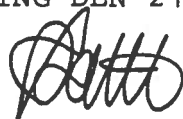


TÄVLINGSVERKSAMHETEN

DEN 2:DRA DELTÄVLINGEN I LINKÖPINGS FLYGKLUBBS
LANDNINGSSERIE "GRIPEN" GENOMFÖRDES UNDER SÖNDAGEN.
TÄVLINGEN BESTÅR AV 4 OLIKA MOMENT: (MOTORLANDNING,
NÖDLANDNING MED KLAFF, NÖDLANDNING UTAN KLAFF SAMT
MOTORLANDNING ÖVER HINDER.
DE BÄSTA RESULTATEN:

1) SENNY BARTH	96	PRICKAR.
2) MATS JONSSON	105	-"-
3) SEVE BARTH	208	-"-
4) LENNART ANGVIK	213	-"-
5) GÖTE AGENHED	214	-"-
6) TAGE WENNSTRÖM	243	-"-
7) RUNE CARLSSON	342	-"-
8) PATRIK FUST	355	-"-

LINKÖPING DEN 21 APRIL -91.



SEVE BARTH

TÄVLINGSLEDARE TEL. 013-181076
010-380757

Resultat VÅRTÄVLINGEN 1991

Nr	Namn	Nav	Span	Landn	Summa	Plats	
						Tot	Debutant
13	Mats Warstedt	23	100	117	240	1	
1	Sture Lahrin	102	148	107	357	2	
18	Nils-Erik Zander	76	32	315	423	3	
4	Thomas Lampe	146	260	241	647	4	
9	Svante Johnsson	165	340	264	769	5	
11	Björn Kullberg	139	280	365	784	6	
10	Ulf Ringh	62	128	600	790	7	
20	Gunnar Franzen	367	280	202	849	8	
22	Hans Sjöblom	370	240	241	851	9	1
15	Pierre Gauffin	96	300	458	854	10	2
3	Håkan Jansson	241	316	396	953	11	
21	Patrik Fust	466	340	320	1126	12	3
19	Lennart Halldin	359	300	498	1157	13	
8	Seve Barth	778	340	61	1179	14	
14	Per Nordling	488	308	528	1324	15	
23	Martin Tubylewicz	787	340	258	1385	16	4
16	Dag Wiksholm	916	340	297	1553	17	5
6	Kjell Stenbom	658	340	600	1598	18	6
7	P-O Engelbrektsson	1000	340	346	1686	19	7
12	Senny Barth	842	300	600	1742	20	

Resultat SAFARI 1991

Namn	Nav	Span	Landn	Summa	Plats
Sture Lahrin	16	180	55	250	1
Mats Jonsson	13	196	260	469	2
Svante Johnsson	51	328	99	478	3
Björn Kullberg	49	320	353	722	4
Seve Barth	471	320	104	895	5
Senny Barth	277	280	390	947	6
Håkan Jansson	424	320	217	961	7
Torleif Gustavsson	546	380	488	1414	8
Leif Andersson	548	360	600	1508	9

Resultat STJÄRNTÄVLINGEN Visingsö 1991

Namn	Klubb	Summa	Plats
Mats Warstedt	Linköping	140	1
Sture Lahrin	Linköping	165	2
:	:	:	:
Mats Jonsson	Linköping	836	24
:	:	:	:
Per Nordling	Linköping	1382	32
:	:	:	:

Resultat SM i precisionsflyg Arvika 1991

Namn	Klubb	Summa	Plats
Jan-Olof Friskman	Gävlebygden	110	1
Erling Lindholm	Stockholm	134	2
C-M Johansson	Stockholm	137	3
Tom Carlsson	Västerås	137	4
Mats Warstedt	Linköping	183	5
Tomas Krave	Karlstad	187	6
Anders Hellström	Stockholm	189	7
Sture Lahrin	Linköping	225	8

Lagtävling

C-M Johansson/Anders Hellström	Stockholm	1
Sture Lahrin/Mats Warstedt	Linköping	2



VM i precisionsflygning 1990

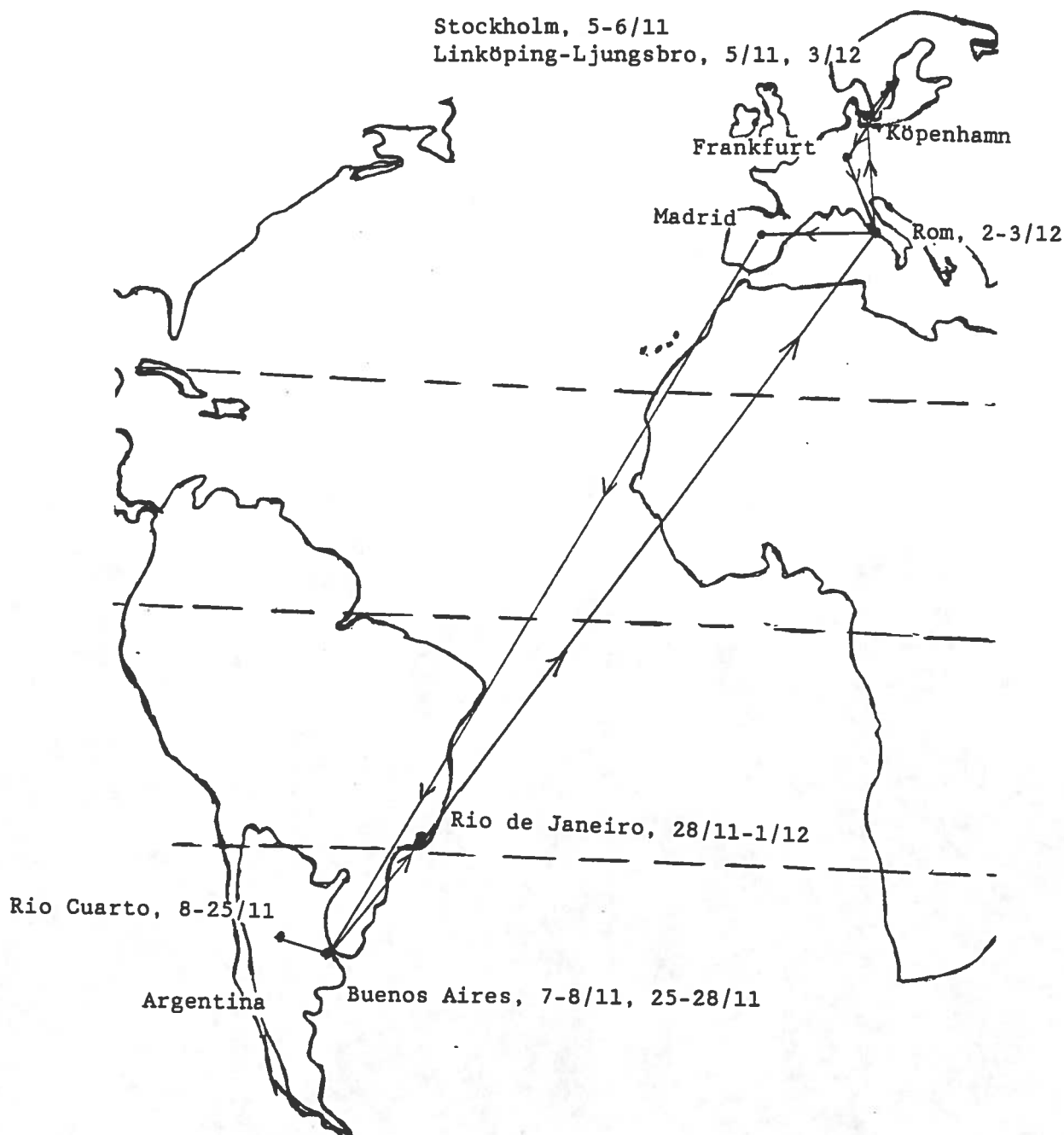
Av Sture Lahrin

Den 6:e november 1990 var tidpunkten inne. Efter ett års förberedelser skulle det svenska laget avresa till Rio Cuarto i Argentina för att delta i VM i precisionsflygning. Henry Lindholm var lagledare och piloter var Sven Bohlin, Tom Carlsson, Anders Hellström, Claes-Magnus Johansson, Erling Lindholm, Christer Lundholm och jag.



Under förberedelsearbetet träffades vi ungefär en gång i månaden (innebar ett tiotal stockholmsresor för mig). Förutom praktiska frågor ägnades tiden åt utrustning, metodik och "torrsim" i form av navigeringsberäkningar, interpolationsövningar och bildspel. Ett träningsläger hölls på Skavsta flygplats utanför Nyköping. Därtill kom individuell träning och givetvis den ordinarie tävlingssäsongen.

Allt detta hade vi lagt bakom oss när vi samlades på Arlanda för att ta det stora språnget. Vi flög med SAS till Frankfurt. Därifrån fortsatte vi med Aerolineas Argentinas som hade ett förmånligt pris för alla resande till VM. Efter mellanlandningar i Rom och Madrid flög vi direkt till Buenos Aires (1000 mil och 12 timmar i luften). Starten i Madrid kändes mycket tung. Senare fick vi tillfälle att diskutera denna sträcka med en argentinsk pilot som flyger den. Han berättade att man av bränsleskäl ofta måste gå till ett alternativ, speciellt när varmt väder i Madrid begränsar startvikten (maxvikten för en Boeing 747 är 371 ton varav ungefär 150 ton är bränsle).

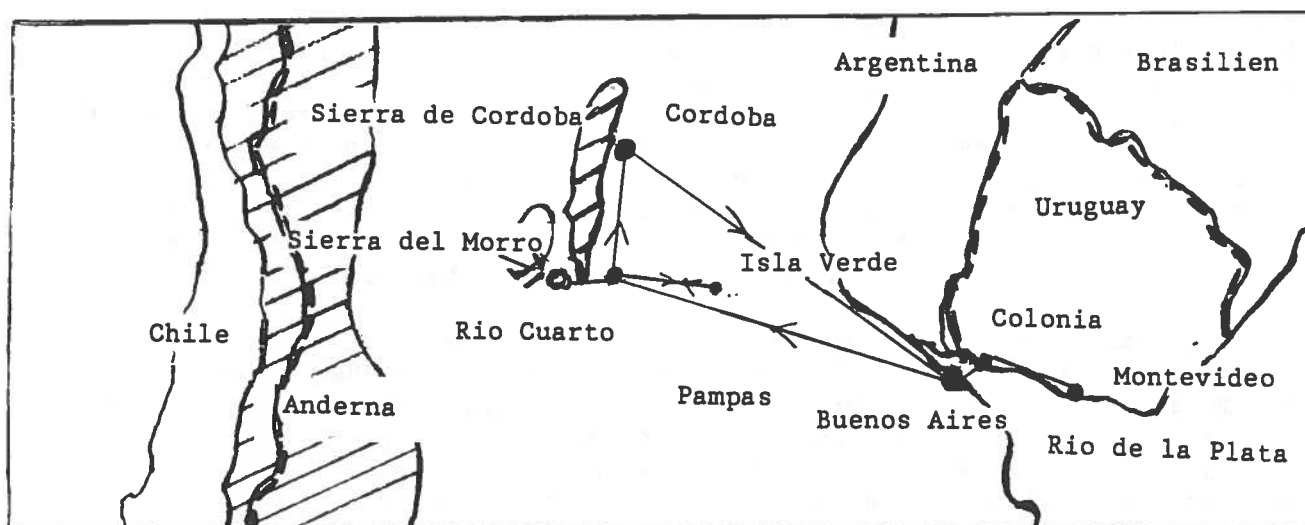


Ankomsten

Efter ordinarie formaliteter på Buenos Aires' internationella flygplats Ezeiza kom vi ut i ankomsthallen. Det plötsliga mötet med myllret av människor bjöd på en riktig aha-upplevelse, Sydamerika! I vimlet fanns en värdinna som med en skylt markerade att hon skulle ta hand om VM-deltagare. På vägen in till hotellet passerade vi den typ av kåkförstäder som visats på

TV. Efter en första information av vår värdinna ägnades eftermiddagen och kvällen till en första bekantskap med landet och dess kök. Ett samtal hem "för avslutande av färdplan" hanns också med. Den första upptäckten var de blommande jakarandaträden (Argentina har försommar i november). Med sina blåviolettera blommor prydde de bland annat Avenida 9 de Julio "världens bredaste gata".

Tidigt dagen därpå skulle vi flyga 60 mil in i landet till Rio Cuarto, en stad med 150.000 invånare belägen på slättlandet Pampas. På väg till Aeroparque, den centralt belägna inrikesflygplatsen i Buenos Aires blev vi passerade av en startande SAAB 340. I Rio Cuarto väntade en ny mottagningskommitté. Vi träffade Griselda som hade till uppgift att ta hand om de utländska gästerna. Vi anlände bland de första och fick en mycket god kontakt med henne. Efter avlastning på hotellet for vi ut till fältet och Aeroclub Rio Cuarto där Henry fick hissa den svenska flaggan.



Flygplansparken - Anders' insats

Som de flesta andra deltagare skulle vi hyra flygplan genom arrangören. Tävlingsplanerna från Argentina, Brasilien och Chile kom i de flesta fall med egna flygplan. Chilenarna var tvungna att passera Anderna på vägen. För att klara höjden, 4000 meter, hade de syrgas och de fick ta hjälp av hangvindar. Polackerna flög sina Wilgapan. De hade transporterats per båt och skulle enligt planerna säljas i Sydamerika. Hur det gick med detta vet jag inte. Nyzeeländarna och några till föredrog en enklare variant. De hade med sig egna cessnadörrar med en del utbytt mot plexiglas.

Vi skulle få disponera en Piper Warrior till Tom och två Cessna 150 till oss andra (\$55/flygtimme). Dessutom hade vi ett extra flygplan LV-OEO, en Cessna 172. Spansktalande tycks ha svårt med uttal av sk som i "Oscar" varför 172:an anropades "Ocka Ecko Ocka", vilket vi också började säga. Vi var inte nöjda med de 150:or vi anvisats. Anders försökte med sin sakkunskap övertyga chefsmekanikern Fernandez att vi borde ha andra plan. Det lyckades men vi hade problem även med dem vi fick i stället. Jag hade inget intryck av att flygplansparken allmänt sett var dålig. Vi råkade nog ut för några av de äldsta planerna. Flygplanen hade tagits in från olika delar av landet och behövde i vissa fall kompletteras för att uppfylla tävlingsreglerna (t.ex. saknade några kursgyro, däribland vårt LV-LGC). Den tekniska organisationen hade förmåga att lösa problemen. Service av vårt plan planerades och genomfördes så att vårt träningschema kunde hållas (när radion inte fungerade fick vi en ny på en halvtimme).

De tävlandes fördelning på flygplan.

34	Cessna 152	3	PA-28
28	Cessna 150	1	Aeron
6	AB-180	1	E-712
5	PZL (Wilga)	1	Long Eze
5	Cessna 172		

Hagel, storm och värme

För att få flyga de hyrda planen måste vi ha argentinska certifikat som det var en ren formalitet att få utfärdade. Reglerna för träningsflygning var okomplicerade. Ett restriktionsområde med 40 nautiska mils radie hade upprättats. Inom denna var annan flygning förbjuden.

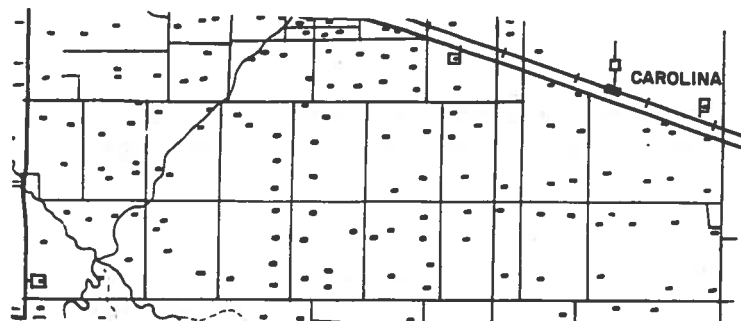
Argentinarerna hade stor respekt för vädret vilket var lätt att förstå. Navigeringsförbud och träningsförbud markerades med flaggsignaler. Före avresan hade vi fått all upptänklig väderstatistik för november månad. En denna årstid förekommande vädertyp är hagelstorm (med hagelkorn upp emot ett kilo). Vi fick uppleva ett riktigt oväder. När det drog upp yrde jorden upp så att staden såg ut att stå i brand. I det läget blev det brått att få flygplanen i skydd. När ovädret brakade löst fick vi stå mitt i klubbhuset på säkert avstånd från fönstren om dessa skulle tryckas in. Vatten pressades in i byggnaden så att ta på stövlarna inne var inte helt fel.

Vi fick täta rapporter om rådande vind på olika höjder. En morgon var markvinden måttliga 20 knop för att successivt öka med höjden så att den på 400 meter var 76 knop. Meteorolog Claes-Magnus förklarade fenomenet med att det var jetströmmar på låg nivå (kan förekomma även i Sverige). Den här var en typ som uppstår nattetid och försvinner under förmiddagen. Dagstemperaturen höll sig mellan 20 och 35 grader så klubbens pooler var alltid ett lockande alternativ till lufthavet.

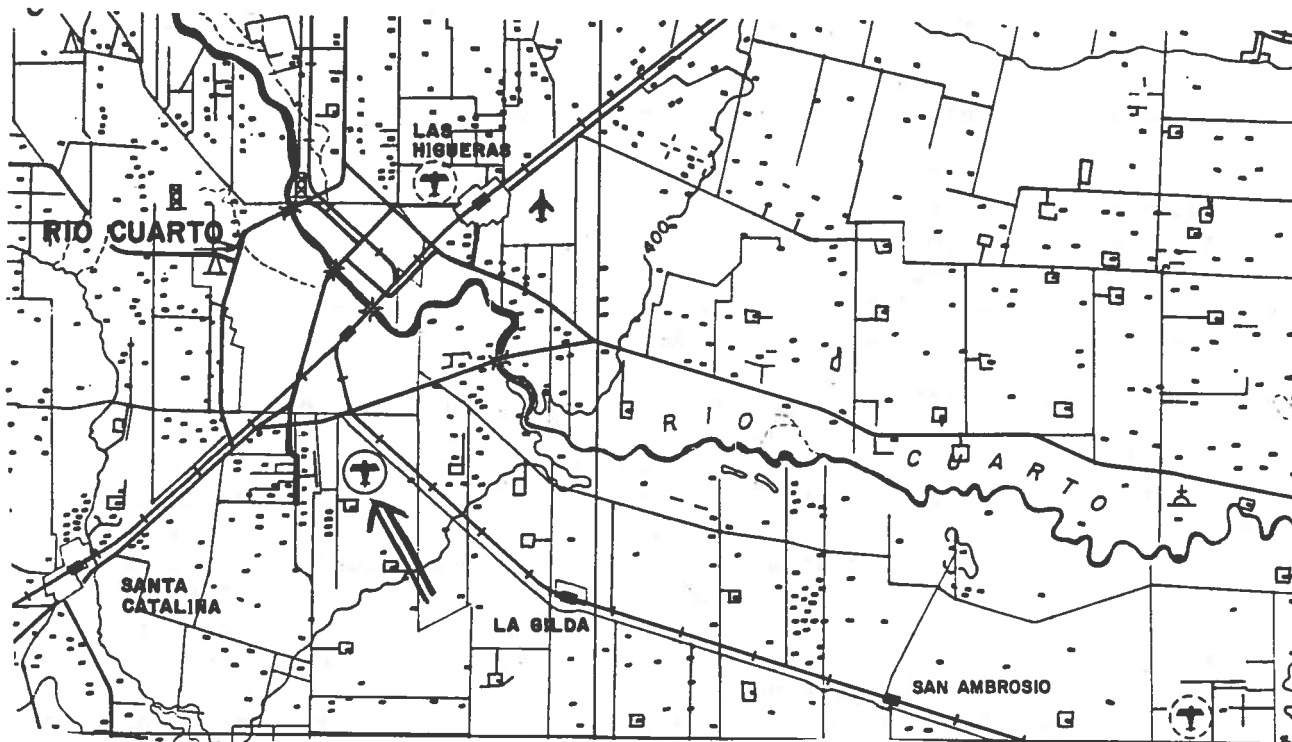
Träning i annorlunda miljö

Terrängen på Pampas var helt platt men med en svag lutning. Vägarna var raka och bildade ett rutnät. Tävlingskartan som var framtagen för VM var hygglig om än inte helt korrekt. Gårdarna var bra orienteringspunkter då det var ganska lätt att jämföra "gårdskonfigurationen" i en vägruta med kartan (en egenhet med gårdarna var att de saknade ladugårdar). Oregelbundna terrängföremål som diagonala eller krökta vägar, sjöar (tidvis uttorkade) och vattendrag underlättade navigeringen. Även alléer och gårdsplanteringar var till god hjälp trots att urvalet på kartan inte gjorts konsekvent.

Eftersom Rio Cuarto ligger på det södra halvklotet beskriver solen en nordlig bana. Det kan tyckas att detta faktum skulle vara förvillande vid navigering. I praktiken var det inte så. Solen stod normalt så högt att man inte ens såg den från förarplats. Det är faktiskt så att man inte heller här hemma tar någon större notis om solen och då man gör det är det läge att fälla ner solskydden. En gång tog jag kapitalt fel när jag skulle sätta mig i bussen på vad som enligt min "uträkning" var skuggsidan.



5



Avsnitt ur tävlingskartan (skala 1:250.000).

Navigeringsstråningen innehöll tidspassageövningar, tidtabellflygning och fotomålsövning. Förutom arrangörens övningsbanor fotograferade lagen upp egna (flygfotografering är tillåten i Argentina). Vi bytte foton med andra lag, främst de nordiska. Claes-Magnus hade med sig ett PC-program för färdplanberäkning. Andra lag fick tillgång till detta vilket utnyttjades flitigt. Konkurrenterna drevs inte hårdare än att det åtminstone före tävlingen fanns utrymme för samarbete (ibland under måttet "Beat the Polish"). Tillsammans med danskar och norrmän genomförde vi en komplett navigeringstävling, Scandinavian Cup. Resultaten sammanställdes aldrig.

För landningstråning fick varje lag tider enligt ett schema (25 - 45 minuter per pass som fick delas upp för oss som var två på samma plan). Kombinationen av annan flygplanstyp (Cessna 150 i stället för 152), starka och varierande vindar samt fältets höjd över havet (1500ft) gjorde det svårt att sortera ut alla faktorer.

Några mil från Rio Cuarto finns en bergskedja, Sierra de Cordoba, med toppar över 2800 m.ö.h. Jag kombinerade ett träningspass med en flygning i bergsområdet (8500ft som högst efter att ha mött nedsvep som klart översteg planets stigförmåga).

Andra matvanor

I Argentina gick folk ut och åt middag mycket sent, tidigast halv tio på kvällen. Argentina är köttets förlovade land. En portion innehöll en köttbit i klass med en söndagsstek hos oss. Argentinarna äter också mycket inälvsmat, men den gick ju att undvika. En komplett middag kunde vi på en

lite finare restaurant få för ett pris motsvarande 75 kronor. Då fick vi något gott inhemskt vin till. Den helt dominerande drycken till vardags var annars Coca-Cola.

Till en början var vi inte särskilt försiktiga med vad vi åt och drack. När det närmade sig tävling skärptes detta. Vid misstänkta fall fick doktor Henry bedöma vad som inte borde ätas. Märkligt nog var det först under och efter tävlingsdagarna som några av oss svenskar drabbades av magsjuka. Ingen hindrades dock att fullfölja tävlingen (men det var ytterst nära).

Fritiof och Carmencita - Dörren kvar på marken - Barbro

Under träningsperioden på 10 dagar fanns det utrymme även för sociala aktiviteter. Vid ett tillfälle var laget inbjudet till hippodromen för att fira årsdagen av Rio Cuartos bildande. Det här året var det extra festligt eftersom staden påbörjade ett vänortsutbyte med en chilensk stad (förhållandet mellan Argentina och Chile har ju tidvis varit frostigt, eller hett som man också kan uttrycka det).

Vid ett annat tillfälle bjöd en medlem i det argentinska laget, Ricardo Uranga, oss hem till sig. I två fyllda 4-sitsare flög vi en timmes väg till den lilla staden Isla Verde. Där tog några medlemmar ur flygklubben emot oss. Efter förtäring och utbyte av gåvor for vi till Ricardos estancia, Aguila Cautiva. Bilresan bjöd på en ny dimension. Två bilar i sällskap på de torra grusvägarna innebär att den ena dammar något förskräckligt på den andra. Detta löser man genom att köra i bredd, vilket inte är så farligt som det låter då mötande och korsande trafik med ett dammoln i god tid "rapporterar sin position". Uppfarten till estancian var en tre kilometer lång allé. En tidigare ägare hade planterat in över 100 trädarter (däribland eucalyptus) på gården som efter diverse arvsskiften nu omfattade 1700 ha. På kvällen blev det fest i parken dit också Ricardos argentinska vänskapskrets bjudits. Vårt framförande av "Fritiof och Carmencita" fick argentinarna att visa prov på sin musikalitet. Innan vi for därifrån dagen därpå fick var och en av oss tillfälle att följa med Ricardo i hans Aermacchi MB 308 (2-sitsigt och högvingat noshjulsflygplan). Planet är enligt uppgift byggt för belastningar upp till +9g och lär finnas i c:a 10 exemplar. Jag som fick första passet råkade något oväntat in i en diskussion med Ricardo om huruvida vi skulle ha med dörren. Med stor övertygelse hävdade han att dörren inte hade någon bärande funktion. Han fick sin vilja igenom och vi monterade av dörren innan vi startade. Denna flygning är det närmaste "halsduksromantiken" jag har kommit.

I Rio Cuarto träffade vi Barbro Culasso (född Forsberg). Hon var gift med Hector, pastor i pingstförsamlingen. Han talade en utmärkt svenska (det gjorde även barnen som är svenska medborgare). Henry och jag besökte dem i deras mycket trevliga hem. Barbro ordnade med hjälp av sina kontakter utflykter och studiebesök för medföljande supportere.

Invigning i statta

Invigningsceremoni ägde rum utanför stadshuset. Med tillströmmande supportere m.fl. hade den svenska gruppen utökats till 22 personer. I den pressande värmen var det några personer som svimmade eller fick andra problem, däribland vår unga argentinska fanbärerska. Cocktailpartyt efteråt inne i stadshuset kom helt rätt.

Tävlingsledare var Constancio Bollano, president både i flygklubben och det arrangerande förbundet, Federacion Argentina de Aeroclubes. I VM startade 84 piloter från 21 länder. Det var deltagarrekord för VM (och förmodligen för precisionsflygning överhuvudtaget). På flygklubbens världskarta hade varje

tävlande markerats med en nål, Även Ljungsbro hade man lyckats hitta. Alla piloter med högst 1000 flygtimmar (28 st) tävlade om titeln "Best young pilot" (vinnare blev så småningom Ricardo som blev 5:a totalt). Mest flygtid hade enligt programmet Carolyn Pilaar, Pan Am-pilot från USA, med imponerande 21.000 timmar.

Vi svenskar som var i Rio Cuarto.

Henry Lindholm, lagledare	Christer Lundholm, reservpilot
Sven Bohlin, pilot	Carolina Hellman, supporter
Käth Bohlin, supporter	Ingvar Arnbacke, domare
Tom Carlsson, pilot	Eva Arnbacke, supporter
Maria Hermansson, supporter	Marianne Lindman, domare
Anders Hellström, pilot	Arne Nylén, domarobservatör
Claes-Magnus Johansson, pilot	Charlotte Nylén, supporter
Helen Johansson, supporter	Dan Hedström, supporter
Sture Lahrin, pilot	Susanne Franke, supporter
Anita Lahrin, supporter	Andreas Gumowski, supporter
Erling Lindholm, reservpilot	
Helene Lindholm, supporter	

Arne bland giftormarna - Polackerna bäst igen

Vårt kursgyro hade varit inne för justering (direktlevererat från USA och inställt för norra halvklotet). Dagen före första navigeringen (i VM ingår två) skulle vi göra en sista kontroll. Problemet var att flygplatsen var stängd på grund av dåligt väder. Vi fick inte ens taxa omkring. Detta var enda gången vi bemöttes med en attityd som för tankarna till en viss kategori sydamerikanska makthavare. Efter en del parlamentering fick vi med mekanikernas hjälp dra ut planet och därefter köra med motorn. Denna och andra händelser skapade ett mycket gott förhållande mellan oss och mekanikerna.

En VM-bana innehåller många tidkontroller. På den första navigeringen var det en brytpunkt som inte var tidkontroll. Det sadades att det var så gott om giftormar där att det inte gick att få någon funktionär dit. Duktecknet hade lagts dit av Arne Nylén som först efteråt hörde talas om de speciella lokala förhållandena.

Efter genomförd navigering sätts de tävlande på isoleringen tills siste man har startat, detta för att förhindra otillåten information. Efter de båda navigeringarna låg Claes-Magnus på en god 5:e plats. Vi andra hade lyckats lite sämre men i lagtävlingen låg vi ändå på en 4:e plats med endast polackerna utom räckhåll. Ingen av oss lyckades med landningarna så vi halkade ner till en 10:e plats i lagtävlingen. Claes-Magnus slutade på en hedrande 9:e plats individuellt. Det blåste så hårt under landningsmomentet att sikten nedsattes kraftigt på grund av jordstoft.

Resultat:

Indiv.	1	W Skalik, Polen	Lag	1	Polen
	2	J Darocha, Polen		2	Tjeckoslovakien
	3	W Wiekzorek, Polen		3	Argentina
	4	F Cihlar, Tjeckoslovakien		4	Finland
	5	R Uranga, Argentina		5	Schweiz
			6	England
	9	C-M Johansson, Sverige		
	25	Tom Carlsson, Sverige		9	Danmark
	52	Sven Bohlin, Sverige		10	Sverige
	55	Sture Lahrin, Sverige		14	Norge
	57	Anders Hellström, Sverige			

Utflykter efter avslutade tävlingar

Kvällen efter landningarna samlades vi svenskar hos Carolina och Christer och började avslappningen. De hade fått en hel svit medan vi andra fick nöja oss med vanliga hotellrum. En ovanlig "service" var att vi varje morgon kunde vakna till tuppen i alldeles konkret mening.

I och med att reservdagen ej behövde utnyttjas fick vi en ledig dag. Carolina, Christer, Anita och jag flög med "Ocka Ecko Ocka" till vulkanen Sierra del Morro. Vi flög ner i kratern som var så grönskande att boskapen skulle kunna ha en betesmarksreserv om nu inte Pampas skulle räcka till.

På eftermiddagen for hela VM-sällskapet till estancian La Sofia. Där fick vi se uppvisningar med hästar och gauchos i centrum. Gauchos är den gamla typen av boskapsskötare (Argentinas cowboys), ofta med indianskt påbrå. På kvällen blev det grillfest i parken. Det var en av dessa ljumma kvällar då man kunde sitta i skjortärmarna halva natten. Efter uppvisning av en danstrupp bjöds publiken in varefter gräsmattan blev ett hav av dansare. Denna kväll är ett minne för livet.

Avslutningen - Bohlins dansar tango

Kvällen därpå gick vi i parad till teatern för konsert och prisutdelning. Det starkaste minnet från detta tillfälle är den tryckande värmen. Efteråt tog vi en lagbild i parken. På de glada minerna kan man ana att VM-resultaten redan lagts till handlingarna och att siktet är inställt framåt.

Avslutningen fortsatte med fest på flygklubben. Klubbhuset rymde hela sällskapet på c:a 300 personer. Bland programinslagen fanns givetvis en tangouppvisning (det finns en rivalitet mellan Buenos Aires och övriga landet och tangon hör egentligen till Buenos Aires). Efter uppvisningen blev det tangotävling för gästerna. I finalomgången återstod paret Bohlin och ett norskt par. Den sakkunniga publiken avgjorde till Svens och Käths förmån genom att ropa "Suecos". Efter detta VM:s absolut sista tävlingsmoment fortsatte festen långt in på natten.

Avresan

VM i Argentina var ett väl planerat och genomfört arrangemang. Inlåning av flygplan och den stora tekniska organisationen var frågor utöver dem som arrangörer normalt måste lösa. I ett land som Argentina hämtas flygklubbarnas medlemmar bland socialt och ekonomiskt gynnade grupper. Ändock påstods det att klubben fått sälja ett par flygplan för att klara alla kostnader, men i dessa ingår då utbyggnad av klubbhuset och anläggning av en permanentad parallellbana till det tidigare grässtråket.

Planering av alla rund- och hemresor blev en påfrestande och näst intill övermäktig uppgift för den lokala resebyrån. Med tålmod och god vilja löste personalen önskemålen på något sätt. Alla skulle inte få plats på det extrainsatta flygplanet till Buenos Aires. Vi andra fick ta en militär flygtransport till Cordoba för vidare befordran med ordinarie inrikesflyg. Genom detta missade Anita och jag (liksom Nyléns och Arnbackes) det stora avskedet. Med vid detta var Barbro som fyllde 50 år den dagen.

Buenos Aires - Linköpingsanknytning

Efter avslutade tävlingar for några i gruppen direkt hem till Sverige. Andra reste runt en månad i Sydamerika. Flertalet stannade omkring en vecka däribland Anita och jag. De första dagarna tillbringade vi i Buenos Aires. Första kvällen var vi på tangoföreställning på Casa Blanca (innehöll mycket mer av Argentinas musiktradition än tango). Maria som talar spanska lyckades pruta inträdet för oss åtta personer. Hennes handlag med människor och envishet öppnade dörrar, sparade pengar och var en upplevelse att skåda.

Bland de kända platser vi såg var kyrkogården Recoleta med "Evita" Perons grav och Plaza de Mayo. På den senare platsen ligger regeringsbyggnaden "Casa Rosada". Denna har ritats av arkitekten Henrik Åberg, bördig från Linköping och stordonator till länsmuséet.



Anita och jag på Plaza de Mayo med Casa Rosada i bakgrunden.

En dag for vi tillsammans med Tom och Maria med båt över Rio de la Plata (60 km över) till Uruguay. Vid passkontrollen i hamnstaden Colonia hörde vi ett välkänt språk. Det var styrelsen i ett av våra försäkringsbolag med bland andra ordföranden i en större facklig centralorganisation. Om det var brist på lämpliga lokaler eller andra skäl som gjorde att konferensen förlagts till Buenos Aires framgick ej. Vi for vidare med buss till huvudstaden Montevideo. Under några timmar där hann vi bland annat med en rundresa med en taxi som i sin skralthet inte liknar något annat fordon jag haft nöjet att åka med. Icke desto mindre var det med både glädje och stolthet som chauffören visade sin stad, helt underbart!

Med Argentinas stora boskapshjordar är det naturligt att skinn- och läderindustrin är en näring av rang. I Buenos Aires låg branschens butiker tätt med gatan Florida som centrum (även i Rio Cuarto fanns det gott om butiker men priserna sades vara högre där). Sista dagen ägnade vi åt att köpa skinnjackor till priser som var mycket förmånliga (prutning är en naturlig del i köpet).

Rio de Janeiro

Från Buenos Aires for Anita och jag till Rio de Janeiro. Vi hade bokat hotellrum från Sverige men det verkade lite osäkert hur allt praktiskt skulle klaffa, särskilt med tanke på att vår ankomst var sent på kvällen. För ett ögonblick kändes det efter mer än tre veckor hemifrån frestande att bara sitta kvar i planet som skulle fortsätta till Europa.

Som väl var visade det sig fungera väl. På morgonen väcktes vi av att vår turistvärdinna ringde. Vi hann med bland annat stadsrundtur, besök på Sockertoppen (linbanan sades vara en utrangerad från Schweiz) och att gå på sambaföreställning. Bad på Copacabana provade vi också på. Vid ett tillfälle kretsade ett flygplan med reklamlöp över stranden. Budskapet förstärktes av att musiken strömmade från en högtalare i planet. En natt hade kraftiga vindar gjort att vågorna slagit in över avenyn längs stranden och lämnat kvar tonvis med sand. Man fick ta till grävskopor för att få gatan farbar igen.

Rio är en stad med stora kontraster. Stora delar av staden ser relativt välmående ut. Å andra sidan finns det en oerhörd fattigdom som vi bara såg en ytterst liten del av. Våldsbrottslighet och andra missförhållanden är utbredda.

Hemkomsten

Till avresan från Rio var vi tio svenskar inom VM-gruppen som samlades. Första stopp var i Rom. Väl ombord där efter tankning fick vi beskedet att Frankfurts flygplats var stängd på grund av dåligt väder. Efter några timmars väntan utan någon ljusning ställdes flygningen in definitivt och vi kördes till ett hotell. För oss som själva flyger är det lätt att ha förståelse för situationen och beslutet. För personalen på Aerolineas Argentinas blev det ett tålamodsprovande arbete att lösa problemen för oroliga och irriterade passagerare. Dagen därpå bokades vi om till SAS' flygning direkt till Köpenhamn och vidare till Arlanda. Det var inte bara denna situation som jag tycker Aerolineas Argentinas hanterade bra. Överhuvudtaget var det trivsamt att flyga med det bolaget. På såväl utrikes- som inrikeslinjer var servicenivån hög och lika för alla passagerare.

För Anita och mig var det enda bekymret med förseningen att vi inte skulle hinna hem till vår sons sexårsdag som vi sett fram emot. Vi lyckades efter en viss forcering komma hem fem i tolv på natten då vi väckte honom och gratulerade.

Argentina som jag uppfattade det

Det var efter ett visst övervägande som jag bestämde mig för att följa med till Argentina. Ett av skälen till tveksamheten var den bild av landet vi fått genom "det smutsiga kriget" med bland annat fallet Dagmar Hagelin och alla mer eller mindre framgångsrika militärkupper.

Sedan några år har landet haft civila regeringar som tillsatts enligt demokratiska regler. Det förgångna har dock satt djupa spår som ständigt gör sig påminda. Den 3:e december uppstod en militärrevolt i Buenos Aires som kostade 13 liv. Några personer i den svenska gruppen var kvar i staden och hörde till och med skottlossning. De uppfattade inte allvaret utan fick först efteråt klart för sig vad som hänt. Revoltens ringa anslutning och den snabbhet med vilken myndigheterna fick situationen under kontroll är kanske ett hoppgivande tecken.

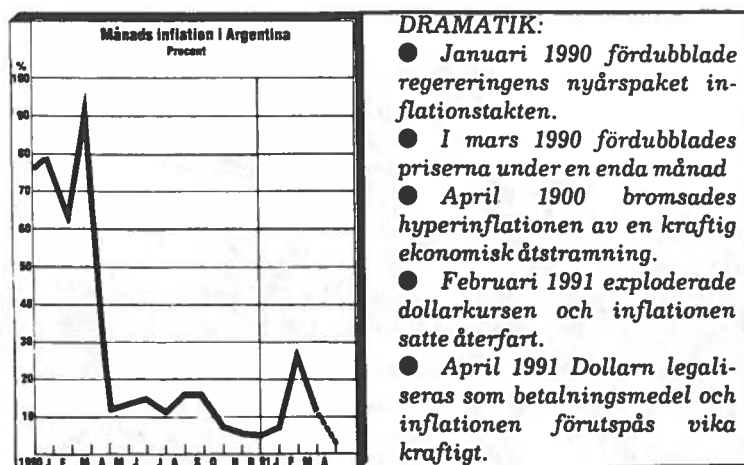
Förhållandet till Storbritannien efter Falklandskriget har successivt

normaliserats. En rest av kriget noterade vi i samband med ovädret. De flygplan som inte hade hangarplats på flygklubben fick flygas till flygplatsen som var militär. Alla utländska piloter utom engelsmän fick tillstånd att själva flyga dit.

Vid de tidigare nämnda årsfestligheterna i Rio Cuarto stod Erling och jag bland publiken utanför stadshuset. En militärmusikkår spelade och det hölls eldiga tal som innehöll mycket "La Patria" och "La Pampa". Publikreaktionerna gjorde ett mycket behärskat intryck. Man sjöng och applåderade musiken men visade inga tecken till nationalistiska överdrifter.

För oss naturliga rättigheter som tryck- och yttrandefrihet upplever man sig ha. Korruptionen är ett problem. I Argentina säljs alkohol i vanliga butiker. Under hela vistelsen såg jag endast en märkbart berusad person. Om den relativa nykterheten råder trots eller tack vare friheten kan vara något för våra svenska myndigheter att fundera på. I Rio Cuartos centrala delar var mycket folk inte minst ungdomar i rörelse långt in på natten. Det kändes fullkomligt säkert att vistas i den miljön. I Buenos Aires förekommer naturligvis mycket stöld och annan brottslighet. Det sades dock att för att vara en så stor stad ligger våldsbrotten på en relativt låg nivå. Staden kändes inte heller obehaglig att röra sig i.

Argentinas ekonomi är ett särskilt kapitel. Från att ha varit ett av världens rikaste länder har standarden sjunkit under lång tid. Ricardos estancia exempelvis var i behov av ett visst underhåll även om den fortfarande var fin. Det krävdes ingen större fantasi för att inse att den för säg 50 år sedan var ett hem för mycket välbärgade människor. Medelklassen är pressad av den dåliga ekonomin. Rio Cuarto är bättre lottat än landet i genomsnitt. Det var mycket gott om affärer av god klass. Bostadskvarter och mannen på gatan gav inget intryck av någon större fattigdom. Bilparken var blandad. I Buenos Aires fanns gott om bilar som inte ens skulle ha blivit insläppta på Svensk Bilprovning. Den tidvisa hyperinflationen har skapat en ekonomi med dubbla valutor, australes och dollar. Näst affärer med lädervaror tycktes växelkontoren "Cambio" vara den vanligaste "butikstypen". Vår vistelse inföll under en period då australen märkligt nog steg i förhållande till dollarn. Tidningen Dagens Industri har under våren rapporterat om den ekonomiska utvecklingen i Argentina. Även dollarn har nu blivit officiell valuta. Det har beslutats att australen skall ersättas av peso. När australen infördes för sex år sedan var kursen mot dollarn 1 till 1 och i maj 1991 var den 9800 till 1 (under vår vistelse 5200 till 1). Den senaste utvecklingen har lett till en gryende optimism inför framtiden.



Månatlig inflation enligt Dagens Industri.

Argentina är ett land med stor invandring. Italienarna utgör en stor invandrargrupp. Andra grupper är spanjorer, polacker, tyskar m.fl. Även svenskar har invandrat. I Rio Cuarto besöktes vi av Rolf Hossinger, flygkapten på Aerolineas Argentinas (han blev för övrigt världsmästare i segelflygning för Argentina vid VM i Köln 1960). I landet finns mycket få färgade. Det tyder på en invandringspolitik med inslag av diskriminering som förhoppningsvis känns främmande för oss i Sverige.

En historia man gärna berättade för oss svenskar var den om en känd fotbollsklubb som vid sitt bildande kring sekelskiftet skulle välja färger efter nästa fartyg som anlöpte Buenos Aires' hamn. Fartyget var svenskt och laget har sedan dess blågul dräkt.

VM-äventyret i Argentina

En resa som den vi gjorde kostar naturligtvis en hel del pengar. Via Flygsportförbundet fick vi ett bidrag och Linköpings Flygklubb förmedlade en del hjälp till mig vilket jag är tacksam för. Trots detta måste merparten tas ur egen ficka, men det var det värt.

För mig som har varit aktiv inom precisionsflygning i mer än 20 år är den internationella utblicken en ny krydda som ger stimulans att fortsätta. Resultatet i detta mitt första världsmästerskap lämnar ju utrymme för förbättringar. Det var mycket intressant att flyga i en helt annan miljö och upptäcka att egentligen var flygningen inte särskilt annorlunda.

VM-resan var för mig den första lite djupare kontakten med ett latinskt land. Vår erfarenhet av Argentina blir naturligtvis färgad av att vi som deltog i ett evenemang av detta slag utgjorde en gynnad grupp. Vi fick också som privatpersoner ett mycket vänligt bemötande. VM-äventyret var en upplevelse för livet och det har väckt mitt intresse för landet Argentina.



K L U B B M Ä S T E R S K A P E T

Årets upplaga av KM genomförs, om de högre makterna så tillåter, lördag 31 augusti. Reservdag är söndag 1 september. Landningsmomentet kommer att köras separat efter att alla har flugit sina navrundor (enklare att administrera + roligare!). Anmälningslistor anslås på klubben 6 augusti och tas ner 21 augusti. Det går också att under samma tid anmäla sig direkt till undertecknad, telefon 013-50530 (bostad), 013-181715 (arbetet). Deltagare som vill flyga andra flygplantyper än PA28 och C152/172 ombedes ordna bokning själva.

/ Thomas Lampe

KLUBBARRANGEMANG

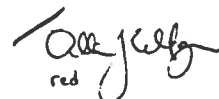
Klubbflygning till Anholt!

Första helgen i Augusti ger vi oss av på klubbutflykt till Anholt som är en liten Dansk ö i Kattegatt. Avfärd Fre 2/8 på eftermiddagen och återkomst på kvällen Sön 4/8. För närmare information, studera anslaget på klubben eller ring Erik Åstrand tel 013-211245. Anmälan på lista på klubben.

NÄSTA KONTAKT

Manusstopp för KONTAKTEN nr 4/91 är söndagen den 25/8 kl 17.00.

Ta chansen att framföra Dina åsikter om och synpunkter på LFK, flygning och annat Du vill delge oss övriga LFK:are!


red

