



LOGBOG

TIDEN FLYVER I GODT SELSKAB...



Fhv. lufthavnschef i Billund, H.E.Kristensen, Billund træder sine første pilotstøvler hos Ingolf Nielsen i Sønderjyllands Flyveselskab, hvor han i halvtredserne med ungdommelig iver viser, at man kan arbejde dobbelt så meget, som man selv tror og tre gange så meget, som ens mor forestiller sig. Men ved *en* lejlighed lærer han, at der er grænser. Og at de er farlige at overskride.

HEK tager efter en sen fyraften motorcyklen og kører op til sin forlovede. Det er længe siden, de har været sammen - så det bliver sent. Meget tidligt næste morgen må HEK afsted igen. I Sønderborg venter et lille fly og nede i Tyskland en række fotoopgaver. Han når Sønderborg til tiden, check'er vejret og starter som så mange gange før med kurs mod syd.

Det er en dejlig morgen. Solen skinner smukt - men desværre også varmt. HEKs hoved nikker let et par gange - og i tankerne er han der, hvor han kørte fra i den tidlige morgen. Lidt efter er han der også i drømme.

Han vågner ved en hylen og jamren i flyets barduner. Han kigger lige ned i en lille sø. Og nu sker det hele på rygmarvsreflekser og inden for et sekund: Pinden tilbage. Fuld gas. Ret roligt op uden at rive vingerne af maskinen. Flad ud - og slap af. HEKs rolige øjeblik indtræder få hundrede fod over den holstenske jord. Resten af vejen er han meget vågen.

Vågn op!



High life på Romø strand i året 1953 eller 54. Det var en god forretning at flyve fra den glade badeø. Man landede lige op og ned ad de næste kunder. Ventetiden var beskedent, og så mange flere ture a' 10 minutter kunne man nå at flyve.

forholdsvist langsomt. Og piloterne - fordi de havde evnen til simpelthen at »servere« motivet lige ind i fotografens søger. De lynhurtige fotografer i højresædet kunne ikke følge med, hvis de selv skulle fange motivet. Så det var ned i fart, lidt krængning og så lige ind i den rette vinkel. På vej mod næste landsby noterede fotografen stedet og husene ned, så sælgeren siden hen kunne opsøge familierne og præsentere de enestående luftfotos i lille format.

Hjemme i Sønderborg var det Mimmi Nielsen, der skabte det endelige resultat: Det store håndkolorede billede. Farvefilm var i 50'erne rasende dyre. De var meget lidt lysfølsomme - faktisk helt nede på en tiendedel af de film som amatørfotografer i dag anvender. De var umådeligt svære at fremkalde. Og skulle det endeligt være, så var det lysbilleder man



Der arbejdes flittigt med farvelægning af luftfotos i Sønderborg Lufthavn. I baggrunden i den hvide kittel ses Mimmi Nielsen, der ledede de kunstneriske damers arbejde med at kolorere alt fra husmandssteder og herregårde til fiskerbåde på Nordsøen.

En særlig specialitet udføres især i tresserne af Cimbers piloter: Færgeflyvning mellem USA og Europa. Umiddelbart en simpel transportopgave af et fly og ikke andet - men farligt. Det handler ikke om langdistancefly, der kan klare Atlanten. Så turen går via Skotland, Norge, Island alt efter, hvordan vinden blæser og over Grønland til Goose Bay i det gudsforladte nordøstlige hjørne af Canada. Og så under mere sikre vilkår længere sydpå.

I 1964 flyver piloterne Alfred Asmussen og V. Jensen således 27 nykonstruerede tyske Dornierfly til Canada. Flyet er to-motorers og beregnet til ti personer. I Canada skal de bygges om, så de får STOL-egenskaber - altså kunne starte og lande på ekstremt korte strækninger. I Sønderborg bygges der ekstra tanke i flyene. Så går turen der op ad med det absolut farligste stykke mellem Narsarsuaq i Syd-grønland og Goose Bay. Det er her vejrudsigten skal studeres ekstremt godt. Ændrer vejret sig radikalt undervejs, kan det få katastrofale følger på den mere end 1000 km. lange strækning over Davis Strædet. Alternative lufthavne er der ingen af inden for rækkevidde. Og alt i alt bliver det pr. tur til 30-35 timers flyvning med de langsomme fly, inden rejsen går roligt hjem fra USA med rutefly. Siden skal alle flyene hentes igen og flyves til Tyskland.

Også Ingolf Nielsen selv, Hans Ingolf Nielsen og Jørgen Nielsen gennemfører færgeflyvninger. Bl.a. flyver de to tidligere Cimber Nord 262 hjem igen fra USA. Flere andre Cimber piloter har haft opgaven på den lange tur over vandet. Dieter Betz og Tom Oxa-ger flyver en af de

sidste Heron'er til Montreal i foråret 1969. Det bliver en barsk tur med det ikke alt for motor-stærke og lidt gammeldags fly. Over Nordatlanten må de to piloter på grund af modvind flyve i kun 1000 fods højde, hvor alting hopper og danser. Og da det gamle fly er særdeles manuelt at styre, er det noget, der tærer på armkræfterne. På Grønland må de ved mellem-landingen bruge halvandet døgn på at grave flyet

fri for sne. Over Davis Strædet er de ved at gå til af kulde i cockpittet, medens de flyver gennem skyer med is. Og da de endelig når frem til Goose Bay må landingen foretages i en snestorm, der blæser en halv pelikan. Det går lidt nemmere hjem med en funklende ny Piper Navajo.

Den største og mest krævende opgave er dog Dornier-flyene i tresserne. Og den 6. december 1968 går det galt. Hverken under barske vejrforhold ved Sydgrønland eller i Canada men ved Sønderborg Lufthavn på Kær Halvø. Alfred Asmussen er efter den lange tur fra USA på finalen med flyet, da det af umiddelbart uforklarlige årsager styrter direkte i jorden. Senere undersøgelser viser, at han har aktiveret afisningsudstyret, der med oppustelige gummivulster kan sprænge is af vinger og ror. Men det ombyggede fly har en fejl i sig. Hele fladen ved haleroret kan på grund af de særlige landingsegenskaber vippe op og ned. Og da en ventil til afisningsudstyret samtidig på grund af monteringsfejl kan dreje sig 180 grader, blokerer den for højderoret, så maskinen styrer direkte ned, uden at piloten kan gøre det mindste. Alfred Asmussen omkommer.

Færgeflyvningerne:

Farlige flyvninger i barske områder



Pilot Jan Engsted:

En sikker drøm

Cimber Airs yngste pilot hedder Jan Engsted. Han har brugt næsten syv år af sit unge liv og en kvart million kr. på at opfylde drengedrømmen: At blive professionel pilot. Undervejs har han nået at arbejde som tjener på steder som »Hard Rock Café« i Paris og komme jorden rundt to gange. Den sidste efter modellen »Jorden rundt i 180 dage«. Men når man kommer fra Fanø, er man vant til at tage tingene helt stille og roligt.

Jan fortalte fra sine yngste år hele Fanø, at han skulle være flyver, når han blev stor. Og heldigvis hørte de det også i Fanø Spare- og Lånekasse, der siden fik lov at levere kapital til en svær og kostbar pilotuddannelse. Men navigationens verden lå da heller ikke fjernt for Jan. Faderen er navigatør med 25 års erfaring på Grønlandsfarten. Og Jan var som dreng på besøg, da faderen arbejdede ved istjenesten i Narsarsuaq. Han fik lov at komme med på de lange turbulente ispatruljer med Twin Otteren og Bell 212 helikopteren - og det styrkede kun drømmen om selv at blive »flying pilot«. Flyvevåbnet fortalte ham med vanlig ærlighed, hvor hans svage og stærke sider var. Der var mange gode ting at bygge på - men han havde ikke profilen som kamppilot. Så var der kun en vej op i luften tilbage: Gå i gang derhjemme og betal selv.

En god lille børneopsparing gik lige i et 50.000 kroners A-certifikat, der blev taget i Esbjerg Lufthavn. Og Jan måtte arbejde både aftener og weekend'er som tjener på »Flannigan Pub« på Esbjergs torv, for at få

det hele til at hænge sammen. Det var sværere, end han troede - altså at flyve. Men han lærte det, gik i banken og hentede penge til ni måneders benhård teoriundervisning på Luftfartsskolens afdeling i Billund. Det var hver dag fra morgen til aften med lektier til de sidste af døgnets timer på det lille værelse. Og så tog han lige de tre måneders overbygning med, så han kan få D-certifikat og blive luftkaptajn, når den tid kommer. Nye investeringer af de store måtte på bordet for at betale for 40 timers skoleflyvning til B-certifikatet og retten til at flyve erhvervs-mæssigt. Og så lige 40 dyre timers instrumentflyvning med en udmærket luftkaptajn fra SAS som erfarne instruktør. Fanø Spare- og Lånekasse var med endnu.

Hvordan kunne Jan så udfolde sig som pilot efter at have investeret nær ved en kvart million kr. og små fem år af sit unge liv? På lidt rundflyvninger rundt om Esbjerg - 12-15 minutter pr. gang. Ture ned over Vadehavet sammen med biologen Sv. Tougard, der sad og talte sæler og fugle. Og en lille bitte smule taxaflyvning. Logbogen sagde 250 flyvetimer - der var lang, lang vej op til de 1000 professionelle timer, der skal til, før et luftfartsselskab overhovedet vil tage en pilot til samtale. En periode de fleste unge piloter må sulte sig igennem ved at lave alt muligt andet og i øvrigt flyve mere eller mindre gratis, når chancen er der.

Jan serverede atter en gang. Tabte humøret, fik det igen. Tabte kæresten, fandt fødderne på ny. Og så



Jan Engsted er på banen. Fortsætter han som hidtil, vil karrieren blive snorlige som centerlinjen - og den rækker langt frem.

50 years with Cimber Air

The logbook of a life in the air



DDL's aircraft on the Aalborg link: the Fokker FVII – Ingolf Nielsen's first encounter with a 'real' aircraft

Like most other boys, Ingolf Nielsen started out by making and flying paper darts. Though back in the 1930s it was with the real »flying machines« his true passion lay. At the nearby airfield at Rørdal little Ingolf was allowed to help push around the Danish Aviation Company's Fokker FVII. He stood dumbfounded and thrilled every time the two Bristol Jupiter engines lifted the aircraft from the grass field before taking it and the eight passengers on board to the incredible speed of 90 knots on the way to Copenhagen. His interest was rewarded with a ride on the aircraft over Aalborg.

He simply couldn't give up the thought of flying. In the years after the war, young Ingolf was to be found undergoing an aircraft mechanic apprenticeship at the hands of the renowned Morian Hansen at Skovlunde airfield. This was a unique location where Morian could influence and instruct young flying enthusiasts. While staying there, Ingolf took his Private Pilot's Licence. Underneath Morian's instruction was also Bent V. Larsen, a naval aircraft technical apprentice. When he had hung around the fence to the airfield long enough, Morian taught him to fly. Credit should be given to Morian for seeing the potential in the two. Bent V. Larsen became the commander of the Royal Danish Airforce and Ingolf Nielsen established his own airline, Cimber Air,

Til Lykke:

BRYLLUP:

Paa Lørdag vies paa Sønderborg Raadhus Frk. Marie Margrethe Krogh, Asserballeskov, til Pilot Ingolf Lorenz Nielsen, Sandager pr. Rinkenæs.

Sønderjyde tager Erhvervsflyver-Certifikat

En ung Sønderjyde, Ingolf Nielsen, Rinkenæs, har bestaaet den meget krævende Prøve som Erhvervsflyver og har nu faaet udstedt Certifikat som saadan. Foreløbig flyver den unge Mand for Aabenraa Flyveselskab, men senere er det Meningen, at han skal ind ved Det danske Luftfartsselskab, antagelig som Trafikflyver engang med Tiden.

Ingolf Nielsen betegnes som en meget dygtig og forsigtig Flyver, som der sættes store Forhaabninger til.

which today has a fleet of 16 modern turboprop and turbofan aircraft at work on major European connections.

August 28th 1949 was the first time Ingolf made the headlines. The newspaper, Jydske Tidende reported that the young and promising pilot, who was now living at Rinkenæs near Graasten in Southern Jutland, had obtained a Commercial Pilot's Licence. Five months later the same paper wrote about his forthcoming marriage to Miss Marie Margrethe Krogh. He soon became active with the 'Southern Jutland Airline Company' which was founded by the aviation-minded and ambitious ear specialist Dr. Abild from Aabenrå together with the Mayor of the city, Headmaster Buchreitz and a group of fellow enthusiasts. Here Ingolf went to work as one of many associated pilots from the airfield near

Two important paragraphs from the local newspaper in January 1950 and August 1949. They document a life long passion for aviation and a long and successful marriage to Mimmi.