

I 2002 var jeg på en lille tur til Leszno i Polen, det blev til denne beretning til klubbens medlemsblad.

## På Tur med HB

*Eller*

En beretning om hvor galt det kan gå når Hansen får kuller

Det hele startede en onsdag eftermiddag, Hansen og undertegnede sad i Hansens værksted og delte en enkelt øl, mens vi så småt var ved at overveje hvordan vi skulle gribe den snart forestående vinter an, med hensyn til vintervedligehold på Ventusen osv.

Pludselig bliver Hansen fjern i blikket, og begynder at tale i små usammenhængende sætninger, noget med lorte vejr, lorte land, lorte arbejde, for få timer, osv.

Det er sket før at han har fået linene anfald af almen negativitet, det sker faktisk hvert år ved denne tid, men et plejer at gå over efter et par dage. Men i år havde han lidt sværere ved at komme over det, om det skyldes Sun Air Cup med kun 2 gyldige dage ved jeg ikke, men det har jo nok ikke haft nogen gavnlige effekt på hans humør.

Om fredagen havde han ikke fået det bedre, men han var begyndt at overveje hvad han kunne gøre ved det, vi andre plejer jo at sidde os hen i et hjørne og vente til det går over igen, men sådan en kur vil kun forværre det hos Hansen, så hans plan var følgende.

1. Holde øje med vejret, og når der så kom en weekend hvor det så ud til at der kunne flyves i Leszno (Polen), så køre Torsdag efter Arbejde og komme hjem igen Tirsdag morgen, det ville give 4 flyvedage i Leszno.
2. Jeg skulle tage med for at køre ham frem og tilbage, hjælpe ham med at samle og holde tip, samt være klar til at hente ham hvis han skulle lande ude.
3. Når jeg nu skulle køre det meste af vejen, så syntes han at det var mest smart hvis vi kørte i min bil. (til dem der ikke skulle vide det, så har jeg her på det sidste opgraderet min bilpark så den nu også omfatter en Mercedes)
4. Jeg skulle i øvrigt ikke bekymre mig om at flyve i Ventusen det skulle han nok tage sig af, jeg skulle bare slappe af.

Alt i alt en god plan, syntes Hansen.

Nu sker det jo ret ofte at godheden løber af med mig, og hvis det kunne gøre Hansen glad igen så kunne jeg da godt køre ham en lille tur til Leszno, her på det sidste er han faktisk begyndt at give Ventusen skylden for at han ikke får fløjet nok, så han er også begyndt at fable om nyt fly, så jeg så også en mulig besparelse i at tage med ham.

Om tirsdagen ringede Hansen og meddelte, at så kunne jeg godt tanke bilen for der var afgang Torsdag kl. 15, jeg fik så lidt travlt med at sørge for at få fri fra arbejde, ved hjælp af lidt byten vagter osv. Så lykkedes det mig at kun bruge en feriedag på projektet.

Torsdag lidt forsinket kl. 17 var det så afgang, og da vi nåde til den tyske motorvej slog jeg fartpiloten til, efter 3 timer og små 350 km indtog vi den medbragte madpakke, kl. 02 var vi ved den Polske grænse, og her mødte vi en ca. 1 km lang kø, men Hansen sagde at det bare var rækken af lastbiler der ventede på at komme til, så vi kørte forbi hele rækken der i øvrigt talte flere personbiler, folk stod og kikkede noget forarget efter os, mens vi kørte lige forbi hele rækken og lige hen til tolderne, efter ca. 10 min havde vi overbevist dem om at vi skulle have lov at passere, den Polske tolder talte stort set kun Polsk, og da det for mig er komplet uforståeligt så talte vi lidt forbi hinanden, hver gang han begyndte at fable om papirer så tog straks jeg flyets tekniske journal frem, og bladrede lidt i den mens jeg viste ham et par LDDer med SLV stempler, til sidst opgav han og vi kørte.

Kl. 05 ankom vi til Leszno, hvor Hansen straks lagde sig til at sove på bagsædet, jeg gik en lille tur rundt på pladsen for lige at orientere mig, kl. 7:30 vækkede jeg Hansen, og vi indtog vores morgenkaffe på en bæk på Campingpladsen, herefter gik vi op i receptionen og lejede et dobbeltværelse med toilet og bad, pris 75 zloty/dag (en zloty står i ca. 2 kroner) herefter samlede vi HB, og så var vi faktisk klar.

KL. 14 blev Hansen sendt i luften, og jeg kørte lige en lille tur ud i det Polske samfund for at se om det var muligt at finde en udstødning til min Mercedes, vi havde på turen herved talt om at den faktisk havde lidt resonans mellem ca. 80 og 110, men da vi sjældent var nede i dette hastighedsområde havde vi ikke set det som det store problem, jeg havde så senere fundet ud af at årsagen nok var, at den bagerste del af udstødningen havde forladt os et sted i Tyskland.

Jeg havde set at der lige overfor flyvepladsen, var en servicestation med et lille værksted der så rimelig velfungerende ud, værkføreren kom straks ud og begyndte på hans bedste polske at byde mig velkommen til hans værksted, desværre kunne han ikke tale andet end polsk, jeg begyndte straks at forklare ham på både Engelsk og Tysk, samt lidt Dansk, at jeg gerne ville høre om muligheden for at få monteret en ny bagerste del af udstødningen, det gik faktisk forbløffende godt selv om vi overhovedet ikke talte samme sprog, men efter ca. 10- 15 min. Kom vi frem til at det kunne han godt klare, og prisen var 800 zloty, (ca. 1600 kr.) det syntes jeg var lidt dyrt, og jeg gik straks i prang med ham for at få prisen ned, han syntes nu det var en yderst rimelig pris for 2 stk. monteret ! -øhh 2 stk.? jeg skulle da kun have en, men han blev ved med at fable om 2 stk. efter lidt diskuterer samt nogle store armbevægelser, fandt jeg så ud af at det ikke var 2 udstødninger men 2 bagdæk han var ved at sælge mig, han førte slet ikke udstødninger i sit ellers udmærkede varesortiment, nu fik han så en ide han hentede sin datter, som talte et rimeligt forståeligt Tysk, hun kunne fortælle mig at den lokale udstødnings specialist boede ca. 6 km mod vest.

Jeg drog så ud i samfundet igen for at finde dette fantastiske sted, det tog lidt tid men efter ca. ½ time fandt jeg stedet, jeg var lidt skeptisk, men det skulle da prøves.

Også på dette værksted talte man ikke meget andet end Polsk (det er åbenbart et meget populært sprog hernede) jeg fik da forklaret dem problemet, og straks gik der 3 mand i gang med at hjælpe mig, man skulle dog lige først være færdig med den varevogn der holdt oppe på liften, den havde også lige fået ny udstødning, problemet var at man havde ikke lige nogen udstødning det passede, men det blev snildt klaret ved at man tog og skar det stykke væk det ikke duede mere, hvorefter man fandt et nyt stykke der passede nogenlunde, bortset fra at det var ca. 1 meter forlangt men det skar man så bare af, og vupti så var den klaret, og nu kunne jeg så komme på liften, der blev kikket og diskuteret på Polsk hvad man skulle gøre, pludselig gik en af folkene ind i en lade og begyndte at

rode rundt der inde, hele gulvet var oversået med nye udstødninger der lå hulter til bulter mellem hinanden, uden nogen form for system, ud af dette virvar af udstødninger fremdrog han en komplet bagpotte til en MB 300D som lige passede på min MB 250D, i mellem tiden var der kommet en anden mand tilstede, han talte engelsk og ham spurgte jeg så hvad det ville koste, han mente at det ville løbe op i ca. 500 zloty plus montering, det syntes jeg var lidt dyrt og straks blev prisen reduceret til 380 zloty samt 30 zloty for montering i alt 410 zloty, (ca. 800 kr.) jeg spurte om de tog visa, det gjorde de ikke men de kunne da køre mig til en pengeautomat mens bilen blev lavet, det var kun ca. 20 km fra værkstedet.

Så mens bilen blev lavet drog jeg ud på de Polske landeveje i en Opel Vectra 1,7D med en lokal Polak ved rattet, hvis nogen vil påstå at det polske vejnet ikke er egnet til at køre stærkt på, så vil jeg give dem ret, men det var det desværre ikke nogen det havde fortalt ham min polske chauffør, så inden længe lå vi og kørte siksak mellem mod, og medkørende biler med mellem 140 og 160 km/t. 20 min senere var vi tilbage på værkstedet hvor bilen var klar, jeg fik lige lov til at inspicere reparationen før jeg betalte, og begav mig tilbage til flyvepladsen.

På vej tilbage kaldte Hansen og meddelte at han var ved at være klar til at gå på slutglid ca. 30 km ude, så jeg gjorde mig klar til at hente ham på pladsen, han landede kort tid senere efter 4 timer i luften og ca. 200 km.

Efter vi havde udvekslet dagens oplevelser, begav vi os ind til byen for at få noget at spise, det blev også til et besøg på den lokale net-cafe hvor morgendagens vejr blev checket, jo Hansens humør var i stærk bedring.

Lørdag d. 31 august

Efter en god nats søvn, og indtagelse af morgenmad klargjorde vi ventusen, herefter drog vi en lille tur til byen for lige at købe et par småting, det blev også lige til et lille stop hos den lokale brugtbil forhandler, for lige at checke priser på gamle Golfer (en lille interesse Hansen har) kl. 12:15 gik Hansen i luften, og meldte straks om 1,7 meter til 1500 meter, så jeg ville jo nok ikke se ham de første timer.

Det holdt helt stik først kl. 18:30 var Hansen tilbage på Leszno, efter over 6 timer og knap 400 km, så humøret fejlede ikke noget da vi sad på terrassen og indtog de obligatoriske par øl.

Senere frekventerede vi vores stam spisested, hvor vi på grund af visse sprogvanskeligheder ikke fik vores sædvanlige mængde føde, men derimod en 2 personers anretning hver ! –da vi senere forlod stedet var vi da også blevet nogenlunde mætte, vi var også lige forbi den lokale net-cafe for lige at checke vejrudviklingen, det så ud til at en koldfront ville passere i løbet af natten, dog ville den nok være noget udtørret, så vi regnede ikke med at der ville komme nogen regn af betydning men man kan jo aldrig vide, så vi var da noget spændte på morgendagens vejr, da vi gik i seng.

Søndag d. 1. september

Nu ved jeg ikke helt hvad man forstår ved en svag front i Polen, men vores ”svage” koldfront begyndte at give nedbør ved 01 tiden, og da vi stod op kl. 7:30 var der faldet mellem 40 og 50 mm

vand, først kl. ca. 11 blev det tørvejr ! og de lokale begynde at flyve, dog kun skoling der var ingen termik, så vi gav os en tur ud i det Polske samfund.

Da vi senere vendte tilbage til pladsen checkede vi lige vejret ved pladschefen, og han kunne fortælle at det mandag ville blive fint flyvevejr, så vi besluttede at blive en dag mere så Hansen lige kunne få en 5-6 timer mere i logbogen, han var i øvrigt ved at blive helt glad for Ventusen så det tydede på at der var en lille mulighed for, at vi ikke behøvede at fare ud for at købe nyt fly de første par uger!

Planen var nu at Hansen skulle voldtage den Polske termik i endnu 5-6 timer, mens jeg pakkede vores skrammel samt fik en lille lur, så jeg ville være frisk til lige at styre et stk. Mercedes med hænger til DK straks efter Hansen var landet, Så vi ville være i DK tirsdag morgen kl. 05 jeg ville så lige kunne nå på arbejde kl. 6, og Hansen kl. 8 (Hansen er jo chef så han møder jo først op af dagen!) lidt stram tidsplan men hvad gør man ikke for sin makker!

Mandag d. 2. september

Solen skinner fra en skyfri himmel, og de lokale er tidligt ude af starthullerne så det lader til at blive en god dag, hvilket vi da også får bekræftet ved 9 tiden da chefen for pladsen briefer os om det lokale vejr, 2-4/8 op til 1800 meter, på grund af en lille krig det polske flyvevåben har tænkt sig at udkæmpe i dag, så har man lavet en opgave hvor man så har fået frigivet lufrummet, opgaven er på 507 km med første VP 125 km NV for Leszno i nærheden ad Frankfurt an der Oder, 2. VP ca. 50 km SØ for Leszno, og så til sidst et lille smut på 70 km vest for Leszno.

Alt i alt en fin lille opgave, hvor 1.VP og sidste VP lå på vejen hjem, hvis det utænkelige skulle ske at Hansen blev nødt til at lande ude, så kunne jeg jo lige samle ham op på hjemvejen.



Vi er ved at være klar til start

1. start gik kl. 11:30 og kl. 11:45 var Hansen i luften, kl. 11:55 meddelte han at nu var han gået ud på opgaven, ved 12:45 tiden var han nået så lange ud at jeg ikke længere kunne holde kontakten med ham på radioen, jeg fik så lige en lille lur indtil kl. 14:00 hvor jeg blev vækket af en skratten på radioen, meget svagt kunne jeg høre Hansen der meldte at nu manglede han 120 km. Til 2VP, og hans højde var 1400 meter, fint nok så var alt jo vel og han holdt en gennemsnitshastighed på knap 100 km/t, så det så ud til at det stadig kunne lade sig gøre at gennemføre opgaven, og der var jo stadig 16 timer til at jeg skulle være på arbejde i DK!

Senere på dagen blev vejret dog noget svagere, så det kneb med at holde hastigheden oppe så ved 16 tiden valgte han at returnere til Leszno, uden at have vendt sidste VP. Men det gav da knap 400 km og godt 5 timer, så humøret fejlede ikke noget da han landede på pladsen.

Kl. 17 havde vi pakket og kl. 17:15 forlod vi pladsen med kurs mod DK, hjemturen gik uden de store problemer, dog var det ved at udvikle sig til en international krise ved den Polske grænse, da jeg meddelte den Polske tolder, at hvis han ikke fik lidt fart på denne her toldbehandling så ville jeg slå han ihjel !

Kl. 05 var jeg hjemme efter at have afleveret Hansen, så det passede lige med at jeg kunne nå at være på arbejde kl. 06!

Så alt i alt var det en lille fin tur og Hansen er glad igen, jeg er dog ikke klar over hvor længe det holder, jeg har en bange anelse at om et par ugers tid så er den gal igen !

Til slut vil jeg se frem til at meddele Hansen til maj, at jeg har en plan om en lille tur til Leszno, Hansen kører mig derned og det med at flyve det behøver han ikke at bekymre sig om, det skal jeg nok klare!

Henrik Bill

Efterskrift. Jeg vil gerne takke Bill for hans storsind og menneskelige forståelse, det vil ikke blive sidste gang, at jeg vil tilbyde ham tjansen som hjælper. Jeg kan allerede mærke at den er ved at være gal igen.

Men min uforbeholdne tak

Hansen