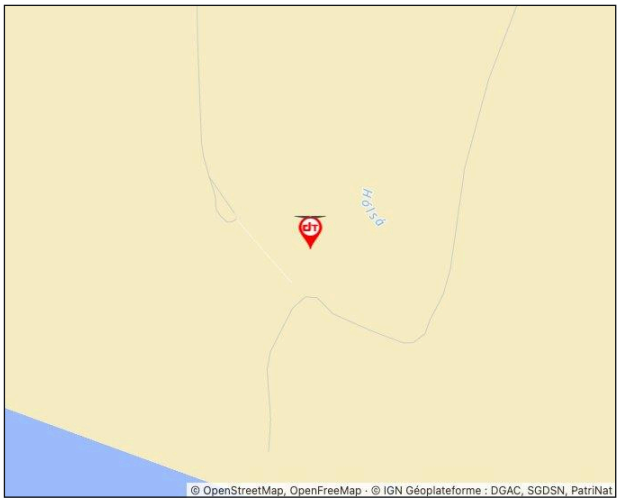
Downed DC-3 In Iceland

Insolite · Islande

Coordonnées GPS	63.45979, -19.36418
Altitude	15 m
Hauteur maximale	100 m max
Accès	Accès à pied > 1 000 m
Aérodrome le plus proche	Aéroport de Skógasandur 8,9 km, direction NO · spot 25 m plus bas
Référence du spot	301801



Situation du spot et restrictions (image de la carte Drone-Spot)

Soleil (heures locales, UTC)

Jour	Aube	Lever	Coucher	Crépuscule	Durée du jour	Heure dorée
Mar. 17 nov.	08:48	09:47	16:18	17:17	6 h 31	09:47–11:42 · 14:23–16:18
Mer. 18 nov.	08:50	09:50	16:16	17:15	6 h 25	09:50–11:49 · 14:16–16:16
Jeu. 19 nov.	08:53	09:53	16:13	17:13	6 h 20	09:53–11:57 · 14:09–16:13

Aérodromes à proximité

Aérodrome	Type	Distance	Altitude
Aéroport de Skógasandur	Aérodrome	8,9 km, direction NO	40 m
Aéroport de Vík	Aérodrome	24 km, direction E	30 m

Description

OK, my drone footage over this DC-3 that made a forced landing in Iceland wasn't that great compared to stills, but here's probably the best of it as a short fly-over. Here's an article with more about it, http://www.dailymail.co.uk/news/article-2643794/Left-rot-The-eerie-wreckage-crashed-U-S-Navy-aircraft-abandoned-Icelandic-beach-40-years-ago.html. It's pretty easy to find if you go to the location on Google Maps. Just search for "DC-3 Iceland," and you'll find a point with a dirt road leading to it. Actually, it's a hard-packed sand road. Our 4x4 made it just fine; I'd say a regular car would be OK, but don't blame me if you try and don't make it. Or, you could walk.

Scannez pour ouvrir la fiche à jour : météo, carte et restrictions.

https://www.drone-spot.tech/fiche-spot.aspx?id=301801

Avant chaque vol : vérifiez la carte des zones UAS, les NOTAM et les zones temporaires, la météo et l'indice Kp.

Préparer le vol

Check-List avant le vol

- ☐ Zone vérifiée : zones UAS, restrictions, espaces protégés
- ☐ NOTAM et zones temporaires consultés
- ☐ Météo : vent, rafales, pluie, visibilité ; indice Kp
- ☐ Numéro d'exploitant affiché sur le drone
- ☐ Attestation de formation ou brevet sur soi
- ☐ Assurance responsabilité civile vérifiée
- ☐ Batteries chargées : drone, radiocommande, téléphone
- ☐ Hélices, moteurs et châssis en bon état
- ☐ Carte mémoire en place et vide
- ☐ Logiciels à jour, compas et IMU étalonnés
- ☐ Retour automatique : point et hauteur de retour réglés
- ☐ Signalement électronique ou identification à distance actif
- ☐ Zone de décollage dégagée, personnes informées et à distance
- ☐ Observateur présent si vol en immersion

Règles essentielles de la catégorie ouverte

Ce pays applique les règles européennes des drones (catégorie ouverte) ; il peut y ajouter ses propres zones et conditions.

- Hauteur maximale : 120 m au-dessus du sol, moins là où une restriction l'impose.
- Gardez toujours le drone à vue ; en vol en immersion, un observateur le garde à vue à vos côtés.
- Ne survolez jamais un rassemblement de personnes et respectez les distances de votre sous-catégorie (A1, A2 ou A3).
- Respectez les zones géographiques UAS : abords des aérodromes, zones interdites ou réglementées, espaces protégés, sites sensibles.
- Enregistrez-vous comme exploitant si le drone pèse 250 g ou plus ou porte une caméra (sauf jouet), et affichez le numéro sur le drone.
- Formation : attestation en ligne A1/A3 à partir de 250 g ou pour un drone de classe C1 ; certificat A2 pour voler plus près des personnes avec un drone de classe C2.
- Cédez toujours le passage aux aéronefs habités et posez-vous si l'un d'eux approche.
- Respectez la vie privée : pas d'images permettant d'identifier des personnes sans leur accord ; la prise de vue aérienne est interdite dans certaines zones.
- Vérifiez votre assurance responsabilité civile.

Résumé non exhaustif : les règles évoluent. Référence : guide de la catégorie ouverte de la DGAC et réglementation du pays.

Liens utiles

Carte des zones UAS autour du spot : https://www.drone-spot.tech/carte-uas.aspx?lat=63.45979&lon=-19.36418
Bibliothèque du télépilote : https://www.drone-spot.tech/bibliotheque

Mes notes de vol

Fiche d'information générée par Drone-Spot à partir des données de la communauté : elle ne remplace ni l'information aéronautique officielle ni la réglementation. Le télépilote reste responsable de son vol.