



VEÐURSTOFA
ÍSLANDS

Greinargerð
03043

Guðmundur Hafsteinsson

Skýrsla um veður vegna brotlendingar í sjó skammt frá Stokksnesi 9. júlí 1999

Skýrsla samin að beiðni Rannsóknarnefndar flugslysa

Guðmundur Hafsteinsson

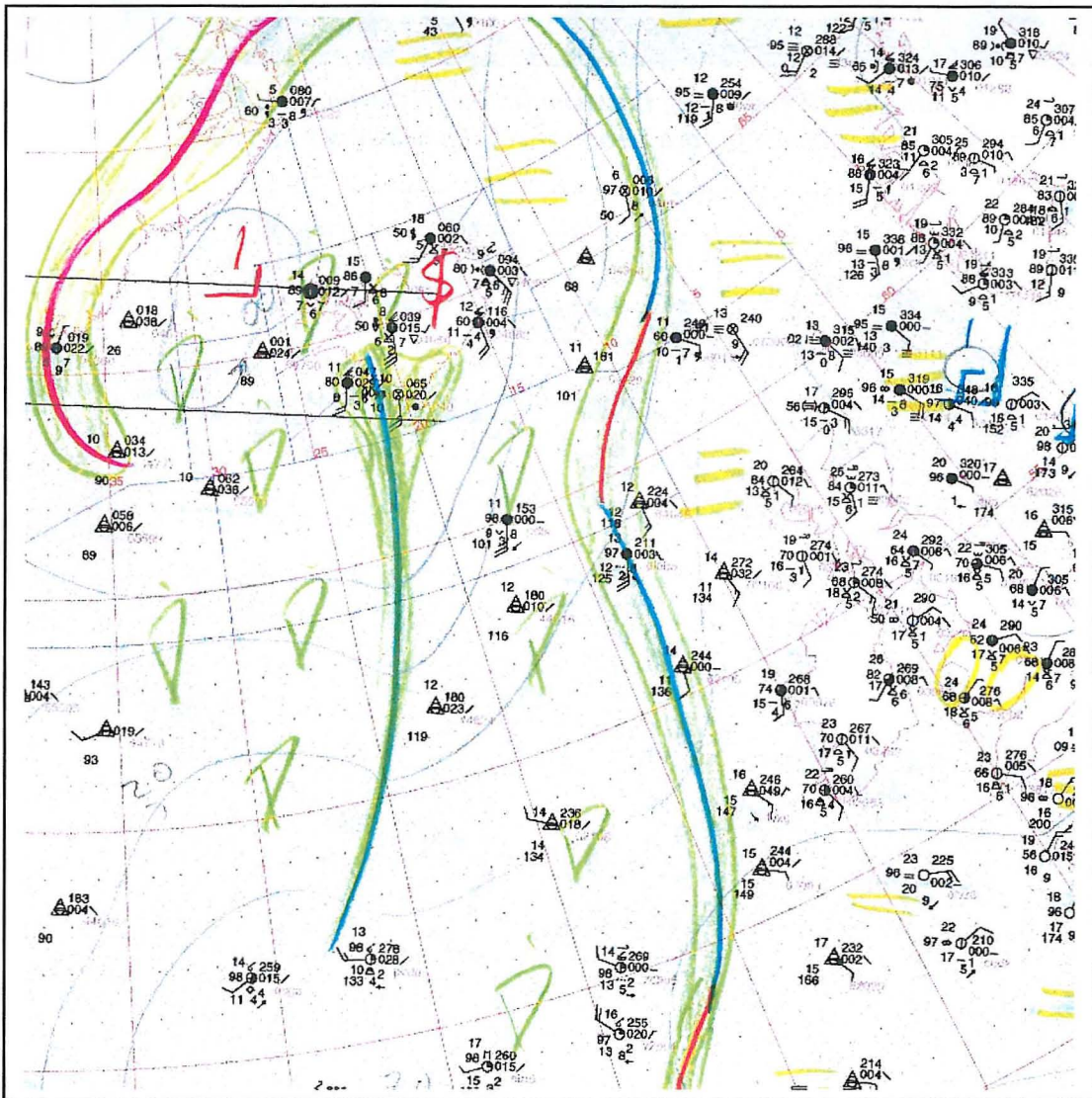
Skýrsla um veður vegna brotlendingar í sjó skammt frá Stokksnesi 9. júlí 1999

Skýrsla samin að beiðni Rannsóknarnefndar flugslysa

Skýrsla um veður vegna brotlendingar í sjó skammt frá Stokksnesi 9. júlí 1999

Um kl. 19 föstudaginn 9. júlí 1999 varð eins hreyfils flugvél eldsneytislaus skömmu áður en hún náði til Hornafjarðar og lenti í sjónum skammt út af Stokksnesi. Flugmanninum tókst að komast til lands en farþega var bjargað úr sjónum tæpum tveimur klst. síðar.

Flugvélin var að koma frá Wick í Skotlandi. Áformað hafði verið að lenda í Færeyjum en hætt við það vegna veðurs. Ákvað flugmaðurinn þá að halda áfram til Hornafjarðar.

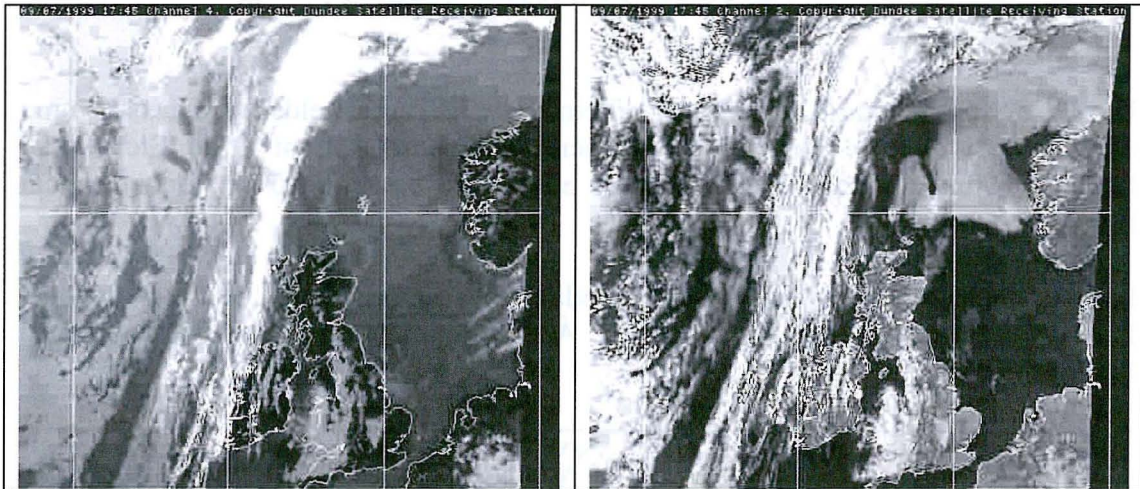


Mynd 1 – Veðurkort 9. júlí 1999 kl. 12UTC

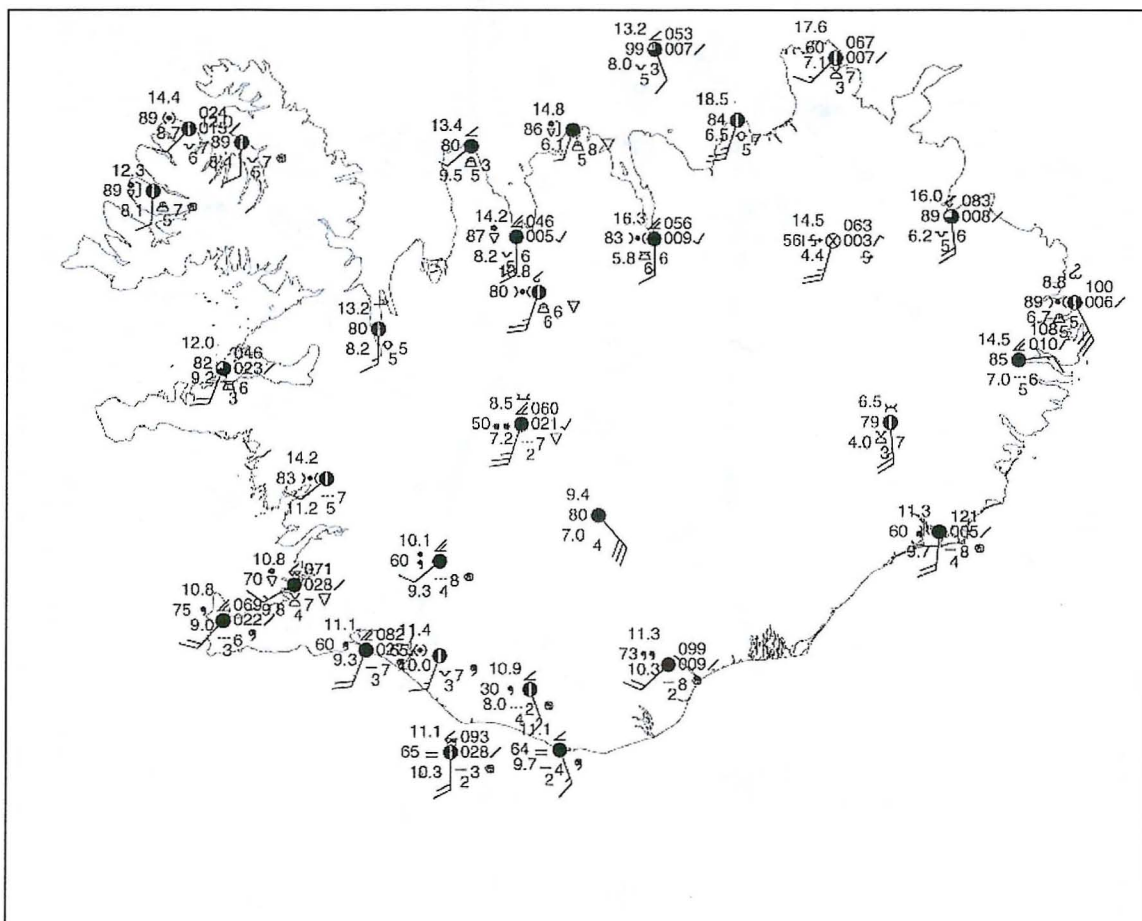
Yfirlit yfir veðurkort

Á mynd 1 má sjá að á hádegi 9. júlí 1999 var 1035 hPa hæð yfir Norðursjó en 998 hPa lægð á Grænlandssundi. Milli þessara kerfa streymdi hlýtt og rakt loft norður á bóginn. Skil voru skammt vestur af Færeyjum. Í þeim og austan við þau var þokuloft en vestan við þau var loftið lítið eitt skúrakenndara. Dálíttill úrkomubakki náði inn á syðsta hluta landsins og talsvert var um lág þokuský og súld austur með

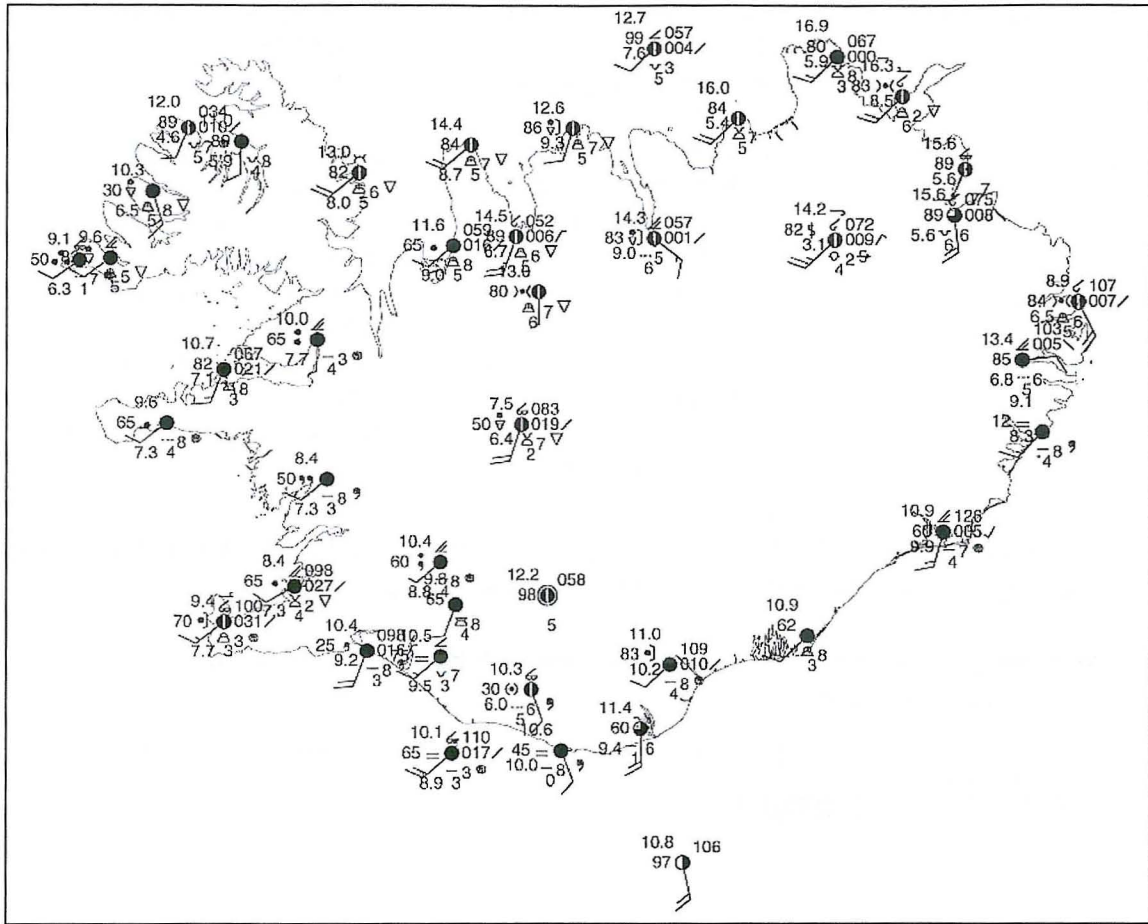
suðausturströndinni. Þessi staða breyttist lítið til kvölds, úrkomubakkinn yfir Suðurlandi varð þó heldur gisnari jafnframt því sem hann þokaðist austur með ströndinni.



Mynd 2 – Hitamynd (til vinstri) og ljósmynd (til hægri) teknar kl. 17:45 úr veður-tunglinu NOAA12. Myndirnar eru teknar af vefsíðu háskólans í Dundee.



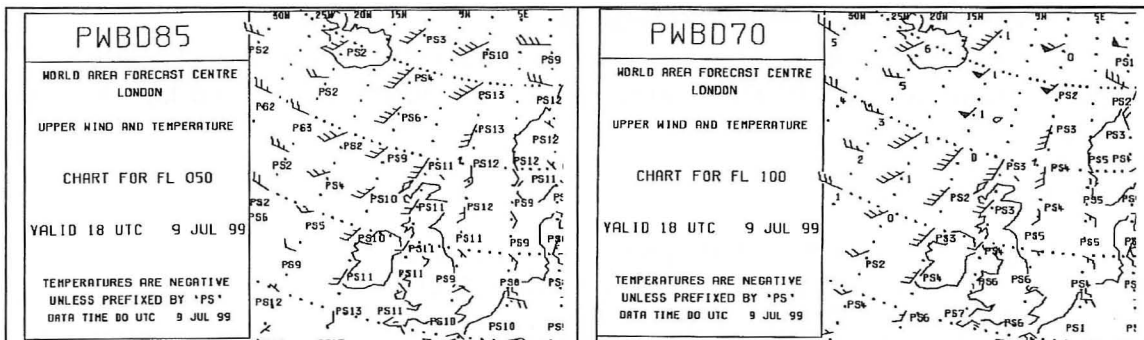
Mynd 3 – Íslandskort 9. júlí 1999 kl. 15



Mynd 4 – Íslandskort 9. júlí 1999 kl. 18

Vindur í lofti milli Skotlands og Íslands

Á vindaspákortum á mynd 5 má sjá hvernig búist var við að vindar blésu á hafinu milli Íslands og Skotlands kl. 18 9. júlí 1999.



Mynd 5 – Vindaspákort 9. júlí 1999 kl. 18. FL050 til vinstri og FL100 til hægri

Veður á Hornafjarðarflugvelli (BIHN)

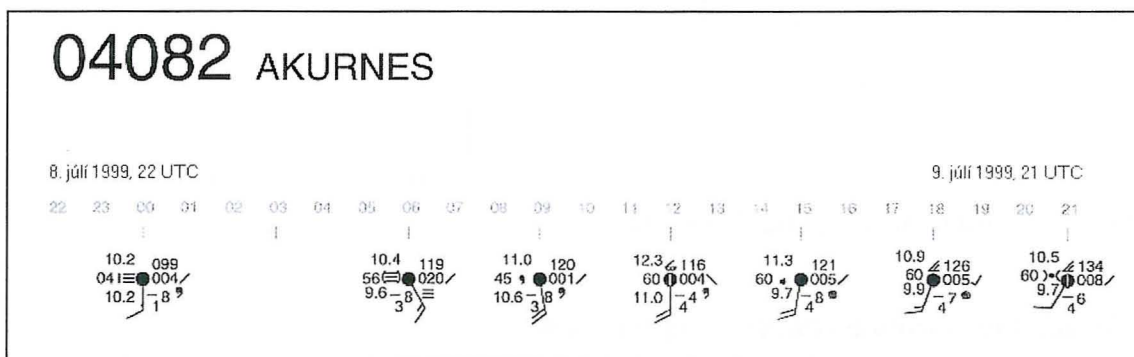
Í eftirfarandi töflu má sjá veðurathuganir gerðar á Hornafjarðarflugvelli á tímabilinu 12 til 21 föstudaginn 9. júlí 1999.

BIHN	9.7.1999	12:00	MET REPORT 180/16KT VIS 10KM 2/8 300FT 4/8 400FT 7/8 700FT T13 QNH1011=
BIHN	9.7.1999	13:00	MET REPORT 180/16KT VIS 10KM HZ 2/8 300FT 4/8 500FT 7/8 1000FT T13 QNH1011=

BIHN 9.7.1999 14:00 MET REPORT 180/16KT VIS 10KM HZ 2/8 300FT
 4/8 500FT 8/8 900FT T12 QNH1011=
 BIHN 9.7.1999 15:00 MET REPORT 180/15KT VIS 10KM HZ 2/8 300FT
 4/8 500FT 8/8 800FT T12 QNH1011=
 BIHN 9.7.1999 16:00 MET REPORT 180/14KT VIS 10KM DZ 2/8 300FT
 5/8 500FT 8/8 600FT T12 QNH1011=
 BIHN 9.7.1999 17:00 MET REPORT 180/13KT VIS 10KM HZ 2/8 300FT
 5/8 500FT 8/8 700FT T12 QNH1011=
 BIHN 9.7.1999 18:00 MET REPORT 190/11KT VIS 10KM HZ 2/8 300FT
 5/8 500FT 8/8 800FT T11 QNH1011=
 BIHN 9.7.1999 20:00 MET REPORT 190/11KT VIS 7KM -RAHZ 4/8 300FT
 6/8 500FT 7/8 600FT T11 QNH1012=
 BIHN 9.7.1999 21:00 MET REPORT 210/11KT VIS 7KM HZ 4/8 300FT 6/8
 500FT 7/8 600FT T11 QNH1013=

Engin athugun barst kl. 19 en sú athugun, sem merkt er kl. 20, var í raun gerð skömmu fyrir kl. 20, skeytið barst Veðurstofunni kl. 19:52.

Á veðurskeytastöðinni Akurnesi, sem er rétt við Hornafjarðarflugvöll, voru gerðar þær athuganir sem sjá má á mynd 5.



Mynd 5 – Veðurathuganir gerðar á veðurathugunarstöðinni Akurnesi 9. júlí 1999

Veðurspár (TAF) fyrir íslenska flugvelli

Hér fara á eftir flugvallarspár sem sendar voru frá Veðurstofu Íslands 9. júlí 1999, fyrst öll skeyti þar sem BIHN er að finna en síðan önnur skeyti (send kl. 10:30 til 16:30).

FCIL BIRK 090730
 TAF
 BIIS 090817 21007G16KT 9999 SCT030 BKN040 BKN070
 TEMPO 0817 6000 RADZ SCT008 BKN015 OVC020=
 BIKR 090817 17018KT 9999 SCT030 BKN050
 BECMG 1517 24012KT
 TEMPO 0817 8000 RADZ SCT009 BKN015 OVC022=
 BIHU 090817 19009G18KT 9999 SCT045=
BIHN 090817 16013KT 5000 DZ SCT003 BKN006 OVC008
BECMG 1517 21013KT
TEMPO 0817 1000 FG VV003=
 BIVM 090817 16015KT 5000 DZ SCT003 BKN004 OVC006
 BECMG 1215 20012KT
 TEMPO 0817 2000 DZ BR BKN003 OVC005=
 NNNN

FCIL BIRK 091030
TAF
BIIS 091120 17010G20KT 9999 SCT020 BKN035 BKN070
BECMG 1215 20010KT
TEMPO 1120 9999 -RADZ FEW012 BKN020 BKN035=
BIKR 091120 17015G25KT 9999 SCT030 BKN050
BECMG 1517 24015G25KT
TEMPO 1120 -RADZ SCT020 BKN030=
BIHU 091120 19015G25KT 9999 SCT045
BECMG 1820 23015KT CAVOK=
BIHN 091120 18015KT 6000 RADZ SCT003 BKN006 OVC008
BECMG 1517 21015KT=
BIVM 091120 16020G35KT 8000 RADZ SCT003 BKN004 OVC006
BECMG 1215 21015G25KT
TEMPO 1215 6000 DZ BR BKN003 OVC005=
NNNN

FCIL BIRK 091330
TAF
BIIS 091423 20010KT 9999 SCT020 BKN035
TEMPO 1423 9999 -RADZ FEW012 BKN020 BKN035=
BIKR 091423 17015G25KT 9999 SCT030 BKN050
BECMG 1720 24015G25KT
TEMPO 1420 -RADZ SCT020 BKN030=
BIHU 091423 19015G25KT 9999 SCT045
BECMG 1820 23015KT CAVOK=
BIHN 091423 18015KT 6000 RADZ SCT003 BKN006 OVC008
BECMG 1517 21015KT=
BIVM 091423 16020G35KT 8000 RADZ SCT003 BKN004 OVC006
BECMG 1619 21015G25KT=
NNNN

FCIL BIRK 091630
TAF
BIIS 091702 21010KT 9999 SCT020 BKN035
TEMPO 1702 9999 -RADZ FEW012 BKN020 BKN035=
BIKR 091702 17015G25KT 9999 SCT030 BKN050
BECMG 1720 24015G25KT=
BIHU 091702 19015G25KT 9999 SCT045
BECMG 1820 23015KT CAVOK=
BIHN 091702 18015KT 6000 RADZ SCT003 BKN006 OVC008
BECMG 1719 21015KT=
BIVM 091702 21015G25KT 9999 SCT008 BKN015 OVC
TEMPO 7000 RADZ FEW004 SCT010 OVC012=
NNNN

FCIL31 BICC 091030
TAF
BIKF 091221 18020KT 9999 FEW006 BKN010 BKN030
BECMG 1518 23020KT
TEMPO 1218 5000 RADZ SCT005 BKN010 BKN020
TEMPO 1821 9000 DZ FEW004 BKN012 BKN020=
BIRK 091221 18020KT 9999 SCT010 BKN025 BKN060
BECMG 1518 23015KT
TEMPO 1218 8000 RADZ FEW006 BKN012 BKN020
TEMPO 1821 9000 DZ FEW008 BKN015 BKN030=
BIAR 091221 18020G30KT 9999 SCT040 BKN070
BECMG 1821 21015KT 9999 SCT050 SCT080
TEMPO 1821 CAVOK=
BIEG 091221 16015KT 9999 SCT050=
NNNN

FCIL31 BICC 091330
TAF
BIKF 091524 23020KT 9999 SCT010 BKN025
TEMPO 1524 9000 DZ FEW004 BKN012 BKN020=
BIRK 091524 23020KT 9999 SCT010 BKN025
TEMPO 1524 9000 DZ FEW008 BKN015 BKN030=
BIAR 091524 18020G30KT 9999 SCT040 BKN070
BECMG 1821 21015KT 9999 SCT050 SCT080
TEMPO 1824 CAVOK=
BIEG 091524 16015KT 9999 SCT040 SCT050=
NNNN

FCIL31 BICC 091630
TAF
BIKF 091803 23020KT 9999 FEW010 SCT015 BKN030
TEMPO 1803 9000 DZ FEW004 BKN012 BKN020=
BIRK 091803 23020KT 9999 FEW010 SCT015 BKN030
TEMPO 1803 9000 DZ FEW004 BKN012 BKN020=
BIAR 091803 21015G25KT 9999 SCT040 BKN070
TEMPO 1803 CAVOK=
BIEG 091803 16015G25KT 9999 SCT040 SCT060
BECMG 2124 23010KT CAVOK=
NNNN

Veðurathuganir frá Færeyjum (EKVG)

Í eftirfarandi töflu má sjá flugveðurathuganir gerðar á flugvælinum í Færeyjum á tímabilinu kl. 9:50 til 19:20 föstudaginn 9. júlí 1999. Athuganirnar eru fengnar frá dönsku veðurstofunni (DMI).

090950	METAR	ekvg 090950z 16014kt 0500 fg vv002 10/10 q1025 rmk wind 850 ft 16017kt=
091020	METAR	ekvg 091020z 16012kt 0500 fg vv002 11/10 q1025 rmk wind 850 ft 15015kt=
091050	METAR	ekvg 091050z 15013kt 2500 bcfg sct001 bkn003 bkn005 11/10 q1025 rmk wind 850 ft 15018kt=
091120	METAR	ekvg 091120z 14013kt 7000 bcfg sct000 bkn003 bkn007 11/11 q1025 rmk wind 850 ft 14015kt 110v170=
091134	SPECI	ekvg 091134z 15013kt 9999 bcfg sct002 sct005 bkn020 11/11 q1024 rmk wind 850 ft 14014kt=
091150	METAR	ekvg 091150z 15012kt 9999 few006 sct010 bkn020 12/12 q1024 rmk wind 850 ft 14015kt=
091220	METAR	ekvg 091220z 16011kt 9999 few004 bkn008 12/12 q1024 rmk wind 850 ft 13011kt 100v180=
091250	METAR	ekvg 091250z 15012kt 9999 few006 bkn010 13/12 q1024 rmk wind 850 ft 13016g31kt 090v160=
091320	METAR	ekvg 091320z 14016kt 9999 few004 bkn007 14/13 q1023 rmk wind 850 ft 14017g31kt 110v180=
091350	METAR	ekvg 091350z 16016kt 9999 sct006 bkn008 14/13 q1024 rmk wind 850 ft 14022kt=
091420	METAR	ekvg 091420z 15017kt 9999 few002 sct004 bkn007 13/12 q1023 rmk wind 850 ft 14020g30kt 110v180=
091450	METAR	ekvg 091450z 16013kt 6000 sct002 bkn004 ovc006 12/11 q1023 rmk wind 850 ft 15015kt=
091511	SPECI	ekvg 091511z 16014kt 2000se br bkn002 ovc003 12/11 q1024 rmk wind 850 ft 16016kt 120v180=
091520	METAR	ekvg 091520z 16014kt 2000 br sct002 ovc003 12/11 q1023 rmk wind 850 ft 16016kt=
091550	METAR	ekvg 091550z vrb14kt 0300 -ra fg vv003 12/10 q1023 rmk wind 850 ft 16017kt=
091620	METAR	ekvg 091620z 16012kt 0200 -radz fg vv002 11/10 q1023 rmk wind 850 ft 17015kt=

091650	METAR	ekvg 091650z 17014kt 0200 -radz fg vv002 11/10 q1023 rmk wind 850 ft 15006kt 100v210=
091720	METAR	ekvg 091720z 16012kt 0200 -radz fg vv002 11/10 q1023 rmk wind 850 ft 18006kt 140v250=
091750	METAR	ekvg 091750z 16012kt 0400se -radz fg vv002 11/10 q1022 rmk wind 850 ft 18008kt 140v230=
091820	METAR	ekvg 091820z 17011kt 1200nw -dz br vv003 12/11 q1022 rmk wind 850 ft 19007kt 150v280=
091850	METAR	ekvg 091850z 18012kt 0200 fg vv002 11/10 q1022 rmk wind 850 ft 19010kt 140v230=
091920	METAR	ekvg 091920z 17013kt 0200 vv002 11/10 q1021 rmk wind 850 ft 19013kt 130v210=

Flugvallarspár (TAF) fyrir Færeyjaflugvöll (EKVG)

Í eftirfarandi töflu má sjá flugveðuspár gerðar á DMI fyrir flugvöllinn í Færeyjum föstudaginn 9. júlí 1999.

090600	TAF-FC	ekvg 090555z 090615 16015kt 0300 fg vv002 tempo 0815 3000 -radz bkn004=
090900	AF-FC	ekvg 090855z 090918 16015kt 0300 fg vv002 tempo 0918 3000 -radz bkn004=
091200	TAF-FC	ekvg 091155z 091218 16015kt 9999 sct005 bkn020 tempo 1214 2500 br bkn004 becmg 1416 3000 br bkn005 tempo 1618 0300 fg vv002=
091800	TAF-FC	ekvg 091755z 091820 16015kt 0200 fg vv002 tempo 1820 3000 -radz bkn004=

Reykjavík, 14. júlí 1999

Guðmundur Hafsteinsson