
Saga og þróun flugumferðarstjórnar á Íslandi frá upphafi 1946 til 2000

Við fyrstu flugtilraunir okkar Íslendinga, meðan aðeins var um örfáar flugvélar að ræða og aðeins var flogið sjónflug meðan veður var bjart og gott, var engin árekstrarhætta í lofti og engin þörf flugumferðarstjórnar á Íslandi.

Hernám Íslands og koma Bretanna til Íslands í maí 1940 breytti mörgu og orkuhljómar loftsins tóku nú að heyrast að staðaldri. Hermennirnir komu sér fljótlega upp flugturni á Reykjavíkurflogvelli, þótt frumstæður væri í upphafi. Sá flugturn, sem nú stendur við norðvesturhorn flugskýlis nr. 1, almennt kallaður gamli turninn, er sá þriðji sem þeir byggðu.

Við stríðslok, árið 1945, tók Flugmálastjórn Íslands til starfa, með aðsetur að Garðastræti 2. Erling Ellingsen varð fyrsti flugmálastjórinn og Sigfús H. Guðmundsson, sem hafði kynnt sér flugumferðarstjórn í Bandaríkjunum, varð fyrsti framkvæmdastjóri flugumferðarþjónustu, sem reyndar var nefnd flugöryggisþjónusta lengi vel.

Hin nýskipaða Flugmálastjórn samdi um það við breska flugherinn (Royal Air Force – RAF) að kenna fyrstu Íslendingunum flugumferðarstjórn. Þetta nám hófst í október 1945 og til námsins völdust fjórir ungir Reykvíkingar, þeir Ásbjörn Magnússon og Björn Jónsson, sem báðir höfðu starfað sem vaktmenn í turni Landakotskirkju á stríðsárunum til að svipast um eftir óvinaflugvélum svo borgarbúar fengju aðvörun til að komast í loftvarnabyrgi áður en hugsanlegar árásir hæfust, Arnór Hjálmarsson, sem nýkominn var til landsins frá námi og starfi hjá RAF í Englandi, og Lárus Þórarinsson, sem hafði áður sótt um fyrirgreiðslu Flugmálastjórnar til náms í flugumferðarstjórn erlendis.

Þeir Ásbjörn, Björn og Arnór höfðu allir stundað svifflug áður á Sandskeiði. Ásbjörn hætti störfum við flugumferðarstjórn um áramótin 1947/48 og gerðist umboðsmaður Loftleiða í Kaupmannahöfn. Hann gaf fyrstur út tímaritið Flug og stofnaði síðar ferðaskrifstofuna Orlof.

Kennarar þessara fjórmenninga voru allir enskir og kenndu þeim undirstöðugreinar, flugreglur, siglingafræði, veðurfræði, fjarskipti, starfsemi flugleiðsögutækja og flugeðlisfræði. Jafnframt bóklegu námi stunduðu þeir verklegt nám á vinnustað hjá ensku flugumferðarstjórunum í flugturni Reykjavíkurflogvallar. Þetta nám stóð allan veturinn, en að kvöldi 5. maí 1946 kvöddu ensku flugumferðarstjórnarnir flugturninn og hinir nýútskrifuðu íslensku flugumferðarstjórar tóku við starfinu.

Þetta þætti nú hraðsuða í dag, en flugumferðin, þó alþjóðleg væri, var oftast fremur lítil og reglur fáar og einfaldar, en það vantaði líka svör við mörgu og frumherjarnir urðu að móta og þróa starfsemina.

Fimmti flugumferðarstjórinn, Aðalsteinn Guðnason frá Eyjafirði, hafði áður starfað sem loftskýtamaður á Goðafossi og lent í þeirri lífsreynslu að vera þar um borð er hann var skotinn niður á stríðsárunum og bjargast af fleka við illan leik. Hann naut fyr-



Þeir fyrstu fjórir, lærðu hjá RAF 1945–1946, f.v. Ásbjörn Magnússon, Björn Jónsson, Arnór Hjálmarsson og Lárus Þórarinnsson. Með þeim eru Gunnar Sigurðsson flugvallarstjóri í Reykjavík og Sigfús H. Guðmundsson fyrsti framkvæmdastjóri flugumferðarþjónustu.

irgreiðslu flugmálaráðunautar ríkisstjórnarinnar og þáverandi lögreglustjóra Reykjavíkur, Agnars Kofoed-Hansen, til að læra flugumferðarstjórn hjá RAF í Englandi. Hann flaug haustið 1945 með Liberator-flugvél frá Reykjavík til Prestwick í Skotlandi og þaðan til London, þar sem „Air Ministry“ skipulagði nám hans, fyrst á Croydon-flugvelli, þá í Swindon og loks í flugstjórnarmiðstöðinni í Prestwick, og þaðan flaug hann til Reykjavíkur með RAF í maíbyrjun. Aðalsteinn varð fyrstur Íslendinga til að læra flugumferðarstjórn erlendis.

Björn Jónsson varð fyrsti yfirflugumferðarstjórinn, yfir flugstjórnarmiðstöð, aðflugsstjórn og flugturni, á sama vinnustað, fjórðu hæð gamla flugturnsins. Haldið var áfram sama vaktafyrirkomulaginu og hjá Bretum, fjórar vaktir skiptu með sér störfum. Í hverri vaktaröð var fyrst unnin dagvakt frá 12:30–19:30, þá morgunvakt næsta dag frá 07:30–12:30 og loks næturvakt að kvöldi sama dags frá 19:30–07:30 að morgni og síðan hvíld.

Er Íslendingar tóku við flugumferðarstjórninni í maíbyrjun 1946 höfðu fjórir aðstoðarflugumferðarstjórar bæst í hópinn. Já, „air traffic control“ var reyndar upphaflega þýtt sem loftumferðarstjórn og fyrstu skírteinin voru veitt loftumferðarstjórum. Þessir fjórir höfðu enga bóklega menntun í faginu en mislanga verklega þjálfun á vinnustaðnum. Þeir voru allir Reykvíkingar og höfðu vissa reynslu af svifflugi eins og þrír flugumferðarstjórnanna. Þetta voru Albert Tómasson og Hallgrímur Jónsson, sem jafnframt stund-



Breskir hermenn að störfum í flugturni Reykjavíkurflugvallar 25. ágúst 1944.

uðu flugnám og áttu saman flugvélin TF-FOX, Hörður Magnússon og Sverrir Ágústsson. Þeir fyrstnefndu komu til starfa í febrúar til apríl, en Sverrir í byrjun maí.

Í október um haustið bættust sex loftskeytamenn við níu manna hópinn sem fyrir var í flugturninum. Bogi Þorsteinsson, sem hafði svipaða lífsreynslu að baki og Aðalsteinn Guðnason, hafði verið skotin niður með Dettifossi og hafði starfað sem loftskeytamaður hjá Flugmálastjórn síðan í ársbyrjun 1946. Fyrst í flugturninum við stöðina 6BO fyrri helming ársins, en síðan í loftskeytastöð flugvallarins, rétt norðan við Nauthólsvíkina, frá því breski herinn fór af landi burt í júlíbyrjun 1946. Í loftskeytastöðinni störfuðu ellefu nýútskrifaðir loftskeytamenn með Boga, en hópurinn tók við stöðinni um mánaðamótin júní/júlí. Landssími Íslands tók við rekstri þessarar stöðvar, þ.e. bæði 6BO sem skipti við flugvélar á flugi og BJU sem skipti við landstöðvar erlendis, í október 1946 og stöðin var flutt að Gufunesi. Áður en stöðin var flutt valdi Flugmálastjórn fimm menn úr hópnum til starfa í flugturninum og jafnframt til að annast miðanir flugvéla til aðflugs að Reykjavíkurflugvelli. Miðunarstöðin, með kallmerkinu TFQ, var í smáhúsi rétt vestan við flugbrautarenda 25, á sömu slóðum og Læknagarður (Tanngarður) stendur nú. Þessir fimm voru Guðjón E. Bjarnason, Guðmundur Matthíasson, Leifur Guðmundsson, Magnús Ágústsson og Valdimar Ólafsson.

Hinn 6. júlí 1946 afhentu Bretar Íslendingum Reykjavíkurflugvöll og 25. október sama ár afhentu Bandaríkjamenn Íslendingum Keflavíkurflugvöll. Þessir tveir alþjóð-



Björn Jónsson fyrsti yfirflugumferðarstjórinn við skrifborðið í gamla flugturni.

legu flugvellir voru undirstaða þróunar flugs á Íslandi alla tíð síðan. Þann 1. nóvember 1946 tóku íslenskir flugumferðarstjórar í flugstjórnarmiðstöðinni á Reykjavíkurlflugvelli síðan formlega við úthafsflugstjórnarsvæðinu, samkvæmt ákvörðun alþjóðlegrar flugmálaráðstefnu sem haldin var í Dublin á Írlandi fyrr á árinu.

Vinnustaðurinn, gamli flugturninn

Ekki var nú byggingin vegleg sem hýsti flugturn Reykjavíkurlflugvallar, aðflugsstjórn og flugstjórnarmiðstöð sem stjórnaði flugumferð yfir Íslandi og um stóran hluta Norður-Atlantshafsins, Notam-skrifstofu, skrifstofu yfirflugumferðarstjóra, Flugveðurstofu Íslands frá 1950–1973, uppsetninga- og viðhaldsdeild radíóverkstæðis og slökkvistöð flugvallarins.

Bretar byggðu flugturninn í upphafi hersetu sinnar, fáeinir stólpar, stoðir og þverbitar voru úr steinsteypu, væntanlega járnbentri, en múrsteinum hlaðið á milli. Einangrun var æði ábótavant og það var langt frá því að byggingin væri vatnsheld. Slökkvistöðin var á jarðhæð byggingarinnar, suðvesturhluta, með inngangi úr vestri og hafði einnig aðstöðu á hluta annarrar hæðar. Veðurstofan hafði aðra hæðina til umráða.

Inngangur flugumferðarstjóra var í norðausturhorni turnsins og til hægri við innganginn var dísel-rafmagnsstöð til vara, ef bilun yrði í aðalkerfi. Mjór brattur steinstigi



Tveir hinna fyrstu, Björn Jónsson og Lárus Þórarinnsson, sem lærðu hjá RAF, í fyrstu einkennisfötunum. Hrafnkell Sveinsson er í TWR, fjær.

lá upp á efri hæðirnar og aldrei var hann dúklagður og þrepin orðin æði slitin í miðjunni. Ef rigndi flæddi vatnið niður stigan á móti aðkomufólki. Við uppkomu á þriðju hæðina blasti við smáskonsa undir stiganum sem var aðsetur hreinsunarmanns flugturnsins, sem lengi var Hafliði Pétursson, tengdafaðir Björns Jónssonar, fyrrverandi bóndi frá Breiðafirði. Til hægri var Notam-skrifstofan, þar sem flugumferðarstjórar skiptust á um að starfa, einn í senn fáeinar vikur í einu, stundum lengur. Úr Notam-skrifstofunni var gengið inn í skrifstofu yfirflugumferðarstjórans, í norðvesturhorni turnbyggingarinnar. Í henni var lítið skrifborð frá RAF, einn skrifborðsstóll og tveir minni fyrir viðmælendur og gesti. Öll húsgögn voru erfðagóss frá RAF og mörg notuð árum saman. Tvær ritvélar erfðum við einnig frá RAF, fremur fornfálegar en með smáu og skemmtilegu lettri. Auðvitað vantaði íslensku stafina, þ, æ, ö og ð, og þurfti þó að vélrita skýrslur og bréf á báðum málunum, ensku og íslensku. Í íslensku bréfunum notuðum við th fyrir þornið, ae fyrir æ og d fyrir ð, og þótti ankannalegt.

Sunnan við þessa skrifstofu og einnig inn af Notam-skrifstofunni var herbergi tækja-viðgerðarmanns, verkfæri hans og sendistöðvar til fjarskipta. Sá sem fyrst gegndi þessu starfi hét Sigurður Skarphéðinsson.

Fljótlega tók Landssími Íslands við viðgerðar- og radióþjónustu Flugmálastjórnar og við gátum leitað til ákveðinna tæknimanna ef bilanir urðu. Stundum varð þó óþægileg bið eftir þeim ef talstöðin bilaði og við gátum ekki svarað flugvélunum. Þeir fyrstu sem önnuðust þessa þjónustu voru þeir Rikharður Sumarliðason og Guðjón Tómasson, sem síðar varð deildarstjóri radióverkstæðis Flugmálastjórnar um áratugi. Dyr voru úr



Þegar miðstöðin bilaði í vetrarhörkum í gamla turni var eins gott að nota skjólfötin. Hrafnkell við ratsjána, Valdimar við stjórnborðið.

tækjaherberginu út á svalir á vesturhlið turnsins. Á þeim voru þrjár fánastengur og íslenski fáninn dreginn að hún daglega, svo og erlendir fánar þegar erlendar flugvélar bar að garði.

Áður en við yfirgefum þessa hæð er vert að geta þess, að á gólfi Notam-skrifstofunnar var eini möguleiki starfsmanna til að leggjast niður og teygja úr sér, sem var æði freistandi á tólf tíma næturvöktunum, þegar lítið var að gera. Venjulega voru þrír menn á þessum vöktum fyrstu árin og fyllsta öryggis gætt þótt einn í einu fengi sér smáblund. Hvíldaraðstaðan var engin en fáein hermannateppi voru þó tiltæk. Einn framtakssamur flugumferðarstjóri varð sér svo úti um einar sjúkrabörur úr birgðaskemmu, sem voru faldar í radióherberginu á daginn, en þetta var mikil framför frá því að liggja á einu teppi á gólfdukkum.

Þá höldum við upp slitnu steintröppurnar, þar sem ætíð mótaði fyrir hleðslusteinunum á veggjunum, upp á fjórðu og efstu hæðina. Þar var öll hæðin einn salur, um 50 fermetrar að stærð. Þar var flugturn, aðflugsstjórn, flugstjórnarmiðstöð og mjótt borð með vaski og bollaskápur yfir, smáeldhúsaðstaða, til húsa. Flugturninn var raunar aðeins meðfram vesturhliðinni, gólfið þar lítið eitt hærra en aðalgólfið, með lögnum undir, opnanlegir gluggar voru til norðurs og suðurs og þurftu menn að teygja út haus-



Hörður Magnússon með ljósmerkjalampann í suðvesturhorni gamla flugturns um 1950.

inn til að sjá flugumferð sem nálgaðist úr austri. Úr turnstöðunni var aðfluginu einnig stjórnad og allra fyrstu árin einnig blindflugi í innanlandsflugi.

Vart varð við töluverðan músa- og rottugang undir upphækkaða gólfinu, meðfram lögnum til síma og talstöðva. Einhver framtakssamur náungi kunni skjáfi þessara smádyra illa og stráði rottueitri niður í stökkana. Þá tók nú ekki betra við því fljótlega gaus upp fnykur mikill er hræin tóku að rotna, var því þrautalendingin að galopna gluggana til loftræstingar.

Í miðjum salnum var ferhyrndur upphækkaður pallur með fremur stóru skrifborði með glerplötu á og undir henni margskonar vélritaður og handritaður fróðleikur. Við þetta borð sat vaktstjórinn eða flugumferðarstjórinn eins og hann var kallaður fyrstu árin. Þótt hinir ynnu sjálfstæð störf voru þeir lengi vel kallaðir aðstoðarflugumferðarstjórar. Á hornum borðsins stóðu fáein talsímatæki. Beinn sími var við Veðurstofuna í Sjómannaskólanum (þar til hún fluttist í turninn). Veðurathugunarstúlkur hringdu á klukkutíma fresti með veðurathugun sem var nefnd „UCO“, síðar nefndist hún „AERO“ og í dag heitir hún „METAR“. Annar beinn sími var við fjarskiptastöðina í Gufunesi, þar unnu líka nokkrar ungar stúlkur. Stundum var spjallað saman í þessa síma á næturvöktunum, ef flugumferð var lítil, og kunningsskapur ungra turnmanna og þessara stúlkna endaði með fáeinum hjónaböndum. Þriðji beini síminn var við stefnuvitahús-

ið á Álftanesi, en RK-aðflugsvitinn var til húsa í smákofa í hraunjaðrinum á móts við Bessastaði. Eftirlits- og viðgerðarmenn komu þangað af og til og höfðu þá beint samband við flugumferðarstjórnann til samráðs um hvenær hentaði að taka hann úr sambandi til viðhalds o.fl.

Í flugturninum voru tveir merkjaljósalampar til fjarskipta við minni flugvélar sem ekki höfðu talstöð. Velja mátti um grænt, rautt og hvítt ljósmerki og hafa þau stöðug eða blikkandi. Stundum tóku tvær flugvélar til sín græna landingarleyfið og stefndu samtímis inn á landingarbrautina, þá varð að grípa til merkjabyssu og skjóta rauðu skoti sem orsakaði að báðar hættu við landinguna. Talstöðvar á fáeinum talrásum voru í turninum, vindmælir og loftvog, svo og ljósakerfi fyrir flugbrautaljósin. Stórt „plotborð“ var í flugturninum.

Flugvélar í millilandaflugi gáfu staðarákvörðun hálf tíma eftir brottför og síðan á klukkustundar fresti svo mikil vinna var að færa þær á kort og kanna fjarlægð og afstöðu milli þeirra áður en hægt var að veita flugheimildir. „Teleprinterar“, sem síðar nefndust fjarritar, komu fljótlega til sögunnar. Fyrsta veturinn var það starf loftskeytamannanna að taka á móti og senda skeyti á „printerana“. Þeir voru í fyrstu fimm, „Air to ground“, fyrir viðskipti Gufuness við flugvélar á flugi, þau voru með rauðu lettri og höfðu forgang, „Point to point“, til viðskipta milli flugstjórnarmiðstöðva o.fl., sá þriðji var við flugumsjónardeild Ameríkana á Keflavíkurflugvelli, sá fjórði við „Keflavík Airways“, viðskipti við bandarískar flugvélar á flugi, og sá fimmti raðtengdur Gufunesi og bæði Flugfélagi Íslands og Loftleiðum.

Engin snyrtiaðstaða eða salerni var í turnbyggingunni fyrstu árin eða þar til flugveðurstofan fluttist þangað árið 1950. Þarna unnu eingöngu karlar og urðu að labba til jarðar og spræna undir vegg, svo lítið bar á, í myrkri var hægt að skjótast upp á þak um opna lúgu og spræna bak við skorstein sem þar var, en ef gera þurfti stórt varð að fara tíu til fimmtán metra vegalengd í hermannabragga norðan við flugturninn, en þar var engin kynding og allt botnfraus ef frost voru. Við kvörtuðum oft við yfirflugumferðarstjórnann og framkvæmdastjórnann, en ekkert gekk. Eitt sinn á kvöldvakt hringdi Aðalsteinn til Björns yfirflugumferðarstjóra og bað hann að koma strax, hér væri alvörumál á ferðinni. Björn kom, en þá beið þar leigubíll eftir Aðalsteini sem bað Björn að leysa sig af smástund, ók niður í Bankastræti og gerði þarfir sínar og er hann kom til baka sagðist hann senda Flugmálastjórn reikninginn. Engin úrlausn fékkst þó fyrr en veðurstofufólkið aftók að flytja inn án aðstöðunnar, þá var henni loks komið fyrir á dyrapalli annarrar hæðar.

Breski herinn virðist hafa óttast loftárásir Þjóðverja á Reykjavíkurflugvöll á stríðsár-unum og vitanlega mjög alvarlegt mál ef flugturninn yrði sprengdur í loft upp og flugumferð um völinn, yfir Íslandi og um norðanvert Atlantshaf í mikilli árekstrarhættu. Er við Íslendingar tókum við flugumferðarstjórninni frétti ég af, og skoðaði sjálfur, steypt neðanjarðarbyrgi í vestanverðri Öskjuhlíðinni, þar sem mér var tjáð að viðbúnaður hefði verið til að koma á fjarskiptum við flugvélar og starfrækja flugumferðarstjórn ef flugturninn yrði óvirkur, en engin tæki voru þar er ég skoðaði byrgið eftir stríðið.



Heimsókn til GCA, ratsjárbíla Keflavíkurflugvallar 1948. E.E. Cooney, breskur kennari fyrstu íslensku flugumferðarstjóranna, er 3. frá vinstri.

Fyrstu árin var aðeins einn flugumferðarstjóri á vaktinni, með einn til tvo aðstoðarmenn. Hann var eini fagmaðurinn, með heils árs nám og þjálfun að baki, þegar við sex loftskýtamenn bættumst í hópinn. Að vísu hafði hann ekkert skírteini til starfans fyrstu árin, en okkur fannst þeir fyrstu fimm finna töluvert til sín, enda höfðu þeir fengið þjálfun sína hjá breskum liðsforingjum og tekið við starfi þeirra. Sumir þeirra fyrstu vildu gjarnan halda við heraganum og auðmýkt undirmanna, sem þeir höfðu kynnst.

Við nýliðarnir vildum víst gjarnan vera menn líka, eins og flestir Íslendingar og vorum alls ekki til í að bursta skó stjórans eða gegna annarri þjónustu en við kom starfinu sjálfu. Gagnvart umferð um flugbrautir hafði flugumferðarstjórinn algert skipunarvald og þess voru dæmi að ef saklaust fólk hafði óvart álpast út á flugbrautir, var slökkviliðið sent eftir því og kom með það upp á 4. hæð til stjórans sem beið þeirra á palli sínum og hafði jafnvel gyrt sig pístólu sem hann lagði hönd á til áherslu áminningum sínum. Þessir hermannastælar hurfu nú fljótlega. Algengt var að nýbakaðir sóló- og einkaflugmenn mættu í flugturn með skírteini sín svo færa mætti til bókar hverjir hefðu réttindi til að fljúga.

Tveir nýliðar bættust í hópinn til verklegs náms í flugturninum, Þorsteinn B. Sigurðsson í nóvember og Ólafur Þórir Guðjónsson 1. desember 1946. Í ársbyrjun 1947 hófst bóklegt grunnnámskeið í flugumferðarstjórn í Reykjavík, hið fyrsta á vegum



Mynd úr elsta flugturni Keflavíkurflugvallar.

Flugmálastjórnar. Einn af vaktstjórunum í flugturninum á stríðsárunum, liðsforinginn Eric Edward Cooney, kom fljótlega aftur til Íslands eftir stríðslok og gerðist kennari og leiðbeinandi í flugumferðarstjórn í fáein ár. Hann kenndi Boga, Albert, Hallgrími, Herði, Sverri, Guðjóni, Guðmundi, Valdimar, Þorsteini og Ólafi flugreglur og flugumferðarstjórn. Aðrir kennarar voru Hreiðar Haraldsson, sem kenndi siglingafræði, Jónas Jakopsson, sem kenndi veðurfræði, og Björn Jónsson, sem kenndi flugeðlisfræði og starfsemi leiðsögutækja. Kennt var í tveimur hópum, milli vakta í frítímum manna, því allir gegndu fullri vinnuskyldu meðan námið stóð, en prófum lauk í júnímánuði 1947.

Tveir þeirra sem komu til starfa í flugturninum í október 1946, frá loftskýtastöð flugvallarins, þeir Leifur Guðmundsson og Magnús Ágústsson, sóttu ekki námskeiðið því þeir höfðu ráðið sig til starfa í skiparadióstöðinni á Siglufirði og hættu störfum hjá Flugmálastjórn í byrjun maí 1947. Sumarið 1947 bættist Geir Halldórsson frá Akureyri í hóp starfsmanna flugturns og hóf verklegt nám. Geir var hálfbróðir Gunnars Sigurðssonar flugvallarstjóra Reykjavíkurflugvallar. Geir var lengi vaktstjóri í flugstjórnarmíðstöðinni, en hætti störfum 1. febrúar 1972 vegna heilsubrests.

Í ársbyrjun 1948 hélt Flugmálastjórn aftur bóklegt námskeið í flugumferðarstjórn sem auglýst var í fjölmiðlum og allmargir sátu. Sömu kennarar og árið áður kenndu. Þeir sem stóðust próf og urðu flugumferðarstjórar, auk Geirs, voru Ernst Gíslason,



Gamli flugturn Vestmannaeyja og Skarphéðinn Vilmundarson.

Jóhann F. Guðmundsson, Páll Ásgeirsson, Bergur P. Jónsson, Helgi Pálmarsson og Pétur Guðmundsson, sem hætti störfum í árslok 1954 og varð skömmu síðar flugvallarstjóri Keflavíkurflugvallar. Þessi hópur lauk prófi í júlí og ágúst og hóf störf fljótlega eftir það. Næstur til starfa varð Haraldur Guðmundsson sem kom til verklegs náms 1. nóvember 1948. Hann hafði setið grunnnámskeiðið veturinn áður, samhliða námi í Loftskleyta-skólanum, en tók ekki prófin í flugumferðarstjóranámskeiðinu.

Snemma árs 1948 fór Hallgrímur Jónsson til starfa í flugturninum á Keflavíkurflugvelli, sem þá hét Meeks Ffield, hjá „American Overseas Airlines“, AOA, sem þá annað-ist flugumferðarstjórn þar. Hinn fyrsta júní 1948 fór Ólafur Guðjónsson til Keflavíkur og tók við störfum Hallgríms, sem þá ásamt Albert Tómassyni hætti störfum hjá Flugmálastjórn og gerðust báðir flugmenn hjá Loftleiðum um hríð og síðar KLM í Indónesíu.

Þorsteinn B. Sigurðsson hætti störfum við flugumferðarstjórn 1948 og starfaði sem loftskleytamaður til sjós til 17. apríl 1963 er hann hóf aftur störf hjá Flugmálastjórn, rifjaði upp fræði flugumferðarstjórnar og tók réttindapróf. Hann starfaði fyrst í flugturninum í Reykjavík, leysti af bæði í flugturninum í Vestmannaeyjum og á Akureyri, en starfaði síðan í úthafsdeild til eftirlaunaaldurs.

Á árinu 1949 hætti Guðjón E. Bjarnason störfum við flugumferðarstjórn, lærði flugumsjón í Bandaríkjunum og starfaði síðan sem flugumsjónarmaður á Keflavíkurflugvelli þar til skömmu fyrir dánardægur sitt, 13. október 1965.

Árið 1949 bættust tveir við í hópinn til verklegs náms, þeir Sigmundur Sigfússon

loftskeytamaður frá Ísafirði 20. júní og Hrafnkell Sveinsson frá Akureyri 15. nóvember. Hrafnkell hafði áður starfað hjá Flugfélagi Íslands á Akureyri, m.a. við flugradióíð þar.

Skarphéðinn Vilmundarson í Vestmannaeyjum hóf störf við flugvöllinn þar 16. október 1946. Hann var með í ráðum um flugvallargerðina frá fyrstu tíð og annaðist veðurupplýsingar og flugradióstörf frá upphafi áætlunarflugs til Vestmannaeyja. Hann sótti námskeið í flugumferðarstjórn, að hluta til, í Reykjavík 1948, hlaut skírteini flugumferðarstjóra og starfaði sem flugumferðarstjóri í Vestmannaeyjum þar til heilsan brast, en hann lést 28. júlí 1971.

Jónas Einarsson hóf störf hjá Flugmálastjórn við Flugradió Akureyrar 1953 en hafði áður verið starfsmaður Flugfélags Íslands á Akureyri. Árið 1964 var stofnsett flugumferðarstjórn á Akureyri og upp frá því starfaði Jónas þar sem flugumferðarstjóri til dánardægurs 23. júní 1972.

Pórarinn Jónsson loftsiglingafræðingur, bróðir Björns yfirflugumferðarstjóra, lærði flugreglur og önnur bókleg fræði er hann vantaði, hjá Birni, starfaði við flugumferðarstjórn sumarið 1948 og aftur á árunum 1950–1951, gerðist um hríð flugumsjónarmaður á Keflavíkurflugvelli, en réðst til Loftleiða 1. júlí 1952 sem flugleiðsögumaður. Síðar varð hann flugrekstrarstjóri Loftleiða en fórst í flugslysi 1978.

Í ársbyrjun 1950 hélt Flugmálastjórn námskeið í flugumferðarstjórn sem allmargir nemendur sóttu. Kennarar voru: E. E. Cooney, Björn Jónsson, Pórarinn Jónsson og Jónas Jakopsson. Eftirtaldir luku prófum, urðu flugumferðarstjórar og hófu störf hjá Flugmálastjórn í Reykjavík í byrjun sumars 1950: Eyþór Jónsson, sem hætti störfum hjá Flugmálastjórn 1954 og gerðist starfsmaður olíufélags, Guðni Ólafsson, Hrafnkell Sveinsson, Sigmundur Guðmundsson, Sigmundur Sigfússon og Sigurður Jónasson, sem hætti störfum hjá FMS 1952 og fór til starfa hjá Útgerðarfélagi Akureyrar. Síðar starfaði hann um hríð við flugradióíð á Patreksfirði.

Júlíus B. Jóhannesson lærði flugumferðarstjórn og ratsjárstjórnun í New York og starfaði sem flugumferðarstjóri í Reykjavík 1950–1952, er hann fór til starfa hjá Flugfélagi Íslands sem flugleiðsögumaður.

Í febrúarmánuði 1950 fóru þeir Guðmundur Matthíasson og Jóhann Guðmundsson til framhaldsnáms í Boston í Bandaríkjunum og síðan námu þeir ratsjárstjórnun í Chicago. Þeir komu til baka í september sama ár og tóku fljótlega eftir heimkomuna til starfa í flugturni Keflavíkurflugvallar, hjá Lockheed Overseas Airways Corporation (LAOC), sem tekið hafði við rekstrinum af AOA 1. júní 1948.

Haraldur Guðmundsson fór til starfa í Keflavík 1. apríl 1950 og starfaði þar samfellt til 1. júlí 1958, er hann fluttist til starfa í flugturni Reykjavíkur.

Ólafur Guðjónsson hætti störfum í flugturni Keflavíkur síðla árs 1950 og fór til Svíþjóðar skömmu síðar. Hann kom aftur til starfa hjá Flugmálastjórn árið 1953, fyrst um hríð í Reykjavík en fór fljótlega aftur til Keflavíkur. Í ársbyrjun 1966 sótti hann um ársleyfi frá störfum og starfaði hjá ICAO. Leyfið fékk hann og einnig starfið hjá ICAO, sem sagði honum að fara til Kaíró í Egyptalandi. Er þangað kom voru honum falin tækniráðgjafarstörf í Arabíu með aðsetri í Jedda en hafði fremur átt von á því að starfa sem flugumferðarstjóri. Enskt starfsheiti hans varð sem sé „technical advisor“. Hann ferðað-



Starfandi í flugturni Keflavíkur 1952: Frá vinstri Jóhann F. Guðmundsson, Haraldur Guðmundsson, Bogi Þorsteinsson, Guðmundur Matthíasson og Ernst Gíslason.

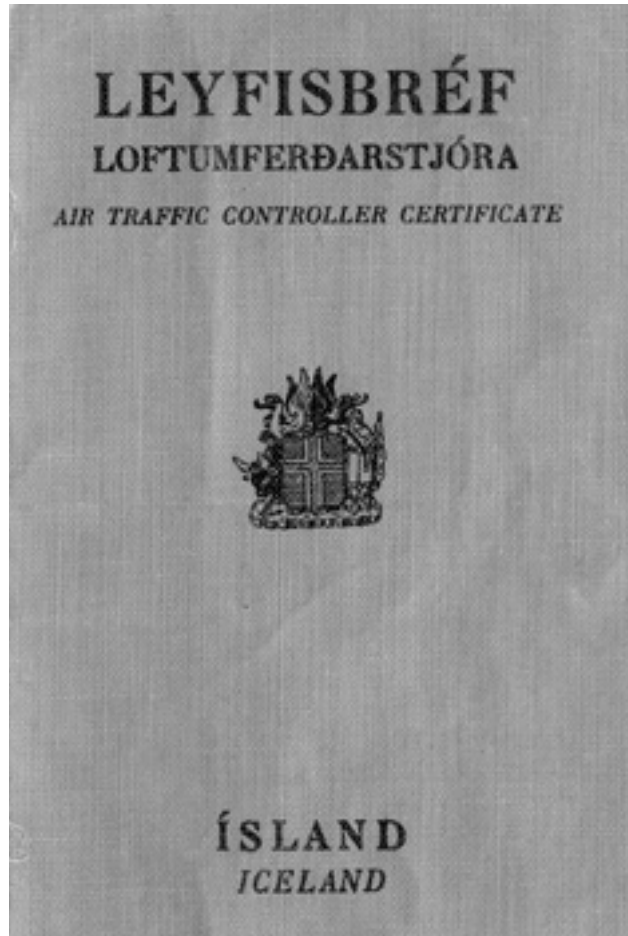
ist mikið um Arabíu í starfi sínu og svo fór að hann starfaði þarna samtals í tvö ár og kom aftur til fyrri starfa í Keflavík í apríl 1968 og starfaði þar til eftirlaunaaldurs.

Innrétting stríðsárafyriðkomulagsins í flugturni Reykjavíkur reyndist fljótlega ófullnægjandi. Þegar innanlandsflugið jókst reyndist illmögulegt að afgreiða það úr sjálfum flugturninum meðfram vesturvegnum. Fyrsta lausnin var að útbúa sérstakan klefa í austanverðum flugstjórnarsalnum, á efstu hæð turnbyggingarinnar, vorið 1950. Sumir kölluðu þetta glerbúrið, því frá hnéhæð og upp til lofts voru allir veggir úr gleri, því að flugumferðarstjórinn í flugturninum, meðfram vesturhliðinni, þurfti að sjá flugumferðina austan við bygginguna í gegnum glerbúrið.

Þarna var innanlandsflugið starfrækt og þó aðeins að degi til og starfsemin tengd áætlunarflugi flugfélaganna. Fyrstu flugumferðarstjórnarnir sem stjórnðu innanlandsfluginu úr þessum klefa voru þeir Geir Halldórsson og Pétur Guðmundsson. Þeir unnu þarna dagvaktir, tvær í senn, til skiptis. Ganga þurfti kringum þennan litla klefa til að komast inn í salinn og út úr honum og eins til að komast að vaskinum sem var undir austurvegnum. Þeir Bergur P. Jónsson, Ernst Gíslason, Sigmundur Sigfússon o.fl. voru einnig með þeim fyrstu sem stjórnðu innanlandsfluginu úr þessu glerbúri.

Um þremur árum síðar, í ársbyrjun 1954, var fyrirkomulaginu í salnum gjörbreytt. Hallandi borð með úthafsflugumferðinni var flutt af vaktstjórappallinum niður á gólflið og vaktstjórinn hélt áfram að stjórna alþjóðlegu úthafsflugumferðinni með aðstöðu norðanvert við borðið. Raunar stjórnaði vaktstjórinn einn allri úthafsflugumferðinni allt til ársloka 1961 þegar starfsemin var flutt í nýja flugturnsbyggingu en þar stjórn-

„Air Traffic Controller“ var upphaflega þýtt sem loftumferðarstjóri.



uðu tveir menn sömu umferð að degi, en einn að nóttu, eftir flutninginn, en síðasta árið sem einn maður stjórnaði úthafsumferðinni í senn var hún 16.161 flug.

Innanlandsflugstjórnin var fyrst flutt að hallandi borði á móti úthafsfluginu og glerbúrið fjarlægt, en skömmu síðar var innanlandsfluginu komið fyrir við hliðina á úthafsfluginu þar sem annar tveggja stjórnaði úthafsfluginu en hinn innanlandsfluginu og að-og brottflugi fyrir Reykjavíkurlugvöll og stærri flugvelli landsins aðra en Keflavík. Fjarritarnir voru þá fluttir að suðurhlið vinnusalarins og skeytum sem bárust var rennt um op á borðinu til vaktstjórans við úthafsborðið. „Plot“-borðinu var svo komið fyrir við norðurvegginn, bakvið flugumferðarstjórana tvo.

Í nóvembermánuði 1950 fóru Bogi Þorsteinsson, Bergur P. Jónsson, Ernst Gíslason og Pétur Guðmundsson til framhaldsnáms í Bandaríkjunum. Fyrst fóru allir í grunnnám í Atlanta en síðan námu þeir Ernst og Pétur svæðisflugstjórn í Jacksonville í Flórída, en Bogi og Bergur lögðu áherslu á nám í aðflugsstjórn með ratsjártækjum, GCA.



Hörður Magnússon og Haukur Claessen (nemi) að störfum í flugturni Keflavíkur.

Þeir komu til landsins í apríl/maí og tóku upp sín fyrri störf í Reykjavík, nema Bergur sem starfaði í flugturni Keflavíkur frá heimkomu fram á mitt ár 1952 er hann fluttist til Reykjavíkur þar sem hann starfaði sem flugumferðarstjóri og að hluta til á Notamskrifstofunni þar til hann hætti sem flugumferðarstjóri og gerðist deildarstjóri Notamskrifstofunnar, en hún varð sjálfstæð deild í nýju flugturnsbyggingunni í október 1963.

Í júnibyrjun 1951 tóku íslenskir flugumferðarstjórar við rekstri flugumferðarstjórnarinnar á Keflavíkurflugvelli af LAOC. Bogi Þorsteinsson varð fyrsti yfirflugumferðarstjórinn þar og hélt því starfi til eftirlaunaaldurs árið 1985, en þá tók Guðmundur Óli Ólafsson við starfinu. Er Bogi kom til Keflavíkur voru þar fyrir vaktstjórnarnir Haraldur Guðmundsson, Jóhann Guðmundsson, Guðmundur Matthíasson og Bergur P. Jónsson.

Fyrstu flugumferðarstjórnarnir sem fengu útgefin skírteini til starfsins voru þeir Arnór, Bergur, Bogi, Jóhann, Guðmundur og Haraldur sem fengu skírteinisnúmerin 168–173.

Hörður Magnússon fluttist í flugturn Keflavíkur árið 1955 og starfaði þar sem vaktstjóri þar til hann lést af slysförum í bifreiðaárekstri á flugbraut í Keflavík, 2. apríl 1965.

Björn Jónsson lærði flugumsjónarstörf í New York og starfaði eftir það í eitt ár sem yfirflugumsjónarmaður í Keflavík, tók við deildinni af Ameríkönnum, en hélt að því loknu áfram störfum sem yfirflugumferðarstjóri í Reykjavík til ársins 1956 er hann tók við starfi framkvæmdastjóra flugöryggisþjónustu af Sigfúsi H. Guðmundssyni sem fyrstur gegndi því starfi. Þá varð Arnór Hjálmarsson yfirflugumferðarstjóri í Reykjavík

Björn gegndi framkvæmdastjórastöðunni þar til hann fór til starfa á Parísarskrifstofu

ICAO, upphaflega lánaður ICAO í hálft ár og hóf störf í París 21. júlí 1961 en kom til fyrri starfa í Reykjavík í ársbyrjun 1962. Ári síðar fór hann aftur til starfa í París hjá ICAO sem tækniráðgjafi og starfað þar til ársins 1966.

Leifur Magnússon verkfræðingur hafði lokið námi í verkfræði í Þýskalandi í október 1960 og hóf störf hjá Flugmálastjórn í lok sama mánaðar. Upphaflega starfaði hann með Birni Jónssyni en skrifstofur Flugmálastjórnar voru þá ennþá til húsa í braggahverfinu sunnan við Öskjuhlíðina. Leifur annaðist m.a. samstarfsmálefni Flugmálastjórnar við FAA, fjarskiptamálefni o.fl. Í apríl og maí 1961 var hann sendur í kynnisferð til Bandaríkjanna, fór til Atlantic City, Kansas og Oklahoma City, þar sem hann sat tveggja vikna námskeið um rekstur og starfsemi flugumferðarþjónustu. Leifur gegndi störfum Björns Jónssonar fyrsta hálfa árið sem hann var í París. Þegar Björn fór aftur til lengri dvalar í París 1963 var framkvæmdastjórastarfið auglýst til umsóknar og Leifi veitt starfið sem hann hafði gegnt síðan Björn fór. Hann fékk skipunarbréf til starfsins 2. mars 1965 og sérstakt erindisbréf 7. mars 1967 þar sem honum voru falin: 1) Upplýsingaþjónusta flugmála, 2) Flugumferðarstjórn, alþjóða- og innanlandsþjónusta, 3) Radiódeild, fjarskipta-, flugleiðsögu- og aðflugskerfi loftfara og flugeftirlit stöðva.

Leifur var skipaður varaflugmálastjóri 1. maí 1973, varaformaður Flugráðs 1. júní 1973 og formaður Flugráðs 1. janúar 1980. Hann hætti störfum hjá Flugmálastjórn 1. ágúst 1978 og tók við framkvæmdastjórastörfum hjá Flugleiðum.

Aðalsteinn Guðnason hætti störfum við flugumferðarstjórn í nóvemberlok 1951 og gerðist loftskeytamaður á skipum. Um þetta leyti voru þeir Geir Halldórsson, Sverrir Ágústsson og Valdimar Ólafsson orðnir vaktstjórar í Reykjavík ásamt Lárusi Þórarinsyni sem var í fyrsta hópnum.

Fyrstu ár flugumferðarstjórnar á Íslandi var blindaðflug ekki framkvæmanlegt, vegna skorts á radióvitum til aðflugs, nema til flugvallanna í Keflavík og Reykjavík. Bretar höfðu komið upp stefnuvita, af svokallaðri „loop“-gerð, með einkennisstöfunum RK, í hraunjaðrinum á móts við Bessastaði á Álftanesi, til aðflugs að Reykjavíkurflugvelli. Slíkur stefnuviti hafði fjóra leggi. Ráða mátti stefnu leggjana í ákveðnar æskilegar áttir, með fyrirkomulagi loftneta og annars búnaðar. RK sendi út á tíðninni 355 kílóíð, leggirnir voru myndaðir af stöðugum tón, en mörstafirnir A og N heyrðust í fjórðungunum milli þessara leggja. Aðflugið fór fram á norðvesturlegg vitans, yfir Faxaflóa. Suðausturleggur vitans lá svo yfir Vestmannaeyjar til að leiðbeina flugvélum á flugi milli Íslands og Evrópu og jafnframt til að halda þeim sunnan við Eyjafjallajökul og annað hálendi suðurstrandarinnar.

Ameríkanar höfðu einnig reist sinn stefnuvita á Meeks-flugvelli og var fyrsta kallmerki eða einkennisstafir hans VT, síðar MF (Meeks Field), en síðast KF er flugvöllurinn var loksins kenndur við Keflavík.

Leggirnir stefnuvitanna voru helsta tæki flugumferðarstjórnanna til að koma á hliðaraðskilnaði milli flugvéla við hækkun og lækkun flugs, þ.e. flugvélum úr gagnstæðum áttum var sagt að halda sig vel hægra megin við sama legg stefnuvita, þar til hæðaraðskilnaði var náð. Flugmenn áttu svo tiltölulega auðvelt með að fljúga eftir og fylgja leggjum stefnuvitanna. Það er að segja þeir sem hlotið höfðu kennslu og þjálfun í

blindflugi. Annars staðar á landinu en í Keflavík og Reykjavík voru engir leiðsögu- eða aðflugsvitar til blindaðflugs. Því var þrautalendingin að fljúga sjónflug (VFR) til og frá um landið og oft teflt á tæpasta vaðið í erfiðum veðurskilyrðum. Oft voru heiðar og fjallvegir lokaðar sjónflugi, sem varð frá að snúa.

Ein fyrsta framkvæmd Flugmálastjórnar til úrbóta var að flytja stefnuvita sem staðsettur var í Vík í Mýrdal, í stríðslok, til Kálfskamarsvíkur austan við Húnaflóa, nálægt Skaga. Þessi viti fékk einkennisstafina KV. Með tilkomu hans var hægt að fljúga blindflug norður fyrir Holtavörðuheiði og lækka síðan flugið niður fyrir ský yfir hafi og fljúga eftir það sjónflug, með ströndinni, til ákvörðunarstaðar, oftast inn Eyjafjörð til Akureyrar.

Fljótlega eftir 1950 útvegaði AKH flugmálastjóri tækniaðstoð frá FAA í Bandaríkjunum. Hingað til lands kom verkfræðingurinn Glen Goudie, í nóvember 1951, og dvaldi þá hér í um tveggja mánaða skeið. Hann kom aftur til Íslands um mitt sumar 1952, ásamt öðrum verkfræðingi sem hét Haines og flugmanni sem hét Bisson og þjálfaði íslenska flugmenn í blindflugi. Þeir höfðu í fórum sínum allmarga radióvita og allan tilheyrandi tæknibúnað til að koma upp blindflugskerfi til blindflugs yfir Íslandi og að helstu flugvöllum landsins. Þetta kerfi var svo byggt upp næstu árin. Ásgeir Pétursson radióvirki, Hrafnkell Sveinsson flugumferðarstjóri, Guðjón Tómasson deildarstjóri radiódeildar FMS og ýmsir fleiri unnu hörðum höndum að þessari mikilvægu framkvæmd. Fyrst voru settir upp radióvitar að Löngumýri í Skagafirði, í Eyjafirði, á Egilsstöðum, við Ísafjörð og síðan við aðra stærri flugvelli landsins. Radiódeild Flugmálastjórnar tók svo fljótlega við uppsetningu og viðhaldi alls tækjabúnaðar FMS. Þetta blindflugskerfi jók mjög öryggi flugsins.

Guðlaugur Kristinsson hóf verklegt nám í flugumferðarstjórn í Reykjavík 1. júlí 1951, Sveinbjörn Bárðarson, sem lokið hafði grunnnámskeiði í flugumferðarstjórn 1950, hóf verklegt nám og störf í Reykjavík 1. janúar 1953 og Jón Þ. Ísaksson, sem hafði starfað sem atvinnuflugmaður hjá Loftleiðum um hríð, hóf verklegt nám í Reykjavík 1. júní 1953. Í sumarbyrjun 1953 hóf Karl Schiöth, sem lauk grunnnámskeiði 1950, verklegt nám í flugumferðarstjórn í Reykjavík en stundaði jafnframt atvinnuflugnám. Hann starfaði við flugumferðarstjórn í tvö ár eða þar til hann gerðist flugmaður hjá Flugfélagi Íslands sumarið 1955.

Í desemberbyrjun 1953 fóru fimm flugumferðarstjórar til framhaldsnáms hjá Flugmálastjórn Bandaríkjanna í Aeronautical Center, Will Rogers flugvelli í Oklahoma, þeir Arnór Hjálmarsson, Geir Halldórsson, Haraldur Guðmundsson, Hrafnkell Sveinsson og Valdimar Ólafsson. Bekkurinn var nefndur TF12, þ.e. 12. bekkur útlanda sem fengu þjálfun þarna. Með okkur í bekknum voru tveir Egyptar og einn Brasilíumaður. Bóklegu námi og ratsjárnámi lauk í mars og fórum við Íslendingarnir þá til verklegs náms, tveir fyrstnefndu til Syracuse en hinir til Rochester í New York fylki, þar sem menn luku verklegum réttindaprófum. Hópurinn kom svo til Íslands um miðjan júní 1954 og tók við fyrri störfum.

Páll H. Ásgeirsson starfaði í flugturni Keflavíkur árin 1952–1954, í Reykjavík



Nýkomnir heim frá námi í Oklahoma vorið 1954, f.v. Haraldur, Hrafnkell, Arnór, Geir og Valdimar.

1954–1957 og síðan aftur í Keflavík frá 1958 til eftirlaunaaldurs, síðari árin sem vaktstjóri. Þeir Ernst Gíslason, Hrafnkell Sveinsson, Sveinbjörn Bárðarson og Bergur Jónsson skiptust á um að starfa í flugturni Keflavíkur um þetta leyti og næstu árin, fáeina mánuði í senn.

Í ársbyrjun 1954 var haldið námskeið í flugumferðarstjórn í Reykjavík. Eftirtaldir luku prófum, urðu flugumferðarstjórar og hófu verklegt nám í byrjun sumars 1954: Agnar Sigurðsson, sem hafði starfað í slökkviliði Reykjavíkurflugvallar frá 19. ágúst 1946, starfaði í Reykjavík þar til hann hætti störfum vegna veikinda 19. febrúar 1984, eingöngu í úthafsdeild síðustu 20 ár sín, Atli Helgason, sem starfaði í Reykjavík í tvö ár, til 1956, er hann gerðist skipstjórnarmaður hjá Eimskipum, Bjarni Herjólfsson, sem starfaði fyrst fáeina mánuði í flugturni Reykjavíkur, um skamma hríð í flugturni Akureyrar en síðan í flugturni Vestmannaeyja til eftirlaunaaldurs, og Kristinn Sigurðsson, sem hóf störf í Reykjavík 1. maí 1954, en fluttist til Keflavíkur 1. ágúst 1955 og starfaði þar sem vaktstjóri frá 1958 til eftirlaunaldurs.

Í júlímánuði 1954 fóru eftirtaldir flugumferðarstjórar til framhaldsnáms í Oklahoma: Guðni Ólafsson, Guðlaugur Kristinsson, Helgi Pálmarsson, Hörður Magnússon, Lárus Þórarinnsson, Sigmundur Guðmundsson, Sigmundur Sigfússon og Sverrir Ágústsson. Að loknu grunnnámi sínu í Oklahoma luku þeir Guðni, Sverrir og Lárus verklegu



Profútskrift í Oklahoma í feb. 1954. Hrafnkell sitjandi, Valdimar tekur við skjali.

réttindanámi í Rochester, Guðlaugur og Sigmundarnir í Charleston en Helgi og Hörður í Allenton.

Sumarið 1954 meðan ofanskráðir átta menn voru í Bandaríkjunum var æði fámennt hjá flugumferðarstjórum í Reykjavík og unnið á þrískiptum vöktum allt sumarið, sumarfríi frestað og tómstundir fáar.

Peir átta komu til baka í febrúar 1955 og tóku til við fyrri störf. Helgi starfaði í flugstjórnarmiðstöðinni, síðustu árin sem vaktstjóri en hætti störfum árið 1972, Sverrir starfaði sem vaktstjóri í flugstjórnarmiðstöð þar til hann hætti störfum vegna heilsuþrests 26. mars 1973, Sigmundur Sigfússon starfaði lengi sem vaktstjóri, fyrst í nýja flugturninum en síðustu ár sín í flugstjórnarmiðstöðinni þar til hann hætti vegna heilsuþrests 1. nóvember 1980.

Eftirtaldir sem sátu grunnnámskeiðið 1954 hófu störf í Reykjavík vorið 1955: Ólafur H. Jónsson og Gísli H. Guðjónsson 1. apríl, Svan H. Trampe 20. apríl og Jón Alfonsón 1. maí.

Hinn 1. maí 1955 hóf Sigurjón Einarsson, sem þá hafði lokið atvinnuflugnámi, störf við flugumferðarstjórnina í Reykjavík og sat bóklegt grunnnámskeið veturinn eftir. Hann vann sem flugumferðarstjóri átta ár, var eitt ár á Notam-skrifstofunni en starfaði síðan til eftirlaunaaldurs, árið 1999, sem flugmaður á flugvélum Flugmálastjórnar.



Nemahópur í Oklahoma 1954, f.v. Guðni, tveir útlendingar, Sigmundur S., Helgi, Lárus, Hörður, Guðlaugur, Sverrir og Sigmundur G.

Agnar Búi Alfreðsson hóf verklegt nám við flugumferðarstjórnina í Keflavík 2. ágúst 1955 og starfaði þar í tíu ár, til 1. maí 1965.

Kristján Einarsson hóf einnig verklegt nám í Keflavík 2. ágúst 1955 og starfaði þar til eftirlaunaaldurs, sem vaktstjóri frá 1958.

Jens A. Guðmundsson hóf verklegt nám við flugumferðarstjórnina í Reykjavík 1. september 1955, sat grunnnámskeið og lauk prófi vorið 1956. Starfaði síðan í Reykjavík til eftirlaunaaldurs, sem vaktstjóri í flugstjórnarmiðstöð síðustu árin.

Haustið 1955 voru haldin tvö fjölmenn námskeið í flugumferðarstjórn, annað í Keflavík en hitt í Reykjavík, sem lauk í apríl 1956.

Til starfa í Reykjavík voru auk þeirra Sigurjóns og Jens, sem áður greinir, valdir úr hópnum þeir Atli Sigurjónsson, sem starfaði í flugturninum til dánardægurs 11. mars 1970, Daníel Helgason, sem starfaði til eftirlaunaaldurs 1. júlí 1989, Einar Einarsson, Guðjón Ingvarsson, sem hætti vegna heilsubreysts 1. nóv. 1989, Kristján Símonarson, sem starfaði til eftirlaunaaldurs 1. feb. 1985, Skarphéðinn Bjarnason, sem hætti af heilsufarsástæðum 15. nóv. 1985, og Þórarinn Jóhannsson, sem hætti störfum 31. maí 1963. Jón Þ. Ísaksson sem hóf störf 1953 lauk grunnnámi í lok þessa námskeiðs.

Til starfa í flugturni og aðflugsstjórn Keflavíkurflugvallar voru, auk þeirra Kristjáns og Agnars Búa, sem fyrr greinir, valdir þeir Einar Enoksson, sem hætti störfum 1. maí 1964 og gerðist skipstjórnarmaður, Guðmundur Óli Ólafsson, Gunnar H. Stefánsson, sem starfaði til dánardægurs er hann lést af slysförum 29. mars 1981, Gunnsteinn Magnússon, sem þó starfaði fyrstu tvö ár sín í Reykjavík áður en hann fór til Keflavík-



Saman á vakt í gamla flugturni í Reykjavík í febrúar 1958, f.v. sitjandi: Jens og Valdimar, standandi: Einar, Þórarinn, Hrafnkell, Sigmundur G. og Gunnsteinn.

ur og starfaði þar til eftirlaunaaldurs 1. jan. 1991, Ólafur Haraldsson, sem hætti störfum sem flugumferðarstjóri 1982, Þórir E. Magnússon, sem starfaði til eftirlaunaaldurs 29. ág. 1996, lengi sem vaktstjóri, Hermann Þórðarson, sem starfaði til eftirlaunaaldurs 26. mars 1994, mörg síðustu ár sín sem vaktstjóri, og Sverrir Vilhjálmsson, sem starfaði tæp tvö ár í Keflavík en fluttist þá til Akureyrar til starfa við flugradióíð þar og sem flugumferðarstjóri þar frá 26. febrúar 1964 til dánardægurs 21. febrúar 1994.

Jón Björnsson sem sat sama námskeið, kom til starfa í Reykjavík 1. maí 1958 en fluttist til Keflavíkur tveimur árum síðar. Hann fékk leyfi frá störfum í eitt og hálft ár, um 1990, til að sinna eigin atvinnurekstri en starfaði síðan áfram þar til hann fór á eftirlaun 29. júní 1997.

Í janúar 1957 fóru fjórir flugumferðarstjórar til framhaldsnáms í Oklahoma, þeir Agnar Sigurðsson, Ólafur H. Jónsson, Ólafur Guðjónsson og Sveinbjörn Bárðarson. Að loknu grunnnámi þar fóru þeir Ólafur Guðjónsson og Sveinbjörn til verklegs framhaldsnáms í Kansas, Albany og Baltimore, en þeir Agnar og Ólafur H. Jónsson til Rochester. Þessi hópur kom til Íslands og fyrri starfa í september sama ár.

Árni Þ. Þorgrímsson kom til verklegs náms við flugumferðarstjórnina í Reykjavík 8. júlí 1957. Fyrsta ár sitt vann hann á Notam-skrifstofunni og las jafnframt fræðin til grunnprófs í flugumferðarstjórn, með leiðsögn og umsjón þeirra Arnórs og Valdimars. Eini flugumferðarstjórinn sem segja má að hafi ekki setið grunnnámskeið en lesið utanskóla. Árið 1958 lauk hann prófunum og vann síðan í Reykjavík til 1. júlí 1964 er hann fór til annarra starfa, en tók aftur til við flugumferðarstjórnina í Reykjavík 1. júlí 1971



Jónas Einarsson í flugturninum á Akureyri.

og starfaði þar samfelld til október 1982 er hann fluttist í flugturninn í Keflavík eftir að aðflugsstjórn Reykjavíkur var flutt þangað og starfaði síðan í Keflavík til eftirlaunaaldurs, í ágúst 1994.

Haukur Jónsson sem sat námskeið 1956 hóf störf í Reykjavík 1. apríl 1959 og starfaði þar til 10. mars 1963.

Þeir Garðar Sigurðsson frá Egilsstöðum, Jónas Einarsson frá Akureyri og Jens A. Guðmundsson frá Reykjavík fóru til framhaldsnáms í Oklahoma í febrúarbyrjun 1959. Að loknu grunnnámi þar stunduðu þeir Jens og Garðar verklegt framhaldsnám í Memphis í Tennessee en Jónas í Indianapolis. Þeir komu til Íslands og tóku upp fyrri störf í október 1959.

Haustið 1956 hélt Flugmálastjórn svokallað skírteinispróf fyrir yngri flugumferðarstjórnara, þá sem ekki höfðu áður hlotið skírteini til starfsins. Krafa um þetta próf mun upphaflega hafa komið frá yfirvöldum bandaríska hersins á Keflavíkurflugvelli um að íslenskir flugumferðarstjórar í Keflavík tækju próf sem þeir samþykktu jafngild bandarískum starfsréttindaprófum, áður en þeir færu að stjórna hernaðarflugumferð þeirra. Fram að þeim tíma höfðu Bandaríkjamennirnir sjálfir talað við herflugvélar sínar en íslensku flugumferðarstjórnarnir í flugturni Keflavíkur við alþjóðaflug og íslenskt flug. Nú stóð til að Íslendingarnir tækju við allri flugumferðarstjórn í Keflavík en fáeinir herflugumferðarstjórar yrðu þó á staðnum og fengju að halda þar við starfsréttindum sínum, í samráði við þá íslensku.

Þeir sem þreyttu þetta próf, með litlum fyrirvara og engri undirbúningskennslu,



Jóhann og Hrafnkell við ratsjártækin í gamla flugturni.

voru eftirtaldir: Í Keflavík: Hermann Þórðarson, Gunnar Stefánsson, Þórir Magnússon, Guðmundur Óli Ólafsson, Agnar Búi Alfredsson og Ólafur Haraldsson. Sama próf var lagt fyrir flugumferðarstjórana í Reykjavík og þessir þreyttu prófið: Svan H. Trampe, Þórarinn Jóhannsson, Daníel Helgason, Jens A. Guðmundsson, Guðjón Ingvarsson, Gunnsteinn Magnússon, Einar Einarsson, Gísli H. Guðjónsson, Jón Alfnsson, Sigurjón Einarsson, Jón P. Ísaksson, Skarphéðinn Bjarnason, Kristján Símonarson og Atli Sigurjónsson. Haukur Jónsson tók svo þetta sama próf skömmu eftir að hann kom til starfa 1959.

Aðflugsratsjá

Í ársbyrjun 1954 komu fyrstu ratsjártæki flugþjónustunnar til landsins. Þau voru keypt í Englandi, af tegundinni MR424 (3ja cm skiparatsjá), og voru sett upp á Akureyri, í húsi sem stóð á horni Skipagötu og Kaupvangsstrætis, loftnetinu var komið fyrir á þakinu. Þessi ratsjá var tekin í notkun í júnímánuði 1954 og notuð allt til ársins 1959. Þá voru þessi tæki flutt til Egilsstaðaflugvallar en urðu fljótlega úrelt og tekin úr notkun. Þeir Hrafnkell Sveinsson og Jónas Einarsson munu fyrstir hafa unnið við þessi tæki.



Sigmundur Sigfússon við aðflugsratsjána í Reykjavík.

Fyrstu ratsjártæki til notkunar í Reykjavík voru líka ensk og af gerðinni MR75, ný tæki. Þau voru tekin í notkun árið 1957 og voru staðsett í gamla flugturninum, á 4. hæðinni, í vinnusal flugstjórnarmiðstöðvarinnar. Loftnetið var sett á þak sérsmiðaðs húss sem enn stendur vestan flugbrautar 02/20, við brautamót 14/32. Fyrstu ratsjárflugumferðarstjórnarnir í Reykjavík urðu þeir Ernst Gíslason, Bergur P. Jónsson, Jóhann Guðmundsson og Guðni Ólafsson. Þeir fengu mjög takmarkaða þjálfun og urðu að prófa sig áfram með notkun tækjanna og eins þeir Hrafnkell og Jónas á Akureyri.

MR 75 ratsjártækin í Reykjavík reyndust fremur illa, þeim var skilað og árið 1959 keypti Flugmálastjórnin tvenn ratsjártæki af DECCA 424 gerð, önnur voru sett upp í nýja flugturninum í Reykjavík en hin í nýjum flugturni á Akureyrarflugvelli, sem nú var kominn í notkun.

Ernst Gíslason fékk sérstaka ratsjárþjálfun í London og varð eftir það leiðbeinandi og kennari annarra flugumferðarstjóra í ratsjárfræðum. Fyrri hluta árs 1964 þjálfaði hann hina vaktstjórana í flugturninum, þá Harald, Sigmund og Guðlaug, sem þá fengu ratsjárréttindi.

Fullvíst má telja að fyrstu ratsjártækin, þó frumstæð væru, hafi bjargað fáeinum mannlífum á þessum árum og að sjálfsögðu juku þau öryggi flugs, flýti þess og hagkvæmni.

Haraldur Guðmundsson rifjaði upp eftirfarandi ratsjáraðflug sem félagi hans Sigmundur Sigfússon stjórnaði inn á flugbraut 14:

Eins hreyfils áburðarflugvél í ferjuflugi var að koma inn til landingar í dimmviðri og

skyggni aðeins fjórðungur úr milu og aðeins eftir flugþol til 15 mínútna flugs. Flugmaðurinn reyndi tvisvar aðflug en varð frá að hverfa („missed approach“). Þá sagðist flugmaðurinn verða að lenda í næstu tilraun, hann væri alveg á síðustu bensíndropunum. Menn sem voru á hlaði Flugfélags Íslands sögðust hafa heyrt í flugvélinni er hún kom yfir braut 14 en komu ekki auga á hana í dimmunni. Sigmundur talar flugvélinna inn í þriðja sinn og loks heyrir frá flugmanninum: „Well, I am on the ground, when you said “you are over touchdown” I throttled back and let her drop. But now I need someone to lead me in, I can’t see a thing.“ Svo slökkviliðsbíll var sendur á vettvang til að láta hann elta sig.

Guðmundur Richter kom til starfa í flugturninum í Keflavík 1. apríl 1959. Hann sat flugmannanámskeið til að öðlast fræðslu í grunnfögum flugumferðarstjórnar, síðan fékk hann viðbótarkennslu í flugreglum og flugumferðarstjórn til grunnprófs og réttindaprófa. Hann hætti störfum vegna heilsubrests í október 1990.

Haraldur Guðmundsson, sem starfað hafði í flugturni Keflavíkur frá 1. apríl 1950, fluttist til Reykjavíkur 1. okt. 1958 og starfaði þar til eftirlaunaaldurs, fyrst sem vaktstjóri í flugturninum en síðan sem vaktstjóri í flugstjórnarmiðstöðinni og fór á eftirlaun 2. feb. 1992.

Guðmundur Matthíasson, sem starfað hafði í flugturni Keflavíkur frá sept. 1950, kom til starfa í Reykjavík í ársbyrjun 1959.

Flutt var úr gamla flugturninum í nýja flugstjórnarmiðstöð á 6. hæð nýrrar flugturnsbyggingar 17. desember 1961.

Við flutninginn urðu fyrstir vaktstjórar í flugstjórnarmiðstöðinni þeir Lárus Þórarinnsson, Sverrir Ágústsson, Valdimar Ólafsson og Geir Halldórsson, en er flutt var í nýja flugturninn, 7. mars 1963, urðu fyrstir vaktstjórar þar þeir Ernst Gíslason, Haraldur Guðmundsson, Sigmundur Sigfússon og Guðlaugur Kristinsson.

Haustið 1962 tók Valdimar Ólafsson við nýju starfi aðstoðaryfirflugumferðarstjóra í Reykjavík, starfaði með Arnóri Hjálmarssyni yfirflugumferðarstjóra um vetur og gegndi störfum hans í fjarveru hans, en vann vaktavinnu sem vaktstjóri í flugstjórnarmiðstöðinni á sumrin, næstu 9 árin. Guðmundur Matthíasson tók við vaktstjórastöðu í flugstjórnarmiðstöðinni haustið 1962.

Síðari hluta vetrar 1960 fól Björn Jónsson, þáverandi framkvæmdastjóri flugöryggisþjónustu Flugmálastjórnar, þeim Valdimar Ólafssyni og Jens A. Guðmundssyni að skipuleggja, undirbúa og stjórna verklegu þjálfunarnámskeiði í flugumferðarstjórn, til endurhæfingar flugumferðarstjóra í Reykjavík. Námskeiðið var haldið í blindflugsskólunum, í braggahverfi sunnan Öskjuhlíðar (notað sem líkhús á stríðsárnum). Þetta var í fyrsta sinn sem slíkt námskeið var haldið á Íslandi og því nýlunda hér, en þeir sem stundað höfðu framhaldsnám í Bandaríkjunum þekktu slíkt fyrirkomulag þaðan.

Við sömdum allmörg verkleg æfingaverkefni þar sem sameinuð voru viðfangsefni úthafs- og innanlandsdeilda flugstjórnarsvæðisins, svo og aðflugsstjórnar. Menn voru leystir af vöktum og komu til skiptis í hæfilega stórum hópum, allir fengu sömu verkefni, létt til að byrja með en hin síðari með vaxandi flugumferð. Meta skyldi allar

lausnir verkefna til einkunna. Jafnframt skyldi prófa flugumferðarstjórana í aðalatriðum bóklegra fræða starfsins með skriflegu prófi.

Töluverður kurr var í þessum fagmönnum að þurfa nú að setjast enn einu sinni að prófborði, en þeir mættu til leiksins. Kennararnir fóru yfir lausn hvers verkefnis með flugumferðarstjóranum, í einrúmi, og bentu á það sem betur mætti fara. Menn tóku athugasemdunum vel, enda var síðasta matsatriðið „viðbrögð við gagnrýni“. Farið var með einkunnir sem trúnaðarmál, hver og einn vissi aðeins um sínar einkunnir og aðeins framkvæmdastjóri og yfirflugumferðarstjóri sáu niðurstöður.

Tuttugu menn sóttu þetta endurhæfingarnámskeið, Þeir Agnar Sigurðsson, Árni Þ. Þorgrímsson, Atli Sigurjónsson, Daníel Helgason, Einar Einarsson, Gísli H. Guðjónsson, Guðjón Ingvarsson, Haukur Jónsson, Hrafnkell Sveinsson, Jón Alfnsson, Jón Þ. Ísaksson, Kristján Símonarson, Sigmundur Guðmundsson, Helgi Pálmarsson, Sigmundur Sigfússon, Sigurjón Einarsson, Skarphéðinn Bjarnason, Svan H. Trampe, Sveinbjörn Bárðarson og Þórarinn Jóhannsson.

Í hófi að afloknu námskeiðinu sagði einn nemenda í ræðustóli að „þetta námskeið væri nú það besta sem Flugmálastjórn hefði hingað til gert fyrir flugumferðarstjórana“.

Hinn 28. mars 1961, eða árið eftir, birti yfirflugumferðarstjórinn eftirfarandi tilkynningu: „Fljótlega eftir páska hefst viðhaldsþjálfun þeirra flugumferðarstjóra í Reykjavík, sem ekki komust að í fyrra, verklegar æfingar og skriflegar spurningar. Verkefnið verða í samræmi við ICAO DOC.7030, DOC.4444, Annex 2, Annex 11 og þau atriði úr Annex 10 er varða flugumferðarstjórn.“

Þeir voru átta sem eftir voru og skipt í tvo hópa. Í þeim fyrri voru Geir Halldórsson, Guðni Ólafsson, Sverrir Ágústsson og Ólafur H. Jónsson, en Ernst Gíslason, Guðmundur Matthíasson, Haraldur Guðmundsson og Jóhann F. Guðmundsson í þeim síðari.

Truflanir vegna búpenings

Girðing umhverfis flugvöllinn var engin fyrstu árin, en síðan mjög léleg, lengi vel. Hvað eftir annað kom fyrir að stórgripa varð vart á sjálfum flugbrautum flugvallarins. Tvö kúabú voru í næsta nágrenni flugvallarins, í Reynistað við Skerjafjörð, milli flugbrauta 07 og 14, og Geir bóndi í Eskihlíð hafði stórt kúabú og hjörðinni var beitt á graslendið gróðursæla austan við flugbrautirnar. Kúasmali og gæslumaður kúnna var gömul kona sem kölluð var Imba. Eðlilega átti hún erfitt með að hemja hópinn og stundum kom fyrir að kýrnar álpuðust út á og jafnvel yfir flugbrautirnar þegar verst gegndi og stundum töfðust flugvélar meðan slökkvilið flugvallarins og tilkölluð lögregla eltist við nautpeninginn og kom hjörðinni í örugga fjarlægð. Eitt sinn tilkynnti flugmaður tveggja hreyfla flugvélar, eftir lendingu, að bremsuskilyrði hefðu reynst léleg, vegna kúadellanna á brautinni.

Hestar áttu líka greiða leið inn á flugvöllinn á þessum árum og þó nokkrum sinnum varð þeirra vart að nóttu til, í myrkri. Dagbókun frá 28. ágúst 1960 skýrir frá dæmi um þetta:

„Kl. 20:25. Vart verður við hross sem hleypur vestur yfir flugbraut 02/20, sem var í notkun. Þegar í stað var óskað aðstoðar slökkviliðs og lögreglu til að handsama og fjarlægja gripinn og tókst það eftir mikinn eltingaleik fjölmennis. Tefja varð flugvélar vegna folans og augljóst hver stórhætta vofir yfir flugumferð þessa flugvallar ef slíkra gesta er von þegar myrkva tekur.

Kl. 22:00. Lögreglan í varðskýlinu gefur þær upplýsingar að eigandi umrædds fola sé NN starfsmaður á skrifstofum Reykjavíkurborgar.“

Annar fróðleikur úr dagbók

Mikinn fróðleik er að finna í dagbókum flugumferðarstjórnarinnar í Reykjavík, þar kemur fram að metrabylgjutæki (VHF) voru komin í notkun í flugturninum í Reykjavík á árinu 1946 og frumstæð segulbandstæki til hljóðritunar talviðskipta árið 1947.

Stefnuvitinn í Kálfshamarsvík, KV, var tekinn í notkun 29. nóv. 1947 og þar með hófst blindflug norður fyrir heiðar. Þessi viti var áður á Reynisfjalli við Vík í Mýrdal.

Hinn 16. janúar 1949 flýr flugumferðarstjórinn í flugturni Keflavíkur úr turninum, vegna kulda, en hann hlustar á tíðnir 3105 og 6440 kcs, í „operations“.

Á þessum fyrstu árum hafði flugstjórnarmiðstöðin í Reykjavík beint talsamband við flugradióin úti á landi á tíðninni 6440 kcs. Minnisstæðir eru Hoyer á Melgerðismelum í Eyjafirði vegna dönskuskotins máls og bóndinn í Æðey í Ísafjarðardjúpi sem ætíð hrópaði er hann gaf okkur veðurlýsingar.

Flugradióin á Egilsstöðum og á Sauðárkróki tóku til starfa haustið 1950. Radióvitinn IS á Ísafirði kom í loftið 25. júlí 1951.

Hinn 10. febrúar 1952 ryðjast tveir kófdrukkarnir menn inn í vinnusal flugumferðarstjórnar á fjórðu hæð flugturnsins í Reykjavík, að kvöldi dags, með ásanir og hótanir. Enginn lás var þá fyrir neinum dyrum.

Þann 25. júlí 1950 var fært til bókar að 64 orustubotur voru á flugi frá Narsarsuaq í Grænlandi til Keflavíkur.

Hinn 11. desember 1959 fannst DC3 flugvél á ísjaka sem staðsettur var á 6730N og 17W, um það bil 90 sjómílum norður af Húsavík. Rússneska sendiráðið í Reykjavík komst seinna að því að hér var um að ræða rússneska flugvél sem skilin hafði verið eftir á ísjakanum árið 1955, fjórum árum áður, lengst norður í Dumbshafi. Hefur borist svipaða leið og rekaviðurinn sem berst að norðurströnd landsins

Sunnudaginn 4. september 1960 er eftirfarandi skráð um nauðlendingu 2ja hreyfla flugvélar við Veðurskip „Alfa“, sem var staðsett á 62 gr. norður og 33 gr. vestur, árum saman, til aðstoðar flugi.

Kl. 19:30. Á vakt VO.

Kl. 21:30. SK6132, sem var á leið frá Winnipeg til Kaupmannahafnar, nær talsambandi við N5280V, af tegundinni B26, á neyðartíðninni 121.5, Kc5 sem hafði farið frá Syðra-Straumfirði í Grænlandi kl. 18:34, í 11.000 feta hæð, áleiðis til Keflavíkur, með áætlaðan komutíma þar 21:56. Sambandslaust hafði verið við N5280V fram að þessu og engin staðarákvörðun borist.



Nýfluttir í nýja flugstjórnarmiðstöð í byrjun des. 1961. Við vinnuborð:
Skarphéðinn og Sveinbjörn. Ev. sitjandi: Valdimar, Geir, Arnór, Sverrir, Guðni og
Guðmundur. Standandi: Einar, Ólafur, Sigmundur G., Svan, Lárus, Daniel, Jens,
Haraldur, Guðlaugur og Sigmundur S.

N5280V segist vera óviss um stöðu sína, en síðasta staðarákvörðun var yfir Angmagssalik 20:10 og hann muni vera einhvers staðar í vestur A fjórðungi RK-stefnuvitans.

Við báðum SK6132 að spyrja N5280V hvort hann vildi að þrýstiloftsflugvél (nú kölluð þota) frá Keflavík færi á móti honum og freistaði þess að leiðbeina honum til Keflavíkur. N5280 óskaði eindregið eftir því. Inkspot (ratsjárstöð varnarliðsins í Keflavík) var þegar beðin um þotuna í því skyni og var samþykkt að verða við þeirri bön.

Kl. 21:40 segir N5280V aðeins vera eftir tveggja tíma eldsneyti, eða til kl. 23:40, en samkvæmt flugáætlun átti það að endast til 00:18.

Kl. 21:45 Red One, F89 flugtak frá Keflavík til móts við N5280V.

Lýst yfir hættuástandi („alert phase“) N5280V og næstu flugstjórnarmiðstöðvum tilkynnt. Er SK6132 var nýlega kominn framhjá Keflavík á austurleið sinni missti hann talsambandið við N5280V. Inkspot sá N5280V aldrei á ratsjá sinni og fann hana ekki og um aðrar flugvélar var ekki að ræða til hjálpar, vegna fjarlægðar, Red One hafði enga metrabylgjutíðni (VHF), en VHF voru einu taltíðnir N5280V.

Kl. 22:00 er björgunarsveit varnarliðsins beðin að senda björgunarvél með metrabylgjusvið á móti N5280V, en þeir segja að engin flugvél geti orðið tilbúin til flugtaks fyrr en í fyrsta lagi eftir hálf tíma.

Er SK6132 var sagt frá þessu bauðst hann til að snúa við og reyna að ná aftur sambandi við N5280V.



Gamli flugturninn og eini bragginn sem ekki brann.

Kl. 22:08. SK 6132 snýr við vestur samkvæmt ósk okkar. Kl. 22:23 nær hann aftur sambandi við N5280V og kl. 22:30 segir SK6132 að N5280V sé komin í samband við 4YA (veðurskip Alfa), flugþol hennar sé nú aðeins ein klst. og að N5280V hafi í hyggju að nauðlenda á sjónum hjá veðurskipinu. Lýst yfir neyðarástandi hér.

Hringt var til TFA (Loftskeytastöðvar skipa í Reykjavík) og beðið að láta skip sem vitað væri um á þessum slóðum vita um þetta neyðarástand.

Kl. 22:53 er N5280V yfir 4YA og hringflýgur skipið. 4YA gaf okkur veðurlýsingu kl. 21:00: Vestan 110 gr. 23 hnútar, regn, skyggni 4 km, 6/8 skýjað í 1.000 fetum, alskýjað ofar, öldur 8 fet á 7–9 sekúndna fresti, að aukast.

Kl. 22:59 frá 4YA: B26 flugvélin hringflýgur skipið, mun nauðlenda innan 10 mínútna.

Kl. 23:12. V28369, P2V, fer frá Keflavík í björgunarleiðangur vegna N5280V.

Kl. 23:25. Abram 33, C47, fer frá Keflavík sömu erinda, áleiðis til 4YA.

Kl. 23:30. SK6132 ber í milli frá N5280V: Í 1.000 fetum, mun lenda innan fárra mínútna.

Kl. 23:59 frá 4YA: N5280V nauðlenti kl. 23:38, tveimur um borð bjargað og líður vel.

Neyðarástandi aflýst. Þá sendum við veðurskipinu þetta stutturorða skeyti: „Well done.“

Skýrsla síðar greindi frá því að flugvélin hefði sokkið eftir 3 mínútur frá því hún lenti, svo snör handtök voru nauðsynleg og þetta tókst giftusamlega.

Hinn 6. apríl 1961 er skráð í dagbókina: „Beint talsamband kemst á við flugupplýsingamiðstöðina í Syðra-Straumfirði á Grænlandi.“ Og 6. desember 1961: „Tilkynnt er að héðan í frá séu allar sjóflughafnir á Íslandi, nema Skerjafjörður, lagðar niður.“

Pann 22. janúar 1962 komst beint talsamband á milli flugstjórnarmiðstöðvanna í Reykjavík og Prestwick.

Hinn 29. janúar 1962 er skráð í dagbókina að þrír braggar sunnan við flugturninn hafi orðið eldi að bráð. Þar var m.a. veitingaaðstaða Loftleida og margir lögðu sig í mikla hættu við að bjarga koniaks- og viskifleygum úr eldinum.

Hinn 17. desember 1961 var flugstjórnarmiðstöðin flutt úr elsta flugturninum, á 6. hæð hinnar glæsilegu nýju byggingar. Að sjálfsgöðu var lyfta í þessu nýja húsi og allur aðbúnaður stórkostleg framför frá hinum frumstæða flugturni Breta frá stríðsárunum.

Er ég notaði þessa lyftu í fyrsta sinn kom mér í hug dauðaslys sem varð við bráðabirgðalyftu í húsinu er verið var að múrhúða það að innan. Hve mikilvægt væri að gæta ýtrustu varúðar við störf flugumferðarstjóranna, hve mikið gæti oft verið í húfi, og skilnaðarorð eins af bestu kennurum okkar félaga í Bandaríkjunum 1954: „Flugið er ekki hættulegt, en eins og úthafið fyrirgefur það ekki kæruleysi, vanhæfni eða vanrækslu.“

Nýi vinnustaðurinn

Á 6. hæðinni á hinum nýja vinnustað voru á dyrapallinum snyrtiherbergi við vesturvegg og stórt herbergi við austurvegginn sem sneri að Öskjuhlíðinni, þar sem tækni- maðurinn Ingólfur Bjargmundsson hafði aðsetur fyrstur manna. Er inn á hæðina kom var kaffistofa starfsmanna á vinstri hönd (alger nýjung) við austurvegg og inn af henni litið hvíldarherbergi. Stundum gafst stund milli stríða til að teygja úr sér þar, því vaktir voru langar, 12 klst. í senn árum saman. Til hægri við innganginn var skrifstofa yfir flugumferðarstjóra og voru tvær dyr frá ganginum inn í hana. Þar var aðsetur Arnórs Hjálmarssonar yfirflugumferðarstjóra frá 1961–1974 er hann veiktist og Valdimar Ólafsson tók við stöðunni sem hann síðan gegndi næstu 12 árin.

Innar á ganginum til vinstri lá stigi upp á 7. hæðina, þaðan var gengið út á þak og upp á 8. hæðina, þar sem verið var að tæknivæða flugturninn, en í hann var ekki hægt að flytja fyrr en 7. mars 1963 og flugvallarstjórnin því áfram í gamla turninum þangað til.

Við enda gangsins voru dyr inn í flugstjórnarsalinn. Til vinstri var glerveggur þvert yfir salinn, með einum dyrum, en undir austurglugganum voru margir hávaðasamir fjarritar. Til að byrja með og allt til ársins 1970 önnuðust nemar í flugumferðarstjórn skeytaafgreiðsluna, sendu flugstjórnar- og Notam-skeyti á fjarrita og skráðu þau og rifu komuskeyti af fjarritunum og renndu þeim í gegnum op á glerveggnum þar sem lítil hilla var undir, við austurenda úthafsflugstjórnarborðsins.

Frá og með árinu 1970 tók sérstakur og mikilvægur starfshópur smátt og smátt við skeytaafgreiðslu flugumferðarstjórnarinnar af nemunum, uppfærslu allra flugáætlana á flugstjórnarræmur og fleiri störfum í flugstjórnarmiðstöðinni er tímar liðu.



Fluggagnafræðingar: standandi Bjarni Haraldsson, Walter Hjartarson, Ragnar Ragnars, Hallgrímur Hallgrímsson, Guðmundur Danielsson og Kjartan Emilsson. Sitjandi: Magnús Pétursson, Þorbjörn Danielsson og Jóhanna Hákonardóttir sem hóf störf 1985.

Fyrstu árin var starfsheiti þeirra aðstoðarmenn í flugstjórnarmiðstöð en síðustu ár með aukinni sjálfvirkni tækniþúnaðar og stjórnun hans var starfsheitinu breytt í fluggagnafræðingar. Flestir hinna fyrstu sem hófu þessi störf hafa starfað þarna samfleytt síðan í allt að 30 ár og urðu ágætir vinir og samherjar flugumferðarstjórnanna í flugstjórnarmiðstöðinni.

Sá fyrsti sem kom til þessa starfs var Guðmundur Danielsson sem hóf störf 16.03.1970, Ragnar Ragnars kom 31.02.1970, Magnús Þórir Pétursson 01.06.1971, Þorbjörn Danielsson 16.12.1974, Kjartan Þór Emilsson 02.01.1975, Walter Hjartarson 06.11.1975, Bjarni Haraldsson 15.01.1976 og Hallgrímur Hallgrímsson 20.06.1979.

Margir fleiri en þessir fyrstu hafa annast þessi störf, sumir við sumarafleysingar á námsárum sínum. Fyrsta konan sem starfaði í flugstjórnarmiðstöðinni og við ofangreind störf var Vala S. Valdimarsdóttir sem vann þar fáein sumur um 1980.

Stjórnborð með margvíslegum tækniþúnaði lá eftir endilöngum salnum og viðgerðarmenn áttu greiðan aðgang að bakhlið þess. Vestast á því borði var innanlandsflugstjórnin með talviðskipti við loftför á flugi, einn maður var á vakt þar í senn, fyrstu árin, en er fram í sótti gjarnan með nemanda sér til aðstoðar. Þessi staða var gjarnan kölluð ACC, þ.e. skammstöfun fyrir „Area Control Centre“. Úthafsflugstjórnin var kölluð OAC sem er skammstöfun fyrir „Oceanic Area Control“.

Nú var vaktstjórinn ekki lengur bundinn við fasta stöðu á stjórnborðinu en hafði aðstöðu við stórt skrifborð í norðvesturhorni vinnusalarins þar sem hann gat fylgst með



Arnór Hjálmarsson þá yfirflugumferðarstjóri í Reykjavík prófar „ICECAN“, nýtt símasamband við úthafsflugstjórnarmiðstöðina í Gander á Nýfundnalandi.

allri starfseminni. Margskonar skriffinnska, síma- og skeytaviðskipti við erlendar flugstjórnarmiðstöðvar og erlend og innlend flugfélög fylgdi starfi vaktstjórans, einkum var undirbúningur og samvinna vegna hópflugs hernaðarloftfara í millilanda- og æfingaflugi tímafrek. Einnig hélt vaktstjórinn ætíð dagbók um starfsemina og skráði vinnutíma, orlof og veikindaforföll starfsmanna, og útvegaði menn á aukavaktir vegna óvæntra forfalla. Sérstakar dyr voru úr vinnusalnum inn á skrifstofu yfirflugumferðarstjóra.

Radíódeildin var til húsa á næstu hæð fyrir neðan, hinni fimmtu. Þar voru tal- og símaviðskipti flugumferðarstjóra hljóðrituð, margskonar tæknibúnaður, og tækni-mennirnir jafnan til taks að degi til og einhver þeirra á bakvakt utan venjulegs vinnutíma.

Þeir sem næstir bættust í hóp flugumferðarstjórnanna voru: Bragi Ólafsson, sem hóf störf 1. júní 1962, Hjálmar D. Arnórsson 14. júlí 1962, Sigurður Thorstensen 4. febrúar 1963 og Ingvar F. Valdimarsson 11. júlí 1963.

Þeir lærðu allir undirstöðuatriði flugumferðarstjórnar í bóklegum fræðum í nám-skeiðum atvinnuflugmanna, fengu síðan viðbótarfræðslu í flugreglum og flugumferð-



Heimsókn flugumferðarstjóra í Reykjavík til ratsjárstöðvarinnar í Rockville í nóv. 1960. Ev.: Jón Ísaks, Ernst, Sverrir, Gísli, Arnór, Haukur, Agnar, V. Johnson, Svan, Hrafnkell, Björn, Einar, Ólafur, W. Amend, Valdimar og Guðjón.

arstjórn. Grunnprófi í flugumferðarstjórn luku þeir síðan 21. febrúar 1964. Þrír þeir síðastnefndu luku jafnframt réttindaprófum atvinnuflugmanna.

Þeir Sigurður og Ingvar flugu árum saman flugvélum Flugmálastjórnar meðfram starfi sínu sem flugumferðarstjórar. Sigurður var lengi vaktstjóri í flugturni Reykjavíkur uns hann forfallaðist vegna veikinda. Hann lést 14. febrúar 1999.

Verkleg þjálfun flugumferðarstjóra

Allt fram til ársins 1971 fór verkleg þjálfun til starfsréttinda flugumferðarstjóra eingöngu fram á vinnustöðunum. Fyrstu vaktstjórunum voru veitt skirteini til starfsréttinda án sérstakra réttindaprófa. Þeir einir báru starfsheitið flugumferðarstjóri, en hinir sem lokið höfðu námi í flugumferðarstjórn nefndust lengi vel aðstoðarflugumferðarstjórar þó að þeir ynnu sjálfstætt.

Vert er að minnast þess að fimm fyrstu flugumferðarstjórnarnir ræddu um að starfsheiti þeirra yrði flugstjóri, þar eð þeir stjórnuðu öllu flugi í ákveðnum svæðum, en þróunin varð sú að þetta nafn varð starfsheiti stjórnenda stærri loftfara.

Pegar Félag íslenskra flugumferðarstjóra var stofnað, 4. október 1955, gerði félagið kröfu um skirteini og skipunarbréf fyrir alla félaga sína. Þá var fljótlega unnið að því að svo mætti verða.

Til að byrja með tíðkaðist að vaktstjóri gæfi yfirflugumferðarstjóra skriflega staðfestingu á því þegar hann taldi hvern flugumferðarstjóra á sinni vakt hæfan til að öðlast ákveðin starfsréttindi. Til er slík staðfesting frá 6. janúar 1958, svohljóðandi: „Ég undirritaður hef starfað undanfarið með þeim EK, DH, AS og AT og álit að þeir hafi þá reynslu og þekkingu sem þarf fyrir flugumferðarstjórn í vallasviði Reykjavíkurflugvallar.“ Heitinu vallasvið var síðar breytt í flugstjórnarsvið.

Yfirflugumferðarstjórinn sendi síðan beiðni til samgönguráðuneytis sem gaf út skirteinin. Síðar tók svo Loftferðaefirlit Flugmálastjórnar við útgáfu slíkra skirteina.

Ekki voru menn nú almennt ánægðir með þetta fyrirkomulag er tímar liðu. Þekking einstaklinga gæti verið æði glöppótt þó einn vaktstjóri bæri traust til þeirra. Næsta skrefið varð að þrír réttindamenn þurftu að staðfesta hæfni hvers einstaklings til að fá skirteini og verða flugumferðarstjóri. Samt gat orðið óánægja ef Pétur vildi t.d. staðfesta hæfni NN en Páll ekki, svo að horfið var að því ráði að semja skrifleg hæfnipróf til starfsréttinda sem umsækjendur urðu að standast. Fyrsta slíkt hæfnipróf var haldið í Blindflugsskólahúsinu 30. apríl 1959, fyrir valla- og aðflugssvið Reykjavíkurflugvallar, sem 15 menn þreyttu og stóðust. Prófdómendur voru Guðmundur Matthíasson og Valdimar Ólafsson og höfðu þeir einnig samið prófverkefnið.

Kári Guðmundsson hóf störf við flugumferðarstjórnina í Reykjavík 24. júní 1963, upphaflega ráðinn til aðstoðarstarfa, fjarritaþjónustu o.fl. eins og margir aðrir eftir að flutt var í nýrri flugstjórnarmiðstöðina 1961.

Eiríkur Kristinsson og Páll Gestsson voru einnig ráðnir til aðstoðarstarfa 1. nóv. 1963 og Baldur Ágústsson 1. des. 1963.

Fyrri hluta árs 1965 var haldið grunnnámskeið í flugumferðarstjórn í Keflavík. Eftirtaldir luku prófum og urðu flugumferðarstjórar: Guðmundur Snorri Garðarsson, sem hóf störf í Reykjavík 16. maí 1966, Sigurjón G. Sigurjónsson, sem hóf störf í Reykjavík 16. ágúst 1965, Húnn Snædal, sem hóf störf í flugturni Akureyrar í desember 1964, Elías R. Gissurarson, sem hóf störf í Reykjavík 31. mars 1970, Bjarni Nikulásson, Lúðvík Vilhjálmsson, Jón Haraldsson og Grétar Pálsson, sem allir hófu störf í flugturni Keflavíkurflugvallar 15. ágúst 1965.

Hörður D. Arnórsson hóf störf sem aðstoðarmaður í flugstjórnarmiðstöðinni 8. mars 1966. Jens A. Guðmundsson, Hjálmar D. Arnórsson og Arnór Hjálmarsson kenndu Kára, Baldri, Eiríki og Herði grunnfög flugumferðarstjórnar, í upphafi árs 1966. Hörður lauk öllum réttindaprófum í Reykjavík og starfaði þar sem flugumferðarstjóri þar til í október 1989 er hann missti skirteini sitt af heilsufarsástæðum.

Þeir Kári Guðmundsson, Eiríkur Kristinsson, Páll Gestsson, Baldur Ágústsson og Sigurjón Sigurjónsson luku allir skriflegu réttindaprófi til stjórnar flugumferðar í flugstjórnarsviði Reykjavíkurflugvallar fyrri hluta árs 1967. Enginn þeirra starfaði við flugumferðarstjórn til eftirlaunaaldurs. Kári fórst í flugslysi 18. júlí 1971, Eiríkur varð bráðkvaddur 4. sept. 1983, Baldur hætti störfum 9. júní 1984, Páll hætti störfum 11. nóvember 1984 og Sigurjón hætti störfum 1. apríl 1987 og gerðist stórkaupmaður.

Garðar Stefánsson hóf flugradióstörf á Egilsstöðum í maí 1953, hann nam flugum-



Leiðbeinendanámskeið hjá Gary Palen 1999. Standandi: Lúðvík, Kári, Gunnlaugur, Jón, Ingvar og Þórður. Sitjandi: Signý, Gary og Þórdís.

ferðarstjórn í Oklahoma 1959 eins og áður segir og tók við flugumferðarstjórastörfum á Egilsstöðum 13. janúar 1967. Hann hætti störfum á Egilsstöðum 13. janúar 1980 vegna heilsubrests.

Gunnar Egilson hóf störf hjá Flugmálastjórn í Reykjavík, sem radióvirki, 12. janúar 1959, en fluttist til Egilsstaða 1. ágúst 1960 og starfaði þar sem radióvirki en tók jafnframt við flugradióstörfum á móti Garðari, 1. apríl 1964, lauk grunnprófi í flugumferðarstjórn 1966, með þeim Kára, Eiríki o.fl., starfaði síðan sem flugumferðarstjóri á Egilsstöðum frá 13. jan. 1967, en síðustu árin þar sem flugradiómaður þar til hann fluttist til Akureyrar 1. maí 1981, þar sem hann starfaði sem flugumferðarstjóri til eftirlaunaaldurs í ágústbyrjun 1999.

Jón Óskarsson hóf störf hjá Flugmálastjórn 8. júlí 1968, hann hafði atvinnuflugnám að baki og loftsiglingafræðinámskeið eins og Hjálmar og Sigurður Thorstensen. Hann þurfti því aðeins að taka próf í flugreglum, sem hann gerði árið 1969. Jón lauk öllum réttindaprófum í Reykjavík en starfaði lengst í flugturninum.

Aðflugsstjórn Reykjavíkur var flutt til Keflavíkurflugvallar fyrri hluta sumars árið 1982 til að nýta þar ný ratsjártæki til aðflugs að Reykjavíkurflugvelli. Guðlaugur Kristinsson fór fyrstur aðflugsstjóra frá Reykjavík til Keflavíkur, lærði á tækin og þjálfaði síðan þá Gísla Guðjónsson, Sigurð Thorstensen, Hörð D. Arnórsson, Árna Þ. Þorgrímsson og Jón Óskarsson, sem fljótlega fylgdu honum eftir til Keflavíkur. Jón starfaði þar til ársins 1993 er hann fluttist aftur til Reykjavíkur og gerðist vaktstjóri í flugturninum þar. Árni starfaði áfram í Keflavík til eftirlaunaaldurs.

Aðrir flugumferðarstjórar í Keflavík tóku við aðflugsstjórn Reyjavíkur er fram liðu stundir og þeir Guðlaugur, Hörður, Sigurður og síðast Gísli fluttu aftur til fyrri starfa í Reykjavík.

Bergþór N. Bergþórsson hóf aðstoðarstörf í flugstjórnarmiðstöðinni 30. mars 1970. Hjálmar D. Arnórsson kenndi honum bókleg fræði til grunnprófs og fyrsta réttindapróf sitt tók hann til að stjórna sjónflugi um Vestmannaeyjaflugvöll, 29. nóv 1971, og vann þar afleysingastörf. Síðar lauk hann réttindaprófum í Reykjavík og starfar nú sem vaktstjóri í flugstjórnarmiðstöðinni.

Bjarni Jónsson hóf störf við flugumferðarstjórn í Reykjavík 26. apríl 1971, vann fyrst aðstoðarstörf og bjó sig undir grunnpróf í flugumferðarstjórn á flugmannanámskeiðum. Hann lauk fyrsta réttindaprófi flugumferðarstjóra 30. júlí 1974 og starfar nú sem vaktstjóri í flugturninum í Reykjavík.

Einar Steingrímsson hóf verklegt nám í flugumferðarstjórn í Reykjavík 2. júní 1971, hafði áður setið bóklegt námskeið flugmanna. Valdimar bjó hann undir grunnpróf og réttindapróf fyrir Vestmannaeyjaflugvöll, sem hann lauk 22. des. 1972. Hann hóf síðan störf sem flugumferðarstjóri í Vestmannaeyjum í janúarbyrjun 1973, fékk sína eldskírn í eldgosinu í Heimaey og hefur starfað þar síðan.

Í ársbyrjun 1971 voru auglýstar tvær nýjar stöður flugumferðarstjóra, yfirflugumferðarstjóra kennslu og þjálfunar og fulltrúa framkvæmdastjóra flugumferðarþjónustu. Allmargir sóttu um þessar stöður en Guðmundi Matthíassyni var veitt sú síðarnefnda en Valdimar Ólafssyni sú fyrrnefnda. Í byrjun febrúar 1971 fóru þeir á tveggja vikna námskeið (staff course) í Hurn í Englandi, hjá bresku flugmálastjórninni og tóku við hinum nýju stöðum er heim kom.

Skóli flugumferðarstjóra

Valdimar fékk tvö herbergi til umráða á 7. hæð flugturnsbyggingarinnar og hóf starfið með því að semja námsskrá, þar sem veigamiklar breytingar voru gerðar frá eldra fyrirkomulagi. Afmarkaður var lágmarkskennslutími grunnnáms, í kennslustundum, og mun strangari kröfur gerðar til réttindaprófa. Nú skyldi þetta vera þríþætt próf, en ekki aðeins skriflegt eins og tíðkaðist áratuginn á undan.

Nemendur til réttindaprófa skyldu þjálfaðir í hermi í verklegri flugumferðarstjórn og fá lágmarksfjölda æfingaverkefna áður en þeir þreyttu lokaprófið. Fyrst skyldi tekið skriflega prófið eins og áður, til staðfestingar þess að nemendur hefðu tileinkað sér nauðsynlega fræðslu um starfssviðið, þá verklegt próf í hermi og að lokum munnlegt próf þar sem krafist var 100% þekkingar á aðskilnaðarreglum og notkun hæðarmæla með tilliti til loftþrýstings. Verkleg próf til réttinda á stjórnun flugvallarumferðar skyldu þó tekin á vinnustað. Prófdómarar verklegra prófa skyldu ætíð vera þrír. Ef nemandi félli á prófi mætti endurtaka prófið einu sinni, en ef hann stæðist þá ekki væri hann úr leik.

Valdimar fékk Ernst Gíslason sér til aðstoðar við verklegu kennsluna. Hvorugur þeirra átt kost á undirbúningsþjálfun til kennslunnar eða fengu kennararéttindi til

starfsins, en byggðu á reynslu sinni um rúmlega tuttugu ára skeið, námi í Bandaríkjunum og kynnisferðum erlendis.

Fyrstu nemendur skólans voru þeir Baldur Ágústsson, Eiríkur Kristinsson, Guðmundur Snorri Garðarsson og Hörður D. Arnórsson, til aðflugsstjórnarréttinda fyrir Reykjavíkurflugvöll og varð Baldur fyrstur til að standast prófið.

Fljótlega kom í ljós að enskukunnátta nemenda var æði misjöfn og takmörkuð hjá sumum. Var þá fenginn góður enskumaður úr hópi flugumferðarstjóra, Kristinn Sigurðsson, með BA-próf í ensku og kennarareynslu að baki, til að prófa hópinn í ensku. Skólastjórinn þreytti prófið með nemendunum og stóðst það, svo og tveir nemendanna, en hinir tveir fengu lægri einkunn en sjö. Var þá náminu frestað, þeim sem féllu gefinn kostur á að afla sér enskuþekkingar og þreyta annað enskuþróf að þremur mánuðum liðnum, sem þeir gerðu og stóðust það. Síðan var verklegu þjálfuninni haldið áfram. Þeir stóðust síðan allir verklega prófið, sumir í annarri tilraun. Skömmu síðar voru gerðar kröfur til stúdentsþrófs eða hliðstæðrar menntunar til að hefja nám í flugumferðarstjórn, en til þessa hafði aðeins verið krafist gagnfræða- eða miðskólaprófs. Sumir hinna eldri höfðu þó meiri menntun, loftskeyta-, stýrimanna-, stúdentsþróf eða eitthvert háskólanám að baki.

Næsti hópur til starfsréttindabjálfunar í skóla ATS var frá Keflavík, þeir Bjarni Nikulásson, Grétar Pálsson, Jón Haraldsson og Lúðvík Vilhjálmsson. Kristján Einarsson starfaði með Valdimar að þjálfun þessa hóps sem lauk með aðflugsstjórnarréttindum fyrir Keflavíkurflugvöll. Skömmu síðar tóku allir aðrir starfandi flugumferðarstjórar í Keflavík fáeinar verklegar æfingar til endurhæfingar í þessum frumlega hermi ATS-skólans.

Smíðir Flugmálastjórnar höfðu smíðað stjórnborðin og radiódeildin, Guðjón Tómasson og hans menn, útbúið fjarskiptatækin og tengt þau við segulband. Þetta var raunar sami tækjabúnaðurinn sem þeir Jens og Valdimar fengu til umráða við fyrstu slíka verklega þjálfun árið 1960. Nú var sem sé dustað rykið af þessum heimasmiðaða hermi og hann notaður um allmörg ókomin ár. Flugumferðarstjórnin var staðsett í austurherbergi sjöundu hæðar, þar sem nú er kaffistofa, en þeir sem léku flugmenn voru í vesturherberginu. Öll talviðskipti voru hljóðrituð og hlýtt var á segulböndin að lokinni hverri æfingu og nemendum bent á það sem miður fór og lagfæra þurfti. Þetta virkaði mjög líkt raunveruleikanum og gafst vel.

Svæðisratsjá

Árið 1972 rættist sá langþráði draumur flugumferðarstjóra í Reykjavík að fá nú loksins svæðisratsjá. Við fengum tengibúnað við ratsjárstöðina í Rockville, vestan við Keflavíkurflugvöll. Eingöngu var um svarratsjá að ræða (SSR). Við sáu á skjánum þær flugvélar sem búnar voru ratsjársvara og þá voru flestar stærri farþegaflugvélar með þann búnað. Þetta var stórkostleg framför. Til þessa höfðu einu tæki flugumferðarstjóranna, auk talstöðvar, verið blýanturinn og einfaldur lófastór reiknistokkur.

Þjálfar þurfti flugumferðarstjórana til að nota hin nýju tæki og samið var við IAL í



Flugumferðarstjórar á ratsjárnámskeiði í London 1972. Ev.: Kennari, Sveinbjörn, Hrafnkell, Guðmundur, Einar, Daníel, Hjálmar, Bragi, Sigmundur G., Ingvar, Ólafur og tveir kennarar.

London um slíka þjálfun. Tíu manna hópur úr flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík nam fræðin hjá IAL árið 1972, í sjö vikur, þeir Guðmundur Matthíasson, Daníel Helgason, Einar Einarsson, Sveinbjörn Bárðarson, Sigmundur Guðmundsson, Ingvar Valdimarsson, Hrafnkell Sveinsson, Bragi Ólafsson, Hjálmar D. Arnórsson og Ólafur H. Jónsson.

Í ársbyrjun 1973 fór annar hópur til ratsjárnáms hjá IAL, en fékk aðeins fimm vikur til að nema sömu fræðin, þeir Valdimar Ólafsson, Jens A. Guðmundsson, Árni P. Þorgrímsson, Guðjón Ingvarsson, Guðni Ólafsson, Svan H. Trampe, Sigurjón G. Sigurjónsson og Páll Gestsson. Þeir Páll og Sigurjón höfðu nýlega lokið starfsþjálfun og réttindaprófum í skóla ATS til starfsréttinda í flugstjórnarmiðstöðinni, áður en þeir fóru í þessa námsferð.

Starfsreglur flugumferðarstjóra

Þegar flugumferðin jókst á Íslandi kom fljótlega í ljós að enda þótt sérfræðingar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) hefðu samið og gefið út grundvallarreglur um aðskilnað milli loftfara við hinar margvíslegu og mismunandi kringumstæður var samt ennþá fjölmörgum spurningum ósvarað. Einstakir flugumferðarstjórar þurftu því oft að



Flugumferðarstjórar á ratsjárnámskeiði í London 1973. Talið f.v.: Kennari, Sigurjón, Páll, Guðni, Árni, Jens, Guðjón, Svan, Valdimar og kennari.

ákveða sjálfir og úrskurða lausnir viðfangsefna og leystu þá gjarnan vandann á mismunandi hátt, sem var erfitt þegar flugumferð var mikil og lítill sem enginn umhugsunartími.

Við áttuðum okkur á því að sérstakar starfsreglur voru nauðsynlegar til að leysa vandann og samræma vinnubrögðin. Því leituðum við til framkvæmdastjóra flugöryggisþjónustu, Björns Jónssonar, sem hafði verið fyrsti yfirflugumferðarstjórinn, og báðum hann um starfsreglur sem upphaflega voru nefndar erindisbréf. Björn varð sér úti um hliðstæðar danskar reglur sem þar nefndust „Tjenesteforskrifter“ og réð, á árinu 1958, þá Ernst Gíslason og Guðna Ólafsson til að semja erindisbréf handa flugumferðarstjórunum með hliðsjón af þeim dönsku. Þeir lögðu mikla vinnu í að þýða dönsku reglurnar, þó aðstæður væru að mörgu leyti ólíkar þar, og afhentu Birni að lokum niðurstöður sínar.

Nú leið tíminn en engar fengum við starfsreglurnar þrátt fyrir ítrekuð tilmæli. Við óskuðum þá eftir að fá að sjá plögg þeirra Ernst og Guðna, en þau fundust þá ekki þegar til kom.

Þá gerist það um áramótin 1960/61 að þeim Jens A. Guðmundssyni og Valdimar Ólafssyni er falið að reyna að setja saman starfsreglur, þeir teknir af vöktum og hófu verkið 2. janúar 1961. Vinnuaðstaða til slíks var engin í gamla flugturninum svo við



Fulltrúar Flugmálastjórnar á mánaðarlegum samstarfsfundi með fulltrúum varnarliðs í Keflavík um flug í íslensku loftrými. Frv.: Bergur P. Jónsson, Ingólfur Bjargmundsson, Valdimar Ólafsson, Leifur Magnússon, Arnór Hjálmarsson og Bogi Þorsteinsson.

unnum starfið í heimahúsum, hvor hjá öðrum til skiptis. Við útbjuggum starfsreglur fyrir allar vinnustöður flugumferðarstjóra í Reykjavík og tókum fyrir þau framkvæmdaatriði sem okkur fannst mestu máli skipta að úrskurða, miðað við fyrirhugað fyrirkomulag í nýju flugturnsbyggingunni, sem var í smíðum. Við höfðum samráð, af og til, við Björn Jónsson og Leif Magnússon, sem var að búa sig undir að taka við störfum Björns. Verkinu lukum við svo í byrjun mars og afhentum þeim Birni og Leifi niðurstöðurnar.

Daginn sem flutt var í nýju flugstjórnarmiðstöðina, hinn 17. desember 1961, tóku svo hinar nýju starfsreglur gildi, með undirskrift flugmálastjóra, Agnars Kofoed-Hansen.

Pegar Guðmundur Matthíasson tók við sínu nýja starfi 1971 annaðist hann m.a. umsjón og samningu starfsreglna flugumferðarstjórnar. Starfsheiti hans var síðan fljótlega breytt í deildarstjóri flugumferðarþjónustu. Eftir að Leifur Magnússon hætti störfum framkvæmdastjóra flugumferðarþjónustu og hóf störf hjá Flugleiðum, 1. ágúst 1978, tók Haukur Hauksson við störfum hans sem framkvæmdastjóri flugumferðarþjónustu en Guðmundur Matthíasson tók síðan við framkvæmdastjórn þeirrar þjónustu, árið 1982. Því starfi gegndi hann svo til ársins 1992 er hann varð fulltrúi Íslands og annarra Norðurlandþjóða í fastaráði Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO), sem



Kvaddir við starfslok í janúar 1991, f.v.: Guðjón, Ólafur, Gunnsteinn, Lárus, Valdimar og Guðni.

hann gegndi um þriggja ára skeið. Við brottför Guðmundar til Montreal tók Einar Einarsson við framkvæmdastjórarstarfi flugumferðarþjónustu, sem hann gegndi til ársins 1995 en þá tók Ásgeir Pálsson við starfinu og gegnir því nú.

Í júnímánuði 1974 veiktist Arnór Hjálmarsson yfirflugumferðarstjóri í Reykjavík svo alvarlega að hann varð að hætta störfum. Valdimar Ólafsson var settur til að gegna störfum hans og hlaut síðar skipun til starfsins eftir að það hafði verið auglýst og mönnum gefist kostur á umsóknum.

Hinn 1. sept. 1974 var Ólafur H. Jónsson settur til að gegna starfi yfirflugumferðarstjóra ATS-þjálfunar og gegndi hann því í rúm tvö ár eða til 1. nóv. 1976, er starfið hafði verið auglýst og Ernst Gíslason verið skipaður til að gegna því.

Skólinn var ennþá í sama húsnæði í tíð Ólafs, en raunar notaði hann aðeins austurherbergið. Ernst hélt kennslunni áfram á sama stað, en um tveggja ára skeið, 1983–1985, var skólinn rekinn í leiguhúsnæði í Miðtúni 38, en flutt var í nýbyggt húsnæði, efri hæð suðurhluta slökkviliðsbyggingar á Reykjavíkurlugvelli, vorið 1985.

Ernst gegndi kennslu- og þjálfunarstörfunum í níu ár eða til ársloka 1985, er hann við endurskipulagningu varð yfirflugumferðarstjóri skipulagssviðs. Ernst hætti þeim störfum vegna veikinda og lést skömmu síðar, hinn 21. desember 1988.

Við sömu endurskipulagningu varð Valdimar yfirflugumferðarstjóri rekstrar sviðs flugumferðarstjórnar en Guðni Ólafsson tók við fyrri störfum hans og gegndi þeim um

tvö ár en síðan Hallgrímur N. Sigurðsson sem gegndi því þar til Helgi Björnsson tók við störfum yfirflugumferðarstjóra í Reykjavík 1. apríl 1993, sem hann gegnir nú.

Valdimar Ólafsson hætti störfum og fór á eftirlaun um áramót 1990/91. Við störfum hans tók fyrst Ásgeir Pálsson sem gegndi þeim þar til Hallgrímur N. Sigurðsson tók við árið 1993 en þá var starfsheitinu breytt í forstöðumaður rekstrardeildar flugumferðarþjónustu.

Um þessi sömu áramót hættu átta aðrir flugumferðarstjórar störfum, það er að segja allir þeir sem náð höfðu sextíu og þriggja ára aldri, vegna ákvæða í nýútkominni reglugerð samgönguráðuneytis. Frá þessum tíma varð eftirlaunaaldur flugumferðarstjóra sem sé 63 ár, eins og hjá atvinnuflugmönnum á Íslandi. Skiptar skoðanir voru um þessa styttingu starfsævinnar, sumir tóku breytingunni vel, aðrir sættu sig við hana og sumir voru henni mótfallnir. Fáeinir tóku upp önnur störf.

Við endurskipulagninguna í ársbyrjun 1986 varð Einar Einarsson yfirflugumferðarstjóri ATS-þjálfunar, starfaði samt ekki í skólanum en hafði yfirumsjón með kennslumálunum. Skólastjóri varð Elías R. Gissurarson, sem ennþá gegnir því starfi. Gunnlaugur Guðmundsson hefur lengi gegnt kennarastörfum með honum og ýmsir fleiri skipst á um þau störf. Skóli flugumferðarstjórnar var fluttur í nýja flugstjórnarmiðstöð í september 1994.

Haustið 1974 var haldið fjölmennt grunnnámskeið í flugumferðarstjórn. Eftirtaldir luku prófum og urðu flugumferðarstjórar: Í Reykjavík, þeir Elías R. Gissurarson, sem raunar hafði setið slíkt námskeið áður og hlaut fyrstu réttindi flugumferðarstjóra 26. maí 1976, Benedikt Gröndal, sem hóf verklegt nám í janúarbyrjun 1975, Helgi Björnsson, sem hóf aðstoðarstörf í maí 1974, Þórir Haraldsson og Jón Árni Þórisson, sem hófu verklegt nám í janúarbyrjun 1975, Ásgeir Pálsson, Þorleifur Björnsson og Loftur Jóhannsson hófu allir störf í flugturninum í Keflavík í ársbyrjun 1975, Þórður Adolfs-son, sem unnið hafði aðstoðarstörf í flugstjórnarmiðstöðinni frá 2. jan. 1973 þar til námskeiðið hófst og vann sem flugumferðarstjóri í Reykjavík til 13. jan. 1983 er hann hætti störfum, Sigurður Hauksson, sem hóf aðstoðarstörf 19. ág. 1974, starfaði sem flugumferðarstjóri í Reykjavík en lauk jafnframt tölvunámi í Háskóla Íslands, hætti störfum við flugumferðarstjórn vorið 1986, kom til starfa í tölvudeild árið 1987 og starfar þar nú.

Loftur Jóhannsson starfaði sem flugumferðarstjóri í Keflavík til 1980 en fór þá til IAL (International Aeradio Ltd.) í London og starfaði á þeirra vegum næstu sjö ár við flugumferðarstjórn í Dubai og Ras Al Khaima í Sameinuðu arabísku furstadæmunum og í Bahrain. Hann lærði svæðisflugstjórn hjá IAL í Bailbrook 1985. Árið 1987 kom hann heim til Íslands og hóf störf í flugturninum í Reykjavík og síðar flugstjórnarmiðstöðinni

Halldór G. Hilmarsson lauk einnig grunnnámi á þessu sama námskeiði og kom til starfa í flugturni Keflavíkur 1. apríl 1976.

Í janúarbyrjun fór ofanskráður námsmannahópur sem lauk grunnnámi í árslok 1974 og var kominn til starfa, til framhaldsnáms í Oklahoma City í Bandaríkjunum. Starf-



Námshópur í Oklahoma í árslok 1974 ásamt kennurum. Ev. fremsta röð: Kennari, Benedikt, kennari, Þórður, Þorleifur, Úlfar og kennari. Miðröð: Kennari, Þórir, kennari, Jón Árni og Tryggvi. Aftasta röð: Kennari, Elías, Ólafur, kennari, Sigurður, Helgi og Loftur.

andi yfirflugumferðarstjóri þjálfunar, Ólafur H. Jónsson, fór til Oklahoma með hópnum.

Fjölmennt grunnnámskeið í flugumferðarstjórn hófst í ársbyrjun 1977 og stóð til vors. Eftirtaldir luku prófum, urðu flugumferðarstjórar og hófu verklegt nám í maí og júní 1977: Guðmundur Karl Erlingsson, sem starfaði í Reykjavík til 1. feb. 1986 er hann gerðist atvinnuflugmaður hjá Flugleiðum, Ólafur Ketill Frostason, sem starfaði í Reykjavík til 1. maí 1983 er hann gerðist atvinnuflugmaður hjá Flugleiðum, Georg Ólafur Tryggvason, Grétar Reynisson, Gunnlaugur Guðmundsson, Hallgrímur N. Sigurðsson, Jóhann Sigurðsson, Kári Guðbjörnsson, sem starfaði sem flugumferðarstjóri í Reykjavík til 1999 er hann gerðist atvinnuflugmaður hjá Cargolux, hann hafði áður flogið flugvélum Flugmálastjórnar jafnframt aðalstarfi, um allmörg ár, Leifur Hákonarson, sem frá árinu 1985 hefur verið yfirmaður tölvudeildar Flugmálastjórnar, Sigurleifur Kristjánsson og Snæbjörn Guðbjörnsson. Allir hófu þeir störf í Reykjavík. Ofan-skráður hópur fór síðan til framhaldsnáms í Bournemouth í Englandi og Prestwick í Skotlandi.

Snæbjörn lauk jafnframt atvinnuflugnámi, flaug flugvélum Flugmálastjórnar í frí-

stundum fyrstu árin en hætti reglubundnum flugumferðarstjórastörfum árið 1985 og vann af og til sem flugumferðarstjóri til ársins 1991 en hefur síðan starfað sem flugmaður Flugmálastjórnar.

Ingvar Valdimarsson hefur einnig flogið flugvélum Flugmálastjórnar samhliða flugumferðarstjórastörfunum um allmörg ár.

Bárður Sveinbjörnsson kom til starfa í fjarritadeild flugstjórnarmiðstöðvar 27. des. 1978 og starfaði þar til október 1981 er hann hóf grunnnám í flugumferðarstjórn ásamt þeim Árna Baldurssyni, Gylfa E. Gíslasyni, Úlfari Guðmundssyni og Birni Matthíassyni, sem luku réttindaprófum flugumferðarstjóra árið 1983.

Þeir Karl Alvarsson, Hilmar Hreinsson, Jóhann G. Jóhannsson, Magnús Helgason, sem starfaði skamma hríð sem flugumferðarstjóri og gerðist atvinnuflugmaður, Helgi Kristinsson og Haraldur Ólafsson sátu einnig grunnnámskeið í flugumferðarstjórn með ofanrituðum hópi, þeir fóru allir til framhaldsnáms í Bournemouth í Englandi og sex þeir síðarnefndu hófu verklegt nám í flugturni Keflavíkur er heim kom, en fimm þeir fyrstnefndu komu til starfa við flugumferðarstjórnina í Reykjavík.

Sjálfvirkt skeytadreifikerfi í flugstjórnarmiðstöðinni

Árið 1976 tóku flugumferðarstjórar að ókyrrast yfir þeim tölum sem urðu á því að árið-andi skeyti frá flugvélum á flugi í úthafssvæðinu bærust hlutaðeigandi flugumferðarstjórum. Þrír til fimm flugumferðarstjórar í úthafsdeildinni sátu oft hlið við hlið við flugstjórnarborðin. Skeytin til þeirra bárust á fjarrita meðfram austurvegg vinnusalarins, aðstoðarmenn tóku við þeim og stungu þeim gegnum lúgu á vegg og þá lentu þau á lítilli hillu. Þegar flugumferðarstjórinn á fyrsta borði fékk tóm til seildist hann á hilluna, tæmdi hana (oft handfylli), vinsaði sín skeyti úr og rétti síðan næsta manni afganginn og síðan áfram frá manni til manns að endastöðunni og voru þá áriðandi beiðnir um breyttar flughæðir eða aðrar heimildir orðnar æði gamlar. Hin seinvirka skeytadreifing var orðin flöskuhál.

Færibandakerfi bankanna o.fl. lausnir voru til umræðu og athugaðar en þóttu vafasamar og Bragi Ólafsson flugumferðarstjóri taldi slíkt kerfi aðeins leysa hluta vandans og bentu fyrstur á að tölvustýrt kerfi væri mun heppilegra og tölvan gæti svo margt fleira eins og t.d. að vara við árekstrarhættu milli flugvéla, prenta flugstjórnarræmur og með úrvinnslu á staðsetningarskeytum mætti jafnvel sýna flugumferð í úthafssvæðinu á skjá, svipað og á ratsjá.

Bragi og Sveinbjörn Bárðarson, einnig mikill áhugamaður tækniframfara, fóru saman til Danmerkur og Svíþjóðar til að leita upplýsinga. Verkfræðingar hjá danska fyrirtækinu Roving töldu hugmyndir þeirra raunhæfar og áhugaverðar og lofuðu að senda þeim útfærslur sínar á hugmyndum tvímenninganna innan hálfis mánaðar, sem þeir gerðu.

Því miður töldu helstu íslenskir ráðamenn þessar hugmyndir draumóra og undirtektir urðu daufar. Flugmálastjóri, A.K.H., studdi þó Braga og Sveinbjörn skömmu síðar til kynnisferðar til NAFEC, tilraunastofnunar FAA í flugumferðarstjórn í Bandaríkjunum. Þar kom í ljós að hugmyndin um að sýna flugumferð utan ratsjárdrægis á

skjá var ekki eins ný og þeir tvímenningarnir töldu, þetta hafði þegar verið prófað á vegum NAFEC við úthafsflugstjórn í Oakland og gefist allvel, en háð ýmsum takmörkunum. Gervitungl til fjarskipta var þá ekki tilbúið í tæka tíð og framkvæmdum frestað.

Þeir félagar fengu í hendur bæklinga og upplýsingar um málið og FAA bauð aðstoð sína ef Flugmálastjórn Íslands vildi þiggja hana. Er þeir Bragi og Sveinbjörn skiluðu yfirstjórn FMS ferðaskýrslu sinni, fullir áhuga og bjartsýni, urðu undirtektir sáralitlar og aðstoð FAA ekki þegin að sinni, en þó voru þeir Ari Arnalds og Friðrik Marteinson fengnir til að hanna hugbúnað sem Bragi taldi lofa góðu. Þeir Ari og Friðrik voru reiðubúnir til að starfa áfram að þróun kerfisins, m.a. að „conflict warning“, en því tilboði hófnuðu ráðamenn FMS.

Þeir Sveinbjörn og Bragi sóttu síðar FORTRAN-námskeið í Háskóla Íslands og loka-verkefni þeirra þar var að útbúa forrit til að prenta ræmur fyrir innanlandsflugið. Það lofaði góðu en var samt ekki tekið í notkun þá.

Björn Björnsson tæknimaður starfaði töluvert að undirbúningi sjálfvirks skeyta-dreifikerfis á vegum Flugmálastjórnar. Bragi útbjó, á eigin vegum, forrit til að reikna út tíma flugvéla milli stöðumiða sem Leifur Hákonarson flugumferðarstjóri endurbætti síðar og notað hefur verið með góðum árangri.

Þeir Bragi og Leifur störfuðu árum saman í tölvunefnd, ásamt fleirum sem hjálpuðust að við að þróa málin. Sigurður Hauksson flugumferðarstjóri, sem lauk tölvunar-námi í háskólanum meðfram starfi sínu og valdi sér það lokaverkefni að útbúa forrit til að reikna út árekstrarhættu milli flugvéla og gefa viðvörðun, leysti einnig á snjallan hátt vandamál við samskipti flugumferðarstjóra og tölvu.

Frumkvæði að auknum tækni-, tölvu- og ratsjárbúnaði hefur jafnan verið hjá flugumferðarstjórunum, enda er „sá eldurinn heitastur sem á sjálfum brennur“.

Margir hafa lagt hönd á plóginn og ber að þakka ágæt störf þeirra en ég legg sérstaka áherslu á mjög mikilvægt og óþreytandi starf Braga Ólafssonar að tæknimálum flugumferðarstjórnarinnar allan hans starfsferil.

Fljótlega eftir 1980 fór undirbúningi að sjálfvirku skeytadreifikerfi í flugstjórnarmiðstöðinni að miða betur áfram með tölvuvæðingu þar og í fjarskiptamiðstöðinni í Gufunesi. Nemendur dr. Þorgeirs Pálssonar í verkfræðideild Háskóla Íslands þróuðu kerfið ásamt þeim Braga Ólafssyni, Sveinbirni Bárðarsyni o.fl. Leifur Hákonarson varð mjög áhugasamur og virkur um þróun kerfisins en það var tekið í notkun 1981–1982. Staðarákvarðanir og beiðnir frá loftförum í úthafsflugstjórnarsvæðinu skráðu starfsmenn í Gufunesi á tölvuborð sín og síðan birtust skeytin á skjám hlutaðeigandi flugumferðarstjóra í flugstjórnarmiðstöðinni. Þetta var glæsileg framför frá hinu eldra og seinvirka kerfi.

Á alþjóðlegri flugmálaráðstefnu sem haldin var í Loftleiðahótelinu skömmu eftir að þetta kerfi var tekið í notkun komst fyrrum yfirflugumferðarstjóri í Gander á Nýfundnalandi svo að orði að „nýja skeytadreifikerfið í Reykjavík væri mesta framför í úthafsflugstjórn við Norður-Atlantshaf síðustu 20 árin“. Leifur Hákonarson varð yfirmaður tölvudeildar FMS.



Úthafsflugstjórn um 1970, fjarritadeild til vinstri.

Þegar sjálfvirka skeytadreyfikerfið var tekið í notkun í flugstjórnarmiðstöðinni var gerð róttæk breyting á fyrirkomulaginu þar. Útbúin voru flugstjórnarborð meðfram öllum vesturvegg vinnusalarins, veggur sem aðskildi skrifstofu yfirflugumferðarstjóra frá þessum sal hafði verið fjarlægður og skrifstofurýminu bætt við flugstjórnarsalinn. Yfirflugumferðarstjórinn fluttist þá í herbergi við austurvegg stigapalls á sömu hæð. Hinn nýi tækjabúnaður þurfti eðlilega aukið rými og vissulega hafði flugumferðin líka aukist verulega.

Þau Bjarni K. Stefánsson, Emil Albertsson og Elín Þóll Þórðardóttir hófu verklegt nám í flugturninum í Reykjavík í september 1983. Sú nýbreytni var nú tekin upp að velja úr öllum umsækjendum þá fjóra sem til stóð að ráða til verklegs náms, áður en grunnnámið hafist. Umsækjendur um námið reyndust vera um 90. Sjötíu þeirra voru með tilskilda almenna menntun, stúdentspróf eða sambærilega menntun, að baki og þreyttu samkeppnispróf í ensku, íslensku, stærðfræði og eðlisfræði, sem kennarar í Fjölbrautaskóla Suðurnesja útbjuggu og gáfu einkunnir fyrir að prófi loknu. Tólf efstu sátu síðan tveggja vikna samkeppnisnámskeið. Þeir Einar Einarsson og Valdimar Ólafsson kenndu hópnum í fyrirlestraformi sína vikuna hvor, síðan var lagt fyrir hópinn 80 spurninga próf og úrslit þess urðu þau að Elín, Bjarni og Emil, ásamt þeim fjórða, hófu verklega námið sem áður segir. Þau hlutu síðan réttindi til að stjórna flugumferð um Reykjavík-urflugvöll 28. ág. 1984, en þá féll sá fjórði í hópnum úr leik í verklega prófinu.

Ég vek athygli á því að Elín Þóll var fyrsta konan sem varð flugumferðarstjóri á



Innanlandsflugstjórn eftir endurskipulagningu um 1970.

Íslandi. Um 1950 höfðu tvær konur sem báðar voru þá starfsmenn Flugmálastjórnar, þær Margrét Jóhannsdóttir og Erna Baldvinsdóttir, lokið grunnnámi í flugumferðarstjórn og staðist próf með ágætum, en fengu samt ekki ráðningu til verklegs framhaldsnáms. „Sennilega vegna þess að vatnsgangurinn í okkur var öðruvísi,“ varð Margréti að orði í reiði sinni við ráðamenn af hinu kyninu. Því miður urðu rúm 30 ár að liða áður en jafnrétti kynjanna til þessa starfs komst á.

Elín Þóll starfaði aðeins í fjögur ár við flugumferðarstjórn, hún lauk ekki fleiri starfsréttindum en hætti störfum hjá Flugmálastjórn í september 1987.

Guðmundur Haraldsson hóf aðstoðarstörf í flugstjórnarmiðstöðinni 31. janúar 1977. Hann hafði ekki lokið stúdentsprófi en honum gafst kostur á að ljúka viðbótarnámi í ensku og fleiri greinum og að því loknu hóf hann verklegt nám í Reykjavík sem lauk með réttindaprófi flugumferðarstjóra 15. maí 1985. Í lok kjaradeilu um áramótin 1994/95 fór Guðmundur til Oman í Arabíu og starfaði þar í eitt ár en kom síðan til fyrri starfa við flugumferðarstjórnina í Reykjavík.

Þegar næsti hópur var valinn til náms í flugumferðarstjórn haustið 1985 var sú nýbreytni tekin upp að einbeitingarpróf (taxi test) var lagt fyrir þá umsækjendur sem eftir urðu þegar verkefni samkeppnisprófa í ensku, íslensku, stærðfræði og eðlisfræði höfðu verið metin. Ernst Gíslason hafði kynnst slíkum einbeitingarprófum í Kaupmannahöfn og innleiddi þau hér. Umsækjendur áttu að stjórna akstri loftfara um flugvöll, forðast árekstra og tafir, þó að verkefnið, sem tók um 30 mínútur, þyngdist smátt



Elín Þöll, fyrsti kvenflugumferðarstjórinn, og Guðmundur Haraldsson við matborðið hjá Jóhönnu matmóður.

og smátt. Þeir sem höfðu nauðsynlega skipulagshæfileika stóðu sig best. Fyrsta einbeitingarprófið fór fram í kjallara Hótel Loftleiða en eftir það í skóla flugumferðarstjórna.

Að loknu þessu prófi var sá hópur umsækjenda sem eftir stóð, venjulega tvöfaldur sá hópur sem ráða átti til námsins, sendur í fáein sálfræðipróf. Þá fóru umsækjendur í lækniþróf og að lokum fóru allir í viðtal við valnefndina og að því loknu fór endanlegt val fram.

Eftirtaldir flugumferðarstjórar fóru til ratsjárnáms í Oklahoma City í september 1977: Guðlaugur Kristinnsson, Hörður D. Arnórsson, Kristinn Sigurðsson, Bjarni Nikulásson, Guðmundur Óli Ólafsson, Páll Ásgeirsson, Ólafur Guðjónsson, Jón Björnsson, Gunnsteinn Magnússon og Guðmundur Richter. Að loknu náminu í Oklahoma fóru þeir síðan í verklega þjálfun á ýmsum flugvöllum landsins. Hópurinn kom aftur til fyrri starfa á Íslandi í nóvembermánuði.

Í desember sama ár fór annar hópur til Oklahoma til sama náms, þeir Gísli Guðjónsson, Þórir Magnússon, Grétar Pálsson, Ólafur Haraldsson, Jón Haraldsson, Baldur Ágústsson, Hermann Þórðarson, Gunnar Stefánsson, Lúðvík Vilhjálmsson og Kristján Einarsson. Þeir fóru einnig í verklega þjálfun á öðrum flugvöllum eftir námið í Oklahoma og komu til Íslands í febrúar 1978.



Útskriftarmynd frá ATC-skólanum í Oklahoma City í janúar 1978. Ev.: Þórir, Grétar, Jón Haralds., Ólafur að baki hans, Baldur, Gísli, Hermann, Gunnar, kennari, Kristján, kennari og Lúðvík.

Árið 1979 voru aðflugsratsjártæki flugturnsins í Keflavík endurnýjuð með ASR8-tækjabúnaði sem var miklu betri en eldri búnaðurinn. Flugturninn í Reykjavík hafði þá verið ratsjárlaus allengi. Eftir flugslys í blindaðflugi til Reykjavíkurflugvallar, þar sem fjórir fórust í suðurhliðum Esju, var aðflug fyrir Reykjavíkurflugvöll flutt í flugturn Keflavíkur sumarið 1982 og fáeinir aðflugsstjórnanna frá Reykjavík fluttust þá til starfa í Keflavík, sem áður segir.

Lúðvík Vilhjálmsson hætti störfum í Keflavík í júnímánuði 1980 og réðst til starfa hjá IAL í London (ásamt Lofti Jóhannssyni sem áður greinir) og starfaði síðan sem flugumferðarstjóri hjá Sameinuðu arabísku furstadæmunum í Dubai þar til í desember 1987 er hann kom aftur til fyrri starfa við flugumferðarstjórnina í Keflavík.

Árið 1980 fóru þeir Haraldur Guðmundsson, Elías R. Gissurarson, Þórður Adolfs-son, Jón Óskarsson, Bergþór N. Bergþórsson og Bjarni Jónsson til ratsjárnáms í Denver Colorado í Bandaríkjunum. Annar hópur fór síðan til ratsjárnáms á sama stað ári síðar, eða 1981, þeir Helgi Björnsson, Benedikt Gröndal, Sigurður Hauksson og Jón Árni Þórisson.

Til Vancouver í Kanada fóru skömmu síðar til ratsjárnáms þeir Sigurleifur Kristjánsson, Hallgrímur N. Sigurðsson, Snæbjörn Guðbjörnsson, Kári Guðbjörnsson, Leifur Hákonarson og Guðmundur Karl Erlingsson.

Árið 1984 fóru þeir Sigurður Thorstensen, Grétar Reynisson, Georg Ólafur Tryggvason og Jóhann Sigurðsson síðan til ratsjárnáms í Cornwall í Kanada.



Flugumferðarstjórar við ratsjárnám í Denver í Bandaríkjunum. Ev. í fremri röð: Tveir kennarar og Þórdur. Aftari röð: Bjarni, Bergþór, Haraldur, Jón Óskarsson og Elías.

Veturinn 1984–1985 stunduðu eftirtalin grunnnám í flugumferðarstjórn í Reykjavík: Áslaug Gylfadóttir, Dagný Indriðadóttir, Haraldur S. Rúriksson, Hörður V. Arilíusson og Jón Gunnlaugsson, sem öll hófu verklegt nám í Reykjavík í maí 1985. Með þeim í grunnnáminu voru þeir Kjartan Halldórsson sem tók fyrstu starfsréttindi sín í flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík og starfaði þar til 1. jan. 1991 er hann fór til starfa í flugturni Keflavíkur, Einar Gunnarsson og Axel Eiríksson, sem báðir hófu störf í Keflavík. Axel starfaði þar aðeins um eitt ár en gerðist atvinnuflugmaður hjá Cargolux. Þessi hópur fór síðan til framhaldsnáms í Cornwall um haustið og kom aftur til verklega námsins hér heima fyrri hluta árs 1986.

Þeir Jón Gunnlaugsson og Hörður Arilíusson námu í flugturninum í Reykjavík og hlutu fyrstu starfsréttindi sín þar 15. ágúst 1986, en þau Áslaug, Dagný og Haraldur námu í flugstjórnarmiðstöðinni og hlutu þar fyrstu starfsréttindi 30. sept. 1986.

Í janúar 1985 fóru þeir Árni Baldursson, Bárður Sveinbjörnsson, Gylfi E. Gíslason og Úlfar Guðmundsson til ratsjárnáms í Cornwall, á 6 vikna námskeið, og komu til baka í marsmánuði.

Í nóvember 1985 fóru þau Guðmundur Haraldsson, Bjarni K. Stefánsson, Emil Albertsson, Elín Þöll Þórðardóttir og Björn Matthíasson til framhaldsnáms í Cornwall í Kanada.

Árið 1986 fóru þau Þórdís Sigurðardóttir, Egill Markússon, Davíð Hansson, Sigurð-



Útskriftarnemar frá T.C.T.I. í Cornwall í nóv. 1986. Frá vinstri: Sigurjón, Þórður, Egill, Davíð, Þórdís og Sigurður.

ur Sigurðsson, Sigurjón Manfreðsson og Þórður Pálsson til grunnnáms í flugumferðarstjórn í Cornwall í Kanada, sem lauk í nóvembermánuði. Eftir heimkomuna fóru þeir Egill og Davíð til starfa í Keflavík en hin hófu störf við flugumferðarstjórnina í Reykjavík. Þeir Sigurður og Þórður hlutu fyrstu starfsréttindin 21. maí 1987, í flugturninum, en þau Þórdís og Sigurjón 4. júní 1987, í flugstjórnarmiðstöðinni.

Árið 1987 var ratsjárstöð varnarliðsins á Stokksnesi við Hornafjörð tengd flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík og jók það stærð ratsjársvæðisins til austurs verulega. Enn mikilvægara var að tengjast ratsjárstöð NATO í Færeyjum, sem tengd var flugstjórnarmiðstöðinni 11. október 1989. Suðausturhorn úthafssvæðisins hafði löngum verið Akkillesarhæll úthafsflugstjórnarinnar því mikill fjöldi loftfara á norðvesturleið kom þar daglega inn í flugstjórnarsvæðið á svipuðum tíma dags og örðugra varð með síaukinni flugumferð að annast aðskilnað þeirra með huglægri flugumferðarstjórn og miklu minni aðskilnaður með ratsjártækjunum leysti vandann og jók öryggi og hagkvæmni.

Árið 1987 fór svo síðasti íslenski hópurinn til náms í flugumferðarstjórn hjá TCTI í Cornwall í Kanada, þau Hlín Hólm, Jóna Sigríður Einarsdóttir, Eva Baldursdóttir, Árni Guðbrandsson og Magnús Pálsson, sem öll komu til starfa í Reykjavík. Eva hlaut fyrstu starfsréttindi sín í flugstjórnarmiðstöðinni 30. mars 1988, þær Hlín og Jóna Sigríður í



Gísli og Valdimar í kynnisferð í stjórnklefa B747-400 í Lúxemborg.

flugturninum 11. maí 1988, Magnús 31. maí og Árni 7. júní, báðir í flugstjórnarmiðstöðinni

Næsta viðbót varð vorið 1989 er þau Einar Hilmarsson, Friða Garðarsdóttir og Óskar Óskarsson hlutu sín fyrstu starfsréttindi 31. maí, Óskar í flugturninum í Reykjavík en þau Einar og Friða í flugstjórnarmiðstöðinni. Friða starfaði hér sem flugumferðarstjóri til ágústloka 1995 er hún fluttist til sömu starfa í Noregi.

Auðbergur Magnússon, Eggert Matthíasson og Hildur Hauksdóttir fóru til starfa í flugturni Keflavíkur. Hildur fór síðar til starfa í flugturni Vestmannaeyja þar sem hún starfar nú. Þessi hópur hafði fengið bæði bóklega grunnfræðslu og verklega þjálfun í skóla flugumferðarstjórnar í Reykjavík en sótti ekkert námskeið erlendis eins og tíðkast hafði undanfarin ár, enda hafði ATS-skólinn nú fengið betri tækjabúnað, m.a. fullkomnari hermi og ratsjarbúnað.

Þau Friðrik M. Jónsson og Þóra Halldórsdóttir hlutu sín fyrstu starfsréttindi í flugturninum í Reykjavík í mars og maí 1990. Þóra hætti störfum flugumferðarstjóra í október 1998. Með þeim í grunnnámi voru þeir Guðmundur J. Friðriksson og Matthías Einarsson sem fóru til starfa í flugturni Keflavíkur. Allt námið fór fram hér heima eins og hjá síðasta hópi og svo varð áfram næstu árin.

Árið 1991 bættust þeir Jónas Tryggvason og Pétur L. Jónsson í hópinn, Jónas hlaut fyrstu starfsréttindi í flugturninum í Reykjavík 8. apríl og Pétur 11. apríl. Jónas hætti



Merki FMS og Alþjóðaflugmálastofnunarinnar við anddyri nýju flugstjórnarmiðstöðvarinnar.

störfum við flugumferðarstjórn í ágúst 1995 og Pétur lét af störfum af heilsufarsástæðum í lok nóvember 1997.

Næsti nýliðahópur hlaut starfsréttindi árið 1992, þau Steinunn A. Arnardóttir, Páll M. Pálsson og Signý Yrsa Pétursdóttir 2. júní, Ásmundur Ísak Jónsson 22. júní, Sigurður H. Jóhannesson 23. júní, Ottó G. Eiríksson 3. júlí og Ester Martinsdóttir 17. september, öll í Reykjavík, Þórður Eggert Viðarsson, Þröstur Jónsson og Hilmar Magnússon sem fóru til starfa í flugturni Keflavíkur. Hilmar starfaði þar til nóvemberloka 1994, en fluttist þá til starfa í flugturni Reykjavíkur. Njáll T. Friðbertsson var einnig í þessum hópi og fór til starfa í flugturni Akureyrar.

Hinn 8. desember 1992 tók ný ratsjárstöð til starfa hjá varnarliðinu í Keflavík og leysti af hólmi gömlu Rockville-stöðina. Síðasta aukning ratsjársvæðis flugstjórnarmiðstöðvarinnar varð svo er ratsjárstöðvarnar á Bolafjalli við Bolungarvík og á Gunnólfsvíkurfjalli á Langanesi voru tengdar henni 15. júní 1993.

Árið 1994 fluttu radiódeild og tölvudeild Flugmálastjórnar í nýja og veglega byggingu flugstjórnarmiðstöðvar sunnan við flugturnsbygginguna. Starfsemi flugstjórnarmiðstöðvarinnar hófst svo þar kl. 22:00 að kvöldi 7. júlímánaðar 1996.

Árið 1996 hlutu eftirtalin starfsréttindi flugumferðarstjóra: Helga Jensdóttir 1. júlí og Aðalsteinn Leifsson 15. júlí, bæði í flugturni Reykjavíkur, Halldóra K. Valdimarsdóttir



Flugstjórnarmiðstöðin núverandi sem flutt var í í júlí 1996.

og Hildur Aradóttir 10. maí, Stefán B. Mikaelsson 13. maí, Dóra V. Gunnarsdóttir 8. júlí, öll í flugstjórnarmiðstöðinni, Hermann Þórisson 26. apríl og Hákon O. Ásgeirsson 5. júní, báðir í flugturni Keflavíkur.

Hinn 19. desember 1997 hlutu þau Inga H. Guðmundsdóttir og Ingvar M. Ormars-son fyrstu starfsréttindi í flugturni Keflavíkur.

Halla B. Reynisdóttir lauk aðflugsstjórnarréttindum vorið 1999 og starfar í flugturni Akureyrar.

Þær Alma Hallgrímsdóttir, Heiðrún Erla Guðjónsdóttir, Inga Sonja Emilsdóttir og Lára Long luku starfsréttindaprófi flugumferðarstjóra í norður- og vesturhluta flugstjórnarsvæðisins 12. feb. 2000 og hlutu skírteini til starfsins 16. febrúar.

Bjarni Halldórsson lauk réttindaprófi flugumferðarstjóra í flugstjórnarsviði Vestmannaeyja og hóf störf sem flugumferðarstjóri í Vestmannaeyjum 1. maí 2000.

Þau Erna Mjöll Grétarsdóttir, Guðrún Árnadóttir og Ævar Jónsson luku réttindaprófi í flugstjórnarsviði Keflavíkurflugvallar og hófu störf sem flugumferðarstjórar í Keflavík 19. maí 2000.

Þegar flutt var í nýju flugstjórnarmiðstöðina í júlíbyrjun 1996 var tekin upp sú skipan mála að starfsheitum elstu varðstjóranna var breytt í aðalvarðstjóra sem vinna eingöngu á dagvöktum.

Í júnímánuði árið 2000 er Helgi Björnsson yfirflugumferðarstjóri í Reykjavík, þeir



Merki FMS.

Bragi Ólafsson, Ingvar Valdimarsson, Bergþór N. Bergþórsson, Benedikt Gröndal og Jón Árni Þórisson aðalvarðstjórar í flugstjórnarmiðstöðinni en Gunnlaugur Guðmundsson og Árni Baldursson leysa þá af en gegna oft öðrum verkefnum. Varðstjórar á næturvöktunum eru Bárður Sveinbjörnsson, Eva Baldursdóttir, Jóna S. Einarsdóttir, Árni Guðbrandsson, Bjarni K. Stefánsson, Guðmundur Haraldsson og Þórður Pálsson.

Skólastjóri ATS-skólans er Elías R. Gissurarson og kennarar Jón Gunnlaugsson, Magnús Pálsson og Þórdís Sigurðardóttir.

Yfirflugumferðarstjóri í Keflavík er Þorleifur Björnsson, aðalvarðstjórar þar eru Lúðvík Vilhjálmsson, sem jafnframt skipuleggur starfsþjálfun og réttindapróf nýrra flugumferðarstjóra, Jón Haraldsson, Bjarni Nikulásson og Grétar Pálsson (forfallaður vegna veikinda), varðstjórar eru Halldór Hilmarsson, Hilmar Hreinsson, Jóhann G. Jóhannsson, Haraldur Ólafsson og Egill Már Markússon.

Varðstjórar í flugturni Reykjavíkur eru Jón Óskarsson, Bjarni Jónsson, Karl Alvarsson, Haraldur Steinn Rúriksson, Hilmar Magnússon og Ottó G. Eiríksson.

Reykjavík 6. júní 2000

Valdimar Ólafsson



Vinnusalur nýju flugstjórnarmiðstöðvarinnar. Borð aðalvarðstjóra í forgrunni.



Vinnuborð fluggagnafræðinga í flugstjórnarmiðstöðinni. Gunnar Thoroddsen að störfum.