

Garðabæ, 23. nóvember 2022

UMSÖGN

Matthías Arngrímsson
Flugstjóri/Flugkennari
Skólustjóri Flugfélagsins Geirfugls ehf.
Nefndarmaður ÖFÍA
Kinnargötu 33
212 Garðabæ

153. löggjafarþing 2022–2023. Þingskjal 36 — 36. mál.

Tillaga til þingsályktunar um millilandaflug um Hornafjarðarflugvöll

Ég geri ekki athugasemdir við greinargerðina sjálfa, en vil þó bæta við eftirfarandi upplýsingum til stuðnings tillögunni.

Út frá flugöryggi er það mjög mikilvægt að Hornafjarðarflugvöllur verði opinn sem skilgreind landamærastöð (point of entry) inn í landið. Ferjuflugvélar og smærri flugvélar á ferðalagi yfir hafið hafa fáa valkosti ef eitthvað bjátar á og mikilvægt að bæta Hornafirði við sem millilandaflugvelli með það markmið að auka flugöryggi almennt. Það sem veldur töluverðum vandræðum fyrir flug smærri véla milli landa úr austurátt til Íslands er hversu erfitt veður er stóran hluta árs á Austfjörðum. Það veldur því að flugvélar komast ekki til Egilsstaða og þurfa að bíða af sér veður annað hvort í Wick í Skotlandi, eða í Vágar í Færeyjum, með tilheyrandi kostnaði og töfum. En þessir tveir vellar eru fjölfarnastir fyrir þessa flugumferð. Sjá betur skýrslur á heimasíðu RNSA um atvik N558RS 11.09.2008 og atvik G-BYLP 4.7.2014 sem dæmi um vandræði flugmanna í veðurfarinu á svæðinu. Slæmt veður átti stóran þátt í atvikunum en blessunarlega lét enginn lífið. Þylur á leið yfir hafið hafa oft mjög takmarkað drægi og þá getur hver mínúta skipt máli ef vindar breytast óvænt. Hér að neðan má sjá töflu sem sýnir tímasparnað véla á þessum leiðum, tímasparnaður til Hornafjarðar í samanburði við Egilsstaði er óumdeildur, fyrir utan að veður er oft skaplegra og minna um fjallgarða og hindranir sem þarf að „klifra yfir“ á leiðinni yfir hafið í samanburði við Egilsstaði.

Vegalengdir milli staða	Sjómíllur (NM)	Kílómetrar (KM)	Tímasparnaður pr. flug (MÍN) amk
Vágar - Höfn	250	463	10-15
Vágar - Egilsstaðir	270	500	
Höfn - Reykjavík	190	352	8-12
Egilsstaðir - Reykjavík	205	380	
Wick - Höfn	490	907	16-20
Wick - Egilsstaðir	520	963	

Tíminn þr. flug virðist ekki mikill, en þegar talið er saman yfir heilt ár miðað við flugumferð er þetta töluvert, og hefur að auki í för með sér minni útblástur, meiri eldsneytissparnað og minni mengun.

Til frekari skýringar varðandi töfluna hér að ofan, þá miðast flugleiðirnar annars vegar við að flogið er suður fyrir Vatnajökul frá Höfn til Reykjavíkur og hins vegar er flogið norður fyrir Vatnajökul frá Egilsstöðum til Reykjavíkur þegar flogið er skv. sjónflugsreglum. Það er algengast vegna fjallendis og skýjahæðar/veðurs þegar einshreyfils flugvélar og þyrlur eru á þessum leiðum. Flugvélar sem fljúga eftir blindflugsreglum eiga stundum hægar með að fljúga beinni leiðir, enda betur búnar til þannig flugs, jafnvel með jafnþrýstibúnað, fullkomnari blindflugstæki um borð, afþingarbúnað, aflmeiri, og/eða með fleiri hreyfla. Þær eyða þá meira eldsneyti og aftur er bæði tímasparnaður og minni eldsneytisnotkun mikils virði. Þyrlur fljúga sjaldnast hátt og myndu því frekar fljúga lengri leiðir í lægri hæðum.

Þar sem eldsneytisafgreiðslustöðum hefur fækkað hratt fyrir almannaflugið (general aviation) á Íslandi undanfarin ár, þá myndi það sannarlega bæta öryggi flugmanna og farþega þeirra töluvert að tryggja samhliða þessu aðgengi að flugvélaeldsneyti (Avgas) á Hornafirði, eins Öryggisnefnd félags íslenskra atvinnuflugmanna og Rannsóknarnefnd Samgönguslysa hafa báðar bent ítrekað á.

Samanber texta í greinargerðinni þar sem fjallað er um atvinnuuppbyggingu og ferðamannaíðnað í uppsveiflu á svæðinu er auðvelt að sjá fyrir sér að Hornafjarðarflugvöllur eigi þar mörg ónýtt tækifæri, með möguleikum á fleiri störfum og meiri hagsæld á svæðinu fyrir íbúa. Sömuleiðis eru sterk rök með því að efla flugvöllinn þegar haft er í huga að vegakerfið á Suðurlandi er svo gott sem sprungið á sumrin og til mikils að vinna að geta flutt ferðamenn loftleiðina til Hornafjarðar beint að utan til að draga úr slyshættu og mengun á hringveginum um Suðurland. Aðstaða og innviðir á flugvöllinum verða að vera til staðar svo það geti orðið að veruleika.

Virðingarfyllt,


Matthías Arngrímsson