

“Oscar Yankee Echo Lima Lima please expedite!”

Af Per Kreutzmann.

Daggry, 14. marts 2002. Overskyet, let nordlig vind. Vejen regnvåd. Grønholt, Nordsjælland – vi har aftalt at mødes kl. 06.30. Kaptajn Preben og hans besætning (altså Preben) byder os velkommen ombord på en Piper Arrow III. Flyvetiden har Preben beregnet til 2 timer og 35 minutter. Da vi slipper Grønholt's sorte asfalt, trækker landingsstellet op, stiger og svinger nordefter fortæller Preben os for en ordens skyld hvor redningsvesten er placeret ”.... i lommen foran Dem”. Angiveligt får vi ikke glidehøjde nok på strækningen over Kattegat mellem Anholt og svenskekysten – jeg gætter selv på at vi ikke kan nå land, hvis motoren skulle sætte ud. Et kort øjeblik tænker jeg over om dette sammenholdt med at Piper'n skulle have starthjælp skal gøre mig bekymret? – (“Der ledes fortsat efter”).

Som lovet klarer det pludselig op, da vi glider ind over kysten syd for Göteborg. Preben stiger til 6000 fod, hvor OY-ELL ligger så stille at et overfyldt bæger med gammel dansk ikke skvulper over. Svensk skærgård lige under os, mindre fjorde, spredt bebyggelse og små samfund, fjelde og ødemark der i et fantastisk skue giver os bare et lille billede af storheden og skønheden i den svenske natur. Lyset er blændende og knivskarpt. Der er uendelig sigt.

Vi passerer den usynlige grænse til det norske højland og har snart Oslo fjorden på venstre side – Jeg kan se, at Oslo er vågnet og morgentrafikken er i tiltagende. Knitren og knasen. Gardemoen Traffic Control melder sig i Preben's head-set og overtager overvågning af og kontrollen med Prebens

foruddefinerede og indtelefonerede flyveplan. Henning lytter koncentreret med fra co-pilot sædet med sorte meget lidt gennemsigtige solbriller. Mikael og jeg sidder bagest, knipser løs og taler om løst og fast inspireret af det store rum, ydmyghed og om at 'ned skal vi nok komme'.



Indflyvning til Gardemoen

”OY-ELL, you are cleared for landing on runway zero one” – vi bliver puttet ind mellem 2 morgenaftage på Gardemoen. GPS'en har holdt os på ret kurs og Preben lægger rutineret Piper'n ind på en glidebane til den vestligste runway, sætter Piper'n på zero one og bremser, men afbrydes i manøvren af mere skratten i øregangen: ”Oscar Yankee Echo Lima Lima Please Expedite!!” Eller sagt på godt dansk – ”se at få lettet røven og kom væk fra banen, hvem f... tror du at du er?”.



”Se..... Det er os, de venter på.....”

Vi hilser pænt på en Boeing 737 fra Finnair og et par DC9'ere fra SAS, der utålmodigt har ventet vores touchdown. Vi taxi'er væk fra zero one og bliver dirigeret ind forbi en mindre ankomsthal, hangarer og lufthavnsbygninger. Preben beder om at bliver dirigeret videre til 'tanken'.

Det lykkedes ikke tankpasseren at forklare os logikken i at deres egen olie og forædlingsproduktet benzin skal have denne "hold-da-op-hvordan-kan-de-gøre-det-så-billigt" pris.

Heldigvis viser det sig at den mange hestekræfter 4-hjuls-trækker er rigeligt udstyret med opladede batteri elementer på sit lad og lange-nok startkabler. Da jeg ikke kan sige at have den store forstand på flyvning, siger jeg ikke noget da Piper'n igen skal skubbes i gang. Men motoren kører som smurt, når først den er kommet i gang, det må jeg sige! Efter lufthavnsbureaukrati står vi nu og venter på igen at blive puttet ind mellem 2 afgang. Preben gennemgår rutinemæssigt tjekliste og startprocedurer. "You are cleared for take-off". Vi beordres til at starte modsat de andre store drenge?? – nåååå, for ikke at blive hvirvlet ind i noget jet-strøm, smart – det vidste jeg da godt. Herresving til højre og så igen på ret nordlig kurs. Koordinater på næste waypoint står lysende digitalt i GPS'en med angivet flyvetid. Stik nord går det nu over endeløs norsk fyrskov med spredte hvide pletter. Tager næsten pusten fra mig. Mikael, der nu er co-pilot, vender sig om og peger ud af frontvinduet og i horisonten ser vi nu i silhuet en markant majestætisk knold, der i frostklart hvidt lys fra morgensolen rejser sig over trægrænsen og viser os vej. Henning råber til mig, at dét er Trysil fjeldet. Det er jo dér vi skal hen!

Da vi nærmer os 'fjeldet' skal vi finde grusbanen, som ingen af os kender. Preben har talt med Ragnar i telefonen. Ragnar passer Trysil flyveplads og har lovet at rydde banen for sne i dag og have ekstra fuel i dunken,

hvis vi nu skulle få brug for det. Banens koordinater er naturligvis indkodet i GPS'en, men vi spejder alligevel ivrigt efter alle de hvide pletter vi kan få øje på – der er den, næ ik' alligevel, dér !! Næ. Den eneste der ikke gætter er Preben, der stoler på instrumenterne og inden vi andre ser den, er Preben allerede under indflyvning. Midt i skoven ser jeg nu tydelig en aflang hvid rektangel i forlængelse af Piper'ns næseparti. Kridhvid som nyfalden sne, - nu har Ragnar vel ikke svigtet os?

Da vi hænger over landingsbanen ser vi nu at Ragnar har ryddet den løse del af sneen væk, - jeg kan nemlig tydelig se isen!



På finalen til Trysil Flyveplads

Touchdown – denne gang på en af de blå pister tænker jeg. Preben bremses. Bremses. Bremses og bremses. Flosklen om at tiden går i stå strejfer mig, men udskridningen udebliver heldigvis – Piper'n lyster blindt og farten tages af. Bag snedriverne ser vi frakørslen og bag endnu et par driver står Ragnar og vinker. Godt at se dig Ragnar! Han dirigerer os med norske fagter så tæt på en holdeplads som muligt.

Fantastisk optur – godt gået Preben!! - men også dejligt med fast grund under fødderne igen. Pas på der er isglat. Vi fejrer den vellykkede landing med dansk eksport tuborg øl på dåse. Skål Ragnar. Vi blændes næsten af solens genskin i sneen.



Netop landet i Trysil

Efter at have skubbet Piper'n på plads tilbyder Ragnar at køre os til Trysil eller rettere Fägeråsen på den modsatte side af fjeldet, hvor vi har lejet en hytte.

7 timer efter take-off har vi fundet hytten, klædt om og lejet udstyr i Høyfjells centeret i Fägeråsen og taget den første tur ned af 1'eren. Det er for stort og det er for vildt. Højfjeldssol, et par graders frost, præparerede pister, colaer i fjeldhytten, ned i "ægget" i Franz Klammer stil og vilde sving med bævrende knæ og lårbasser der syrer rigtig til. Det er livet – lige nu i det mindste.



På toppen af Trysil Fjellet.

Ja ! Vi prøvede selvfølgelig Eksperten et par gange og jo! – den var stejl.



Eksperten. Og den er stejl!



Morgenmad i hytten. Fra venstre: Henning Ziegler, Per Kreutzmann, Mikael Mølgaard og Preben Tordorf.

Søndag morgen, ikke en vind. Hjemrejsedag. Det er stadig mørkt, men klokken er da ellers 7.00? Forklaringen er skyer og tæt tåge. Vi kan ikke se fjeldet – det er da ikke flyvevejr!! Preben skal have klart vejr, forholdsvis lang sigt og ingen eller højtliggende skyer. De første par timer går med rådslagning og god tid til morgenmad. Preben taler med ”Voldborg” i Kastrup, der ikke vil love noget. Sjælland er pakket i tåge og lave skyer. Der er dog tegn på nogen opklaring sidst på dagen. Planen er klar, vi skal ramme asfalten i Grønholt inden kl. 18 – og dermed inden det bliver mørkt. Det vil sige at vi skal slippe isbanen senest kl. 15.00, der skal være tid til alternativ destination. Vi satser på opklaring og handler efter det. Vi trækkes en sidste gang op af Trysil fjeldet og kører ned af 1’eren til Fägeråsen, hvor vi skal aflevere det udmærkede udstyr og afregne. Går tilbage.

Vi tager en taxa til Trysil flyveplads. Det er nemt at gøre sig forståelig i Norge. Den 15 personer store taxa var nok den eneste ledige vogn. Chaufføren surmuler lidt. Det hjælper dog lidt, da vi efter 10-12 km afregner efter taxameter. Nkr. 400,- ! Da vi drejer fra Trysil hovedvejen lægger vi mærke til Trysil Kro & Camping, der ligger på modsatte side af hovedvejen. Bidende koldt i dag. Det er til gengæld klaret op – vi har flyvevejr siger Preben. Humøret er højt. Hjemrejse forventninger – det har været nogle fede dage. Den friske luft og norsk høyfjells sol har sat sine spor. Vi trækker OY-ELL ud fra sin holdeplads. Trækstangen i næsehjulet og fast greb om propellen. Preben har aftalt med Ragnar at vi kan supplere Piper’ns egen strømforsyning med et ordentlig ’los’ bag i ved hjælp af en kraftig oplader.

Kl. er godt 13.30 – vi er i god tid. Med max power på strømforsyning og oplader sætter Preben sig nu ind og gør klar til start. Høj elektrisk summen (kommer til at tænke på min gamle transformator til racerbanen der stresstestede mor’s og far’s sikringsskab). Piper’n stemmer i også ivrig efter at komme

hjem til lidt varmere himmelstrøg. Propellen tager tilløb til det knitrende brag af en start der om et øjeblik vil forpuste luften og forhindre al konversation. Om et øjeblik vil vi med tegnsprog af Preben blive dirigeret ind på plads. Op på vingen i stormstyrke kastevinde fra propellen der blæser ned langs flyets hvide slanke krop. Braget udebliver dog. Propellen tager godt nok en hurtig elastisk omgang, og en til og en mere.



Der ydes starthjælp til OY-ELL

Hvorfor lyder den som den gamle Toyota en vinterdag i Nuuk for 30 år siden? Landingslysene er tændt. Hey! Godt nok. Nu kører det. Preben slukker for strømmen. Venter et øjeblik og prøver igen. Denne gang ledsages den i slowmotion roterende propel af et forkølet host der giver et gip i os – nu starter den! Prøv igen Preben !! Den var lige ved at være der. Prøv igen. Kom nu! Gør du det rigtigt?

Den starter ikke. Mens temperaturen falder drastisk prøver Preben igen og igen. Nu lyder Preben som Mr. Fawltly i ’Halløj på badhotellet’, det afsnit hvor han ikke kan starte sin gamle Morris. Ja, et par af gloserne genkender jeg da. Mikael og jeg kigger på hinanden. Hvad er nu det for noget? I løbet af eftermiddagen dukker et par lokale flyveklubmedlemmer op og ser først interesseret til. Inden længe deltager de lystigt i problemløsning og flere forsøg. Hov! Pludselig lugter her fælt af benzin. Det drypper ganske enkelt fra motorrummet. Det

skal det gøre, nå pyha – overskudsbenzin. Drukner den mon? Nye forsøg. Hvorfor drypper der ikke uforbrændt benzin ud af udstødningen er et andet spørgsmål, der hænger i luften. Der hentes æter fra tankstationen, der sprøjtes direkte ind i motorrummet, mens Preben gør endnu et forsøg. Men OY-ELL gider bare ikke i dag.

Mens nordmændene og Preben gennemgår flyet på kryds og tværs løber Mikael og jeg om kap ned ad banen. Vi gætter på at temperaturen nu er minus 10 grader – det blæser også, så det føles virkelig koldt. Kl. er 15 – stadig rimelig sigt, vi kan stadig nå det. Da vi kommer tilbage har de fundet en løs forbindelse på batteriet. Que? Er det så enkelt? Et kort øjeblik tænker jeg på at et fly da ikke kan have en løs forbindelse!! Okay. Humøret stiger lidt igen. Vi har bare ikke noget at have optimismen i. Den starter ganske enkelt ikke i dag. Konklusionen er at motoren formentlig er druknet i de mange startforsøg og skal stå og dampe af. Kl. er 15.45. Vi opgiver. Der ringes til Danmark. Jeg ringer også til Maria Finotello og beder Maria om at tage sig af Kerne igangsætninger en dag mere. Nu er gode råd dyre. Strandet i ødemarken. Den trygge hytte har vi leveret tilbage. Fingrene er følelsesløse. Næsen løber. Den frostklare vind får øjnene til at løbe i vand. Vi har ingen mad. Hvad laver vi her?

Kortsigtet planlægning nu. Vi kommer til at tænke på Trysil Kro & Camping. Kaffe !! Vi trænger til en kop skoldhed kaffe nu. 4 skygger vandrer nu let slukøret ned gennem skoven med tasker og knirkende fodtrin i sneen. Ingen biler på parkeringspladsen. Da vi nærmer os indgangen ser vi et håndskrevent skilt i vinduet: ” Stängt ” – det betyder da ikke ’åben’, gør det? Der er børn i lokalet kan vi se. Henning banker på. Først peges på skiltet – så forbarmer de sig over os og åbner døren. På klingende norsk fortæller lilleemor at vi må køre op til Trysil – det ligger 10 km længere op af vejen. Hvorfor fortæller hun os

det – det ved vi udmærket godt. Men hvor er vores bil spørger hun? Aha !! siger vi – nej netop!



Per foran Trysil Kro & Camping

Et par timer senere er vi ved at være tøet op. Kromutter, der hedder Cecilie, diskede op med sort varm kaffe – det ser lidt lysere ud nu. Og hundrede norske kroner er da ikke så galt. Vores sidste kontanter i øvrigt. Krofatter står pludselig i bagdøren. En høj bredskuldret nordmand med blodsprængte fremskudte stirrende øjne. Snakkesalig. Meget. Hvileløst vandrer han konstant rundt om os i lokalet og ser os an, mens han udspørger os og får hele historien. Jeg kommer til at tænke på en af Psycho filmene med Norman Bates, der passer det lille landevejsmotel. Kan vi sove her i nat? Krofatter og kromutter udveksler blikke. Hvis vi vil tage til takke med det de har (her lidt udenfor sæsonen) og vil betale det det koster, er det okay. Vi har ikke rigtig noget valg og stedet er jo perfekt tæt på flyet. Hvad med aftensmad og morgenmad og kaffe, masser af kaffe? Jo, hvis vi vil betale det det koster, så er det okay. Vi får anvist en hytte nede i skoven i terræn’et bag ved kroen godt gemt væk fra vejen.

Den skal varmes op først, - beholder skijakkerne på. Vi tænder også for et par kogeplader. Bord, 2 stole, 2 bænke, 4 køjer. Vi spiller kort, Præsidentens røvhul – jeg taber. Engangs sengetøj – hvad er det for et sted?



I nedtrykt stemning foran camping-hytten

Cecilie serverer aftensmad: pommefritter og runde helt ens bøffer, vi er sultne – så det glider ned. Henning gætter i spøg på at det må være bjørn. Er tilbøjelig til at give Henning ret, hvis bjørn altså ikke smager af noget som helst. Colaer. Kaffe efter maden. Vi har på forhånd sikret os at vi kan betale med visa – og 700 norske kroner er da rimeligt. Vi får lov at spille kort i lokalet – for her er mere miljø end nede i hytten. Der hænger et par elghoveder med imponerende geværer på væggen. Krofatter fortæller at en bjørn sover i hi et sted i nærheden.

Da jeg senere alene går tilbage til hytten fra toiletterne er det buldermørkt. Kan ikke se en pind for mig. Jeg stivner i det mørke dybfrosne rum, da lyden af knurrende rovdyr flænger natten og spærrer vejen. Hvor kom det fra? I det samme lyder det fra en stemme i natten ”De gør ikke noget!” (altså bare på norsk) – Og hvor kom det så fra? Jeg hører at stemmen udstikker ordrer og ulvekoblet maser forbi mig med åbne frådende gab blindt lystrende deres fører. Jeg smålunter videre.

Mandag morgen. Sneen vælter ned. Jeg har nu lært at det betyder at der ikke er sigt nok til flyvning. Vi er nede. For moralens skyld vil vi dog tage op til flyet og børste sneen af det. Det er derudover vigtigt for Preben at afprøve teorien om den druknede motor. Vi møder Cecilie der lufter det lille gadekryds og den søde cocker spaniel.

Gad vide hvor hun gemmer varulvene fra i aftes?

OY-ELL, Piper Arrow III er glad for at se os. Er i mægtigt morgenhumør og klar til afgang. Piper’n starter i første forsøg. Møgdyr. Da vi ser mod syd kan vi ikke længere se rækken af fyrtræer, der omkranser banen. Det sner ganske enkelt for tæt nu. Og blæser. Hætterne godt op om ørerne og hænderne begravet i lommerne.



Ingen startproblemer mere....

Vi skubber flyet på plads og møder på vej tilbage til kroen Ragnar i sin hvide mercedes stationcar. Snak frem og tilbage om vejr og vind – Ragnar fortæller at vi ikke skal regne med opklaring de første par dage, tværtimod! I bagruden en påklisset label: ”Jeg går ind for jagt på ulve!” Der kan I se, det var ulve!!

Morgenmad, rådslagning, kaffe, kortspil, rådslagning. Opkald til og fra Danmark. Kontorkollega Rie Birketoft ringer til mig. En glad stemme fra Ballerup. Jeg kan høre at mundvigene når helt op til ørerne. Vi er samtaleemne – ’de er strandet i Norge, noget med at flyet ikke vil starte’.

Preben taler med Kastrup – ingen opklaring de første par dage. Hvad gør vi? En klassisk afvejning af mulige scenarier, fordele og ulemper og individuelle hensyn og synspunkter. 4 kolleger i en alt andet end arbejdssituation – egentlig sjovt at opdage hinandens private sider, der i virkeligheden

ikke ligger så langt fra rollerne og facaderne i Ballerup. Henning ringer til SAS. Er der ledige pladser fra Gardemoen til Kastrup – vi afdækker stadig muligheder. Der er plads, men en ordinær ruteenkeltbillet koster kr. 3.000,- øhhh jeg kan høre at Henning 'staver' sig igennem beløbet, har han hørt rigtigt? Vi kunne også lade Piper'n overvintre og hente den til sommer. Vi afgrænser os ikke fra nogen muligheder. Vi skal nok køre dig op Preben! Trysil Expressen kører forbi kroen 1 gang i timen til Oslo – på ca 3 timer. Hvad med en bil? Der er også plads på Oslo færgen i aften. Preben beslutter sig til at blive ved Piper'n. Den skal med hjem ved først givne lejlighed.

I lyset af vejrudsigten og hensyn til private gøremål, aftaler m.m. tegner sig lige så stille et scenarie at Henning, Mikael og jeg tager hjem og efterlader Preben på Trysil Kro og Camping.



Afgang til Oslo og Preben forlades...

Vi tog bussen til Gardemoen og udlejningsbilen til Sjælland. Det tager ca 13 timer.



Preben venter på godt flyvevejr i hytten

3 dage senere er Preben hjemme igen.



OY-ELL (og Preben) omsider hjemme igen

Historien om Cecilie's familie, deres private hjem og hvorfor krofatter's pistol lå på spisebordet under middagen må I have en anden gang!