

## AD 0.6 Efnisyfirlit

### AD 0

AD 0.1	Formáli	- sjá GEN 0.1	
AD 0.2	Listi yfir AIP uppfærslur	- sjá GEN 0.2	
AD 0.3	Listi yfir AIP - viðbætur	- sjá GEN 0.3	
AD 0.4	Gátlisti fyrir AIP blaðsíður	- sjá GEN 0.4	
AD 0.5	Listi yfir handleiðréttingar	- sjá GEN 0.5	
AD 0.6	Efnisyfirlit .....		AD 0.6-1

### AD 1 FLUGVELLIR, INNGANGUR

AD 1.1	Flugvellir .....		AD 1.1-1
1.1.1	Almenn skilyrði fyrir notkun á flugvöllum og mannvirkjun tengdum þeim .....		AD 1.1-1
1.1.2	Skjöl alþjóðaflugmálastofnunarinnar .....		AD 1.1-3
1.1.3	Borgaraleg notkun herflugvalla .....		AD 1.1-3
1.1.4	CAT II -þjónusta á flugvöllum .....		AD 1.1-3
1.1.5	Bremsumælingatæki sem notað er og viðmiðunarbremsustuðull þar sem flugbraut er lýst hál vegna bleytu.		AD 1.1-4
1.1.6	Aðrar uppsýningar .....		AD 1.1-4
AD 1.2	Björgunar- og slökkviviðbúnaður og vetrarviðhald .....		AD 1.2-1
1.2.1	Björgunar- og slökkviviðbúnaður .....		AD 1.2-1
1.2.2	Vetrarviðhald .....		AD 1.2-2
AD 1.3	Yfirlit yfir flugvelli .....		AD 1.3-1
AD 1.4	Flokkun flugvalla .....		AD 1.4-1
1.4.1	Flokkur 1: AD 2 – Alþjóðaflugvellir og aðrir flugvellir .....		AD 1.4-1
1.4.2	Flokkur 2: AD 3 – Þyrluvellir .....		AD 1.4-1
1.4.3	Flokkur 3: AD 4 – Flugvellir fyrir innanlandsflug .....		AD 1.4-1

### AD 2 ALÞJÓÐAFLUGVELLIR OG AÐRIR FLUGVELLIR

Eftirfarandi kaflar eru fyrir hvern einstakan flugvöll - flugvellirnir eru taldir upp hér að neðan:

AD 2.1	Staðsetning og heiti flugvalla
AD 2.2	Landfræðilegar og stjórnunarupplýsingar flugvalla
AD 2.3	Þjónustutimar
AD 2.4	Afgreiðsla og tæki
AD 2.5	Aðstaða farþega
AD 2.6	Björgun og eldvarnir
AD 2.7	Árstíðarbundnar hreinsanir
AD 2.8	Hlað, akbrautir og gátstaðir
AD 2.9	Leiðbeininga og upplýsingaskilti og merkingar
AD 2.10	Flugvallahindranir
AD 2.11	Veittar veðurupplýsingar
AD 2.12	Sérkenni flugbrauta
AD 2.13	Skilgreindar brautarlengdir
AD 2.14	Aðflugs- og flugbrautarljós
AD 2.15	Önnur lýsing, vararafmagn
AD 2.16	Lendingarsvæði fyrir þyrlur
AD 2.17	Loftrými flugumferðarþjónustu
AD 2.18	ATS-fjarskiptabúnaður
AD 2.19	Flugleiðsögu- og aðflugsbúnaður
AD 2.20	Svæðisbundnar umferðarreglur
AD 2.21	Flugaðferðir til hávaðamildunar
AD 2.22	Flugaðferðir
AD 2.23	Viðbótarupplýsingar
AD 2.24	Kort sem tilheyra flugvelli
AD 2.25	Leiðsöguhnit (Waypoint List)

AKUREYRI / Akureyri	– BIAR
BÍLDUDALUR / Bildudalur	– BIBD
EGILSSTAÐIR / Egilsstaðir	– BIEG
GJÖGUR / Gjögur	– BIGJ
GRÍMSEY / Grimsey	– BIGR
HÓLMAVÍK / Holmavík	– BIHK
HÖFN Í HORNAFIRÐI / Hofn Hornafjörður	– BIHN
ÍSAFJÖRÐUR / Isafjörður	– BIIS
KEFLAVÍK / Keflavík	– BIKF
REYKJAVÍK / Reykjavík	– BIRK
SAUÐÁRKRÓKUR / Saudarkrokur	– BIKR
ÞINGEYRI / Thingeyri	– BITE
ÞÓRSHÖFN / Thorshöfn	– BITN
VESTMANNAEYJAR / Vestmannaeyjar	– BIVM
VOPNAFJÖRÐUR / Vopnafjörður	– BIVO

### AD 3 ÞYRLUVELLIR

AD 3.1	Upplýsingar varðandi þyrluvelli.....	AD 3.1-1
--------	--------------------------------------	----------

### AD 4 FLUGVELLIR FYRIR INNANLANDSFLUG

AD 4.1	Aðrir flugvellir og landingarstaðir.....	AD 4.1-1
4.1.1	Flugvallaskrá.....	AD 4.1-1
AD 4.2	Kortalisti .....	AD 4.2-1
AD 4.3	Leiðsöguhnit .....	AD 4.3-1
4.3.1	Vopnafjörður GPS RWY 05 .....	AD 4.3-1

## AD 0.6 Table of Contents

### AD 0

AD 0.1	Preface	- see GEN 0.1
AD 0.2	Record of AIP amendments	- see GEN 0.1
AD 0.3	Record of AIP supplements	- see GEN 0.1
AD 0.4	Checklist of AIP pages	- see GEN 0.1
AD 0.5	List of hand amendments	- see GEN 0.1

### AD 1 AERODROMES - INTRODUCTION

<b>AD 1.1</b>	<b>Aerodrome Availability</b>	AD 1.1 - 1
1.1.1	General conditions under which aerodromes and associated facilities are available for use	AD 1.1 - 1
1.1.2	Applicable ICAO Documents	AD 1.1 - 3
1.1.3	Civil use of military air bases	AD 1.1 - 3
1.1.4	CAT II operations at aerodromes	AD 1.1 - 3
1.1.5	Friction measuring device used and friction level below which the runway is declared slippery when it is wet	AD 1.1 - 4
1.1.6	Other information	AD 1.1 - 4
<b>AD 1.2</b>	<b>Rescue and Fire Fighting Services and Snow Plan</b>	AD 1.2 - 1
1.2.1	Rescue and fire fighting services	AD 1.2 - 1
1.2.2	Snow plan	AD 1.2 - 2
<b>AD 1.3</b>	<b>Index to aerodromes</b>	AD 1.3 - 1
<b>AD 1.4</b>	<b>Grouping of aerodromes</b>	AD 1.4 - 1
1.4.1	Group 1: AD 2 – International and other aerodromes	AD 1.4 - 1
1.4.2	Group 2: AD 3 – Heliports	AD 1.4 - 1
1.4.3	Group 3: AD 4 – Domestic Aerodromes	AD 1.4 - 1

### AD 2 INTERNATIONAL AERODROMES AND OTHER AERODROMES

The following sections are covered in each individual aerodrome (Aerodromes listed below):

AD 2.1	Aerodrome location indicator and name
AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data
AD 2.3	Operational hours
AD 2.4	Handling services and facilities
AD 2.5	Passenger facilities
AD 2.6	Rescue and fire fighting services
AD 2.7	Seasonal availability - clearing
AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations data
AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings
AD 2.10	Aerodrome obstacles
AD 2.11	Meteorological information provided
AD 2.12	Runway physical characteristics
AD 2.13	Declared distances
AD 2.14	Approach and runway lighting
AD 2.15	Other lighting, secondary power supply
AD 2.16	Helicopter landing area
AD 2.17	ATS airspace
AD 2.18	ATS communication facilities
AD 2.19	Radio navigation and landing aids
AD 2.20	Local traffic regulations
AD 2.21	Noise abatement procedures
AD 2.22	Flight procedures
AD 2.23	Additional information
AD 2.24	Charts related to an aerodrome
AD 2.25	Waypoint List

AKUREYRI / Akureyri	– BIAR
BÍLDUDALUR / Bildudalur	– BIBD
EGILSSTAÐIR / Egilsstaðir	– BIEG
GJÖGUR / Gjögur	– BIGJ
GRÍMSEY / Grimsey	– BIGR
HÓLMAVÍK / Holmavík	– BIHK
HÖFN Í HORNAFIRÐI / Hofn Hornafjörður	– BIHN
ÍSAFJÖRÐUR / Isafjörður	– BIIS
KEFLAVÍK / Keflavík	– BIKF
REYKJAVÍK / Reykjavík	– BIRK
SAUÐÁRKRÓKUR / Saudarkrokur	– BIKR
ÞINGEYRI / Thingeyri	– BITE
ÞÓRSHÖFN / Thorshöfn	– BITN
VESTMANNAEYJAR / Vestmannaeyjar	– BIVM
VOPNAFJÖRÐUR / Vopnafjörður	– BIVO

### AD 3 HELIPORTS

AD 3.1	Information Concerning Heliports .....	AD 3.1 - 1
--------	--	------------

### AD 4 DOMESTIC AERODROMES

AD 4.1	Other Aerodromes and landing strips .....	AD 4.1 - 1
4.1.1	Aerodrome directory .....	AD 4.1 - 1
AD 4.2	List of Charts .....	AD 4.2 - 1
AD 4.3	Waypoint List .....	AD 4.3 - 1
4.3.1	Vopnafjörður GPS RWY 05 .....	AD 4.3 - 1

## AD 1 FLUGVELLIR, INNGANGUR

### AD 1.1 Flugvellir

#### 1.1.1 Almenn skilyrði fyrir notkun á flugvöllum og mannvirkjun tengdum þeim

Alþjóðlegt flug skal aðeins fara um alþjóðlega flugvelli, landamærastöðvar, sem eru taldir upp, í hluta AD-1.3, í þessari handbók, nema í neyðartilvikum.

Isavia ohf. ber ábyrgð á ástandi flugvalla, mannvirkjum tengdum þeim og þjónustu sem þeir veita. Flugvalla- og mannvirkjasvið annast rekstur og viðhald flugvalla annarra en Keflavíkflugvallar. Rekstur og viðhald Keflavíkflugvallar er á vegum Keflavíkflugvallar.

Heimilisfang Flugvalla- og mannvirkjasviðs:

Isavia ohf.  
Flugvalla- og mannvirkjasvið  
Reykjavíkflugvelli  
101 Reykjavík  
Ísland

Heimilisfang Keflavíkflugvallar:

Isavia ohf.  
Keflavíkflugvöllur  
235 Keflavíkflugvöllur  
Ísland

#### 1.1.1.1 Lendingar á öðrum stöðum en alþjóðlegum flugvöllum.

Ef lent er á öðrum en alþjóðlegum flugvelli skal flugstjóri tilkynna um landingu til heilbrigðis- og tollyfirvalda svo og til lögreglu á þeim flugvelli sem upphaflega var áætlað að lenda á. Þetta má tilkynna á hvaða hátt sem er.

Flugstjóri ber ábyrgð á eftirfarandi:

- a. Hafi í upphafi ekki verið veitt leyfi til landingar skal ekki vera samgangur á milli farþega og áhafnar við utanaðkomandi fólk.

## AD 1 AERODROMES - INTRODUCTION

### AD 1.1 Aerodrome Availability

#### 1.1.1 General conditions under which aerodromes and associated facilities are available for use

Flights to and from Iceland - including to and from off-shore installations located within the Continental Area - may take place only by use of the international airports listed in AD 1.3. However, this does not apply in case of an Emergency landing.

Isavia is responsible for the provision of airports, associated facilities and services. The Airports- and Infrastructure Division operates airports other than Keflavik Airport. Keflavik Airport is administrated by Keflavik Airport.

Postal address of the Airports- and Infrastructure Division is:

Isavia  
Airports- and Infrastructure Division  
Reykjavik Airport  
IS-101 Reykjavik  
Iceland

Postal address of the Keflavik Airport is:

Isavia  
Keflavik Airport  
235 Keflavik Airport.  
Iceland

#### 1.1.1.1 Landings made other than at an international aerodrome.

If a landing is made other than at an international aerodrome, the pilot-in-command shall report the landing as soon as practicable to the health, customs and immigration authorities at the international aerodrome of intended landing. This notification may be made through any available communication link.

The pilot-in-command shall be responsible for ensuring that:

- a. If authorization has not been granted to the aircraft, contact between other persons on the one hand and passengers and crew on the other is avoided;

- b. Ekki skal afferma vörur, farangur og póst nema sem hér segir:

ekki skal afferma matvarning framleiddan erlendis eða plöntur nema þar sem ekki fæst matur á staðnum. Öllum matarleifum, þ.m.t. hýði, fræjum og steinum úr ávöxtum, skal safnað saman og skilað í úrgangssíti sem ekki skal fjarlægja úr flugvélinni nema af hreinlætisástæðum; ef svo ber undir skal brenna úrganginn eða grafa djúpt í jörðu.

#### 1.1.1.2 Umferð fólks og farartækja á flugvöllum

##### 1.1.1.2.1 Afmörkun svæða

Hverjum flugvelli er skipt í tvö svæði:

- a. almenningssvæði er sá hluti flugvallar sem er opin almenningi; og
- b. önnur svæði flugvallar með takmörkuðum aðgangi fyrir almennig.

##### 1.1.1.2.2 Umferð fólks

Aðgangur að svæðum með aðgangstakmörkunum er eingöngu veittur í samræmi við sérstakar reglur viðkomandi flugvallar. Aðgangur að skrifstofum tollfyrivalda, lögreglu, heilbrigðiseftirlits og athafnasvæðis sem ætlað er farþegum í millilendingu er einungis veittur starfsfólki yfirvalda, flugfélaga og annarra aðila sem hafa fengið til þess sérstakt leyfi vegna starfa sinna. Skilyrðum fyrir aðgangi aðila að svæðum með takmörkunum er lýst í reglum og reglugerðum fyrir viðkomandi flugvöll.

##### 1.1.1.2.3 Umferð farartækja

Umferð farartækja á svæðum með takmörkuðum aðgangi er takmörkuð við þá sem heimild hafa til aksturs á svæðinu. Bifreiðastjórnar á ferð um svæði með takmörkuðum aðgangi skulu virða almenn umferðalög, leiðbeiningaskilti, auglýstan hámarkshraða og fara eftir fyrimælum viðkomandu yfirvalds.

##### 1.1.1.2.4 Forgangur farartækja

Akstri neyðar og björgunarfarartækja á leið til aðstoðar flugvél í neyð skal veitur forgangur fram yfir öll önnur farartæki á jörðu niðri.

Farartæki á umferðarsvæði skulu fylgja eftirfarandi reglum:

- a. farartæki og faratæki sem dregur flugvél skal vikja fyrir flugvél í landingu, flugtaki eða akstri;

- b. Cargo, baggage and mail are not removed from the aircraft except as provided below;

any foodstuff of overseas origin or any plant material is not removed from the aircraft except where local food is unobtainable. All food refuse including peelings, cores, stones of fruit, etc. must be collected and returned to the galley refuse container, the contents of which should not be removed from the aircraft except for hygiene reasons; in that circumstance the contents must be destroyed either by burning or by deep burial.

#### 1.1.1.2 Traffic of persons and vehicles on aerodromes

##### 1.1.1.2.1 Demarcation of zones

The grounds of each aerodrome are divided into two zones:

- a. a public zone comprising the part of the aerodrome open to the public; and
- b. a restricted zone comprising the rest of the aerodrome.

##### 1.1.1.2.2 Movement of persons

Access to the restricted zone is authorized only under the conditions prescribed by the special rules governing the aerodrome. The customs, police, and health inspection offices and the premises assigned to transit traffic are normally accessible only to passengers, to staff of the public authorities and airlines and to authorized persons in pursuit of their duty. The movement of persons having access to the restricted zone of the aerodrome is subject to the conditions prescribed by the regulations and by the special rules laid down by the aerodrome administration.

##### 1.1.1.2.3 Movement of vehicles

The movement of vehicles in the restricted zone is strictly limited to vehicles driven or used by persons carrying a traffic permit or an official card of admittance. Drivers of vehicles, of whatever type, operating within the confines of the aerodrome must respect the direction of the traffic, the traffic signs and the posted speed limits and generally comply with the provisions of the Highway Code and with the instructions given by the competent authorities.

##### 1.1.1.2.4 Priority of vehicles

Emergency vehicles proceeding to the assistance of an aircraft in distress shall be afforded priority over all other surface movement traffic.

Vehicles on the manoeuvring area shall be required to comply with the following rules:

- a. vehicles and vehicles towing aircraft shall give way to aircraft which are landing, taking off or taxiing;

- b. farartæki skal víkja fyrir öðru farartæki sem dregur flugvél;
- c. farartæki skal víkja fyrir öðru farartæki í samræmi við fyrirmæli flugumferðarþjónustudeildar;
- d. þrátt fyrir lið a,b og c hér að ofan skal farartæki og farartæki sem dregur flugvél fylgja fyrirmælum flugturns.

#### 1.1.1.3 Eftirlit

Umhirða og eftirlit með loftförum, farartækjum, tækjum og vörum sem notuð eru á flugvöllum, er hvorki á ábyrgð ríkisins né sérleyfishafa. Einungis er hægt að gera þá ábyrgja fyrir tapi eða skemmdum sem þeir, eða fulltrúar þeirra, stofna til með beinum aðgerðum.

#### 1.1.1.4 Notkun þyrlupalla

Einungis má nota þyrlupalla í samræmi við sjónflugsreglur (VFR).

Stefna flugtaksflata þyrlupalla er valin með tilliti til hindrana og er yfirleitt laus við hindranir. Áður en flugmenn nota þyrlupalla skulu þeir tryggja að að- og brottflug sé mögulegt án hindrana og að nauðlendingarstaðir séu til staðar á áætlaðri flugleið, komi til neyðartilvika, og með tilliti til afkastagetu þyrlunnar.

#### 1.1.2 Skjöl alþjóðaflugmálastofnunarinnar

Stuðst er við fyrirmæli og leiðbeiningar í Annex 14 eftir því sem mögulegt er. Á sumum flugvöllum hefur ekki verið hægt að framfylgja fyrirmælum í Annex 14. Því eru flugrekstraraðilar og flugmenn beðnir að kynna sér gaumgæfilega þær upplýsingar sem eru fyrir hendi.

#### 1.1.3 Borgaraleg notkun herflugvallar

Á ekki við um Ísland

#### 1.1.4 CAT II -þjónusta á flugvöllum

Útgáfa á CAT II - aðflugum fyrir flugvöll þýðir að flugvöllurinn er útbúinn viðeigandi búnaði fyrir slíka þjónustu ásamt samþykktum blindaðflugsaðferðum, og er þeim beitt þegar við á.

Útgáfa á CAT II-heimild þýðir það að minnsta kosti eftirfarandi búnaður er fyrir hendi.

- a. ILS – viðurkennt fyrir CAT II
- b. Ljós – viðeigandi fyrir CAT II
- c. RVR – kerfi

- b. vehicles shall give way to other vehicles towing aircraft;
- c. vehicles shall give way to other vehicles in accordance with ATS unit instructions;
- d. notwithstanding the provisions of a), b) and c), vehicles and vehicles towing aircraft shall comply with instructions issued by the aerodrome control tower.

#### 1.1.1.3 Policing

Care and protection of aircraft, vehicles, equipment and goods used at the aerodrome are not the responsibility of the State or any concessionaire; they cannot be held responsible for loss or damage which is not incurred through action by them or their agents.

#### 1.1.1.4 Use of the heliports

The heliports may be used only for flights in accordance with Visual Flight Rules (VFR).

The direction of TKOF zones at the individual heliport refers only to zones, which for flight with helicopters are determined to be free of obstructions. Pilots shall, before using a heliport, ensure that a clear approach and departure can be carried out and, in case of an emergency, that suitable landing sites are available along the planned track, taking into consideration the performance of the helicopter.

#### 1.1.2 Applicable ICAO Documents

The standards and Recommended Practices of ICAO Annex 14 are applied whenever possible. However, it has not been possible to meet all these requirements at many aerodromes. Therefore operators and pilots are urged to study all available information carefully.

#### 1.1.3 Civil use of military air bases

Not applicable

#### 1.1.4 CAT II operations at aerodromes

Promulgation of an aerodrome as available for Category II operations means that it is suitably equipped and that procedures appropriate to such operations have been determined and are applied when relevant.

Promulgation implies that at least the following facilities are available:

- a. ILS - certificated to relevant performance category
- b. Lighting - suitable for category promulgated
- c. RVR - system

Sérstakar aðferðir og öryggisatriði verða viðhöfð meðan á CAT II-aðflugi stendur. Almennt er þetta gert til að tryggja öryggi loftfara í skertu skyggni og að koma í veg fyrir truflanir á útgeislun ILS-merkja.

Við verndun ILS-merkja meðan á CAT II-aðflugi stendur geta stöðvunarlinur á akbraut verið fjær flugbraut en þær sem notaðar eru í betra veðri. Slíkar stöðvunarlinur eru sérstaklega merktar og eru þar staðsett skilti í samræmi við ICAO Annex 14 - Vol 1, öðrum megin eða beggja vegna akbrautar.

Fyrir loftför, sem eru að aka út af flugbraut meðan CAT II-starfsemi er í gangi, eru miðlinuljós akbrautar með litakerfi til að auðvelda leið út af braut og endar litakerfið á mörkum ILS-verndarsvæðis (ILS critical / sensitive area). Flugmönnum er uppálagt að láta vita að „brautin yfirgefin“ á viðskiptatiðni (RTF) þegar loftfarið er komið að litakerfishluta miðlinuljósra akbrautar út af braut í þeim tilgangi að nægt rými vegna stærðar loftfars sé tryggt og að allt loftfarið sé komið út úr ILS-verndarsvæðinu.

Í raunverulegum CAT II-veðurskilyrðum er flugmönnum tilkynnt af ATC ef um óstarfhæfi á uppgefnum aðflugstækjum er að ræða, svo þeir geti endurskoðað sín lágmörk ef þess gerist þörf miðað við flugrekstrarhandbækur sínar. Flugmenn sem óska eftir að æfa CAT II-aðflug skulu óska eftir því í fyrstu viðskiftum við aðflugstjórn. Í æfingaraðflugi er engin trygging fyrir því að fyllstu öryggisráðstafanir í aðfluginu séu nýttar og ættu flugmenn því að búast við þeim möguleikum að truflun geti verið á ILS-geislunum.

#### 1.1.5 Bremsumælingatæki sem notað er og viðmiðunarbremstuduill þar sem flugbraut er lýst hál vegna bleytu

Bremsumælingatæki sem eru notuð er að finna í AD 1.2. Þegar einungis vatn er til staðar á flugbraut og reglubundnar mælingar hafa sýnt að brautin verður ekki hál þegar hún er blaut verða ekki framkvæmdar bremsumælingar og brautin verður tilkynnt blaut.

#### 1.1.6 Aðrar upplýsingar

##### 1.1.6.1 Upplýsingar um brautarástand á flugvöllum

Á flugvöllum, sem veita ATS-þjónustu, fást upplýsingar um ástand flugbrauta í flugturni eða AFIS-skrifstofu og í flugstjórnarmiðstöð í Reykjavík. Upplýsingar um aðra flugvelli eru veittar á skrifstofu upplýsingaþjónustu flugmála en þær gætu verið ónákvæmar. Það er ábyrgð flugstjóra eða flugrekstraraðila að afla nauðsynlegra upplýsinga áður en landing eða flugtak á sér stað á þessum flugvöllum.

Special procedures and safeguards will be applied during Category II operations. In general, these are intended to provide protection for aircraft operating in low visibilities and to avoid disturbance of the ILS signals.

Protection of ILS signals during Category II operations may dictate that pre-take-off holding positions be more distant from the runway than the holding positions used in good weather. Such holding positions will be appropriately marked and will display signs conforming to the specifications in ICAO Annex 14, Volume I, on one or both sides of the taxiway.

For aircraft taxiing off the runway during Category II operations, exit taxiway centre line lights are colour-coded to facilitate notification of runway vacation; the colour coding ends at the boundary of the ILS critical/sensitive area. Pilots are required to make a "Runway Vacated" call on RTF when the aircraft has reached the colour code of part of the exit taxiway centre line lights, due allowance being made for aircraft size to ensure that the entire aircraft is clear of the ILS critical/sensitive area.

In actual Category II weather conditions, pilots will be informed by ATC of any unserviceabilities in the promulgated facilities so that they can amend their minima, if necessary, according to their operations manual. Pilots who wish to carry out a practice Category II approach are to request Practice Category II Approach on initial contact with Approach Control. For practice approaches there is no guarantee that the full safeguarding procedures will be applied and pilots should anticipate the possibility of a resultant ILS signal disturbance.

#### 1.1.5 Friction measuring device used and friction level below which the runway is declared slippery when it is wet

For the friction measuring devices used, see AD 1.2. Where only water is present on a runway and periodic measurements indicate that the runway will not become slippery when wet, no measuring will take place, and the runway will be reported as being "WET".

#### 1.1.6 Other information

##### 1.1.6.1 Information Regarding Field Conditions At Aerodromes.

For aerodromes where Air Traffic Services are provided, information on surface conditions is made available in the Control Tower or AFIS office, and the Area Control Centre at Reykjavík Airport. Information concerning other aerodromes may be available at the AIS office, but may not be actual. It will therefore remain the responsibility of the pilot-in-command or operator to obtain the necessary information before take-off or landing at such aerodromes.

## AD 1.2 Björgunar- og slökkviviðbúnaður og vetrarviðhald

### 1.2.1 Björgunar- og slökkviviðbúnaður

Á flugvöllum með reglubundið áætlunarflug og/eða óreglubundið áætlunarflug með farþega er björgunar- og slökkviviðbúnaður í samræmi við gildandi reglur.

*Ath - Fyrir þyrluvelli gilda sérstakar reglur.*

Upplýsingar um þjónustu og umfang hennar er að finna á blaðsíðu viðkomandi flugvallar.

Í reglubundnu áætlunarflugi og /eða óreglubundnu áætlunarflugi með farþega er óheimilt að nota flugvelli sem ekki hafa björgunar- og slökkviviðbúnað.

Björgunar- og slökkviviðþjónusta er flokkuð niður í töflu hér að neðan. Tímabundnar breytingar verða tilkynntar með NOTAM.

Björgunar- og slökkviviðþjónusta

Flokkun flugvallar / Nauðsynlegt vatnsmagn í lítrum til að framleiða froðu samkvæmt flokki A.

## AD 1.2 Rescue and Fire Fighting Services and Snow Plan

### 1.2.1 Rescue and fire fighting services

At aerodromes approved for scheduled and/or non-scheduled traffic with aeroplanes carrying passengers, Rescue and Fire Fighting Services and are established in accordance with the regulations for civil aviation.

*Note.- For heliports, special rules will apply.*

Information about whether there is service and what the extent of that service is, is given on the relevant page for each aerodrome.

Scheduled or non-scheduled traffic with aeroplanes carrying passengers is not allowed to use aerodromes without Rescue and Fire Fighting Services.

Each individual service is categorized according to the table shown below. Temporary changes will be published by NOTAM.

Rescue and Fire Fighting Services

Aerodrome categories / Amounts of water in litres necessary for the production of level A foam.

Aerodrome category	Aeroplane overall length	Maximum fuselage width	Water (L)	Discharge rate foam solution / minute (L)
1	2	3	4	5
1	0m up to but not including 9m	2m	230	230
2	9m up to but not including 12m	2m	670	550
3	12m up to but not including 18m	3m	1 200	900
4	18m up to but not including 24m	4m	2 400	1 800
5	24m up to but not including 28m	4m	5 400	3 000
6	28m up to but not including 39m	5m	7 900	4 000
7	39m up to but not including 49m	5m	12 100	5 300
8	49m up to but not including 61m	7m	18 200	7 200
9	61m up to but not including 76m	7m	24 300	9 000
10	76m up to but not including 90m	8m	32 300	11 200

## 1.2.2 Vetrarviðhald

### 1.2.2.1 Fyrirkomulag vetrarviðhalds

Snjóruðningur, mælingar, aðgerðir til úrbóta og tilkynningar um ástand flugbrauta.

Frá 1. október til 30. apríl ár hvert verður á neðangreindum flugvöllum haldið uppi eftirfarandi þjónustu:

- a. Eftirlit með athafnasvæði og flughlöðum til að kanna ís, snjó, krap eða vatn.
- b. Bremsumælt eða bremsuskilyrði metin þegar ís, snjór og/eða krap þekja meira en 10% af þeirri flugbraut sem um er að ræða og akbrautir og flughlöð eftir því sem kostur er.
- c. Viðeigandi ráðstafanir gerðar til að halda flugbrautum, akbrautum og flughlöðum opnum.
- d. Tilkynnt er um skilyrði í liðum a. til c. hér að ofan.

Vetrarviðhald er á öllum áætlunarflugvöllum innanlands auk alþjóðavalla.

Alþjóðavellir eru:

Akureyri  
Egilsstaðir  
  
Reykjavík  
Keflavík

### 1.2.2.2 Eftirlit á athafnasvæðum

Fylgst er með ástandi athafnasvæða og flughlöðum á auglýstum opnunartíma flugvallarins. Hægt er að veita vetrarþjónustu utan opnunartíma sé þess óskað.

## 1.2.2 Snow plan

### 1.2.2.1 Organization of winter service

Snow clearance, measuring, improving and reporting runway conditions.

During the winter period from approximately 1 October to approximately 30 April, the Aerodrome Operational Service at the aerodromes listed below will conduct the following duties:

- a. Surveillance of the manoeuvring area and apron with a view to noting the presence of ice, snow, slush or water.
- b. Measurement of the friction coefficient or estimate of the braking action when ice, snow and/or slush are present on more than 10% of the total area of the runway in question, and as far as possible at taxiways and aprons.
- c. Implementation of measures to maintain the usability of the runway, etc.
- d. Reporting of the conditions mentioned in a. to c. above.

Winter service is established at all domestic aerodromes with scheduled flight and at international aerodromes.

International aerodromes are:

Akureyri  
Egilsstaðir  
  
Reykjavík  
Keflavík

### 1.2.2.2 Surveillance of movement areas

The Aerodrome Operational Service monitors the condition of the manoeuvring area and the apron within the published aerodrome hours of service. Snow removal is also available upon request outside opening hours.

### 1.2.2.3 Bremsumælingar og aðgerðir

1.2.2.3.1 Dýpt snjóalaga eða kraps er mæld með stiku. Mælingar eru gerðar víðs vegar um svæðið og reiknað út meðaltal. Á flugbraut er meðaltal reiknað fyrir hvern þriðjung brautar.

#### 1. Mælt viðnám

Hvenær sem upplýsingar um bremsuskilyrði eru notaðar til að meta stöðvunarvegalegd og stýrimöguleika loftfars er nauðsynlegt að hafa í huga að mælt viðnám hefur eingöngu tölugildi fyrir viðkomandi bremsumælingatæki.

#### 2. Eftirfarandi kerfi við mælingar munu gilda:

- a. Samfelld bremsumæling þar sem viðnám er mælt samfelld með brautarmæli (SFT).
- b. TAPLEY-bremsumæling (TAP) sem einungis mælir hámarksviðnám við hverja bremsu.

Allar mælingar eru framkvæmdar í samræmi við leiðbeiningar frá framleiðanda um notkun tækjanna. Mælingar eru gerðar með fjögurra metra millibili báðum megin við miðlínu flugbrautar.

3. Samfelldar bremsumælingar (SFT) eru framkvæmdar á Akureyri, Egilsstöðum, Keflavík, Reykjavík og Vestmannaeyjum. Tapley-bremsumælingar eru framkvæmdar á öllum öðrum flugvöllum, sjá AD2.

4. Bremsuskilyrði eru metin ef ekki er hægt að mæla viðnám vegna skorts á tækjum eða af öðrum ástæðum.

5. Þegar ís, snjór eða krap þekja 10% eða minna af flugbraut er viðnám ekki mælt og bremsuskilyrði ekki metin. Ef vatn er á flugbraut við þessi skilyrði er brautin tilkynnt blaut.

#### 1.2.2.4 Aðgerðir til að tryggja notkun á athafnasvæðum

1.2.2.4.1 Snjóhreinsun og aðgerðir til að bæta bremsuskilyrði verða framkvæmdar eins lengi og skilyrði á athafnasvæði hindra öryggi og reglufestu flugumferðar.

### 1.2.2.3 Measuring methods and measurements taken

1.2.2.3.1 The depth of a layer of snow or slush is measured by an ordinary measuring rod. Measurements will be taken at a large number of places and a representative mean value calculated. On a runway, the mean value will be calculated for each third of the runway.

#### 1. Friction coefficients -

Whenever information on braking action promulgated in accordance with this snow plan in terms of friction coefficients is used as a basis for assessing the stopping and manoeuvring capability of an aircraft, it is of utmost importance to keep in mind that these friction coefficients pertain to a measuring device and therefore, as objective parameters, are valid for that specific device only.

#### 2. The following methods of measurement will apply:

- a. Continuous method whereby the friction coefficient is recorded continuously by means of special devices and surface friction tester (SFT).
- b. Retardation measurements with the use of an instrument that only indicates the peak value of the retardation reached during each braking (Tapley meter (TAP)).

All measurements and calibrations are accomplished in accordance with the instructions given by the manufacturer for the proper use of the instruments. Measurements are taken, approximately 4 m apart, on each side of the centreline of the runway.

3. SFT is used at Akureyri, Egilsstadir, Keflavik, Reykjavik and Vestmanneyjar. A TAP is used at remaining aerodromes listed in AD 2.

4. Braking action will be estimated if the friction coefficient cannot be measured due to lack of equipment or for other reasons.

5. When ice, snow or slush is present on 10% or less of the total area of a runway, the friction coefficient will not be measured and braking action will not be estimated. If in such a situation water is present, the runway will be reported WET.

#### 1.2.2.4 Actions taken to maintain the usability of movement areas

1.2.2.4.1 Snow clearance and measures to improve braking action will be implemented and maintained as long as conditions at the movement area impede the safety and regularity of air traffic.

#### 1.2.2.4.2 Snjóhreinsun - forgangur

Sjóhreinsun á athafnarsvæðum er gerð í eftirfarandi forgangsröð:

1. Flugbraut, sem er í notkun, tengdar akbrautir og flughlöð
2. Akbrautir
3. Flughlöð og svæði við flugskyli
4. Aðrar flugbrautir
5. Önnur svæði

Flugbrautir eru hreinsaðar í fulla breidd en þó getur undir sérstökum kringumstæðum þurft að opna flugbraut tímabundið þó að brautin sé einungis hreinsuð 30 metra breið. Snjóhreinsun telst ekki lokið fyrr en braut er hreinsuð í fulla breidd.

Gripið verður til aðgerða til að bæta bremsuskilyrði þegar mælt viðnám á flugbrautum og akbrautum er lægra en kveður á um í viðhaldsáætlun í Annex 14, bindi I, viðhengi A, kafla 7.

Sandur er notaður til að bæta bremsuskilyrði við ákveðin brautarskilyrði. Kornastærð er frá 1 mm til 5 mm. Sandi verður dreift á braut að minnsta kosti út í 15 m frá miðlínu brautar.

#### 1.2.2.5 Tilkynningar

1.2.2.5.1 Tilkynningar um ástand alþjóðaflugvalla (sjá 1.2.2.1) eru sendar til flugturns og flugstjórnarmiðstöðvar á SNOWTAM-eyðublöðum. Flugstjórnarmiðstöð sendir tilkynningarnar áfram til réttra aðila sbr. flugmálahandbók, kafla **GEN 3.1**. Á öðrum áætlunarflugvöllum eru brautarskilyrði gefinn upp í METAR.

1. Þegar ís, snjór eða krap er ekki lengur á brautum og sandur ekki lengur notaður verður tilkynnt að SNOWTAM-tilkynningum sé hætt. Útgáfu SNOWTAM-tilkynninga verður þá hætt þar til næsta vetur.

Upplýsingar sem varða vetrarviðhald verða gefnar út í AIP Supplement.

#### 1.2.2.5.2 Orðaskýringar og skilgreiningar :

Krap: Er vatnsmettaður snjór sem skvettist þegar flötum fæti er skellt niður. Þyngd 0,5 til 0,8.

#### 1.2.2.4.2 Clearance priorities

The following priorities have been established for the clearance of movement areas:

1. Runway in use, associated taxiways and aprons
2. Taxiways
3. Aprons and hangar areas
4. Other runways
5. Other areas

Measures will be taken to clear the runways to full width but in special cases conditions may dictate that wide runways be opened temporarily for traffic even if cleared to a width of 30 m only. Snow clearance will not be considered completed until the runway is cleared to full width.

Measures to improve braking action Will be implemented when the friction coefficient on runways and taxiways is below the maintenance planning level shown in ICAO Annex 14, Volume I, Attachment A, Section 7.

Improvement of the braking action by spreading sand with grain size of not less than 1 mm and nor exceeding 5 mm will take place. The sand will be spread out to a width of not less than 15 m on each side of the runway centreline.

#### 1.2.2.5 Reporting

1.2.2.5.1 The International Aerodrome Operational Service (see 1.2.2.1) will use the SNOWTAM form for the reporting which will be sent to the tower and the Area Control Centre in Reykjavik for further dissemination according to AIP Iceland **GEN 3.1**. Other domestic aerodromes, with scheduled flight, publish runway conditions with METAR.

1. When ice, snow or slush no longer prevails and sand is no longer used, the reporting will cease after the issuance of a cancellation SNOWTAM. A new SNOWTAM will not be issued until winter conditions appear again.

Information supplementing this Snow-Plan will be issued in an AIP Supplement.

#### 1.2.2.5.2 The following definitions have been adopted:

Slush: Water-saturated snow which with a heel-and-toe slap-down motion against the ground will be displaced with a splatter; specific gravity: 0.5 up to 0.8.

Ath. Samblanda af ís, snjó og/eða vatni getur, sérstaklega í snjókomu, slyddu eða rigningu, myndað úrkomu sem er þyngri en 0,8. Þessi úrkoma er gegnsæ fremur en mött og þekktist þannig frá krapi.

Note- Combinations of ice, snow and/or standing water may, especially when rain, rain and snow, or snow is falling, produce substances with specific gravities in excess of 0.8. These substances, due to their high water/ice content, will have a transparent rather than a cloudy appearance and, at the higher specific gravities, will be readily distinguishable from slush.

#### Snjór (á jörðu)

#### Snow (on the ground)

- Purr snjór er snjór sem hægt er að blása af hlutum eða ef hann er hnoðaður saman með höndunum, þá fellur hann sundur þegar því er hætt. Þyngd að 0,35.
- Blautur snjór er snjór sem helst saman þegar hann er hnoðaður saman með höndunum og hægt er að mynda snjóbolta. Þyngd 0,35 að 0,5.
- Samanþjappaður snjór er snjór sem þjappað hefur verið saman í fasta heild, veitir viðnám við frekari samanþjöppun og helst saman eða brotnar í þykk stykki ef tekinn er upp. Þyngd 0,5 og yfir.

- Dry snow. Snow which can be blown if loose or, if compacted by hand, will fall apart again upon release; specific gravity: up to but not including 0.35.
- Wet snow. Snow which, if compacted by hand, will stick together and tend to or form a snowball; specific gravity: 0.35 up to but not including 0.5.
- Compacted snow. Snow which has been compressed into a solid mass that resists further compression and will hold together or break up into lumps if picked up; specific gravity: 0.5 and over.

#### 1.2.2.5.3 Tilkynt bremsuskilyrði

#### 1.2.2.5.3 Reported braking action

Upplýsingar um bremsuskilyrði eru gefnar upp í mældu viðnámi (viðnámsstuðull er tveggja stafa tala en tugakommu er sleppt) þegar bremsuskilyrði eru mæld. Að auki verður tilkynt um hvaða mælitæki er notað. Þegar bremsuskilyrði eru áætluð eru þau tilkynt á venjulegu talmáli.

Information on braking action will be given in terms of friction numbers (friction coefficient indicated with two digits, 0 and decimal symbol being omitted) when based on measurements. In addition, the kind of measuring device used will be reported. When braking action is estimated, plain language will be used.

Í MOTNE-tilkyningum eru sérstök tákn notuð:

In MOTNE transmission, a special code will be used.

Calculated friction coefficient	Estimated breaking action	Code
0.40 and above	Good	5
0.36 to 0.39	Good to medium	4
0.30 to 0.35	Medium	3
0.26 to 0.29	Medium to poor	2
0.25 and below	Poor	1
9 unreliable	Unreliable	9

#### 1.2.2.6 Lokun flugbrauta

#### 1.2.2.6 Cases of runway closure

Þegar tafir á snjóhreinsun gætu valdið neyðarástandi, t.d. ört lækkandi hitastig sem veldur því að vatn eða krap fryr í klakabunka þá er snjóhreinsunardeild heimilt að krefjast lokunar fyrir umferð á hlutum athafnasvæða.

In cases where a postponement of clearance operations would involve a definite risk of the situation developing into a crisis, e.g. when a fall in temperature causes water or slush to become solid ice, the snow clearance service is authorized to demand that sections of the movement areas be closed to traffic.

### 1.2.2.7 Dreifing upplýsinga um snjóalög

Upplýsingar um snjóalög á Akureyri, Egilsstöðum, Keflavík og Reykjavík er dreift með SNOWTAM-skeytum. Upplýsingar um aðra flugvelli eru veittar á viðkomandi flugvöllum eða í flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík.

#### UPPLÝSINGAR UM ÁSTAND FLUGBRAUTA

Frá flugvöllum á Akureyri, Egilsstöðum, Keflavík og í Reykjavík eru sendar upplýsingar um ástand flugbrauta sem átta stafa runa í lok METAR-skeyta.

### 1.2.2.7 Dissemination of information about snow conditions

Information on snow conditions at Akureyri, Egilsstaðir, Keflavik and Reykjavik will be disseminated in SNOWTAM message. Information on snow conditions at aerodromes other than those mentioned above can be obtained at the aerodrome concerned or will be available at the Area Control Centre Reykjavik.

#### RUNWAY STATE INFORMATION

The aerodrome at Akureyri, Egilsstodum, Keflavik and Reykjavik is disseminating runway conditions as eight digit group(s) at the end of a METAR message.

1. Flokkarnir $D_R D_R E_R C_R e_R e_R B_R B_R$ tákna:		1. The group $D_R D_R E_R C_R e_R e_R B_R B_R$ denotes:	
Flugbrautarheiti	$D_R D_R$	Runway Designator	
Tegund þekju	$E_R$	Runway Deposits	
Magn þekju	$C_R$	Extent of runway contamination	
Dýpt þekju	$e_R e_R$	Depth of deposit	
Bremsuskilyrði	$B_R B_R$	Friction coefficient of braking action	
Eftirfarandi leiðbeiningar stjórnast af samsetningu og notkun þessara átta stafa runu:		The following instructions govern the composition and use of this eight-figure group:	
a. Flugbrautarheiti ( $D_R D_R$ )		a. Runway designator ( $D_R D_R$ )	
Flugbrautarheiti er auðkennt með tveimur tölustöfum eins og 01-19-31, tölugildið 88 merkir allar brautir.		Is expressed as two digits corresponding to runway designator, e.g. 01-19-31 etc., the figure 88 indicates "all runways".	
Tölugildið 99 merkir að engar nýjar upplýsingar eru til (eldri upplýsingar endurtekna).		The digits 99 indicates that any or up-dated report is not available (the previous report is repeated.)	
b. Tegund þekju ( $E_R$ )		b. Runway deposits ( $E_R$ )	
Hrein og þurr	0	Clear and dry	
Rök	1	Damp	
Blaut eða pollar	2	Wet or water patches	
Hrím (dýpt venjulega minni en 1mm)	3	Rime or frost covered (depth normally less than 1 mm)	
Þurr snjór	4	Dry snow	
Blautur snjór	5	Wet snow	
Krap	6	Slush	
Ís	7	Ice	
Þjappaður snjór	8	Compacted or rolled snow	
Frosin hjólför eða hryggir	9	Frozen ruts or ridges	

Tegund þekju ekki tilkynnt (vegna brautarhreinsunar)	//	Type of deposit not reported (e.g. due to runway clearance in progress).
Ath. Ef um er að ræða fleiri en eina tegund af þekju á flugbrautinni er forgangs röð krap og ís		Note. If there are more than one deposit on the runway, priority is given to slush and ice (in the said order).
c. Magn á þekju ( $C_R$ )		c. Extent of runway contamination ( $C_R$ )
Þetta er auðkennt með einum tölustaf eins og sýnt er hér á eftir:		This is expressed as a single digit in accordance with the following :
Minna en 10% af braut hulin	1	less than 10 per cent of runway contaminated (covered)
11% til 25% af flugbraut hulin	2	11 per cent to 25 per cent of runway contaminated (covered)
26% til 50% af flugbraut hulin	5	26 per cent to 50 per cent of runway contaminated (covered)
51% til 100% af flugbraut hulin	9	51 per cent to 100 per cent of runway contaminated (covered)
Ekki gefið upp (vegna brautarhreinsunar)	/	not reported (e.g. due to runway clearance in progress).
d. Dýpt þekju		d. Depth of deposit ( $e_{RER}$ )
Þetta er auðkennt með tveimur tölustöfum, samkvæmt eftirfarandi töflu:		This is denoted by two digits in accordance with the following scale:
minna en 0.1 mm	00	less than 0.1 mm
minna en 1 mm	01	less than 1 mm
minna en 2 mm	02	less than 2 mm
minna en 10 mm	10	less than 10 mm
minna en 15 mm	15	less than 15 mm
minna en 20 mm	20	less than 20 mm
minna en 90 mm	90	less than 90 mm
minna en 10 cm	92	less than 10 cm
minna en 15 cm	93	less than 15 cm
minna en 20 cm	94	less than 20 cm
minna en 25 cm	95	less than 25 cm
minna en 30 cm	96	less than 30 cm
minna en 35 cm	97	less than 35 cm
minna en 40 cm	98	less than 40 cm
Þetta þýðir að flugbraut eða flugbrautir eru ónothæfar vegna snjóá, kraps, íss, skafla eða vinnu við brautarhreinsun.	99	meaning runway or runways non-operational due to snow, slush, ice, large drifts or runway clearance, but depth not reported

Dýpt á þekju ekki mælanleg.	//	depth of deposit operationally not significant or not measurable
Ath. Þegar dýpt er mæld á nokkrum stöðum á flugbraut er gefið upp meðaltal eða ef þurfa þykir þá mesta dýpt		Note . When depth is measured at a number of points along a runway, the average value is stated or, if operationally significant, the highest value.
e. Bremsuskilyrði		e. Friction coefficient or braking action ( $B_R B_R$ )
Er gefið upp með 2 tölustöfum í samræmi við viðnámstuðul, ef ekki þá í samræmi við eftirfarandi:		This is denoted by two digits corresponding to the friction coefficient or, if not available, the estimated braking action, in accordance with the following:
góð	95	good
sæmileg til góð	94	medium/good
sæmileg	93	medium
sæmileg til léleg	92	medium/poor
léleg	91	poor
óreiðanleg	99	unreliable
bremsuskilyrði ekki uppgæfin - braut ekki nothæf	//	braking conditions not reported, runway not operational.
Ath. 1 Þar sem bremsuskilyrði eru tekin á nokkrum stöðum á flugbrautinni skal gefa meðaltal eða ef talið er æskilegt þá lægsta gildi.		Note 1. Where braking action is assessed at a number of points along the runway, the mean value used or, if operationally significant, the lowest value.
Ath. 2 99 er gefið upp ef mælitækið gefur ekki upp áreiðanlega tölu vegna krappa.		Note 2. Code 99 is reported if the measuring equipment does not give reliable values due to wet or loose snow or slush.
Ath. 3 "/" er gefið upp ef ekki er unnt að gefa upp bremsuskilyrði.		Note 3. "/" is reported if the braking action cannot be reported.
Dæmi: 99421594 þýðir, þurr snjór þekur 11 til 25% af braut, dýpt 15 mm, bremsuskilyrði sæmileg til góð.		Example: 99421594, means dry snow covering 11 per cent to 25 per cent of runway, depth 15 mm, braking action medium to good.
Dæmi: 14//99// = Flugbraut 14 lokuð - hreinsun í gangi.		Example: 14//99// = RWY 14 non-operational due to runway clearance in progress.
Dæmi: 14/////: Flugbraut 14 óhreinsuð, engar aðrar upplýsingar fyrir hendi. Ef allar flugbrautir eru þannig þá skal nota 88///// og t.d. flugvöllur lokaður.		Examples: 14/////: RWY 14 contaminated but no other information available. If all RWYs are concerned 88///// is reported e.g. aerodrome closed.
Dæmi: 14CLRD//: Flugbraut 14 opin. Ef um er að ræða allar flugbrautir þá skal nota 88CLRD// eingöngu.		Examples: 14CLRD//: Contamination on RWY 14 has ceased. If all RWYs are concerned 88CLRD// is reported and no further state message will be sent until contamination conditions reoccur.









## AD 1.4 Flokkun flugvalla

Flugvöllum er skipt í 3 flokka í þessari AIP-bók :

### 1.4.1 Flokkur 1: AD 2 – Alþjóðaflugvellir og aðrir flugvellir

- a. Alþjóðavellir eru skilgreindir sem komu- og brottfararflugvellir í millilandaflugi í samræmi við ákvæði 10. greinar stofnskrár Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Þar sem ákvæðum varðandi toll, útlendingaeftirlit, heilbrigðiseftirlit og reglum varðandi innflutning á dýrum og plöntum er framfylgt og flugumferðarþjónusta er starfrækt.
- b. Aðrir flugvellir eru þeir flugvellir sem hafa útgefin blindaöflug.

Ath.- Verið er að færa efni um þá flugvelli sem hafa útgefin blindaöflug úr kafla AD 4 yfir í kafla AD 2. Efnið verður unnið í áföngum en á meðan sú vinna stendur yfir getur efni fyrir sambærilega flugvelli verið sitt í hvorum kaflanum.

### 1.4.2 Flokkur 2: AD 3 – Þyrluvellir

### 1.4.3 Flokkur 3: AD 4 – Flugvellir fyrir innanlandsflug

#### AD 4.1- Aðrir flugvellir og landingarstaðir

Ath.- Margir flugvallanna í flokki 3 - **AD 4** eru að miklu leyti frá náttúrunar hendi en hafa síðan verið valtaðir og merktir og vindpoki settur upp við þá. Sumir þeirra geta verið varasamir í bleytutið og á vorin þegar frost er að leysa úr jörðu.

## AD 1.4 Grouping of aerodromes

Grouping of Airports in this AIP are divided in 3 groups:

### 1.4.1 Group 1: AD 2 – International and other aerodromes

- a. Aerodromes of entry and departure for international air traffic, where all formalities concerning customs, immigration, health, animal and plant quarantine and similar procedures are carried out and where air traffic services are available on a regular basis.
- b. Other aerodromes are those with published instrument approaches.

Note - In the following months, information on aerodromes with published instrument approaches, will be moved from the AD 4 section to the AD 2 section. The information will be consequently moved between sections. During that time information on similar aerodromes will either be in AD 4 or AD 2.

### 1.4.2 Group 2: AD 3 – Heliports

### 1.4.3 Group 3: AD 4 – Domestic Aerodromes

#### AD 4.1- Other Aerodromes and landing strips

Note.- Many of the group 3 - **AD 4** aerodromes are natural landing spots but have been rolled and marked and windcone put up. Some of them can be precarious in wet weather and in spring when frost is thawing.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK