



Avgitt januar 2026

RAPPORT

LUFTFART 2026/01

***Luftfartshendelse over Geirangerfjorden i
Møre og Romsdal 29. august 2025 med
Airbus Helicopter EC130B4, LN-ODZ, og
Grumman American AA-5A, LN-KLC***

Statens havarikommisjon (SHK) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten.

Formålet med Havarikommisjonens undersøkelser er å klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold som antas å ha betydning for forebyggelsen av ulykker og alvorlige hendelser, og fremme eventuelle sikkerhetstilrådinge. Det er ikke Havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.

Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid skal unngås.

Faktiske opplysninger

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHK valgt å benytte et forenklet rapportformat.

Hendelsesdata

Luftfartøy:	
Type og registrering:	Airbus Helicopters EC130B4, LN-ODZ Grumman American AA-5A, LN-KLC
Produksjonsår:	LN-ODZ: 2008 LN-KLC: 1978
Motor(er):	LN-ODZ: Turbomeca Arriel 2B1 turboshaft LN-KLC: Lycoming O-320 E2G
Operatør:	LN-ODZ: Fjord Helikopter AS LN-KLC: VOF AS/Privat
Dato og tidspunkt:	29. august 2025, kl. 13:11
Hendelsessted:	Geirangerfjorden, Stranda kommune, Møre og Romsdal
ATS luftrom:	Klasse G, ikke-kontrollert luftrom
Type hendelse:	Luftfartshendelse
Type flygning:	LN-ODZ: Ervervsmessig, ikke regelbunden LN-KLC: Privat (spleiseflygning)
Lys- og værforhold:	Dagslys. VMC, god sikt
Flygeforhold:	VFR
Reiseplan:	LN-ODZ: Ingen LN-KLC: Ingen
Antall om bord:	LN-ODZ: Flyger + 5 LN-KLC: Flyger + 2
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Fartøysjef LN-ODZ:	
Sertifikat:	CPL (H)
Flygererfaring:	Totalt 290 timer. Siste 90 dager: 113 timer, hvorav 55 på aktuell type
Fartøysjef LN-KLC:	
Sertifikat:	PPL (A)
Flygererfaring:	Totalt 3 052 timer, hvorav 494 timer på aktuell type. Siste 90 dager: 34,5 timer hvorav 11 timer på aktuell type
Informasjonskilder:	Innrapporteringer, intervju med fartøysjefer, samt SHKs egne undersøkelser

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 2 timer) hvis ikke annet er angitt.

Hendelsesforløp

LN-ODZ, et Airbus Helicopter EC130B4 operert av Fjord Helikopter AS, hadde fløyet fra Stryn til Ørjasæter ved Geiranger for å fly turister på sightseeing i Geirangerfjordområdet. Det var publisert NOTAM på militær øving i området med nedre grense 4 500 ft., og flygeren observerte åtte jagerfly som fløy over Geiranger kort tid etter han landet for å ta om bord passasjerer.

Flygeren tok om bord fem passasjerer, og tok av fra Ørjasæter for å fly ut Geirangerfjorden mot Hellesylt. Turen var planlagt i sin helhet til å gå utenfor kontrollert luftrom under Polaris CTA¹ som har nedre grense 8 500 fot AMSL² i området. I tråd med operatørens praksis hadde flygeren stilt inn helikopterets radioer på hhv. GA-frekvensen (123.500³ MHz) og Polaris (125.700 MHz). På grunn av topografien i det aktuelle området hadde flygeren egentlig ikke forventning om å kunne kommunisere med Polaris underveis. Blindsendinger av posisjon og intensjon ville bli gjort på GA-frekvensen.

Flygeren tok av fra Ørjasæter og klatret mot 3 000 ft i retning Gjørva og holdt vestsiden (venstresiden) av fjorden utover (se figur 1). Dette meldte han på GA-frekvensen. På grunn av observasjonen av jagerflyene hadde han stort fokus på å holde utkikk etter annen trafikk. Flygeren valgte å holde seg på vestsiden av fjorden utover for å gi passasjerene god utsikt mot fossefallene «De syv søstre».

LN-KLC, en Grumman American AA-5A, hadde tatt av fra Ålesund lufthavn Vigra (ENAL) for å fly en sightseeing-tur til Geiranger og tilbake. Om bord var flyger og 2 passasjerer. Begge passasjerene var utenlandske turister som også var erfarne flygere. Den ene var tidligere jagerflyger som hadde vært i Norge og flydd i Geirangerområdet på øvelse. Flygeren i LN-KLC foretok først en runde over Ålesund by før kursen ble satt mot Geirangerfjordens innløp via Storfjorden. Ettersom flyturen fra Vigra til Geirangerfjorden ble gjennomført utenfor kontrollert luftrom under Møre TMA, var flyets radio stilt inn på Møre Approach (APP) (119.330 MHz). Flyet lå i 3 000 ft på vei innover Geirangerfjorden, på høyresiden av fjorden. Flyturen ble gjennomført som en spleis-tur i regi av VOF AS⁴.

Flyet og helikopteret fløy mot hverandre mens helikopteret klatret opp mot samme høyde som flyet holdt. Flygerne oppga sin posisjon blindt på hver sin radiofrekvens. De fikk visuell kontakt med hverandre i området ved «De syv søstre» (se figur 1). Flygeren i LN-KLC anslo avstanden til ca. 400 meter da han fikk øye på helikopteret forut og litt under seg. Helikopteret klatret gjennom hans høyde. Minste avstand har han vurdert til ca. 200 meter da unnamanøver til venstre ble utført. Flygeren i LN-ODZ fikk øye på flyet forut og litt over seg. Han har vurdert minste avstand til 200–300 meter. Også han gjorde unnamanøver til sin venstre. Begge flygere forsøkte å kalle opp den andre, men uten å få svar ettersom de sto på ulike radiofrekvenser.

¹ Kontrollområde

² Above Mean Sea Level

³ Denne frekvensen endres 1. januar 2026 relatert til innføringen av 8,33 kHz kanalseparasjon. Ny frekvens er 123.065 MHz. Kilde: AIC N 14/25

⁴ VOF AS er et sameie som eier flyet LN-VOF. Ettersom dette sto på verksted en periode, var LN-KLC leid inn som erstatning. Sameiet er registrert som foretak som driver lufttransport med passasjerer. VOF AS markedsfører seg som en aktør som driver allmennflyging etter kostnadsdelingsprinsippet og tilbyr spleisflyturer ut fra Ålesund, Ørsta/Volda og Molde. Dette regnes formelt som privatflyging.



Figur 1: Rutevalg for LN-ODZ og LN-KLC fram mot området hvor de møttes. Rød stiplet strek er LN-ODZ og grønn stiplet strek er LN-KLC. Luftfartøyene møttes i området markert med sort sirkel. Kart: ©norgeskart.no. Påtegninger: SHK

Flygeren i LN-ODZ fullførte den pågående flyturen som planlagt, og hadde en debrief med passasjerene etter landing på Ørjasæter. Han fortsatte dagens planlagte sightseeing-turer som resulterte i 6–7 timer flygning denne dagen.

Flygeren i LN-KLC fullførte også den planlagte turen og returnerte til Ålesund lufthavn Vigra. Han observerte helikoptret også på vei ut fjorden, men da på lang avstand. Han opplyser at ettersom begge passasjerene var erfarne flygere, som også hadde sett helikoptret, ble hendelsen diskutert om bord. Ingen var av den oppfatning at dette hadde vært kritisk.

Flygerne i LN-ODZ og LN-KLC snakket sammen på telefon senere på dagen og ble enige om å rapportere hendelsen. De klassifiserte de som hadde skjedd som å være en hendelse og ikke var nær å bli en ulykke. Det er SHKs forståelse, etter å ha snakket med begge flygere, at de har litt ulik oppfatning av alvorlighetsgrad. Helikopterflygeren oppfattet nok hendelsen som mer alvorlig enn flygeren i småflyet.

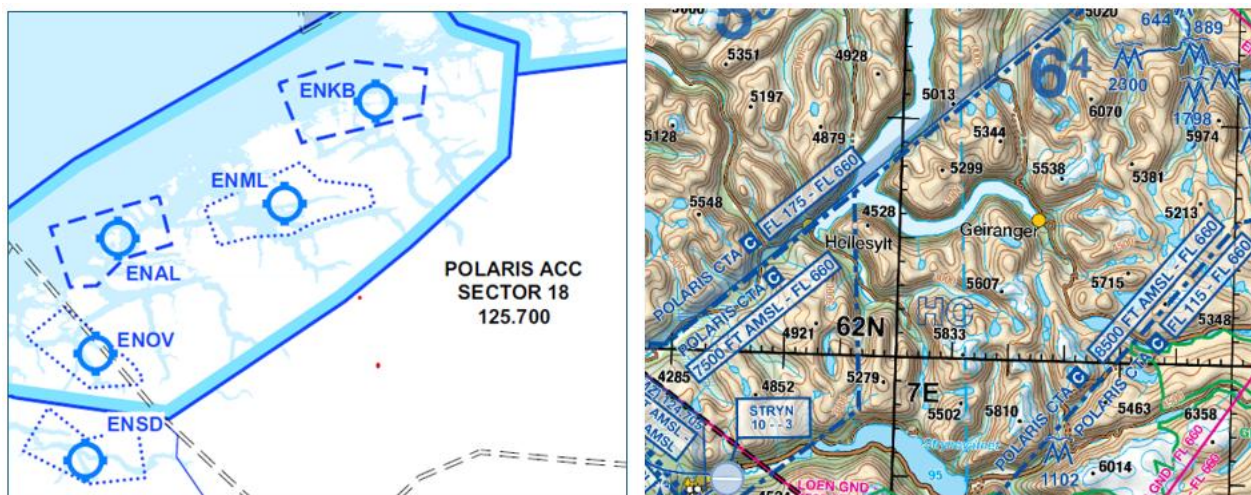
Radiofunksjonalitet for frekvensmonitorering

Enkelte flyradioer har en funksjonalitet for monitorering av stand-by radiofrekvensen. Dette gir mulighet for monitorering av en annen frekvens enn primærfrekvensen selv om flyet kun har én radio. LN-KLC hadde radio med slik funksjonalitet, men flygeren var ikke kjent med dette. Funksjonaliteten er tilgjengelig via MON-knappen på radioen. Trykkes denne inn kan flygeren lytte til stand-by-frekvensen. Hvis radioen mottar noe på primærfrekvensen mens MON er aktivert, vil den automatisk hoppe tilbake til primærfrekvensen. SHK er kjent med at ikke alle flyradioer har denne muligheten.

Luftromsstrukturen i Møre/Geirangerområdet

Møre Terminalområde (TMA), ATS⁵ luftromsklasse C, ligger over lufthavnene Ørsta/Volda (ENOV), Ålesund (ENAL), Molde (ENML) og Kristiansund (ENKB). TMA-en kontrolleres av Møre Approach (APP). Øvre grense for Møre TMA er FL175. Nedre grense varierer. I retning fra ENAL mot Geirangerfjordens innløp, heves nedre grense gradvis fra 2 500 ft til 5 500 ft.

Over Møre TMA ligger Polaris Kontrollområde (CTA), ATS luftromsklasse C. Rett over TMA er nedre grense for CTA sammenfallende med øvre grense for TMA, FL175. Utenfor TMA-ens sør-østre grense, dvs. over Geirangerfjordområdet, senkes nedre grense for CTA til 8 500 ft. Den aktuelle delen av Polaris CTA kontrolleres av Polaris ACC Sector 18.



Figur 2: Luftromsstruktur i Møre/Geiranger-området. Over Geirangerfjorden er det ikke-kontrollert luftrom opp til nedre grense for Polaris CTA på 8 500 ft. Kilder: AIP Norge og Norway Aeronautical Chart

Under, og mellom, kontrollert luftrom (klasse C og D) er det ikke-kontrollert luftrom, ATS luftromsklasse G. Denne luftromsklassen er i SERA.6001 definert som luftrom der:

IFR and VFR flights are permitted and receive flight information service if requested. All IFR flights shall be capable of establishing air-ground voice communications. A speed limit of 250 knots IAS⁶ applies to all flights below 3 050 m (10 000 ft) AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons cannot maintain this speed. ATC clearance is not required.

I luftromsklasse G er det i henhold til dette lov å fly uten klarering og uten radio og transponder. Da baserer flygeren seg i så fall helt på å se og bli sett, dvs. fly uten å snakke med noen eller gi seg til kjenne med elektronisk synlighet. Selv om slike områder ligger utenfor kontrollert luftrom, ligger de innenfor flygeinformasjonsregionen (FIR) der Lufttrafikkjenesten (LTT) er ansvarlig for å gi flygeinformasjon. Ansvarer som påligger en ANSP⁷ i så måte er beskrevet i (EU) 2020/469, pkt. ATS.OR.410 slik:

An air traffic services provider shall ensure, to the practicable extent and as approved by the competent authority, that air-ground communication facilities enable two-way communications to take place between a flight information centre and appropriately equipped aircraft flying anywhere within the flight information region.

⁵ Air Traffic Service

⁶ Indicated Air Speed

⁷ Air Navigation Services Provider

En flyger kan derfor ta kontakt med den LTT-enheten (TWR/APP/ACC)⁸ som har ansvar i kontrollert luftrom over der vedkommende flyr, for å få flygeinformasjon. Hvis en flyger gjør dette kan flygningen bli tildelt en transponderkode, men det er ikke avgjørende for LTTs ansvar for ytelse av flygeinformasjonstjeneste til den aktuelle flygningen. Hvis flygningen er synlig på surveillance hos LTT kan det være til hjelp for LTT, men det er ikke avgjørende for om det ytes flygeinformasjonstjeneste. Det er selvfølgelig en forutsetning at det er radiokontakt mellom flyet og LTT. Hvis flygeren har valgt å levere en flygeplan og avgangsmelding for turen, vil luftfartøyet være kjent for LTT selv om flygeren ikke har kontaktet LTT på radio.

Hva slags informasjon som inngår i flygeinformasjonen, er beskrevet i SERA.9005. I underpunkt (b) (2) fremheves det at flygeinformasjon også gjelder «collision hazards, to aircraft operating in airspace classes C, D, E, F and G».

Under Møre TMA er det TIZ (Traffic Information Zone) rundt flyplassene Ørstad/Volda og Molde. TIZ er også luftromsklasse G, men med krav til radiokommunikasjon slik at flygerne kan ivareta situasjonsforståelse og egen separasjon med støtte fra AFIS-tjenesten.

Lufttrafikksituasjonen i Geirangerområdet

Gjennom intervju med de involverte flygerne, og annen informasjonsinnhenting, har SHK fått inntrykk av Geirangerfjordområdet som et tidvis tett trafikkert luftrom. Dette gjelder særlig i turistsesongen på sommeren. Det er flere helikopteroperatører som flyr kommersiell sightseeing i området, det er småflytrafikk og det er militær trafikk. Militær trafikk kan holde høyere hastighet enn 250 kt. Denne dagen ble det observert mange jagerfly i området, og etter det SHK forstår er dette ikke unikt. I tillegg er det i sommersesongen ikke uvanlig at store båter selv har med seg helikoptre som flyr i området. Undersøkelsen viser at det er ulik praksis blant ulike aktører hvilken radiofrekvens som benyttes. Ettersom det i området er ATS luftromsklasse G, og samtidig utenfor TIZ, TIA (Traffic Information Area) og RMZ (Radio Mandatory Zone), er det lov å fly der uten radio og uten å gjøre seg elektronisk synlig. Flygere i området er ansvarlig for egen separasjon.

Surveillancedata

SHK har forespurt Avinor Flysikring AS om surveillancedata som kan vise hendelsen. Surveillancedata er en sammenstilling av data fra sensorer som radar, ADS-B og WAM⁹ som viser lufttrafikken. SHK får opplyst at slike data ikke er tilgjengelig ettersom ingen sensorer har dekning mellom fjellene over Geirangerfjorden.

Nasjonal flysikkerhetsplan

Luftfartstilsynet (LT) har utarbeidet nasjonal flysikkerhetsplan for å vise hvilke fokusområder LT ønsker å prioritere for å opprettholde og forbedre flysikkerheten. Prioriteringene er risikobasert. Et av temaene i kapitlet om operasjonelle temaer er kollisjon i luften ifm. privatflyging. LTs målsetting er å redusere sannsynligheten for sammenstøt mellom luftfartøy. Blant emner det jobbes med er radiobruk, forhold ved VFR-flyging og elektronisk synlighet.

Elektronisk synlighet

Elektronisk synlighet handler om å bruke elektronisk utstyr for å kringkaste egen posisjon og høyde slik at det kan fanges opp av andre flygere i samme luftrom. Hensikten er å øke situasjonsforståelsen hos flygerne og skape en barriere for kollisjoner i luften. Det finnes ulike løsninger for å gjøre seg elektronisk synlig. På større fly vil ADS-B¹⁰ Out basert på Mode-S

⁸ Tårnkontroll / Innflygingskontroll / Områdek kontroll

⁹ SHK har gitt fyldig omtale av sensortyper og bruk av surveillancedata i Luftfartsrapport nr. [2025/10](#)

¹⁰ Automatic Dependent Surveillance – Broadcast

transponder med extended squitter være vanlig. På småfly vil en forenklet løsning, ADS-L, være et alternativt. Den finnes i to varianter spesifisert av EASA: ADS-L 4 SRF-860¹¹ og ADS-L 4 MOBILE¹². Sistnevnte deler flyets posisjon gjennom bruk av en app på mobil enhet og forutsetter derfor at det flys innenfor 4G/5G-dekning. Systemer som Safe Sky og Air Navigation Pro, er eksempler på dette.

Etter det SHK forstår benyttet LN-ODZ Safe Sky på den aktuelle turen, mens LN-KLC ikke hadde elektronisk synlighet utover transponder mode A/C.

Luftfartstilsynet har publisert mye nyttig informasjon om elektronisk synlighet, bl.a. webinar og veileder, på sin hjemmeside^{13,14}.

Luftfartstilsynets VFR-guide

Luftfartstilsynets VFR-guide er en nettbasert veileder som er utarbeidet med tanke på utenlandske flygere i Norge. I VFR-guiden oppfordres det sterkt til å gjøre seg elektronisk synlig. Guiden gir også en tydelig anbefaling om å bruke GA-frekvens 123.500 for blindsending og monitorering utenfor kontrollert luftrom.

¹¹ Automatic Dependent Surveillance – Light, som sender på radiofrekvens 860 MHz

¹² Automatic Dependent Surveillance – Light, som sender via mobilnett

¹³ [Opptak fra webinar om elektronisk synlighet og u-space](#)

¹⁴ [Elektronisk synlighet – Overview](#)

Havarikommisjonens vurderinger

Geirangerområdet er et svært populært turistmål i Norge med nær 1 mill. besøkende hvert år. Mange av disse kommer som passasjerer på cruiseskip i sommerhalvåret og skaper et marked for reiselivsnæringen. Sightseeing med helikopter og småfly er blant tilbudene til turistene. LN-ODZ og LN-KLC var begge en del av dette.

Begge flygere var godt kjent i området og var klar over at det med stor sannsynlighet ville være andre luftfartøy der. Helikopterflygeren hadde observert flere jagerfly før avgang fra Ørjasæter og var særlig på vakt på grunn av dette.

I ATS luftromsklasse G, utenfor TIZ, TIA og RMZ, er det ingen krav i regelverket til radiokommunikasjon utover en generell anbefaling om å overvåke 121.500 MHz. Det er se og bli sett som gjelder, og det var nettopp det som skjedde. Begge flygere observerte den andre og gjorde retningskorleksjon i tide. Dette skjedde imidlertid på kortere avstand enn det burde ettersom flygerne ikke hørte hverandres meldinger på radio. Derfor bar retningskorleksjonen mer preg av unnamanøvrering enn å holde sikker avstand til hverandre. Det er SHKs oppfatning at flygeren i småflyet oppdaget helikopteret noe tidligere enn motsatt, og at dette, sammen med forskjell i erfaringsnivå, kan ha påvirket flygernes ulike oppfatning av alvorlighetsgrad. Det er SHKs vurdering at situasjonen ble oppdaget av begge tidsnok til å unngå en reell kollisjonsfare. Helikopteroperatøren har valgt en farge på helikopteret som, etter SHKs vurdering, kan gi dårlig kontrast mot terreng.

Helikopterflygeren valgte å ligge til venstre ut fjorden for å gi en bedre utsikt for passasjerene mot fossene på den andre siden av fjorden. Dette er lov, men det er ikke i tråd med etablert praksis om at det er «høyrekjøring» i fjorder og daler.

Det er SHKs vurdering at ulik praksis i valg av radiofrekvens står sentralt i at dette utviklet seg til en hendelse. LN-ODZ sto på GA-frekvensen, mens LN-KLC sto på frekvensen til Møre APP. Begge flygerne gjorde sine valg ut ifra hva de var vant med og hva de vurderte som hensiktsmessig. Ingen av valgene innebar regelbrudd.

Flygeren i LN-ODZ hadde valgt GA-frekvensen fordi det er etablert praksis hos operatøren. Ved flyging utenfor kontrollert luftrom, og relativt lavt, er det GA-frekvensen som brukes. Etter det SHK forstår er dette praksis hos de fleste innlandshelikopteroperatører. Luftfartstilsynets VFR Guide har også en tydelig anbefaling¹⁵ om å benytte denne frekvensen når det flys i G-luftrom. Her kan flygerne sende blindt egen posisjon og intensjon, samt fange opp tilsvarende sendinger fra andre fly i området. Dette gir grunnlag for å øke egen situasjonsforståelse og ta forholdsregler i tide overfor annen trafikk rundt seg. Bruken av frekvensen er likevel kun en anbefaling.

Det kan likevel være hensiktsmessig å stå på APP-frekvensen hvis man flyr relativt høyt i G-luftrom og tett oppunder TMA-ens nedre grense. Flygeren i LN-KLC hadde dette som etablert vane og vurderte egentlig aldri å bruke GA-frekvensen på denne flyturen. Når man ligger rett under TMA, og får behov for høydeendring på grunn av annen trafikk, vil det kanskje være vel så aktuelt å gå opp som å gå ned. Ved å stå på APP-frekvensen vil flygeren kunne få trafikkinfo underveis og raskt kunne be om klarering for å gå opp i kontrollert luftrom. Det er SHKs inntrykk at det innen GA-flyging er mer vanlig å bruke relevant APP/ACC-frekvens enn GA-frekvensen.

¹⁵ "Pilots flying in G-class airspace are strongly recommended to use 123.500 MHz unicom frequency for blind reporting and monitoring. This frequency is used all over Norway outside controlled airspace. Kilde: Luftfartstilsynets digitale VFR guide, versjon juli 2025

Begge flygerne har gitt uttrykk for at de egentlig ikke hadde noen forventning om å kunne høre/snakke med LTT mens de fløy mellom fjellene over i Geirangerfjorden. Basert på erfaring regnet de med å være utenfor dekning av Avinor Flysikrings sensorer og radioinstallasjoner i dette området. Her har derfor Avinor Flysikring ikke mulighet for å oppfylle sitt ansvar for å gi flygeinformasjon om «collision hazards» i G-luftrom iht. ATS.OR.410, med mindre den tekniske infrastrukturen bygges ut. Tatt i betraktning norsk topografi er Geirangerfjorden sannsynligvis ikke det eneste området hvor dette er tilfellet. Regelen sier at ANSP skal sikre radiodekning «to the practical extent», og det å tette alle hull i radiodekningen i Norge er neppe realistisk.

Det kan argumenteres for begge valgene av radiofrekvens som flygerne gjorde. Det aktuelle luftrommet er G-luftrom uten RMZ, og regelverket tillater flyging uten radio. Med den trafikkmengden som tidvis er i området, ville det imidlertid være et dårlig valg. Samtidig blir effekten av å operere på ulike frekvenser omtrent den samme som ikke å ha radio. Man blir ikke oppmerksom på annen trafikk via meldinger på radio.

Sør-østre grense for Møre TMA går rett utenfor innløpet til Geirangerfjorden. Her er nedre grense for kontrollert luftrom 5 500 ft, før det heves til 8 500 ft når man flyr inn i Geirangerfjorden. Når man flyr i 3 000 ft over fjorden er det 5 500 ft opp til kontrollert luftrom med liten sannsynlighet for at ACC kan nås på radio. Det er SHKs vurdering at da er GA-frekvensen for blindsendinger et naturlig valg av radiofrekvens. Hvis man likevel velger å stå på en ATC-frekvens bør det være under forutsetning at man monitorerer GA-frekvensen. Slik monitorering er mulig selv med kun én radio så lenge radioen har MON-funksjon.

Flygeren i LN-KLC valgte å bli på APP-frekvensen selv om han ikke lenger var under TMA, men under Polaris ACC Sector 18. Ettersom han ønsket å benytte ATC-frekvens på flyturen, burde han her ha byttet frekvens for fortsatt å kunne motta flygeinformasjon. Møre APP kunne også tatt initiativ til dette.

SHKs inntrykk er at praksis i GA-miljøet når det gjelder bruk av 123.500 MHz, er til dels annerledes enn det som fremmes som anbefaling i Luftfartstilsynets VFR-guide. Det ser ut til å være vanlig å stå på APP/ACC-frekvensen og, eventuelt, monitorere GA-frekvensen. I innlandshelikoptermiljøet ser det ut til å være motsatt. Når disse to praksisene møtes blir resultatet at flygerne ikke hører hverandre. Det kan hende at hendelsen ikke hadde skjedd om det hadde vært to helikoptre eller to småfly med lik radiopraksis som hadde møttes. Manglende elektronisk synlighet har også spilt en rolle for at dette utviklet seg til en hendelse.

Når man flyr utenfor kontrollert luftrom i et område der man må forvente en del trafikk, er det viktig å ta disse forholdene med i planleggingen av flyturen. SHK tar til orde for å bruke TEM-metodikk¹⁶ som et verktøy for å identifisere og håndtere trusler før de utvikler seg til en hendelse. TEM handler om tre ting¹⁷:

1. Å identifisere mulige trusler før de skaper problemer.
2. Å fange opp og forutse egne feil før de får konsekvenser.
3. Å ha en plan for håndtering av trusler og feil.

I denne saken, og ved flyging i det aktuelle området, vil både luftfartøy uten radio/feil bruk av radio, og trafikk uten elektronisk synlighet, være mulige trusler som kan skape problemer.

¹⁶ Threat and Error Management – et konsept for å systematisk identifisere og håndtere farer og feil. Se mer info i veileder fra Luftfartstilsynet: [Threat and error management](#)

¹⁷ Kilde: LTs veileder om VFR-innflyging

Selv med ulik radiopraksis ville de to flygerne sannsynligvis visst om hverandre hvis begge hadde benyttet løsning for elektronisk synlighet. App-baserte løsninger forutsetter at flygningen skjer innenfor mobildekning, men fremstår likevel som en lett tilgjengelig løsning som gir forbedret situasjonsforståelse. SHK anbefaler derfor at slike systemer brukes av GA-trafikk. Systemene kunne trolig gitt enda bedre informasjon til flygere enn de gjør i dag hvis data fra Avinor Flysikrings sensorer hadde vært integrert. I denne konkrete hendelsen hadde det sannsynligvis ikke spilt noen rolle ettersom det ikke finnes tilgjengelige surveillancedata.

Luftrommet over Geirangerfjorden er tidvis sterkt trafikkert av mange ulike brukere av luftrommet. Det er en smal fjord med høye og bratte fjellsider og trafikken konsentreres på grunn av dette. Det er norske og utenlandske, private og kommersielle, helikoptre og småfly. I tillegg kan det være en del militær trafikk med høy hastighet. På den aktuelle dagen var militær trafikk kunngjort via NOTAM, men likevel vil dette komplisere forholdene i et trangt område. SHK ser et potensiale for økt flysikkerhet ved at alle benytter samme radiofrekvens for å gi seg til kjenne og oppnå bedre situasjonsforståelse. I et område med G-luftrom, og frivillighet knyttet til radiobruk og elektronisk synlighet, vil dette sannsynligvis være utfordrende å oppnå uten et myndighetspålegg. Enkelte andre steder i Norge der det er mye trafikk utenfor kontrollert luftrom, er det innført krav til radiobruk gjennom etablering av RMZ. Eksempler på dette er Kjeller/Oslo og Skien/Geiteryggen. SHK gir her en tilråding om at LT vurderer innføring av egnet tiltak for å sikre at lufttrafikk i G-luftrom i Geirangerfjordområdet benytter samme radiofrekvens.

Sikkerhetstilrådingar

Statens havarikommisjon fremmer følgende sikkerhetstilråding¹⁸:

Sikkerhetstilråding Luftfart nr. 2026/01T

Under sightseeing-flyging 29. august 2025 utenfor kontrollert luftrom i Geirangerfjorden, kom et Airbus EC130B4, LN-ODZ, operert av Fjord Helikopter AS, og et privat småfly, Grumman American AA-5A, LN-KLC, for nær hverandre. SHKs vurdering er at dette skyldtes manglende situasjonsforståelse grunnet ulik praksis for valg av radiofrekvens.

Geirangerfjordområde er tidvis betydelig trafikkert av norske og utenlandske, private og kommersielle, helikoptre og småfly. I tillegg observeres en del militær trafikk som kan ha høyere hastighet enn definert for ikke-kontrollert luftrom. Bruk av samme radiofrekvens vil gi økt situasjonsforståelse og økt sannsynlighet for at flygere kjenner til annen trafikk.

Statens havarikommisjon tilrår Luftfartstilsynet å vurdere innføring av egnet tiltak for sikre at lufttrafikk utenfor kontrollert luftrom i Geirangerfjordområdet benytter samme radiofrekvens.

Statens havarikommisjon
Lillestrøm, 6. januar 2026

¹⁸ Samferdselsdepartementet besørger at sikkerhetstilrådingar blir forelagt luftfartsmyndigheten og/eller andre berørte departementer til vurdering og oppfølging, jf. forskrift om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart § 8.

Vedlegg

Vedlegg A Safety recommendation

The Norwegian Safety Investigation Authority proposes the following safety recommendations¹⁹:

Safety recommendation Aviation no. 2026/01T

During a sightseeing-flight on 29 August 2025 outside controlled airspace above the Geirangerfjord, an Airbus EC130B4, LN-ODZ, operated by Fjord Helikopter AS, and a privately owned aircraft, Grumman American AA-5A, LN-KLC, came too close. NSIA's assessment is that the incident was a result of lack of situational awareness due to different practices for choice of radio frequency.

The Geirangerfjord area has occasionally heavy traffic of Norwegian and foreign, private and commercial, helicopters and planes. In addition, military high-speed aircraft is often observed in the area. Use of the same frequency will result in improved situational awareness and higher probability for the pilots to know about other traffic.

The Norwegian Safety Investigation Authority recommends that the CAA-Norway considers introducing suitable measures to ensure that air traffic outside controlled airspace in the Geirangerfjord area uses the same radio frequency.

¹⁹ The Ministry of Transport forwards safety recommendations to the Norwegian Civil Aviation Authority and/or other involved ministries for evaluation and monitoring, see Norwegian Regulations regarding public investigations of accidents and incidents in civil aviation § 8.