukerfis í flugstjórnarmiðstöðinni og ratsjarmál. Einnig kom fram að íslenskir flugumferðarstjórar væru farnir að taka þátt í fótboltamótum flugumferðarstjóra í Evrópu.

Stórtíðindi má telja að á þessum fundi var samþykkt samhljóða að ráðast í húsnæðis kaup til félagslegrar aðstöðu fyrir FÍF, að Grensásvegi 16. Kaupsamningur var lesinn fyrir fundarmenn en hann hafði verið gerður með fyrirvara um samþykki aðalfundarins. Voru fundarmenn að vonum mjög ánægðir með þessa framkvæmd.

Félagsfundur var haldinn í félagsheimili frímerkjasafnara 29.04.'87. Dagskrárefni var staðan í samningamálum og heimild félagsmanna til boðunar verkfalls. Þar var kynnt kröfugerð félagsins, áhrif verkfallsréttar, stytting starfsævi flugumferðarstjóra, málshöfðun, yfirvinnukaup, lífeyrisgreiðslur, tilboð ríkisins og lögin um samninga og rétt-

indi ríkisstarfsmanna, svo og verkfallsréttinn. Málin mikið rædd og spurningum svarað. Dreift var kjörgögnum í leynilegri atkvæðagreiðslu FÍF um verkfallsboðun og atkvæðagreiðsla hafin.

Næsti félagsfundur var haldinn 02. 06.'87, þar sem sömu mál voru á dagskrá. Formaður kynnti stöðuna í samningunum og dóm Félagsdóms og taldi rétt að fylgja í einu og öllu bókstaf starfsreglnanna, en taldi viðbúið að tafir yrðu á flugi. Lýst var breyttu viðhorfi viðsemjanda okkar og gerður samanburður á launum flugumferðarstjóra og annarra stétta. Lögð var áhersla á mikilvægi þess að standa þétt saman.

Félagsfundur var enn haldinn 11.06.'87 og rætt um samningana, aðdraganda þeirra og gerð, samningstímabilið og launabreytingar á því. Að lokum fór fram atkvæðagreiðsla um samninginn og hann samþykktur með öllum 44 atkvæðum.

Aðalfundur ársins 1988 var haldinn í eigin félagsheimili að Grensásvegi 16, 27. febrúar. Fundarstjóri, VO, óskaði félaginu til hamingju með félagsheimilið, nú hefði langþráður draumur ræst eftir rúmlega 32ja ára starfsemi félagsins. Í skýrslu formanns kom m.a. fram að Norðurlandáþing flugumferðarstjóra var haldið í Reykjavík sl. nóvember. Fundinum barst blómagjöf og árnaðaróskir frá aðstoðarmönnum í flugstjórnarmiðstöðinni. Eftirfarandi tillaga var samþykkt: „Aðalfundur FÍF haldinn 27.02.'88 skorar á nýkjörna stjórn félagsins að nú þegar verði skipuð nefnd eða vinnuhópur til að vinna að breytingum á núverandi frímiðasamkomulagi FÍF og Flugleiða, þannig að fjölgað verði árlegum frímiðum og jafnframt að nánustu fjölskyldumeðlimir geti fallið undir slíkt samkomulag.“

Aðalfundur 1989 var haldinn 26. febrúar. Í skýrslu formanns og í umræðum um hana var m.a. rætt um viðræður og vinnufundi með ráðuneytum, húsnæðismál félagsins, sölu sumarbústaða, þingstörf á erlendum vettvangi, ákærumál vegna flugumferðaratvika, samskipti við FMS, frímiðamál og tillögur til lagabreytinga.

Aðalfundur ársins 1990 var haldinn 25. febrúar. Þar var rætt um nýja reglugerð um starfslok flugumferðarstjóra við 63ja ára aldur, rannsóknir á flugumferðaratvikum og dómsmál sem eru í gangi vegna þeirra. Þar var einnig skýrt frá kaupum á landi undir sumarbústaði í Skyggnisskógi. Ekki var næg þátttaka á fundinum til lagabreytinga og honum því frestað til 8. mars. Á þeim fundi var 7. og 9. greinum félagslaganna breytt.

Á aðalfundi ársins 1991 var rætt um hugsanlegar lántökur orlofshúsasjóðs til byggingar húss í Skyggnisskógi og möguleika á hús- eða íbúðarkaupum í Austurríki. Þar var kynnt beiðni frá aðstoðarmönnum í flugstjórn um inngöngu í FÍF og rætt um skilyrði sem stjórnin taldi að þeir þyrftu að uppfylla áður en slík inntaka gæti orðið samþykkt.

Aðalfundur ársins 1992 var haldinn 29. febrúar. Í skýrslu formanns kom fram að reglugerð um starfslok flugumferðarstjóra væri komin í gildi og að fyrsta kynslóð flugumferðarstjóra hefði hætt störfum í ársbyrjun 1991, þegar hámarksaldur þeirra var ákveðinn 63 ár. Einnig kom fram að hið nýja orlofshús félagsins í Skyggnisskógi hefði hlotið nafnið Gullhvammur.

Í þetta sinn var nýtt fyrirkomulag við stjórnarkjör, samkvæmt breyttum lögum félagsins. AN var kjörinn formaður til eins árs, þeir BK og JG til tveggja ára og HA og

AP til eins árs. Fram kom að með hinu nýja fluggagnakerfi (FDPS) í flugstjórnarmiðstöðinni muni lagaleg staða flugumferðarstjóra hugsanlega breytast verulega og því máli vísað til nýkjörinnar stjórnar félagsins.

Glataðar fundargerðir frá um 2ja ára tímabili.

Á stjórnarfundum FÍF 5. mars 1994 kom fram að Hæstiréttur hefði fellt dóm í prófmáli Jóns Árna Þórissonar gegn fjármálaráðherra þar sem dómurinn féllst á kröfu FÍF og að vangoldin laun og vextir verði greidd 22.04.1994.

Á stjórnarfundum 12. des. '94 var samþykkt samhljóða að gefa kr. 100 þús. í verkfalls-sjóð sjúkraliða.

Aðalfundur ársins 1995 var haldinn 27. febrúar. Á þeim fundi kom fram að haldnir hefðu verið 22 stjórnarfundir á síðasta starfsári. Minnst var tveggja látinna félaga, þeirra Páls H. Ásgeirssonar og Jóns Alfnssonar. Fram kom að ferðastyrkjum hefði fjölgað úr 30 í 48 og nú muni hver félagi fá ferðastyrk annað hvert ár. Sótt voru þrjú þing erlendis á árinu, til Ottawa á IFATCA-þing, í Bergen og Varsjá.

Tvær gjafir bárust félaginu á fundinum, veggklukka frá Jóni P. Ísakssyni, sem hann hafði skorið út sjálfur, og ræðupúlt frá Gísla H. Guðjónssyni sem hann hafði smíðað.

Á félagsfundum 3. júlí 1995 var eftirfarandi tillaga um stofnun trúnaðarráðs samþykkt með öllum greiddum atkvæðum: „Félagsfundur FÍF haldinn 3. júlí 1995 samþykkir að skipa tólf manna trúnaðarráð sem starfi með stjórn FÍF fram að næsta aðalfundi. Félagsfundurinn veitir stjórn FÍF og trúnaðarmannaráði FÍF umboð til að boða og afturkalla aðgerðir, þ.m.t. yfirvinnubann, vegna yfirstandandi kjarasamninga. Tvo þriðju atkvæða á sameiginlegum fundum stjórnar og trúnaðarráðs þarf til að taka ákvörðun um boðun eða afturköllun aðgerða. A.m.k. 9 þurfa að vera mættir á fundum stjórnar og trúnaðarráðs til þess að þeir séu löglegir.“

Eftirtaldir voru kosnir í trúnaðarráðið: DI, HA, ME, GD, SA, MS, GT, HI, GY, GH, ST og SS.

Á stjórnarfundum 28. ágúst 1995 var ákveðið að þeir WB og EH mættu fyrir FÍF á Norðurlandaþing í Stokkhólmi 22–25. sept. og að WB og LV mættu á Evrópuþing í Slóveníu 7.–9. okt.

Á félagsfundum 31. ágúst voru samningamálin rædd og fram kom að beðið væri eftir niðurstöðu Félagsdóms. Hugsanlegar uppsagnir flugumferðarstjóra voru til umræðu. Eftirfarandi stjórnartillaga vegna afstöðu ríkisins var samþykkt einróma: „Félagsfundur FÍF haldinn 31. ágúst 1995 lýsir fullum stuðningi við samninganefnd félagsins. Jafnframt lýsir fundurinn furðu sinni á ábyrgðarlausri afstöðu ríkisins og skorti á samningsvilja þess.“

Undir öðrum málum var samþykkt að frímiðasamkomulagi við Flugleiðir yrði sagt upp frá næstu áramótum.

Félagsfundur var haldinn 27. sept. 1995 og á dagskrá voru niðurstaða félagsdóms og uppsagnir. Formaður, WB, skýrði frá Norðurlandaþinginu og þar fékk hann staðfest að Norðmenn myndu alls ekki ganga í störf íslenskra flugumferðarstjóra þó til uppsagna kæmi og starfsbræður í öðrum næstu löndum hefðu einnig heitið fullum stuðningi, ef til kæmi. KA reifaði niðurstöðu Félagsdóms. Hann sagði liggja fyrir að við hefð-

um engan verkfallsrétt. Talið var að niðurstaðan sem fékkst 1987 hefði átt við um boðun verkfallsins en ekki hvort við hefðum rétt til þess. Það var líka mat lögmanna að á grundvelli dóma er féllu 1992 ættum við að staðfesta verkfallsrétt okkar. Hann sagði að dómurinn hefði mjög viðtæk áhrif, þar sem við værum algerlega vopnlausir og hefðum ekki rétt til neinna aðgerða sem flokka mætti sem verkfall, þar með talið yfirvinnubann og kennslubann. Samkvæmt Félagsmálasáttmála Evrópu ber stjórnvöldum að „ tryggja stéttarfélögum samningsrétt“, þetta er algerlega hunsað hér. KA sagði niðurstöðu þessa endanlega og ekki hægt að hnika henni. Mögulegt væri að fara fyrir Evrópudómstólinn en það tæki langan tíma og yrði mjög dýrt.

Næsti félagsfundur var haldinn 9. nóv. 1995. Þar var staðan í kjaramálunum enn rædd og KA skýrði stöðuna. Ófullnægjandi tilboð hafði borist frá ríkinu og hann fór yfir kröfur FÍF Fundurinn lagði áherslu á órjúfandi samstöðu félagsmanna.

Fram kom að atvinnutilboð til flugumferðarstjóra hefðu borist frá IAL í London, Oman og Ástralíu.

Félagsfundur var haldinn 23. nóv. '95. Þar kom fram að fundur hefði verið haldinn með samgönguráðherra fyrr þann sama dag sem ráðuneytisstjóri hans sat með honum svo og flugumferðarstjórnir LV, WB, KA og JG. Ráðherra tilkynnti þar að uppsagnir flugumferðarstjórnanna yrðu teknar gildar.

Fram kom að fundurinn lagði áherslu á að þungamiðjan í kröfum FÍF væri viðmiðun við flugmenn og flugstjóra. Fundurinn lýsti yfir fullum stuðningi sínum við stjórn og samninganefnd félagsins.

Aftur var haldinn félagsfundur 26. nóv. Þar kom fram að gildistaka uppsagna flugumferðarstjóra væri miðuð við næstu áramót. IV benti á að þetta væri í þriðja sinn sem félagsmenn segðu upp störfum. Árið 1956 var samið síðasta dag, 1970 tveim dögum áður en uppsagnir áttu að taka gildi. Eftirfarandi tillaga frá JN og HH var felld með 52 atkvæðum gegn 3: „Stjórn FÍF og samninganefnd finni nú þegar nýjan samningsgrundvöll svo hefja megi samningaviðræður við samninganefnd ríkisins þegar í stað. Þetta kann að þýða að breyta þurfi áhersluatriðum í okkar kröfugerð, en stjórn og samninganefnd hefur til þess umboð fundarmanna ef það má verða til áframhaldandi viðræðna.“

Haldinn var félagsfundur 12. des. '95. Formaður, WB, fór yfir stöðuna í samningamálum og sagði fund vera framundan með forsætisráðherra, Davíð Oddssyni. Þrjár tillögur um að selja eignir FÍF til að fjármagna yfirstandandi kjarabárattu komu fram og voru ræddar, að lokum var eftirfarandi tillaga, nr. 3, frá IV og JT, samþykkt einróma: „Félagsfundur FÍF haldinn 12.12.'95 samþykkir að veita stjórn félagsins heimild til að veðsetja eignir þess, þ.e. Gullhvamm, Aðalból og félagsheimili að Grenssásvegi 16, fyrir láni sem notað verði ef til þess kemur að hluti félagsmanna missi laun um nk. áramót. Þá samþykkir fundurinn að veita stjórn félagsins heimild til að selja eignir félagsins á síðari stigum reynist það nauðsynlegt vegna yfirstandandi baráttu félagsins.“

Fram kom á fundinum að FMS hefði samið neyðaráætlun við stjórnun flugumferðar ef til manneklu kæmi. Öryggisnefnd FÍF hafði kynnt öryggisnefnd FÍA þessa áætlun sem vakti furðu FÍA-manna.



Síðasti kaffifundur eldri flugumferðarstjóra í félagsheimili FÍF að Grensásvegi 16, f.v. Jens Guðmundsson, Gunnsteinn Magnússon, Haraldur Guðmundsson, Gísli Guðjónsson, Ólafur Guðjónsson, Daníel Helgason og Guðjón Ingvarsson.

Næst var haldinn félagsfundur 21.12.'95. Formaður WB skýrði frá því á fundinum að fremsta baráttumál flugumferðarstjóra, viðmið við flugmenn, væri einnig stefna ICAO, samkvæmt skjölum sem hann hefði undir höndum. Fram kom að sumir fundarmanna töldu neyðaráætlun FMS vera vonlausa, hvernig sem á hana væri litið þó talsmenn FMS teldu hana skothelda. Tólf flugumferðarstjórum væri ætlað að starfa í flugturni Keflavíkur, 32 flugumferðarstjórar hefðu fengið skipun um að starfa eftir 1. jan. nk., þ.e. fengið framlengdan uppsagnarfrest.

Næsti félagsfundur var haldinn 29.12.'95 og átti að hefjast kl. 20:00, en þegar fundarmenn mættu barst sú fregn að búið væri að undirrita kjarasamning við vinnuveitendur og samninganefnd FÍF væntanleg til að kynna málin og leita samþykkis fundarins. Samninganefndin kynnti niðurstöður. Um algerlega breytta launatöflu er að ræða, A, B og C, sem síðan er brotin niður í launaþrep og launaflokka. B-liður samningsins er yfirlýsing um úttekt á réttarstöðu okkar. Þar eru bundnar miklar vonir við 3. gr. sem segir að nefnd skipuð til að fjalla um þessa úttekt skuli skila skriflegu álitum sem nota skuli sem viðmiðun í framtíðinni. Þessi nefnd á að hafa að leiðarljósi yfirlýsingar ICAO og ILO sem hafa sagt að flugumferðarstjórar eigi að vera í sama hópi og flugstjórar og skipstjórar. Meginmarkmið nefndarinnar er að tryggja stöðugleika og rekstraröryggi flugumferðarþjónustunnar. E.t.v. væri þetta mikilvægasti liðurinn í þessum samningi, þó svo að hann skili okkur ekki hærri launum að þessu sinni, þar sem hér er komin viðurkenning á mikilvægi starfs okkar.



Félagsheimili FÍF að Borgartúni 28, Rvík (efsta hæðin), frá 1998.

Þá breyttust starfsaldurshækkanir þannig að 30 og 35 ára hækkunum var breytt í 20 og 25 ára hækkanir. Hver og einn flugumferðarstjóri sem sagði upp störfum þarf að sækja formlega um starf aftur. Fáein atriði úr BSRB-samningi gilda nú einnig um flugumferðarstjóra. Næsta útborgun launa þeirra sem ekki fengu framlengingu starfa dregst af tæknilegum ástæðum til 12. jan. nk.

Að loknum kynningum, svörum við fyrirspurnum og umræðum fór fram atkvæðagreiðsla um samninginn. Samtals voru 60 mættir á fundinum, yfirgnæfandi meirihluti samþykkti samninginn, tvö atkvæði voru á móti.

Aðalfundur ársins 1996 var haldinn 22. febrúar. Þar kom fram að réttindanefndin svokallaða hafði tekið til starfa, hún var skipuð þremur fulltrúum frá ríkinu og þremur flugumferðarstjórum, þeim JG, WB og LJ.

Minnst var nýlátins félaga, Ólafs H. Jónssonar, sem starfað hafði frá 1955 til 1980 og m.a. gegnt stjórnarstörfum og formennsku í FÍF, svo og setu í stjórn IFATCA.

Niðurstöður stjórnarkjörs urðu þær að WB var endurkjörinn formaður, með honum sitja LJ og DI, fyrir voru LV og EH. Á fundinum var ákveðið að færa öll viðskipti FÍF frá Íslandsbanka til SPRON.

Á fundinum lagði KA fram tillögu um laun handa stjórn FÍF, allt að 15 þús. kr. á mánuði til formanns en 5 þús til annarra stjórnarmanna, en þó falli slíkar greiðslur niður mánuðina júní, júlí og ágúst. Að loknum umræðum var tillögunni vísað til umfjöllunar stjórnarinnar sjálfar.

Félagsfundur var haldinn 17. október 1996. Þar var rætt um að ótrúlega erfitt hefði reynst að ná réttarstöðunefndinni saman á fundi. Rætt var um verkfallsréttinn og fram kom að fjármálaráðuneytið teldi flugumferðarstjóra hafa þann rétt en samgönguráðuneytið vildi ekki viðurkenna hann. Þá var rætt um mál sem væru fyrir Félagsdómi.

Aðalfundur ársins 1998 var haldinn í Flugröst (félagsheimili starfsmanna Flugmálastjórnar við Nauthólsvík) 28. febrúar.

Formaður WB flutti skýrslu stjórnar fyrir sl. ár, hann taldi síðustu kjarasamninga félagsins vera eina þá bestu frá upphafi. Norðurlandabíng flugumferðarstjóra var haldið á Íslandi, tókst vel og naut töluverðra styrkja sem hann þakkaði samgönguráðuneyti, Flugmálastjórn, Atlanta, Flugleiðum, Flugfélagi Íslands, Íslandsflugi og Opnum kerfum.

Félagsheimilið að Grensásvegi var selt á árinu fyrir 4 milljónir og 600 þús. kr., verið er að leita að nýju húsnæði sem til stendur að verði mun stærra en hið eldra. Að lokum þakkaði formaður WB fyrir ánægjulegt samstarf og tilkynnti að hann gæfi ekki kost á sér til áframhaldandi stjórnarstarfa.

Fram kom að starfsmenntunarsjóður sé kominn til sögunnar í félaginu. Ekki voru nægilega margir mættir til lagabreytinga, þ.e. þriðjungur félagsmanna, og dró því stjórnin til baka þá einu tillögu sem fyrir lá. Ákveðið var á fundinum að hætta víxlaábyrgðum fyrir félagsmenn sem viðgengist hafði undanfarin ár, lánamöguleikar væru orðnir miklu betri en áður fyrir.

Við talningu atkvæða til stjórnarkjörs kom í ljós að LJ var kosinn formaður með 39 atkvæðum, GG fékk 25. Aðrir í stjórn EM, OE, TP og BK

Pau AJ, HX, SP, GT, GD, HF, MS, ME, NT, AS, GH og AB voru kosin í trúnaðarráð. Starfslaun til stjórnar voru ákveðin 15.000 kr. á mán. til formanns en kr 5.000 til annarra stjórnarmanna. Útfararstyrkur við andlát félagsmanna verði 120 þús. kr.

Félagsfundur var haldinn 6. apríl '98. Fundarefni var tilfærsla milli vakta/vaktakerfa með minna en eins mánaðar fyrirvara, að tillögu FMS.

Fram kom að sumir fundarmenn töldu „stóran plús“ að svona sveigjanlegu kerfi, aðrir lögðu til að sett yrðu ákveðin tímamörk þess.

Eftirfarandi tillaga var samþykkt með 11 atkvæðum, 5 voru á móti: „Fundurinn samþykkir, til reynslu, að leyfa flugumferðarstjórum að samþykkja beiðni FMS um tilfærslu milli einstakra vakta og/eða vaktakerfa með minna en mánaðar fyrirvara með vissum skilyrðum. Í öllum tilvikum þarf samþykki viðkomandi flugumferðarstjóra til færslunnar.“

Húsnæðismál voru einnig rædd á fundinum og tilkynnt var um gagntilboð frá seljendum húsnæðis að Borgartúni 28 fyrir félagsheimili FÍF að upphæð kr. 10.500 þús. Stjórnin er að vinna að málinu og tekur afstöðu til tilboðsins á morgun.

Félagsfundur var haldinn 15. júní '98 og fundarefni tilboð í breytingu húsnæðis að Borgartúni 28. Tvö tilboð höfðu borist og var ákveðið að taka því lægra, frá Eyþóri Á. Eiríkssyni byggingameistara, að upphæð kr. 2.310.295.

Aðalfundur ársins 1999 var haldinn að Borgartúni 28, 25. febrúar. LJ formaður flutti skýrslu stjórnar og minntist í upphafi hennar tveggja nýlátinna félaga, þeirra Boga Þor-

steinssonar og Sigurðar Thorstensen. Fram kom að nefnd um lífeyrismál væri nýlega tekin til starfa, skipuð þeim BO og JG. Þrjú þing voru sótt á árinu, IFATCA-þing í Frakklandi sóttu LJ, BK og GY, á Norðurlandaþing fóru LJ, OE og TP, Evrópuþing sóttu BK og EM.

Fram kom að styrkir úr starfsmenntunarsjóði sem allir ættu kost á að fá, væru nú 26 þús. kr. LJ var endurkjörinn formaður FÍF með 57 atkvæðum. Fram kom að breytingar á húsnæði FÍF að Borgartúni 28 hefðu kostað miklu meira en áætlað var.

Aðalfundur ársins 2000 var haldinn í félagsheimili FÍF 24. febrúar. Tveir félagsfundir voru haldnir á síðasta starfsári og 12 stjórnarfundir. Sótt voru 3 þing flugumferðarstjóra erlendis, IFATCA-þing í Chile, Norðurlandaþing í Lillehammer í Noregi og Evrópuþing í Manchester. Lögfræðikostnaður við mál sem tapaðist varð um 700 þús. kr. Fram kom að starfandi félagar FÍF væru nú 93.

LJ var endurkjörinn formaður með 49 atkvæðum og með honum í stjórn SB og BK, EM og OE sitja áfram. Varamenn DM og EA. Tólf manna trúnaðarráð var kjörið. Að til lögu formanns var samþykkt að mánaðarlegar greiðslur til stjórnarmanna verði hækkaðar úr 5 þús. í 10 þús. kr. á mánuði, formaður fái áfram óbreytta mánaðarlega greiðslu, 15 þús. kr., og að formaður orlofsnefndar fái sömu greiðslu.

Skráningu lokið í janúar 2001

Valdimar Ólafsson

Upphaf ratsjárnvæðingar flugumferðarstjórnar á Íslandi

Í ársbyrjun 1954 kom til landsins ný ratsjá, keypt í Bretlandi, til uppsetningar á Akureyri. Þetta var Decca MR424 (3 cm stressed range marine radar on 9750 Mhz).

Á þessum tíma var Akureyrarflugvöllur ekki til. Flugvélar gerðu aðflug utarlega í Eyjafirði á radióvitana á Hjalteyri (HJ) og á Oddeyrartanga (AR). Þetta aðflug var nokkrum erfiðleikum bundið þar sem verið var að fljúga ofan í þröngan fjörð gyrtan háum fjöllum beggja vegna. Ratsjain jók því öryggið til muna og gerði flugvélum kleift að gera aðflug í mun verra veðri en áður. Eftir að vélarnar voru komnar undir ský var lent á Melgerðismelum.

Miklar vangaveltur urðu um hvar ætti að koma ratsjainni fyrir því ekki kom til greina að setja hana upp á Melgerðismelum vegna þess hve langt sá staður var frá aðfluginu. Loks var ákveðið að setja hana upp í húsi niðri í bæ. Fyrir valinu varð hús á horni Kaupvangsstrætis og Skipagötu, nánar tiltekið þar sem afgreiðsla Flugfélags Íslands var til húsa.

Ratsjain hafði verið hönnuð fyrir breska sjóherinn og var mjög þung og fyrirferðarmikil, en sterkbyggð. Byrjað var á að smíða trausta undirstöðu á húspakið og var loftnetinu komið fyrir á henni. Staðsetningin var sæmileg með tilliti til aðstæðna og saúst flugvélar vel niður í lága hæð yfir firðinum. Ratsjárskjáunum, sem voru tveir, var komið fyrir í litlu herbergi inn af afgreiðslusal flugfélagsins. Þetta herbergi var raunar hluti af skrifstofu afgreiðslustjórans. Hafði henni verið skipt í tvennt með vegg til þessara nota. Skjáunum, sem voru stórir og klossaðir, var komið fyrir á borði öðrum megin í herberginu en á móti voru stórir og miklir margrásá mótorstýrðir sendar fyrir ratsjána.

Akureyri var á þessum árum litill bær og þegar ratsjárloftnetið tók að snúast vissu allir bæjarbúar að flugvélin væri á leiðinni.

Enginn maður var til á landinu með þekkingu á uppsetningu og viðgerðum á ratsjá af þessu tagi og því urðu menn að þreifa sig áfram með verkið.

Ingólfur Bjargmundsson rak radióverkstæði á Akureyri og hafði auk þess verið í hálfu starfi um hríð fyrir Flugmálastjórn við uppsetningar á radióvitum. Var hann nú fenginn til þess að stjórna uppsetningu ratsjárinnar og sjá um viðhald hennar næstu árin.

Að uppsetningu lokinni var fenginn til landsins Breti að nafni Al Lawson. Hann vann hjá framleiðanda tækisins og var hlutverk hans að stilla það. Þótt hægt væri að þreifa sig áfram við uppsetningu ratsjárinnar var ómögulegt fyrir reynslulítinn mann á þessu sviði að stilla tækið fyrir notkun þannig að hámarksnot fengjst út úr því.

Uppsetningu ratsjárinnar mun hafa verið lokið í júní 1954 og var hún starfrækt þarna fram til ársins 1959 að ný ratsjá, Decca 424, var keypt og nú sett upp á Akureyrarflugvelli sem þá hafði verið byggður á sandeyrum við ósa Eyjafjarðarár.

Fyrsti ratsjárflugumferðarstjórinn var Hrafnkell Sveinsson.

Í ágúst 1959 var gamla ratsjain tekin niður og flutt með DC4-flugvél Flugfélags



Elsta ratsjárloftnetið frá Akureyri sem líka hefur lokið hlutverki sínu á Egilsstöðum.

Íslands til Egilsstaða og sett upp þar. Var hún starfrækt um hríð en vegna þess að hún var komin til ára sinna bilaði hún mikið og var auk þess orðin úrelt. Var því fljótlega hætt að nota hana. Fyrsta ratsjáin í eigu Flugmálastjórnar var þar með endanlega öll og var rifin. Það síðasta sem vitað er um hana er að ræfillinn af henni lá lengi brotinn og beyglaður í sandgryfju við Egilsstaðaflugvöll.

Árið 1958 var keypt til landsins ratsjá til nota í Reykjavík. Þetta var líka „marine radar“ eins og á Akureyri en þó öflugri og kallaðist MR75. Hún var bresk og alveg ný af nálinni, sumir segja raðnúmer 1. Var loftnetið sett upp á sérsníðað hús sem enn stendur við brautamót 01/19 og 13/31 á Reykjavíkurflugvelli. Skjáirnir voru settir upp við flugstjórnarborðið á efstu hæð gamla flugturnsins.

Breskur leiðbeinandi kenndi fyrstu ratsjárflugumferðarstjórnunum stillingar og meðferð tækjanna en stöðugt þurfti að breyta stillingu loftnets í lækkun eða klifri flugvéla svo að þær týndust ekki af skjánum.

Þessi ratsjá reyndist mikill vandræðagripur og þrátt fyrir að fenginn væri sérfræðingur frá verksmiðjunum til þess að reyna að koma henni í viðunandi lag tókst það ekki. Þegar fullljóst þótti að ratsjáin ynni aldrei eins og til var ætlast var henni skilað og í staðinn fengnar tvær Decca 424. Var önnur þeirra sett upp á Akureyri eins og áður sagði en hin í Reykjavík á sama stað og MR75 hafði áður verið sett upp.

Um uppsetningu beggja ratsjártækjanna sáu starfsmenn radióverkstæðis Flugmálastjórnar, auk breskra ráðgjafa frá Decca, undir stjórn Guðjóns Tómassonar.

Ratsjáin í Reykjavík var starfrækt með góðum árangri til ársins 1977 að hún var tekin niður. Ástæðan var sú að hún var orðin úrelt og að auki voru komin til sögunn-



Húnn Snædal við aðflugsratsjána á Akureyri.

ar miðlínusendar (LLZ) og blindlendingartæki (ILS) sem drógu úr mikilvægi hennar. Þessi ratsjá er enn til í geymslu radióverkstæðisins í Reykjavík.

Þjálfun flugumferðarstjóra í notkun ratsjána fór fram bæði erlendis og hér heima undir stjórn Ernst Gíslasonar, sem hlotið hafði ratsjárþjálfun í Englandi.

Fullvíst má telja að þessi ratsjá hafi bjargað mannlífum og komið í veg fyrir slys á þeim árum sem hún var starfrækt, svo ekki sé talað um þann flýti og þann sparnað sem hún skapaði fyrir farþega og flugrekendur.

Það er svo ekki fyrir en árið 1982 að aðflugsratsjá er aftur tekin í notkun fyrir Reykjavíkurflugvöll. Þá hafði aðflugsstjórnin verið flutt út flugturninum í Reykjavík til Keflavíkur. Aðflugsratsjá sem sett hafði verið upp fyrir aðflug til Keflavíkur nýttist nú einnig fyrir aðflug til Reykjavíkur.

Ratsjain sem sett var upp á Akureyrarflugvelli árið 1959 reyndist vel og var mikið notuð þar. Í fyrstu var lítið um það að menn væru formlega þjálfaðir til ratsjárþjónustu. Menn bara unnu við þetta og æfðu sig sjálfir með því að fylgjast með flugvélum gera aðflug í góðu veðri og öðluðust þannig reynslu.

Árið 1969 hófst formleg ratsjárþjálfun á Akureyri fyrir nýtt ratsjáraðflug sem þá hafði verið hannað fyrir staðinn. Kennari var Ernst Gíslason.

Flugvél Flugmálastjórnar, TF-FSD Beechcraft twin Bonansa (D50B), var notuð við þjálfunina. Flaug henni Sigurjón Einarsson, þá eini starfandi flugmaður Flugmálastjórnar.

Árið 1971 var þessari ratsjá skipt út fyrir nýja Decca ARC430 og um uppsetningu hennar sáu radióvirkjar Flugmálastjórnar.

Enn er skipt út ratsjá á Akureyri árið 1988 og má af því sjá hve mikilvægt hefur alla tíð þótt að hafa ratsjá þar. Þetta var „marine“ eða skiparatsjá sem fyrr en að sjálfsögðu miklu fullkomnari. Tegundin er Hughes KH2000 er hún enn í notkun á Akureyri og reynist vel.

Um uppsetninguna sáu radióvirkjar Flugmálastjórnar sem fyrr undir stjórn Þórarins Guðmundssonar og Breta að nafni Tony Welch en hann var um skeið ráðgjafi Flugmálastjórnar í ratsjarmálum.

Sumarið 1963 hófst uppsetning ratsjár sem Flugmálastjórn hafði keypt til nota fyrir Ísafjarðarflugvöll. Þetta var Decca 424 og var henni valinn staður í Hnífsdal.

Með þeirri staðsetningu mátti fylgjast með flugvélum sem lækkuðu sig niður í Ísafjarðardjúp og alveg að mynni Skutulsfjarðar. Þar urðu vélarnar að vera komnar í sjónflugsveðurskilyrði til að geta lent á flugvellinum innst í firðinum.

Þessi ratsjá reyndist vel og var starfrækt til ársins 1978 en vék þá fyrir miðlínusendi (LLZ) sem komið hafði verið fyrir í Ögri.

Um uppsetningu ratsjárinnar sáu radióvirkjar Flugmálastjórnar undir stjórn Guðjóns Tómassonar.

Að uppsetningu lokinni leiðbeindi Grímur Jónsson loftskemtamaður og síðar flugradiómaður á Ísafjarðarflugvelli flugvélum í ratsjáraðflugi þar til ratsjain var lögð niður.

Ingvar Valdimarsson

Augu hinna blindu skulu sjá

Fyrstu flugvélinni bjargað með ratsjáraðflugi til Reykjavíkurflugvallar

„Augu hinna blindu skulu sjá út úr dimmunni og myrkrinu.“ (Jesaja spámaður)

Það voru mikil tímamót í sögu flugsins á Íslandi, þegar fyrsta ratsjártækið var sett upp í gamla flugturninum á Reykjavíkurflugvelli. Aldrei gleymi ég því undri að sitja inni í myrkvuðu herbergi og sjá allt umhverfi flugvallarins. Bílaumferð á Hringbrautinni, hús, mannvirki og svo það sem mest var um vert, umferð flugvéla í nágrenni vallarins.

Við höfðum verið um tíma við ratsjarpjálfun á Midway-flugvelli í Chicago í Bandaríkjunum árið 1951, Guðmundur Matthíasson og ég, og þar var lagður grundvöllur að þeirri þjálfun sem nú tók við.

Ratsjártækið var framleitt í Englandi af gerðinni Decca 424, það var með breytilegri sjónskífu, við gátum ekki séð flughæð vélanna, en nokkuð nákvæmlega hver staða þeirra var. Væri um margar flugvélar að ræða á sjónskífunni þurfti að byrja á því að gefa fyrirmæli um breytingu á ferli þeirrar vélar sem átti að gera ratsjáraðflug, til þess að vera öruggur um að vera með rétta flugvél.

Við æfðum ratsjáraðflugið af miklu kappi, þó aðeins við sjónflugsskilyrði. Stilling tækisins var nákvæmnisverk sem endurtaka þurfti aftur og aftur, jafnhliða þurfti þjálfun flugmannanna að koma til. Það var þakkarvert hve þolinmóðir flugmennirnir voru að taka þátt í þjálfun okkar, en auðvitað þjálfuðust þeir einnig, sem gat komið þeim vel þótt síðar yrði.

Svo er það dag nokkurn ekki löngu eftir að tækið var sett upp að við vaktfélagarnir mætum á eftirmiðdagsvakt. Eftir að hafa kynnt okkur veður og veðurspár slökum við á. Um allt land er niðarþoka, engin flugumferð. Dauft suð í útvarpsmóttökurunum, tif fjarrita og símhringingar færa okkur stöðugt fréttir um veður, en þær fréttir eru allar samhljóða, á Íslandi eru allir flugvellir lokaðir. Fyrir okkur er aðeins að þreyja tímann fram að vaktaskiptum, en þegar ekkert er að gera tifar klukkan ósköp hægt.

Allt í einu berst okkur flugáætlun á einum fjarritanna, amerísk herflugvél, C-47 (Douglas Dakota), er á leið til Keflavíkurflugvallar. Einhver töf hefur orðið á því að áætlunin bærist á réttum tíma og Gufunesradíó (TFW) er komið í samband við flugvélinu sem komin er upp að landinu á leið til Keflavíkurflugvallar og framhjá PNR (Point of no return), það er, eldsneyti nægir ekki lengur til að snúa við.

Við látum flugturninn á Keflavíkurflugvelli vita um ferðir vélarinnar og biðjum um veðurlýsingu, sem er stutt og laggóð, flugvöllurinn er lokaður, skyggni og skýjahæð „zero zero“ sem táknar að skýjahæð sé engin og skyggni ekkert. Við biðjum þá að kalla út ratsjártæki fyrir aðflug, en á þeim tíma var tækjunum komið fyrir á stórum hreyfanlegum vögnum.



Ratsjánhús og loftnet á Reykjavíkurlugvelli.

Veðurstofan á Reykjavíkurlugvelli er beðin um veðurathugun, skýjahæð 100 fet (30 metrar) og skyggni hálfur kílómetri. Niðurstaðan er sú að báðir flugvellirnir eru lokaðir. Flugturninn á Keflavíkurlugvelli segir aðflug vonlaust. Hvernig okkur lítist á?

Við könnum alla flugvelli landsins sem hún gæti lent á en það er alls staðar sama svarið, völluminn lokaður. Flugvélin gefur staðarákvörðun, þvert af Vestmannaeyjum, flugstjórinn tekur við veðurfréttunum og fær fyrirmæli um að lækka flugið í átt til Keflavíkur. Hann fær gefnar upplýsingar um möguleika á ratsjáraðflugi, ratsjain á Reykjavíkurlugvelli hafi ekki enn verið tekin í notkun fyrir blindflug en aðeins notuð til þjálfunar.

Flugstjórinn biður um neyðaraðflug (Emergency radar approach) til Reykjavíkurlugvallar. Á meðan málið er kannað heldur flugvélin áfram að radióstefnuvita Keflavíkurlugvallar. Við sjáum í hendi okkar að um annan möguleika er ekki að ræða en ratsjáraðflug til Reykjavíkurlugvallar, ef möguleika skuli kalla. Þar sem ég gegni störfum varðstjóra og stjórna jafnframt ratsjáraðflugstækjunum þá er þetta kannske ein erfðasta ákvörðun sem ég hef tekið, en það er ekki eftir neinu að biða. „Samþykkt að reyna neyðaraðflug með ratsjártækjum Reykjavíkurlugvallar.“

Það hefur oft farið um hug minn síðan hvaða dóm hefðu mistök fengið? Ef stórslys hefði orðið? Margir farist? Vélin lent í íbúðahverfi?

Það er logn og því eðlilegt öryggis vegna að flugvélin komi inn yfir Skerfajörðinn og



C47 (Douglas Dakota) Sama tegund flugvélar og rætt er um í greininni.

lendi á braut 14. Spennan vegna þess sem í hönd fer magnast upp, verður lamandi nokkur augnablik en öll skilningarvit skerpast, gengið er til starfa hratt og ákveðið.

Ratsjártækið er stillt til aðflugs á braut 14. Á meðan ég vinn að því heyrir ég að vélin kallar flugturninn: „Reykjavík Tower AF6908 nálgast radióstefnuvita Reykjavíkurflugvallar í 5000 feta hæð, flugþol 2 klst. og 36 mínútur“. Flugturninn gefur veðurlýsingu og setningu hæðarmælis, segir veður fyrir neðan lágmark til aðflugs, gefur fyrirmæli um að skipta á bylgju ratsjáraðflugs. Eftir augnablik kallar flugvélin á ratsjárbylgjunni og biður um ratsjáraðflug. Ég spyr flugstjórann að því hvort honum sé kunnugt um veður og aðstæður. Svar hans er: „Hef fengið allar upplýsingar, á ekki aðra kosti en að treysta á ratsjáraðflug til flugvallarins sem ég óska hérmeð eftir.“

Teningnum er kastað, við vitum báðir að eldsneytið brennur hratt, tíminn líður hratt. Flugstjórinn virðist rólegur og öruggur, ég sé fyrir mér flugstjórarklefan, tugi mæla, ljósa, stjórntækja sem hann verður að fylgjast með. Athygli hans er áreiðanlega þanin til hins ýrasta. Kortin sem ég veit að hann leitast við að skoða sýna óhugnanleg fjöll í nágrenni vallarins, sem ekki eru árennileg. Ég veit að það skiptir öllu máli að halda ró sinni, minstu raddbrigði gætu skert traust flugstjórans á því sem mun gerast á næstu mínútum. Gagnkvæmt traust verður að ríkja, ég vona að þetta sé reyndur flugstjóri sem nær því að fylgja út í æsar þeim fyrirmælum sem hann fær varðandi aðflug-

ið en á því veltur líf áhafnar hans og farþega. Litla ratsjártækið verður fjöregg hans. Tilfinning hans um það hvar hann sé staddur má engu ráða.

Flugvélin kemur nú í ljós á sjónskífu ratsjárinnar og þar með hefst þetta samspil tveggja manna sem aldrei hafa sést. Annar stjórnar flugvél sem æðir áfram án þess að sjá nokkuð fram fyrir sig. Hinn stjórnar ratsjártæki sem er kyrrt og á því sér hann flugvélin. Flugstjórinn þarf að hlýða öllum fyrirmælum og framkvæma þau fljótt og örugglega, litill ljósdepill fer um sjónskífu ratsjártækisins og ég veit að í honum er lifandi fólk.

Vélin fær fyrirmæli um stefnu og flughæð, hvað ber að gera ef talsamband rofnar. Það er mikill léttir að sjá hve vel og nákvæmlega flugstjórinn útfærir aðflugið, greinilega maður sem kann sitt fag, röddin róleg og styrk. Ég beini vélinni út á Faxaflóa, kem henni á þverlegg fyrir brautina, ætla síðan að sveigja henni til hægri inn á lokastefnu fyrir braut 14. Ratsjárinn er þannig byggður að hægt er að breyta sjónskífunni, úr 30 mílum í 15, en við það stækkar allt sem er innan 15 mílnanna um helming, en um leið verður að gæta þess að vélin sé komin inn fyrir 15 mílurnar, annars kæmi hún ekki fram á sjónskífunni. Síðan er skipt yfir í 10 mílur og að lokum 3 mílur. Mest er um vert að 3ja mílna skiptingin sé rétt upp sett, en við enda brautarinnar eru tvö ratsjárendurskinsmerki við hvorn jaðar hennar og milli þeirra verður flugvélin að fara til þess að aðflug takist.

„Hægri beygja 140 gráður, flughæð á að vera 1200 fet, er 6 mílur frá brautarenda, hægri beygja 5 gráður stefna 145 gráður, athuga hjól niðri og læst.“ Ég verð að gæta þess að tala stöðugt, skjóta stöðugt inn upplýsingum um brautarlengd og breidd og gefa upplýsingar um veður til þess að flugstjórinn geti verið öruggur um að sambandið hafi ekki rofnað. „Fjórar mílur úti á lokastefnu, vinstri beygja 5 gráður, stefnan á að vera 140 gráður, flughæð á að vera 1200 fet, byrja að lækka flugið í 300 fet, hef þig á lokastefnu 3 mílur úti, flughæð 900 fet, vinstri beygja 3 gráður, stefnan 137 gráður, 2 mílur úti, flughæð 600 fet, hægri beygja 3 gráður, stefnan 140 gráður, 1 mílu frá brautarenda, stefnir á miðja brautina.“

Svitadropi sílast niður ennið. Svo heyrir rödd flugstjórans: „Sé brautina, landing.“

Um leið heyri ég gleðióp félaga minna sem sjá vélina koma út úr þokunni og lenda.

Fyrsta björgun flugvélar með ratsjáraðflugi til Reykjavíkurflugvallar er staðreynd. Litla frumstæða ratsjártækið sannaði gildi sitt. Flugstjórinn þakkar fyrir gott ratsjáraðflug, kveður og lokar talstöðinni. Við sáum aldrei hvor annan.

Vaktin er senn liðin. Skömmu seinna var bætt inn í loftumferðarskírteinið mitt: „Réttindi til ratsjáraðflugs að Reykjavíkurflugvelli.“

Jóhann F. Guðmundsson

Elsti flugturninn á Keflavíkurflugvelli

Flugvöllurinn hét raunar upphaflega „Meeks Airfield“ og kallmerki flugturnsins var fyrstu árin „Meeks Tower“. Bandaríkjamenn byggðu flugvöllinn á síðari heimsstyrjaldarárunum. Turninn stóð á hæð milli flugbrauta 03 og 16. Þessi hæð hét Háaleiti en Kanarnir kölluðu hana jafnan „Hi lady“. Hæðin var seinna notuð sem uppfylling í framlengingu á flugbraut 12/30, eftir að þessi turn var rifinn og fjarlægður.

Bandarískir hermenn frá USAF starfræktu flugturninn í upphafi, þá mun fyrirtækið „American Overseas Airlines“ hafa annast reksturinn um hríð, þar til „Lockheed Overseas Airways Corporation“ tók við rekstri flugvallarins og þar með starfrækslu flugturnsins í fáein ár en síðar tók USAF aftur við flugumferðarstjórn þar þangað til íslenskir flugumferðarstjórnar tóku við henni til frambúðar vorið 1951.

Einn íslenskur flugumferðarstjóri hafði starfað þarna með bandarísku flugumferðarstjórunum frá því snemma árs 1948. Sá fyrsti var Hallgrímur Jóhann Jónsson. Ólafur Guðjónsson tók við af Hallgrími sem fór til starfa sem flugmaður hjá Loftleiðum 1. júní sama ár. Undirritaður kom til starfa í þessum flugturni í byrjun árs 1950, fyrst sem nemi hjá Ólafi en tók við störfum hans er hann hætti störfum þar í árslok 1950.

Turnbyggingin var tvær hæðir, sú neðri var úr steinsteypu en ofan á henni var „áttstrent fuglabúr“. Gluggar á því voru margir en litlir og gluggar á þakinu líka og einfalt gler í þeim öllum. Oliukynding var á neðri hæðinni og heitu lofti blásið upp í turninn. Á neðri hæðinni var einnig salerni. Þar var komið fyrir talstöð sem grípa mátti til ef nauðsyn krafði því venjulega var aðeins einn maður á vakt hverju sinni. Í gríni var talað um þessa stöðu sem „Keflavík VHF klósett“.

Stjórnborð flugturnsins var staðsett í norðurhluta hans og gott útsýni yfir flugbrautir en lítið yfir flughlaðið sem var fyrir sunnan. Skorið var úr borðinu rými fyrir einn stól. Var því auðveld aðstaða fyrir þennan eina sem á vakt var til að ná til allra takkanna. Á borðinu vinstra megin var sendaval og hljóðnemi og stjórnborð fyrir flugbrauta- og akbrautaljóð og annan ljósabúnað. Beint framundan voru vindmælar, loftvog og símakerfi innanvallar. Til hægri var borð fyrir flugstjórnarræmur, beinn sími við flugstjórnarmiðstöðina og almennur sími. Smárymi var einnig fyrir kort, handbækur og þess háttar. Rautt símatól fyrir neyðarsíma („Crash Phone“) var á gluggapósti beint fyrir ofan vindmælana.

Á miðju gólfi stóð skápur fyrir sendi- og viðtæki, hlustun o.fl. radiótæki. Skápurinn var um einn metri á hæð og einn og hálfur að lengd. Viðgerðarþjónustan var mjög góð og rafvirkjar fylgdust með brautaljósunum daglega. Þeir voru tiltækir allan sólarhringinn. Ef tæki bilaði var einfaldlega skipt um það og hið bilaða síðan lagfært á hlutaðeigandi verkstæði.

Flugumferðin var fremur lítil á daginn. Tvær B17 björgunarflugvélar voru staðsettar á flugvöllinum og mikið um æfingaflug þeirra. Talsvert var um ferjuflug yfir hafið en lítið um íslenskar flugvélar. Á kvöldin og á nóttunni komu svo farþegaflugvélar, flestar frá eftirtöldum flugfélögum: BOAC og PAA, sem aðallega flugu Stratocruiser eða



Elsti flugturninn á Keflavíkurflugvelli.

B377 flugvélum, svo TWA, AFR, Lufthansa og ELAL sem flugu jafnan Constellation-flugvélum, þ.e. L749 og L1049, svo var TCA með DC4M2 sem voru búnar Rolls Royce hreyflum og með jafnþrýstibúnað. Töluvert var einnig um herflug.

Allmikið gat verið að gera á næturvöktunum fyrir einn mann að afgreiða jafnt hlaðumferð, TWR, APP og síma en sem betur fer gekk þetta allt óhappalaust.

Pegar USAF kom aftur til Keflavíkurflugvallar margfaldaðist flugumferðin að degi til en þá voru líka orðnir tveir á vakt í senn, Íslendingurinn og einn hermaður. Borgaralegu bandarísku flugumferðarstjórnarnir hurfu á brott er USAF tók við rekstrinum.

Íslensku flugumferðarstjórnunum fjölgaði smám saman eftir að Flugmálastjórn tók við starfseminni á Keflavíkurflugvelli og samstarfinu við hermennina lýsir Kristján Einarsson í sinni frásögn frá árinu 1955 og því læt ég hér staðar numið.

Skráð í júní 2001,
Haraldur Guðmundsson

Flugturninn á Keflavíkurflugvelli 1955–1979

Minningarnar eru orðnar nokkuð gloppóttar eftir nær hálfa öld og ekki víst að allt sé rétt munað, en sumarið 1955 flutti flugumferðarstjórn á Keflavíkurflugvelli í nýjan flugturn eigi langt frá þar sem Flugstöð Leifs Eiríkssonar er nú. Ástæðan fyrir þessu staðarvali var líklega hluti eldri hugmynda um nýja austur-vestur flugbraut norðan við þá gömlu þannig að nýi turninn yrði á milli þessara höfuðbrauta. Þessar gömlu hugmyndir byggðust á aðstöðu fyrir hinar langdrægari herflugvélar Strategic Air Command en akbraut K var nýbyggð með tilheyrandi eldsneytisgeymslum og stæðum sem hvert um sig rúmaði t.d. tvær B-47 sprengjuþotur.

Byggingin var 5 hæðir, eða ekki hærri en svo að aðflugsendi þá brautar 30 var nokkurn veginn í augnhæð af 5. hæðinni. Að sjálfsögðu sást lítið inn á flugvélastæðið og upprót eftir gamlar framkvæmdir skyggði á allar minni vélar frá 30 að braut 25 og þar sem „uppkeyrslusvæðið“ við braut 25 hallaði frá saúst þær ekki heldur þar. Rými fyrir starfsemina var mjög takmarkað en vinnusvæðið var sexhyrnt, líklega 6–7 metrar í þvermál og því oft þröng á þingi þegar komnir voru 2–3 íslenskir starfsmenn, jafnmargir frá bandaríska flughernum auk eins til tveggja veðurathugunarmanna. Stjórnborð voru fyrir tvo, auk upplýsingaborðs aðstoðarmanns á milli þeirra en í tilefni flutningsins vorum við ráðnir 4 nemar eða aðstoðarmenn. Bandarískir veðurathugunarmenn höfðu eitt hornið fyrir sig og sinn búnað, háværan fjarrita, skýjahæðarmæli og fleira. Ljósastjórnborð var svo við eina hliðina ásamt stórum móttakara fyrir stefnuvitann og fleira. KF-stefnuvitinn var helsta aðflugstækið, en flogið var út vestur-„legginn“, gerð aðflugsbeygja til norðurs og síðan inn legginn aftur. Aðflugið gat tekið mislangan tíma, það lengsta sem ég man eftir var PBY Catalina sem var rúman hálf tíma á loka-stefnunni og það stysta Constellation frá Lufthansa sem lauk öllu aðfluginu á 3 mínútum. Þá voru GCA-tækin mikið notuð, þó mest í GCI/GCA-aðflugum fyrir herþotur. Símakerfið var einfalt, útkallssími fyrir viðbúnaðarþjónustu, einn sími með hringingu einni til fjögurra fyrir okkur, GCI, GCA og DF, bein lína til ACC o.s.frv. Sendar og móttakarar voru í byggingum úti í heiðinni og loftnet fyrir varabúnað ýmist uppi á turninum eða á háum staur við hliðina á honum. Móttaka var öll í hátalara á vinnuborðum en heyrnartól komu seinna..

Miðunarstöðvar VHF og UHF bættust síðan þar við þegar sú starfsemi fluttist í turninn. Þessi búnaður þætti úreltur nú en var furðu traustur. Miðunarstöðvarnar, sérstaklega VDF-stöðin, voru dálítið frumlegar og sérstaklega var erfitt að lesa til/frá-merkið. Þær voru þó mikið notaðar enda nokkuð um að flugmenn hefðu aðeins kompásinn til að fljúga eftir. Það voru jafnvel til sérstök aðflug byggð á þeim og reyndust vel. Var þá flugmönnum leiðbeint vestur af flugvellinum og síðan á lokastefnu beint á flugturninn þannig að ferillinn skæri lokastefnu eða brautarenda flugbrautar 12 í lágmarkshæð eða í 20–30 gráðum frá lendingarstefnu. P2V-flugmaður sem hafði lent í hrakningum og

nýtt þessa þjónustu kom í heimsókn og reiknaði síðan út að VDF-tækið hefði örugglega sparað, auk mannlífa, a.m.k. þyngd sína í gulli.

Starfsemin var í upphafi hugsuð þannig að herinn sinnti sínum flugvélum en landinn öðrum. Að sjálfsgöðu gekk dæmið ekki upp þannig en með góðri samvinnu leystu menn þetta í félagi. Eitt var þó dálítið hlálegt, upplýsingar um vindstyrk og átt lásum við af mæli sem var uppi á turninum, en herinn af öðrum í nokkurri fjarlægð. Þar munaði oft allnokkru sem var flugmönnum illskiljanlegt. Samkomulag var undantekningarlítið með ágætum og ég man ekki nema eitt dæmi þar sem Íslendingar óskuðu þess að bandarískur liðsforingi væri fluttur í starfi. Var orðið við þessari ósk og þá brá svo við að yfirmaður hans á nýja staðnum tók að venja komur sínar til okkar vegna þess að hann þoldi ekki nærveru mannsins. Þegar viðbúnaðarástand vegna stríðshættu kom fyrir sóttu hermennirnir vopn sín og verjur í vopnageymsluna, liðsforinginn gyrtist skammbyssubelti og einhver lægra settur marseraði umhverfis bygginguna með byssu við öxl þar til fulltrúar landhersins komu og settu upp vélbyssuhreiður.

Borgaraleg umferð var mikil, mest um nætur, og flugvélategundir margar enda nokkuð um það enn að nýttar væru breyttar flugvélar úr heimsstyrjöldinni. BOAC-flugfélagið var t.d. með Boeing Stratocruisers til farþegaflutninga yfir Atlantshafið og Avro York fyrir viðgerðarmenn ef með þurfti. Mörg flugfélög notuðu DC4 eða Lockheed 749 en einstaklingar og fyrirtæki lítt breyttar hervélar. Mikið var um orrustuþotur, svo sem F84 og F86, í ferjuflugi enda eldsneytistaka á flugi enn á frumstigi og stundum voru margir tugir slíkra véla á ferð í einu.

Flugherinn hafði Northrop F89 til loftvarna, T33 til æfinga, DC3 til ferða vegna rat-sjárstöðvanna á Langanesi og við Hornafjörð og fyrst SA16 en síðan fjórar DC4 sem björgunarvélar.

Þessar vélar reyndust vel og það kann að vera einsdæmi þegar ein þeirra lagði í björgunarleiðangur með þrjá hreyfla virka af fjórum og von um að geta e.t.v. ræst þann fjórða í fluginu, en mikið lá við þar sem Douglas C124 var að reyna nauðlendingu á sjó langt vestur af Keflavík. Björgunarvélin kom aftur eftir langt flug með sína þrjá hreyfla virka en Globemaster-vélin fannst aldrei.

Sjóherinn var með Lockheed P2V til eftirlitsflugs ásamt Grumman SA16 og hafði flugskýli hálfa leið að gamla flugvellið, Patterson, þannig að flugvélar hans þurftu yfir einn helsta bílveg íbúa- og skrifstofusvæðisins. Þetta gat valdið vandræðum eins og í miðju kalda stríðinu þegar utanríkisráðherra Sovétríkjanna, sem var á leið til New York, þurfti að millilenda hér og flugmaðurinn villtist í blindbyl alla leið að dyrum flugskýlis sjóhersins. Ekki var laust við að þeim sem svaraði væri skemmt þegar spurt var um þessa ókunnu flugvél og hann gat svarað að þetta væri bara rússneski utanríkisráðherrann. Eins og nærri má geta gátu vaktaskipti orðið verulega erfið á vetrum og stundum varð ófært með öllu þannig að menn urðu veðurtepptir. Dæmi voru um að landherinn flytti menn til vinnu á skriðdrekkum eða að þeir gengju 2–3 síðustu kílómetrana. Þá var hvíldaraðstaðan sú að geta hugsanlega skipst á að leggja sig í gluggasýlluna en þar var sá hængur á að útblástursristar hitakerfisins voru í sýllunum og því nokkuð misheitt.

1956 tók Flugmálastjórn við allri flugumferðarstjórn og voru í því tilefni ráðnir nokkrir nýir nemar en flugherinn hafði þar áfram fulltrúa, liðsforingja ásamt einum bandarískum flugumferðarstjóra og stundum nema. Þannig gerðist enn meiri þröng á þingi.

Nýju nemarnir þurftu að endurtaka bóklegu prófin þar sem þeir höfðu ekki tekið bandarísk flugumferðarstjóraráð, en ákvæði samnings um að varnarliðið þyrfti að samþykkja prófun þeirra höfðu gleymst.

Bandarísku liðsforingjarnir voru bestu félagar og mér eru tveir þeirra sérlega minnisstæðir, Erastus Ruga og „Jón Jónsson“ Gavlick, „bóndi og sveitamaður“ eins og hann kallaði sig, báðir af pólskum ættum. Erastus vann sér það meðal annars til frægðar að taka, eftir aðeins þriggja vikna dvöl, við flugheimild frá ACC á íslensku, og fá svo fyrirsögn hvort þessi ER væri nýr íslenskur nemi.

Svo kom að lokum að varnarliðið taldi það óþarft að hafa fulltrúa sína í flugturninum um þótt réttur til þess héldist í samningum.

Bílaumferð var að mestu stjórnað með ljósmerkjum en þó voru nokkrir bílar með talstöðvar, jeppar Flugmálastjórnarinnar, umsjónarmaður varnarliðsins með brautum og snjóhreinsun („Hawkeye“), einn slökkviliðsbíll og e.t.v. einn eða tveir aðrir. Vinnutíðir voru bæði VHF og UHF, auk hinnar alþjóðlegu turnbylgju 3023,5 sem var svo dyntótt að samband gat verið ágætt við veðurathugunarskip Alfa langt úti í hafi en ekkert við flugturninn í Reykjavík.

Svalir voru utan á byggingunni mitt á milli 4. og 5. hæðar þaðan sem skjóta mátti merkjablysum fyrir flugmenn sem misst höfðu talstöðvarsamband, en þeim hætti við að líta til turns sem byggður hafði verið upp úr flugstöðvarbyggingunni og ætlaður hafði verið til að stjórna umferð á flugvallarstæðinu.

Vararafstöð var á fyrstu hæð turnsins og yrði rafmagnslaust þurftu menn stundum að fara niður með vasaljós og setja hana í gang. Neysluvatn var úr brunni í grenndinni og vatnið sóttgreinsað með því að hafa í honum klórpoka.

Ekki má skilja svo við þennan flugturn að minnast ekki á „apabúrið“ sem við kölluðum, en svo kom að endurnýja þurfti búnaðinn í turninum í heild og til þess að viðhalda starfseminni var fluttur til landsins bráðabirgðaturn. Þetta var stálgrindarturn með hliðarstögum sem reistur var á þaki spennustöðvar flugvallarljósa rétt hjá gamla turninum svo meiri hæð fengist og með litlum klefa efst. Klifra þurfti af þakinu upp stiga í klefann sem rúmaði með harmkvælum tvo menn hlið við hlið. Þyrfti þriðja mann til aðstoðar varð hann að huka á milli þeirra. Þetta átti ekki að taka nema fjórar vikur en þær urðu fleiri. Ekki þótti ástæða til að takmarka þjónustu meðan á þessu stóð en menn urðu fegnir að komast aftur á gamla staðinn.

Svo kom þó að lokum að gamli turninn fullnægði ekki lengur kröfum um tækjabúnað og vinnuáðstöðu og reist var ný bygging til að þjóna flugumferðarstjórn og GCA. Gamli turninn var orðin lélegur eftir yfir tuttugu ára notkun, rúður brotnuðu gjarnan vegna vindings eða titrings, hitakerfið var úrelt og fyrir kom að göt brunnu á milli brunahólfs og lofthólfs þannig að koltvísýringi var dælt um allt húsið. Þakið lak og þegar það ágerðist var bætt á tjörulagi þannig að miðja þess seig meira og leka tók á

ný, og svo koll af kolli. Auk þess var staðsetningin óhentug miðað við skipulag flugvallarins.

Þau urðu svo örlög gamla turnsins að þegar flutt var í nýju bygginguna á Háaleiti var hann afhentur slökkviliðinu til æfinga. Það kviknaði svo óvart í honum þannig að hann varð ónýtur sem bygging og að lokum rifinn þar sem hann var orðinn sjónmengun svo nálægt nýju flugstöðinni. Þótt hann þætti sjálfsagt ófullkominn í dag og með óhæfan tækjabúnað var hann notadrjúgur og skilaði þrátt fyrir allt sínu hlutverki í meira en tvo áratugi. Minningar um hann eru blendnar því þrátt fyrir aðstöðu sem nú teldist frumstæð var þaðan veitt mikil og heilladrjúg þjónusta.

Kristján Einarsson



Vinjar. Eiríkur Kristinsson með tvo til reiðar.

Sumarhús flugumferðarstjóra

Árið 1973 var samþykkt á aðalfundi Félags íslenskra flugumferðarstjóra tillaga þess efnis að félagið skyldi koma sér upp sumarhúsaðstöðu fyrir félagsmenn.

Í nefnd voru kosnir Ingvar F. Valdimarsson, Svan H. Trampe og Jón Björnsson. Nefndin tók strax til óspilltra málanna við að kanna alla möguleika. Hringt var í nær allar fasteignasölur landsins og kannað hvað væri til af lóðum til sölu, einnig hvort til væru sumarhús eða önnur hús sem nota mætti í þessum tilgangi. Að auki var svo auglýst í blöðum og haldið uppi fyrirspurnum meðal manna.

Margt hafðist upp úr krafsinu og voru farnar nokkrar ferðir, bæði upp í Borgarfjörð og austur í sveitir til þess að skoða hús og lóðir.

Loks var ákveðið að kaupa 4 hektara lands úr jörðinni Hæðarenda í Grímsnesi í Árnessýslu. Þetta var fallett mosa- og lyngvaxið hraun við lítinn læk. Samið var við byggingafyrirtækið Pak hf. í Hafnarfirði um smíði og uppsetningu tveggja 44 fermetra sumarhúsa og skyldi framkvæmdum lokið fyrirpart sumars 1974.



Aðalból. Á veröndinni stendur María Karlsdóttir.

Þetta stóðst nokkurn veginn og gátu fyrstu gestirnir flutt inn til vikudvalar strax í júlí. Hlaut staðurinn nafnið Vinjar. Flestum notendum líkaði vistin vel í fyrstu en það stóð ekki lengi því ýmsir gallar tóku að gera vart við sig. Verstur var lekinn, en víða komst vatn inn. Einnig gramdist mönnum að ýmislegt sem vera átti með í kaupunum var ekki framkvæmt þrátt fyrir ítrekaðar kvartanir. Nefndin hélt því eftir nokkurri upphæð kaupverðsins og fékk aðra smíði til þess að ljúka verkinu.

Ekki voru tök á að hafa rennandi vatn í húsunum né rafmagn. Vatn í salernin fékkst með því að dæla því upp í tunnur úr læknum þaðan sem það svo rann inn í salernin. Ekki þótti vatnið úr læknum drykkjarhæft vegna þess að í vindi gruggaðist tjörninn sem lækurinn rann úr. Drykkjarvatn þurfti fólk því að taka með sér á brúsum.

Þessir erfiðleikar, sem uxu mörgum í augum, og svo það að húsin eltust frekar illa hefur kannski orðið þess valdandi að menn tóku að velta fyrir sér að selja þessa aðstöðu og kaupa annars staðar. Í september 1987 var annað húsið selt ásamt helmingi landsins Einari Steingrímssyni flugumferðarstjóra í Vestmannaeyjum og í maí árið eftir var hitt húsið selt Lárusi Þórarinssyni flugumferðarstjóra í Reykjavík ásamt því sem eftir var af landinu.

Árið 1981 ákvað félagið að taka á leigu land úr jörðinni Laxamýri í Aðaldal í Pingeyjarsýslu. Sömu menn voru í sumarbústaðanefndinni og áður. Nutu þeir góðrar að-



Gullhvammur.

stoðar starfsfélaga sinna í flugturninum á Akureyrarflugvelli. Þetta er mosa-, lyng- og kjarrivaxið hraun við flugvöllinn í Aðaldalshrauni skammt frá sjálfri Laxá í Aðaldal.

Parna á svæðinu voru fyrir nokkur sumarhús í skipulögðu hverfi. Kannað var víða með smíði sumarhúss til að setja á landið. Úr varð að samið var við trésmiðjuna Mógil á Svalbarðsströnd um smíði hússins. Haft var að leiðarljosi það sem farið hafði aflaga í Grímsnesinu og varð afraksturinn mjög vandað hús með rennandi vatni og síðar rafmagni. Þetta hús var nefnt Aðalból og hefur verið mikið notað á sumrin en lítið sem ekkert á veturna.

Árið 1990 ákvað FÍF enn að kaupa sumarhús. Í nefndina voru að þessu sinni kosnir Ingvar F. Valdimarsson, Ásgeir Pálsson og Magnús Pálsson. Að vel athuguðu máli var ákveðið að ganga til samninga við Samtak á Selfossi um kaup á stóru og vönduðu húsi. Einnig var samið við bóndann á bænum Úthlíð í Biskupstungum um leigu á landi undir húsið. Þetta var í skipulögðu skógivöxnu sumarhúsahverfi og öll þægindi þar til staðar, svo sem heitt og kalt vatn og rafmagn. Síðar var byggð sundlaug steinsnar frá húsinu. Þetta hús hlaut nafnið Gullhvammur og er svokallað heilsárshús, vel einangrað og kynt allan ársins hring.

Auðvelt er að sækja þangað til dvalar og er húsið mjög mikið notað. Hver einasta vika á sumrin hefur verið nýtt sem og flestar helgar á veturna ásamt jólum og áramótum.

Margir félagar FÍF hafa starfað í sumarhúsanefundunum á liðnum árum og unnið ótúllega að því að gera aðstöðuna sem besta og þægilegasta.

Lítillega hefur verið kannað í gegnum árin með kaup eða leigu á aðstöðu til orlofsdvalar erlendis, m.a. í Lúxemborg og á Spáni, en ekkert hefur orðið úr því enn af ýmsum ástæðum.

Ingvar E. Valdimarsson

Flugklúbburinn Gandur

Flugumferðarstjórar sem höfðu áhuga á því að læra að fljúga réðust í að kaupa Ercoupe, tveggja manna flugvél, frá Bandaríkjunum og ætlunin var að sem flestir lærðu að fljúga henni.

Flugklúbburinn Gandur var því stofnaður hinn 5. mars 1954 og eftirfarandi lög samþykkt:

1. gr.

Félagið heitir Gandur. Heimili þess er í Reykjavík.

2. gr.

Markmið félagsins er að gera meðlimum sínum kleift að iðka flug á sem ódýrasta hátt og auka þekkingu þeirra á flugi og flugmálum.

3. gr.

Félagar geta orðið starfsmenn flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík, en að þeim frágengnum er heimilt að taka aðra starfsmenn Flugmálastjórnarinnar í félagið, ef þeir eru samþykktir með atkvæðum $\frac{3}{4}$ félagsmanna. Félagsmenn mega ekki vera fleiri en 20.

4. gr.

Inntökugjald skal vera kr. 2500, sem er heimilt að greiða með 10 jöfnum mánaðarlegum greiðslum. Félagsgjald skal vera kr. 25 á mánuði, en eigi skal greiða félagsgjald fyrstu 10 mánuði eftir að gengið er í félagið. Ef félagsgjald hefur ekki verið greitt fyrir 10. hvers mánaðar missir meðlimurinn rétt sinn til flugs á kjörum félagsmanna og öðlast hann ekki fyrr en gjaldið er greitt. Heimilt er félagsmönnum að gerast óvirkir um lengri eða skemmri tíma og eru þeir þá undanskildir félagsgjöldum frá þeim tíma sem þeir tilkynntu sig óvirka þar til þeir gerast virkir á ný.

5. gr.

Stjórn félagsins er skipuð 3 mönnum, formanni, gjaldkera og ritara. Varamenn skulu vera 2 og endurskoðendur 2.

6. gr.

Aðalfund skal halda í marsmánuði ár hvert og skal til hans boðað með a.m.k. viku fyrirvara með auglýsingu í flugturninum. Aðalfundur er lögmatúr ef rétt er til hans boðað.

Dagskrá aðalfundar skal vera sem hér segir: 1. Skýrsla stjórnar. 2. Reikningar klúbbsins lagðir fram til samþykktar. 3. Tillögur til lagabreytinga ef fyrir liggja enda skulu þær hafa borist stjórninni a.m.k. 2 dögum fyrir aðalfund. 4. Kosning stjórnar. Kosning skal vera skrifleg og óhlutbundin. Kosnið skal í hvert sæti sérstaklega. 5. Kosning varastjórnar. 6. Kosning endurskoðenda. 7. Önnur mál er upp kunna að verða borin.



TF-ATC (ERCOUPE). Fyrri flugvél Gands sem flaug sitt fyrsta flug á Íslandi
21.03. 1954.

7. gr.

Félagsfundi skal boða með auglýsingu í flugturninum með a.m.k. 3ja daga fyrirvara. Skykt er að boða til félagsfundar ef 5 meðlimir óska þess.

8. gr.

Heimilt skal stjórninni að ráða úr hópi félagsmanna eftirlitsmann, sem hafi eftirlit með daglegum rekstri flugtækja félagsins. Rekstri flugtækja skal haga samkvæmt sérstakri reglugerð sem stjórnin setur og samþykkt skal á aðalfundi.

9. gr.

Nú óskar félagsmaður að ganga úr félaginu og annar kemur í hans stað sem öðlast samþykki félagsmanna þá skulu $\frac{3}{4}$ hlutar inntökugjalds hins nýja meðlims renna til þess sem úr félaginu gengur. Ef enginn kemur í stað þess er óskar að ganga úr félaginu er félaginu heimilt að endurgreiða honum $\frac{3}{4}$ þess inntökugjalds sem hann hafði greitt.

10. gr.

Félaginu skal slitið ef $\frac{3}{4}$ félaga óska þess. Skal þá félagið gert upp og eignir þess seldar og andvirði skipt á milli félagsmanna. Sömu aðferð skal hafa ef félagið hættir störfum af öðrum ástæðum.



Frá 1949. Stearman TF-KAU. Helgi í framsæti, Haraldur í aftursæti.

Tuttugu dögum eftir stofnun klúbbsins, eða 25. mars 1954, var fyrsta flugvél klúbbsins, tveggja sæta Ercoupe með kallmerkinu TF-ATC, skráð hjá Loftferðaeftirlitinu, í eigu flugklúbbsins Gands.

Kennarar klúbbsins urðu flugumferðarstjórnarnir Helgi Pálmarsson og Jón Þ. Ísaksson sem báðir höfðu jafnframt réttindi atvinnuflugmanna. Allmargir hófu flugnámið, þ. á m. undirritaður, en fáir munu á þessum fyrstu árum hafa náð einkaflugmannsréttindum.

Í flugdagbók Jóns Þ. Ísakssonar kemur fram að eftirtaldir voru að læra flug hjá



TF-ACC (AuSTER). Önnur flugvél Gands.

honum eða flugu með honum einstök flug: Björn Jónsson, Guðlaugur Kristinsson, Sverrir Ágústsson, Sigmundur Guðmundsson, Karl Schiöth, Hörður Magnússon, Sveinbjörn Bárðarson, Guðni Ólafsson, Ernst Gíslason, Skarphéðinn Bjarnason, Lárus Þórarinnsson, Jóhann Guðmundsson, Páll Ásgeirsson, Arnór Hjálmarsson, Ólafur Guðjónsson, Haraldur Guðmundsson, Bergur P. Jónsson, Atli Helgason, Halldór Hermannsson, Sigmundur Sigfússon, Sigurður Thorstensen, Jens A. Guðmundsson, Sigurjón Einarsson (til að fá réttindi á flugvélina), Valdimar Ólafsson, Hrafnkell Sveinsson, Þórir Magnússon, Einar Einarsson, Kristján Einarsson og Svan H. Trampe.

Því miður naut TF-ATC ekki lengi við því hún brotlenti á fyrsta ári, hinn 3. ágúst 1954, við Kjalveg, nálægt Friðmundarvötnum. Flugvélin var talin ónýtt en þeir sem í henni voru, báðir flugumferðarstjórar, Karl Shiöth, síðar atvinnuflugmaður, og Sveinbjörn Bárðarson, sluppu ómeiddir.

Örsök brotlendingarinnar mun hafa verið sú að eldsneyti neftanks flugvélarinnar hafði verið tæmt en rennsli frá vængtönkum stöðvast.

Skipt hafði verið um bensíndælu TF-ATC eftir að henni hafði verið flogið 109 klst. og 35 mín. hér á landi, dælan hreinsuð, sett saman aftur og prófuð og þá talin í góðu lagi, samkvæmt skýrslu skoðunarmanns hennar, R.T. Wall. Eftir það var henni flogið í 9 klst. og 30 mínútur þar til hún brotlenti.

Flugskólinn Þyrtur keypti flakið og gerði flugvélina flughæfa að nýju. Hún var síðan notuð til kennsluflugs í um 2ja ára skeið, með sama kallmerki, en þeim rekstri lauk 11.

júlí 1958 þegar flugnemi í yfirlandsflugi til einkaflugprófs missti hana frá sér út í buskann á Helluflugvelli. Hann var að snúa skráfunni til gangs en hemlar héldu flugvélinni ekki er hún hrökk í gang svo ATC æddi á flugmanninn, hann rotaðist við höfuðhögg frá vængnum og vaknaði seint um síðir við vondan draum. Ekki er mér kunnugt um örlög flugvélarinnar TF-ATC eftir það.

Ekki misstu klúbbfélagarnir í Gandi móðinn við óhapp TF-ATC 3. ágúst 1954, ráðist var í kaup annarrar flugvélar og í þetta sinn varð fyrir valinu Auster Autocrat, 3ja sæta stélhjólflugvél sem fékk kallmerkið TF-ACC. Jón Þ. Ísaksson prófflaug henni 25 október 1955. Auk fyrrgreindra flugkennara varð Sigurjón Einarsson, sem hóf störf við flugumferðarstjórn 1955, einnig flugkennari á TF-ACC, allt til ársins 1959, er starfsemi klúbbsins mun hafa fjarð út. Síðasta flugið sem Jón Þ. Ísaksson skráði á TF-ACC var 9. apríl 1959.

Sigurjón Einarsson skráði hjá sér tvö óhöpp sem komu fyrir flugvélina TF-ACC á ferli hennar. Hið fyrra er skráfan brotnaði í akstri inn að flugstöðinni í Keflavík, þar sem Constellation-flugvél frá TWA í uppkeyrslu setti ACC á nefið með blæstri sínum, hið síðara er hægra hjól ACC brotnaði í landingu í Reykjavík.

Því miður eru fundargerðabækur og önnur gögn flugklúbbsins Gands glötuð, m.a. vegna óvæntra dauðsfalla lykilmanna, en samt þótti mér rétt að skrásetja þær upplýsingar um þessa starfsemi sem fáanlegar voru við lok 20. aldarinnar.

Valdimar Ólafsson



TF -DCA á flugvellinum í Longyerbyen á Svalbarða. Í eigu Flugmálastjórnar frá apríl 1979 til apríl 1997.

Flug íslenskra flugumferðarstjóra fyrir Flugmálastjórn

Í september 1961 hefst flug þeirra á flugvél Flugmálastjórnar, Navion, fjögurra sæta flugvél sem notuð var til viðgerða- og eftirlitsferða með radió og radióvitum við helstu flugvelli landsins.

Í mars 1963 hefst skipulegt þjálfunarflug fyrir ratsjárnema flugumferðarstjórnar í Reykjavík. Ernst Gíslason flugumferðarstjóri varð kennari og leiðbeinandi ratsjárnemanna.

Í desember sama ár verða þáttaskil í ratsjárfluginu þegar Flugmálastjórn kaupir tveggja hreyfla, sjö sæta Beechcraft Twin Bonanza D50B flugvélin TF-FSD. Þá hafði Navion-flugvélinni verið flogið í alls 245 klst.

Fyrstu fjóra mánuði ársins 1964 var flogið allmikið og vaktstjórnarnir í nýbyggðum flugturni Reykjavíkurflugvallar, þeir Haraldur Guðmundsson, Sigmundur Sigfússon og Guðlaugur Kristinsson, fengu ratsjárréttindi (Ernst var fjórði vaktstjórinn þar). Í júlí var flogið ratsjárflug á Akureyri og í ágúst á Ísafirði þar sem Grímur Jónsson flugradíómaður fékk ratsjárréttindi.



Lear Jet N502MH sem Flugmálastjórn var með á leigu til ratsjárprófana frá júní 1991 til desember 1992.

Í apríl 1965 hófst ný starfsemi, það er ískönnunarflug fyrir Landhelgisgæsluna. Þetta var mikið ísaár, flogið var í kringum landið, ísinn kortlagður og skipum leiðbeint í gegnum ísinn. Þetta flug tók tvo mánuði. Þá daga sem ekki var flogið ísflug var haldið áfram ratsjárþjálfun.

Árið 1966 var ratsjárþjálfun flugumferðarstjóra haldið áfram og í marsmánuði tók Gísli H. Guðjónsson ratsjárpróf.

Í apríl 1968 hófst aftur ískönnunarflug fyrir Landhelgisgæsluna og þetta var enn meira ísaár en 1965. Ís var landfastur frá Vestfjörðum, norður, austur og náði í maímánuði suður fyrir Ingólfshöfða. Mörg skip áttu í erfiðleikum með að komast leiðar sinnar og festust stundum í ísnum. Þessu flugi lauk í fyrstu viku júlímánaðar.

Í október 1968 hófst enn nýr þáttur í flugi Flugmálastjórnar, reglubundnar flugprófanir flugleiðsögutækja á Íslandi, en fram til þessa hafði FAA í Bandaríkjaunum annast þetta flug.

Í janúar 1969 hófst ratsjárþjálfun á Akureyri til nýs ratsjáraðflugs sem stóð af og til fram að miðjum júní. Ernst Gíslason var þjálfari og hann útskrifaði flugumferðarstjórana Jónas Einarsson, Sverri Vilhjálmsson og Hún Snædal með ratsjárreittindi.

Í marsmánuði 1970 var skráð síðasta ratsjárþjálfunarflugið í Reykjavík.



TF-FMS á Sauðárkróksflugvelli. Í eigu FMS frá mars 1997.

Í maí 1973 fékk Flugmálastjórn Beechcraft Queen Air B80, TF-FSE, níu sæta flugvél sem leysti TF-FSD af hólmi, því hún gat ekki framleitt nægilegt rafmagn fyrir flugprófunartækin.

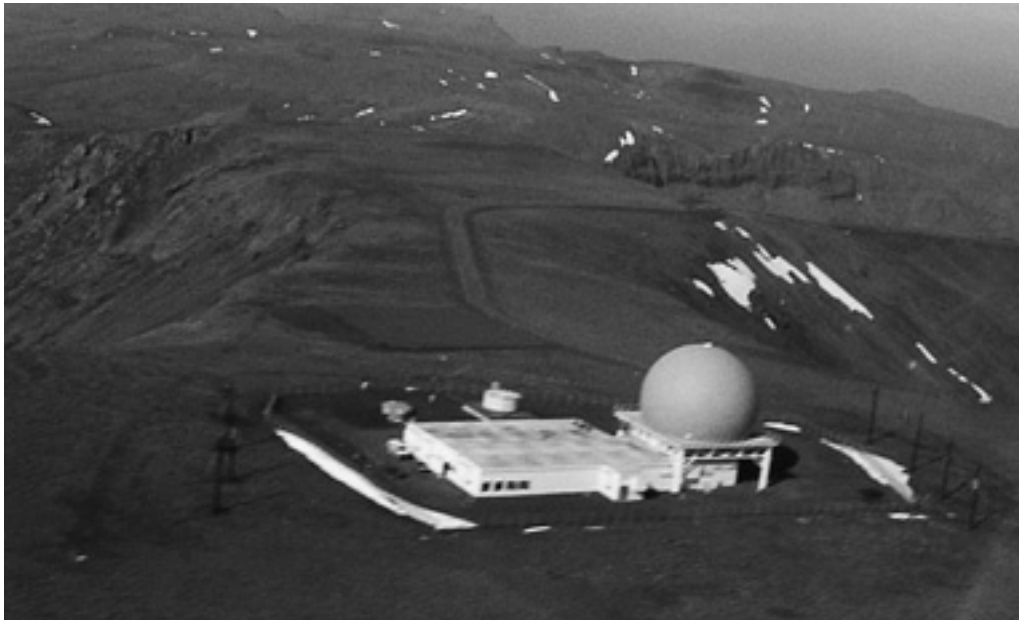
Eina óhapp FSD á ferli sínum hér var þegar vinstra hjól hennar fór ekki niður og nauðlent var á flugbraut 14 í Reykjavík.

Í maí 1979 kom til landsins Beechcraft King Air E90, TF-DCA, átta sæta skráfupota með jafnþrýstibúnaði, flugvél sem hentaði Flugmálastjórn vel til flugprófana leiðsögutækja, aðflugshönnunar, leitar- og björgunarflugs. Einnig margskonar þjónustuflugs fyrir landsbyggðarflugvöllina, með forseta, ráðherra o.fl. fyrir ríkisstofnanir og jafnframt sjúkraflug fyrir Tryggingastofnun ríkisins.

Frá júní 1991 til desember 1992 hafði Flugmálastjórn Learjet 25C, N502MH, á leigu. Hún var einkum notuð við prófanir á nýuppsettum ratsjárstöðvum á Bolafjalli, Gunnólfsvíkurfjalli, Stokksnesi og í Keflavík.

Í mars 1997 kom til landsins Beechcraft Super King Air 200, TF-FMS, 12 sæta skráfupota, sem tók við af TF-DCA sem hafði verið í notkun hjá Flugmálastjórn í átján ár.

Eftirtaldir flugumferðarstjórar og flugmenn öðluðust réttindi til flugprófana flugleiðsögutækja:



Ratsjárstöðin á Gunnólfsvíkurfjalli.

Sigurjón Einarsson	hjá FAA í Oklahoma 1967.
Sigurður Thorstensen	hjá FAA í Oklahoma 1971.
Snæbjörn Guðbjörnsson	hjá Wilcox/FAA Kansas 1985.
Kári Guðbjörnsson	hjá FAA í Oklahoma 1995.

Eftirtaldir flugumferðarstjórar hafa flogið flugvélum Flugmálastjórnar:

Sigurjón Einarsson	sept. 1961 til maí 1995.
Sigurður Thorstensen	júní 1971 til júní 1984.
Tryggvi Baldursson (nemi)	júlí 1974 til feb. 1976.
Ólafur Frostason	apríl 1978 til jan. 1983.
Snæbjörn Guðbjörnsson	jan. 1979.
Ingvar Valdimarsson	okt. 1982.
Guðmundur Karl Erlingsson	nóv. 1982 til feb. 1986.
Kári Guðbjörnsson	sept. 1986 til júlí 1999.

Sigurjón Einarsson

Heklugosið 1947

Endurminning flugumferðarstjóra og atvinnuflugmanns

Morguninn sem Hekla byrjaði að gjósa er mér ógleymanlegur. Ég var á næturvakt í flugturninum á Reykjavíkurlugvelli ásamt Lárusi Þórarinssyni og Valdimar Ólafssyni. Veðrið var heiðskírt, skyggni ótakmarkað og logn alla nóttina.

Síminn hringdi milli kl. 6 og 7, var það einn af eigendum Piper Cub flugvélarinnar TF-KAK. Hann sagðist ætla að fara í flug austur fyrir fjallgarð, en sér litist ekki vel á veðrið. Ég varð mjög hissa og spurði um ástæðuna, hann kvað svo skýjað í austurátt.

Það hagaði svo til í gamla turninum að austurhliðin var gluggalaus svo maður sá ekki til austurs nema teygja hausinn út um suður- eða norðurluggana. Ég gáði – og jú, það var eitthvað þarna. Ég hringdi strax í veðurfræðing og hann sagði að það eina sem þetta gæti verið væri eldgos, þá var mér nóg boðið.

Ég sagði flugmanninum sem beið í símanum frá þessu og nú fór heldur betur að lifna yfir öllu á flugvælinum. Þorsteinn Jósefsson ljósmyndari kom upp í turn með allar sínar ljósmyndavélar og spurði um möguleika á flugi. Ég sagðist hafa flugvél og væri til í að fara um leið og ég væri búinn á vaktinni kl. 0730. Ég átti þá, ásamt Albert Tómasyni, flugvélinu Taylorcraft Auster sem við keyptum af Flugmálastjórninni og var ennþá með kallmerkið TF-FSR, en síðar fékk hún kallmerkið TF-FOX.

Ég fékk að fara heldur í fyrri lagi af vaktinni, þá var strókurinn alveg lóðréttur upp í átta þúsund fet. Þegar austur kom vildi Þorsteinn að ég flygi austar og austar, ég held ég hafi verið kominn hálfa leið austur að Vatnajökli þegar hann var orðinn ánægður og flughæð orðin tíu þúsund fet. Það var hægt að opna hliðarrúðurnar á hurðinni og leggja hana alveg upp að vængnum, en vélin var háþekja og skyggði vængurinn á svo ekki sást í toppinn á gosmekkinum.

Ég hallaði vélinni með hliðarstýrið í hina áttina, svokallað „sideslip“. Svona myndaði Þorsteinn í gríð og erg. Þessar myndir komu síðar á frímerkjunum og má sjá á fimmauramerkinu aðeins dökka rönd til vinstri og er það gluggakarmurinn á Taylorcraftinum. Strax þá um morguninn dreifðist úr gosmekkinum svo að svona myndir var ekki hægt að endurtaka.

Ég sé í loggbókinni minni að ég hef verið eina klst. og 35 mín. austur, en ekki nema eina klst. til baka. Mér fannst skemmtilegt að verða fyrstur á flugvælinum til að taka eftir gosinu og skýra Veðurstofunni frá því og að fara þessa ævintýraferð, enda var ég ekki nema 18 ára gamall.

Hallgrímur Jóhann Jónsson

Endurminningar frá námsdvöl í Atlanta í Bandaríkjunum veturinn 1950–1951

1. Inngangur

Í framhaldi af gerð varnarsamnings Íslands og Bandaríkjanna var ákveðið að Ísland skyldi taka við rekstri Keflavíkurflugvallar og þar á meðal flugumferðarstjórn.

Áður hafði Lockheed Aircraft Corporation annast flugumferðarstjórn o.fl. á vellinum fyrir hönd ríkisstjórnar Bandaríkjanna. Á þessum tíma frá lokum síðari heimsstyrjaldar starfrækti herinn „Ground Controlled Approach“ (GCA), sem byggðist á færanlegum tækjum sem voru flutt til eftir því hvaða braut skyldi notuð. Átti Flugmálastjórn að taka við þessum rekstri líka.

Til þess að geta tekið við þessari starfsemi var talið nauðsynlegt að allir flugumferðarstjórar skyldu fara til Bandaríkjanna og taka þar próf í viðkomandi greinum. Í okkar hópi skyldu tveir læra svæðisstjórnun en hinir tveir skyldu fá GCA-réttindi. Við Bogi Þorsteinsson samþykktum að taka GCA-hlutann en Pétur Guðmundsson og Ernst Gíslason skyldu taka svæðisstjórnina.

Lögðum við upp frá Keflavíkurflugvelli í herflugvél af gerðinni C54. Var vélin öll hin óvistlegasta, óeinangruð og mikill hávaði í henni. Hún var næstum fullsetin mönnum sem voru í vinnu á Keflavíkurflugvelli á vegum Lockheed og annarra verktaka.

Lent var í Goose Bay á Labrador til að taka eldsneyti og vistir. Minnir mig að við höfum verið eina 5 tíma á leiðinni þangað og var maður orðinn nokkuð slæptur af þeirri ferð. Þaðan var svo farið alla leið til New York. Þar tók á móti okkur maður að nafni H. Earp. Hann átti svo að sjá um okkur í aðra flugvél til Washington en þar þurftum við að fara inn á skrifstofu Flugmálastjórnar Bandaríkjanna (CAA), sem var til húsa í gömlu Pentagon-byggingunum. Þar eru svo langir gangar að sendibóðar voru á hlaupahjólum að þeytast um allt með pappíra og allskonar skilaboð.

Í Washington gistum við á YMCA-hóteli rétt hjá Hvíta húsinu. Þegar við vorum búnir hjá CAA skoðuðum við minnismerkið í Washington og ýmislegt annað merkilegt, svo sem þjóðminjasafn þeirra (National Museum) o.fl. Við einar búðardyr þarna rákumst við á uppstoppaðan hvítabjörn og tókum þar mynd af okkur með þeim hvíta.

Ferðin frá Washington til Atlanta gekk snurðulaust fyrir sig, höfðum við fengið símanúmer til að hringja í og láta vita af okkur. Tók einn af flugumferðarstjórum turnsins á móti okkur og ók með okkur rakleiðis inn í bæ að hoteli nálægt miðborginni en þar skyldum við vera til næsta dags en yrðum fluttir á annað hotel nálægt flugvellinum morguninn eftir. Fórum við snemma að sofa enda þreyttir eftir öll ferðalögin.

2. Í Atlanta

Hótelíð hjá flugvælinum reyndist nú ekki sem best, hét Hótel Hangar, en við kölluðum það bara Hótel Hörnung. Fyrsta nóttin okkar þar varð ógleymanleg. Við höfðum fengið einhvers konar svítu, eða tvö samliggjandi herbergi með 4 rúmum. Eftir að við höfðum komið okkur fyrir þarna síðari hluta dags höfðum við ekkert annað að gera en að fara út og fá okkur að borða og skoða okkur um. Komum við ekki aftur fyrr en komið var myrkur, en þarna dimmdi um 18:30. Þegar upp á herbergin kom blasti við okkur hryllingurinn. Herbergin voru bókstaflega full af pöddum, smáum og stórum.

Einhver hafði opnað glugga, viljað fá frískt loft, en gætti þess ekki að loka áður en við fórum út. Eithvert ljós var í herberginu og var það nóg til að leiða kvikindin að. Fengum við aðstoð hótelsins til að sópa og moka í fötur, en illa gekk að sofa þessa nótt enda leyndist talsvert magn kvikinda undir rúmum og í skápum. Fannst okkur sum þessara kvikinda líkjast frekar músum en skordýrum, svo stór virkuðu þau á okkur það kvöldið. Vorum við þarna í nokkra daga en okkur hafði verið útvegað lítið og gamalt einbýlishús nálægt flugvælinum í Hopeville. Þaðan var stutt að fara í strætisvagn út á flugvöll en auk þess var hægt að ganga þessa leið.

Í húsinu voru þrjú svefnherbergi, stofa, eldhús með borðkrók og bað. Ernst og Pétur höfðu stærsta herbergið og Bogi var í öðru þar fyrir framan en ég fékk herbergi sem var á milli eldhúss og stofu. Hefur sennilega verið ætlað sem borðstofa.

Strax næsta morgun byrjaði námið en það var aðstoðaryfirflugumferðarstjóri flugturnsins í Atlanta, Morris Throikill, sem annaðist kennsluna. Morris sagðist líklega vera af skandinavískum uppruna en forfeður hans höfðu flutt til Bandaríkjanna frá Skotlandi. Sagði hann að ættarnafn sitt hefði breyst í Bandaríkjunum en hefði upprunalega verið líkt og Thorkill (sennilega Thorkell eða Þorkell).

Þeir voru allir mjög hjálplegir í turninum. Einn þeirra þekkti bílasala og bauðst til að aðstoða okkur við að kaupa bíl ef við vildum. Varð það úr að þrír okkar, ég Bogi og Ernst, ákváðum að kaupa tveggja dyra Ford Coupe. Hann var að vísu fjögurra ára gamall en í nokkuð góðu lagi og þurftum við aðeins að gera við smávegis bremsuvandamál.

3. Námið

Þótti þeim hjá CAA (sem nú er FAA) ekki tækt annað en byrja á grunnnámi, svo tryggt væri að við kynnum amerísku reglurnar enda myndu öll próf miðast við þær. Þarf ekki að orðlengja það að við fengum 100% í næstum öllum prófum. Hafði slíkur árangur verið óþekktur fram að þessu.

Þegar hefja átti ratsjórþjálfun kom upp vandamál sem var að ekki var tiltækur neinn „Link trainer“ nema einhvers staðar inni í bæ. Þeir tóku ekki í mál að fara með okkur langar leiðir á hverjum degi. Þá var aðeins ein lausn eftir og það var að flytja þetta „link“ út á flugvöll. Tæknimenn voru bara ekki á lausu svo það endaði með því að við tókum að okkur að flytja apparatið sjálfir. Það er að segja að taka það sundur, merkja alla víra

og festingar þannig að við gætum svo sett það saman á nýja staðnum. Tókst þetta með slíkum ágætum að við fengum mikið hrós fyrir.

Gat þá hafist raunverulegt „procedures“-nám. Var farið yfir allt sem við þyrftum að kunna varðandi stefningar (vectoring), auðkenningu (identification) og allt er varðaði vegalengdir og fjarlægðir milli hinna ýmsu stöðumiða svæðisins. Einnig fengum við þarna þjálfun við að leiðbeina flugvélum við áhrifum mismunandi vinds á lokastefnu. Auðvitað var þetta bara forsmekkur af hinni eiginlegu þjálfun sem síðar fór fram í raunveruleikanum. Jafnframt vorum við í starfsþjálfun í flugturninum.

Árið 1950 var Atlanta í þriðja eða fjórða sæti hvað varðar heildarumferð, en með flestar hreyfinga (lendingar og flugtök) á klst. Mest urðu þessar hreyfingar 200 á klst. á tímabilinu 10 til 12 fyrir hádegi. Meirihluti umferðar á þessu tímabili var blindflug en það stafaði af því að á þessum tíma árs var gjarnan þoka seinni hluta nætur og fram eftir morgni. Upp úr kl. 9 byrjaði að rofa til og þá var eins og skrúfað frá umferðinni.

Flugvélar streymdu að úr öllum áttum og biðu í röðum eftir því að fá að hefja aðflug og mikil umferð var einnig til brottflugs. Eastern Airlines, sem þá var mjög stórt flugfélag, hafði höfuðstöðvar sínar í Atlanta. Þar voru einnig Southern Airlines og fleiri flugfélög. Var venjan að bjóða ratsjáraðflug, sem margir þáðu, enda höfðu margir atvinnuflugmenn verið í hernum og þekktu vel „GCA“, en erfiðara var oft að fá aðra til að nýta sér þessa þjónustu og þurfti stundum að fá þá upp í turn til þess að sýna þeim hvernig þetta virkar.

Ef einhverjir voru óánægðir með aðflug sem þeir höfðu fengið voru þeir yfirleitt kallaðir upp í turn til að fá nánari skýringar og til að sýna þeim hvernig þetta á að virka.

Þegar ég tók verklega prófið lenti hjá mér einn sem ekki hafði fengið svona aðflug áður. Hann sagði eftir landinguna að ef hann hefði fylgt leiðbeiningunum mundi hann hafa lent hálfa til eina mílu fyrir utan braut. Var hann umsvifalaust kallaður upp í turn. Þegar hann fylgdist með mér gera annað aðflug við sömu skilyrði sá hann hvers vegna ég þurfti að bæta við aftur og aftur 2 gráðum en það var af því að hann hafði séð aðflugsljósinn og breytt stefnu sjálfur vegna hliðarvinds. Sá hann þá að fyrstu 4 gráðurnar frá mér hefðu alveg eins dugað og ef hann hefði farið eftir þeim hefði allt gengið upp.

Til þess að fá réttindi á þessa ratsjá þurfti maður að geta ræst búnaðinn og stillt allt saman. Undir borðinu, þar sem „precision“-skjárinn stóð, voru um 90 stillitakkar í mörgum röðum. Þurfti maður að horfa á skjáinn og finna rétta takka til stillingar, án þess að sjá nokkurn tímann undir borðið. Stundum þurfti að snúa tveim tökkum í einu og hafa allt í rétttri röð. Þótti þeim merkilegt hvað við vorum fljótir að læra á alla þessa takka. Það hefur sennilega stafað af því hvað við vorum fullir af áhuga.

Þegar líða tók á tímann sem okkur var ætlaður til námsins fórum við að minnast á það við fulltrúann, hr. Earp í New York, að enn væri alveg eftir starfsþjálfun í svæðisflugstjórn fyrir þá Ernst og Pétur. Svörin voru þau að í Atlanta flugstjórnarmiðstöðinni væri svo annasamt að ekki væri nein aðstaða þar fyrir slíka þjálfun. Þyrftu þeir því að fara til Jacksonville, Savannah, Charleston, á austurströndinni til að ljúka sínu námi.

Þegar við Bogi komun til Washington á leiðinni heim var okkur sagt að við gætum fengið frekara nám ef við vildum, t.d. flugumsjón eða nám einhvers staðar annars stað-

ar. Það hefur sennilega verið vegna þess að við höfðum skrifað einhverjar athugasemdir við eitt og annað í reglulegum skýrslum okkar um námið. En á eyðublöðunum var sérstakur reitur til að skrifa athugasemdir ef einhverjar væru.

Ekki þótti okkur fært að taka því boði því okkar var beðið heima, bæði á vinnustað og heimili.

4. Heimferð

Eins og áður er getið komum við við í Washington á leið heim. Gistum við þá eins og áður á YMCA-hótelinu. Þótti okkur ekki taka því að bera allar töskurnar upp á herbergið og létum því geyma þær í læstri geymslu á fyrstu hæð. Þegar við ætluðum að fara morguninn eftir kom í ljós að enginn var við í afgreiðslunni fyrr en hálf tíma eftir að við þurftum að fara. Varð það úr að ég tæki handtöskur sem við höfðum með upp á herbergi og færi einn til New York en Bogi varð eftir til að koma með næstu vél eftir að hægt væri að opna geymsluna.

Þegar ég kom til New York kom ég mér fyrir á hotelinu, fór í bað og hvíldi mig í eina þrjá tíma. Þar eð ég hafði ekki frétt neitt af Boga fór ég út og stefndi á Times Square sem var spölkorn frá hotelinu. Þegar ég kom út á götu sem liggur þvert á sjöunda stræti og beygði í átt að Times Square var gangstéttin bókstaflega full af fólki en um leið kom ég auga á Boga þar sem hann var á leið að hotelinu. Þótti okkur þetta allmerkileg tilviljun í öllu mannhafinu.

Enn kom hr. Earp til okkar til að bjóða okkur í meira nám og sagði að við mættum ekki fara óánægðir heim. Sögðum við honum að við værum alls ekkert óánægðir og útvegaði hann okkur þá far með næstu flugvél. Komum við því heim 10. apríl 1951.

Bergur P. Jónsson

Fótboltamót íslenskra flugumferðarstjóra

Íslenskir flugumferðarstjórar hafa í nærfellt tvo áratugi tekið þátt í árlegum fótboltamótum evrópskra flugumferðarstjóra, þó ekki sem sjálfstætt lið heldur myndað keppnislið með vinum sínum frá Stavanger í Noregi. Þessi mót eru fyrst og fremst haldin til aukinna kynna innan stéttarinnar og ánægju þátttakenda en sigurveiningar skipta flesta minna máli.

Undirritaður sótti fáein þessara móta, reyndar hef ég aldrei sparkað fótbolta um dagana og var kominn á efri ár, en ég tók að mér að rita ferðasögur frá mótunum sem ég sótti og til kynningar á þessari ánægjulegu starfsemi og til fróðleiks fer hér á eftir frásögn frá fyrstu för minni á slíkt mót.

Evrópumót flugumferðarstjóra 1988

Að þessu sinni sóttu 6 íslenskir flugumferðarstjórar mótið sem haldið var nálægt Brindisi á Ítalíu, AS, EM, SS, SM, AB og VO. Þetta mun hafa verið 25. fótboltamót flugumferðarstjóra í Evrópu.

Við AB og SM flugum frá Keflavík með ISL B377 til Amsterdam 13. maí. Lúðvík Sigurðs og Bragi Helga flugu og við AB heimsóttum þá í stjórnklefan og ræddum við þá góða stund. Í Amsterdam hittum við hin þrjú og og flugum fljótlega til Rómar með Alitalia DC9 sem var 55 mín. á leiðinni. Sól og hiti var þar syðra. Við leigðum okkur litla rútu og ferðin að hótelinu, Olympic, tók rúma klst.

Daginn eftir skoðuðum við gömlu Róm en vorum óheppin með leiðsögumann, hún talaði til skiptis frönsku og ensku, aðallega frönsku. Enskan var illskiljanleg og mjög sönglandi, Ítalir eru jú söngþjóð. Við heimsóttum Colosseum, hið stórkostlega hringleikahús sem byggt var á 1. öld. Það rúmaði meira en 50 þúsund manns og svo margar dyr eru á því að allur hópurinn komst út á 10 mínútum. Upphaflega nefndist mannvirkið Flavian-leikhúsið en á miðöldum hlaut það núverandi nafn. Flestir notuðu um það lýsingarorðið „colossal“. Þarna börðust skylmingaþrælarnir við menn og villidýr eins og frægt er. Sviðið er þakið sandi sem raunar er arena á latínu, sem síðan hefur fest við slík leiksvið, sbr. svið nautaatsins á Spáni. Þak, canopy, var yfir sviðinu en er nú horfið að mestu, samt furða hve mikill hluti þessa mikla mannvirkis stenst enn tímans tönn og verðugt verkefni væri að endurreisa það, þó helst til annarra nota.

Við sáum pýramída í miðri Rómaborg sem kenndur var við Cajus. Constantin var fyrsti kristni keisarinn, um 330. Orðið keisari er dregið af Sesar, eins og flestir vita. Hin sögufræga Tíber liðast um borgina og sagan segir að bræðurnir Rómulus og Remus, stofnendur borgarinnar, sem burgu lífi sínu munaðarlausir með því að sjúga úlfynju, hafi reist hana á hæðunum beggja megin árinna.

Við skoðuðum hina stórkostlegu Pálskirkju, sem reist er á gróf Páls postula og tilheyrir Vatikaninu, þó hún standi fjær. Sambyggt kirkjunni er einnig klaustur og við

komum þar að sem verið var að skíra barn. Fagur blómagarður prýddi staðinn og rósa-ilmur fyllti vitin. Við neyttum kvöldverðar úti með stóran rauðvinskút á borðum, við góða stemningu. Um kvöldið fórum við á diskó, að tilvísan þjónsins, en karlfuglarnir í hópnum urðu fyrst að fara heim á hótél og búast sómasamlega, bindi og jakki var skil-yrði, strigaskór voru líka bannaðir svo einn sat heima.

Daginn eftir, þann 15., var skýjað og regnskúrir og nú fórum við öll að skoða Vatíkanið og hina óviðjafnanlegu Péturskirkju, stutt gönguför frá hóteli okkar. Páfi gat ekki tekið á móti okkur því hann var að kyssa jörð í Suður-Ameríku. Hvað um það, við notuðum síðdegið til að skoða dýrðina, ásamt þúsundum annarra sem gengu þarna um sali og hvelingar. Stærð kirkjunnar er með ólíkindum, ekki furða að hart hafi þurft að ganga eftir fjármunum almennings, með aflátssölunni, í slíka hít. Við fórum eins hátt og hægt var að komast upp óralanga þrönga hringstiga, upp á þakið og langir náungar eins og við AB urðum að halla okkur æðilangt frá múrveggnum til að komast fyrir, Ítalirnir eru heldur smávaxnari. Svitinn lak af flestum og margur belgurinn blés þungan er hann dróst slituppgefinn upp á þakið. En stritið var vel þess virði, útsýnið var stórkostlegt yfir borgina og Tíber. Lítil flugvél flaug um með auglýsingaborða, annars sást aldrei flugvél yfir borginni, flugvellirnir eru í töluverðri fjarlægð. Garðar og byggingar Vatíkansins voru glæsilegir, innsigli páfa var t.d. klippt út í runna, lækjarspræna braust út úr steinrústum og allar myndavélar voru á lofti.

Er niður kom skoðuðum við grafhvelfingu páfanna, undir kirkjugólfinu. Flestir þeirra voru mótaðir í marmara, í fullri líkamsstærð liggjandi ofan á kistum sínum, salur fyrir sérhvern þeirra. Við yfirgáfum staðinn meðvituð um ofurveldi páfastóls í gegnum aldirnar og mér kom í hug er glæsimenntið og forfaðir okkar Sturla Sighvatsson var húðstrýktur fyrir dyrum höfuðkirkna staðarins, en konur dáðu vöxt hans og vænleik og hversu hraustlega hann bar píslir sínar.

Við sátum góða stund um kvöldið í tröppum til hliðar við Spænska torgið og hlýddum á klið mannfjöldans umhverfis. Götumálarar máluðu andlitsmyndir fólks, af mestu snilld, og voru furðu fljótir að því. Þau lífsreyndari okkar þóttust kenna hasslykt í loftinu. Flestir voru léttklæddir en klæði sundurleit, tónlist hljómaði frá ýmsum áttum og sumir tóku lagið. Hópur ungra æsingamanna var með hróp og köll, sennilega áróður því sveit vopnaðra lögreglumanna (carabineros) elti þá og skjótt brast flótti í liðið.

Við röltum meðfram Tíber, áðum aðeins einu sinni á leiðinni heim til að væta kverkarnar með öli og láta líða úr fótunum. Síðan tók við næturhvíld í hóteli hinna ólympsku guða.

Mánudaginn 16. maí risum við AB árla úr rekkju. SS hafði sagt okkur að við mættum alls ekki missa af að skoða Sistínsku kapelluna, stórkostlegt listasafn í útjaðri Vatíkansins, með sérstökum inngangi. Þar eð ekki bólaði á hinum fjórum, fórum við AB tveir einir. Svo sannarlega er þetta stórkostlegt og ógleymanlegt safn. Bygging þess hófst árið 1277 og stóð með hléum í u.þ.b. 3 aldir. Margir færustu málarar og listamenn sögunnar hafa skreytt veggi og loft en safnið er á þremur hæðum. Við gengum hratt og vorum aðeins 3 klst. að ganga gegnum safnið, en betur væri við hæfi að dvelja þarna heilan dag. Sum listaverk og minjar eru ævafornt allt frá dögum Etrúskanna,

mörg stórglæsileg teppi prýða veggina. Tvö mjög stór málverk eru sérlega eftirminnileg, á öðru færir stjúp dóttir Heródesar honum höfuð Jóhannesar skírara á silfurbakka, á hinu er bundinn fangi, með höfuð sveigt afturábak niður að gólfi, nakinn með gat á maganum og verið að rekja úr honum garnirnar, ennþá lifandi, og vefja þeim utanum stórt kefli. Yfirþyrmandi stórkostlegt safn!

Er út kom rákumst við á félagar okkar sem einnig höfðu heimsótt safnið fræga. Á gangstéttinni, utan Vatíkansins, var verið að selja minjagrip. Ég keypti mér marmaragrip, stríðsmann í vagni með tveim hestum fyrir, til minja um stórveldið sem eitt sinn réð heiminum.

Vinur okkar AB hafði varið töluverðum tíma í að stika um stræti Rómaborgar í leit að nógu stórum skóm á sig (hann er jú vel úr grasi vaxinn), en fann ekki, hafði þó beðið hótelið að spyrjast fyrir. Er heim kom biðu fregnir um skóverslun þar sem skór handa fullvöxnum væru til sölu en þá var bara tími okkar á þrotum og við urðum að hraða okkur á flugvöllinn. Frá Róm til Brindisi flugum við aftur með DC9, 55 mín. flug. Á leiðinni ræddum við sögu Rómaveldis og AS, sem er falleg kona, var frædd um afrek Messalínu keisaradrottningar í kvennaíþróttum.

Það kom á daginn eftir lendingu að við áttum fyrir höndum um klukkustundar ferð með rútu til dvalaríbúða okkar í Serra Alimini. Einhverjum úr hópnum tókst að ná í góðan danskan bjór í nestið. Fólkið gerðist afslappað og hláturmilt enda komið til áfangastaðar. Orðið TREPUZZI á skilti við veginn varð til þess að AB fékk krampakenndan hlátur, sérstaklega eftir að hann var beðinn að gæta sín á greniflísunum. Svo var honum líka bent á að bregða undir sig betri fætinum er hann færi um skóginn í miðri Brindisi.

Við fengum einbýlishús, útaf fyrir okkur, Íslendingarnir, með eldhúsi, stofu og þremur svefnherbergjum. SS svaf á sófa í stofunni, eins gott að hann svaf fast. Fljótlega var haldið til gleðisamkomu við stóru sundlaugina. Við innganginn rákumst við á nokkra Íra, sem voru orðnir góðglaðir eins og við og ég komst að því að einn þeirra hét Pascal. Héðanifrá heitir þú Hektópaskal varð mér að orði og það var svo sannarlega gripið á lofti og heyrðist oft næstu daga.

Við komumst fljótlega í samband við frændur okkar og leikfélaga frá Stavanger í Noregi, þrjár konur voru í þeirra hópi og hétu tvær Sólveig en sú þriðja Anna Soffía. Ég rakst á tvo Rússa frá Kiev sem skáluðu hóflega og sögðust eiga að fara í háttinn kl. 10 til að verða í góðu formi til kappleiks að morgni. Við SS komumst í bólið um kl. eitt, hin eitthvað seinna.

Þriðjudaginn 7. maí vakti AB okkur öll kl. 0715. Sól var og blíða, ágæt tilbreyting eftir súldina í Rómaborg. Því miður var enginn matarbiti til í húsinu, langar biðraðir voru fyrir framan eina veitingahúsið í búðunum enda komið að brottfarartíma til keppnisvallanna svo við urðum að flýta okkur um borð í einn af vögnunum. Stavangermenn voru þar fyrir og lýstu því glaðir yfir er þeir töldu hausana að við værum nógu margir. „We have a team,“ sögðu þeir.

Kl. 0830 var lagt af stað, eina billengd, þá vorum við rekin í annan vagn og beðið og beðið. Þarna tókum við að kynnst ítalskri skipulagningu. Pegar klukkan var orðin 0930 voru garnirnar farnar að gaula svo hátt að við AS og AB ákváðum að hlaupa til

baka og ná okkur í eitthvað matarkyns, þó ekki væri nema brauðsnúð. Það tókst og við flýttum okkur til baka, þessa 50 metra að bílnum, en er við áttum örskammt eftir óku bílarnir af stað og skildu okkur eftir. Nú voru góð ráð dýr. Við spurðumst fyrir en enginn ætlaði á leikvöllinn okkar heldur í aðrar áttir. Loks náðum við sambandi við flugumferðarstjóra úr skipulagsnefndinni sem tók að sér að aka okkur og við röltum með honum til baka. Hann sagði okkur að bíða á götuhorni og við biðum einar 30 mínútur en hann kom aldrei svo við gáfumst upp, röltum heim í húsið okkar, náðum í sundfötin og beint á ströndina. Sjórinn var hálfkaldur en þó synti ég dálítið, síðan lágum við í sólbaði til hádegis.

Er við komum til baka í búðirnar var verið að skrá úrslit fyrstu leikjanna á stóra töflu og þar stóð svart á hvítu að Ísland/Stavanger hefði unnið Barcelona 5:0 og einnig Prag 5:0. Við margspurðum Ítalina hvort þetta gæti verið. Ójú, satt og rétt sögðu þeir, svo við stukkum hæð okkar af hrifningu. Þeir sögðu okkur líka að einn Rússanna hefði slasast í leik. Þá snerum við heim með sundfötin okkar en áttum lítinn spöl ófarinn er karl og kona komu hlaupandi á eftir okkur. „Einn Íslendinganna fékk hjartaáfall,“ sögðu þau. Hvernig gat þetta gerst, allir undir þrítugu, kom mér í hug. Við fórum með þeim í fréttastöðina þar sem talsamband var við leikvöllina. Ég fékk samband við EM. „Jú, SS fékk hjartaáfall, hann datt niður og blánaði, hjartað stoppaði en með björgunaraðgerðum tókst að koma því í gang aftur, hann er kominn á spítala,“ sagði EM. Guð hjálpi honum og okkur öllum!

Við báðum um akstur til spítalans. Flugumferðarstjóri frá Brindisi gaf sig fram og eftir smábið og vandlega athugun á vegakortinu lögðum við af stað. Hraðinn var stundum 140 km, bíllinn gamall og dempararnir búnir að vera, við höldum okkur. „Stundum er stutt milli lífs og dauða,“ varð AS að orði og ég stundi því upp að ég hefði víst gleymt ferðatryggingunni, ja hérna. Við ókum og ókum og fannst leiðin löng. Ökupórin sagðist vera frá Brindisi og þekkja vel ströndina en það gæti verið snúið að „navigera inland“, eins og hann orðaði það. Við lentum inní smáþorpi, hann viðurkenndi villu sína og þetta kostaði 10 mínútna töl þar til við komumst á hraðbraut sem við ókum eftir í eina og hálfa klst., þetta var með ólíkindum. Þá stoppuðum við og ökumaður fór í síma. Er hann kom til baka hafði hann þær fréttir að færa að einn af keppnisvöllunum væri um 1 km utan við þann bæ sem við vorum stödd í og við ákváðum að halda þangað og leita fréttu. Þetta reyndist meira að segja vera völlurinn þar sem Ísland/Stavanger hafði verið að keppa. Þar fréttum við að ástand SS væri orðið eðlilegt, hann væri undir eftirliti og að komið yrði með hann til baka á þennan völl eftir 10 mínútur. Þær breyttust svo í rúma klst. en hann kom loks um 1900 um kvöldið og þá bærilega hress en honum var harðbannað að leika knattspyrnu næstu daga.

Leikur Íslands/Stavangers við Íra var á fullu er við komum. Þeir SM og EM voru á vellinum og svitnuðu mikið, því sól var hátt á lofti og mjög heitt. John McMullock frá Prestwick var með okkar liði, önnur Sólveigin og Söndre, 10 ára gamall sonur Ola markmanns. Írarnir reyndust miklir sparkarar, þeir potuðu boltanum í mark okkar hvað eftir annað, en „gentlemen“ líka, þeir lofuðu litla drengnum að skora eitt mark hjá sér og héldu kyrru fyrir á meðan. Okkur þótti vænna um þá en áður.

Hektópaskal reyndist mjög atkvæðamikill á vellinum og Terry hljóp flesta af sér. Leiknum lauk þannig að Írar skorðu 6 mörk en við 2, Söndre og Ture sitt markið hvor. EM átti 3 af sigurmörkum gegn Barcelona en Ture 2. Eftir leikinn við Íra kom að leiknum við Prag og úrslit urðu öfug við lygafréttina sem við fengum í búðunum, þeir unnu Ísland/Stavanger 5:0.

Aksturinn heim til búðanna tók á aðra klst. og sumir orðnir æði þreyttir og svangir, þó var hægt að fá eitthvað snarl við leikvöllinn. AB þurfti að fara á fararstjórufund um kvöldið en við hin gengum snemma til hvílu.

Miðvikudaginn 18. maí var enginn leikur fyrir hádegið svo við fórum ekki á kreik fyrr en rúmlega 9 en þá var engan morgunmat að fá í búðunum, lokað til 1300 en þá var einmitt brottför á leikvöllina ákveðin. Hvílikt skipulag, útilokað að komast í hádegisverð. Svo fréttum við að kaupfélaginu, svokölluðum „supermarket“, hefði verið lokað meðan flugumferðarstjóramótið stóð, hinsvegar voru miðar til sölu fyrir mat og drykk og okkur ráðlagt að kaupa sem mest og sem fyrst áður en uppselt yrði.

Ég róltili í sundlauginu og fékk mér 3 sundspretti en las Veturnóttakýrrur Jónasar Árnasonar á milli, ágæta bók. Er heim kom frétti ég að EM hefði farið árla morguns til leiks með Írum, gerst þeirra liðsmaður, en við væntum hans þó til liðs við okkur er þar að kæmi. Eftir hádegið, stundvíslega kl. 1300, var svo lagt af stað til leikvallarins án þess að EM væri mættur. Vonandi kæmi hann beint á vettvang, hugsuðum við. Þetta varð eins og hálfs tíma akstur. EM lét ekki sjá sig en þó tókst að ná saman fullu liði með aðstoð þriggja Skota og nú var leikið gegn Bremen, hörkuliði.

Því miður reyndust Þjóðverjarnir ofjarlar Íslands/Stavangers og leikar fóru þannig að þeir sigruðu 6:2. Sólveig og Söndre skorðu sitt markið hvort. Markaskorarin EM, sem sumir kölluðu Maradona, var fjarri góðu gamni. Fleiri leikir voru ekki á dagskrá hjá liðinu daginn þann. Um kvöldið fór íslenski hópurinn til nálægs þorps, Otranto, þar sem við neyttum kvöldverðar. Er heim kom, um miðnættið, upphófst mikill gleðskapur á búðatorginu, sopinn bjór og almennur söngur. Aðalforsöngvarinn var Said frá Bratislava, svarthærður og alskeggjaður. Við vorum 12 sem sungum allt til kl. 0530 um morguninn, þ. á m. fjórir Íslendingar, Said, Amund frá Þrándheimi, Sólveig frá Stavanger, Andrea frá Eurocontrol, ungur Dani o.fl.

Næsta morgun, fimmtudag 19. maí, hvarf EM aftur með Írunum, fyrir allar aldir. Norðmennirnir lýstu því þá yfir að þeir væru orðnir þreyttir á því að sitja meira en 3 klst. daglega í rútubílum og því hættir keppni. Þar með voru Íslendingarnir einnig úr leik, nema EM sem genginn var til liðs við Írana, Hektópaskal og kompaní. Við hin röltum á ströndina, AS var á bakvakt, en strákarnir léku sér að fótbolta í fjörunni og busluðu í sjónum á milli. Ég las Veturnóttakýrrurnar áfram og skellið af og til að kímni höfundar, svo áheyrendum hefur vafalaust fundist ég vera „poco loco“. Um 1830 fórum við AB til Otranto og keyptum ávexti, brauð, bjór o.fl. og komumst þar með að því að bjórflaskan kostaði þar 600 lírur en 1500 í búðum okkar, með miðakerfi skipuleggjenda. Kl. 2100 um kvöldið hóf Þjóðdansaflakkur söng og dans á torginu okkar og skemmti fólki lengi vel. Á eftir var sungið og sopinn bjór. Allt í einu heyrðist uppkall í útihátalarann og tilkynnt var að mjög áriðandi væri að Jesper frá Kaupmannahöfn hringdi strax heim til eiginkonu sinnar.

„Hvað,“ sögðu sumir okkar, „þessi náungi er ógiftur.“ Það kom svo á daginn að sá ágæti Jesper var kominn vel á veg með eina unga ítalska stelpu sem stóð upp frá hlið hans eldrauð í framan og flýði. Félagar Jespers sem komið höfðu gríninu af stað skelli-hlógu. Brátt glumdu hlátraskröllin um allt torgið, eftir því sem brandarinn barst.

Það vakti furðu okkar að fáeinir úr breska hópnun, sem var stór, tóku upp á því að taka niður um sig buxurnar og vísa berum bossanum inn á mitt torgið. Hvort um veð-mál hefur verið að ræða eða þeir viljað votta skipuleggjendum viðeigandi virðingu sína veit ég ekki, en slíkt var hinsvegar talinn dónaskapur í minni sveit. Svo ég gekk snar-lega að einum þeirra og gaf honum góðan skell á hann beran, dró þá úr bresku sýning-unni að sinni.

Föstudaginn 20. maí var ennþá sól og blíða og hennar notið óspart. Þá fréttist að ákveðið hefði verið að halda næstu leika í Manchester í sept. 1989, en í Dusseldorf 1990. Við hittum tvo flugumferðarstjóra frá Lissabon sem voru ævareiðir yfir fyrir-komulaginu þarna og kölluðu staðinn „concentration camp“. Santa Maria hafði mætt með 10 manna lið og báðu heimamenn um einn að láni sem þeir fengu. Unnu síðan sinn fyrsta leik, en síðar var sá leikur dæmdur ógildur af því lánsmaðurinn var ekki flug-umferðarstjóri. Santa Maria menn yfirgáfu þar með staðinn. Sumir héldu því fram að „supermarket“ hefði verið lokað meðan mótið stóð til þess að mafiugreifinn sem sá um veitingarnar gæti grætt meira. Í þorpunum í grennd var alls staðar miklu lægra verð.

Laugardaginn 21. var lífsins notið við sund, sólbað og spjall við kunningjana. Við settumst niður með vinum okkar Norðmönnum og supum það sem afgangs var í húsum okkar og tókum nokkrar myndir að skilnaði. Öll þátttökulið fengu afarstóra verðlaunabikara, kannski væri nær að kalla þau ker á skrautstólpa. Afreksmenn Ítalir á þessu sviði. Morguninn eftir var brottför ákveðin, til norðuráttar, þangað sem regnið og súldin ræður oft ríkjum. Sumir gengu til hvílu um miðnættið, aðrir sungu og drukku til morguns. Lika við hæfi að kveðja suma vini vel og vandlega.

Hvítasunnudag, 22. maí, vöknudum við 0415. Brottför var kl. 0510 og stundvíslega. Mér tókst að ná síðasta sætinu í vagninum til flugvallarins, AB varð að sitja á tösku sinni á milli sætaraðanna. Sum okkar komust alls ekki í bílinn. Nú var útlitið skugga-legt, en höfðingjarnir Ítalir drógu af sér slenið og útveguðu leigubíl á svipstundu. Já, ég gleymdi að geta þess að í gærkvöld, 21. maí, var að sjálfsögðu haldin mikil kveðjuveisla við stóru sundlaugina. Heilsteiktir grísir á borðum og hin rómuðu ítölsku vín. Mann-fjöldinn var mikill og mikið bar á ítölskum fjölskyldum til viðbótar við þau 800 þátt-takenda sem á mótinu voru. Þessar fjölskyldur voru þegar sestar við langborðin er hófið hófst og stór hluti gestanna sem var búinn að borga fyrir veisluna með þátttöku-gjaldi sínu komst ekki að, auk þess var veislukosturinn fljótlega upp étinn og ekki meira til. Sumir urðu súrir.

Heimamenn héldu ræður, en gestum sem sumir voru ákveðnir í að gagnrýna fyrir-komulagið var meinað að stíga í pontuna. Heimamenn sjálfir, flugumferðarstjórnarnir frá Brindisi, urðu sigurvegarar mótsins, en enginn eða sárafáir klöppuðu þeim lof í lófa er þeir fengu bikar sinn, en klöppuðu vel og lengi er Prag-menn tóku við öðrum verð-launum.



Norður-Írar og Íslendingar á fótboltamóti í Prestwick vorið 2001, keppendur og varamenn.

Ísland/Stavanger-liðið varð nr. 32 af 38 liðum en Barcelona varð nr. 27, liðið sem við unnum 5:0. Við vissum ekki til að þeir ynnu neinn leik. „Vertu ekki hissa á neinu,“ sagði Ture frá Stavanger við mig, „þetta er ítalskur listi.“

Við flugum frá Brindisi um Róm til Amsterdam. Við AB ætluðum heim samdægurs en þurftum að bíða í 8 klst. eftir fluginu, hin urðu eftir í Amsterdam. Við AB notuðum tímann til að heimsækja flugumferðarstjórnina á Schiphol, flugstjórnarmiðstöð, aðflugsstjórn og flugturn. Þar sannreyndum við, sem ég raunar vissi fyrir, að skipulag og fyrirkomulag flugumferðarstjórnar er þarna til fyrirmyndar og með því besta í heiminum. Við fengum þarna ágæta leiðsögumenn, þ. á m. varaformann fagfélagsins sem sagði þá félaga vera að semja um kjörin um þessar mundir og væri samanburður við starfsmenn Eurocontrol þeim mjög hagstæður. Raunar væru það hollensku flugfélögin sem launin kæmu frá, enda eðlilegt að þeir sem þjónustunnar njóti greiði kostnaðinn, þ.e. þeir sem ferðast fljógandi.

Við tókum síðan lest frá flugstöðinni til miðju Amsterdamborgar og röltum þar um torg og stræti í sólskininu. Raunar var mun svalara en á Ítalíu, aðeins um 12–14 gr. hiti, gott að kæla sig niður smátt og smátt. Nú tók svefnleysi að segja til sín, hvíldin varð lítil síðustu nótt. Mér þótti AB æði stórstígur og mátti hafa mig allan við að trítla á eftir honum. Sumir lægri í loftinu en ég hafa kallað mig skálmara og göngugarp en lítið fór nú fyrir því við hliðina á honum AB vini mínum. Það var gott að tylla sér aðeins og væta kverkarnar með hollenska bjórnum, já og láta þreytuna líða úr leggjunum.

Flugið heim með Arnarflugi gekk að óskum, íslensk súld og rigningarsuddi tók á móti okkur á Keflavíkurflugvelli, við áttum ánægjulega för að baki og fundum, þrátt fyrir allt, að heima er best.

Valdimar Ólafsson



Evrópumeistarar flugumferðarstjóra í golfi árið 2000. Ev.: Björn Matthíasson, Hallgrímur Hallgrímsson, Guðmundur Friðriksson og Þórður Pálsson.

Evrópumeistarar í golfi

Íslenskir flugumferðarstjórar gerðu góða ferð til Bournemouth á Englandi dagana 13.–14. september 2000. Þar fór fram hið árlega Evrópumót flugumferðarstjóra í golfi og eru keppendur frá flugstjórnarmiðstöðvum víðs vegar í Evrópu. Þar kepptu 50 sveitir, skipaðar fjórum keppendum hver. Íslenska sveitin fór þar með sigur af hólmi, en hana skipuðu þeir Björn Matthíasson, Guðmundur Friðriksson, Hallgrímur Hallgrímsson og Þórður Pálsson.

Íslendingar voru einnig með aðra sveit sem hafnaði í kringum 20. sæti og hana skipuðu þau Matthías Einarsson, Hildur Þorsteinsdóttir og maður hennar, Karl Bjarnason, ásamt ónefndum útlendingi.

Keppni þessi hefur unnið sér tryggan sess þar sem hún hefur verið haldin árlega síðan 1990. Íslenskir flugumferðarstjórar hafa tekið þátt í þessari keppni síðan 1993, en besti árangur þeirra fram að þessu var 4. sætið á Írlandi 1997. Þátttökurétt hafa flugumferðarstjórar og aðstoðarmenn, jafnt starfandi sem á eftirlaunum.

Golfíþróttin nýtur mikilla vinsælda í röðum flugumferðarstjóra hér á landi. Í stéttinni eru um 100 manns og er um fimmtungur þeirra tiltölulega virkur. Þá hefur golfklúbburinn Teygar haldið golfmót fyrir starfsmenn Flugmálastjórnar í hverjum mánuði yfir sumartímann allt frá árinu 1992, en innan vébanda klúbbsins er allt áhugafólk um golf sem starfar hjá stofnuninni.

Þórður Pálsson

Ein lítil ljósapera

Það hefur verið árið 1963 eða '64. Ég var um tvítugt, nýbyrjaður hjá Flugmálastjórn, hafði verið ráðinn sem nýútskrifaður loftskeytamaður í fjarritadeild flugstjórnarmiðstöðvarinnar á 6. hæð flugturnsins í Reykjavík.

Fjarritadeildin sendi og tók á móti flugáætlunum, staðarákvörðunum, veðri og margskonar öðrum upplýsingum sem flugumferðarstjórar notuðu við störf sín. Vissulega voru þetta öðruvísi skeytasendingar en ég hafði lært til – morse var t.d. ekki notað og auðvitað var þetta fyrir daga tölvu og gervihnattasambanda. Allar upplýsingar komu og fóru um fjarrita eða „teleprinter“ – nokkurskonar fjarstýrðar ritvélar – sem glömrðu meira og minna allan sólarhringinn, þannig að hávaðinn var eins og í skröltormargryfju. Því var þessi deild í daglegu tali kölluð „snakepit“ eða bara „snake“.

Eftir að hafa bókað innkomið skeyti fór maður með það til viðkomandi flugumferðarstjóra, allt eftir því hvort það varðaði úthafs- eða innanlandsflug. Stundum dvaldist manni við hlið þess sem skeytið fékk, kíkti á ræmurnar, hlustaði og reyndi að skilja hvað var að gerast á hverjum tíma. Maður sagði fátt en hugsaði því meira. Einhvers staðar í blámóðu fjarlægðarinnar var nefnilega sá möguleiki að maður fengi að læra þetta merkilega starf.

Þetta kvöld fyrir nær fjórutíu árum sat HL – Hrafnkell Sveinsson – í ACC. Það var rólegt, fáar flugvélar á lofti innanlands og það eina sem var spennandi fyrir ungan loft-skeytamann var frönsk DC3 á óvenjulegri flugleið. Þristurinn var á leið til Reykjavíkur frá Ísjaka lengst norður í hafi þar sem hann hafði lent með birgðir handa frönskum vísindamönnum sem þar dvöldu við rannsóknir. Flugleiðin lá úr norðri um Ísafjörð, Reykholt, Miðfell og Skaga til Reykjavíkur.

Eftir því sem tími minn leyfði lagði ég leið mína til HL og fylgdist með hvernig þeim frönsku miðaði. Allt virtist eðlilegt. Þeir tilkynntu sig yfir IS á áætluðum tíma, sömu-leiðis RH, í lágmarksflughæð. Úti var myrkur, léttskýjað og úrkomulaust. Afhending til RK APP, sem á þessum tíma var í flugturni Reykjavíkurflugvallar, var ákveðin við SA.

Skömmu eftir RH kallaði Þristurinn og spurði hvort rafmagnslaust væri í Reykjavík, þeir sæju engin ljós á jörðu niðri. Því var fljótsvarað, bærinn var baðaður ljósum. HL tilkynnti aðflugsstjórn að ekki virtist allt með felldu og að afhendingu væri frestað. Hann ætlaði að halda vélinni á bylgju flugstjórnar þar til málið skýrðist.

Þegar flugmaðurinn sagðist ekki sjá ljósin í Reykjavík fann ég spennuna liggja í loftinu. Eitthvað var að. HL spurði um radial frá KEF VOR, fátt varð um svör. Allra augu hvíldu nú á Hrafnkeli sem sat sviðbrigðalaus en augljóslega þungt hugsí. Þetta var greinilega ekki rétti tíminn til að trufla hann með spurningum. Ég þagði – hinir líka.

Hátt uppi á stjórnborði ACC voru hátalarar tengdir hinum ýmsu sendi- og móttökustöðvum sem Flugmálastjórn hafði á öllum landshornum og víðar. Við hvern hátalara var rofi, styrkstillir og lítið gaumljós. Allt í einu leit HL á hátalarana, starði stíft, kallaði Þristinn upp og spurði um Miðfell, sem nú var kominn tími á. Þristurinn svaraði strax: Miðfell var ekki komið inn. „Hann kemur inn á H3,“ sagði HL eins og við sjálfan

sig og allt í einu skipti Miðfell ekki máli. Loðin svör við ákveðnum spurningum staðfestu fljótlega grun hans. Þeir frönsku vissu í raun ekki hvar þeir voru staddir. Við hverja sendingu frá þeim tifaði dauft ljós við Hornafjarðarmóttakarann – og hvergi annars staðar. Eftir að hafa fengið áttavítastefnu vélarinnar og mið á tvo radióvita lá málið ljóst fyrir. Þeir voru yfir suðausturströnd landsins og stefndu á haf út.

Fyrsta verk HL var að gefa þeim grófa stefnu á Reykjavík, örugga flughæð og spyrja um flugþol. Eftir samtal við veðurstofuna um vinda í lofti og nokkra útreikninga var ljóst að eldsneytið myndi tæpast duga til Reykjavíkur. Vestmannaeyjar voru næsti kostur. Þar sem þjónusta í VM var aðeins veitt á dagtíma var starfsmaður þar ræstur út og beðinn að fara strax upp á flugvöll, kveikja brautaljós og gefa veður. Flugstjóra vélarinnar var bent á þann möguleika að lenda í Eyjum.

Þegar Þristurinn nálgast Vestmannaeyjar taldi flugstjórinn að eldsneyti myndi duga til Reykjavíkur og óskaði eftir heimild þangað. Það kom efasemdaskapur á HL, Keflavík var öruggari kostur, aðflugið einfaldara og ekki yfir þéttbýli að fara. Heimild til KF var veitt, lækkun eftir VM og vélin síðan afhent KF APP.

Afskiptum ACC var lokið en fréttu frá Keflavík beðið með óþreyju. Nokkur umræða varð meðal manna. Hvar hafði Þristurinn farið út af flugleið? Hann hafði greinilega aldrei farið yfir Reykholt, hvað með Ísafjörð? Miðað við flughæð, hvaða leið gat hann hafa farið yfir hálendið? Hversu langt á haf út hefði radiósamband haldist – og bensínið enst ef stefnu vélarinnar hefði ekki verið breytt? Loks hringdi Keflavík: Eftir stysta mögulegt aðflug var vélin lent og sat nú á brautinni – bensínlaus – og beið eftir dráttarbíl.

HL sagði fátt en virðing mín fyrir flugumferðarstjórn og fagmennsku þeirra sem við hana unnu hafði enn vaxið. Hvernig vélin hafði komist slysalaust yfir aðal jökla- og háfjallasvæði landsins var erfitt að útskýra. Það að hún sat nú í Keflavík en ekki á botni Atlantshafsins var hinsvegar alfarið að þakka árvekni og fagmennsku vakthafandi flugumferðarstjóra.

Áður en ég yfirgaf ACC á leið í „snake“ varð mér litið á H3-hátalarann. Parna var hún, ein lítil ljósapera, og bærði ekki á sér.

Baldur Ágústsson

Stjórnir FÍF frá upphafi, 1955

Á stofnfundi 4. október 1955

Valdimar Ólafsson formaður, Guðlaugur Kristinsson varaformaður, Bergur P. Jónsson gjaldkeri, Páll Ásgeirsson ritari og Arnór Hjálmarsson meðstjórnandi.

20. mars 1956

Valdimar Ólafsson formaður, Guðlaugur Kristinsson varaformaður, Bergur P. Jónsson ritari, Jóhann Guðmundsson gjaldkeri og Arnór Hjálmarsson meðstjórnandi. Varamenn Ólafur Guðjónsson og Ólafur H. Jónsson

31. mars 1957

Valdimar Ólafsson formaður, Guðlaugur Kristinsson varaformaður, Bergur P. Jónsson ritari, Jóhann Guðmundsson gjaldkeri og Hrafnkell Sveinsson meðstjórnandi. Varamenn Guðni Ólafsson og Jens A. Guðmundsson.

31. mars 1958

Valdimar Ólafsson formaður, Ólafur Guðjónsson varaformaður, Jóhann Guðmundsson gjaldkeri, Gunnar Stefánsson ritari, Hrafnkell Sveinsson meðstjórnandi. Varamenn Guðni Ólafsson og Ólafur H. Jónsson.

21. mars 1959

Valdimar Ólafsson formaður, Jóhann Guðmundsson varaformaður, Hrafnkell Sveinsson gjaldkeri, Gunnar Stefánsson ritari og Guðni Ólafsson meðstjórnandi. Varamenn Hörður Magnússon og Sveinbjörn Bárðarson.

27. mars 1960

Valdimar Ólafsson formaður, Kristján Símonarson varaformaður, Guðjón Ingvarsson gjaldkeri, Árni P. Þorgrímsson ritari og Gunnar Stefánsson meðstjórnandi. Varamenn Ólafur Haraldsson og Ólafur H. Jónsson.

26. mars 1961

Valdimar Ólafsson formaður, Kristján Símonarson varaformaður, Guðjón Ingvarsson gjaldkeri, Árni P. Þorgrímsson ritari og Kristján Einarsson meðstjórnandi. Varamenn Kristinn Sigurðsson og Gunnsteinn Magnússon.

25. mars 1962

Valdimar Ólafsson formaður, Kristinn Sigurðsson varaformaður, Guðjón Ingvarsson gjaldkeri, Árni P. Þorgrímsson ritari og Guðni Ólafsson meðstjórnandi. Varamenn Ernst Gíslason og Guðmundur Óli Ólafsson.

25. mars 1963

Valdimar Ólafsson formaður, Jens A. Guðmundsson varaformaður, Ólafur H. Jónsson gjaldkeri, Kristján Símonarson ritari og Kristján Einarsson meðstjórnandi. Varamenn Guðlaugur Kristinsson og Guðni Ólafsson.

30. mars 1964

Valdimar Ólafsson formaður, Jens A. Guðmundsson varaformaður, Guðlaugur Kristinsson gjaldkeri, Ólafur H. Jónsson ritari og Guðmundur Óli Ólafsson meðstjórnandi. Varamenn Kristinn Sigurðsson og Kristján Einarsson.

27. febrúar 1965

Valdimar Ólafsson formaður, Kristján Símonarson varaformaður, Guðlaugur Kristinsson gjaldkeri, Einar Einarsson ritari og Hrafnkell Sveinsson meðstjórnandi. Varamenn Daníel Helgason og Sigmundur Guðmundsson.

27. febrúar 1966

Hrafnkell Sveinsson formaður (en tók ekki við starfinu), Kristján Símonarson varaformaður (gegndi formennsku), Daníel Helgason gjaldkeri, Guðmundur Óli Ólafsson ritari og Einar Einarsson meðstjórnandi. Varamenn Haraldur Guðmundsson og Svan H. Trampe.

3. apríl 1967

Guðmundur Óli Ólafsson formaður, Haraldur Guðmundsson varaformaður, Daníel Helgason gjaldkeri, Svan H. Trampe ritari og Guðni Ólafsson meðstjórnandi. Varamenn Ólafur Haraldsson og Jón Alfonsen.

28. mars 1968

Guðlaugur Kristinsson formaður, Haraldur Guðmundsson varaformaður, Kristinn Sigurðsson gjaldkeri, Svan H. Trampe ritari og Sigmundur Guðmundsson meðstjórnandi. Varamenn Ólafur Haraldsson og Ólafur H. Jónsson.

26. febrúar 1969

Guðlaugur Kristinsson formaður, Haraldur Guðmundsson varaformaður, Kristinn Sigurðsson gjaldkeri, Svan H. Trampe ritari og Sigmundur Guðmundsson meðstjórnandi. Varamenn Gunnsteinn Magnússon og Ólafur H. Jónsson.

25. febrúar 1970

Guðlaugur Kristinsson formaður, Ólafur H. Jónsson varaformaður, Svan H. Trampe ritari, Haraldur Guðmundsson gjaldkeri og Sigmundur Guðmundsson meðstjórnandi. Varamenn Kristinn Sigurðsson og Jens A. Guðmundsson.

1. febrúar 1971

Ólafur H. Jónsson formaður, Sigmundur Guðmundsson varaformaður, Ingvar Valdimarsson gjaldkeri, Einar Einarsson ritari og Ólafur Haraldsson meðstjórnandi. Varamenn Jens A. Guðmundsson og Hrafnkell Sveinsson.

1972

Ólafur H. Jónsson formaður, Ólafur Haraldsson varaformaður, Ingvar Valdimarsson gjaldkeri, Einar Einarsson ritari og Gunnsteinn Magnússon meðstjórnandi (fundargerð glötuð og ekki vitað um varamenn).

7. febrúar 1973

Ernst Gíslason formaður, Kristján Símonarson varaformaður, Ingvar Valdimarsson gjaldkeri, Gunnsteinn Magnússon ritari og Bragi Ólafsson meðstjórnandi. Varamenn Guðlaugur Kristinsson og Kristján Símonarson.

25. febrúar 1974

Ólafur H. Jónsson formaður, Kristján Símonarson varaformaður, Bjarni Nikulás-son gjaldkeri, Sigurjón G. Sigurjónsson ritari og Páll Gestsson meðstjórnandi. Varamenn Árni Þ. Þorgrímsson og Þórir Magnússon.

26. febrúar 1975

Gísli H. Guðjónsson formaður, Sigurjón G. Sigurjónsson varaformaður, Bjarni Nikulás-son gjaldkeri, Jón Alfonsson ritari og Hermann Þórðarson meðstjórnandi. Varamenn Árni Þ. Þorgrímsson og Ólafur Haraldsson.

12. febrúar 1976

Páll Gestsson formaður, Jens A. Guðmundsson varaformaður, Guðni Ólafsson gjaldkeri, Einar Einarsson ritari og Sveinbjörn Bárðarson meðstjórnandi. Varamenn Hermann Þórðarson og Baldur Ágústsson.

20. febrúar 1977

Ingvar Valdimarsson formaður, Jens A. Guðmundsson varaformaður, Guðni Ólafsson gjaldkeri, Kristinn Sigurðsson ritari og Sigurður Thorstensen meðstjórnandi. Varamenn Ásgeir Pálsson og Haraldur Guðmundsson.

19. febrúar 1978

Haraldur Guðmundsson formaður, Árni Þ. Þorgrímsson varaformaður, Benedikt Gröndal gjaldkeri, Kristinn Sigurðsson ritari og Þórður Adolfsson meðstjórnandi. Varamenn Hörður D. Arnórsson og Gísli Guðjónsson.

17. febrúar 1979

Haraldur Guðmundsson formaður, Páll Gestsson varaformaður, Benedikt Gröndal gjaldkeri, Grétar Pálsson ritari og Sigurður Hauksson meðstjórnandi. Varamenn Gísli H. Guðjónsson og Árni P. Þorgrímsson.

7. febrúar 1980

Baldur Ágústsson formaður, Elías R. Gissurarson varaformaður, Sigurður Hauksson gjaldkeri, Grétar Pálsson ritari og Helgi Björnsson meðstjórnandi. Varamenn Snæbjörn Guðbjörnsson og Ingvar Valdimarsson.

1981

Jens A. Guðmundsson formaður, Elías R. Gissurarson varaformaður, Helgi Björnsson ritari, Guðni Ólafsson gjaldkeri og Hallgrímur N. Sigurðsson meðstjórnandi. Varamenn Þórður Adolfsson og Ásgeir Pálsson.

1982

Elías R. Gissurarson formaður, Þorleifur Björnsson varaformaður, Hallgrímur N. Sigurðsson gjaldkeri, Hörður D. Arnórsson ritari og Þórður Adolfsson meðstjórnandi. Varamenn Guðni Ólafsson og Benedikt Gröndal.

1983

Hallgrímur N. Sigurðsson formaður, Páll Gestsson varaformaður, Þorleifur Björnsson gjaldkeri, Halldór Hilmarsson ritari og Sigurjón G. Sigurjónsson meðstjórnandi. Varamenn Leifur Hákonarson og Kári Guðbjörnsson.

1984

Hjálmar D. Arnórsson formaður, Jón Árni Þórisson varaformaður, Elías R. Gissurarson, Jens A. Guðmundsson og Ásgeir Pálsson meðstjórnandi. Varamenn Gísli H. Guðjónsson og Halldór Hilmarsson.

1985

Hjálmar D. Arnórsson formaður, Jón Árni Þórisson varaformaður, Halldór Hilmarsson, Jens A. Guðmundsson og Jóhann Sigurðsson meðstjórnandi. Varamenn Hallgrímur N. Sigurðsson og Gunnlaugur Guðmundsson.

1986 og 1987

Árni P. Þorgrímsson formaður, Jón Árni Þórisson varaformaður, Guðlaugur Kristinsson (hluta af 1986 en þá tók Jens við sem aðalmaður), Helgi Björnsson og Sigurlaugur Kristjánsson meðstjórnandi. Varamenn Jens A. Guðmundsson og Hermann Þórðarson.

1988 og 1989

Árni Þ. Þorgrímsson formaður, Jón Árni Þórisson varaformaður, Helgi Björnsson gjaldkeri, Ásgeir Pálsson ritari og Bjarni Stefánsson meðstjórnandi. Varamenn Sigurleifur Kristjánsson og Jens A. Guðmundsson.

1990 og 1991

Árni Þ. Þorgrímsson formaður, Ásgeir Pálsson varaformaður, Helgi Björnsson gjaldkeri Loftur Jóhannsson ritari og Bjarni Stefánsson meðstjórnandi. Varamenn Egill Markússon og Jóna Sigríður Einarsdóttir.

1992 og 1993

Árni Þ. Þorgrímsson formaður (til eins árs), Bjarni Stefánsson varaformaður (til tveggja ára), Jón Gunnlaugsson gjaldkeri (til tveggja ára), Hörður Ariliusson ritari (til eins árs) og Ásgeir Pálsson meðstjórnandi (til eins árs). Varamenn Egill Markússon og Karl Alvarsson.

1994 og 1995

Þorleifur Björnsson formaður, Kári Guðbjörnsson varaformaður, Lúðvík Vilhjálmsson gjaldkeri, Jón Gunnlaugsson ritari og Einar Hilmarsson meðstjórnandi. Varamenn Egill Markússon og Kjartan Halldórsson.

1996

Þorleifur Björnsson formaður, Loftur Jóhannsson varaformaður, Lúðvík Vilhjálmsson gjaldkeri, Einar Hilmarsson ritari, Dagný Indriðadóttir meðstjórnandi. Varamenn Egill Markússon og Kjartan Halldórsson.

1997

Þorleifur Björnsson formaður, Loftur Jóhannsson varaformaður, Ottó Eiríksson gjaldkeri, Dagný Indriðadóttir ritari og Egill Markússon meðstjórnandi. Varamenn Árni Baldursson og Þórður Pálsson.

1998

Loftur Jóhannsson formaður, Bjarni K. Stefánsson varaformaður, Egill Markússon gjaldkeri, Ottó Eiríksson ritari og Þórður Pálsson meðstjórnandi. Varamenn Signý Yrsa Pétursdóttir og Árni Baldursson.

1999

Loftur Jóhannsson formaður, Bjarni K. Stefánsson varaformaður, Egill Markússon gjaldkeri, Ottó Eiríksson ritari og Þórður Pálsson meðstjórnandi. Varamenn Signý Yrsa Pétursdóttir og Emil Albertsson.

2000

Loftur Jóhannsson formaður, Bjarni K. Stefánsson varaformaður, Egill Markússon gjaldkeri, Ottó Eiríksson ritari og Stefán B. Mikaelsson meðstjórnandi. Varamenn Emil Albertsson og Davíð Hansson.

2001

Loftur Jóhannsson formaður, Bjarni K. Stefánsson varaformaður, Davíð Hansson gjaldkeri, Stefán B. Mikaelsson ritari og Ottó Eiríksson meðstjórnandi. Varamenn Eva Baldursdóttir og Benedikt Gröndal.