



Hendelsesrapport

IRS-rapport 2014#4

Dato for hendelsen: **02. okt. 14.**

Kategori: **Flytrygging.**

Emne: **Brudd på klarert høyde.**

Beskrivelse:

Tok av kl 1705 på Rwy 18. Venste sving ut mot VFR Stavanger. Ved overgang til Sola Radar på Stavanger VFR punkt ba jeg om klarering til 2500ft og under VFR mot Kvitsøy - Tau - Sandnes. Lå på cruise ca 100knts. Fikk klarering om å holde meg under kontrollert luftrom og utenfor kontrollzone.

Begynte stigning mot Hundvåg (tupp mot Rennesøy) hvor jeg stanset stigning på 1600 ft. Gjorde feil ved å lese av feil linje på kartet da jeg trodde TMA var 2500ft. Fikk på dette tidspunktet ingen melding om feil høyde. Tok en 360 og la meg på linje ca over kyst mosterøy mens jeg dreide jevnt mot Rennesøy. Fikk melding fra Sola Radar om å legge mer om mot Rennesøy, noe jeg umiddelbart gjorde. Høyden var nå ca 1800 ft. Fikk så beskjed om Mode C, og begynte så å sjekke transponder. Fokus ble så tatt bort fra retning og høyde. Fikk på ny beskjed om å holde meg under TMA og spm med intentions på Kvitsøy. Siden jeg visste at landing var på 18 rapporterte jeg Traffic in sight kl 12 på innkommende rute-fly. Begynte da å lure på hva som skjedde og la flyet i en forsiktig descend mot 1300 ft. I descend ble jeg på ny kontaktet med purring Mode C og ny oppfordring om å legge mer om mot nord. Jeg endret retning til like til høyre for Mortavika som er N/NV. Jeg arbeidet kontinuerlig med feilsøk med å skru av og på transponder da jeg trodde dette var feilen og årsaken til gjentatte oppkallinger. Fikk så en tredje gang beskjed om å gå ned til 1500 ft eller under. Da var allerede descend begynt og jeg var omtrent på høyden som angitt. Levlet av på 1300 fot resten av turen, og dreide ca i midten av boknafjorden til høyre mot Tau.

Når jeg fikk kapasitet til å sjekke opp mer på kartet så jeg feilen jeg hadde gjort ift å gå over 1500 ft på initiell stigning.

Forslag til korreksjon:

Viser at det er viktig å vite kontrollzone høyder, selv om vi ved treningsområde Tau får lov å stige til 3000 ft og således ikke tenker på at vi er i kontrollzone.

Burde sannsynligvis spurt ATC om høydeangivelse i stedet for å anta at jeg visste kontrollhøyde. Likevel burde nok ATC forstått at dette var årsaken til brudd og angitt høyde så snart de så jeg lå over 1500 ft. De vet vi flyr VFR og ikke nødvendigvis alltid er like erfarne.

Kommentar fra Operativ Leder:

Dette er en vekker for oss alle.

Her ser en hvor viktig det er å sjekke kart med planlagt flyging før avgang. En kan ikke anta hvor grensene er, en må vite det og i alle fall ikke klatre opp over 1500 fot før en har fått klarering. Sjekk kart før avgang og underveis. Alltid spør først.

Ingen forføyning fra klubbens side. Korrigering over radio fra tårn/approach, og skriving av rapporter er ganske effektive midler for at dette ikke gjentas av vedkommende.



Operativ info:

Registrering: LN-DAG (C172)
FL/Høyde: 1500 FOT
Fly-fase: Stigning
Avgangsplass: ENZV
Landingsplass: ENZV
Fly-regler: VFR
Værforhold: CAVOK