

AFTERNOON TEA AT BALLATER.

För en skull så har man fått semester när man ville. Hade sökt november lovet för då skulle flickvännen också vara ledig från sin nya lärartjänst. Som gammal segelflygare så vet man att ingenting är statistiskt här i livet varken termiken, kvinnor eller deras arbetsgivares löfte om ledighet så här sitter man i mitten av november med en veckas semester när skånska vintern håller på att slå till med den relativa fuktigheten på ca 110% som brukar råda så här års och kära flickvännens arbetsgivare meddelar att han anser att hon skall jobba de flesta dagarna den veckan. Om man nu ändå inte kan samla plus poäng hos flickvännen så kan man ju lika bra segelflyga. Vad skall man nu göra? Man kan ju alltid ringa L-G Bengtsson, vår segelflygchef och allmänna klubbtomte, och fråga om han kan fixa fram några ava-elever. Han brukar alltid kunna ruska fram en bunke elever men förutsättningarna är kanske inte de bästa just nu. Oplanerat och bara två veckor innan startskott är det kanske inte så många som vill lägga en lägervecka i Ljungbyhed. Dessutom är det inta så många bogserpiloter som har instrument rating som behövs vid denna tid i den skånska hösten.

Jag har en bunke IMC-elever som jag kanske kunde köra färdigt på motorseglaren. IMC väder är det ju gott om, hela vägen ner till marken, men vad skulle Anders Blom säga om vi åker omkring över Söderåsen i moln med motorseglaren även om det är molnflygningsutbildning utan ILS inmonterad och utan att se marken förrän de sista 30 meterna innan marken tar emot. Nu finns det emellertid både "high insensitive light" och ILS på bana 29 Left i Ljungbyhed men det är kanske ingen bra ide i alla fall.

Next option.... Ett snabbt SMS till min gamle kompis Robban Danewid: "Hej Robban, ska vi dra till Skåttland och flyga våg". Ca 30 sekunder senare kommer det ett SMS tillbaka: "Självklart, du fixar flygbiljetter och bil så fixar jag hotell och flygplan.

Pluspoängen med flickvännen får vänta, nu ska det bli pluspoäng med flygvännen.

Sagt och gjort, in på nätet, fram med kreditkortet och två flygbiljetter med SAS är bokade från Köpenhamn till Aberdeen med en väntande spegelvänd Renault Clio. Hur ska detta gå? Som tur är så är vägarna också spegelvända så det ska nog lösa sig.

Robban får tag på Mike Law på Dee Side Gliding Club som ligger knappt en timmas bilkörning väster om Aberdeen om man kör på fel sida på vägen. Hur lång tid de tar om man kör på rätt sida på vägen vet vi inte, vi vågade aldrig pröva.

Med piloten (my self) på höger sida och navigatören (Robban) på vänstersidan i Clion lyckades vi på fel sida av vägen och med hjälp av Robbans nyinköpta MIO handdator och med en ständigt återkommande kvinnoröst som hela tiden påminner mig om att "turn right, turn left, make an U-turn" ta oss fram till Loch Kinord Hotel, en mycket naturtrogen kopia av Fawlty Tower. Utan alltför mycket fantasi kunde vi se framför oss Manuel från Barcelona och Basil löper amok medan de gamla pensionärsparen sitter i matsalen i en evig väntan på soppan. Det är charm över dessa gamla hotell med sina migrän framkallande tapeter, heltäckningsmattor i badrummet och vattenledningar utanpå husen för att det ska vara lättare att byta dem när de frusit sönder.



Nästa morgon anländer vi punkliga till flygfältet där vi möter Mike Law, Chief Flight Instructor. Efter minimal byråkrati som bestod av att Mike tittar i våra dagböcker konstaterar Mike ” well, I’ll go for a site check with you Mikael and you can check out Robert”. Enklare kan de inte bli, certet ville han inte se.



Mikael Law och Robban.

Även om jag tillbringat många timmar över Söderåsen med sina 175m över havet kan jag inte påstå att jag är någon större bergsflygare, man blir ödmjuk med åldern, utan vi sätter oss tålmodigt ner och lyssnar på Mike’s genomgång. Mike känner till varenda sten i Skåttland och pekar ut på kartan över vilka stenar vi ska leta efter våg vid olika vind riktningar. ”If you are up there and the wave sets up pay careful attention to the gap. If the gap disappear try to stay up for a while and the gap will appear again, but if the wave collas head for the flatland and try to make an outlanding”. Det hände en alvarig olycka i somras under en tävling då en ganska rutinerad pilot hamnade i moln och flög rakt in i en av Skottlands högsta stenar. Det blev bara spinkor kvar av maskinen och piloten satt fastklämd med en svårt bruten fot i 30 timmar innan RAF hittade honom. Skåttland är ett utomordentligt ställe för vågflygning och Mike berättade om när han för många år sedan tog sin diamant höjd: ”well, after five days in raw at 20.000 feet it was a little bit boring”.



Mike som tug pilot.

Ner i framsits på Ugglan och Mike i baksits och ut över de skåttiska vidderna. Inte utan att man satt och funderade på hur det såg ut där nere på hedarna när William Wallace (Braveheart) i sin kilt jagade runt bland engelsmännen. Under veckan fick jag dessutom en hel del sms från min syster där hon undrade vad skåttarna har under kilten.

Bogsering upp till 2500 fot och urkoppling rakt in i vågen, 3-4 meter upp till 10.000 fot där vi avbröt, dels för det inte fanns syrgas i den här maskinen och dels för jag skulle få en geografi lektion av Skåttland. Loch Ness blev noga utpekad bland många andra sjöar och fjälltoppar. I den här delen av Storbritannien heter det inte "Lake" utan "Loch". Efter 40 min var Mike nöjd med min "site check" och vi styrde tillbaka till fältet där Robban stod och väntade. Nu väntade nästa utmaning. Det fanns ett gult sträck målat på bortre delen av landningsbanan och det kunde bli väldigt dyrt om man stannade före detta sträck. För varje cm som man landade minus kostade det en cl whiskey till instruktören. Dessutom skulle man hålla reda på "fötter och knöpper" som dom använder här och inte km/h och meter. Om syftet var flygsäkerhet, att instruktörerna skulle ha kortast möjliga promenad avstånd tillbaka till klubbstugan eller att de vill ha så mycket whiskey som möjligt har jag fortfarande mina funderingar om. Jag kommer inte ihåg vad rekordet var men jag var fullt beslutsam om att jag inte skulle bli ihågkommen som "the Swede who broke the record". Min intention lyckades och efter ett snabbt trimviktsbyte i baksits, från 100 kg till 110 kg var Robban och jag på väg upp igen. Mike hade berättat att man normalt kunde få kontakt med våg på mellan 600-900m men vad gör Robban? På 450 m kopplar Robban ur och jag tyckte att det helt plötsligt blev spännande. Vi var trots allt inte mer än 200 m över den stora skåttiska stenen vi hade rakt under oss och det var nästan så att fåren som betade där strax under oss duckade, men Robban är väldigt duktig och det tog inte lång tid förrän vi låg med nosen mot vinden, ground speed på 10 knop och steg med 4 meter. Solen sken, luften var lugn som en skånsk filbunke, Skåttland blev sakta mindre och mindre under oss och vi satt och småpratade om vi skulle ha en High Land eller en Low Land Malt whiskey till "before dinner drink" framför den öppna spisen till kvällen. Kan livet bli bättre än så här, men nu började diskussionen sakta glida över i hur högt vi vågade stiga utan syrgas.

Vi måste ha en plan tyckte Robban, "om en av svimmar så tar den andre ut full luftbroms och landar",. Nu har jag över 10.000 timmar på nästan 3000m och har aldrig svimmat så det borde ju funka tyckte jag. Medan vi fortsatte diskussionen så närmade vi oss 4000m och vi blev nu överens om att vi kanske skulle göra något smartare. Mot vinden låg nu nästa våg med ett "lentis" högt över oss som bara finns beskrivet i skolböckerna. Dit ska vi säger Robban, fram med spaken och vi styrde västerut. Helt enligt skolboken så sjunker det mellan stigområdena, och så även i Skåttland. Jag vet inte om variometern gjorde ett eller två varv baklänges men sjönk gjorde det och har man dessutom har en motvind på nästan 100 km/t så började även vi inse att vi kanske skulle göra något annat listigt, speciellt nu när molnen börjar dra igen under oss och molnmängden närmade sig 9/8. Jag ser ett hål i molnen där borta, säger Robban, men med ett glidtal på 1/piano så inser vi ganska snart att dit kommer vi inte och ganska snart så satt vi i moln



Utsikten från Ugglan innan molnen drog igen under oss.

Jaha, vad ska vi göra nu undrar jag, men Robban envisas med att vi ska fortsätta. Efter att nu ha sjunkit 1000m i moln på rakkurs, variometern fortfarande osynlig parkerad bakom stop plåten och inte Skåtland i sikte så kan jag inte hålla mig längre: "nä fan Robban, dä´ här håller änte" och för första gången sedan vi bestämde oss för vilken whiskey vi skulle dricka på kvällen så är vi överens om och vi vänder nosen mot fältet. Jag flyger och Robban med sin Se You navigerar och efter 20 km rakkurs i moln slår nålen om på min nyligen på Blocket inköpta Garmin 12 och vi är rakt över fältet. Ut med full luftbroms, brant sväng och snart kan vi skymta River Dee under oss igen efter en moln genomgång på nästan 2500m.

Mike Law kommer fram och undrar "well guys, how was you ride up there"? Det går inte att ta miste på att dom hade varit lite oroliga för oss, två flatland pilots som inte hade varit där tidigare, hel mulet väder och fjälltopparna i moln och när vi berättar om vår flygning så drar sig Mike i skägget och man hör ett stilla grymtande. "Well eeh, I think,,,,I mean,,,,,you two,,,,,,if the gap,,,,,,clouds,,,,,,eeh,,,,,I mean, be careful up there". Ingen flög mer den dagen men vi var ganska nöjda ändå efter två flygningar på över 3000m och vi återgick till diskussionen om High eller Low Land Malt whiskey och om skåttarna hade något under kilten.



Freeze please, stop the time.

Nästa dag kom den skåttiska vintern som inte är helt olik den skånska vintern. Med en mycket hård, nordlig, noll gradig ishavsluft och med blötsnö som färdas parallellt med marken kan man uppleva en köldfaktor som inte ens två skånska pågar borde klara av. Jag kom att tänka på min systers sms där hon undrar om dom har något under kilten, och när vi står där i våra mössor och långkalsonger så inser vi att det kan vara ganska kallt att vara skåtte!!!!

Detta är en bra dag för kultur och eftersom både Robban och jag är intresserade av whiskey (inte bara dricka den) så bestämde vi oss för att besöka ett "local distillery". Vi körde lite country side och kom ut över den skåttiska landsbygden. Skåtland är ett mycket vackert land. Dessa böljande, gröna backar med tusentals betande får har man svårt att se sig mätt på. Alla dessa småbyar med alla sina stenhus och "local pup and tea house" har sin egen charm som jag tror bara kan upplevas här.

Vi fann Royal Lochnagar, ett Malt Whisky distillery som ligger nära Balmoral på södra sidan av River Dee.

Ett studiebesök där är en bra kombination av att undvika den skåttiska stormen och att på närmre håll studera tillverkningen av denna Gud benådade dryck. Vi fick en guided tour av en liten skåttisk tjej som guid och det var väldigt trevligt att lyssna på henne om tillverkningen av single malt men hon hade en *mycket* lokal dialekt och efter en stund lutar sig Robban sig fram mot mig och frågar: "Dö, fatta´ du va´ hon saor" och jag måste erkänna att det gjorde jag,,,, men inte mycket. Nu förstår jag hur en Norrlänning känner sig när de kommer till Skåneland. (Min flickvän är från Arjeplog men hon är duktig på engelska). Vi förstod i alla fall att man måste ha gått om tid

om man ska dricka whisky. Jag förstod att man ska vänta både 10,12 och 20 år innan man får dricka den. Vad jag inte förstod var varför whiskyn hemma hos mig aldrig blir så gammal men Robban avrådde mig från att fråga varför.

Jag hade fått vara förstepilot tidigare och så även denna gång när vi kom fram till whisky provningen. Robban provsmakade för mig också, han sa att han bara ville vara hygglig mot mig, och jag fick återigen sätta mig bakom ratten i den spegelvända Clion.

Vidare upp över de skåtska kullarna och på vägen hem stannade vi i en liten by som heter Balleter där vi fann ett litet tea house där vi intog en kopp engelskt afternoon tea och njöt av den lokala skåtska atmosfären med en storbilds-TV med premier league på väggen.



Robban minuterna innan "afternoon tea at Ballater"

Hem igen till Fawley Tower där vi efter en tre rätters meny hamnade framför den stora öppna spisen tillsammans med några engelska pensionärspär. Spisarna är väldigt svåra att tända eftersom man försöker tända enbart med kol, inget papper, stickor eller dylikt men vi gjorde ett "deal" att om vi tände i spisen så fick vi gratis öl. Varken Robban eller jag hade något mot detta. Under mina överlevnads övningar som fältflygare i Flygvapnet har jag lärt mig hur man får eld på det mesta, även gammal sur ved, svaret är fotogen. Vad vi inte berättade var att vi hittade några små vita klumpar som vi misstänkte vara fotogen blandat med koaguleringsmedel. Det fungerade fint och vi fick gratis öl.

Kvällen avslutades i värmen framför den öppna spisen med en irish coffee i handen och jag satt och funderade på min systers sms.



Robban på den lokala Skåttiska puben.

Nästa morgon vaknade vi till en himmel där "lentisarna" stod staplade som en Skånsk vedstapel så långt man kunde se. En snabb frukost och ut till flygfältet. Mike var redan där tillsammans med några andra "local guys". Nord västlig vind och ökande med höjden så det såg ut att bli en fin dag. Upp med hangarportarna, ut med Ugglan och en "DI" som Mike kallade det, daily inspection. Syrgas skulle tankas och Robban fick uppgiften att klä på sig deras fältbil (modell mindre) och släpa bort Ugglan till en transportvagn full med syrgas som jag misstänker hade räckt till ett helt svenskt flygvapen. Jag har en förnimmelse att dom konsumerar en hel del syrgas på en säsong. Hur Robban fick bilen på sig och sedan av sig är mig fortfarande en gåta, men han har en del oanade tallanger. Det måste finnas något samband mellan S och XXL.



Robban i fältbilen..S eller XXL?

Mike var "tug pilot" och som alltid så visste han över vilken sten vi skulle söka efter vågen så han drog oss nord väst ut mot vinden mot Mona Gowan. Direkt anslutning och ett behagligt 3-4m stig tog oss direkt upp på 3000m. Robban var på hugget och han tog befälet över både farkost och manskap och en halv timma senare närmade vi oss slätten ned mot Ben Lawers. Ibland skulle man bara vilja trycka på knappen "freeze" precis som i simulatören och låta tiden stå stilla. Att sitta där på 4000m och titta ner på slätten söderut, Dundee i syd ost, Glasgow i syd väst och västkusten med Atlanten i väster och samtidigt glida under och över präktiga Altucumulus Lenticularis är ett ögonblick som man skulle vilja ta med sig hem och ta fram vid speciella tillfällen och dela med sig till andra.



The wave sets up.

"Freeze" är den rätta definitionen på mina fötter nu. Har någon försökt trampa sidroder med ett kvastskaf, jag tror jag har, för mina ben slutade strax under anklarna nu. På vägen hem tog vi högsta höjden 4400m och vi var övertygade om att det skulle gå att komma högre men efter nästan tre timmars flygning varav två timmar på över 3000m så var våra fötter ganska nöjda även om vi ha velat fortsätta en stund till.

På vägen hem hörde jag ett dovt grymtande från baksits. "Va´ fan, här snackar dom om GPS, transponder, TCAS och en massa dynga, tänk om man hade haft ett par extra hussor istället".

Våra fötter tyckte vi skulle skynda oss ner och vi bromsade oss ner från 3000m och stapplande på våra kvastskaf tog vi oss sedan in i klubbstugan för en värmande kopp te. Huttrande satt vi med båda händerna kring tekoppen och när jag tittade på Robban hade han ett fänigt, barnsligt leende på sina läppar och mellan två klunkar hörde man honom säga, "detta är segelflyg när det är som bäst".



Otroligt vad många "fötter" man kan få in på 82 mm.



Höjden har passerat 4000m och fötterna passerat 8 grader celsius.



Heading west.



På fältet efter landning.



Det var en vacker kväll men fötterna ville inte längre.

Så kom då avresedagen och vi måste lätta vårt samvete genom att göra oss skuldfria. Man kan tycka vad man vill om Engelmän men de hade ett genialiskt debiteringssystem. Man går själv genom start journalerna, skriver upp sin flygtid på en papperslapp och räkna ut via en prislista vad man ska betala. Man gräver djupt i sin ficka efter så mycket pengar i kontanter så att man ska betala och stoppar sedan dessa tillsammans men tidigare nämnda papperslapp i en plastpåse och allt detta stoppar man i ett litet runt hål i en trälåda. Efter plastpåsen för man ner en rund träpinne som passar i hålet för att hindra att plastpåsen ska komma upp igen. Ett genialiskt system som de flesta casino har tagit efter och dessutom väldigt personalbesparande. Snart är alla klubbkassörer överflödiga.

Skåttland är ett underbart land både för segelflygning och turistande. Det är inte våg varje dag men när "the wave sets up" så finns det enormt mycket flygning att tillgå. De sträckflyger mycket, både 30 och 50 milare och

längre i våg. Skåttland är inte så brett så det blir ofta från kust till kust fram och tillbaka ett antal gånger. Alla är otroligt vänliga och sociala och man kan bara inte låta bli att trivas i deras sällskaps. Som den bästa avslutning kan jag bara citera Robbans sista ord till Mike Law innan vi lämnade fältet: *"Mike, we will be back, that's for sure"*.

Tillbaka till Aberdeen för att lämna tillbaka hyrbilen och en sista Gunnies på flygplatsen innan vi styr syd-ost tillbaka mot Köpenhamn och bron över till Limhamn.

I en butik på flygplatsen fann jag så ett foto av en skåtte iförd kilt och frågan på min systers alla sms blev besvarat.



Framsits:
Artikelförfattare
& fotograf
& förstepilot i moln och på
vägarna.

Baksist:
Navigator
& whiskey provare.
& VMC-förstepilot.

Hälsningar
:Micke Roslund &
Robban Danewid