

Sp.

191. Skýrsla

[107. mál]

frá utanríkisráðherra um töf á brottför sovéska utanríkisráðherrans frá Keflavíkurflugvelli 30. október s.l., samkvæmt beiðni.

Hinn 5. nóvember s. l. var borin fram á Alþingi beiðni 9 þingmanna um skýrslu vegna tafar á brottför utanríkisráðherra Sovétríkjanna frá Keflavíkurflugvelli 30. október 1985.

Sama dag og umrætt atvik varð, 30. október 1985, fór utanrrh. fram á það við varnarmála-skrifstofu utanríkisráðuneytisins og flugmálastjórnina á Keflavíkurflugvelli að skýringa yrði aflað. Frumskýrsla barst frá flugmálastjórn á Keflavíkurflugvelli samdægurs. Þann 31. október 1985 voru segulbandsupptökur fjarskipta sem fram fóru við brottför sovéska utanríkisráðherrans kannaðar. Þeir sem hlýddu á upptökurnar voru: Sverrir H. Gunnlaugs-son, skrifstofustjóri varnarmálaskrifstofu, E.K. Anderson, aðmírall, yfirmaður varnarliðs-ins, Pétur Guðmundsson, flugvallarstjóri á Keflavíkurflugvelli, og Guðmundur Óli Ólafsson, yfirflugumferðarstjóri.

Í kjölfar þess óskaði skrifstofustjóri varnarmálaskrifstofu eftir skýrslu um málið frá yfirflugumferðarstjóra, svo og varnarliðsmönnum, þar á meðal flugmönnum F-15 vélanna.

Þann 5. nóvember 1985 samþykkti flugráð á 1103. fundi sínum að fela rannsóknar-mönnum loftferðaeftirlitsins að rannsaka málið. Taldi ég þá rétt og eðlilegt að allar skýrslur um brottför sovéska utanríkisráðherrans, sem höfðu borist eða voru að berast, yrðu afhentar rannsóknarmönnum loftferðaeftirlitsins. Var það gert.

Á 1104. fundi flugráðs 19. nóvember 1985 var síðan lögð fram skýrsla með niðurstöðum loftferðaeftirlitsins. Skýrsla þessi ásamt bréfi Leifs Magnússonar, formanns flugráðs, fylgir hér með (sjá fskj. 1 og 2).

Önnur gögn, sem tengjast málinu, eru sem hér segir (sjá fskj. 3—12).

3. Afrit af skýrslu flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli, dags. 30. október 1985;
4. Afrit af skýrslu varðstjóra flugumferðarstjórnar á þessum tíma, dags. 30. október 1985;
5. Afrit af skýrslu yfirflugumferðarstjóra á Keflavíkurflugvelli, dags. 4. nóvember 1985;
6. Afrit af skýrslu viðkomandi flugumferðarstjóra í flugturninum á Keflavíkurflugvelli, dags. 14. nóvember 1985;
7. Afrit af skýrslu yfirmanns í bandaríska flughernum á Keflavíkurflugvelli um reglur o. fl., er varða lágmarkseldsneyti F-15 flugvélna, dags. 13. nóvember 1985;
8. Afrit af skýrslum eftirlitsmanns æfingaflugsins og allra flugmanna F-15 flugvélna;
9. Afrit af skýrslum slökkviliðsmanna flugvallarins, sem voru sjónarvottar að brottför Aeroflot 4136, dags. 14. nóvember 1985;
10. Afrit af skýrslu Lárusar Kristjáns Péturssonar, deildarstjóra í tollgæslu á Keflavíkurflugvelli, dags. 12. nóvember 1985;
11. Afrit af skýrslu Guðmanns Magnúsar Héðinssonar, bifreiðarstjóra, dags. 13. nóvember 1985.

Niðurstaða athugana varnarmálaskrifstofu utanríkisráðuneytisins og rannsóknar loftferðaeftirlitsins er sú að ekkert bendi til þess að loftfari sovéska utanríkisráðherrans hafi verið ögrað eða það vísvitandi tafið, heldur hafi hér verið um að ræða röð tilviljanakenndra atvika.

Rétt er að undirstrika, að flugumferðarstjórnin á Keflavíkurflugvelli er alfarið í höndum íslenskra aðila.

Í annan stað er rétt að fram komi að engar reglur um forgang sérstakra flugvéla frá Keflavíkurflugvelli hafa verið til.

Í ljósi þessa atviks hefi ég sett reglur, dags. 29. nóvember 1985 „um forgang sérstakra flugvéla frá Keflavíkurflugvelli“. Reglur þessar fylgja hér með (sjá fskj. 12).

Fylgiskjal 1.

Flugráð Reykjavíkurflugvelli

Utanríkisráðuneyti,
Varnarmálaskrifstofa,
Skúlagötu 63,
105 Reykjavík.

Tilvísun vor
FR.62.85

Dags. vor
19. nóv. 1985

Á 1103. fundi flugráðs, sem haldinn var 5. þ. m., óskuðu tveir flugráðsmanna eftir umræðum um það atvik á Keflavíkurflugvelli 30. f.m., er flugvél sovéska utanríkisráðherrans tafðist við brottför.

Á þeim fundi samþykkti flugráð að fela loftferðaeftirliti flugmálastjórnar að rannsaka þetta mál, og skila um það skýrslu á næsta fund flugráðs.

Sú skýrsla var lögð fram á 1104. fundi ráðsins, sem haldinn var í dag, og fylgir hún með bréfi þessu.

Í umræðum um skýrsluna kom m. a. fram, að raunveruleg töf flugvélar ráðherrans var um 7 mínútur, þ. e. frá kl. 1043, er flugvélin kom að flugtaksbraut, og þar til kl. 1050, er vélin fær heimild flugturns til aksturs í flugtaksstöðu.

Að öðru leyti vísast til skýrslunnar sjálfrar.

Leifur Magnússon
formaður.

Fylgiskjal 2.

SKÝRSLA um tiltekna flugumferð á Keflavíkurlflugvelli 30. okt. 1985

Atburðarás:

Miðvikudaginn 30. október 1985 fóru nokkrar F-15 þotur frá varnarliðinu í æfingaflug, svo sem venjulegt er.

Æfingaflugið var framkvæmt m. a. svo sem hér greinir:

1. Þrjár þotur, með kallmerki Dagger-1, Dagger-2, og Dagger-4, áætluðu brottför kl. 0830 og fóru kl. 0832. Gert var ráð fyrir að vera í æfingasvæði 1-A, sjá viðbæti. Flugáætlun gerði ráð fyrir að þær kæmu aftur kl. 1015. Dagger-1 og Dagger-2 hófu aðflug kl. 1029.

Dagger-4 kom til baka með Dagger-3, sjá hér á eftir.

2. Þrjár þotur, með kallmerki Hawk-1, Hawk-2 og Hawk-3, áætluðu brottför kl. 0900, en fóru kl. 0856.

Gert var ráð fyrir að vera í æfingasvæði 1-C, sjá viðbæti.

Flugáætlun gerði ráð fyrir, að þær kæmu aftur kl. 1040. Þessar þotur voru komnar í umferðarhring flugvallarins kl. 1030.

3. Ein þota, með kallmerki Dagger-3, áætlaði brottför kl. 0915, en fór kl. 0913.

Gert var ráð fyrir að vera í æfingasvæði 1-A. Flugáætlun gerði ráð fyrir, að þær kæmu aftur kl. 1100. Dagger-3 og Dagger-4 (sjá 1.) voru í aðflugi að flugvelli kl. 1039.

Á Keflavíkurlflugvelli var veður á þessum tíma bjart og gott. Veðurlýsing Veðurstofu Íslands var svo sem hér segir:

Kl. 0800: Vindur 30° 16 hnútar, skýjafar $\frac{3}{8}$ SC í 1800 feta hæð, skyggni ótakmarkað, hiti +4°.

Kl. 0900: Vindur 40° 12 hnútar, skýjafar $\frac{1}{8}$ Cu í 1800 feta hæð og $\frac{3}{8}$ Ci í 1800 feta hæð, skyggni ótakmarkað, hiti +4°.

Kl. 1000: Vindur 50° 15 hnútar, heiðríkt, hiti +4°.

Kl. 1100: Vindur 30° 14 hnútar, heiðríkt, hiti +4°.

Klukkan 0742 þennan sama morgun lenti Iljushin IL-62 flugvél frá AEROFLOT á Keflavíkurlflugvelli, flugnúmer hennar var SU-4136.

Með flugvél þessari kom utanríkisráðherra Sovétríkjanna og samkvæmt upplýsingum, sem undirritaðir fengu hjá íslenska utanríkisráðuneytinu, var fyrst fyrirhugað, að sovéski utanríkisráðherrann hefði stutta viðdvöl á Keflavíkurlflugvelli. Því var síðan breytt á þann veg, að hann kæmi í stutta heimsókn til Reykjavíkur og áætlaði utanríkisráðuneytið, að brottför hans yrði frá flugvelli kl. 1030.

Klukkan 0840 gerðu flugliðar SU-4136 flugáætlun, frá Keflavík til Moskvu. Samkvæmt flugáætluninni var brottför fyrirhuguð kl. 1040.

Klukkan 1032 kallaði SU-4136 jarðumferðarstjórn flugturnsins, eða „Grund“, á tíðni hennar, 121.9 MHz, og bað um heimild til þess að mega ræsa hreyfla.

„Grund“ gaf vélinni flugtaksupplýsingar, þ. e. upplýsingar um braut í notkun, vind, loftþrýsting o. fl. og bað hana að bíða augnablik eftir heimildinni.

Innan einnar mínútu fékk SU-4136 heimild frá „Grund“ til að ræsa hreyflana.

Á þessum tíma voru 5 F-15 flugvélar Varnarliðsins, þ. e. Dagger-1, Dagger-2, Hawk-1, Hawk-2 og Hawk-3, í umferðarhring Keflavíkurlflugvallar, að æfa aðflug að braut 02, eftir að

þær komu úr æfingasvæðunum. Auk þeirra var PA-31 Aztec flugvél frá Flugfélagi Norðurlands hf., flugnúmer FN-205, í sjónflugi frá Reykjavík til Keflavíkur.

Klukkan 1037 bað SU-4136 um heimild til aksturs.

„Grund“ gaf þá SU-4136 flugheimildina til Moskvu og jafnframt því sem SU-4136 var heimilaður akstur, var flugmönnum sagt að skipta við flugturninn á tíðni hans, eða á 118.3 MHz. SU-4136 las heimildirnar til baka, og hóf eftir það akstur sinn.

Klukkan 1039 óskaði flugvélin eftir heimild frá turninum á 118.3 MHz til að mega aka í flugtaksstöðu, en var þá sagt að aka að braut 02 og bíða.

Klukkan 1043 kallaði SU-4136 turninn aftur og var flugvélinni þá sagt að staðnæmast („SU-4136 — a full stop“) við brautina.

Þegar hér var komið voru tvær F-15, eða Dagger-3 og Dagger-4, að gera blindaðflug inn að braut 02 og þær voru staddar um 17 mílur á lokastefnu aðflugsins.

Flugumferðarstjórinn í turni gaf fyrirmæli til F-15 sjónflugsvélanna, að víkja frá um tíma vegna brottfarar flugvélar.

Flugmenn tveggja F-15 flugvéla, Dagger-2 og Hawk-2, sögðust ekki geta það, því þeir væru með lágmarkseldsneyti. („Unable minimum fuel“, „Minimum fuel“). Flugmaður þriðju F-15 flugvélarinnar, Dagger-1, kvaðst einnig þurfa að lenda („Also have to land“).

Samkvæmt upplýsingum frá varnarliðinu segja reglur flughersins að lágmarkseldsneyti (Minimum fuel) F-15 þotnanna sé 1200 pund, sem samsvarar um 12 mínútna flugþoli þeirra, í venjulegu láréttu flugi í umferðarhring flugvallarins.

Dagger-1 lenti klukkan 1045, Hawk-2 klukkan 1047, Dagger-2 klukkan 1048 og Hawk-3 klukkan 1050.

FN-205 hafði verið sett í biðflug suðaustur af flugvelli vegna þessa og fór þar þrjá hringi, áður en lendingarheimild var veitt. FN-205 lenti kl. 1050, á sömu mínútu og Hawk-3.

SU-4136 fékk heimild til þess að aka út á flugbrautina kl. 1050 og hóf flugtak kl. 1054.

Eftir að SU-4136 hóf sig til flugs lentu eftirtaldar vélar:

Dagger-3 klukkan 1057, Dagger-4 klukkan 1101 og Hawk-1 klukkan 1102.

Umfjöllun:

Í ICAO DOC-4444, sem er eitt af vinnuþöggum flugumferðarstjórnar, í kafla IV, „Approach Control Service“, 14. grein, „Separation of departing aircraft from arriving aircraft“, stendur m.a.:

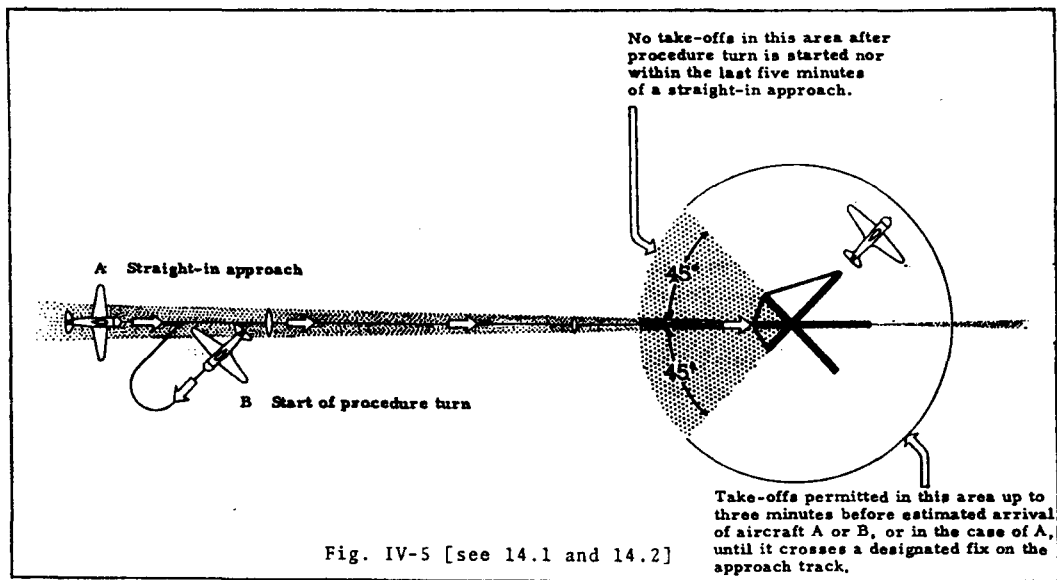
„If an arriving aircraft is making a straight-in approach, a departing aircraft may take-off:

(a) in any direction until five minutes before the arriving aircraft is estimated to be over the instrument runway,

(b) in any direction which is different by at least 45 degrees from the reciprocal of the direction of approach of the arriving aircraft:

(i) until three minutes before the arriving aircraft is estimated to be over the beginning of the instrument runway (see fig. IV-5), or

(ii) before the arriving aircraft crosses a designated fix on the approach track, the location of such fix to be determined by the appropriate ATS authority after consultation with the operator.“



Samkvæmt ofanskráðu bar flugumferðarstjóra samkvæmt starfsreglum sínum að láta brottflugið bíða, þar til flugvélarnar sem voru í blindaðfluginu höfðu lokið því.

Á Keflavíkurflugvelli hagar þannig til, að þegar braut 02 er í notkun, og ekið er að henni eftir Suðurakbrautinni, tekur það 3 til 6 mínútur fyrir flugvélar að aka út á enda flugbrautarinnar frá Suðurakbrautinni, þar til þær eru búnar að hefja sig til flugs.

Svo sem hér kom fram, tók þetta SU-4136 4 mínútur.

Eins og áður var sagt, var veður mjög gott og bjart á þessum tíma. Braut 02 lá best við vindi og var því í notkun fyrir flugtök og landingar.

Mjög algengt er, að þotur Varnarliðsins æfi aðflug, ýmist í blindflugi eða sjónflugi, svo og lágflug yfir brautum og snertilendingar, þegar þær koma úr daglegum æfingaferðum. Þetta er sérstaklega gert, þegar gott veður er á flugvöllinum, eins og var þennan morgun.

Venjulega tekur æfingaflug F-15 þotnanna frá 1:45 klst., til 2 klst., talið frá flugtaki til lokalendingar.

F-15 þoturnar eru í fjarskiptum við flugumferðarstjórnina á UHF-bylgjum og flugmenn þeirra hafa ekki tíðni borgarlega flugsins, sem er á VHF-bylgjum.

Flugumferðarstjórnir hafa bæði tíðnisviðin í fjarskiptatækjum sínum.

Hér á landi hefur flugumferðarþjónustan ekki í starfsreglum sínum ákvæði um forgang loftfara, nema sjúkraflugs og neyðarflugs.

Niðurstaða:

Verður eigi annað séð, en að allt hafi verið með eðlilegum hætti hvað snertir meðhöndlun aðvífandi flugumferðar og brottför SU-4136 og að vinnubrögð flugumferðarstjórnarinnar hafi verið í fullu samræmi við starfsreglur.

Samkvæmt myndböndum radarsins og framburði flugumferðarstjórnanna í flugturninum og sjónarvotta, sem voru við brautina, kemur skýrt fram að F-15 flugvélarnar gerðu öll sín aðflug á eðlilegan hátt inn yfir flugbrautina og SU-4136 beið í löglegri fjarlægð utan hennar.

Hvergi er að finna í starfsreglum íslensku flugumferðarstjórnarinnar heimild til þess að flugumferðarstjóri veiti að eigin frumkvæði tilteknum flugvélum forgang nema um neyðar- eða sjúkraflug sé að ræða.

Málgögn:

Undirritaðir höfðu m.a. eftirtalin gögn til umráða, við gerð þessarar skýrslu:

1. Hljóðbandsupptökur af fjarskiptum við flugturninn á Keflavíkflugvelli,
2. Myndbandsupptöku af SSR-ratsjá flugvallarins,
3. Öll vinnugögn flugumferðarstjóranna,
4. Skýrslur yfirflugumferðarstjóra á Keflavíkflugvelli, varðstjóra flugumferðarstjórnarinnar á þessum tíma og skýrslu viðkomandi flugumferðarstjóra í flugturninum,
5. Skýrslur allra flugmanna F-15 flugvélna og eftirlitsmanns æfingaflugsins,
6. Skýrslu yfirmanns „Director of Operations“ í bandaríska flughernum á Keflavíkflugvelli, um reglur o.fl. er varðar lágmarkseldsneyti F-15 flugvélna,
7. Gögn frá Veðurstofu Íslands,
8. Skýrslur gefnar af 6 slökkviliðsmönnum flugvallarins, sem voru sjónarvottar, þar af voru 4 við flugbrautina og tveir sunnarlega á Suðurakbrautinni,
9. Skýrslur teknar af deildarstjóra í tollgæslunni og af olíubílstjóra, sem staddir voru við afgreiðslu ESSO hf. sunnan við flugstöðvarbygginguna,
10. Öll málgögn sem komið hafa frá skrifstofu flugvallarstjóra Keflavíkflugvallar, hr. Péturs Guðmundssonar.

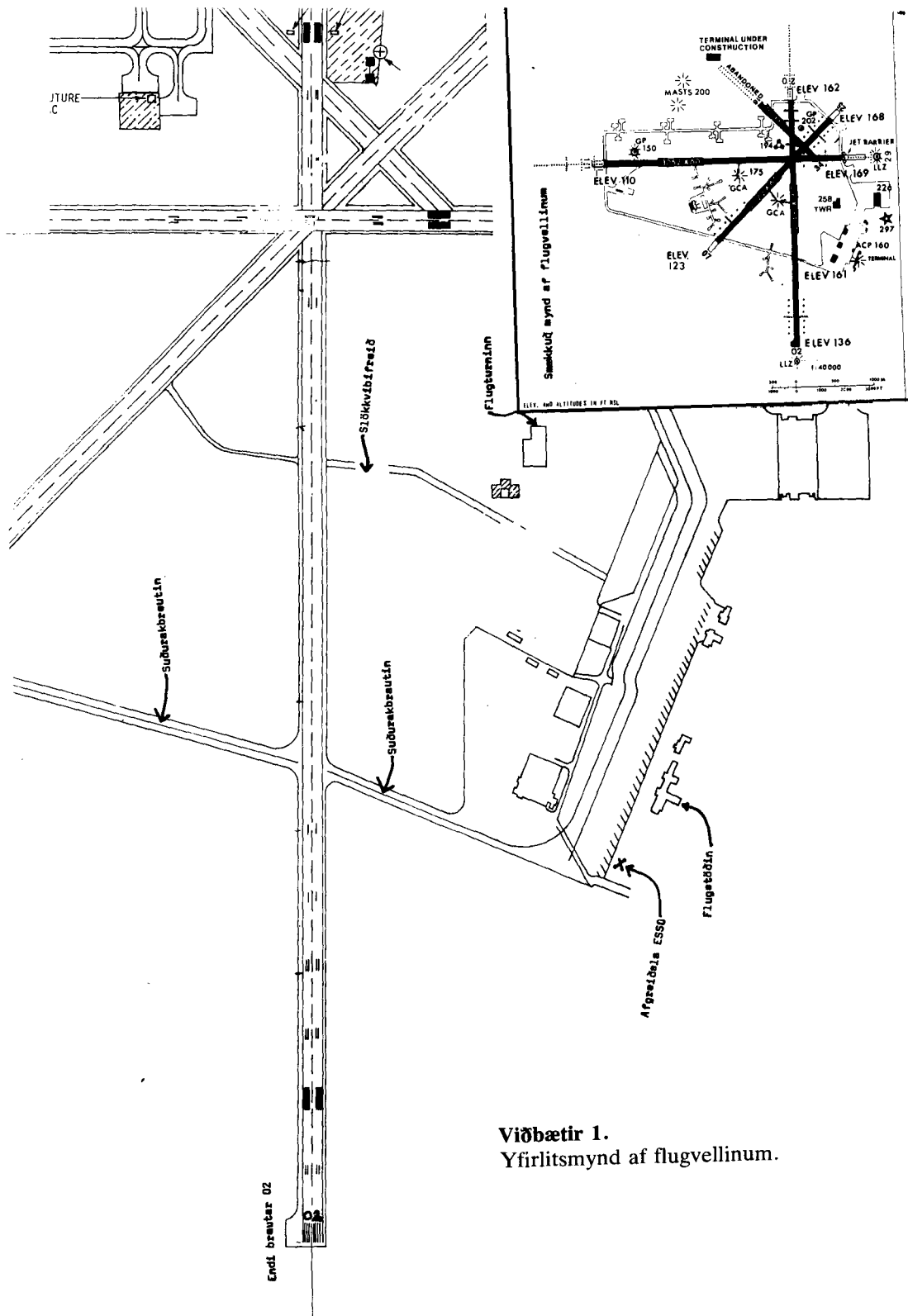
Viðbætur:

1. Yfirlitsmynd af flugvellinum,
2. Æfingasvæði F-15 þotnanna.

Reykjavík 09. 11. 1985.

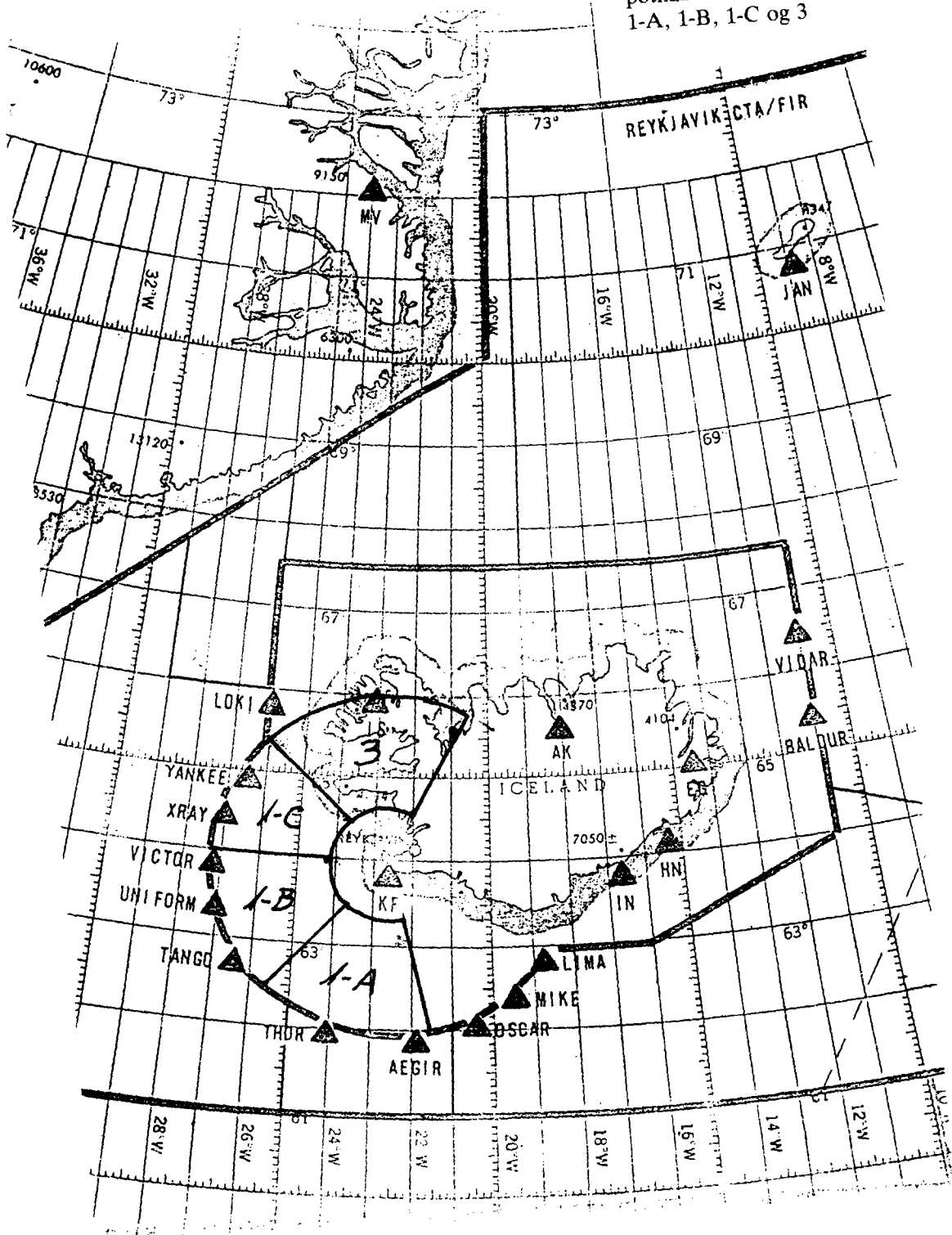
Skúli J. Sigurðsson,
deildarstj. ranns. deildar
loftferðaeftilits.

Einar Einarsson,
eftirlitsmaður
flugumferðarþjónustu.



Viðbætur 1.
Yfirlitsmynd af flugvælinum.

Viðbætur 2.
 Æfingasvæði F-15
 þotnanna út af Keflavík.
 1-A, 1-B, 1-C og 3



Fylgiskjal 3.

SKÝRSLA flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli

Efni: Brottför AEROFLOT SU 4136 30. október 1985.

SU 4136 áætlaði landingu á Keflavíkurflugvelli kl. 08:00 á leiðinni Kúba/Moskva. Vélin millilenti á Keflavíkurflugvelli kl. 07:44. Orrustuflygsveit varnarliðsins hafði sent flugturni flugáætlun vegna sjö F-15 véla. Áætluð brottför var á tímabilinu 08:30 til 09:15. Þær fóru á áætluðum brottfarartíma í reglubundið tveggja stunda æfingaflug suður af Íslandi. Fyrstu F-15 vélarnar hófu aðflug til vallarins kl. 10:15. Allar F-15 vélarnar voru komnar í umferðarhring flugvallarins kl. 10:37 þegar SU 4136 fór af stæði. Kl. 10:43 nálgast SU 4136 flugbraut í notkun og kveðst tilbúin til brottfarar.

Þá gaf flugumferðarstjóri F-15 vélunum fyrirmæli um að víkja úr umferðarhring. Flugmaður fyrstu F-15 tilkynnti þá: „Low on fuel, have to land“. Síðan tilkynntu tvær F-15 vélar það sama. Alls lentu 4 F-15 flugvélar á flugvelli á tímabilinu 10:45 til 10:50 auk flugvélar frá Flugfélagi Norðurlands. Ekki var hægt að koma SU 4136 út á braut í notkun vegna þessa fyrr en kl. 10:50. SU 4136 hóf sig síðan til flugs 10:54. Síðan lentu þrjár F-15 vélar sem biðu landingar.

Flugumferðarstjórar túlka tilkynningu um „Low fuel state“ sem fyrsta stig neyðar-ástands og var flugumferð í morgun í samræmi við það. Rétt er að taka fram að flugvélar í flugi hafa forgang yfir vélar á jörðu niðri. Engu að síður voru F-15 vélarnar beðnar að yfirgefa umferðarhringinn en flugmenn vélanna sáu sér það ekki fært eins og áður er komið fram.

PG/301085

Fylgiskjal 4.

Til yfirflugumferðarstjóra Keflavíkurflugvelli.

Efni: Brottför Aeroflot flugvélar SU 4136 30. október 1985.

Aeroflot SU 4136 áætlaði landingu á Keflavíkurflugvelli kl. 0800 á leiðinni, Kúba—Moskva, en vélin lenti hér kl. 0744.

Var flugrekstraráðilum varnarliðsins tilkynnt um ferðir vélarinnar.

Orrustuflygsveit varnarliðsins hafði sent flugáætlun á 7 vélar af gerðinni F-15, áætluð brottför á vélarnar var á tímabilinu 0830 til 0915, og fóru þær á áætluðum brottfarartíma til tveggja klukkustunda flugs. Var þetta reglubundið æfingaflug til svæðis suður af landinu. Vélarinnar byrjuðu fyrst aðflug til vallarins kl. 1015 og voru vélarnar allar í umferðarhring þegar Aeroflot SU 4136 fór af stæði kl. 1037 um kl. 1043 nálgast vélin braut 02 og kveðst vera tilbúin til brottfarar.

Þá gaf flugumferðarstjóri í flugturni F-15 vélunum fyrirmæli um að víkja úr umferðarhring, þá tilkynnti flugmaður fyrstu vélarinnar „Low on fuel, have to land“, síðan tilkynntu 2 til viðbótar það sama. Var ekki hægt að koma Aeroflot vélinni út á brautina fyrr en kl. 1050. Ók vélin síðan niður brautina í brautarstöðu og hóf flug kl. 1054.

Skilningur flugumferðarstjóra á tilkynningu flugmanns á „Low fuel state“ er að það sé fyrsta stig neyðarástands og var flugumferð í morgun afgreidd með tilliti til þess, jafnframt er rétt að geta þess að vélar í flugi hafa forgang yfir vélar á jörðu, voru F-15 vélnar beðnar að yfirgefa umferðarhringinn, en þær sáu sér það ekki fært eins og að ofan greinir.

Keflavíkurflugvelli, 30. október 1985.

Páll H. Ásgeirsson varðstjóri.

Fylgiskjal 5.

FLUGMÁLASTJÓRNIN KEFLAVÍKURFLUGVELLI

Keflavíkurflugvöllur, 4. nóvember 1985.

Til flugvallarstjóra
Péturs Guðmundssonar.

Efni: Brottför Aeroflot 4136 30. október s.l.

Vegna athugasemda sem fram hafa komið um brottför Aeroflot flugvélar SU 4136 30. október s. l. frá Keflavíkurflugvelli óskar undirritaður að skýra nánar nokkur atriði við brottflug vélarinnar.

Þegar Aeroflot 4136 ekur út að flugbraut 02 til brottfarar voru 2 vélar í blindaðflugi að sömu braut og var því ekki hægt að hleypa Aeroflotvélinni hindrunarlaust á braut 02. Flugbraut 02 hefur enga ökubraut sem tengist enda hennar þannig að vélar sem aka til flugtaks þurfa að fara 1 kílómetra eftir brautinni áður en þær snúa við til flugtaks og er brautartími véla venjulega 3—6 mínútur.

Þetta þarf flugumferðarstjóri að hafa sérstaklega í huga er flugvélar aka út til brottfarar og aðrar eru í blindaðflugi til að löglegur aðskilnaður haldist.

Aeroflot-vélin stansar á ökubrautinni a.m.k. 50 metra frá flugbraut 02 eins og lög gera ráð fyrir.

Nokkru áður, og eins er Aeroflot vélin bíður eftir að blindaðflugi sé lokið, eru nokkrar þotur úr flugsveit vallarins í sjónflugslendingar- og lágflugsæfingum.

Þær eru þannig framkvæmdar að þoturnar koma ein eða fleiri saman yfir flugbrautar-enda í 1700 fetum, fljúga síðan krappan umferðarhring, ein eftir annarri í sömu hæð þar til þær eru á þverlegg, er þær lækka flugið ört inná brautina eins og þær ætli að lenda á réttum snertipunkti, hætta þá við landingu og fljúga yfir brautinni í lágmarkshæð. Venjulegt er að þetta sé æft nokkrum sinnum fyrir lokalandingu.

Flugumferðarstjórar á vakt tjá mér að öll æfingaflug að brautinni þennan dag hafi verið eðlileg og í samræmi við hefðbundnar flugaðferðir eins og þær hafa verið framkvæmdar í a. m. k. 30 ár. Er blindaðfluginu áðurnefnda var lokið og flugumferðarstjóri það vélar í

umferðarhring að víkja, lýsti einn flugmaður yfir því að hann hefði lágmarkseldsneyti og þyrfti að lenda strax. Tveir flugmenn til viðbótar lýstu yfir sama ástandi og tafðist því brottflug Aeroflotvélarinnar um nokkrar mínútur. Gerði flugmaður engar athugasemdir við töfina.

Meðfylgjandi eru upplýsingar um tímasetningu atvika gerðar eftir segulbandsathugun með leyfi loftferðaeftirlitsins.

Virðingarfyllt,
Guðmundur Óli Ólafsson,
yfirflugumferðarstjóri.

Brottför Aeroflot 4136 frá Keflavíkflugvelli 30. október 1985.

Tímasetning atvika gerð eftir segulbandsathugun.

- 1032 Aeroflot 4136 biður um heimild til að ræsa hreyfla.
1032 Aeroflot 4136 fær heimild til að ræsa hreyfla.
1037 Aeroflot 4136 fær flugheimild og akstursheimild.
1039 Aeroflot 4136 kallar flugturn og óskar eftir heimild til að aka í flugtaksstöðu.
Aeroflot sagt að aka að brautinni og bíða.
Flugvélar D 3 og 4 eru í blindaðflugi að braut 02.
1043 Aeroflot 4136 óskar eftir flugtaki.
Flugumferðarstjóri segir flugvélum D og H að fljúga hring þar sem flugvél bíði brottfarar.
Flugmaður úr H flugi svarar: Unable, minimum fuel.
Tveir flugmenn til viðbótar lýsa yfir sama ástandi — : also need to land.
Flugumferðarstjóri heimilar landingu fyrir D 1 sem lendir 1045, H 2 1047, D 2 1048, H 3 1050. Einnig lenti þá vél frá Flugfélagi Norðurlands sem hafði beðið dágóða stund eftir landingu.
1050 Aeroflot 4136 fær heimild til að aka á brautina og flugtaksheimild.
1054 Aeroflot 4136 fer í loftið.

Fylgiskjal 6.

Til yfirflugumferðarstjóra Keflavíkflugvelli.

Í framhaldi af skýrslu varðstjóra á vakt 30/10 1985 og öðrum gögnum sem fylgja.

Vill undirritaður flugumferðarstjóri taka fram að ég tel flug umræddra varnarliðs-þotna hafa verið vanabundið og eðlilegt, þær fóru ekki nær vél Aeroflot 4136 en eðlilegt gat talist, þar sem hún beið að minnsta kosti 50 metra frá flugbraut þeirri sem í notkun var, sem er samkvæmt alþjóðareglum og merkingum, umrædd flugbraut er 60 metra breið og landingar, flugtök eða lág-aðflug eftir brautum fara ætíð fram sem næst miðju brauta.

14. nóvember 1985.

Gunnsteinn Magnússon flugumferðarstjóri.

Fylgiskjal 7.

**DEPARTMENT OF THE AIR FORCE
Headquarters Air Forces Iceland (TAC)
FPO New York 09571-2055**

Reply to attn of: AFI/DO
Subject: Minimum Fuel
To: Whom It May Concern

13 November 1985

1. Following information provided as requested.
 - a. Minimum fuel is defined in Air Force Regulation 60-16, "General Flight Rules", para 2-3d. Minimum fuel is defined as:

"This term means that the aircraft's fuel supply is so low that, when reaching its destination, it can accept little or no delay. This is not an emergency situation, but means that an emergency may occur if there is a delay. If the remaining usable fuel suggests the need for traffic priority to ensure a safe landing, the aircrew will declare an emergency."
 - b. Minimum fuel in pounds is different for every aircraft due to the different fuel consumption rates. For the F-15 minimum fuel is 1200 pounds. This amount of fuel equates to approximately 12 minutes of flying time at traffic pattern airspeeds and altitudes with no excessive throttle movements.

David E. Rickert, Lt Col, USAF
Director of Operations

Cy to: AFI/CC
57FIS/CC
IDF/Col Bujalski

Fylgiskjal 8.

STATEMENT

Statement concerning the AEROFLOT incident of 30 Oct 1985.

I was in the mobile unit parked near the barrier housing for Runway 02 (the active). There were seven F-15's in the air with good weather and the overhead open. Hawk flight entered the pattern first with 3 aircraft, probably between 10:30 and 10:35 (estimate). All three began doing multiple overhead patterns. Hawk 1 eventually returned to the radar pattern. Hawk 1 was out of the overhead before AEROFLOT taxied up to the # 1 position. Hawk 2 also went to the radar pattern at some point, but I am not sure when. Hawk 3 may have gone back to radar, but I'm not sure. However there was one or more F-15's in the overhead pattern from Hawk flight's arrival until AEROFLOT took off. Dagger 1 and 2 entered next, I think from a straight in (form low app?). They also entered the overhead. There are now 5 F-15s in either the overhead or radar patterns. I am not sure exactly when AEROFLOT taxied up, but I am positive he's at # 1 at 1045, and at that time had been waiting for 3 to 5 minutes. I also don't know whether Dagger entered the pattern before or after AEROFLOT taxied up to # 1. All 5 F-15s continued doing either overhead or radar

patterns, generally taking advantage of the rare good weather to practice pattern work. At 1046 Dagger 1 landed. I don't think the tower had asked anyone to go straight-thru, breakout, or low approach up to this point. It must be noted that there was also a civilian aircraft in the area at this time. In fact, I almost had to warn Dagger 1 as he rolled out on final about the civilian, but the civilian turned away. The civilian was a twin engine Piper ??, Icelandic registry, red and white with a large fin and the vertical tail in yellow. He was circling east of final to runway 02 at about 300' AGL. I think the civilian landed before AEROFLOT took off also.

At some unknown point in this process Dagger 3 and 4 arrived on initial. Now 7 F-15s present, but at no time were all seven in the overhead pattern. Dagger 3 and 4 also low approached, but Dagger 3 went around with his gear hanging (gear would not retract). Dagger 3 went to outside down wind and Dagger 4 rejoined to work the problem. Dagger 3 and 4 were in visual sight the entire time, and appeared to be holding about 10 DME Southwest of the field while checking Dagger's problem, Dagger 3 and 4 made only one low approach while AEROFLOT waited.

Now 6 F-15s remain airborne. As Hawk 2 calls base full stop tower asks him to go around (or maybe to breakout). Anyway, this was the first time tower had appeared concerned about departures. Hawk 2 then called min fuel, and tower let him land at 1047. Hawk 3 was on initial, and he called "Hawk 3 on initial and I need to land this time". Tower also cleared Hawk 3 to land at 1048. Tower at some point directed an aircraft on inside downwind to breakout. In fact the loud tone of voice from the tower controller surprised me, and I wasn't really sure if he really meant for the aircraft (I think it was Dagger 2) to breakout or if he accidentally keyed the mike while requesting that someone else tell the civilian to breakout. Anyway, the F-15 called min fuel and was allowed to continue and land. Dagger 2 landed at 1051.

Now only 3 remain airborne. I think the civilian lands next, but I'm not sure. Now Dagger 3 and 4 are 10 miles out and Hawk 1 is in the radar pattern and out of sight. I am flipping between ch 3 and ch 1 trying to find out what's going on with Dagger 3. Just as tower clears AEROFLOT for takeoff I heard Dagger 3 say he was ready to head in to land, and then immediately he said "no, he would do one more 360 because tower just cleared an airliner for takeoff". Anyway, Dagger 3 landed at 1058 with Dagger 4 chasing. Dagger went closed, extended his base and rolled in behind Hawk 1 who showed up on final. Hawk 1 and Dagger 4 landed at 1101.

— AEROFLOT took off somewhere between Dagger 2 at 1051 and Dagger at 1058.

— All F-15s complied with tower instructions or called min fuel and were then cleared to land. Hawk 3 pre-empted tower, but did not disobey instructions.

— Tower did not mention any need to allow a departure until after 1046. F-15s airborne wouldn't know the airliner was ready to depart because they don't have VHF.

— About 20 min after I got back into the building I received a call from the Chief Tower Controller. He asked what "Min Fuel" meant. He was apparently on his way to the office of the airport manager.

Gregory Taylor.

STATEMENT

At approximately 1045 on 31 Oct (sic) 1985, I entered the VFR traffic pattern as Dagger 4 on the wing of Dagger 3. As we entered I noted that the pattern was very busy and I recall hearing an F-15 call "min fuel". Dagger 3 and I pitched out and did a low approach. I recall seeing a large aircraft waiting #I. On my low approach my gear failed to retract so I flew about 10 NM to the west and then arced around to the south and waited until all the F-15s had landed before declaring an emergency. Because of my pre-occupation with my own aircraft problems, I do not recall when the aircraft waiting #I was cleared for takeoff.

David J. Wilder, LT COL, USAF
Pilot, Dagger 4.

STATEMENT

At approximately 1050, Dagger 3 (myself) and Dagger 4 (LTC Wilder) on the wing, reported 7 mile straight into initial for overhead pattern low approaches. Keflavik Tower acknowledged and advised us to "continue".

At this time there were several other F-15s in the overhead traffic pattern (some of which were trying to full stop). Also, the Aeroflot aircraft was sitting "number 1" for takeoff on Runway 02.

Dagger 3 and 4 completed one each low approach from the overhead and were directed to „breakout and re-enter“ the pattern for a „priority departure“ (Aeroflot).

Dagger 3 and 4 complied and proceeded to outside downwind at which time the Aeroflot aircraft was "cleared for takeoff" by tower and departed Keflavik.

Ronald R. Dufresne, Capt, USAF
Pilot of Dagger 3.

STATEMENT

On 30 Oct 85 I flew as a member of Dagger Flight. My call sign was Dagger 2. After flying one straight in pattern I was broken out by tower and told to re-enter initial, I reported initial and requested a full stop landing. Tower denied the pattern and I was told to re-enter a second time. On this pattern I had reached minimum fuel 1200 lbs and told tower I was minimum fuel. Tower then gave me clearance to land.

W.H. Keeler, Jr., Maj, USAF
57 FIS.

STATEMENT

Wednesday, 30 October 85, I flew as Hawk 3 on a local ACM training sortie. After uneventful training in the working area, I returned to the VFR overhead pattern. After several closed patterns, I entered the radar pattern for a practice ASR approach. As I went low approach from the ASR, I saw the waiting Soviet aircraft. I attempted to request a closed pattern to full stop, but was unable to make a radio transmission due to traffic on the frequency.

By this time, I was approaching 2000 lbs fuel remaining so I entered a short initial and was cleared for a full stop. I never approached a minimum fuel situation or requested traffic priority. I did, however, advise tower that I needed to full stop shortly.

R.G. Aquirre, Maj, USAF
57 FIS ADO

STATEMENT

On Wednesday, 30 Oct 85, I was Hawk 2 (Number 2 of Hawk 1 Flight). This was an uneventful ACM training sortie. We returned for some overhead pattern work which was when the conflict occurred. I performed 2 overhead patterns, and after the last low approach I observed the overhead pattern getting busy, and the Soviet airliner approaching number one for departure. I requested a closed full stop; it was denied, so I departed for a VFR re-entry. I had 1900 lbs of fuel at this time. As I approached the break again I was told to carry straight through initial, with 1500 lbs fuel. I performed another, shorter VFR pattern and as I approached the break, I was again told to break out and re-enter. By now I was at 1250 lbs fuel, so I declared "minimum fuel" (1200 lbs for the F-15). At this point, tower cleared me to land, which I did uneventfully.

D.F. Root, Capt, USAF
Squadron Standard Officer

STATEMENT

Statement concerning AEROFLOT incident of 30 Oct 1985.

My call sign was Dagger 01. At approximately 1030 I led a flight of 2 F-15's into the VFR traffic pattern. We both pitched out and made a low approach and then re-entered initial due to traffic (Hawk flight). I full stopped on my next approach, but number two did a low approach for an aircraft declaring "Minimum Fuel". At no time did I hear tower request aircraft to full stop or say they had a priority take-off.

Steve Jackson, Major, USAF

STATEMENT

Soviet Airliner Incident

Arrived in the pattern as a three ship, me as lead, Capt Root #2 and Maj Aquirre as #3. Flew down initial at approx 1020-1025 hrs. I did three overhead patterns (2 successive closed) to low approaches. After the 3rd low approach I went outside downwind and went to radar approach. I flew an ASR that was tower directed "break out" at 1½ NM final. I think it was for an F-15 in the pattern with a problem, but I don't remember seeing anyone on the runway. I remained south of the field until Col Wilder flew his straight in and I followed him down final with an ASR full stop, landing at 1101 hrs.

While I was in the pattern tower never advised of any departures and I never saw an aircraft holding #1 for RW/02.

R. Van Orne
57 FIS

Fylgiskjal 9.

14. nóvember 1985

YFIRLÝSING

Ég undirritaður Haraldur Stefánsson hef verið í starfi hjá varnarliðinu á Íslandi síðan 1955 fyrst við sjúkraflutninga og síðan 1956 í Slökkviliðinu. Síðastliðin 9 ár hef ég gegnt starfi varaslökkviliðsstjóra Slökkviliðsins.

Fyrir hádegi 30. október 1985 var ég við eftirlitsstörf vestast á flugvelli á svæði nýju steyptu flugskýlanna ásamt Ástvaldi Eiríkssyni yfirmanni brunavarnaeftirlits og LT.CDR Ray frá framkvæmdastofnun flotastöðvarinnar (ROICC). Þetta var heiðskír morgunn og athygli mín beindist að óvenjulegum fjölda F-15 flugvéla í flugi. Ég taldi átta vélar í flugi til aðflugs og landingar á braut 02. Flughegðun var eins og ég hefi séð framkvæmt af orrustuvélum í óteljandi skipti í nærri þrjá áratugi á þessum flugvelli. Það eina óvenjulega sem ég tók eftir var heiðskírt veður og fjöldi véla í æfingaflogi í einu.

Haraldur Stefánsson
varaslökkviliðsstjóri
Keflavíkflugvelli

14. nóvember 1985

YFIRLÝSING

Að morgni þess 30. október 1985 var ég undirritaður staddur vestarlega á varnarsvæðinu n. t. hjá nýju steinsteypu flugskýlunum, ásamt Haraldi Stefánssyni. Veðrið var óvenju gott, logn og heiðríkja, nokkurt frost. Veittum við þá skyndilega athygli flugi nokkurra orrustuflugvéla, F-15, sem voru að bera sig til við að lenda ein af annarri á braut #02. Mig minnst að þær hafi verið nokkuð þétt saman í aðfluginu þannig að sumar þurftu að fljúga yfir brautina á meðan aðrar lentu, en fóru síðan umferðarhring hver, og lentu síðan.

Ég minnst þess í umræðunni, sem skapaðist er við vorum að horfa á flug þessara véla, að við töluðum um að nú væru þeir að reyna að vinna upp tapaðan flugtíma eftir nokkurn óveðurskafla á undangengnum dögum, eins og venja er til hjá 57. flugsveitinni þegar þannig stendur á, og mættum við búast við töluverðri hreyfingu hjá okkar fólki þann daginn vegna þessa.

Ástvaldur Eiríksson
forstöðumaður eldvarnaeftirlits
(handhafi atvinnuflugmannsréttinda
aok flugkennararéttinda).

14. nóvember 1985

YFIRLÝSING

Þann 30. okt. síðastliðinn kl. 10:55 voru undirritaðir staddir á suðurtaxanum (akstursbraut) við norður suður flugbraut 02/20, og biðum eftir heimild til þess að fara yfir braut 02, en vegna mikillar umferðar fengum við ekki heimild yfir braut 02. Þennan umrædda dag var mjög gott veður og voru F-15 búnar að vera að æfa aðflug að braut 02 í nokkurn tíma. Að okkar mati er þetta mjög algengt við svona veðurskilyrði. Þar sem við höfum í mörg ár fylgst með umferð á brautunum, annar okkar í 30 ár og hinn í 10 ár, teljum við þetta ekkert vera óeðlilegt.

Guðjón Þórarinsson
bifreiðarstjóri/slökkviliðsmaður
Slökkviliðinu Keflavíkurflugvelli

Egill Ólafsson
slökkviliðsmaður
Slökkviliðinu Keflavíkurflugvelli

14. nóvember 1985

YFIRLÝSING

Við undirritaðir, Sigurður G. Sigurðsson, Kirkjubraut 2, Njarðvík og Emil Pálsson, Fögrubrekku 1, Kópavogi, starfsmenn Slökkviliðs Keflavíkurflugvallar, vorum á brautarvakt 30. okt. 1985 frá kl. 0800—1200 (þ. e. að fylgjast með flugumferð allri: aðflugi, landingum og flugtaki o. s. frv.) við staur nr. 10, þar sem braut 02 var í notkun. Að gefnu tilefni varðandi flug ákveðinna flugvéla (F-15) og bið ákveðinnar rússneskrar „diplómata“ flugvélar eftir að fá að komast í loftið (flugtak), höfum við þetta að segja:

Fyrr um morguninn fóru 7 F-15 þotur í loftið. Síðan þegar þær nálguðust flugvöllinn og stefndu að braut 02, tóku þær nokkra hringi í lágflugi yfir brautinni hver af annarri, áður en til landingar kom og lentu 5 af 7. Yfirflug með þessum hætti hvað varðar herþotur varnarliðsins var að okkar mati eðlilegt og nákvæmt eins og við höfum fylgst með í gegnum árin.

Á meðan þessar umræddu F-15 þotur voru að lenda, biðu 2 flugvélar sitt hvorum megin við flugbraut 02, önnur eftir að komast í loftið (rússneska) vélin og hin þ. e. lítil íslensk flugvél, sem var nýlega lent og þurfti að komast yfir umrædda braut að flugstöðinni. Rússneska vélin fór í loftið kl. 10:55 samkvæmt okkar skráningu.

Sigurður G. Sigurðsson
bifreiðarstjóri/slökkviliðsmaður
Slökkviliðinu Keflavíkurflugvelli

Emil Pálsson
slökkviliðsmaður
Slökkviliðinu Keflavíkurflugvelli

Fylgiskjal 10.

Rannsóknarlögreglan á Keflavíkurflugvelli

SKÝRSLA

Skýrsla nr. 1437/85 Rannsókn nr. 135/85.

Þriðjudaginn 12/11 '85 kl. 1300

Skýrslu gerir: Sigurður Sigurðsson, yfirlögrþj.

Efni skýrslu: Truflun á brottför rússneskrar flugvélar, vegna ónæðis frá herþotum.

Vitni:

Nafn: Lárus Kristján Pétursson.

Lögheimili: Holtsbúð 35.

Fd. og ár: 17/5 1930

Staða: Deildarstjóri.

Vinnustaður: Keflavíkurflugvöllur.

Aðrar upplýsingar: Skýrslugefandi telur, að 6 eða 7 herþotur hafi komið hér við sögu.

Kristján gefur eftirfarandi skýrslu, varðandi atburð, er skeði á Keflavíkurflugvelli hinn 30. október s. l., er að því að talið er, tvær herþotur trufluðu brottför rússneskrar flugvélar. Honum er kunngjörð vitnaskyldan og skýrir hann svo frá:

„Um það leyti, sem rússneska vélin fór af flugvélastæði, en hún var staðsett á móts við afgreiðslustöð „Esso“ veittum við því athygli, þ. e. tollgæslumenn, lögreglumenn, starfsmenn rússneska sendiráðsins og fl., sem vorum staðsettir við vélina, að bandarískar herþotur, F-15, flugu í lágflugi yfir braut 02/20. Flugu síðan í hringi og komu inn eins og um lendingu væri að ræða á suðurenda brautarinnar. Rússneska vélin var komin að brautinni, samkv. minni kl. 10,37. Næstu 8 mínútur, eða til kl. 10,45 lenti engin hervél á brautinni, heldur flugu þær stöðugt í hringjum yfir og í nágrenni flugvallarins. Komu þær margsinis í lágflugi yfir brautinni og spunnu sig síðan upp í loftið. Frá kl. 10,45 — kl. 10,50 lentu þrjár herþotur og ein íslensk vél á brautinni, en kl. 10,54 fór rússneska farþegaþotan.

Þær skýringar flugvallarstjóra og fleiri aðila um eldsneytisskort herþotna í umrætt sinn, kemur sjónarvottum einkennilega fyrir sjónir, því hefði svo verið, þá skyldi ætla að eðlilegt hefði verið að lenda þeim á tímabilinu kl. 10,37—10,45 meðan rússneska vélin beið við brautina, heldur en að fljúga hring eftir hring í lágflugi yfir brautinni. Allir þeir sem ég ræddi við um þennan atburð voru sammála um að þessi „flugsýning“ þotnanna hefði virst mjög ögrandi og verið frekleg móðgun við land og þjóð. Við höfðum gott yfirsýn yfir það sem gerðist frá flugvélastæði, bæði er lýtur að flugbrautinni og umferð flugvélanna í lofti. Heiðskírt veður var, er atburður þessi skeði.

Þekking mín á sviði flugvéla og flugumferðar grundvallast m. a. af veru minni á Keflavíkurflugvelli í 35 ár.“

Aðspurður kveðst Kristján hafa séð flugvél Aeroflots allan tímann, sem hún beið við brautina og jafnframt afstöðu hennar til flugs F-15 þotnanna.

Vék frá kl. 13,40.

Upplesið. Staðfest.

Kristján Pétursson.

Pannig gjört.

Sigurður Sigurðsson,
yfirlögregluþj.

Fylgiskjal 11.

Rannsóknarlögreglan á Keflavíkurlugvelli

SKÝRSLA

Miðvikudaginn 13. nóv. 85 kl. 13,50.
Skýrslu gerir Sigurður Sigurðsson, yfirlögrþj.

Vitni:

Nafn: Guðmann Magnús Héðinsson.	Fæðingarstaður: Keflavík.
Lögheimili: Heiðarbr. 9, Keflav.	Nafnnúmer: 3007-7703
Sími: 1897 Fd. og ár: 25/7 1953	Sími: 1481.
Staða: Bifreiðarstjóri.	
Vinnustaður: Keflavíkurlugvöllur.	

Guðmann er hér mættur sem vitni, varðandi atburð, er skeði á Keflavíkurlugvelli hinn 30. október sl., er herþotur frá varnarliðinu trufluðu brottför rússneskrar farþegaflugvélar. Mætta er kunngjörð vitnaskyldan og skýrir hann svo frá:

„Er atvik það skeði, sem hér um ræðir, var ég, ásamt fleiri starfsmönnum „ESSO“, staddur inni í afgreiðslu félagsins, sem er skammt sunnan við flugstöðvarbygginguna. Hin umrædda rússneska flugvél var í góðu sjónmáli þaðan, fjarlægð um það bil 300—400 metrar. Upphaflega beindist athygli okkar að vélinni vegna þess að kveðjuathöfn átti sér stað við hana og meðan á kveðjuathöfninni stóð byrjuðu herþoturnar að hnita ótal hringi yfir vélinni. Eftir að kveðjuathöfninni var lokið við vélina var vélin færð að flugtaksbraut (02) og stöðvuð þar. Þá byrjuðu herþoturnar að stinga sér niður framan við rússnesku vélina og síðan spunnu þær sig upp aftur. Þetta gekk svona nokkurn tíma og tel ég að þetta hafi tafið flugtak rússnesku vélarinnar a. m. k. 13—15 mínútur.

Við hjá Essofélaginu á Keflavíkurlugvelli sjáum um eldsneytis áfyllingu herþotnanna. Eftir að þær voru lentar tóku þær allar eldsneyti hjá okkur. Það er ekki í okkar verkahring að athuga hversu mikið eldsneyti er eftir á vélunum, þegar áfylling fer fram, en í þessu tilfelli minnst ég þess glögg, að óvenju mikið eldsneyti fór á þoturnar, sem voru sex talsins.

Upphafleg tímasetning mín á atburðarásinni er ekki til staðar, en kl. 10,39 leit ég á klukku mína og þá var rússneska vélin búin að vera í kyrrstöðu nokkurn tíma við brautina.

Ég hefi ekki bóklega flugfræðilega þekkingu, en með fimm ára starfi mínu á flugbrautum Keflavíkurlugvallar tel ég mig geta dæmt um það, hvað geti talist eðlilegt og hvað óeðlilegt í þessum efnum.“

Vék frá kl. 14,15.
Upplesið. Staðfest.
Guðmann Magnús Héðinsson.

Pannig gjört.
Sigurður Sigurðsson,
yfirlögreluþjónn.

Fylgiskjal 12.

UTANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ

**REGLUR
um forgang sérstakra loftfara á Keflavíkurflugvelli.**

1. Reglur þessar eiga við um komu og brottför sérstakra loftfara til Keflavíkurflugvallar.
2. Sérstök loftför eru þau sem flytja þjóðhöfðingja og mjög háttsetta fulltrúa erlendra ríkja, sem að mati utanríkisráðuneytisins ber að veita forgang ef flugöryggisreglur leyfa.
3. Telji utanríkisráðuneytið að veita beri sérstöku loftfari forgang umfram önnur samkvæmt 2. grein, skal utanríkisráðuneytið tilkynna það flugvallarstjóra Keflavíkurflugvallar með nægum fyrirvara. Flugvallarstjóri sér um framkvæmd slíkra undanþága.

Utanríkisráðuneytið, 29. nóvember 1985.

Geir Hallgrímsson.

Sverrir H. Gunnlaugsson.