

FLYTRYGGING – Se og bli sett

14-April-2026





VFR

- VFR (Visual Flight Rules) er visuelle flygeregler som krever at piloten navigerer ved å se ut av cockpit, med sikt til terreng og klar av skyer.
- Reglene krever spesifikke minimumsverdier for sikt og avstand fra skyer, ofte kalt VMC (Visual Meteorological Conditions).



ALTITUDE BAND	AIRSPACE CLASS	FLIGHT VISIBILITY	DISTANCE FROM CLOUD
At and above 3050 m (10000 ft) AMSL	B C D E F G	8 km	1 500 m horizontally, 300 m (1000 ft) vertically
Below 3050 m (10000 ft) AMSL and above 900 m (3000 ft) AMSL, or above 300 m (1000 ft) above terrain, whichever is the higher	B C D E F G	5 km	1 500 m horizontally, 300 m (1000 ft) vertically
At and below 900 m (3000 ft) AMSL, or 300 m (1000 ft) above terrain, whichever is the higher	B C D E	5 km	1 500 m horizontally, 300 m (1000 ft) vertically
	F G	5 km(***)	Clear of cloud and with the surface in sight

(***) Flight visibilities reduced to not less than 1500 m may be permitted for flights operating:

1. At speed of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid a collision;

2. Or, in circumstances in which the probability of encounters with other traffic would normally be low, e.g in areas of low volume traffic and for aerial work at low levels;

Kilde: VFR Guiden - Luftfartstilsynet



ATS luftromsklassifisering og beskrivelse

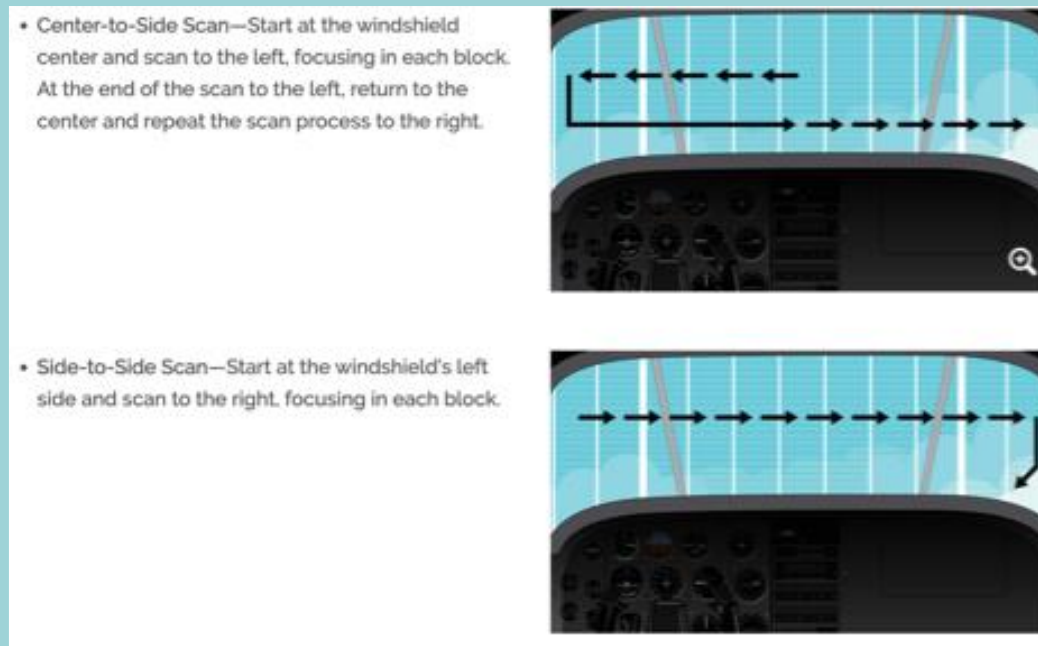
Klasse C	IFR	VFR	Klasse D	IFR	VFR	Klasse G	IFR	VFR
Atskillelse etableres mellom	IFR fra IFR IFR fra VFR	VFR fra IFR	Atskillelse etableres mellom	IFR fra IFR	Ingen	Atskillelse etableres mellom	Ingen	Ingen
Form for tjeneste	Flygekontrolltjeneste	1) Flygekontrolltjeneste for atskillelse fra IFR trafikk 2) Trafikkinformasjon for VFR/VFR (og etter anmodning, forslag til unnvikelsesmanøvre)	Form for tjeneste	Flygekontrolltjeneste samt trafikkinformasjon om VFR-trafikk (og etter anmodning, forslag til unnvikelsesmanøvre)	Flygekontrolltjeneste. IFR/VFR og VFR/VFR trafikkinformasjon og (etter anmodning, forslag til unnvikelsesmanøvre)	Form for tjeneste	Flygeinformasjonstjeneste etter anmodning	
Hastighetsbegrensning (Se Anm. 1)	Ikke relevant	250 KT IAS under 10 000 FT AMSL	Hastighetsbegrensning (Se Anm. 1)	250 KT IAS under 10 000 FT AMSL		Hastighetsbegrensning (Se Anm. 1)	250 KT IAS under 10 000 FT AMSL	
Evne til å opprette radio-kommunikasjon	Ja	Ja	Evne til å opprette radio-kommunikasjon	Ja	Ja	Evne til å opprette radio-kommunikasjon	Ja (Se Note 2)	Nei (Se Note 2)
Krav til kontinuerlig to-veis luft-til-bakke tale-kommunikasjon	Ja	Ja	Krav til kontinuerlig to-veis luft-til-bakke tale-kommunikasjon	Ja	Ja	Krav til kontinuerlig to-veis luft-til-bakke tale-kommunikasjon	Nei (Se Note 2)	Nei (Se Note 2)
Gjenstand for ATC klarering	Ja	Ja	Gjenstand for ATC klarering	Ja	Ja	Gjenstand for ATC klarering	Nei	Nei

Anm. 1: Når gjennomgangshøyden er lavere enn 10 000 fot AMSL, bør FL 100 brukes i stedet for 10 000 fot. Vedkommende myndighet kan også gi fritak til luftfartøytyper som av tekniske- eller sikkerhetsmessige grunner ikke kan holde en slik hastighet

Anm. 2: TIA og TIZ, samt CTR utenfor kontrolltårnets åpningstid, er klassifisert som RMZ. Piloter skal opprettholde kontinuerlig luft-til-bakke talekommunikasjonsvakt og opprette to-veis kommunikasjon om nødvendig på den relevante kommunikasjonskanalen i RMZ.

Se og bli synlig

- Selv med flere elektroniske hjelpemidler, så er god utkikk beste verktøy for å unngå konflikt med annen lufttrafikk, hinder og terreng.
- Aircraft scanning techniques



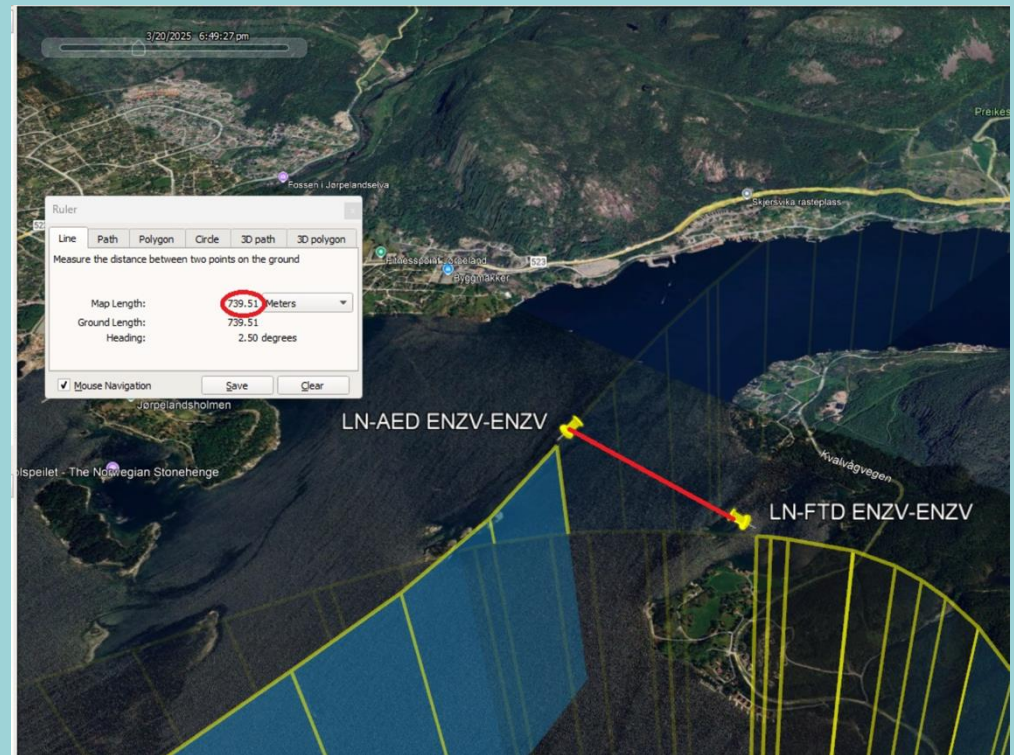
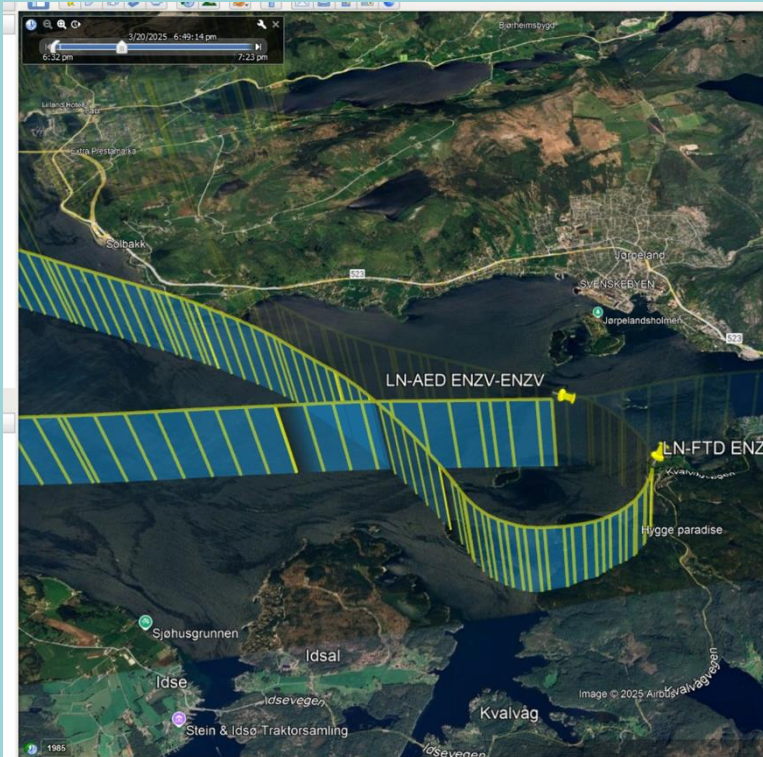
Se og bli synlig

- Bruk lys når en nærmer seg flyplass eller områder der et er kjent eller mistanke om annen trafikk inkl. Droner, Luftsport etc.
- Informer via radio hvor du er og dine intensjoner
- Lav- og høyvingete fly har forskjellig blind spot
- "Belly Check" i sving, f.eks base turn



Se og bli synlig

- OBSREG 988/989 - Nærpassering Tau Treningsområde





Se og bli synlig

- **OBSREG 1167 – Nærpassering Final**

Under skoleflyging gjennomførte elev og instruktør circuit training. Det befant seg to andre luftfartøy i pattern samtidig. Vårt fly var etablert på venstre downwind, mens et annet fly befant seg på høyre downwind.

Vi mottok instruksjon fra tårnet om å join final, samtidig som det andre flyet fikk beskjed om å "join final behind" oss.

Under svingen fra base til final observerte vi at det andre flyet befant seg over oss. Vi varslet tårnet. Tårnet fremsto som usikker på situasjonsbildet og instruerte det andre luftfartøyet til å gjennomføre en 360-graders sving for å gjenopprette separasjon





Se og bli synlig

- Hva er "NAK" frekvensen?
123,065 MHz fra 1. januar 2026
- Sportsfly OBSREG 356

Hendelsesforløp

Skole time: Kjeller- Storsjøen. På retur fra Storsjøen, over Skarnes i 1600" ser jeg en cub foran oss med kurs rett mot i samme høyde. Avstand ca 1000m
Eleven flyr, jeg tar over kontrollen og svinger krappt til høyre. I det vi passerer værandre ser cuben oss og svinger til høyre.
Jeg kontaktet flygeren etter landing. Han forteller at han så oss da vi svingte høyre for å unngå kollisjon. Han var ikke på FR24, ikke på Safesky og heller ikke på Radio frekvens 123:065. Han hadde vært på 123:500. Han bekreftet og ha Safesky, men at denne ikke var i bruk denne turen.

Vurderinger

P1

Observatør

Oppdaget motgående fly tidlig, selv i motsols. Det burde vært påbud om bruk av selfsky.
Skole timen hadde som mål og fokusere på utkikk, noe vi fikk se viktigheten av her.

SB

OBSREG koordinator

Bra at dette rapporteres. En påminnelse for alle at det har kommet nye frekvenser. Dette kan alle lære av. Også et bevis på at utkikk er viktig.

SB

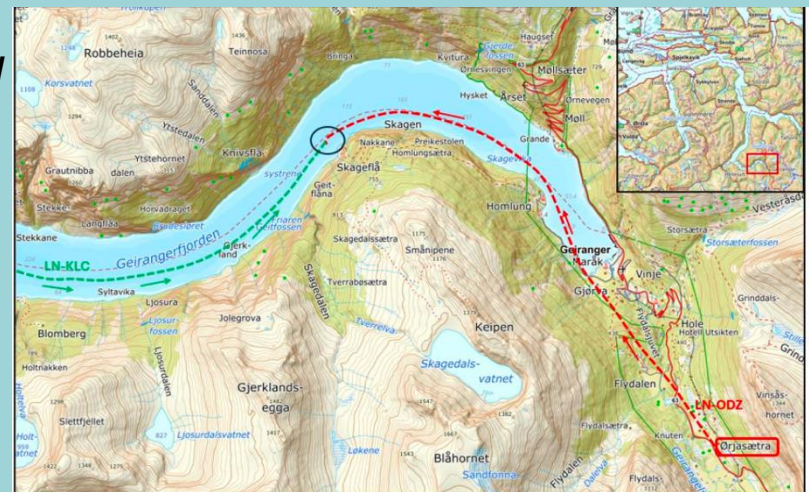
FTU

Bra at dette rapporteres. En påminnelse for alle at det har kommet nye frekvenser. Dette kan alle lære av. Også et bevis på at utkikk er viktig.

Se og bli synlig

- Fra HSL Rapport Luftfart 2026/01
Luftfartshendelse mellom helikopter og småfly Geiranger
- Småfly 3000´ på Møre Approach (APP) (119.330 MHz), Helikopter på GA frekvens
- Helikopter hadde SafeSky, fly ikke
- Helikopter fulgte venstre side i fjorden - er lov, men det er ikke i tråd med etablert praksis om at det er «høyrekjøring» i fjorder og daler
- *Pilots flying in G-class airspace are strongly recommended to use 123.065 MHz unicom frequency for blindreporting and monitoring. This frequency is used all over Norway outside controlled airspace.*

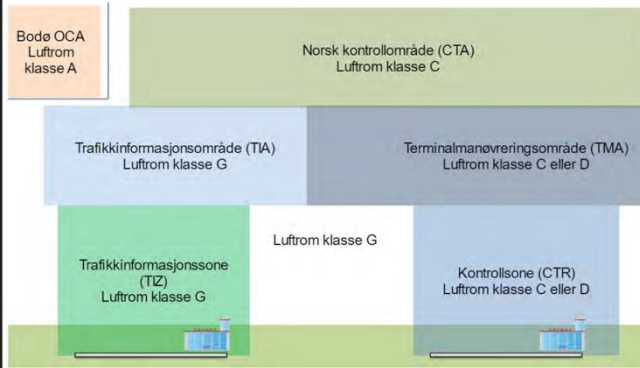
Kilde: Luftfartstilsynets digitale VFR guide, versjon juli 2025



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

Se og bli synlig

Kollisjoner skjer typisk:



- I ikke-kontrollert luftrum
- Midt på dagen
- God sikt
- VFR
- Uansett erfaringsnivå
- Fartøy under 2 250 kg

Kollisjoner har som regel fatale konsekvenser

Table 2: European mid-air collision statistics General Aviation MTOM <2,250 kg (all category aircraft)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Accidents	15	9	10	18	11	13	76
Injuries:							
Fatal	14	12	9	18	9	11	73
Serious	2	2	4	2	4	1	15
Total	16	14	13	20	13	12	88

- <https://www.youtube.com/watch?v=H4TuJM3uuzY>
- <https://www.youtube.com/shorts/YEFT-9c8WI0>
- <https://havarikommisjonen.no/Luftfart/Luftfart/Avgitte-rapporter/2026-01>

Accidents make rules, don't make any more rules