

## PRIM-AIR

Den 1 juni 1979 købte Henning Romme resterne af Prim-Air og der blev indbudt til reception på EKMB.

OY-BTN PA28-160 var blevet købt.

OY-BDP PA23 AZTEC, OYBTT PA28-180 og OY-BUO C-206 kunne lånes/lejes til diverse flyvninger

En Pilot Peter Dyrup Jensen var ansat som freelance pilot fra tidligere og fortsatte resten af året som sådan i Prim-Air.

Ved købet af selskabet blev jeg samtidig godkendt af Luftfartsdirektoratet til at drive skoleflyvning og eenmotoret taxaflyvning, men måtte samarbejde med Fyn Airtaxi v/Birger Skåning for at kunne flyve og drive Taxaflyvning tomotoret IFR med OY-BDP AZTEC.

Et Teorihold havde klaret teoriprøverne i løbet af vinteren 78/79, og jeg overtog dem til skoling i løbet af 1979. Jeg husker Torben Petersen fra Eskilstrup.

Et nyt teorihold startede i slutningen af 1979 hjemme i privaten på Højbygård, her deltog 8 til 10 personer bl.a. Ole Brinch Petersen og Søren Hartman

Jeg havde fløjet i en årrække, men aldrig drevet forretning, så regnskabet kom hurtigt ud i problemer, således at der blev vrøvl med skattevæsenet. De havde også lavet fejl, så det hele sluttede med at jeg vandt sagen og investerede så i hjælp til at føre regnskabet. Det var en kontordame som gjorde det i fritiden, men det hele sluttede med at jeg selv måtte lære at føre regnskab og aflevere til revisoren til tiden af hensyn til moms og skat og ikke mindst for banken. Jeg havde som tredje generation brugt Andelsbanken i Nysted, men var hurtigt blevet blandt de 10 største kunder i afdelingen, så ofte skulle sager via Nykøbing F. og efter nogle år blev banken skiftet ud til privatbanken i Rødby med en direktør som straks kunne svare ja eller nej til sagerne.

Scan Aviation var blevet forhandler af Cessna og fik mig overtalt til at investere i C152 OY-BNB til skoleflyvning og den blev leveret i oktober 1979. De ville også gerne sælge en ny tomoteret flyvemaskine til Taxa og forretningsflyvning (C-335 som var en 340 uden trykkabine) men nej tak.

Jeg havde fået kendskab til tidligere kunder og henvendte mig til nogle af dem for at sikre et mere og bedre samarbejde når jeg fløj for dem. Det var B&W Holeby, IBKA Nykøbing F, Kurt Jørgensen værktøj Nykøbing f, og Balling Engelsen Maribo. Erik Anderasen økonomidirektør i B&W Holeby, Ib Jørgensen ejer af IBKA og Kurt Jørgensen ejer af KJ-værktøj deltog i et møde sammen blev vi enige om at Prim-Air skulle være et APS.

Vi blev bestyrelsen og investerede hver 60.000 kr hvilket svarede til udbetalingen til køb af en brugt PA-31 OY-AUH fra Norge via Business flight Sindal. Den blev leveret i August 1980 fra Odense værksted med nyt interiør og maling af flyet. Min betaling for OY-BTN og OYBNB blev betalt med en ansættelse i PRIM-AIR som direktør og med en højere løn.

Prim Air blev efter modtagelsen af OY-AUH efter en periode godkendt til egen IFR TAXA flyvning af Luftfartsdirektoratet efter jeg havde aflagt prøve som driftleder.

OY-AUH Fløj det første år i Prim-Air ca 600 timer hvoraf jeg fløj ca de 500 timer. Jørgen Blichfeldt radioforhandler i Naskov havde fløjet for min forgænger og han blev omskolet til PA-31 og fløj herefter fleelance for Prim-Air i et par år. Søren Larsen landmand på Nordlolland havde været tidligere eenmotoret pilot og instruktør og haft egen forretning på EKNS. Men det blev ikke til meget da han havde travlt med landbruget.

Fløj for statsminister Anker Jørgensen og Frue mellem Kastrup og Lybæck retur. Har fløjet for direktionen i Volvo Gøteborg mellem Gøteborg og Holland





©Leo Larsen



©Martin S. Skadborg





1981 OYBDP var afleveret og der var modtaget en C-172 OY-BIU fra Vamdrup af en tidligere elev og ven som jeg skulle bruge til han engang i fremtiden ville sælge den.

Flåden bestod nu af:

OY-AUH OY-DMC OY-BTN OY-BTT OY-BNB OY-BIU OY-BUO







© Mogens Wahl



© George Trussell

Bøje Hansen og jeg overtog flyværkstedet efter Tom Petersen og ansatte Jørgen Madsen som flymekaniker.

Jeg manglede en pilot, men Hans Georg Andersen som havde arbejdet for Roland Piszczek havde nu udvidet sit A-certifikat med et B+I og han blev fastansat.

Vi fløj ofte med 1 eller 2 personer fra B&W, montører og reservedele rundt om til Nordeuropa og vi begyndte at kikke efter en lille tomotoret som kunne flyve IFR året rundt, idet Eenmotoret ikke var godt om vinteren.

Da 1981 sluttede havde vi købt en PA30 twincomanche OYDMC og fik den leveret i Januar 1982







1982 var samme flyflåde men udvidet med OY-DMC. Vi havde travl hele året igennem og hovedparten af kunderne var stadig hjemmehørende på Lolland Falster. Prim-Air har søgt om at måtte flyve rutetaxi på tværs af storebælt. Det skulle vise sig at Ålborg Airtaxi også havde søgt og fået samme tilladelse. I stedet for at konkurrerer, slog vi os sammen, men det blev aldrig succes. Prim Air havde på sin tilladelse til at kunne flyve EKMB-EKRR-EKOD-EKAH-EKYT-EKSN og retur. Det blev udnyttet senere.

Søren Hartman havde været på mit første teorihold og fik A-certifikat 1980 og fortsatte med at læse til et B+I og blev ansat fast i 1982, og hans første twin taxatur var i DMC og skulle lande i EKAH i noget vejr tæt ved IFR minima. Før afgang til EKAH fra København ringede han hjem og var nervøs men fik besked på at han havde et certifikat til flyvningen, og vi var færdige med at snakke.

I foråret 1982 blev Jørgen Madsen sagt op og i stedet tiltrådte Knud Erik Simonsen den 1 juni som flymekaniker, og værkstedet overgik til Prim-Air

1983

OYDMC var ikke de-ice udstyret, og i begyndelsen af året, skulle der flyves 3 mand til Sverige, og efter længere samtale med metrologerne, havde dette angivet at OY-DMC kunne bruges, og Hans Georg fløj af sted. Under climb out i 5 til 6000 fod var flyet dækket af kraftig isning, og kursen blev sat hjem igen. Da han lå på kort finale mistede EKMB radiokontakten og flyet var ikke landet på banen.

Det viste sig af forruden var overdækket af is så der kunne kun ses til siden af vinduerne. Hans Georg så en række lys på tværs og troede det var lyset ved tærsklen og landede derfor flyet. Tværløset var fra



anflyvningslysene til bane 10 og landingen skete derfor ude i pløjemarken hvorved flyet var helt men havde mistet understellet. Flyvningen var afsluttet, ingen personskader, men flyet var færdigt. Vi havde fremover mistet kunderne, flyet blev trukket hjem og bortgemt i hangaren så vi undgik pressen, da vi jo nødig skulle have en tilsvarende historie som forgængeren, som i 1977 var faldet ned med en tilsvarende PA30 OY-DSG. Det ville ødelægge firmaet.

Luftfartsdirektoratet prøvede at pålægge ansvaret for havariet på Prim-Air, men en lydoptagelse af telefonsamtalen med metrologen frikendte Prim-Air.

Vi slap fra det og gik i gang med at finde et andet og bedre fly.

OY-BLW Seneca 2 blev købt og kom til EKMB 28 marts 1983, hvilket forhøjede standarten på den større fly, kunne rumme 6 personer i stedet for 4 som på den gamle, og så var de-icing monteret og max-vægten var nedsat til 1999 kg således at vi undgik en-route afgifter på 1 kr pr nm.

Flyene fløj ofte for B&W, Skibsværftet i Nakskov, Ibka med flere bl a et firma i København som handlede meget med Polen, hvilket medførte at Hans Georg, Søren og Jeg fik fast visum hertil, og vi havde fået tilladelserne for flyvningen nedsat til ca 2 timer i stedet for 24 timer, hvilket medførte vi ofte fløj til Gdansk, men også Poznan og Warsaw. Selv Mærsk Hovedkontor bad os om en tur med kort varsel til Gdansk. De var meget tilfredse, men havde aldrig fløjet i så små fly før.

Vi blev advaret om ikke at falde i en fælde om at blive spion for Polen efter vi havde fået de faste visums

Vi havde kontrakt med et norsk firma om at flyve deres personale ca 30 personer frem og tilbage hver uge mellem Maribo og Torp i ca et halvt år. Personalere arbejder på Skibsværftet. På dage fløj flyet OY-AUH 3 gange på denne tur ca 11 timer. Flere andre taxaflyvningselskabet i landet at begyndt at bruge os bl a med at flyve aviser om natten mellem Kastrup og Tirstrup.

Flåden bestod nu af:

OY-AUH OY-BLW OY-BTN OY-BTT OY-BNB OY-BIU OY-BUO

1984

Der var stadig teori for nye certifikater om vinteren, men teorien blev nu klaret af Niels Bjerregård fra flyveklubben. Da der stadig var en del arbejde med skoleflyvning, blev Hans Georg bedt om at gå på instruktørkursus, men skulle først gennemgå en prøve ved en psykolog hvor han blev underkendt. Klage herover blev til en ny prøve, men Hans Georg måtte ikke fortælle om indholdet. Han fortalte da han kom tilbage, at han var blevet underkendt fordi han kun havde fået undervisning i engelsk op til og med 8 klasse. Han skulle kunne undervise på engelsk..... Han havde bestået CD teorien i engelsk for flere år siden....og han havde tilmed fået besked fra psykologen om at han ikke egnede sig til mere en C-certifikat og op til 18 passagerer. Gennem Erhvervsflyvningen og instruktørmøde i Luftfartsdirektoratet blev psykologen fyret herfra. Hans Georg fik alligevel ikke tid til at arbejde som instruktør

I marts blev PA-28R indkøbt og ejerne stillede den til rådighed for Prim-Air. Den kunne flyve hurtigt og var fin til Taxaflyvning.

B&W Holeby havde fået fælles direktører med Alfa i Frederikshavn og Asiks nye direktør boede også nær Frederikshavn så vi fløj ofte til Sindal med folk fra virksomhederne.

KZ111 OY-DOZ var købt af 10 klubmedlemmer og det gav en del sjove og spændende omskolinger, og flere elever havde købt en AA-5 som blev af dem brugt til skoleflyvning. Den blev jo også vedligeholdt i selskabets værksted. Prim Air havde hele tiden en god udlejning af eenmotorede fly bl a til tyskerne som hurtigt syntes at det var nemmere at flyve i Danmark. De var altid vasket, støvsuget og tanket og klar til flyvning og reglerne var mere simple i Danmark end grænsen op til Østtyskland nede syd på.

Prim Air var det første Taxaflyvningsselskab i Danmark i begyndelsen af firserne som serverede catering ved taxa flyvning fra morgenstunden hvilket gjorde selskabet populært hos passagererne og vi servere også Nykøbing øl med en etikette med den "flyvende Lollænder".

OY-BUO var blevet solgt af ejeren, men i stedet havde Prim-Air fået rådighed over C-206 OY-BUY

Der blev stadig behov for taxafly og et helt nyt PA34 Seneca 3 blev købt og blev modtaget og sat i drift i efteråret.

OY-BIU var nu afleveret

Flyene var nu

OY-AUH, OY-BLW, OY-CFI, OY-BTN, OY-BTT, OY-BYC, OY-BUY

1985

Kurt Jørgensen fra Nykøbing forlader Prim-Air Aps og bestyrelse, og i stedet tiltræder Poul Hartman fra Ford i Maribo, og Preben Nielsen som direktør i B&W havde afløst Erik Andreasen.

Der er kraftig udvidelsen af pakketransporter i verden hvilket også er sket i Danmark. Prim-Air har af og til fløjet for MUK AIR mellem København og Holland.

Prim-Air havde tilladelse til at flyve på tværs af Storebælt i rute hvilket medførte en forhandling med Pakke Trans om samarbejde om at sende pakker i kurer tjeneste d.v.s. på tværs i Danmark på få timer.

Dette startede den 31 august 1985 med OY-BLW og en nyansat pilot Erik Nielsen. Han havde været arbejdsløs og Prim-Air fik løntilskud i 9 måneder.

Ruten som dagligt blev fløjet Startede i EKMB-EKRR-EKOD-EKAH-EKYT-EKSN og retur, hvilket tog ca 4 flyvetimer pr dag.

Der var aftalt en pris pr flyvetime og Prim-Air skulle dække halvdelen af omkostningerne og modtage halvdelen hvis der kom overskud.

Det var nødvendig at finde et billigt fly, og det lykkedes at leje en PA34 Seneca 1 med en fast timepris, men vi skulle have betaling på værkstedet for vedligeholdelsen. Der var ingen fortjeneste på flyvningen, men på værkstedet, så det gik godt.



Bent Iversen blev udlånt fra flymekanikeren i Vamdrup. Han skulle have et års træning for at afslutte sin uddannelse som flymekaniker. Værkstedet/Prim-Air manglede en mekaniker.

(Han er i dag ejer af et stort flyværksted i Vamdrup).

Forbruget af tomotorede nærmede sig 2000 timer om året

Forbruget af reservedele var blevet stort, men dette resulterede i at prisen på f.eks motorer var billigere.

Flyene var nu:

OY-AUH, OY-BLW, OY-CFI, OY-BSU, OY-BTN, OY-BTT, OY-BYC, OY-BUY

1986

Med baggrund i opnået mange twintimer på ni måneder rejste Erik Nielsen til Muk-Air, og i stedet blev ..... ansat på samme vilkår. Ved hurtig opnåelse af mange twin timer til ham også, rejste han til et andet firma i EKRK, men han og 4 passagerer havarede med en C-421 over storebælt. Årsagen var et meget specielt naturfænomen.

Johannes ..... blev ansat under samme vilkår som de 2 foregående og fortsatte flyvningen for Pakke Trans.

Bent Iversen var færdiguddannet på Værkstedet og rejste tilbage til Vamdrup.

En mekaniker manglede og Prim-Air havde fået henvendelse fra modtager af flygninge og en Iransk flygning Habib Hajiloo fik tilbud om erhvervspraktik og blev ansat 1 oktober for dansk uddannelse til flymekaniker.

UPS ville begynde pakkeservice i europa og til og fra USA, og Prim-Air søgte om opnå kontrakten til at flyve mellem EKRK og KØLN evt videre til Norge og Sverrige og der skulle også stilles med reservefly, hvilket vi også havde lavet en aftale om med et fly fra EKRK. Hvis kontrakten kom hjem var der i banken opnået ubegrænset kredit til drift og fly.

Prim-Air fik det ikke, men uden at vide det, var angivet som reservefirma til pakkeflyvningen. Det var Prim-sir som fløj de første flyvninger og udført af Søren Hartman.

Prim-Air blev opfordret til at starte flyveskole over på Vamdrup og OY-BTN blev flyttet til EKVD og instruktør Erling Klingenberg blev ansat. Baggrunden var reelt håbet om mere taxaflyvning.

National Elektrik fra Esbjerg manglede elektrikere til at arbejde i Stavanger for Statoil, og det resulterede i at Prim-air ofte fløj mellem EKMB og Stavanger med ansatte elektrikere fra Lolland- Falster.

Det var begyndt at knibe med størrelsen af OY-AUH specielt i flyvningen til Norge og der blev undersøgt muligheder for større fly. Det endte med rejse til USA i slutningen af året for at se og prøve en Turboprop King Air C-90 B

Ved slutningen af året blev flyvningen for Pakke Trans stoppet, da der aldrig var mange pakke med ofte uden. OY-BSU blev tilbageleveret til Ejeren og Johannes ... rejste til Muk-Air i Kastrup.

Firmaet havde en Seneca mindre.

Tomotoret flyvetid var nu oppe på 2000 timer om året

1987

OY-BYC blev solgt af ejerne og i bytte blev modtaget PA-28-150 OY-BLZ, og blev brugt til skoleflyvning da OY-BTN var sendt til EKVD.

Købet af King Air B90 var besluttet, men det var et større projekt, idet både piloter og mekanikere skulle omskoles, hvilket var en større udvidelse for alle idet motoren reelt var jet og der skulle flyves med trykhøjde.

Med stor hjælp fra Teknisk skole i Nykøbing f. blev der bevilget betalt kursus for alle. Det var også nyt og spændende for dem. Flyvepladsen havde også travlt med at kunne få mulighed for at sælge jetfuel fremover.

Der var lodtrækning mellem Hans Georg Andersen og Søren Hartman om at være med på færgeflyvning fra USA til Sindal, hvor flyet skulle omregistreres. Hans Georg kom med på en 16 timers flyvning fra USA via Canada, Grønland, Island til Sindal.

Prim-Air havde hele tiden benyttet ude fra kommende instruktører for at vedligeholde de ansattes certifikater med periodisk flyvetræning. På tomotoret var det Kurt Kardel fra EKRK, og på King Air blev det Clas Helgstrand fra Sterling (Hans far havde været chef for Sterling og opbygget dette firma)

King Air OY-BVS var i fuld drift midt på sommeren hvilket hjalp på flyvningerne til Norge, men nu til Bergen.

Kravet til flyindustrien om 2 piloter ved IFR Taxa skulle efterleves, derfor fik OY-BVS et større forbrug end de mindre tomotorede fly. Den var også mere behagelig både for piloterne, men også for passagererne.

Selv om vi mistede mange flyvetimer fra Pakke Trans var vi nu oppe på ca 1300/1400 timer på tomotoret Taxaflyvetimer til en noget anden pris. Der var travlhed hele året på alle tider af døgnet, da der ofte skole startes tidlig om morgenen og hjemkomst sent om aftenen og tilmed avisflyvning midt om natten.

Der var af og til inspektion og kontrol af Trafikstyrelsen, og der måtte planes således at den enkelte pilot ikke var i arbejde i flere timer end lovgivningen tillod. Fuel, vægt og meget andet skulle passe med lovkravene.





©Erik Frikke



©Mogens Wahl

1988 blev et begivenhedsrigt år

Der var stadig travlhed i begyndelsen af året.

Afdelingen i Vamdrup blev nedlagt, Erling Klingenberg opsagt da han ikke fulgte reglerne, OY-BTN kom tilbage til EKMB og PA34 OY-BLW blev solgt til en ny ejer i Vamdrup til en rigtig god pris selv om motorene var ved at være færdige i drifttiden.

De ansatte piloter og mekanikere havde nu fået en sådan erfaring, at de havde nemt ved at finde en bedre form for ansættelse.

Søren Hartman havde fundet et job i København på Lear jet og var rejst i slutningen af 1987, og Hans Georg Andersen havde fået job i Cimber Sønderborg og var rejst 1 april 1988

Lars Nielsen fra Vordingborg havde søgt om job og var blevet ansat i begyndelsen af 1988.

Samtidig havde Prim-air overtaget Haderslev Flyveskole og købt C-152 OY-BNC. Ligeledes blev OY-CFI seneca solgt til et par store virksomheder i Haderslev ( Arkil og et svensk portfirma) og Fritz Nielsen blev ansat som instruktør og pilot til Senecaen)

Begge nyansatte blev sendt på skoling til King Air B90 men nu på firmaets regning.

Som drift leder og direktør var jeg kommet under stort pres fra bestyrelsen som resulterede i, at jeg trak mig tilbage hvilket indebar at selskabet reelt ikke havde nogen tilladelse til flyoperation.

Efter nogle dage blev den gamle bestyrelse tilbudt at sælge deres anparter, og blev udskiftet med andre som ønskede medejerskab af selskabet

Den nye erjerkreds og bestyrelsen kom til at bestå af:

Erik Christensen Reklamefirma fra Slagelse

Michael Burgess Business jet EKRK

Bent Sevel business mand og pilot fra Haslev

Henning Romme EKMB

Firmaet blev ændret til et A/S med min. kapital på 300.00,00 kr.

Mekaniker Knud Erik Simonsen og hans medhjælper Habib som nu var færdiguddannet opsagde deres arbejde med virkning fra 30 sept. 1987 og de blev ansat henholdsvis i EKCK og EKRK.

Hurtigt blev en aftale truffet med en selvstændig flymekaniker fra Odense til foreløbig at arbejde ud fra EKMB for Prim-Air et par måneder indtil Jørgen Madsen igen blev ansat som Flymekaniker sammen med Niels Lassen som mekaniker og pilot.

Bent Sevel blev nu knyttet til Prim-Air som medejer og pilot, og ligeledes blev Kim Hobel ansat.

Også de sidstnævnte blev sendt på King Air B90 kursus på firmaets regning.

Bent Sevels kone Eva blev ansat på kontoret.



En tidligere kontakt, Vagn Ehlers fra B&W københavn som havde stået for hele firmaets rejseaktivitet, blev nu tilknyttet som freelance sælger af vores flyvning.

I løbet af efteråret var virksomheden velfungerende igen efter en kriseperiode i løbet af sommeren.

5 piloter var ansat

2 mekanikere

1 kontordame

1 freelance sælger

Og flyene fløj meget som hidtil



1989

King Air B90 OY-BVS fløj stadig meget og lange ture. Mange gange til Bergen, England, Scotland, Sverrig, Polen, Tyskland, Holland Belgien og Frankrig.

Den fløj ofte uden nogen form for problemer, men en enkelt gang virkede Varmapparatet ikke mere og ligeledes fik den også en venstre motorbrand, men det var en kompressor til trykket som kænkkede en

drivaksel og ilden gik ud omgående da motoren blev stoppet, men der havde været ild tæt ved tanken og nogle brændstof rør.

Året gik generelt godt, men allerede i september forlod Erik Nielsen firmaet idet han havde fået arbejde ved SAS-commuter. Frits Nielsen fik også i efteråret ansættelse hos Cimber Air i Sønderborg hvorefter Skolingen i Haderslev blev nedlagt og C152 OY-BNC blev solgt. OY-CFI Seneca havde ejeren flyttet til EKBI, og Prim Air var dermed ude af EKHV.

Der havde i alle årene været skoleflyvning i større eller mindre grad og ikke mindst havde flyveklubbens medlemmer fået deres pilotcheck ved Prim Air ligeledes også andre ude fra bl a ejerne af de mange fly som kom til EKMB for vedligeholdelse. Der havde også altid være en god fly udlejning.

Ole Wilcken blev ansat på Værkstedet som mekaniker sidst på sommeren, fordi Niels Lassen havde fået pilotarbejde i EKRK

Sidst på året blev jeg ramt af stree og var en tur forbi intensiv på hospitalet, Efter et døgn blev jeg sendt hjem igen og efter et par afslappende dage kunne arbejdet genoptages igen. Det gav dog efterfølgende gunden til eftertanke.

Tilbage var:

3 piloter

2 mekanikere

1 kontordame

1 freelance sælger

Året sluttede med en omsætning i mit ansvar på 5.985.000,00kr









©Leo Larsen



©Martin S. Skadborg





1990- 1991-1992

I slutningen af 1989 havde jeg søgt ansættelse i SAS.commuter og i begyndelsen af januar fik jeg besked om ansættelse og tiltræden 5 marts 1990. Jeg manglede et enkelt fag i C-D teorien så jeg havde travlt med det.

Det betød at jeg forlod Prim-air som arbejdsplads og fulgte derefter kun lidt med som bestyrelsesmedlem.

Bent Sevel var blevet godkendt af trafikstyrelsen og havde overtaget alle mine forpligtelser i Prim-Air.

Markedet havde ændret sig således at der var blevet mindre gang i flyene med bensinmotorer. De var ved at blive for langsomme og for dyre at flyve med. I bestyrelsen blev der talt meget omkring Bent Sevels ønske om at King air B90 blev skiftet ud med en King Air 200 som var større og betydelig hurtigere og økonomisk. Denne baggrund var at OY-BVS havde fløjet meget for FN i Jugoslavien, men de ønskede et større fly. Økonomien var stadig ok, men der skulle en større finansiering til via banken, men ved henvendelsen til denne, opsagde de i stedet det igangværende banklån og forlangte bestyrelsen selv skulle betale fuldt ud.

Prim-Air blev herefter erklæret konkurs, hvorefter banken overtog og solgte flyene til halv pris. De eneste som reelt tabte penge var Banken. Andre fik hvad de havde tilgode efterhånden som selskabets



tilgodehavende blev betalt. Flyene blev ved næste salg efter bankens salg, solgt for de penge som banken havde sat til.

Jørgen Madsen overtog reservedele, værktøj m.m. for næsten ingen penge og blev selvstændig fremover i en årrække.

Peter Dyrup Jensen flyver stadig og er kaptajn på 737 hos Norwegian

Jørgen Blichfeldt stoppede sin flyvning i 1983

Hans Georg Andersen og Lars Nielsen er i dag kaptajner i Thomas Cook i Kastrup og begge flyver Airbus 320 og 330

Erik Nielsen er kaptajn i SAS og flyver Airbus 320

Frits Nielsen er i dag pensionist og fløj i Cimber som kaptajn på ATR 42

Søren Hartman fløj i en lang årrække i store businessfly rundt om i verden men har i dag ikke længere certifikat

Kim Hobel har siden fløjet North Flying i Ålborg

Bent Sevel stoppede flyvning nogle år senere.

Henning Romme er pensionist og fløj i SAS-Commuter som kaptajn

13 piloter har været ansat i Prim-Air fra 1979 til 1992