

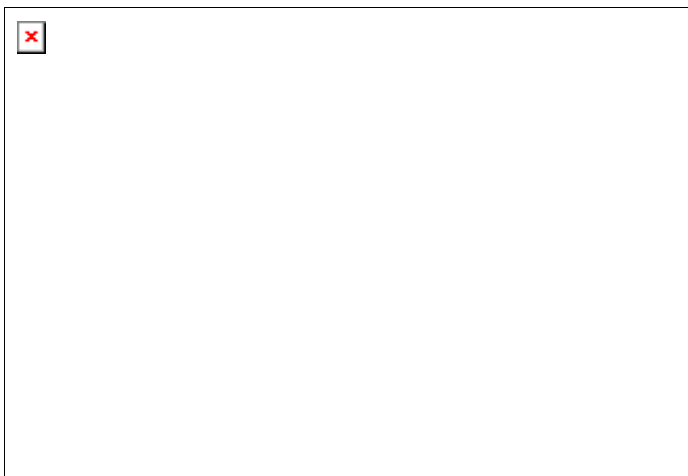
Det här är Googles cachelagrade version av <http://www.osfk.se/arkiv/div/ottsjo.htm>. Det här är en ögonblicksbild av hur sidan såg ut den 25 apr 2010 21:18:10 GMT. Den [aktuella sidan](#) kan ha ändrats sedan dess. [Läs mer](#)

De här sökorden är markerade: **ottsjö lars sundin**

[Version med endast text](#)

## Ottsjö då (och nu)

**Lars Sundin**, numera stödmedlem och före detta aktiv segelflygare i ÖSFK skickade i mars 1999 in följande artikel som av olika anledningar aldrig blev inskickad till FLAX-bladet då det begav sig. Det var synd för den är väl värd att läsa, kanske ännu mer nu, över 20 år sedan det bagav sig. Ni som varit där de sista åren vet att en hel del har förändrats, men att mycket också känns igen. Första gången Lars flög i **Ottsjö** var 1967 och det blev flera besök. Berättelsen nedan är från 1975, men först lite bakgrundsinformation från Lars till det manuskript som aldrig hamnade i FLAX.



Så här ser det ut vid dagens **Ottsjö**-läger. Moderna plast-flygplan görs färdiga för start. Ottsjöfjället reser sig mäktigt i bakgrunden en solig morgon.

*Man startar och landar på en plogad bana på Ottsjön som är minst 10 km lång och omkring en kilometer bred (sjön alltså). 1975 var det regel att montera en skida av trä eller metall under hjulet så det gick bra att landa i mjuk snö. Det var mitt tredje deltagande i lägret.*

*- Bogserplanen var Super Cub (150 hp?) som inte har samma stigningsförmåga som våra dagars Piper Pawnee (230 hp+?) och vad de nu heter.*

*- Verksamheten var betydligt mindre omfattande än dagens läger. Radio förekom inte alltid i planen.*

*- Pirat var en polsk träkärra, ganska tung och ograciös och eftersom vingen "sönderföll" i tre delar var den inte kompatibel med vanliga transportvagnar. Men även en Pirat kan ge intryck av elegans (se texten!). Jag har sett en polsk fabrikspilot flyga avancerat med ÖSFK:s Pirat -TKG och minns hur hans rollar gick mest på tvären men han hade väl bråttom, höjden var nästan slut... Jag tyckte om Piraten, ett rejält plan om man jämför med plan som Spatz och K 8b. Fick ihop till 11 starter i -TKG och 66 i K8b-orna -SYL och -TCK samt 3 i Spatzen -TDO.*

*- 1974 slutade jag röka under en Sörmlandsledsvandring med start i Gnesta. Utan tobak. Tänkte ta en liten omväg till affären i Laxne "för att köpa russin" som jag påstod för mig själv men var för lat. 1975 i **Ottsjö** bodde jag nog i den lilla röda "friggebod" (det hette inte så då) som fortfarande står mellan "Lill-Eriks" hus och vägen tillsammans med Bertil Hladisch och Rulle Westman från Stockholm. Ev. en fjärde person.*

*- Jag har tidigare för några beskrivit en annan minnesvärd SE-TBP-flygning (då jag anropade SE-TKA med "Kalle Anka") och då felaktigt daterat den till 18 mars 1975. Men den starten ägde rum 18*

*mars 1976 och den 18 mars 1975 var det frågan om den start jag beskriver här då jag ängsligt håller rätt på en glugg i molnen och ser en Pirat zooma.*

*- Den snopna sista flygningen finns inte i flygdagboken, mest för att man skall väl inte föra in starter när man inte är "befälhavare". Tror jag. Sedan var det ju litet tveksamt om mitt beteende i baksits skall se som "myteri" eller inte. Det hela borde ha snackats igenom efteråt och vi borde främst ha varit mer pratglada under flygningen. Jag minns piloten som något knepigt tystlåten, en äldre man. Säkert minst 50. Hur som haver är höjdbedömning över obrutna snöytor och ovan terrängtyp svår och man skall inte flyga med okända personer utan vidare.*

*Hälsningar/Lars Sundin*

[lars.o.sundin@mail.bip.net](mailto:lars.o.sundin@mail.bip.net)

## Ottsjö-lägret 1975

I år var det dags för det 15:e fjällflyglägret i **Ottsjö**. Vi var flera än vanligt sades det, ungefär **70 personer** första veckan då jag var med. Fast alla var ju inte sådana som flög. 12 segelplan och 2 Super-Cubbar fanns det också; 8 Bergfalkar, 1 Pirat, 1 Spatz, en Olympia (-SHG, ett 24 år gammalt klubb-bygge i trä, ack så fin den är) samt en Libelle. Detta var -TGO, "Tokige Gamle Olle", som veckan efteråt lär ha skadats i Åre eftersom den inte hade någon skida utan använde sitt vanliga hjul i snön. En av B-falkarna och Spatzen stod till förfogande för dem som inte hade flygplan med sig. Dessa två plan var båda från Östersund och var "världens bästa B-falke resp. Spatz" enligt östersundarna (hur nu en Spatz överhuvudtaget kan vara bra). Andra lägerveckan låg dessa plan i Åre, men i stället kom nya deltagare med andra plan bl. a med tre Spatzar.

Eftersom det var nästan två år sedan jag gjorde mina tre Pirat-starter och många andra ville flyga Pirat så blev det Bergfalke **för hela slanten**, eftersom jag visste att Spatzen och jag inte skulle dra jämnt. Den är värre än K8:an, tro mig. Med Bergfalke tränar man i alla fall armmusklerna, i synnerhet när man sitter i -TBP och skall ta in bromsen och farten är över 90 km/h, vilket kan medföra vissa oskönheter på finalen.

**Nio starter** gav nästan **fem timmar** flygtid och kostade mig ca 400 kr. Rätt dyrt, det beror väl på att bogseringarna blir långa, elva minuter i snitt och på att "när jag nu ändå är här skall man ju passa på att flyga fast det är ju inte något väder att hålla sig uppe i kanske". Prislistan för de gemensamma kärrorna är annars förmånlig. Sedan har jag fått gratis åkt baksits en dryg timme också och undrat varför andra flyger så fint, lugnt och bestämt och med kulan som klistrad (i mitten).

**Första dagen**, söndag, började dåligt. Det blåste ordentligt och vid en landning hamnar Nyköpings armé-Cub på rygg. Inga personskador men planet såg snett och slokvingat ut. Så småningom plockades planet isär och transporterades hem till Nyge i en möbelbuss. Lyckligtvis kunde Östersund och Västra Gästrike FK i tur och ordning ställa upp med bogserhjälp. Den kraftiga vinden orsakade också en knäckt sprygel på stockholmarnas B-falke. Vingarna låg upp och ned på snön medan hopmontering pågick, så reser vinden en vinge och när några skall få fatt i vingen så tar en sprygel illa vid sig. Nå, måndag kväll görs matsalen om till verkstad, och klockan 3 på morgonen har Åke Gustafsson från Ålleberg reparerat skadan.

Flög gjorde vi, ungefär **200 starter första veckan**. Vädret varierade, en termikdag, två handdagar som bl a gav en fem-timmars för Anders Ledström i Libellen och som underhöll oss med dragspel senare och så två vågdagar som gav 3 200 meter resp. 2 900 meter topphöjd över Ottsjön som ligger 494 meter över havet.

Själv åstadkom jag inga storverk men är glad ändå. Började flyga på **måndagen** då vinden mojnät (jag tycker inte om turbulens, nu vet ni det), med en kontrollstart och två korta starter till. Andra höll sig uppe på hang men jag skyller på att bogserplanet hade besvär med is i bränslesystemet, som tvingade resp. lurade mig att koppla ur för lågt.

Så på **tisdagsmorgonen** tyckte jag att nu är det hög tid att åstadkomma något för självförtroendets skull, men vädret var inte särskilt lovande. Upp och sedan bums ned mellan snöbyarna, långs kö eftersom bara ett bogserplan finns och det verkar som vi skulle avbryta verksamheten till lunch. Men så fick söderhamnarna fast sin nykonstruerade skida på Piraten och den skulle ju provas (skidan, av trä, gick snart sönder). Vidare kom en armé-Cub från Östersund och det var faktiskt ett bra tag sedan sista snöbyn. Jag kommer iväg, kopplar ur på 400 m eftersom det stiger bra men missar förstås och är nere på isen en minut efter bogserplanet. Hur kan man vara så dum att man kopplar ur så lågt! Nå, ett bogserplan är berett och nu följer jag med till 600 m, det tar inte så mycket längre tid eftersom det stiger i släpet även denna gång. Det är tydligen en hanguppvind längs Ottfjällets nordsida, som jag stiger i. Ottfjällets topp ligger dold i en stillastående grå molnvalk. På 900 m når jag den ojämna molnbasen, men trycker mig fram mot vinden till en glugg i molntäcket över västra delen av Ottsjön. Jag stiger upp genom gluggen och når så småningom 2 000 m. Här och var tittar fjälltoppar fram ur molnen och jag bevakar nervöst att min glugg inte försvinner. Den står snällt stilla på samma plats som gluggar i bergstrakter ofta gör. Jag försöker finna bättre stig på andra ställen, men stöter då på moln. Under mig ser jag andra plan och jag är nog högst tänker jag, tittar för säkerhets skull uppåt, och se, där kommer Piraten dykande och gör sedan en stigande sväng framför mig. Vilken fart och elegans! Han hade nått 3 200 m fick jag veta sedan (-TBP saknar radio).

Nu hade en timme gått och jag har ingen lust att fortsätta längre, så jag bromsar mig nedåt. Från 600 m och nedåt blir det rätt så turbulent, hittills har det varit lugnt och stilla, men jag landar rätt i avstånd men med några glada små studsar (höjdbedömning över snötäcke, det är svårt det!). När jag stiger ut på isen börjar jag frysa om tårna, i luften hade jag inga sådana besvär alls.

**Onsdagen** ägnade jag åt vila efter nattliga samspråk om konsten att sluta röka (fast det kanske inte direkt är en fråga om konst), hur man samordnar spak och knän om man är 198 cm lång (inte jag) och andra väsentliga frågor.

På **torsdagen** blev det bara upp och ned två gånger, med passagerare i baksits eftersom urkopplingswiren inte verkade förtroendeinlagande.

**Fredagen** blev en fin termikdag. Små molntussar bildades vid 11-tiden, och basen låg visst på 1100 m. Själv gjorde jag en höjdvinst på 350 m på skidor. Tre timmar upp till Hållfjällets topp, en timme för att komma ned. Jag tittade ofta upp mot himlen, jodå, kärrorna hängde kvar, men termik finns ju på Väingsö också tröstade jag mig med. En liten svart prick högt, högt uppe syntes, och i den dolde sig säkert en örn. Tänk om man vore en fågel ändå, en sån med hygglig polar-kurva hellre än STOL-egenskaper. Bara be någon öppna dörren och så flaxa iväg, med viss ansträngning klara rosenmandel"trädet" och radhusstaketet och centralantennmasten och sedan hitta en blåsa över garagens plåttak och sedan kurva sig uppåt!

På kvällen började jag byta kopplingswire i -TBP. Tidigt på lördagmorgonen tog jag bort allt jag lyckats sätta på plats kvällen innan samt durken för att kunna sätta dit ett litet rör som fallit under durken när jag tog bort den gamla wiren kvällen innan. Tänk så kalla metallverktyg kan vara!

**Lördagförmiddagen** var vacker, solen sken från en klarblå himmel. Termiken verkade inte att komma igång, kanske hade natten varit för kall. Det var alltså inte med några större förhoppningar som Olle Palmqvist från Söderhamn och jag satte oss i -TBP frampå eftermiddagen. Visserligen hade vindstruten börjat röra på sig och blåsväder var på väg hade meteorologen på Frösön lovat men som sagt, det fanns nog inget att åka på. Bogserplanet satte en våldsamt fart, så det blev inte ork kvar att stiga. 800 m verkade tillräckligt dyrt, och ser man på, vi stiger av någon anledning. Jag tappar

snart bort stiget, eftersom vi inte visste vad det var för sort och tekniken att hålla sig kvar i stiget var ju olika; våg och hang står ju stilla medan termiken driver med vinden (oftast i alla fall tror jag). Vi styr mot **Ottsjö**, för Olle vill se byn och "fältet" från ovan.

Så får vi syn på Olympian, och eftersom man inte ser den i luften varje dag minsann, så följer vi efter den. Och se, han börjar termikkurva över byn och vi efter, på 500 m höjd. Det stiger bra, vi drar ifrån Olympian som visserligen började lägre än vi men som väl är bättre än B-falken i termik. Fler plan strömmar till, högre än vi och så är det bara att följa dem och nu måste det vara någon slags våg som bär oss; fram och tillbaka i långa slag, lugnt och stilla i luften. Vi når 1 300 m, och efter en timmes flygtid börjar vi bromsa oss nedåt.

"Hur tänker du landa egentligen?" frågar Olle helt lugnt på 400 m. Vad-nu-då-jag-ligger-nog-alldeles-galet-eftersom-han-märker-det-redan, tänker jag och drar mig mot medvindslinjen som för första gången ligger över skog och inte över sjöis. Visst ser det högt ut men i **Ottsjö** tycker jag ju alltid jag ligger högt. Final oj jättehögt, full broms och full fart, dåliga bromsar är det ju på B-falke III, jag vinkar glatt åt folket därnere vid märket under märk fast det är nog ganska onödigt på grund av avståndet. Så småningom landar vi. Östersunds Super-Cub kommer taxande och tar med sig –TBP till Åre och Olle och jag får en värmande promenad tillbaka till "flygfältet".

**Söndagen**, min avresedag, ser lovande ut. Klarblå himmel, den sydliga vinden är ännu svag men verkar pålitlig. Jo då, de första starterna visar att Ottsjöhissen är igång, alltså urkoppling på 400 m över norra stranden och sen stiger det av bara den. Jag får åka med i Göteborgs gamla men välhållna –SXT Bergfalke II. Släpet stiger som en kork till 600 m, urkoppling, det stiger 3-4 m/s till att börja med, sedan avtar stiget, jag flyger ett tag, kommer ur stiget, det kyttrar rätt bra, vi letar och finner stig igen och når så småningom 2 000 m. Jag har märkt att piloten vid de lägesrapporter han gett över radio alltid flyger 100 m högre än jag, vilket jag uppmärksammat honom på.

Nu är det dags att ta sig nedåt, någon annan vill säkert flyga. Piloten försöker få radiokontakt med **Ottsjö** men det vill sig inte. Det är besvärligt att ta sig ned, antagligen stiger det eller är kyttigt. Vi diskuterar landningen, strut och märke verkar OK, det verkar blåsa måttligt, vänster sidvind på finalen kommer det att bli. På medvindslinjen titter jag ned på isen och tycker att vi ligger väldigt lågt. Hur skall detta gå, "sväng höger och landa mot vinden" föreslår jag föraren. Han reagerar inte, jag fortsätter att tala om att jag tycker vi ligger för lågt och antagligen blir föraren förvirrad av mitt snack och ber mig landa. Jag vågar inte svänga utan landar rakt fram lugnt och stilla trots medvinden. Det blåser så kraftigt att snön yr. Förarens höjdmätare visar 100 m. Det går faktiskt att dra B-falken på två man fast vi är rädda att vinden skall lyfta planet över ända. Så småningom kommer en snöskoter och bogserar hem planet.

I sommar skall jag försöka landa på Vängsö

Lasse Sundin