

Gnistor

OBS!
Innehåll
Kallelse
Årsmötet

Medlemstidning för Lund Touring Team

Nr 3 2009



Foto: Klubbmästaren

Foto: Pete Mace

Foto: Redaktör'n



Foto: Hemlig Rapportör



Foto: Anders Holt



Foto: Håkan Rosborg



Foto: Arvi d Rieckmann



Foto: Werner Wegst

Gnistgapet

Medlemstidning utgiven av

Lund Touring Team
C/o Stanly Jönsson
Kommendervägen 5
247 51 Dalby

Tf Redaktör

Stefan Malmgren
Norreskogsvägen 17
247 51 Dalby
046 – 20 09 79 / 0736 -33 93 53
stefan.malmgren@lsn.se

Plusgiro 14 82 46 - 2

Hemsida

Email till hela styrelsen

Email till hela klubben

Anmälan till mailinglista*

<http://www.ltt.nu/>

styrelsen@ltt.nu

lund_touring_team@yahoogroups.co.uk

lund_touring_team-subscribe@yahoogroups.co.uk

Anmäl dig här om du vill få email som skickas via adressen till hela klubben ovan.
Du kan avanmäla dig igen när som helst. Mer info på hemsidan.



Styrelse

Ordförande	Stefan Malmgren	046 – 20 09 79	stefan.malmgren@lsn.se
Sekreterare	Lars Nicklasson	046 – 13 11 19	lars.nicklasson@ericsson.com
Kassör	Stanly Jönsson	046 – 20 12 73	stanly.j@telia.com
Klubbmästare	Pete Mace	046 – 20 18 12	pete.mace@initial.se
Webansvarig	Leslie Raie	070 – 860 68 00	raie@lsn.se
Medlemsansvarig	Reidar Karlsen	0418 – 73 40 00	reidar@karlsen.st
Medlemsansvarig	Anders Wallenborg	046 – 29 53 06	anders.wallenborg@lsn.se
Medlemsansvarig	Stefan Söderberg	070 – 840 71 19	stefan@telia.com



Stefan M



Lars



Stanly



Pete



Leslie



Reidar



Anders



Stefan S

Uppdrag utanför styrelsen

Garageförman	Bengt Andersson	040 – 26 86 13	ba69se@telia.com
Revisor	Gunnar Hokfeldt	046 – 25 79 19	gunnar.hokfeldt@gmail.com
Revisor	Anders Holt	040 – 15 09 05	anders.holt@telia.com
Revisorsuppleant	Lisa Granbom	046 – 29 22 08	lisa.granbom@telia.com
Revisorsuppleant	Margareta Mungersdorff	040 – 16 01 39	mungersdorff@compaqnet.se
Valberedning*	Thomas Granbom	046 – 29 22 08	thomas.granbom@telia.com
Valberedning	Rolf Mungersdorff	040 – 16 01 39	mungersdorff@compaqnet.se

*) Sammanställande

Omslagsbild: Vilken händelserik sommar det har varit!

Ordförande för ordet

Det drar ihop sig till årsmöte i klubben. Formalia som kan tyckas vara så tungt och ointressant! Men tänk efter det är ju här som klubben formas. Det är här man väljer de personer styr och leder klubbens verksamhet. Är man inte med på årsmötet kan man inte komma sen och klaga på att det och det inte händer eller det är fel saker som händer. Eller att det t ex är fel personer som sitter i styrelsen. Så min uppmaning är:

KOM PÅ ÅRSMÖTET! VAR DELAKTIG!

Den gångna säsongen har kantats av ett par olyckor bland medlemmarna. Det är oerhört tråkigt för de inblandade och deras anhöriga. Men samtidigt pekar detta på att vårt arbete i klubben

med säkerhetstänkandet är rätt. Utan detta hade vi kanske haft än fler olyckor?! Och trots vårt säkerhetstänkande kan man inte svära sig fri från att andra i trafiken inte betar sig dumdrigt. I de fall jag känner till när klubbmedlemmar har kommit till skada har det varit just så att någon annan i trafiken har betett sig utomordentligt regelvidrigt.

Hur ska vi förbättra oss på att genomskåda andras misstag och obetänksamhet i trafiken? Det är en svår nöt att knäcka!

Eder Ordförande/Stefan

Redaktör'n spaltar upp

Dags med en ny utgåva av Gnistgapet. Det är fantastiskt roligt att vara redaktör för en tidning som skriver sig själv! Återigen har jag fått jättefina reportage från klubbens medlemmar samtidigt som våra trogna rapportörer förser mig med underlag. **Man tackar!**

I detta nummer av Gnistgapet tackar jag speciellt följande medarbetare:

- Anders Holt
- Arvid Rieckmann
- Vår hemlige rapportör

- Klubbmästaren
- *Vår man i Helsingborg*: Håkan Rosborg
- *Mannen på Kullen*: Werner Wegst

Välkommen med ännu fler bidrag till Gnistgapet! – Stort som litet!

Hälsar redaktör'n

Stefan Malmgren.

0736 – 33 93 53 eller 046 – 20 09 79

stefan.malmgren@lsn.se

Adress: Norreskogsvägen 17, 247 51 Dalby

Kassörens inlägg

Hej på er alla LTT-are!

Hösten har kommit lika plötsligt i år som tidigare år, möjlighet för en varm och skön helg detta år är väldigt avtagande.

Verksamhetsåret avslutades den siste september och året kan väl sammanfattas som helt ok i ekonomiska termer.

Antalet medlemmar är nästan konstant, 100 st tidigare och 98 st nu, några har avslutat sitt medlemskap och nya har tillkommit.

Alla nytillkomna medlemmar under året hälsas hjärtligt välkomna i LTT!

Klubbmästarens aktiviteter har nästan gått jämnt upp under året pga överskott efter Örerunt.

Verksamhetsåret budgeterades till ett underskott på ca 9500 kr men summeringen ger endast underskott på ca 3000 kr vilket kan anses som en förbättring i sammanhanget.

Ha det bra!

Med vänlig hälsning

Stanly

THE CLUB MASTERS PAGE

Hösten är här med all rusk den kunde samla, ett bevis för detta fick vi när den tänkte turen till Äppletavlan i Kivik skulle köras! Nog att säga, den blev inte av!

Ni kommer att få se fler bilder än textrader i min redogörelse som förhoppningsvis kommer med i detta nr av GnistGapet.

Jag har själv varit i mitt hemland, England, för att köra från den ena ändan till den andra. Jag hade för avsikt att presentera en hel massa foton i kommande GnistGapet, men eftersom jag har tappat mobilen som bilderna finns i – lär det inte bli allt för många publicerade här!

Jag har dock några bilder kvar & bland dem finns de två viktigaste, nämligen start och mål.



John O'Groats i nordöstra Skottland



Lands End i sydvästra England

Det är fantastiskt hur många erfarenheter man kan bli rikare på endast två veckor på campingplatser & i B&B och 400mil på "rätt" sidan av vägen...

Bredvid "Yours truly" syns min kompis Wil – och nej, han är inte medlem i LTT trots mina övertalningsförsök! (Bara för att han kan ingen svenska! Det har ju aldrig hindrat mig!)

Kör försiktigt i höstvädret!

Pete Mace

Klubbmästaren

klubbmastaren@litt.nu



Kallelse Årsmöte Lund Touring Team

Välkommen till Lund Touring Team årsmöte

Måndag 2 november 2009, kl 19:00

Plats: Interfleet kontor, Axel Danielssons väg 267, Malmö

Motioner ska vara styrelsen tillhanda senast 2 veckor innan årsmötet och kan skickas via email eller brev till ordförande.

Dagordning

1. Val av ordförande och sekreterare för årsmötet
2. Godkännande av dagordningen
3. Val av 2 justeringspersoner – tillika rösträknare
4. Fråga om stadgeenlig kallelse
5. Styrelsens och revisorernas verksamhetsberättelser
6. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
7. Motioner
8. Val av styrelse för 2009 års verksamhet
9. Val av revisorer och revisorsuppleanter
10. Val av valberedning
11. Medlemsavgift för verksamhetsåret 2009
12. Övrigt

Med vänlig hälsning

LTT, Ordförande
Stefan Malmgren

Tfn: 046 – 20 09 79 eller 0736 – 33 93 53

stefan.malmgren@lsn.se

Adress: Norreskogsvägen 17, 241 57 Dalby

Klubben bjuder på
enklare förtäring i
samband med årsmötet

Och turen går till...

Text & foto: Anders Holt

Ännu en gång hade vi talat ihop oss om en resa ned genom Europa, min son och jag. Förra gången det hände för några år sedan, gick resan till Moto-GP i San Marino – nu skulle det bli en resa till Kroatien.

Som barn och ung var jag där – dvs i dåvarande Jugoslavien – under en sammanhängande tioårsperiod, varje sommar – men det är nu mer än 40 år sedan senast. Kanske 1967? Ja, med undantag för några, mer eller mindre välplanerade resor genom Slovenien under de senare åren, på väg till Italien.

Målet för denna resa skulle vara nånstans i närheten av Split och med ankomst en viss dag för att möta en bekant med lokalt ursprung.

Rutten planerades hemifrån i stora drag, men blev slutligen Trelleborg - Berlin - Dresden - Plzen - Linz - Gargagno (vid Lago di Garda; Trentino – Alto Adige provinsen) - Trieste - Split - Hvar - Split - Karlovac - Ptuj (in Slovenia) – några obskura och svåruttalade orter i Ungern – Österrike öster om Wien - Bmo - Frankfurt ad Oder - Rostock – och hem igen.

Jag räknade ihop hela distansen till ungefär 550 mil, och med undantag på en ohälsosamt varm dag emellan Salò i Lombardiet och Trieste i Veneto där vi för avkyllingens skull körde motorväg – alltihopa på landsväg. Med ytterligare ett senare omnämnt undantag, dock. Hela restiden blev knappt 3 veckor för mig.

Jag har ca 600 bilder från resan, men skall skona den breda publiken här för att visa alla...

Vi började resan en söndagskväll med båt från Trelleborg. Inte helt ensamma...



Herrama slås inte om de sparsamt tilldelade spännremmarna på färjan, utan försöker öppna de dåligt underhållna...



Färjefrukostar i all ära, men för en femtedel av priset får man en bra mycket bättre på vilken tysk mack som helst...

Via småvägar väster om Berlin når vi på kvällen fram till min gamla favorit, kubanen på Kesselsdorfer Strasse i Dresden. Fortfarande går det att få en säng, en dusch och frukost för under € 20



- och icke minst världens godaste öl...



Söder om Dresden, mot Tjeckien är landskapet vackert som få – I motsats till Sachsen norr om Dresden som är en enda stor platt potatisåker.



Väl i Plzen bör man ju avlägga ett besök i verkstaden där dom mejslade ut världens förste pilsner-öl.



- och naturligtvis bo på ett bra hotel. Stilla och tyst vid flodens bredd, men med gångavstånd till centrum.

I Tjeckien ser man ölfälten överallt. Vid denna tidpunkt var dock inte flaskorna mogna än, utan synes för den skarpögda som små, små kart.



Efter besöket i Tjeckien hamnade vi i Österrike. Naturligtvis (vi var ju i Österrike) upplevde vi

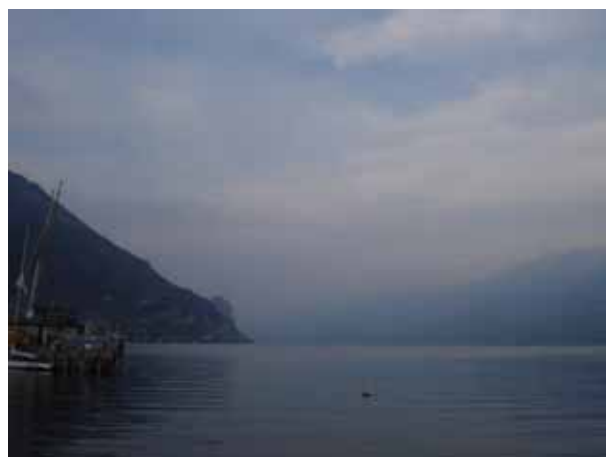
resans första regnväder här – eller rättare, åskväder. I 35 graders värme öppnade sig himlen och 10 cm vatten föll som ett täcke över våra huvuden. Men kvällen blev klar och vi tog in på ett gästhus på en skidort (namnet glömt) men värden berättade att Ellen, Cecilia och Vera från Sverige brukade arbeta hos honom under säsongen.



Jag tror vi körde Felbertauern-tunneln nästan. Åtminstone på vägen mot Italien körde vi upp och ned för ett jätteroligt pass. Lågt, ca 1000 m, men på den Italienska sidan så smalt, att trafiken dirigerades växelvis uppför och nedför i halvtimmesintervaller.

Staller-passet. Får du chansen, kör upp från den Italienska sidan, och ned på den Österrikiska, för att få full utdelning av nöjet!

Kväll vid Lago di Garda. Lugnt, fridfullt och stilla. Juli är fortfarande försäsong.



Gargano. I omgivningarna som dessa finns en fantastisk restaurang, ett par hundra meter upp från Gargano. Jag kände till den sedan tidigare, av en slump, och kocken är gudabensad. Rekommenderas varmt!



Dagen därpå, efter omtalade motorvägsfärd österut i väl tilltagen hetta och en lunchpizza i Trieste når vi fram till Senj i Kroatien.

Värmen är det inget fel på, såhär strax före solnedgång (+34 gr C). Som tur är får vi rum för natten i en privat villa med luftkonditioneringsapparat. "Katastrof!" Tycker värdinnan.

När vi lämnar Senj på morgonen kör vi genom en magnifik åskstorm, och temperaturen rasar drastiskt till huttrande bitterkalla +22 gr C.

Inga bilder – min kamera är inte vattentät... Men det var riktigt skönt, trots att inte ens det helsvetsade regnstället förmådde hålla vätan ute.



Från Split tog vi en färja till ön Hvar. Förvånansvärt billigt, för övrigt. 70 Kuna; ca 100 SEK, för motorcykel och förare. Kroatien i övrigt håller närmast svensk prisnivå. Säkringen av motorcyklarna lämnar dock något att önska. Men vad får man för en hundring idag?

Vi hyr övervåningen på ett hus för motsvarande 600 kronor/natt, inkl badrum och kök. Det är väl ganska hyggligt?

Att hitta hyresvärd är en enkel sak; det går till som man berättar om Grekiska öar. Såhär i försåsongen står det tjockt med folk som vill hyra ut vid busstorget. Senare också, gissningsvis, men priset lär inte vara detsamma.

Hvar är en imponerande ö. Dock håller den på att bli rätt exklusiv, får jag intryck av. I hamnen ligger de största jakterna till jag minns att ha sett. Inklusive Monaco. Inga bilder, det har jag inte råd med...



Jag körde runt på ön en dag. ATGATT hade gått och lagt sig, det blev en tur i shorts, t-tröja och hjälm. Det var för varmt, helt enkelt.

Och för den som glömt det; Insekter är hårda att frontalkrocka med, även i 50 km/h.



Alla dessa stenar! Mödosamt plockade från markerna, staplade i stengårdsgårdar och högar av människor som ville komma åt magra jordtegar. Och i dag ligger det mesta obrukat.



Efter sex dagar på ön blev det tid att ge sig av. Första dagen efter att ha lämnat Split mätte jag resans toppresultat, 41 gr C på motorcykelns

termometer. Under de omständigheterna vill det till att dricka mycket och ofta. Vatten, företrädesvis! Fast det går egentligen förvånansvärt bra att köra – så länge man håller sig i rörelse. Därefter är det skugga som gäller.



Slovenien och en natt i Ptuj. En genuin central-europeisk stad.



Vi bodde på ett pang som var en nyrenoverat 1600-tals gård och åt naturligtvis en hyvens middag för att fira en lyckad resa.



Dagen därpå körde vi genom Ungern, som egentligen bortsett från de allra nordligaste delarna är en rätt trist affär. Intrycket av denna – och tidigare – resor är oändliga majsfält. Och hur kul är egentligen ett majsfält, på en skala från 1-10, om man inte råkar vara gris eller bonde?

-Påfyllning 2 mil öster om Wien. Icke Hotell Sacher, men i sachertårtans hemland, åtminstone. Torte mit Schlag. Dock inte Melange, utan espresso. Här måste man sätta hårt mot hårt!



Och nattvila i Brno. Ännu ett känt märke.



Dagen efter Brno tog det roliga bryskt slut.



En äldre herre fick den lysande idén att svänga vänster upp på en motortrafikled. Ta en titt på vägmärkningen och begrunda precis hur lysande idén var.

Allt för att undvika en omväg på ett par hundra meter, förorsakat av ett vägarbete. Han körde ut kanske 30 meter framför min son, som då höll ca 70 km/h. Inte en chans att hinna stanna. Jag gissar att farten vid kollisionstillfället kan ha varit ca 30 km/h. Bromsspåret som synes är från framhjulet.

Själv låg jag väl ca 30 meter bakom; sonen var Tourmaster för dagen och bestämde rutt och hastighet. Jag har inget minne av förfärliga tankar som for genom huvudet, utan minns bara att ha stannat; satt på varningsblinkersen och skyndat fram till sonen, som låg på andra sidan bilen.

Hjälp på plats var fantastisk; förbifarande ringde efter ambulans, och polis var på plats på mindre än 5 minuter. Inget kunde vara bättre i denna situation.

Sonen hade själv lagt sig i framstupa sidoläge och kunde röra på armar och ben, pratade och var vid medvetande. Blödde lite näsblod – sannolikt efter att ha slagit i hjälmens insida.

Själv stannar jag kvar på platsen efter att ambulansen har kört iväg till närmaste sjukhus, dels för att säkra all baggage, dels på polisens uppmaning; med sonen har jag SMS-kontakt.

Först av allt ringer jag SOS International i Köpenhamn, som börjar arbeta omedelbart.

När jag bortåt kvällen kommit till sjukhuset, mår sonen rätt så bra. Ett brutet ben i handen och rätt så blåslagen, men annars utan skador eller blödningar. Yr, naturligtvis. Fantastiskt!

Han lämnar sjukhuset dagen efter, och efter ytterligare en natt på hotell, blir han hämtad av en taxi, kört till Prag och flygs därpå till Kastrup, där taxi väntar för att köra honom till vårt hem i Malmö. Glöm inte hemförsäkringen...

Makan till tillmötesgående! När jag frågar efter parkering till motorcykeln på hotellet, pekar receptionisten på golvet framför henne och säger "där!". Jag menar att det kanske kan vara till besvär och att jag möjligen kommer att behöva ta ut den osv, osv, men slikt bevekar henne inte.

Nåja... Säkrare lär det väl inte bli.



När sonen väl är hämtad efter middag, är det dags för mig att försöka komma hem, och jag hinner en bit norr om Berlin innan kvällen blir för långt framskriden.

- och får se, vad jag inte sett sedan barnsben:



Vild stork i eget bo! (Inte sådär vansinnig vild, men alltså inte uppfödda i hägn. Det finns hopp för människan!)

Och en lätt modifierat Wartburg:



-och hinner hem nästa dag, några dagar senare än beräknat. Men väl skönt!

En liten efterskrift behövs nog. Min son är fullt återställd och arbetar igen efter några veckors sjukskrivning. Han har i dagarna fått ut ersättning för hojen från vållandes försäkringsbolag, och ser sig om efter en ny motorcykel.

Sedan hoppas jag på flera resor med honom, fast med bättre slut. Det är roligt att resa med sina vuxna bam, i synnerhet när intressena är gemensamma.

/Anders Holt

RüGEN 2009

Text & foto: Hemlig Rapportör

Den årliga Höstutflykten till Rügen med övernattning på hotell genomfördes veckoslutet 18-20 september. De fyra LTT:are som körde var:



Bengt A



Bengt J



Honda-Kalle



Lasse N

Denna utflykt genomförs av medlemmar i LTT sedan urminnes tider och även i år hade Gnistgapets Redaktör, med hjälp av ett nästintill ojust hot om att avslöja dolda hemligheter, förmått mig att fungera som Hemlig Rapportör om vad som egentligen hände.

Ja, det var verkligen en miserabel skara LTT:are som åkte iväg.

Redan på första dagens middag så rafsade Bengt A ner desserten på golvet.

Bengt J är i LTT mest känd för att vara den medlem som beställde in en grön Hof på en restaurang i Danmark under en LTT-utflykt.

Honda-Kalle somnade efter den 5:e pilsnern och snarkade så att hotellvärden på Pension Anker fann anledning att kommentera.

Lasse-N orkade inte äta upp vid två tillfällen. (Tur att Bengt A fanns där så att faten kunde rensas.)



Rensat fat på China-restaurangen

Nåja...

Scandlines färja lämnade Trelleborg fredag kl 12:45 och vi fanns ombord. Det var den tysk-ägda färjan och vi placerade oss snabbt i deras alltid jättefina restaurang för att inta buffé och ett par pilsner. Under färden ringde vi till Pension Anker i Binz för att rapportera beräknad ankomsttid till kl 17:30 samt till Steak House Balkan för att boka bord till kl 20:00.

Efter att ha kört i land i Tyskland så hade vi cirka 10 kilometer att köra. Ankomna till Pension Anker körde vi in våra motorcyklar bland soptunnorna (Se förra årets reportage från Höstutflykten till Rügen med övernattning på hotell år 2008). Bengt J mötte värdens blick över gården och stack upp fyra fingrar i luften och sedan hade vi bara att förflytta våra slitna kroppar till det runda bordet under parasollen i Pension Ankers trädgård. Där serverades vi omedelbart lämpliga vitaminer.



Värden på Pension Ankerservade oss regelbundet

Service upprepades några gånger och klockan tickade och det blev dags för oss att ge oss iväg de 7 minuter som det tar att promenera till Steak House Balkan. Där intog vi vår sedvanliga Balkan Teller och det var också här som Bengt A rafsade ner desserten i golvet.

Efter denna måltid företog vi en promenad längs strandpromenaden för en kort undersökning. Det kan låta vara konstigt svenska men det finns en lång strandpromenad i Binz och vår värd på Pension Anker hade gjort tummen ner för vår bordsreservation på Steak House Balkan och i stället rekommenderat ett dyrare, men enligt honom, mycket bättre pang. Under denna utflykt blev det inte aktuellt att utforska detta förslags kvalitet, men frågan kommer givetvis att undersökas inför nästa Höstutflykten med övermattning på hotell år 2010.

Inför lördagen sov vi gott och kl 08:00 undfångades vi en fantastisk frukostbuffé. Därefter körde vi, såsom traditionen bjuder, en tur med våra motorcyklar som kom att omfatta ett antal mil.

Under årens lopp så har denna tur haft olika teman. Några gånger har vi letat efter väldigt små vägar och har då bland annat kört efter cykelkartor.

Ett klassiskt exempel är när vi hade kört in på en fin cykelväg, som övergick till att vara två gjutna cementspår på gammalt DDR-vis och därefter blev till att vara en traktorstig. Bengt J började tveka och frågade om vi inte skulle vända om. Hökögat Lasse N hade emellertid upptäckt ett hus framöver och konstaterade att eftersom det inte gick att köra bil där vi körde så måste det finnas en väg på andra sidan huset.

Nu har vi alla ordnat nyare motorcyklar och vill kanske inte längre köra på sådana vägar. Så därför kom lördagens utflykt att bli en tur där vi cruisade runt på Bengt J:s gehör. Ja, kära läsare, du läser rätt. Lasse N njöt av att köra med sin nya hoj

utomlands, i ett fantastiskt sensommarväder, och överlät åt Bengt J att leda det hela. Detta hade anledning att fungera enär Bengt J är LTT:s mest trogne Rügen-resenär.



Lasse N:s nya hoj på sin första tur utlandet

Lördag kväll gjorde vi besök på China-restaurangen, som egentligen innehåller en vietnamesisk familj. Krispig anka med stark kryddning och några pilsner och så kom vi att kunna sova gott ytterligare en natt.

Söndag är alltid en tråkig dag på Höstutflykten till Rügen med övermattning på hotell, för då måste vi åka hem. Efter en kort runda via Bergen och Lietzow (där våra LTT-utflykter inleddes) så placerade vi oss i solen på det konditori som finurligt nog finns i anslutning till det stora bageriet i Mukran. Sedan var det bara en kilometer att köra till Scandlines färja.

Hemfärden skedde med den svenskägda färjan och det blev kanske lite smolk i bägaren. Den riktiga restaurangen var tillbommad. I den fullsatta färjan så armbågade vi oss till ett bord i deras alternativa restaurang som påminner om ett dåligt svenskt gatukök.

Trots denna avslutande motgång så sammanfattade resenärerna att det återigen hade genomförts en lyckad utflykt till Rügen. Vilken gång i ordningen lär vi tvista om? Lasse N hävdar med bestämdhet att det var den 11:e utflykten, men Bengt J tvekar. Så det återstår att räkna de årliga reportage som har förevarit i den förnämliga publikationen Gnistgapet.

Nu hoppas jag att jag har gjort mitt och slipper hotas av Redaktören fler gånger.

Rapporterat av

En Hemlig Rapportör

(Tag lärdom! /Red's anm.;-)

LTT:s Höstoriering 12/9 2009

Text & foto: Arvid Rieckmann

Avfärd från Gislövs Läge kring halv 9 i strålände solsken och ca 18°C och styret styrs mot Schottisvägen 5 i Staffanstorps. Dock så körde jag in i en kompakt säck av dimma redan när jag passerade Minnesberg på 108:an...

Väl på plats 2 minuter över 9 på utgångspunkten hemma hos Leslie och Ania så delades det ut frågeformulär och kartan med besökspunkterna avslöjades. Efter traditionellt välkomnande av alla så högg vi in på den framdukade frukostbuffén – här saknades inget!

Nedan ses lite rester efter att hungriga LTT:are låtit sig väl smaka...



Lite bilder på hungriga LTT:are innan avfärd:



LTT såg även till att Leslie & Anias grannar på nära håll fick beskåda ett antal välputsade 2-hjulningar...



Cirka kl.10 så var det dax för avfärd. In i dimman... det hade utlovats sol och klar himmel vid kontroll 1 i Dalby – dock lyste solen med sin frånvaro...



Nu var vi dock igång och inne i smeten... Il Commendante Malmgren tog tåten i hemmatraktarna och se – vid Skryllegården hade vi skrämmande slag på dimman för att resten av dagen köra i fint MC-väder!

Vi styrde kossan norrut och näst tänkta stopp "Rövarkulan".



Efter att ha kört grus ner i rövarens kula så blev vi bitna av att köra mer grus...

Vår grupp beslöt att köra ett medursvarv runt Ringsjöns västra del och göra en fikapaus i S. Rörum med våffla och dryck – detta blev väldigt trevligt och tiden rann iväg...



Gräde och olika sorters hemlagad marmelad smakade mumma...

Vi satt förmodligen (för) länge och välinsyltade i trevliga samtal för sen blev det åka av! Vi fixade de resterande kontrollerna i ett nafs, körde raskt på E22:an, räknade runda fönster och försökte räkna halmstrå på tak i Borgeby – varmkorv med dryck i Bjärred hägrade!

Mästergrillaren Anders:



Slutligen vill jag tacka frukostvärdarna för en magnifik frukost, de ansvariga för banans upp-läggning, de kluriga frågorna, det fina LTT-värdet och slutligen (men inte minst) "korvgubben".

Eftersom undertecknad var en av dem som svarade korrekt på en stor del av frågorna så föll det även på min lott att ta en del av ansvaret till nästa års arrangemang.

/Arvid Rieckmann



Foto: Redaktör'n

Så här mysigt kan man ha det på en LTT-tur. Artikel författaren längst till vänster/ Red's anm



Foto: Leslie Raie

Planer smides... / Red's anm

Välgörenhetskortegen 2009-07-11

Text & foto: Håkan Rosborg

Rapport från en välgörenhetskortege – Engelholm MC Klubbs arrangemang för att samla in pengar till lokala Kvinnojouren.

Deras ordf säger att de vill bidra med lokal hjälp till ett behjärtansvärt ändamål. Exvis Cancerfonden är så anonymt. De har tidigare haft Kvinnojouren som målgrupp. Ordf var efter den här kortegen lite besviken på egna medlemmarna som inte medverkade i någon större grad. De flesta MC-åkare kom från andra klubbar.

De fick ihop 3 000 kr med startavgifter och insamlingsbössor. Pengarna skall Kvinnojouren använda till färg, m m för att snygga upp sina inkvarteringslägenheter.

En 40 knuttar och knuttor medverkade. Det var riktigt kul att parkera på gågatan bland alla som var ute på lördagspromenad eller skulle bevista sommarevenemanget på stora torget.

/Håkan Rosborg

PS. Min första MC var en BSA B33 1953. Den kostade 40 kr och det var mycket pengar för en 13-åring som hade 5,50 i veckopeng. Nu är detta drygt 49 år sedan. Tro det eller ej men i kortegen deltog en B33a, från 1956. Riktigt nostalgiskt! DS.



En B33:a. Tre år yngre än min första MC.



LTT's årliga tur till Äppeltavlan i Kivik 2009 års upplaga



Eller - En dagsutflykt för två till Shellmacken i Gårdstånga



Denna
vackra
tavla
skulle vi
besöka

Men så
blev
det
inte

2009 års tavla



Först på plats



A picture paints a thousand words!
– Var är Ni?



Gnistgapet 3/09



16 (30)

Vad f-n gör jag här?



Stand by your bikes

Cyklarna samlas ihop



Somliga går att lita på
(Även om de är kommenderade!)



Dags för det
traditionella
gruppfoto!



Nu j-vl-r drar
jag hemåt!

Kl.09:45 skulle vi samlas för turen till Kivik som hade rekats,
kontroll- & provkörts.

Vattnet till teet hade jag i termos, jag hade ju
förberett mig för att hålla värmen i vädret.

Mackorna hade min dotter jobbat ihop på morgonen,
jag fick ju inte bli hungrig under dagen.

Anders var på plats när jag dök upp,
en kvart innan samlingstiden.

Kartorna var i ordning & utdelades,
trots att vi bägge var säkra på rutten.

Allt som saknades nu var deltagarna,
så vi väntade...

& väntade

& väntade

& väntade

& väntade

& väntade

& väntade

& väntade

& väntade

& väntade

& väntade

... sen körde vi hem!

Klubbmästaren (*en besviken sådan!*)

New Delhi – September 2009

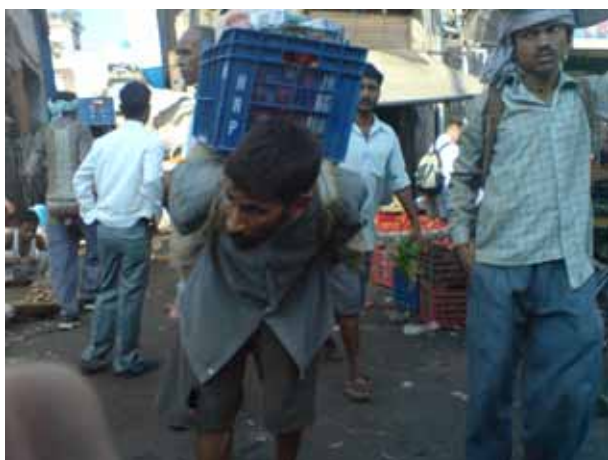
Text & foto: Redaktör'n

Att få en resa betald till New Delhi anses nog av de flesta som en förmån. I mitt fall kan jag konstatera att det beror på de villkor som ges. Ska man jobba känns det kanske inte lika förmånligt längre.

Jag landade på Delhi International mitt i natten och kom utanför terminalbyggnaden: 30 gr C och en luftfuktighet som heter duga. Nåja, det var väl inte så farligt... vi hade ju runt de 20 när jag for hemifrån. På dagarna var det 36-38 gr C och det var väl inte heller så farligt tills man skulle ut i "verkligheten" och köra utbildning för Delhi Metro's underhållsskillar. Jag var där för att lära dom hur man underhåller deras nya metrotåg. I underhållshallen kändes värmen på riktigt och man var genomsvett av blotta tanken på att vistas där. Puh!



Att komma till en annan kontinent och ett helt annat land som Indien är på många sätt omvälvande. Intrycken är många och i många fall kanske rent av svåra att sortera ut. Text hur kan alla dessa människor livnära sig? Vad äter dom och hur bor dom? Jag fick veta att de hemlösa ofta söker sig till mittrefuger och rondeller eftersom det oftast inte finns så mycket orm där pga trafiken...



Delhi är en mycket grön stad. Man vämnar om vartenda träd så till den milda grad att om dom bygger en mur, bygger dom den runt träden om de råkar stå i vägen. Ser lite komiskt ut på sina håll.



Att det bor 17 miljoner människor i Delhi är ofattbart samtidigt som det kryllar av människor vart man går. Bara på hotellet dräller det av människor som öppnar dörren för en och som passar upp en på restaurangerna och överallt.

Att vänsterländska intressen är hotade märks inte minst av den minutiösa kontroll som varje bil går igenom som ska in på hotellområdet. Beväpnade vakter öppnar bakluckor och motorhuvar och synar med spegel under bilen. Därefter är det säkerhetskontroll å la flyget som gäller för oss som går in på hotellet. Säkert? Tja, det beror väl på...

Att det bor 17 miljoner i Delhi märks i trafiken! Trängseln är påtaglig. Likaså allt tutande! Enligt uppgift är det inte så farligt i Delhi eftersom det i princip råder förbud att tuta...



Att tutandet är nödvändigt förstår man ganska snart. Det är en självklar förutsättning för att få ner antalet kollisioner och för att få flyt i trafiken. Backspeglar existerar endast under bilens första levnadsmånader. Därefter skalas de effektivt av då grannbilisten gör anspråk på ett utrymme som egentligen inte finns. Det fanns knappt någon bil som inte hade nån form av intryckning fram, bak

eller i sidan. Taken verkar dock klara sig rätt bra... ;-). Stadsbussarna ska vi inte prata om. De var skrynkligare än nåt annat...



Och utan backspeglar verkar det ju omöjligt att köra bil i denna täta trafik. Tja, det kan man ju tycka men faktum är att det är mycket effektivt. Om bilen framför dig gör en antydning att svänga åt ditt håll tutar du och på så sätt vet bilisten eller bussen eller MC:n eller Autosen eller cyklisten eller vad det nu är att det finns någon strax bakom och bredvid. Och då gäller två saker: Antingen svänger man i alla fall eller så låter man bli. I första fallet innebär det att bilisten bakom får stå på bromsen i andra fallet kör han om. Hur svårt kan det va?!



I äldre delar av Delhi är gatorna precis så trånga som man brukar se på film och dokumentärprogram. I många fall smalare än två meter med höghus på båda sidor. Det hindrar inte att man kör MC och cyklar i båda riktningarna i alla fall samtidigt som man bär eller kör last på kärror som oxåska fram. Det är ett lämmeltåg av människor som ska på ena eller andra hållet. Samtidigt pågår handeln direkt ut mot gatan eller så har nåt ett matställe där folk står och äter.

Att ingen blir irriterad är helt otroligt men faktum är att trots denna oerhörda trängsel och vansinniga manövrar i trafiken såg man aldrig nån som blev

uppretad, som hötte med näven eller andra åthävor! Nåt att tänka på för oss nordbor som oftast har nolltolerans när det gäller andras beteende i trafiken!!!



Motorcyklarna i Indien får enligt vad jag hörde inte ha större cylindervolym än 170 cc med undantag för Royal Enfield som är på 350 cc resp 500 cc. Med tanke på att bensinen kostar i Indien som i Sverige minus någon krona är det lätt att inse att genomsnittindien inte har råd att köra bensinslukande monster. En anledning till att de små motorcyklarna är så många och inte så många Royal Enfield.

Lite historia om Royal Enfield.

Man blir förvånad när man får höra att motorcyklar var nåt man på Royal Enfield trodde bara skulle vara nåt högst temporärt man producerade. Det varade i ca 70 år i England och fortfarande tillverkar man motorcyklar i Indien...

Vid 1900-talets början var det ganska besvärligt att få igång en motorcykel. Det skulle pumpas däck, smörjas växlar, den minimala vattenkylaren skulle justeras och man skulle packa ner en mängd reservdelar och verktyg som kunde vara bra och ha under resans gång (*ungefär som för dagens HD-åkare...* ;-). Alltnog tog det kanske en timme eller två innan man var i gång. Royal Enfield slog världen med häpnad när de år 1909 visade upp en liten 2¼ hk V-twin, byggd enligt Schweizisk tradition (*gick som en klocka...* ;-)) som fungerade mycket väl. 1911 kom de med en något större

modell på hela 2¾ hk med kedjedrift och den berömda två-stegsväxellådan.



Sen kom första världskriget och Royal levererade mängder av motorcyklar till krigsministeriet. Man började så småningom tillverka egna motorer, t ex 225 cc tvåaktsstånka och en 425 cc V-twin. Efter kriget kom t ex en 976 cc twin. En rätt intressant detalj är att under åren 1913-1914 hade man oljan i en glastank monterad på ramen. Perfekt då man alltid hade koll på oljenivån.

1915 tillverkade man en rak 3-cylinders 2-taktare på 675 cc, ett koncept som man var först i världen med.

1924 kom så den första 350 cc fyrtaktaren.

1927 producerad Royal Enfield en 488 cc med en fyrväxlad låda, en 225 cc sidventilare 1928 och en fyrtaktsstånka 1931. Flera modeller såg dagens ljus under det kommande decenniet från en liten tvåtaktare på 146 cc till en 1140 cc V-twin 1937. 1930 hade man 13 modeller i sitt program.

1931 kom The Bullet. En fyrtaktsstånka med lång slaglängd som var embryot till den Royal Enfield jag tror de flesta tänker på.



1949 startade man tillverkningen av 350 cc i Indien under namnet Enfield då Madras Motor Company vann en order från den indiska armén. Till att börja med fick man kit från England som man monterade ihop. Sedan började man tillverka ramar och så småningom även motorerna, vilket då innebar att man nu tillverkade hela

motorcykeln i Indien. Under 30 år förändrades inte designen på 350:n överhuvudtaget.

1950 introducerade Royal Enfield 650 cc Meteor Twin, 250cc Clipper, en kortslagit 250cc Crusader; 250cc Trials, Super 5, Continental, 500 Sports Twin, Super Meteor, Constellation och The Interceptor.

1971 slogs fabriksportarna igen i England medan tillverkning fortsatte i Indien med framgång. Först 1994 fick Indiemans överta namnet Royal Enfield. I dag tillverkar man ca 27 000 motorcyklar i fabriken strax utanför Madras.

Som västerlänning är det lätt att leva lyxliv i Indien. Hyra en taxi med AC för en dag kostar runt en hundring (SEK). Eller de helt otroliga lyxösa restaurangerna man kunde hitta till överkomliga priser (*i Sverige hade jag inte haft råd*). Eller en Sunday Brunch med rysk kaviar, ostron, champagne – ja, allt du kan tänka dig och rätt mycket till...



*Upplagt och tecknat av
Redaktör'n*

EN BERÄTTELSE OM LOJALITET, SVEK OCH BERÖMMELSE I SUZUKIS TJÄNST

eller hur Kristianstads GP blev en vattendelare
i Ernst Degners fortsatta liv och äventyr
En följetong i flera delar: Del 2

Text & foto: Werner Wegst

I förra numret av Gnistgapet kunde vi läsa om prologen till historien. Här kommer den spännande fortsättningen om roadracing generellt och Ernst Degner speciellt.

Författaren inledde historien med en nostalgisk tripp tillbaka till det glada (?) 60-talet där vi fick

veta hur folkmassorna drogs till tävlingsbanorna för att få uppleva och beskåda roadracing i sin linda. I prologen har vi fått lära känna förarna och maskinerna i klasserna: 500 cc, 350 cc, 250 cc och 125 cc. Nu drar det ihop sig till tävlingsdags. Följ med och läs vidare!



Söndagen den 17:e september 1961 – Tävlingsdagen

Kristianstadsbor hade lyckan med sig när temperaturen gick upp till mellan 17 och 19 grader på en molnfri himmel! Nu skulle det bli köning så det ryker, var de mångas förhoppningar, när banan fylldes med åskådare: svenskar, svenskar och några utlänningar, skickliga för att inte säga suveräna i att hantera vassa racermaskiner.

125 cc

Ernst Degner tog ledningen och på andra varvet hade han en ledning på... Jag citerar: *"Degner was in business. He was leaving them all behind within a mile. His screeching MZ had never sounded better. Phillis should have been on his tail but wasn't"*.

"Jim Redman, Luigi Taveri, Teisuke Tanaka and Kunimitsu Takahashi were keeping their Honda Twins well ahead of Phillis but Degner was a cool 200 yards in front of the lot. With only about ten miles covered the internals had had enough and Degner was pushing in". (The Motor Cycle, 21 sept. 1961, p. 364) Walter Kaaden hade på känn att någonting var fel eftersom Degner kom upp i ofantliga varvtal och därför gav honom tecken att lugna ner sig. Motorn tålde upp till 10 000 varv, och det visste han väl. För sent! Degner ställde

MZ:an och gick ut mitt bland åskådarna och försvann...!

Taveri tog efter en hård kamp med Tanaka och Takahashi över ledningen, efter att Tanaka på tionde varvet vurpat. Därefter ökade han förspårningen hela tiden. Takahashi hade en hård kamp med Jim Redman (alla Honda). Den första MZ med Werner Musiol följde. Men vad hände med Phillis?

När Taveri ledde saktade han av och väntade på att Phillis skulle dyka upp för att fixa de åtta poängen, som han behövde för att bärga Hondas första världsmästerskap. I femte varvet var han åter på femte platsen, Redman på tredje och Phillis mellan dem. Då plötsligt pressade och piskade Tanaka och Takahashi sina små motorer, för att så småningom sakta in något men inte tillräckligt för att Phillis skulle komma ikapp. Det hela fick sin förklaring när Phillis gav tecken till servicefolket att motorn misstänkte och efter ett uppehåll gav han sig ut igen bara för att återvända till boxen för samma fel. Han kom ut igen, men var nu två varv efter de ledande maskinerna. Det blev inget med VM-tecknet – denna gången. Finalen skulle ske i Argentina. Honda och MZ skulle mötas där igen, Phillis och Degner - för att göra upp var bucklan skulle hamna.



125-kubikare, Kristianstadsmodellen med "Nortongaffel"

350 cc

De bästa förarna sadlade också bra maskiner – eller vad sägs om MV-Agusta fyra med Gary Hocking och Mike Hailwood eller Jawa 2-cylindrar med de rutinerade tjeckerna Frantisek Statsny och Gustav Havel. Däremot fanns aldrig de omtalade Bianchicyklarna med i någon form, trots mycket kompetenta förare som Bob McIntyre och Ernesta Brambilla som faktiskt tog ett italienskt mästerskap 1961 på den maskinen. I den tredje kategorin fanns bra Norton och AJS med skickliga privatförare – inte minst några österrikare och svenskar. Bägge MV:n sköt iväg efter en bra start med de enda utmanarna i racet, Statsny och Havel strax efter sig. Jawas goda topphastighet passade på Råbelövsbanan dock var väghållningen inte av samma klass. De två tjeckerna var aldrig långt efter, möjligen för att Hocking och Hailwood dämpade sig något i början på de 23 varven. På det elfte varvet dök Statsny upp bland dem och före Hailwood vars maskin förlorade lite av det vassa ljudet som kännetecknade att motorn mådde väl. Motorn förlorade kraft och ett besök hos mekanikerna skulle rätta till ev. fel på förgasarna. Inspektionen tog hela tre minuter och innebar att racet var förlorat för Hailwood, som ändå fortsatte att kämpa för att rädda en sjunde plats! Med bara tre varv kvar fick även Hocking gå in i depån pga tändproblem och så kunde Jawa-gänget landa en ”dubbel”. T H Robb knep en god tredje plats före Thalhammar på en Norton. Dessa privatförare levererade en tuff fight som publiken gillade. Bästa svenska placeringen blev en elfte plats med Bror Erland Carlsson på en AJS, ett varv efter. Bra slog sig också, ur svenskt synpunkt, Billy Andersson på samma märke dock ytterligare ett varv efter segraren. Bra kört i alla fall!

Notiser och tankar

Hailwoods maskin (som plötsligt förlorade orken) plockades isär och då upptäcktes att, i tre av fyra cylindrar, ventilema och kolvarna hade mötts i en ”hemlig kärleksaffär” som ingen i stallet blev lycklig av...

Trots många problem med sin MV, kämpade Hailwood upp sig till en hedervärd sjunde plats som visade vilken kämpe han var. Bakom sig hade han Rudolf Gläser vilken gjorde MC-världen rikare genom att någon tid senare tillverka sina perfekt arbetade glasfiberkåpor till olika modeller.

I MV-stallet hade man diskussioner om den rätta filosofin i maskinvalet. I strävan efter mer effekt (4 cylindrar) så la man mindre omsorg på väglaget. Maskinen blev ganska tung, fick högre tyngdpunkt och bredare front. 1960 insåg man problemet, och lät borra upp en tvåcylindrig 250 maskin (exakt 286 kubik) som i förhållande till fyran tappade 10 hk, var längre, betydligt smalare och 25 kilo lättare! Gary Hocking vann tävlingen på en våt bana i Clemond Ferrand, trots en vurpa i en hårnålskurva!

250cc

Ser man på Skåneloppets programblad så blir mångfalden av maskiner och förare slående. Huvudkontrahenterna blir här som i minsta klassen Honda och möjligen MZ med sin tvåcylindriga tvåtaktare. Hailwood, Taveri, Takahashi och Redman säger ju allt. Vilka förare! Men här igen: Två stycken JAWA med ökända tävlingsrävar var anmälda – ni kan ju bara gissa! Och sen Sheperd, Brehme på MZ. Intressant är att återfinna NSU, Maico, Adler och några Aermacchi. Alla kvalade



MZ-teknik: Motor med slidmatning för insug och utblås. Lagg märke till utskärningen i kolvsjortan! Den tekniken i samband med en tredje överströmningskanal och exakt avvägda expansionskammare startade MZ ett nytt tvåtakarliv inom tävlingssporten, såväl som för snabba brukscyklar

inte in eller fick i ordning sina prylar till tävlingsdagen. Som något lätt sponsrade privatförare var det inte så lätt att hosta fram en extra cylinder, nya kolvar eller växellåda ur armvecken – entusiasmen och kunnigheten är en ypperlig tillgång men inte tillräckligt för att blanda sig i toppen. Jag studsar när jag läser att en R. J. Langston dyker upp på listan som skulle starta med en GMS, vars filosofi byggde på att en engelsk motorspecialist plockade ihop delar från olika håll. Man tager en encylindrig motor, mycket BSA-delar men även annat, lägger till en Manx växellåda och vips så har man en Geoff Monty Special. Denna GMS har haft fina framgångar från 1956 till in på 1970-talet.

Hailwood och Redman hade en kamp på kniven, innan Redman körda av och landade i en kålåker, drog ut lite plåt från hjulen och kom in på banan igen dock inte längre inblandad i toppstriden. I sexton varv utkämpade Taveri och Stastny på MZ (!) en het duell sida vid sida innan cylinderpackningen gick, två varv efter på tjeckens MZ. Likaså hängde Sheperd med bra innan motorns ena cylindrar slutade fungera. Hailwood ökade sitt försprång hela tiden och hade 30 sekunder tillgodo på Taveri på en annan Honda. Plats ett till fyra HONDA. Många applåder skördade den gode Stastny som faktiskt bokade friskt i toppen, när han rullat in sin MZ över mållinjen – på en femte plats!

Notiser

I Kristianstadsbladet: ”De japanska maskinerna är rent av fantastiska och det kan nämnas att de körde fortare än 350 cc klassen”. MZ’s 250 gick fort men var inte tillförlitlig som ex Hondamaskinerna. Anmärkningsvärt att Lohmann på en vattenkyld Rennadler kom på en åttonde plats men tre varv efter...! Bättre kom Spinnler på en Aermacchi på en sjunde plats endast två varv efter!

Men Hondas fyrcylindriga maskiner var till slut överlägsna och Mike Hailwood Hondas första världsmästare! Ett fantastiskt ekipage och en tidpunkt där Hondas ”symaskinssyndrom” slog igenom på allvar i Sverige, framför allt på den civila sidan. Och det var ju syftet!!

500 cc

Norton, Matchless, Norton. En ensam BMW RS av den gode Lothar John från Heidelberg och sen två MV-AGUSTA. Just det. Mer behöver man inte säga. Förarna kom från alla håll och kanter i världen.

Hocking och Hailwood spelade upp till en knallhård kamp, motorerna sjöng i en kämfrisk ton. Dessa två hade ingen som kunde bjuda upp till ens någotsånär gott motstånd. Ingen! Efter 20 varv (av 30) fick Frank Perris, Peter Pawson och Bert Schneider (alla Norton) se två gånger fyra avgasrör för första gången och ändå var det tio varv kvar att köra. Langston på en Matchless hängde förvånansvärt bra med i början tills kompressionen försvann och han rullade av banan efter sju varv. Perris, Schneider, Duff (Matchless), Pawson och Thalhammar följde på sina härliga Norton (vilken vacker maskin!) och Lothar John kämpade till sig en tionde placering. Vilket var bra gjort eftersom BMW fabriken hade slutat med att utveckla sina boxermotorer. Utvecklingsarbetet lämnades över till framför allt sidovagnsfolket som blåste in en och annan hästkraft.

Hocking och Hailwood var i en klass för sig och avståndet mellan dem var ynka 0.7 sekund. Vilken uppvisning!!

Notiser och tankar

Slående för denna som för alla andra tävlingar är att de stora stjärnorna ställde ofta upp i två och även tre klasser på en dag eller helg. Det var inte ovanligt att killarna också deltog i att trimma in motorena eller hjälpa till med att montera om så behövdes. Annorlunda också hur åskådarna släpptes in på nära håll i förarläget att se på sina hjältar och deras spännande kärror. Det gick att fotografera och klappa en och annan kändis på axlarna... Själv har jag en svag aning om att axlarna en gång tillhörde Tarquinio Provini (”Grazie – multo bello”) klämde jag fram eftersom inget annat lämpligt fanns i hårddisken) men man kom så fascinerande nära dom! Dessa killar (få damer fanns med i cirkusen) skötte sin reklam alldeles på egen hand med autografer i kontakt med fansen. Idag koras man snabbt till stjärna (för snabbt?) och dessa behöver ju ”bara” sätta sig på den uppvärmda maskinen. I ärlighetens namn skall sägas att de inblandade penningsummorna bidrar och styr utvecklingen en hel del. På båda förarskickligheten/stilen och maskinmaterialet har det gått oerhörd framåt vilket inte hindrar att reflektera och peka på omständigheter som VAR BRA redan på 1960-talet.

Nu skulle den här historiska tävlingen kunna läggas åt sidan. Sätta punkt. Men någonting som hände här på Röbelövsbanan har inte fått någon förklaring. Ingen reflektion. Det bara hände i tysthet. Jag vet att, några få invigda personer, upplevde en kolossal anspänning under

dramatiska minuter på själva tävlingsbanan ända fram till efter tävlingsdagens slut.

Kristianstadsbladet letade jag igenom resterande månader fram till årsskiftet för att hitta någon enkel notis som hade med tävlingen att göra – utan framgång. Då hände något som tog musten ur de flesta: FN's generalsekreterare Dag dog i en flygplanskrasch i Kongo den 18.9 vilket utlöste en chockvåg i världen och inte minst i Sverige, bara en dag efter Kristianstads GP!

Det dramatiska ögonblicket som utspelade sig på självaste GP-banan i Kristianstad hade en förhistoria som egentligen tog sin början året innan – i England, på den klassiska och svåraste av alla banor i världen: Isle of Man!!

Själva huvudakten

Olika bensinbolag sponsrade "Team Suzuki" och medlen skulle användas till inspektion och kartläggning av Isle of Mans bana, att diskutera med Norman Dixon om MZ's "boost port" och att besöka Triumph's fabrik i Mariden. Klara mål som, med de kunnigaste personerna i ämnet, rullade igång med japansk grundlighet (Ray Battersby: Team Suzuki s.20f). Arbetet började en kylslagen fjärde februari 1960. Väl på plats i hyrd Morris med lokal förare förstod man, att höjdskillnaden på över 600 meter skulle innebära problem för rätt förgasarinställning. Japanerna noterade alla vinklar, kurvradier, banan fotograferades så gott som till 100%. Suzukis gamla FUJI manager Yoshichika Maruyama höll i kameran utanför bilen i en isande kyla med snöklädda berg som bakgrund. Varje gupp, varje potentiellt farligt träd vid väggkanten fotograferas. Shells representant, Jimmy Matsumiya, höll i de flesta ärenden, allt ifrån valutabyten till banköverföringar och kontakter. Journalisterna som flockades runt teamet hade aldrig sett något liknade. Geoff Duke skulle besöka Suzuki fabriken i april samma år.

Triumph's manager Edward Turner hade nyligen återvänt från Japan. "Vi har inget speciellt att lära oss från Japan. Jag var inte ett dugg imponerad av allt jag såg! Trots allt hopas jag, att en vacker dag få se japanska motorcyklar klara just ett varv här, ett varv..!" Matsumiya: "One day you'll see!" (Team Suzuki, s26).

Suzukifolket sneglade gärna på det redan framgångsrika Honda-manskapet som lyckades bra med nya Twincylindrar och i huvudsak europeiska förare, att nå resultat så gott som första året man visade upp sig i Europa. Jimmy Matsumiya hjälpte och arbetade som kontaktperson och hjärna bakom det nya teamet, mellan Hamatsu Race-

shop och Europa. Paddy Driver och Alastair King skrev under för att köra åt Suzuki. År 1961 skulle man delta i alla GP-tävlingar – alltså fullt program för det nya stallet!

Mardrömmen började med spanska GP som blev ett misslyckande, och man gav upp innan 125 cc-tävlingen ens börjat. På den snabba västtyska GP banan hade motorerna helt enkelt inte kraft nog att ens hänga med på nåder. Så stundade den knepigaste banan i GP cirkusen: TT på Isle of Man. Förberedelserna var det inget fel på - ingenting hade lämnats åt slumpen. Här skulle man ändå få resultat! Perris hanterade maskinen något annorlunda än Driver eftersom trotteloppningarna kunde göras smartare för att bibehålla kraften, gaspådraget något känsligare. Vad sägs om växlar som hoppade ur utan att kunna peta in dem igen i rätt läge. Suzukis kolvar saknade inblandning av kisel vilket resulterade i en kraftig och okontrollerad expansion av cylindern med ordentliga kraftförluster till följd, förgasarna saknade känsligare dosering av luftblandningen vilket matade gaserna i en ojämn ström till cylinderna...

Nya Zeeländaren Hugh Anderson valde att skriva kontrakt under pågående TT. Valet mellan Bianchi, MZ och Suzuki föll på sistnämnda märket som drog det längsta strået. Suzuki-teamets ambition var inte att ta fel på, men så blev det i många fall. Nykonstruerade jättelastbilar, som skulle forsla allt från en hop racermaskiner, reservdelar och maskinutrustning, visade sig i Ostende på väg till Dover och rullade mot Liverpool där Lew Ellis inte trodde sina ögon. Lastbilarna fick inte plats på båten och lasten fick därför lastas om som lös-gods och lastbilarna parkerades i Liverpool under de två veckor tävlingen pågick. Hugh Anderson mötte Ellis på Femleigh för att presentera honom för hela teamet. För att säga det på en gång: Hugh Anderson blev det värdefullaste tillskottet för Suzuki. Hans japanska förarkompisar var Toshio Matsumoto, Michio Ichino, Shunkichi Maruda och Mitsuo Itoh. Ett anmärkningsvärt team med talang och förmåga att köra bra på främmande banor. Organisatörerna var Okano, Ishikawa, Shimizu, TT veteranen Kenzo Tada och ett namn som dyker upp i ett viktigt ögonblick något senare, nämligen Jimmy Matsumiya. 12 personer och ett dussin mekaniker. Allt detta visar hur seriöst teamet arbetade för att etablera sig på tävlingsbanor, och att i slutänden vinna VM-äran – allt för att få igång en civil produktion, som hade som stora mål i Europa och resten av världen. Bob Mc Intyre och lagkamraterna tog varje chans till träning på Jurby flygfältet.

Två Colleda 250TB1 transporterades för att öppna träningen på banan. Shimizu körde av banan och

slängdes upp i luften för att landa riktigt illa och nära förbi döden. Han behandlades på Nobles sjukhus och återvände först vid tiden för Dutch TT till Japan. I bägge klasserna hopade sig problemen kopiöst. Från att axeln till magneten gick av till att kolvarna maldes ner vid ändrade för-gasarinställningen, etc, etc. I det läget beslöt man att några 125 cc skulle dras tillbaka för att mekanikerna lättare skulle koncentrera sig på ett färre antal maskiner. Men det kärva faktum kvarstod: Att även om maskinerna skulle kunna ta sig runt banan så var märket ett lätt byte för ex. Honda vars 250 cc hade hela 20 hk mera att leka med, vissa uppgifter tyder på ändå större skillnad.

I 250 cc-klassen var sex maskiner anmälda, Matsumota startade inte alls, tre motorer packade ihop efter första rondan (Masuda, King och Driver) medan Itoh hade färdigkört på fjärde och endast Anderson och Ichino såg målflaggan. Anderson fick en "Bronze Replika" för sin tionde plats medan Ichino kom på tolfte. Bägge maskiner gick 20 km långsammare än Hailwoods vinnande Honda.

Men 125 cc-klassen då? Jo tack – den gick ändå sämre, rent ut sagt katastrofalt dåligt. Trots fyra maskiner mindre på starten, Matsumotes maskin drogs tillbaks i sista minuten, så föll Itoh bort i första varvet, Masuda på andra och Ichino på fjärde vilket betydde att ingen av de ursprungligt sju anmälda fullföljde. För presidenten Suzuki och alla de andra var ordet bedrövelse en mild omskrivning av känslorna. Suzuki var i desperat hjälp för att öka den tekniska kunskapen och Matsumiya började närma sig MZ föraren och ingenjören Ernst Degner: "Ingen annan än Degner och jag själv tyckte om att lyssna på jazz vilket förde oss närmare varandra på Femleighs. Hans engelska var inte bra, men vi kunde kommunicera i alla fall". Degner till Matsumiya. "Jag vill gärna stanna i UK och ifall du kunde hjälpa mig"? Matsumiya som var en rutinerad advokat nämnde inget om det men frågade om Degner behövde pengar. På grund av risken för att samtalen skulle upptäckas så fortsatta diskussionerna runt Manx snöklädda bergsidan Snaefell.

Degner berättade här att 2-3 personer i truppen var från kommunistpartiet och höll ögonen på allt som rörde sig och därför var mötena korta och i allmänheten inte längre än 10-15 minuter. Degner upprepade om det "fanns någon möjlighet att komma till Väst och om Suzuki förberedde ett kontrakt för honom?" Vem som först påtalade en flykt eller avhopp är enligt författaren ovidkommande (!) men att arrangemanget måste styras professionellt och timingen var kritiskt. Matsumiya skulle möta Mr. Okano och Shunzo

Suzuki på Castle Mona. Minnesanteckningar skvallrade om hur aktionen skulle eller åtminstone borde garantera tekniska framsteg och utveckling vilket faktiskt ändå ifrågasattes. Presidenten var införstådd med att fördjupa kontakten och organisera proceduren med Degner direkt. Teamet lämnade ön och begav sig iväg mot Assen, det holländska TT – loppet. Transportproblemen upprepades i Dover och trots brist på tuldokumentation kunde transporten gå vidare för inkvartering på hotell Norge i Assen där samtalen mellan Shunzo Suzuki, Takeharu Okano och Degner skulle fördjupas eller "konkretiseras"!

Degner minns: "Jag hade skrivit ner mina villkor i uppgörelsen och MR. Suzuki tyckte att det var för mycket, dock undrade han samtidigt, om jag var istånd att få fram så många hästkrafter till nästa år? Svaret var entydigt!" "I så fall skriver vi kontrakt" svarade Mr. Suzuki. I kontraktet med Suzuki stod att jag "måste utveckla en 125 cc som ger 22 hk, men jag får ju ut mer – hela 24 hk! Villkoren var inte svåra, därför att jag gjorde alla förbättringar på MZ fabriken. Det var lätt för mig..." "Här kan man ju undra, hur mycket i reda pengar som kontraktet gav, men där fanns inga uppgifter utan bara spekulationer. Som exempel kan nämnas att Frank Perris, som var bra placerad med sin 500 Norton, fick förfrågan att redan i Spa-Francorchamps deputeras på en Suzuki. Kontraktet var på £1 000, en bra summa 1961. Perris berättar att han fick betald "in cash" och att han aldrig sett så mycket pengar. Rita och jag "rullade oss i pengar!" Som jämförelse kan nämnas att kontraktet med AJS gav honom £200... Chefen för EMC-koncernen (J.Ehrlich) erbjöd all tänkbar hjälp men i Suzukiteamet spekulerade man att Ehrlichs maskiner var möjligen lika snabba som MZ men mindre pålitliga. EMC hade en vattenkyld motor som av någon anledning inte övertygade det sluga manskapet och tekniker från Japan.

Dutch TT stod på programmet och i 250-klassen fick Driver ställa sin maskin medan alla övriga också bröt! Assen lämnades snabbt mot Spa i Belgien och laget inkvarterades i Stavelot Comer Hotel. I 125 klassen kom Ichino på en fjortonde plats, Driver knep trots allt en sjunde plats medan Perris hade den snabbaste träningstiden men blev stående vid starten. Tändmagneterna fungerade inte!

Tio dagar senare drog sig teamet ur tävlings-säsongen! Ingenstans nämndes att de omständigheterna påskyndade Degners hemliga samtal med Suzuki och Matsumiya – men tanken ligger nära...! Den kanske största framgången för MZ skedde på Monzabanan, italienamas hemmabana. MV och Ducati med sina nya tvåcylindriga

maskiner skulle sopa banan, var det tänkt men på målrakan gick Degner förbi Ubbiali (MV) och en tredje plats för Derek Minter likaså på MZ. I 250 cc blev rollerna ombytta när Ubbiali vann på exakt samma sätt som i 125-racet fast tvärtom. Varken nationalhymn eller flagga – italienarna var chockerade och sura. Redan 1958 hade Fugner kommit tvåa i 250 cc-klassen vid sluträkningen om VM. Allt detta påverkade med säkerhet MZ att nu i nästa säsong sträcka sig till den största och första titeln inom roaddracingen – ett VM! I 1960 års tävlingar hade MZ, trots besvärligheter med materialet, knipit många podesplatser under säsongen vilket borde ha förstärkt en intensifierad kontakt med Degner...

För Suzuki var stämningen något annorlunda för att överhuvudtaget komma in i handlingen – att etablera sig som en blivande fixstjärna på MC-himlen, men knappast utan hjälp...

Degner bar nu inom sig alla möten med den japanska managern Matsumiya, alla tankar på ett avhopp och en påbörjad organisation att få sin fru Gerda med bägge pojkar, Boris och Olaf, 2 respektive 26 månader gamla ut ur DDR. Alla möjliga vägar, att få ut familjen och sig själv till Väst, övervägdes och genomgick en fiktiv plan dock utan att dryfta detta med någon, utan att göra en endaste anteckning på ett endaste blad papper som ändå kunde falla i "orätta" händer, spolia alla ting... Rädslan fanns alltid med, respekten för STASI och alla angivare var grundmurad och inte helt obefogad. Gränserna var fortfarande möjliga att forcera vilket många, framför allt ungdomar, tog vara på. Tusentals flydde varje vecka från DDR och detta hade blivit ett stort problem för kommunistpartiet och Berlin. Någoting måste göras från centralt håll och med bävan väntade man på nästa drag. För Degner blev det lämpliga tillfället den 12 augusti, vid nästa Ulsters GP! Helt enkelt stanna där han var efter tävlingen medan resten av familjen helt enkelt tog sig med tunnelbana och en kort promenad över till Västberlin och därifrån med flyg till Väst – precis som så många andra före dom (Ray Battersby). Dagen efter kom kallduschen. I all hast hade militären, tidigt på morgonen, börjat bygga en mur rakt genom Berlin, med taggtråd, vaktorn och andra hinder. Försent att ta sig ut den vägen! Nu fick Degners planera ett nytt datum med nya och mycket större risker att ta sig ur republiken till Väst. Alla inblandade personer upplevde en stressig period, det var bråttom att genomföra avhoppet, Suzuki behövde kunskaperna och delar till en ny konkurrenskraftig maskin och Degner tvingades till att under ännu besvärligare omständigheter slussa ut familjen före avhoppet.

Paniken fanns runt kröken och den nyatidpunkten slogs fast: Monza GP den 13:e september och då först efter att hustrun och sönerna hamnat på rätt sida om korridoren: JÄRNRIDÅN – skillnaden mellan olika system i Öst och Väst. Nu började en tid där personer kunde köpas över till Väst: Vetenskapsmän och forskare blev riktigt dyra – andra kunde betinga ett lägre pris och vissa släpptes aldrig. Betalningen skedde alltid i DM som DDR så väl behövde eftersom den egna valutan inte fick föras ut ur landet. Utresetillstånd blev så gott som omöjligt att få och om så skedde såg myndigheter till att släppa en person åt gången, och då fick i de flesta fall bara gamla komma till Väst, medan den resterande familjen fungerade som "pant i natura" för partikommittén. Stora skaror av unga människor hade före muren lämnat landet. Just det ville man sätta stopp för – unga yrkesmän och -kvinnor behövdes för att bygga upp den unga socialistiska staten, varför den enda återstående möjligheten för dem var den livsfarliga flykten med kulsprutor och minor som följeslagare.

Degner var vid det laget en ikon som regeringen gärna skyltade och i officiella sammanhang strålade ikapp med för sina egna syften och för att visa landets "förnämliga kompetens" utåt. I det allt mer prekära läget kom hjälpen från Väst i form av Paul Petry, en före detta tävlingsförare men även kunnig motortuner och affärsman med eget företag i Saarländska Beckingen. Kontakten med honom skedde vid ett av MZ-teamets tävlingar i ST. Wendel (Saarområdet). Under tävlingsdagarna kunde Degner röra sig fritt och så kunde en vänskap med Petry börja (Manfred Woll IFA/MZ Renngeschichte 1949-1961 Heel Verlag 2001). Petry byggde då snabba Kreidler med roterande insug där Adolf Klein under flera år skördade många framgångar. Degner och Petry förstod ganska snabbt, att deras kunskap kunde vara intressant och "värdefull" för Suzuki folket, som då plågade sig runt bak i fältet och där kontakten med Jimmy Matsumiya började för att erbjuda hjälp åt Suzuki för en vidareutveckling av sina tävlingsmaskiner.

Vid nästa och hemliga kontakt i Monza fick Degner veta att Petrys plan arbetade för högtryck, men att man ännu inte hittat formen för att smuggla ut Degners familj. *Tiden blev för knapp för de besvärliga förberedelserna efter att muren byggts och därför tvingades man att skjuta på aktionen till tidpunkten alldeles före avresan till nästa VM-tävling i KRISTIANSTADS GP den 16-17 september!*

Petry var vid den tiden en ganska känd gäst och gränsgångare i gränspassagen Helmstedt genom

sin för DDR gränspolisens ovanliga bil: En mastodontbil i form av en Lincoln Mercury.

Måtten var av det slaget att en hel >TRABBI> nästan kunde få plats i bara kofferten...

Knappt två veckor efter Monza startade äventyret. Från en läkare fixade Degner sömntabletter för de bägge pojkarna, som han nu tillsammans med Gerda körde till en överenskommen parkering på själva transitsträckan nära gränsen för att möta Petry i sin Lincoln. Bagageutrymmet på Lincoln var preparerat i en avdelning som specialutrymme med plats för hustrun och två neddrogade barn. "Först stuvade Gerda in sig med den minste pojken sen lämpade jag in minstingen på två månader i hennes famn" (Degner i TEAM Suzuki). Dessutom en hel del filter och en ficklampa. Luckan stängdes till de med andningsskåp försedda utrymmet. Nerverna var på helspänn och nu skulle det ske! Petry hade taggat upp sig och var mycket målmedveten och även förberedd på en fullgasrusning genom gränsområdet (Woll s.216). Degner däremot var mer än oroad, inte minst för neddrogningen av barnen eftersom själva doseringen, av förklarliga skäl, han knappast kunnat diskutera med sin läkare. Oroliga barn fick strax före nedpackningen en liten dos lugnande medicin vilket ökade chanserna för en lyckad flykt, men också rädslan för konsekvenser för de så unga barnen. Med dessa tankar tog de adjö – Degner på väg mot Sassnitz och Sverige i sin Wartburg och Petry mot den beryktade gränsövergången vid Helmstedt... Tankarna gick, Helmstedts beväpnade tullpoliser dök upp och mitt under anspänningen får Petry en armviftning av en gränspolis – att bara köra igenom... Utan kontroll. **Bara köra i g e n o m!!!**

Degner körde de runt trettio milerna upp till Sassnitz i en välpackad bil med några mycket speciella och avgörande detaljer, som kom att forma det okända äventyret med sitt och familjens nya liv. I Sassnitz övernattade han i ett förbokad hotell och väntade hela natten nervöst på ett telefonsamtal. Av en trög personal (servicevänlighet kom först fyrtiofem år senare) får han veta, att någon hade ringt för någon timme sen med ett budskap och en hälsningsfras. I det meddelande fanns ett inbyggt



kodord: Flykten hade lyckats och han som verkligen fruktade fängelse vid ett misslyckande. Så länge polisernas övervakning hade koll på att Degners familj vistades i hemorten så resonerade man så här: Varför inte låta Degner med sin bil resa utomlands? Han kommer att återvända hem till familjen! Avgörandet var nära, en glädje fyllde Degner, när han i Trelleborg tog kustvägen upp till Kristianstad. Men hur hade det gått för pojkarna som före gränsövergången fick en dubbel dos sömntabletter? Han stannade vid en telefonkiosk och ringde till ett hemligt telefonnummer i Västtyskland. Gerda svarade och lugnade honom med, att hon och bägge barnen mådde väl. Lugnad av beskedet körde han vidare för att planera sitt eget avhopp.

Tillsammans med en kollega körde Matsumiya i en hyrbil till Kristianstad för att övermatta i samma hotell som Degner och MZ-gänget. Degner:

"MZ-folket inkvarterades i samma hotell och jag tog ett rum för att kunna se teamets bilar och lastbilar. På söndagen och tävlingsdagen väntade jag tills alla hade lämnat och var på väg till banan innan jag gick ner, packade alla mina tillhörigheter i kofferten på min bil och började köra mot banan. Jag behövde inte återvända till hotellet, för jag hade ingenting kvar där! Jag kollade att verkligen alla hade lämnat hotellet. Sen tog jag bilen och körde mot banan."

Råbelöfbanan var lite speciell eftersom förarläget låg på insidan av banan. För att överhuvudtaget kunna lämna depåerna och tävlingsbanan måste man göra det mellan två lopp!

I en "Classic bike" skriver Bosse Rindar/Åke Wremp om att när Degners motor hade rasat gick

han lugnt ut genom huvudingången och försvann ("CB" s.4). "En till synes ledsen Ernst Degner kom med den sönderkörda racem och beklagade sig inför en bedrövad Walter Kaaden" (Woll s.217). Atmosfären var mer än dämpad och före 500 cc-klassen lämnade Ernst depån och försvann utan att någon i teamet lade märke till det. I sin Wartburg körde han mot Malmö och färjeläget mot Danmark, men inte utan oroliga blickar bakåt. På håll följde J. Matsumiya och kompisen i en hyrbil för att stanna vid sidan och påminna Degner om överenskommelsen mellan honom och Suzuki. Man krävde helt enkelt att få titta på de delarna som Degner hade lovat skaffa till sina nya japaniska samarbetspartner.

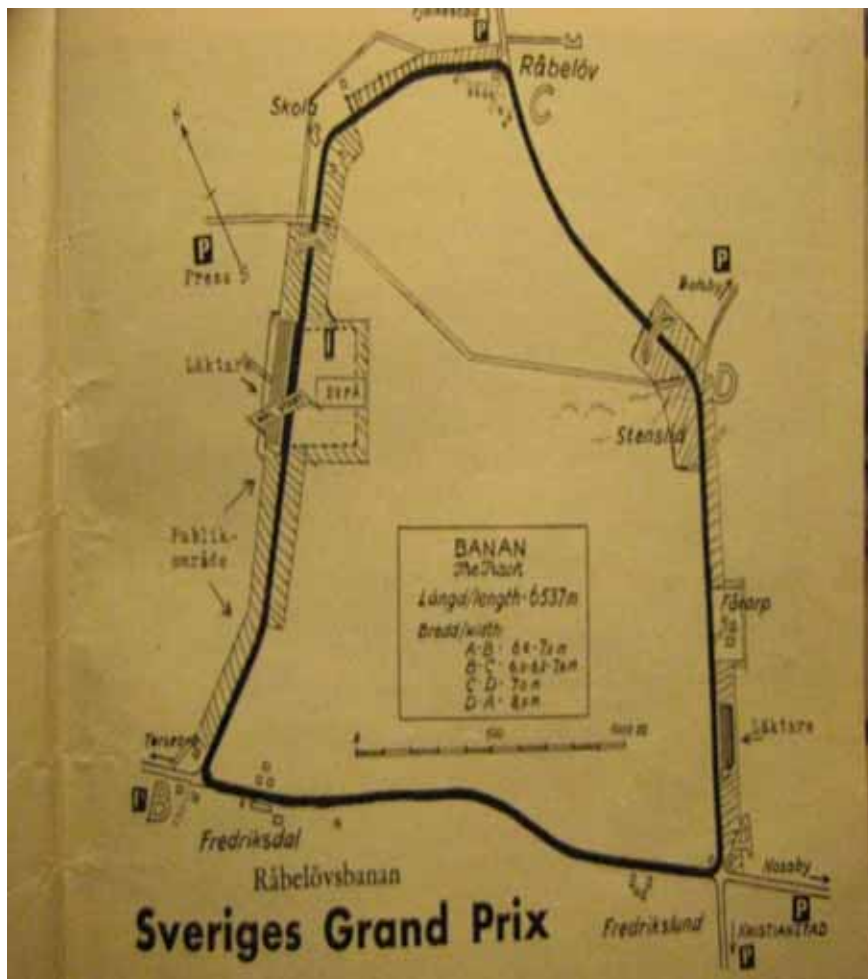
Motordelarna var av senaste modell från 1961 med vitala delar som kolv, cylinder, vevaxel och en roterande skiva. Cylinderns extra port var oerhört avancerad och viktig. Först då nöjde sig Matsumiya med en belåten blick och nu kunde vara säkra på att följande år kunna tävla på MZ's nivå... För att inte lämna något åt slumpen så hade Degner även några ritningar till den aktuella motorn. Eftersom Degner igenom hela sitt liv vägrat erkänna att han överlämnat dessa motordelarna till japanerna så måste vittnesbörden räknas tungt i o m att uppgifterna lämnats av japanerna själva (Team Suzuki s.217).

Efterspelet till Ernst Degners avhopp

Vissa problem fick Degner genomgå eftersom han saknade giltigt visum genom Danmark, blev förhörd av amerikansk militär (!) om ev

hemligheter i DDR. Han förklarade helt enkelt att han sökte politiskt asyl och ville komma till Västtyskland vilket han efter en stund också fick. På hotellet i Kristianstad var japanerna frikostiga med drinkar, vilket MZ-teamet också behövde efter en märklig antiklimax där bl.a. en brass-

orkester från Sassnitz återkallades och några segermelodier aldrig spelades. Den fuktiga efterfesten skylde Degners frånvaro och först till frukosten där Kaaden satt med Frank Perris (som även han bjöd MZ-folket frikostigt på dricka) och dennes fru Rita undrade Walter: "Var är Ernst?" Han gick omkring och frågade alla andra gäster på hotellet om Ernst. Han såg bekymrad ut – och det med rätta!



Efter några dagar berättade många tyska tidningar om "Cause célèbre", där Östtysklands DDR-pass godkändes, när han reste till Saarbrücken för att träffa familjen. Rapportering till den lokala polisen för nödvändig dokumentation var det enda villkoret som ställdes i det nya landet. Dock avlöstes återföreningsfesten av en hektisk period där resor och kontakter skulle rädda Degners ambitioner, att ändå ta hem en VM-titel och sista tävlingen skulle avgöra vart titeln skulle hamna. Argentinas GP! Så mycket fantasi var i det läget knappast nödvändig för att förstå att MZ i Zschopau och DDR inte var intresserade av att ställa upp. Tvärtom!

Miss inte den spännande upplösningen i nästa nummer av Gnistgapet ... /Red

Kalender – 2009 (2010)

Uppdaterad 2009-10-10

November 2009		
Måndag	2	Årsmöte, kl 19:00
Måndag	16	"Klubbkväll" på Rauh rakel, kl 19:00
Söndag	22	Manusstopp Gnis tgapet nr 4
December 2009		
Måndag	7	Garagegolvssopning (<i>preliminärt datum</i>)
Torsdag	24	GOD HJUL!
Januari 2010		
Måndag	18	"Klubbkväll" på Rauh rakel, kl 19:00
Februari 2010		
Måndag	1	"Klubbkväll" på Rauh rakel, kl 19:00
Söndag	14	Manusstopp Gnis tgapet nr 1
Måndag	15	"Klubbkväll" på Rauh rakel, kl 19:00
Tisdag?		Säkerhetskväll
Mars 2010		
Måndag	1	"Klubbkväll" på Rauh rakel, kl 19:00
Måndag	15	"Klubbkväll" på Rauh rakel, kl 19:00
April 2010		
Måndag	5	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Söndag?		Avrostning
Måndag	19	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Maj 2010		
Måndag	3	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Måndag	17	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
		Örerunt – Provkörning
Juni 2010		
		Örerunt
Söndag	20	Manusstopp Gnis tgapet nr 2
Måndag	21	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Juli 2010		
		Lediga och sköna dagar!
Augusti 2010		
Måndag	2	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Måndag	16	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Lör/sön?		Hjulmiddag
Söndag	29	Manusstopp Gnis tgapet nr 3
September 2010		
Måndag	6	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Lördag?		Höstorientering
Måndag	20	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Oktober 2010		
Lördag?		Kiviksturen
Måndag	4	"Klubbkväll" på Rauh rakel, kl 19:00
Måndag	18	"Klubbkväll" på Rauh rakel, kl 19:00

För mer info, se LTT hemsida: www.ltt.nu