

TYRLUSKIPARAR BRYNJA SEG TIL FØROYSKA FRÁLANDAVINNU

FLOGVINNA Føroyskir tyrluskiparar hava flogið við so at siga øllum avbjóðingum. Frá oyðimarkarumráðum í Miðeystri til kavakløddu firðirnar í Grønlandi. Føroyingar eiga tí allan kunnleikan til eina møguliga komandi frálандavinnu í Føroyum, skuldi hetta blivið veruleiki í nærmastu framtíð heldur Fróði Waag, tyrluskipari.

Jan Müller

Í mong ár hava føroyingar verið við til at manna bæði fiski- og handilsflotar kring heimin og kann sigast, at Føroyar við hesum hava fingið eitt stórt “know how” innan sjóðkið. Føroyingar eru kendir fyri sín dugnaskap og trúðskap, og tí finna vit eisini føroyingar á mangari skipabrúgv úti í heimi.

Men tað eru eisini aðrar vinnur, har føroyingar eru farnir at gera um seg. Ein teirra er flogvinna, sum av góðum grundum ikki er eins gomul sum sjóvinnan. Kortini hevur henda lutvíst nýggja vinna uppalt mangan føroyskan flogskipara og flúgva hesir í dag ikki bara í Føroyum, men mest sum alla staðni á knøttinum, um í minni málstokki enn innan sigling. Í dag flúgva føroyskir tyrluskiparar, umframt í Føroyum, eisini í Danmark, Noregi, Finlandi, Grønlandi, Miðeystri, Afrika, Canada, USA og helst aðrastaðni við. Primert verður nokk flogið innan frálандavinnuna, men tó so, so eru fleiri vinnur, ið líkjast teimum í Føroyum.

Tráða eftir tí ókenda

Hvat tað er, ið fær føroyingar at leita uttanlands er ikki altíð so lætt at greiða frá. Vit hava sett klaksvíkinginum Fróða Waag, tyrluskipara henda spurning. Hann sigur,



Í 2008 vóru fleiri føroyingar ifrálandaflúgving í Miðeystri. Her avmyndaðir í Doha: Frá vinstru: Fróði Poulsen, Hans Erik Jakobsen, Fróði Waag og Óli Reynskor

at ein orsökkin er ein tráðan eftir tí ókenda, ella eftir at uppliva nakað øðrvísi og nýtt. Tó at tú í Føroyum hevur eitt sera varierað arbeiðsumráði, ið tú nokk ikki finnur manga staðni í heiminum, tvs. at somu pilotar oftani flúgva alt frá SAR (leiting og bjarging), HEMS, (sjúkraflytning), sling,

rutuflúgving, charter og Off-shore, so er umráðið kortini avmarkað reint geografiskt. Hetta kann tí, saman við tí sannroynd at vit altíð tráða eftir at síggja, hvussu onnur avgreiða somu uppgávur, føra við sær, at tyrluskiparar leita út í onnur lond at nema sær royndir. Um ikki annað í eitt

stytri ella longri tíðarskeið.

Fróði Waag sigur, at hann sjálvur hevur fingið møguleikan at gera hetta, tá hann í 2008, gjøgnum farloyvi, var í Qatar í Miðeystri, har hann fekk eina hilling av, hvussu ein frálандavinna við 40 flúgvingum um dagin fungerar reint operationelt.

– Sjálvt um vit heima halda okkum duga okkara ting, minst líka so gott sum nakar annar, so er tað ein sannroynd, at vit altíð kunna gera tingini betri. Og her koma tilíkar uttanlandsroyndir væl við. Nakað annað er so, at hitt felagið jú eisini fær nakað

burturúr, við tað at vit jú eisini “bidraga” við okkara “visión” um, hvussu tingini áttu at verið gjørd.

Bel Air Aviation

Á várið í 2010 gjørdi Fróði av, at hann aftur vildi út um landoddarnar at arbeiða. Hesa ferðina gekk leiðin til Danmarkar, har hann fekk arbeiði hjá Bel Air Aviation. Sum áður, so legði hann seg eftir at síggja, hvussu flúgving innan frálандavinnuna gekk fyri seg. Hesuferð í Norðsjónum, ið er nakað øðrvísi enn Perseraflógvin. Hann fekk samband við Bel Air gjøgnum fyrrverandi starvsfelaga sín, Hans Erik Jakobsen, ið eisini arbeiðdi hjá áðurnevnda felag.

Bel Air hevði um tað mundið útvegað sær eina Agusta Westland 139 tyrlu, av sama slag sum ta tyrluna Atlantsflog átti men sum varð seld til eitt týskt felag. Hendan tyrlan sigst verða framtíðin innan frálандaflygving, tí hon, umframt at vera sera rúmlig og skjót, eisini hevur sera góða motororku og tiskil orkar sera væl. Hon er framvegis nýggj í tyrluhøpi, men longu nú sær man flestu feløg í heiminum innan frálандavinnuna vísa AW139 stórsta áhuga.

Í dag arbeiða fyra føroyingar hjá Bel Air Aviation. Teir eru Hans Erik Jakobsen,