

TÍÐINDI

Airways avtalur viðvíkjandi einari virkisætlan um tað tekniska og operativa virksemið, ið hevði sum endamál, at Atlantic Airways skuldi byggja upp eina tekniska og operativa fyriskipan, ið gjørði tað møguligt hjá Atlantic Airways í seinasta lagi tvey ár seinni at uppfylla treytirnar fyri at fáa egið tekniskt og operativt rakstrarloyvi frá flogferðslumyndugleikunum.

Fyrsta flogfarið hjá Atlantic Airways, sum var av slagnum British Aerospace 146-200 og hevði framleiðslunummur E2075, varð skrásett 23. mars 1988 og fekk skrásetingarfrámerkið OYCRG.

Felagið hevði 9. mars 1988 tikið 40 milliónir DM í láni til figging av keypi av flogfarinum, tilhoyrandi eykalutum og neyðugar stovningarútreiðslur, eitt nú útbúgving av starvsfólki og tekniska ráðgeving frá framleiðarunum av flogfarinum og motorum. Afturgjaldingartíðin var 15 ár og skuldi byrjað 1. apríl 1989. Árliga rentan var 4,5%.

Flogfarið kom til Sønderborg úr Englandi 21. mars, har tað varð vorðið málað í litunum hjá Atlantic Airways og kom fyrstu ferð til Føroya 26. mars 1988, tá móttøka var við hornblástri og røðum. Aftaná varð farið á flog ein rundtúr yvir Føroyum við innbodnum gestum.

Flúgvingin byrjar 28. mars 1988

28. mars 1988 kl. 8.35 lætti flogfarið úr Vágum og setti kós móti Keypmannahavn á sínum fyrsta túri við ferðafólki, har Keypmannahavnar flogvøllur skipaði fyri móttøku.

Sølan av ferðaseðlum var byrjað 1. mars. Felagið hevði fingið góðkent eina ferðasetlan at galda frá 28. mars við fráferð úr Vágum kl. 08.35 og komu til Keypmannahavnar kl. 11.35. Síðan avstað aftur úr Keypmannahavn kl. 19.00 til Vágar, har tað setti seg kl. 20.40. Í juni, juli og august var eykatúrur settur inn úr Føroyum kl. 15.00.

Orsøkin til, at flogfarið sambært ætlanina stóð í Keypmannahavn millum 11.35 og 19.00 var, at munnlig avtala var gjørd við SAS um at leiga flogfari við manning í hesum millumbili. SAS megnaði tó ikki at halda avtaluna vegna mótstøðu frá teirra manningarfeløgum.

Fyrsta flogfarið hjá Atlantsflog fór á flog í Vágum á framsýningartúri við innbodnum 26. mars í 1988



Nevndin í Atlantic Airways hevði á fyrsta fundi sínum tann 15. desember 1987 samtykt at seta tveir skiparar og triggjar stýrimenn umframt 8 flogternur, og at Jógvan Simonsen saman við Erik Koch, flogovasta hjá Cimber Air, skuldu standa fyri hesum arbeiði. Tann 28. mars var manningin klár at byrja sitt starv.

Maersk Air stevndi Cimber Air

Maersk Air, sum var partaeigari í Danair saman við SAS og Cimber Air, dámdi sum vera man ikki at fáa kapping á føroyaleiðini av einum felag, sum Cimber Air átti ein stóran part av og sum harafturat syrgdi fyri, at kappingarneytin hevði tann myndugleikakravda tekniska og operativa førleikan til hetta flogvirksemi. Maersk Air segði, at hetta var brot á partaeigarasáttmálan millum Maersk Air og Cimber Air, sum partaeigarar í Danair og kravdi tí, at Cimber Air tók seg úr Atlantic Airways.

Tá hetta ikki hendi, byrj-

aði Maersk Air eitt gerðarættarmál móti Cimber Air við kravið um, at Cimber Air tók seg úr sum partaeigari í og samstarvinum við Atlantic Airways. Hesum kravi fekk Maersk Air viðhald í av gerðarættinum, sum kom við úrskurði 3. juni 1988 um, at Cimber Air skuldi gevast við samstarvinum við Atlantic Airways í seinasta lagi 1. januar 1989 og gav harafturat Maersk Air viðhald í, at Cimber Air hevði skyldu til at rinda Maersk Air endurgjald fyri tann peningamiss, sum samstarvið við Atlantic Airways hevði havt við sær.

Úrskurðurin kom eisini illa við hjá føroyingum, tí Atlantic Airways í fyrstu syftu fleyg upp á tekniska og operativa rakstrarloyvi hjá Cimber Air. Roknað hevði verið við, at tað fór at taka umleið tvey ár, áðrenn Atlantic Airways hevði uppbyggt førleika til at fáa sitt eigna rakstrarloyvi, so nú varð enn størri ferð sett á arbeiðið at fáa til vega egið rakstrarloyvi frá flogferðslumyndugleikunum.

Tað eydnaðist í juli 1988 at seta á stovn eina full-

figgjaða tekniska deild við einum tekniskum ovasta og í november 1888 var ein flogovasti settur at stjórna flogskiparunum.

Tann 22. desember 1988 fekk Atlantic Airways sitt eigna rakstrarloyvi frá flogferðslumyndugleikunum og sama dag ella einans 9 dagar áðrenn Cimber Air sambært úrskurðin hjá gerðarrættinum skuldi gevast við samstarvinum við Atlantic Airways, gav Ferðslumálaráðið Atlantic Airways konsessión til rutuflogferðslu millum Føroya og umheimin.

Føroyskt burturav

Leikluturin hjá Cimber Air var at læra føroyingar at flúgva. Tað varð roknað við, at hetta fór at taka nøkur ár, og tað var avtalað millum partarnar, at so hvørt sum

Atlantic Airways mentist, skuldu føroyingar yvirtaka størri part av felagnum frá Cimber Air.

Verkætlanin millum Cimber Air og føroyingar gekk nógv betri og skjótari enn roknað varð við. Longu á fundi friggjadagin 17. februar

1989 vóru partarnir samdir um, at Cimber Air hevði lokið starv sitt í sambandi við uppbyggingina av føroyska flogfelagnum, og tað varð avgjørt, at føroyingar longu tá skuldu yvirtaka partabrøvini, sum Cimber Air átti í Atlantic Airways, soleiðis at føroyingar komu at eiga allan partapeningin. Samstundis varð Cimber Air loyst frá sínum figgjarligu skyldum mótvegis Atlantic Airways og veitt varð landskassaveðhald upp á 70 milliónir sum trygd fyri láninum hjá Atlantic Airways.

Í tíðindabrævi frá Atlantic Airways var sagt, at tað hevði leingi verið ein dreymur hjá føroyingum at flúgva á egnum veingjum. Í eini 25 ár var “flogmálið” eitt av stórmálunum í føroyskum politikki. Og tá tað so at enda varð loyst, gekst nógv skjótari og betri enn nakar kundi haft roknað við. Hetta var ikki minst Cimber Air fyri at takka. Teir høvdu gjørt eitt framúrskarandi arbeiði fyri føroyingar, sum føroyingar altíð verða teimum takksamir fyri.

Í frágreiðing frá nevndini í

Atlantic Airways viðvíkjandi fyrsta roknskaparárinum varð m.a. upplýst, at í 1988 flugu 36.953 ferðafólk við felagnum og var tað 50% av øllum, sum komu og fóru millum Føroyar og Danmark loftvegis í tíðarskeiðinum, sum flogið varð í. Um úrslitið varð sagt, at Atlantic Airways hevði svarað hvørjum sitt í 1988. Avlopið áðrenn avsetingar og avskrivningar var góðar 8 milliónir krónur.

Atlantic Airways skuldarum-skipað í 1992

Flogleiðir átti allan partapeningin í Atlantic Airways, sum varð hækkaður upp í 14 milliónir krónur í 1989 stutt eftir, at Cimber Air fór burturúr sum partaeigari. Tann ógvusliga búskaparkreppan, sum rakti Føroyar í byrjanini av nítiárunum, rakti eisini Atlantic Airways. Ferðafólkatalið millum Føroya og umheimin minkaði og hóast marknaðarparturin hjá Atlantic Airways í 1991 var øktur upp í 60%, var eginpeningurin vorðin negativur.

Løgtingið samtykti seinast í november 1992 uppskot landsstýrisins landskassans vegna at skjóta nýggjan partapening upp á 75 milliónir krónur inn í Atlantic Airways samstundis sum tann tá skrásetti partapeningurin upp á 14 milliónir krónur varð niðurskrivaður til 0 kr. Flogleiðir, sum við hesum eisini hevði ein negativan eginpening, varð avtikið og Føroya landsstýri átti nú allan partapeningin í Atlantic Airways.

