

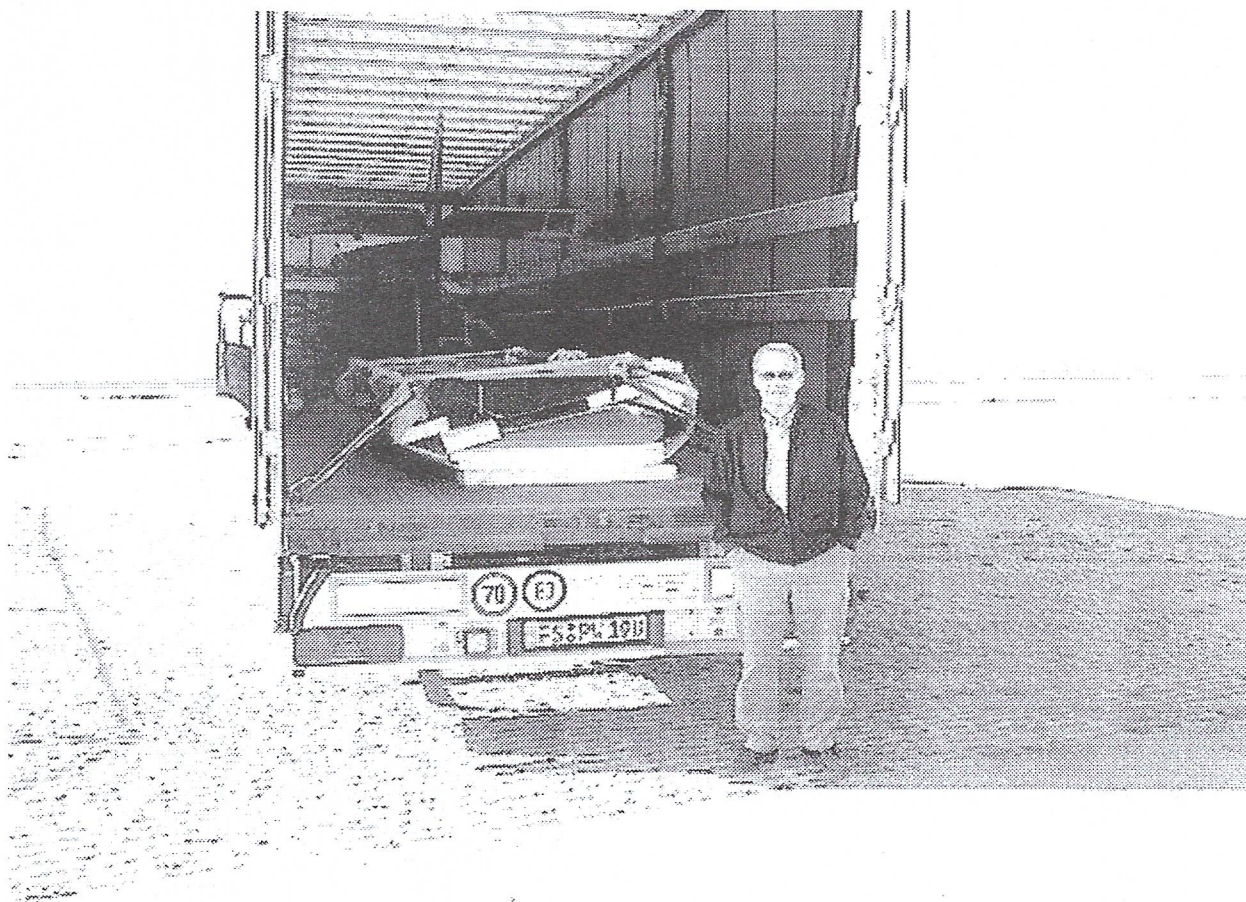
Hjemflyvningen af Savannah 9-284 fra München.

Den der våger kan risikere at miste fodfæstet. Den der intet våger mister livet.

Citat Søren Kirkegård. Med dette in mente, var jeg ikke et sekund i tvivl om min deltagelse, da NielsA spurgte mig, om jeg ville være ham behjælpelig med hjemflyvningen af den af ham i Italien indkøbte Savannah.

Fuglene fløjtede, det var endnu mørk nat, da jeg vandrede hjemme fra på vej til Toget, meget tidligt en torsdag morgen. For mig lød det som om, at fuglene glædede sig til, at det snart blev lyst, så de igen kunne komme på vingerne, nøjagtigt som jeg gjorde.

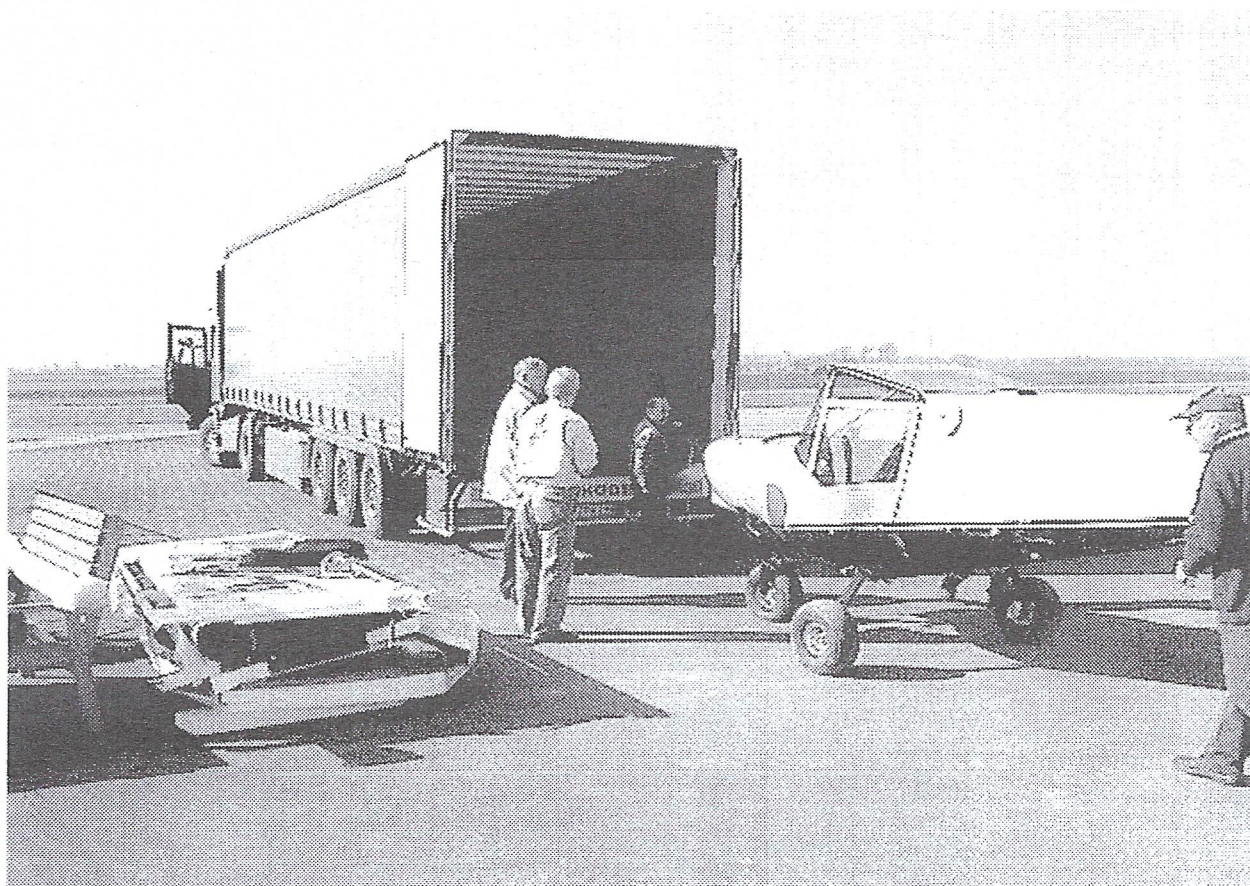
Præcision præger NielsA, så helt som planlagt kom vi til München og derfra videre med toget til byen Donauwörth ca. 10 km fra Flyvepladsen Genderkingen, hvortil Savannah'en næste morgen skulle ankomme pr. lastbil. Forinden blev det overvejet, om hjemflyvningen skulle finde sted direkte fra BW Fabrikken nær Milano, for i 14.000 fods højde kunne Savannah'en da godt komme op i, altså over Alperne, eller i kanten af samme. Sværhedsgraden i at få indhentet de fornødne tilladelser til flyvning i de områder, var imidlertid så stor, at NielsA besluttede, at det mest realistiske og hurtigste var med lastbil lige over Alperne.



Torsdag eftermiddag/aften blev brugt dels til at planlægge ruten for hjemflyvningen via Eggersdorf ved Berlin, det var nu ikke svært, thi det var på meget lidt nær, den lige linie, dels til at få spist og smagt på det tyske øl. For at være på den helt sikre side, havde jeg medtaget min egen navigator, så ruten blev lagt ind i begge vore navigators, ydermere blev ruten på både NielsA's flyvekort og på mit medbragte auto-landkort, afmærket med interval-streger for hvert femte minuts flyvning. 554 km var længden af første ben.

Fredagen havde vi sat af til at få samlet flyveren igen. D.v.s. montere vinger, brændstof-forsyning og styregrejer, og efterfølgende indflyvning af flyveren. Det hold også stik. Hele dagen gik med det, men ikke uden diverse udfordringer.

Første gang på turen, hvor jeg blev bange, var da Savanna-kroppen skulle ud/ned fra lastbilen, og jeg skal hilse og sige, at det var fra en kæmpe stor lastbil. Jeg ville naturligvis have flyveren kørt ud på noget rampe-lignende, og dernæst langsom gelejte flyveren ned på jorden. Sådan blev det ikke. I løbet af "no time" stod der 5-6 hjælpsomme mænd, der var villige til at hjælpe med at løfte flyveren ned. Hvor de kom fra ved jeg ikke, for stort set var NielsA og jeg alene resten af dagen. En hurtig hovedregning gav mig det indtryk, at vi i gennemsnit skulle bære omkring 40 kg hver, og da vægten ikke var jævnt fordelt, så frygtede jeg, at jeg pludselig skulle have 80 kg mellem hænderne, og det er mange år siden, at jeg har kunnet det. Men pu-ha, det gik godt.

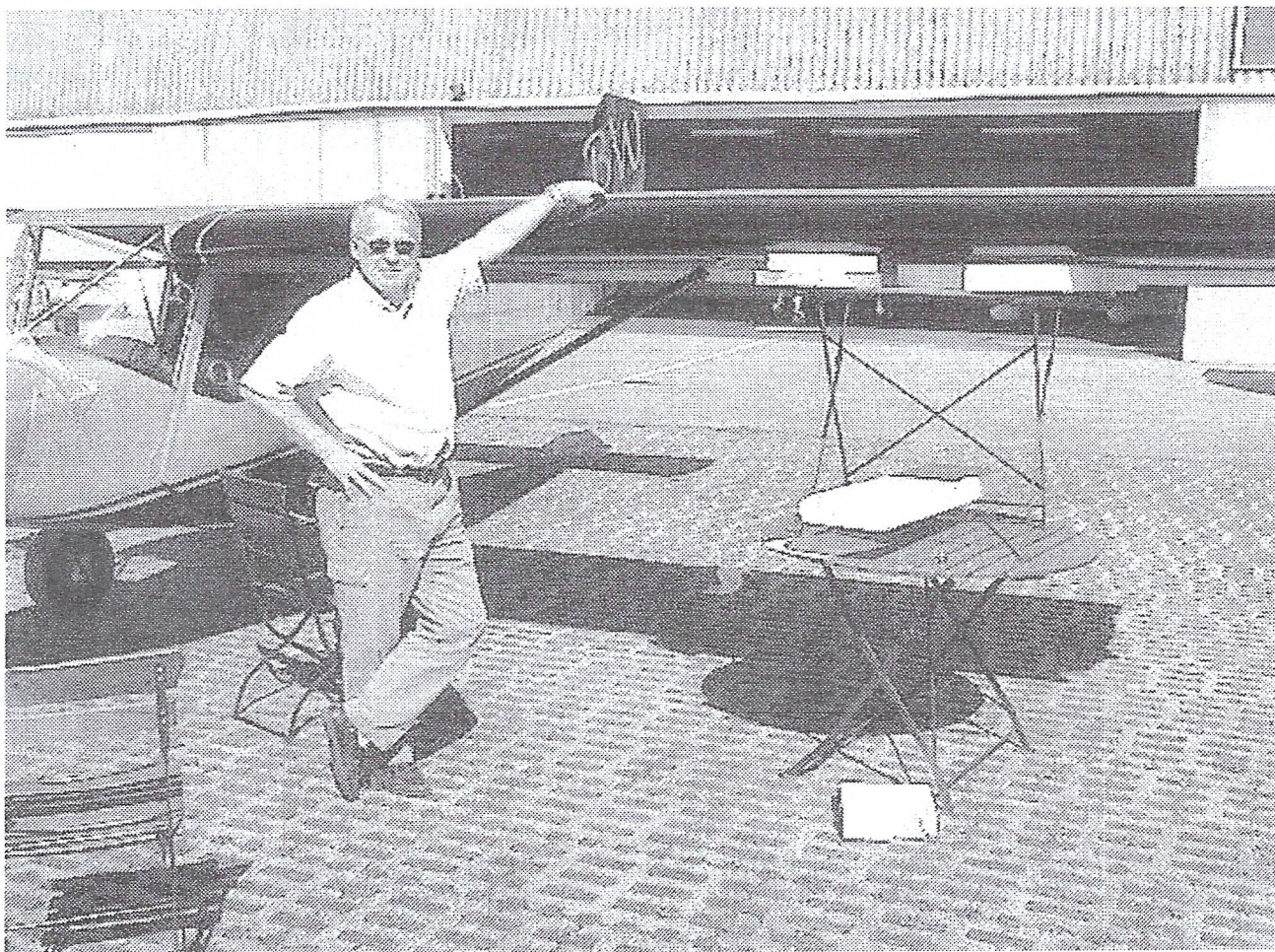


Der stod vi, med vingerne liggende på jorden ved siden af flyet, og uden værktøj! Tæt ved var der en terrasse med borde og stole, mennesketomt. Vi lånte 2 borde, som vi satte oven på hinanden, byggede yderligere op med flamingo stykker, lagde vingen ovenpå, og pludselig havde vi et niveau, der passede, så det var "bare" at skrue vingen fast på kroppen. Det lykkedes efter nogle timers masen, og ved hjælp en lidt værktøj, som vi fik lånt af en ung mand fra et nærliggende fly-værksted. En ung mand, der senere skulle vise sig, at være guld værd for os.

Jeg skal gerne allerede her indrømme, at jeg var ved at falde i svime over, den kvalitet, som BW havde bygget flyveren med. Detalje på detalje, som jeg gerne ville have set, før jeg begyndte at bygge på min egen. Måden flyveren var adskilt på, stuvet ind og fastspændt i lastbilen, opmærkningen af delene, og indpakningen af samme, ja, det signalerede for mig, at her havde NielsA fået tav i et seriøst og omhyggeligt firma. Flot, flot arbejde.

Pernittengryn betegnede NielsA sig selv for at være, det passer mig fint, mange vil kalde mig det samme.

Så da der skulle hældes brændstof på flyveren for første gang, skulle det naturligvis ske efter alle kunstens regler. Stigrøret skulle mærkes op med selvkøbende tal som NielsA havde medbragt hjemmefra, og der skulle holdes regnskab med exact hvor meget brændstof, der kunne hældes på maximalt. Med hjælp fra den unge mand, fik vi acces til brændstof, vi ville betjene os selv, thi det skulle gå langsomt. 13 liter så var første benzin tank tom. En ny benzin tank var lige sat op, men magnetkortene, der skulle give adgang til tankning, var endnu ikke kommet. Et tredje tankanlæg fik vi taget i brug, og resultatet blev, at der kunne tankes 79 liter i alt incl. det ikke brugbare. Hvad var nu det? Det dryppede ud under flyveren med Benzin. Den unge mand og vi "halv gamle" kravlede ind under flyveren. Utætheden kom fra drænhanen i bunden af flyveren. I løbet af 0,5 havde den unge mand en skiftenøgle i hånden. Jeg blev beordret til at sætte en finger for hullet, når han havde skruet hanen ud. Gjort som sagt. Jeg kunne i sagens natur ikke følge med i, hvad der skete, men lidt efter kom han tilbage. Fingeren væk og hanen blev skruet i. Tæt!



Så skulle der flyves. Det var blevet hen under aften. Mange andre GA fly var kommet i luften og øvede sig på den 530 meter lange asfalt bane. Ind i flyveren, klar til første forsøg. Motoren startede, og jo mere varm den blev, jo flere omdrejninger fik den, og pludselig kom der bankende mislyde fra motoren. Hvad var nu det? Det lød som om noget var gået løst, og var ved at falde af. Vi satte hænderne på alt, døre, vinduer, instrumetbræt o.s.v. for om muligt at kunne spore årsagen. "Min sikkerhedssele hænger udenfor" sagde jeg til Niels. Det gør min også svarede Niels. Mislydene pist væk.

Radioen blev tændt, og næste opgave/problem viste sig. Radioen virkede kun nu og da. Undertiden fald automatsikringen også ud. Vi hev og sled i diverse ledninger og stik. Skruede radioen ud og tjekkede forbindelserne. Ind i mellem virkede den helt fint, så vi startede. Det viste sig hurtigt igen i luften, at vi kun kunne sende/høre nu og da, og efter 4-5 landingsrunde virkede radioen slet ikke mere.

Det er bestemt ikke morsomt, at ligge i landingsrunder sammen med andre fly, uden radioforbindelse! Et endnu grundigere tjek vise, at en ledning/skrueforbindelse på automatsikringen til radioen og strobo-lyset var faldet af. Skrue og skive blev fundet i bunden af flyveren, og vor unge mand fra før, kunne slange sig ind under instrumentbrættet og skrue skruen på igen. Nu kom der ro i Radioen! Flyveren skulle låses for natten, og vi skulle tilbage til hotellet, men ak, låsen i højre side kunne ikke af-låses. Inden Niels og jeg havde fået set ret meget på sagen, så havde vor unge mand skruet låsen ud. Ja, det gjorde han såmænd også i den anden side, for at sammenligne de 2 låse. Noget var forkert ved den ene lås, spejlvendt? I hvert fald borede den unge mand et hul i låsen, hvor han mente, at låsetappen skulle gå ind, og vupti i med låsene igen, og det virkede.

Niels gav den unge mand 50 Euro, som tak for hjælp i løbet af dagen. For den betaling kørte han os endvidere til Hotellet.

Sent på eftermiddagen kom vi i tanke om, at vi var tørstige og sultne. Efter stort telefonarbejde fik den unge mand bestilt 2 pizzaer, der fra byen blev bragt ud til os på flyvepladsen. Aftenen forløb som sædvanligt med et godt måltid mad og tysk øl.

Lørdag skulle der flyves, og efter Niels'es mening i et stræk til Eggersdorf, lidt under 5 timers flyvning. Vi regnede og regnede på benzinforbruget. Det kunne nok lige lade sig gøre. Vind og vejrblev tjekket, og alt var med os! Afsted.

Jeg kan da ikke holde mig i 5 timer. Intet problem. Niels havde taget kombineret bræk/tisse-poser med, og dem skulle vi naturligvis afprøve under flyvningen. Niels fortalte, at han under flyvning med en F-100, pludseligt var blevet beordret til at flyve 2 timer mere end planlagt. Flyveren skulle herefter have et overhaul. Jet-jageren fløj fra Nyborg til Vesterhavet, inden Niels havde fået sig frigjort af katapultsædet, fået åbnet op til "buksetrollen", og fået forladt sin urin. Så det burde der absolut ikke være noget problem i her, hvor vi kunne styre for hinanden.

Mine forventninger til flyveoplevelsen, over alle former for natur, blev til fulde opfyldt. Sigtbarheden var perfekt. Vi havde solen i ryggen. Vi havde planlagt flyvehøjderne, så vi enten var under eller over diverse kontorlzone, lufrun G. Radioen virkede, og vi lytte hele tiden på nærmeste flyveplads.

Motoren spandt. Savannah'en flyver himmelsk.

Nå, tiden nærmede sig, hvor tisse-poserne skule afprøves. Vi kunne jo lige så godt komme i gang inden, det var helt oppe over. Jeg lagde ud. Åbnede op, fat i nakkeskindet og ned i posen, i 3000 fods højde, sammenkrøbet, motorlarm, snak i hovedtelefonerne, flyveren op og ned og sideværts, fantastisk udsigt! Niels i hovedtelefonen "virker det". Desværre nej – jeg måtte opgive. "Så giv mig posen" sagde Niels, og så var det hans tur.

Pludselig kommer der mislyde fra motoren. "Niels, motoren kommer med mislyde" sagde jeg, medens jeg kikkede langt ned. UPS, hvor vil du lande her, hvis og hvis? Tilsvarende terræn har jeg kun tidligere set fra en Air-bus. Nå godt at Niels er med. Niels kunne ikke høre mislyde. Når man skal tisse under disse forhold, så skal man altså kunne udelukke alt andet. Igen "Niels, der er mislyde fra motoren". Det kunne ikke hidse Niels op. Han var nu færdig med at tisse. Samlede benene og mislyden var væk. Niels havde skrævet så meget, at han med venstre knæ havde trykket så hård på døren, at den åbnede lidt, og der kom falsk luft ind.

Man er vel et mandfolk. Når Niels kan, så kan du også. En ny pose blev fundet frem og jeg påbegyndte en dacabo, og denne gang med held. Hurra, æren i behold.

Efter vejrudsigten skulle vi have haft medvind hele vejen. Det hold ikke stik. De sidste ca. 100 km var ground speed 113 km. Brændstofbeholdningen blev tjekket og tjekket. Over de store skovområder syd for Eggersdorf, begyndte den røde lampe at lyse, som indikerer, at nu var vi begyndt at bruge af reservebeholderens 7 liter incl. det ikke brugbare. Eggersdorf blev kaldt nogle gange over radioen, men uden svar. Hvem ser Eggersdorf først? Er det der? Nej. Endelig kunne Harald i tårnet høre os, og vi fik clearans til direkte indflyvning på bane 06. Vi så flyvepladsen samtidigt.

5 liter tilbage. Tachotid 4:50, hvilket Niels og jeg anser for at måtte være dansk rekord.

Eggersdorf ligner sig selv. Flyvepladsen, tårnet, "Kisten", og alle de søde rare venlige mennesker. Aftensmaden måtte naturligvis være carry-gullasch og tysk øl. Vi blev hurtigt midtpunktet, og fik

afprøvet vort bedste tyske, og ikke mindst i forbindelse med vor snak om det forestående besøg i Måløv af 6 Eggersdorf UL-fly.

Det sidste jeg foretog mig inden afrejsen hjemmefra, var at slå min græsplæne. Min græsslåmaskine er af ældre dato, og larmer en del, derfor bruger jeg "skydepropper" til ørene. "Dem tager du med" tænkte jeg. Det kan jo være, at Niels (for at spare) kun havde bestilt dobbeltværelser til os, og snorker han? Vi boede dog standsmæssigt i enkeltværelser.

Musikken i "Die Fliegende Kiste", er som vi kender den, meget høj og til langt ud på natten. Denne gang ingen undtagelse. Utallige gange troede jeg, at nu var det slut, thi volumenknappen fik hele tiden lidt mere og lidt mere, og jeg troede således, at det var sidste nummer, hver gang et nummer sluttede. Klokkerne 2 om natten satte jeg de medbragte ørepropper i ørerne, og lyden faldt til et niveau, der gjorde det muligt for mig, at falde i søvn.

Næste morgen under morgenmaden, lavede Uli spas med mig. Han fortalte, at Niels var gået ud for at flyve. Han ville tjekke hvor højt Savannah'en kunne flyve, om det havde været muligt for os, at flyve over Alperne. Jeg tvivlede på, at Niels ville gøre det uden mig, men alle i "Kisten" bedyrede, at sådan forholdt det sig. Virkeligheden var, at Niels havde trukket flyet over for tankning, inden vi igen skulle på vingerne, og denne gang til Ringsted via Maribo. Forinden havde "Kisten" faxet vor flyveplan ind, og Harald åbnede telefonisk for samme, straks vi blev air-borne.

2:44 tog turen fra Eggersdorf over Fehmarn til Maribo. Undervejs skulle Niels igen forlade sit vand. Posen blev lagt i bunden af flyveren. Jeg kunne holde mig! Har jeg tidligere nævnt "pernitten"? Efter landing på Maribo ville Niels bortskaffe posen med urinen. Mod forventning var posen helt slatten. Indholdet var nemlig rendt ud i bunden af flyveren. Ud på gulvtæpperne. Godt det ikke var mig! Videre til Ringsted, og videre til Måløv.



En for mig uforglemmelig oplevelse. Niels er en fin rejsekommerat. Han udstråler en ro og selvsikkerhed, der er helt unik. Om han flyver Air-bus eller Savannah, det går ud på et.

"Danish Ultralight 9-284 **good afternoon**". Det er bare prof.

At jeg har valg rigtigt, ved at være på vej med min egen Savannah, er jeg kun yderligere blevet bekræftet i. Det er en GA flyver.

Har i ikke allerede nydt synes af Niels'es Savannah, og nærstuderet den indvendig, så har i noget til gode. Gyro-horisonten, det elektroniske instrument, med indbygget warning for alt, lige fra Stall til forkerte temperaturer o.s.v.

Niels, tak fordi du valgte mig som den, der skulle hjælpe dig med at få fløjet din Savannah 9-284 hjem til Danmark.

Freddy

Besøg fra Tyskland i pinsen 2005

Vi havde besøg i pinsen af 6 UL fly fra Eggersdorf øst for Berlin. De 4 ankom fredag den 13.5. og 2 lørdag den 14.5. og de fløj hjem igen mandag den 16.5.



De 4 første fly vel ankommen til Måløv fredag den 13.5.