



### Lokaskýrsla um flugumferðaratvik

Málnr.: **23-028F007**

Dags: **23. apríl 2023**

Staður: **Reykjavíkurflugvöllur**

Lýsing: **Árekstrarhætta á milli flugvélar og bifreiðar á flugbrautamótum**

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og atvika skal ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum.

---

## 1. HELSTU STAÐREYNDIR

Staður og tími	
Staðsetning:	Brautamót flugbrauta 31 og 01 á Reykjavíkflugvelli
Dagsetning:	23. apríl 2023
Tími <sup>1</sup> :	17:16

Loftfar	
Tegund:	Textron Aviation Inc. 150L
Skrásetning:	TF-TWO
Framleiðsluár:	1973
Raðnúmer:	150-73801
Lofthæfiskírteini:	Í gildi

Flugvallastarfsmaður á brautarskoðunarbifreið	
Réttindi:	Þjálfun til aksturs um flugvallarsvæðið
Reynsla:	Tveir mánuðir sem dagvinnustarfsmaður á BIRK

Flugmaður TF-TWO	
Réttindi:	Flugnemi til einkaflugs
Reynsla:	Fis 60 tímar. Einkaflug 20 tímar (eftir 12.12.2022)

Flugumferðarstjóri	
Réttindi:	Áritun flugumferðarstjóra í flugturni á RKTWR
Reynsla:	Flugumferðarstjóri í flugturni síðan 1992

---

<sup>1</sup> Allir tímar í skýrslunni eru staðartími (UTC+0) ef annað er ekki tekið fram.

## Um flugið

Sunnudaginn 23. apríl 2023 fór flugnemi, ásamt flugkennara, í æfingaflug í Miðsvæði á flugvélinni TF-TWO. Í framhaldi af því áætlaði flugneminn 150 sjómílna yfirlandsflug (einliða)<sup>2</sup>, seinni part sama dags. Eftir æfingaflugið með kennaranum, eða um klukkan 17:00, bætti flugneminn eldsneyti á flugvélina og lagði inn flugáætlun á Reykjavíkflugvelli. Klukkan 17:11 óskaði hann eftir því að aka frá Fluggörðum að skýli 4 í reynslustöðu og var þá í samskiptum við flugumferðarstjóra á grundbylgju (121,7 MHz). Eftir uppkeyrsluna við skýli 4, klukkan 17:13, fékk hann heimild til aksturs í biðstöðu fyrir braut 31, um akbraut ECHO, yfir 19.

Klukkan 17:15 gaf flugumferðarstjórinn flugnemanum á TF-TWO þau fyrirmæli að skipta yfir á turnbylgju (118,0 MHz). Flugneminn varð við því og fékk þá heimild til þess að aka í brautarstöðu, braut 31. Hann ók því næst flugvélinni í brautarstöðu á braut 31, stöðvaði flugvélina þvert af akbraut ALFA og tilkynnti sig þar.

Klukkan 17:16 fékk flugneminn heimild til flugtaks ásamt upplýsingum um vind og fyrirmæli um að fljúga út leið 1, eftir flugtak. Í flugtaksbruninu, þegar flugvélina var að nálgast flugbrautamótin, varð flugneminn var við bifreið sem ekið var eftir flugbraut 01 í veg fyrir hann. Hann beitti þá hemlum flugvélarinnar og dró afl af hreyflinum án þess þó að stöðva alveg. Bifreiðinni var ekið það hratt að hún var fljót að fara yfir flugbrautamótin. Flugneminn hélt því flugbrautarbruninu áfram, fór í loftið og flaug frá flugvelli samkvæmt fyrirmælum.

Eftir flugtakið kallaði flugneminn í flugturninn og lét vita af því að það hefði verið bifreið á flugbrautinni. Flugumferðastjórinn svaraði og sagðist hafa séð það.

---

<sup>2</sup> Crosscountry solo

## Um akstur bifreiðarinnar

Klukkan 17:07 hafði flugvallarstarfsmaður á bifreiðinni FUNI14<sup>3</sup> samband við RVK GRUND á bylgju ökutækja (168,6 MHz) og spurði hvort opið væri fyrir brautarskoðun. Brautarskoðunin var heimiluð þannig að opið var á flugbrautir og akbrautir. FUNI14 mátti því aka um allar flugbrautir og akbrautir og átti að byrja á flugbraut 31 (opin heimild). FUNI14 staðfesti móttöku þessarar heimildar.

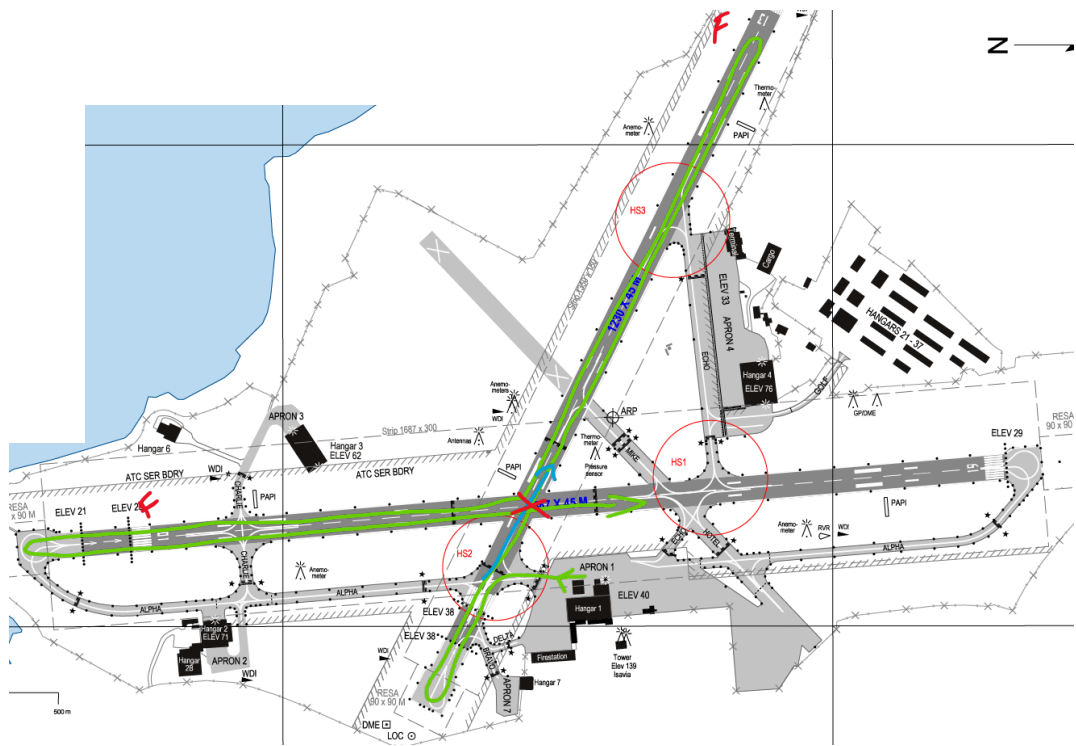
FUNI14 byrjaði á þröskuldi flugbrautar 31 (austurenda) og þegar komið var á vesturenda flugbrautarinnar stöðvaði flugvallarstarfsmaðurinn bifreiðina og fældi burt fugla. Að því loknu ók hann til baka eftir flugbrautinni, til austurs, tók hægri beygju við flugbrautamót (01/13) og ók til suðurs að þröskuldi flugbrautar 01 (suðurenda). Þar stöðvaði hann einnig bifreiðina og fældi burt fugla. Að því loknu ók hann eftir flugbraut 01.

Þegar ökumaður FUNI14 var á flugbrautamótum sá hann út um hægri hliðarrúðu að flugvél var í flugtaksbruni og stefndi í átt að sér. Hann ók áfram eftir flugbraut 01 og fór út af henni við norðurenda flugbrautarinnar og inn á akbraut ALFA. Þar tilkynnti hann sig út af flugbrautinni.

Engin fjarskipti voru á milli ökumannsins og flugumferðarstjórans í kjölfar atviksins, en ökumaðurinn lét vaktstjóran sinn vita af því þegar hann kom í húsnæði flugvallarstarfsmanna. Atvikið var skráð í tölvukerfi af vaktstjóranum seinna um kvöldið en þá hafði ekkert atvik verið skráð í kerfi flugumferðarstjórans. Engin frekari samskipti höfðu átt sér stað varðandi atvikið. Atvikið var tilkynnt af rannsóknarhópi Isavia ANS til Rannsóknarnefndar samgönguslysa með símtali þremur dögum síðar, miðvikudaginn 26. apríl.

---

<sup>3</sup> Bifreið sem meðal annars er notuð til flugbrautarskoðunar



Mynd 1: Reykjavíkurflugvöllur, græna línan sýnir feril brautarskoðunarþreifarinnar og bláa lína sýnir feril TF-TWO

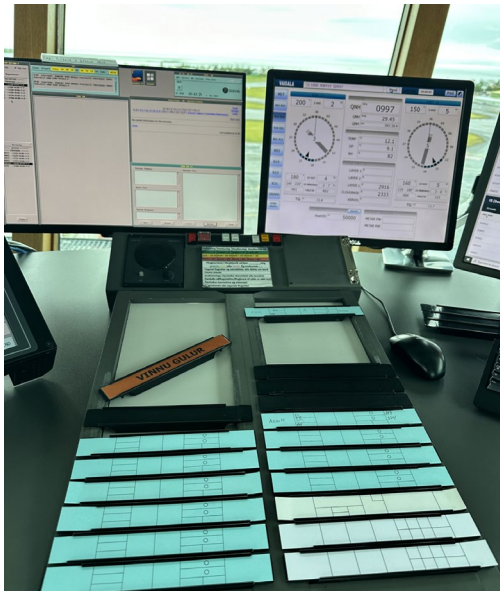
## Um flugumferðarstjórn

Lítill flugumferð var um flugvöllinn á þessum tíma og var flugumferðarstjórinn einn að vinna alla umferð á flugvöllinum. Hann var að venju í vinstri stöð í flugturninum og hafði nýlega tekið við vinnustöðunni. Hann var að sinna þremur bylgjum, 118,0 (turnbylgja), 121,7 (grundbylgja) og 168,6 (ökutæki), auk síma. Tveir flugumferðarstjórar voru á vakt og annar þeirra var að sinna öðru.

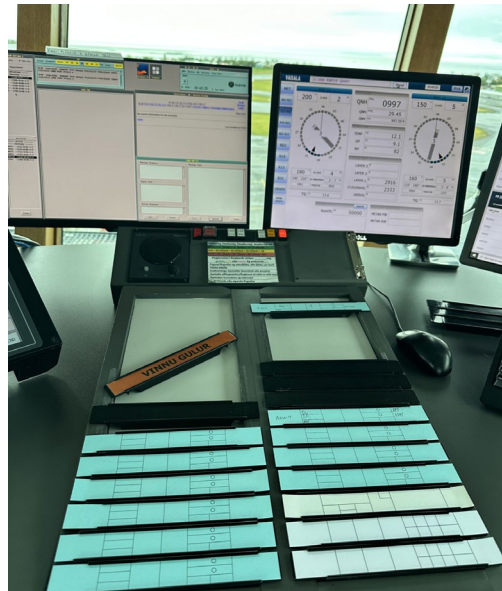
Þegar beiðni barst um flugbrautarskoðun á tíðni 168,6 gaf flugumferðarstjórinn „opna“ heimild til brautarskoðunar, þ.e. báðar flugbrautir og allar akbrautir. Þegar ökutæki fer á flugbraut setja flugumferðarstjórar í turni sérstaka ræmu í stakk sem gefur til kynna að ökutæki eru á flugbrautum. Enn fremur er ýtt á rauðan hnapp sem blikkar viðvörunarljósi.



Mynd 2: Ljósaborð á vinnustöð í turni, ljósið sem örin bendir á er viðvörunarljós sem blikkar

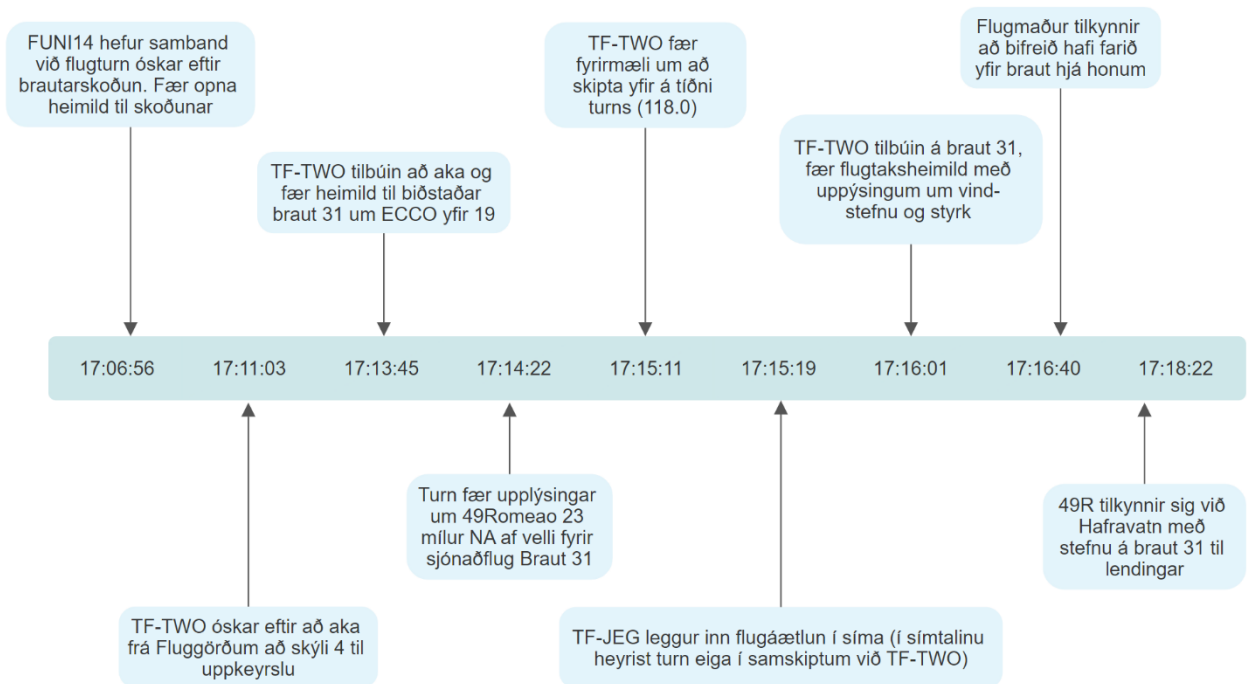


Mynd 3: Á myndinni má sjá viðvörunarljósið af



Mynd 4: Á myndinni má sjá viðvörunarljósið á

# Tímalína samskipta



## 2. GREINING

Að sögn flugumferðarstjórans var lítið að gera þennan dag og var hann að sinna umferð á jörðu sem og í lofti. Veður var gott, hægur vindur, skyggni meira en 10 km og hitastig 7°C. Flugbrautaástand var gott að mati flugumferðarstjórans.

Samkvæmt upptökum úr flugturni var TF-TWO í akstri á leið í brautarstöðu fyrir flugbraut 31, þegar flugmaður annarrar flugvélar hringdi í flugturninn til þess að leggja inn sjónflugsáætlun. Flugumferðarstjórinn tók á móti sjónflugsáætluninni en þegar símtalinu var um það bil að ljúka tilkynnti flugneminn á TF-TWO að hann væri komin í brautarstöðu fyrir braut 31. Flugumferðarstjórinn gaf þá TF-TWO upplýsingar um vind og flugtaksheimild á braut 31 með hægri beygju og leið 1. Var heimildin lesin rétt til baka. Flugumferðastjórinn gaf flugnemanum ekki upplýsingar um bifreiðina sem var í brautaskoðun. Við rannsóknina kom fram að flugumferðarstjórinn mundi ekki eftir að FUNI14 var með opna heimild í brautaskoðun.

Flugumferðastjórinn sá flugvélinu þar sem hún ók af akbraut ALFA í brautarstöðu á flugbraut 31, þvert af akbraut ALFA. Við skimun á flugvellinum sá hann ekki bifreiðina þegar hún ók eftir flugbraut 01 fyrr en við brautamótin. Hann telur það mögulega vera vegna gluggapósts í horni turnsins og/eða að bifreiðin hafi ekki verið með kveikt á blikkljósum. Öll ökutæki á akbrautum og flugbrautum eru útbúin með blikkljósum sem ber að hafa kveikt á til auðkenningar. Á upptöku sem náðist af atvikinu var ekki mögulegt að greina hvort kveikt var á blikkljósum á bifreiðinni (FUNI14). Þá minnst flugneminn ekki eftir því að hafa séð blikkljós á bifreiðinni.



Þegar bifreið er í brautarskoðun er sérstakri ræmu komið fyrir í „ræmustakk“ flugumferðarstjórans (sjá mynd 5) og sérstakt viðvörðunarljós sett á í flugturni sem gefur til kynna að flugbrautaskoðun sé í gangi (sjá mynd 3 og 4). Flugumferðarstjórinn gat ekki staðfest að svo hefði verið.



Mynd 5: Dæmi um hvernig ræmu fyrir FUNA14 og fleiri farartæki er komið fyrir í stakk

Þá er einnig til staðar búnaður sem mögulegt er að setja yfir vindmæla á meðan ökutæki eru staðsett á flugbrautum sem kemur í veg fyrir að flugumferðarstjóri geti gefið flugmanni upplýsingar um vind fyrir flugtak eða landingu. Sá búnaður var ekki notaður í þessu tilfalli sjá myndir 6 og 7.



Mynd 6: Plast sem mögulegt er að hylja veðurupplýsingar um hvora flugbraut fyrir sig

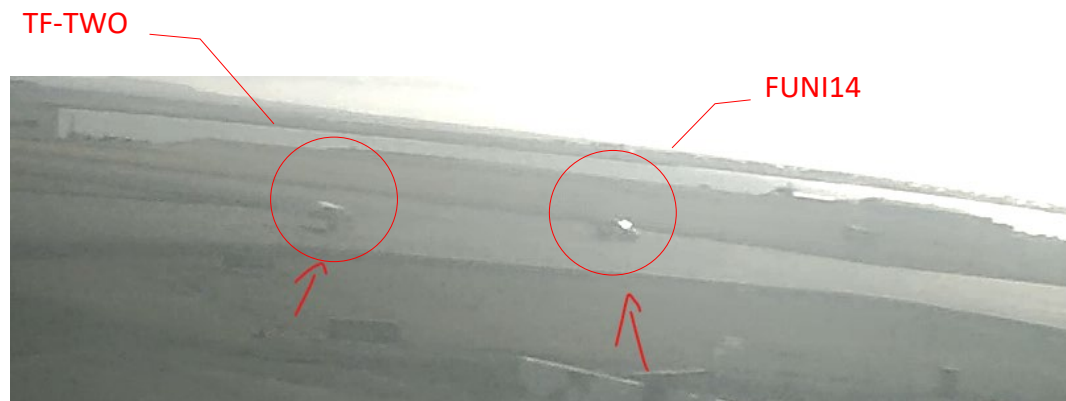


Mynd 7: Búið að hylja veðurupplýsingar fyrir flugbraut 13/31

Að sögn öikumanns FUNI14, ók hann bifreiðinni á um 80 km/klst hraða eftir flugbraut 01. Flugvél TF-TWO hafði farið um 100 metra í flugtaksbruni þegar flugneminn varð var við bifreiðina og má ætla að flugvélin hafi þá náð um 30-40 hnúta hraða (55-74 km/klst). Líklegt er að minnsta bil á milli bifreiðarinnar og flugvélarinnar hafi verið 30-40 metrar.

Á upptöku öryggismyndavélar flugvallarins má sjá hvernig hraði flugvélarinnar minnkar. Á mynd 8 má sjá afstöðu flugvélarinnar til bifreiðarinnar eftir að flugmaður hafði dregið úr hraða hennar, bæði farartækin voru þó enn á hreyfingu.

Í viðauka C má sjá nánar um afstöðu flugvélarinnar og bifreiðarinnar við flugbrautamótin.



Mynd 8: Myndin sýnir TF-TWO og FUNI14 er atvikið varð

Flugumferðarstjórinn í flugturni, flugneminn og ökumaðurinn gerðu sér grein fyrir því að þarna hafði átt sér stað flugumferðaratvik án þess þó að ræða það sín á milli eftir atvikið.

### 3. NIÐURSTAÐA

Ökumaðurinn á FUNA14 hafði fengið „opna“ heimild fyrir flugbrautarskoðun á báðar flugbrautir og allar akbrautir með þeim fyrirætlunum að byrja á flugbraut 31.

TF-TWO var í akstri á leið í brautarstöðu á flugbraut 31, þegar flugmaður annarrar flugvélar hringdi í flugturninn til þess að leggja inn sjónflugsáætlun. Á þessum tíma var unnið að innleiðingu á Cronos, flugáætlunarkerfi Isavia, en í dag er ekki lengur tekið við flugáætlunum í síma í flugturni. Um svipað leyti fékk TF-TWO heimild bæði til aksturs og síðar til flugtaks á flugbraut 31. Flugumferðarstjórinn var ekki viss, en taldi sig hafa sett ræmu í stakk (mynd 5) og kveikt viðvörðunarljós (mynd 2), en telur mögulegt að hann hafi ekki veitt því athygli þar sem það hafði verið lengi kveikt. Upptökur eru ekki á starfstöðvum og því ekki unnt að staðfesta að flugumferðarstjórinn hafi sett ræmuna í stakkinn og/eða að hann hafi kveikt á viðvörðunarljósinu. Umhverfishljóð eru tekin upp í flugturni en þau voru ekki tiltæk þegar leitað var eftir þeim.

Þar sem starfsmaður í flugbrautarskoðun (FUNI14) og flugmaður (TF-TWO) voru ekki á sömu tíðni til fjarskipta, vissu þeir ekki af hvor öðrum. Hjá Isavia Innanlandsflugvöllum hefur talsverð umræða átt sér stað um nauðsyn þess að hlusta sé á turntíðnina af ökutækjum flugvallarins við vinnu á flugbrautum. Þessi mál hafa verið leyst á Egilsstaðaflugvelli og kúplun tíðna notuð á Akureyrarflugvelli. Það horfir hins vegar öðruvísi við á Reykjavíkflugvelli þar sem umferð er talsvert meiri en annars staðar. Þar hefur reynst erfitt að ná ásættanlegri niðurstöðu og er helsta ástæðan að það er töluvert áreiti á stjórnanda ökutækis sérstaklega við snjómokstur. Því hefur það þótt heppilegasta verklagið á Reykjavíkflugvelli að flugumferðarstjórar kúpli saman tíðnum (turntíðni og grundtíðni ökutækja 168,6 MHz) þegar talið er að stjórnandi ökutækis hafi hag af því að hlusta á turntíðnina einnig. Er það mat Isavia Innanlandsflugvallar að skýra verði betur verklagið um hvenær það þykir heppilegast að kúpla tíðnum, en hingað til hefur matið verið of huglægt og einstaklingsbundið af hálfu flugumferðarstjóra.

Samkvæmt upplýsingum frá Isavia Innanlandsflugvöllum er opin heimild gefin til þess að létta á vinnuálagi bæði hjá turni og flugvallarstarfsmönnum, en lengri tíma getur tekið að sinna brautarskoðunum ef ekki er gefin opin heimild. Þegar atvikið varð hafði lítið verið að gera. Við rannsóknina kom í ljós að notkun opinna heimilda hafi frekar verið venja þegar mögulegt var. Eftirfarandi verklag, um það hvenær opin heimild skuli veitt, var gefið út þann 7. febrúar 2023, eða rúmum tveimur mánuðum fyrir atvikið:

*Ef nauðsyn krefur og möguleiki er á vegna flugumferðar má veita öikumanni ótímabundið leyfi til að vera inni á flugbrautum og akbrautum vegna vinnu, t.d. snjóhreinsum, sópun eða önnur viðhaldsvinna þar sem hægt er að rýma brautina með litlum fyrirvara. Þ.e.a.s. svæðið er ekki lokað með NOTAM.*

Eftir þetta atvik var útbúin sérstök vinnuleiðbeining við skoðun á umferðarsvæði<sup>4</sup> flugvallarins. Með þessu verklagi var eftirlit á umferðarsvæði klofið frá öðrum svæðum flugvallarins. Vinnuleiðbeiningin felst í því að aðeins eru skoðað umferðarsvæði sem gerir flugumferðarstjóranum kleift að hafa betri yfirsýn yfir staðsetningu bifreiðar flugvallarþjónustu á umferðarsvæðum flugvallarins.

Spjald sem mögulegt er að setja yfir veðurupplýsingar á skjám í flugturni hefur verið til staðar þar um árábil, en ekki var tilgreint í sérreglum<sup>5</sup> um notkun þess varðandi ótímabundið leyfi til að vera inni á flugbrautum og akbrautum vegna vinnu. Í kjölfar atviksins var verklagið uppfært þar sem farið er fram á að slíkt sé gert (sjá viðauka B).

RNSA hefur áður rannsakað atvik þar sem ökutæki og flugvél eiga hlut að máli og rekja má til þess að aðilar vissu ekki af hvor öðrum. Í þeim skýrslum voru settar fram tillögur sem beinast að hlustun á milli mismunandi radiótíðna (Viðauki A).

---

<sup>4</sup> „Manoeuvring area“, flugbrautir og akbrautir, þ.e. sá hluti flugvallar sem ætlaður er fyrir flugtök, landingar og akstur loftfara, þó ekki hlöð. Hlöð eru óstjórnúð svæði

<sup>5</sup> Isavia ANS, UNIT DIRECTIVES BIRK Nr. SRRK 23003

#### 4. TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

##### 23-028F007 T01

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Isavia ohf, Isavia ANS ehf og Isavia Innanlandsflugvalla ehf að:

Skoða hvort útvíkka megi verklag, sambærilegt við verklagið í viðauka B, þannig að það nái ekki eingöngu yfir ótímabundið leyfi ökutækja á flugbrautum og akbrautum flugvéla.

##### 23-028F007 T02

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Isavia ohf, Isavia ANS ehf og Isavia Innanlandsflugvalla ehf að:

Fyrirtækin komi fyrir myndbandsupptökubúnaði við starfstöðvar flugumferðarstjóra sem ætlaðar eru til aðstoðar við rannsóknir á vegum RNSA.

##### 23-028F007 T03

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Isavia Innanlandsflugvalla ehf að:

Flugvallarþjónusta og flugumferðarstjórar á BIRK komi sér saman um ákveðið verklag eða aðstæður þar sem tenging (kúplun) tíðna bætir öryggi á flugvöllinum og það verklag verði fest í sessi.

Mikilvæg ábending til flugmanna, flugumferðarstjóra og flugvallarstarfsmanna:

RNSA minnir á 12. grein laga nr. 18/2013 um Rannsókn samgönguslysa sem snýr að tilkynningaskyldu vegna flugslysa og alvarlegra flugatvika. Þar kemur meðal annars fram að:

*Verði flugslys eða alvarlegt flugatvik samkvæmt lögum þessum ber sérhverjum sem um það veit að tilkynna það rannsóknarnefnd samgönguslysa án ástæðulauss dráttar eða ganga úr skugga um að nefndin hafi fengið vitneskju um slysið.*

Mikilvæg ábending til Isavia ohf, Isavia ANS ehf og Isavia Innanlandsflugvalla ehf:

RNSA ítrekar fyrri tillögur/ábendingar, sem sjá má í Viðauka A, til þess að komast hjá atviki sem þessu og hvetur fyrirtækin til þess að endurskoða viðbrögð við þeim.



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

- Guðmundur Freyr Úlfarsson
- Geirprúður Alfreðsdóttir
- Bryndís Lára Torfadóttir
- Gestur Gunnarsson
- Tómas Davíð Þorsteinsson

Reykjavík, 30. desember 2024

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Þorkell Ágústsson

Stjórnandi rannsóknarinnar

## **Viðauki A – Fyrri tillögur í öryggisátt**

RNSA lagði það m.a. til í skýrslu sinni sem gefin var út í kjölfar alvarlegs atviks þann 9. febrúar 2018 (mál nr. 18-025F007) að Isavia skoði þann möguleika að tengja hlustun á turnrás inn á fjarskiptatæki í farartækjum flugvallarþjónustu Reykjavíkflugvallar til þess að auka næmi á aðstæður (situational awareness).

Þá lagði RNSA það einnig til í kjölfar atviks þann 26. febrúar 2020 (mál nr. 20-030F004) að Isavia Innanlandsflugvöllir skoði þann möguleika að tengja hlustun á fjarskipti flugradíómanns BIEG (119,4 MHz) inn á fjarskiptatæki í farartækjum flugvallarþjónustu BIEG (168,6 MHz) til þess að auka næmni á aðstæður (situational awareness). farartækjum flugvallarþjónustu BIEG (168,6 MHz) til þess að auka næmni á aðstæður (situational awareness).

### **Eftirfarandi voru viðbrögð við tillögunum:**

#### **2018**

##### **Samtenging rása:**

Virkar ekki vegna áhrifa og truflana á Grund vinnustöðvar í turni. Vinna hefur verið í gangi til að draga úr álagi á TWR vinnustöðina meðal annars með því að láta Grund stjórna ökutækjum.

##### **Færa ökutæki á tíðni TWR, 118,0 MHz:**

Virkar illa vegna aukningar álags á tíðni TWR. Einnig er ökutækjum stjórnað af Grund til að dreifa álagi á ATS samanber ofangreint.

##### **Bæta við hlustun ökutækja á tíðni TWR, 118,0 MHz:**

Kaup á talstöðvum í ökutæki flugvallarþjónustu:

Ekki hægt að framkvæma að svo stöddu vegna mikils kostnaðar.

Kaup á „scannerum“ í ökutæki flugvallarþjónustu:



Verður sett upp í þeim ökutækjum þar sem hægt er. Þessi lausn gengur samt ekki upp í tveimur ökutækjum vegna hávaða í viðkomandi tækjum og þar munu stjórnendur þeirra fá heyrnartól til að útiloka hávaðann í vinnurýminu en geta hlustað á grund og vinnustöð flugvallarþjónustu. Þarna er ekki hægt að leysa hlustun á þriðju talstöðvar rásina.

Einnig verður hugtakið situational awareness sett inn í grunnþjálfun og farið yfir hvernig flugvallarstarfsmenn geta eftt eigin stöðuvitund og árvekni við störf sem eru einhæf og álagstengd eins og snjómokstur er.

Farið verður í vinnu með flugvallarstarfsmönnum fyrir vetrarvertíðina og kerfisbundnari leiðir mótaðar í snjóvinnunni til þess að fyrirbyggja að vinnuálag verði til þess að minnka stöðuvitund og árvekni, þá sérstaklega á álagsdögum. Þessu tengt munu stjórnendur BIRK fara í skipulagsvinnu til að finna leiðir sem geta dregið úr tímabundnu álagi.

## 2020

Isavia Innanlandsflugvelli mun taka fullt tillit til þessarar ábendingar þegar farið verður í hönnun á nýrri akbraut og flughlaði á Egilsstaðaflugvelli og það verður tryggt að aðkoma að sandgeymslu verði möguleg án aksturs um flugbraut.

Í umsagnarferli lokadraga skýrslunnar innleiddi Isavia Innanlands eftirfarandi og uppfyllti því þegar efni tillögunnar fyrir útgáfu lokaskýrslunnar:

Til viðbótar hefur verið tengd hlustun á fjarskipti flugradíómanns á BIEG (119,4 MHz) inn á fjarskiptatæki í farartækjum flugvallarþjónustu BIEG (168,6 MHz) Með þessari aðgerð ætti næmni flugvallarþjónustu á aðstæðum að aukast. Jafnframt minnkar það líkur á að kallað er á turn á turnbylgju (119,4 MHz) og grundbylgju (168,6 MHz) á sama tíma.

## Viðauki B



## UNIT DIRECTIVES BIRK

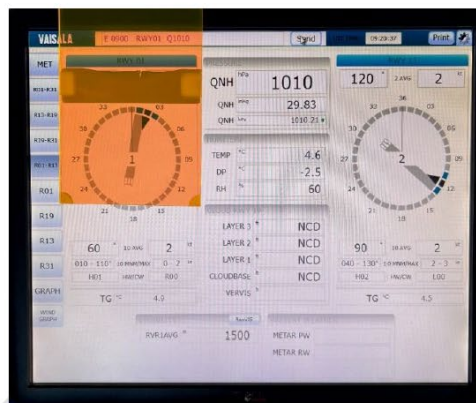
Sérreglur				
Númer	Útgefið	Gildistaka	Fellir niður	Gildir til
SRRK 23030	05.11.2023	05.11.2023	SRRK 23003	UFN

**Ótímabundið leyfi til að vera inni á flugbrautum og akbrautum vegna vinnu**

Ef nauðsyn krefur og möguleiki er á vegna flugumferðar má veita öikumanni ótímabundið leyfi til að vera inni á flugbrautum og akbrautum vegna vinnu, t.d. snjóhreinsum, sópun eða önnur viðhaldsvinna þar sem hægt er að rýma brautina með litlum fyrirvara. Þ.e.a.s. svæðið er ekki lokað með NOTAM.

Eftirfarandi skal gert á meðan ótímabundið leyfi er í gildi á flugbraut:

1. Setja litað spjald yfir vindmæli viðkomandi flugbrautar



2. Setja ræmu viðkomandi ökutækis á ská yfir stakkinn



3. Kveikja á blikkandi ljósi í vinnuborði



# Viðauki C - Reykjavíkflugvöllur Airport kort

