

Gnistgapet

Medlemstidning för Lund Touring Team, nr 6 2011



God Jul
&
Gott Nytt År!



Redaktören spaltar upp

Årsmöten kan ibland vara sömniga tillställningar med obetydlig närvaro. Den beskrivningen gäller knappast det senaste årsmötet i LTT. Ett 30-tal medlemmar var på plats.

Även om det stundtals hetade till, blev det omval av praktiskt taget alla förtroendevalda. Undantaget är Nils Bosrup som ersätter Gunnar Hokfelt, som avböjt omval på revisorsposten.

Välkommen Nils och tack Gunnar säger vi!

Med början av detta nummer och fram till nästa årsmöte mångfaldigas

Gnistgapet med hjälp av ett externt tryckeri.

Den externa produktionen innebär utskrift på ark i A3-format, det vill säga i multiplar om 4 sidor i stället för som hittills bladvis, i multiplar om 2. Grafiskt är A3 mycket spännande eftersom layouten kan göras uppslagsvis när bilder och text tillåter och motiverar det.

Extern produktion påverkar kostnaden tyvärr. Nästa årsmöte får ta ställning till hur vi skall ha det med Gnistgapet. Skall den distribueras postalt eller elektroniskt? Hur påverkar beslut i endera riktningen medlemsavgiften? Behövs papperstidningen överhuvudtaget i internettider?

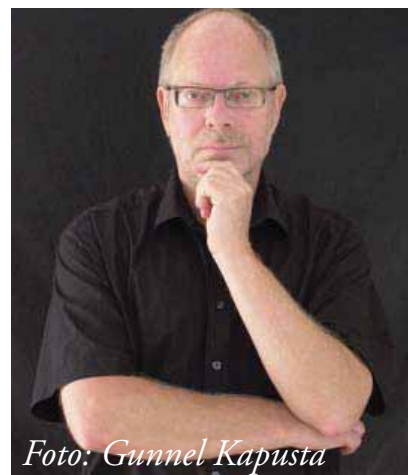


Foto: Gunnel Kapusta

Med dessa rader tackar jag för mig som redaktör. Men vi ses i vår trevliga klubb även framgent!

Välkommen nye/nya redaktören! En på många sätt mycket rolig arbetsuppgift ligger framför dig.

God Jul & Gott Nytt År!

David E

Motmedel mot vinterdeppandet



Text & bild: David E

Ett sätt för motorcyklisten att motverka vinterdepressionen är att drömma om och planera sommarens trevliga turer. Ett annat är att kolla videoklipp. Här är några tips på sajter.

<http://www.gaskrank.tv/>

Portal med videoklipp ordnade kategorivis. Det räcker med hygglig styrfart på din skoltyska för att sajten skall vara lättnavigerad.

<http://www.svmc.se/smc/Information-och-fakta-/Filmer-och-bildspell/>

svmc:s hemsida. Okej då, litet åt uppfostringshållet kanske, men bra!

<http://www.motorradonline.de/del/video/861>

Europas största motorcykel-tidning med mäktiga redaktionella resurser. Tyvärr med irriterande reklam som tränger sig före hela tiden.

God Jul
och
Gott Nytt År!



Håkan Rosborg (t.v.) och Peter Holm (t.h.) vid Peters köksbord. På bordet ett antikvariskt exemplar av boken "Motorismen och dess män" från 1950.

Håkan Rosborg & Peter Holm två av LTT:s allra tidigaste medlemmar

Text: David E. Foto: Peter Holms familjealbum & David E.

Som jämförelsevis ny i klubben (snart tre år) och som jämförelsevis ny redaktör (ett år), noterar man vissa saker. Det finns medlemmar som anslöt sig tidigt, en del av dem kanske var med och drog igång klubben, andra har närmast legendstatus.

Möt två av dem: Håkan Rosborg och Peter Holm!

Håkan och jag känner varandra ytligt kan man säga. Som redaktör är jag tack-sam för hans många artiklar och notiser. Håkan ringde mig en dag och undrade om jag ville hänga med på ett möte med Peter Holm i Lomma. MC-entusiast, tidig medlem av LTT, ångloksbyggare, minijärnvägsägare,

segelflygare mm hörde till punkterna i Peters "cv".

– Visst, hitta en dag som passar er, passar det mig också hänger jag gärna med, sa jag aningslöst. En lämplig, solig dag infann sig och Håkan och jag bestämde oss för att köra MC och mötas hos Peter. Han från Helsingborg och jag

från Malmö.

Peter, visade det sig, hade kört MC tre år innan han fick sin första moped. Med juridiken som födkrok under ett långt liv får man förmoda att Peter nog körde på inhängnat eller privat område. Sen bara fortsätter det. Moppe ett år. Silverpil i två år. Vid 19 års ålder

en AJS Panamerica DeLuxe med en parallelltwin på 600 cm³ och 35 hk – respektabla siffror för sin tid. Den följdes av en BSA A10 och en BMW R50 – driftsäker men utan ös. Werner Wegst, kallad "Sveriges snabbaste konditor", hade en likadan BMW uppborrad till 700 cm³ och med större förgasare som hade det krut som standardmodellen saknade. Därför blev det sen en BMW R69S utan motor för överflytt av Werners 700-kubikare.

Motocrossen tog över

– Sen förändrades mitt liv. Motocrossen tog över och jag körde på olika banor säger Peter. Bland annat hade jag en Husqvarna på 360 cm³. Håkan köpte sig något liknande, ja även Sven-Inge Lundberg.

– Hojarna avyttrades 1980. Alla utom en. Den sista sålde jag för ett år sen till min bror. Den hade då stått i 30 år i mitt garage. En svaghet i armarna gör att jag inte längre vill köra något direktstyrt fordon, säger Peter med viss saknad i rösten.

– När gick du med i LTT undrar jag? – Jag anslöt mig vid klubbens andra

möte 1967. Det var Gunnar Sandberg som hade satt lappar om den nystartade klubben på de motorcyklar som parkerades vid J. O. Ekdals motorverkstad, där motorintresserad ungdom samlades på den tiden. Andra liknande "vattenhål" var Lillemans, Motor Fleron och Lindströms Motor.

Att det tekniska intresset, inte bara för motoriserade föremål, är synnerligen levande framgår förhoppningsvis av dessa bilder ur familjealbumet.

Peter Holm är hedersmedlem i LTT – något som förunnats ytterst få.



Mysigt nerstoppad i segelflygplanet.



Modelljärnvägen finns på lantstället. De små modelloken med ångmaskin och allt köps som byggsatser.

"Sixdays IoM 1975 Snaefell toppen 690 möh" står det i underlaget till den här bilden. Peter i orange hjälm t.v. och Håkan t.h. Peter och Håkan träffades 1973. Foto: Tryggve Degerman.



Den Husqvarna på 360 cm³ med vars hjälp Peters intresse för motocross hölls vid liv.



Peter när han just brutit i Sjuhäradstroféen 1978.





kärleksfullt beskriven i förra numret av Gnistgapet. Den är gjord för kurvor och har givit Håkans intresse för MC och MC-körning en nytändning.

Håkan hade garageplats genom LTT på Fäladen i 30 år.

– Numera hyr jag plats i ett garage hos Helsingborgshem, avslutar Håkan.

Håkan, du är kvar tack-och-lov. Förlåt, det var inte min avsikt att negligera dig. Tack för att du tog initiativet till detta möte så att vi kunde träffas alla tre, tänker jag i det att jag vänder mig mot Håkan!

– Mitt mc-intresse började i 13-årsåldern, säger Håkan. Jag körde på privat mark, i trädgården och på liknande platser. I februari 2011 var det faktiskt 50 år sedan jag köpte min första mc, en BSA B33 med 500 cm³ motor som var kvar i min ägo på 18-årsdagen. Den ersattes omsider av en Husqvarna "rödmyra" och en NV med sachsmotor.

En viss Torkel Sjögren jobbade samtidigt med Håkan på Domus i Lund och var den som 1972 värvade Håkan till LTT.

Det var ungefär i den vevan som den första BMW:n köptes. Håkan ser sig som relativt konservativ och har inte bytt MC i samma tempo som Peter. Ändå har det blivit blivit två "Kvarnor", BMW R50, R60, R90 och K100, knappast en dålig samling enligt författarens högst personliga mening. Det senaste förvärvet är en BMW F800R. Den blev

Håkan kom till mötet med Peter på sin nya BMW F800R, som han är mycket nöjd med. Peter visar stolt den hjälm han hade 1975 på bilden från Isle of Man på förra sidan.



LTT goes British

Text & bild: David E & Pete Mace

Helskinnade hemma efter en tur på MC till Pete Maces hemtrakter runt Portsmouth i södra England kan vi förnöjt konstatera att Pete hade lagt upp ett riktigt trevligt program. Vi besökte the Historic Dockyard i Portsmouth, the National Motor Museum i Beaulieu, stensättningarna Stonehenge och Aveburyhenge och inte minst centrala London med en liten båttur på Themsen och ett varv i the London Eye.



Egentligen understeg deltagareantalet den gräns där Pete ville ställa in evenemanget, men vi som anmält oss övertalade honom att fullfölja trots allt. Hur det nu än är så förenklas logistiken med tankning, pinkning, förtäring och inkvartering när man inte är så många.

Med avresa den 5 september (en måndag) och hemkomst den 11 september (påföljande söndag) var vi ute en vecka. Två övernattningar på färjelinjen Esbjerg-Harwich och fyra övernattningar i England på lodge houses, B&B och

hotell blev det. Ombord på färjan Dana Sirena fick vi veta att vinden uppgick till 15 m/s i genomsnitt och att det skulle kunna bli upp till 4 m höga vågor. Vi såg framför oss en resa med sjösjuka men blev glatt överaskade över det moderna och fräscha fartygets motvilja mot krängningar.

Någon hade huvudvärkstabletter, någon tuggummin mot åksjuka och någon trevlig musik i sin mobiltelefon. Det förråd av medikamenter och under-

hållning vi hade tillgång till delades broderligt mellan gruppens medlemmar.

När man delar en trång sovhytt med minimalt badrum på färjan, strapatser på sjabbiga hotell och upplevelser på landsvägar, pubbar och museér lär man känna varandra väl. Under resan fick vi alla tre nya vänner – ingen dålig konsekvens av LTT:s UK-trip!



*HMS Victory t.v. sjösattes 1765 och kom under segel 1778. Med sina 104 kanoner var hon amiral Nelsons flaggskepp vid slaget mot fransmännen vid Trafalgar 1805. Amiralen vann sjöslaget, men skottska-
des dödligt och dog efter några timmar, nöjd med utgången av slaget. Det 73 m långa fartyget är världens äldsta, ännu i drift varande, örlogsfartyg men ligger i torrdocka och har en museal och representativ funktion i våra dagar.*



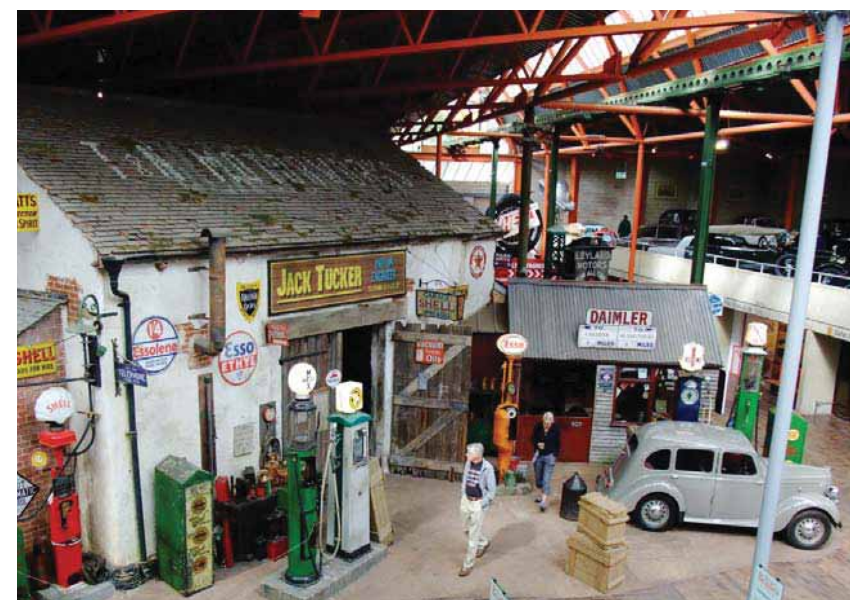
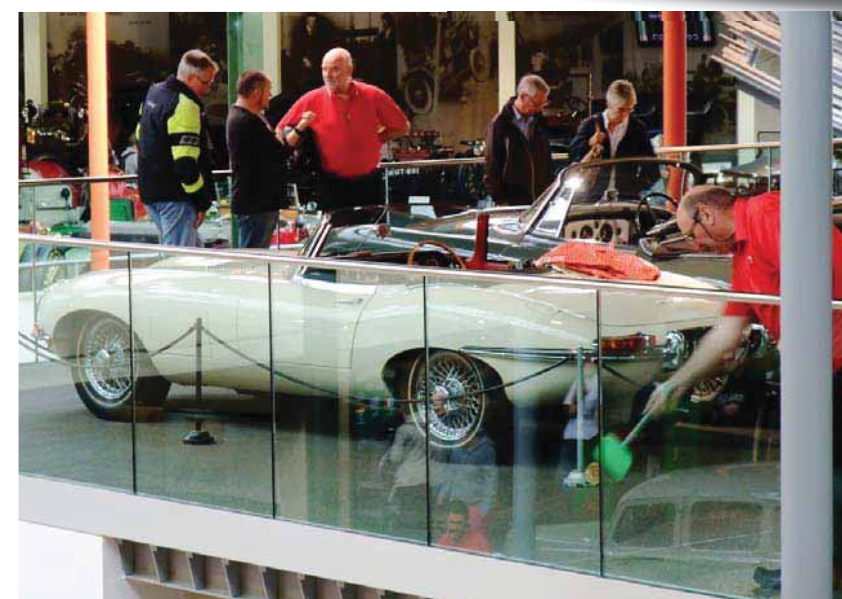
HMS Warrior ovan och ovan t.h. är ett stålplåtsklätt kombinerat segel- och ångfartyg från 1860 som maximalt kunde nå 17-18 knop med fyllda segel och frustande ångmaskin. Nedan och nedan t.h. en något rostig ubåt (HMS Alliance) som användes för spionuppdrag under det kalla kriget.



Rekordbilarna Bluebird (1961/648 km/h), Golden Arrow (1929/372 km/h) och Sunbeam (1926/322 km/h). Bluebird drevs av en gasturbin och de båda andra av kolmotorer för flygplan. Litet Tintinkänsla över det hela.



Sportbilsavdelningen är välförsedd med bl.a. Jaguar E-type, MG, Lotus, Triumph, TVR, Morgan, AC Cobra med flera goda exempel på brittisk bilbyggarkonst. Pojkarna diskuterar medan vaktmästaren putsar skyddsräcket.



En bilverkstad med mack från förr, fullt illusoriskt återskapad. Uppe till höger går den gröna rälen till en liten monorailbana med vars hjälp trötta turistfötter kan få litet vila under några minuter.



Hela den deltagande flokken: Bengt A, Stefan M, Pete & David E.

Stensättningen vid Stonehenge (överst) är måhända mer känd än den vid Avebury (t.h. och nedan t.h.), men den senare är betydligt större. Man tror att Stonehenge är från 3000-1600 f. Kr. Stensättningen linjerar med soluppgången midsommartid och solnedgången midvintertid. I övrigt är syftet med stensättningen ett mysterium.

Kompisarna studerar den stora stenen. Man imponeras över det jobb som lagts ned enbart med muskelkraft och kanske block och talja. Tänk så många krossade, skadade och döda människor det måste ha blivit då för länge sedan när stenblock tappades eller välte.



Här (ovan) är vi 135 m upp i luften i en av gondolerna i the London Eye, det pariserhjul som brittena lät bygga inför millennieskiftet. Utsikt över parlamentsbyggnaden och Big Ben. Tower Bridge (nedan) sedd från en turistpråm på Themsen. Bron ser äldre ut än vad den är. Den byggdes i slutet av 1800-talet i en stil som arkitektoniskt anslöt sig till omgivningen.





En Moto Guzzi Brevi 750 i Blekinge skärgård. Foto: David E.

Gnistgapet



The Happy Cheese heter en pub i Ashurst som ägs av Micke, bördig från Malmö. Hans föräldrar tog honom till England när han var sex år.



Carol är Petes flickvän. Hon bjöd på en kopp gott thé när vi pausade i Brinkworth, Englands längsta by (6 miles).

George White säljer allt som hör till mc-åkning: motorcyklar, tillbehör och kläder. T.ex. detta regnställ för £19 (www.georgewhite.co.uk).



På puben Red Lion i Avebury finns denna manliga bekvämlighetsinrättning med porslinskälar för individuell urinering. Över den ena stod "small", över nästa "medium", nästa kallades "large" och den längst bort i bild "liar" (lögnare). Den femte och sista porslinskälen kallades "hot/cold" – den uppfattade vi som ett handfat.



*Čevapčići" ovan.
Vilken sallad! Šopska! th.*

Maten

Att få provade olika ländernas speciella rätter är en fröjd och för det mesta en ren njutning. Den lokala maten är betydligt godare än den man får på snabbmatskedjorna. Absolut!

Bland de bästa ställena att stanna på är lastbilshaken. Ser inte ut mycket för världen men, ack, vilken mat dom serverar! Så nästa gång, kolla in om det står en fem, tio lastbilar uppställda. Då är du förmodligen på rätt ställe.

Tack

Jag vill framföra mitt varma tack först och främst till Agneta som ställde upp och följde med.

Sedan vill jag tacka Honda som tillverkar en så fantastisk motorcykel som fungerar precis lika bra på motorvägarna som slingrande alpvägar med hårnålskurvor med en motor som spinner som en katt oavsett om det är i en brant upp- eller nedförslut eller var som helst. Med lastförmåga som möjliggör denna långa resa och en komfort ombord som jag tror få motorcyklar slår.

Autoseum i Simrishamn

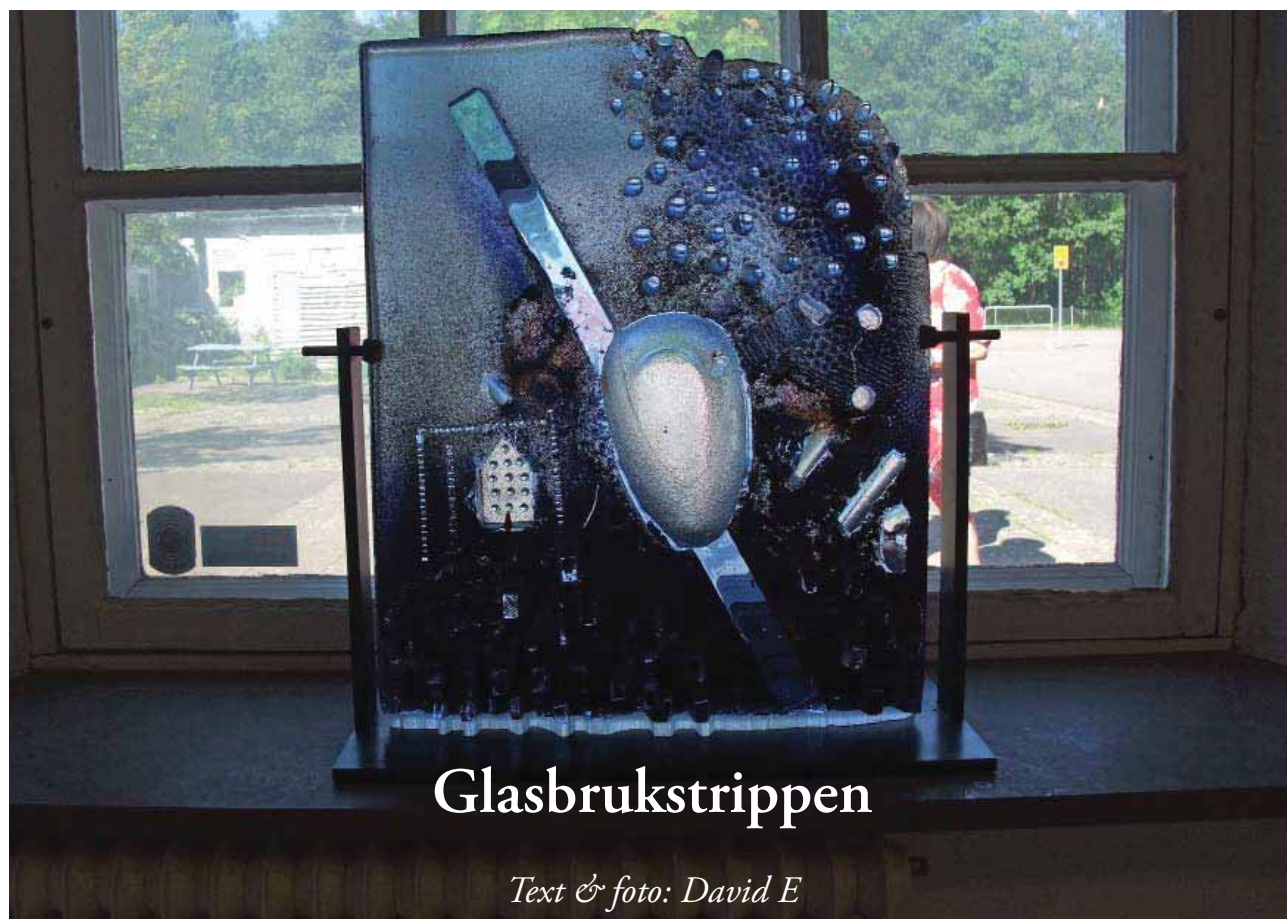


Text & foto: David E

Har du ett motorintresse kan Autoseum i Simrishamn mycket väl vara värt ett besök.

Museet består av ett 100-tal bilar, ett 60-tal motorcyklar och mopeder samt två flygplan. En del av Autoseums klenoder fanns förut på Skoklosters Motormuseum. Tekniska Museet i Stockholm har efter flytten valt att deponera ett femtontal intressanta fordon här. Samlingen innehåller även the Nisse Nilsson Collection och en sektion dedikerad till Ronnie Petersons minne.

Vid mitt besök där i november fick jag se en Henderson från 1916 under renovering. Den luftkylda radfyran på 1000 kubik ger modiga 8 hk.



Glasbrukstrippen

Text & foto: David E

Denna artikel skulle egentligen ha skrivits och publicerats för länge sedan. Men årets utgåvor av Gnistgapet fylldes glädjande nog av artiklar och material från er medlemmar och av material och artiklar om klubbens olika arrangemang, varför den fått anstå. Nu blev det äntligen läge att ta sig an den, för på vintern tunnastidningen lätt ut.

Bengt A är en trevlig kille och vi bor inte så långt ifrån varandra i Malmö, så för ett år sen, precis före vinterns utbrott, frågade jag honom om han eventuellt var intresserad av en MC-tur till några glasbruk i Småland. – Trevlig idé svarade Bengt. Men då han är en klok man påpekade han att han gärna avstod om det skulle bli vinteväglag med halka, kyla och risk för saltning. Bengt hade naturligtvis alldeles rätt, felet får till-

skrivas mig som kläckte förslaget alltför sent på säsongen. Vi enades om att göra slag i saken under 2011 i stället. I juni i år infann sig så äntligen möjligheten.

Åfors och Ryd resmål

Precis som du, har jag ett favoritglasbruk: Åfors. Där Bertil Vallien, hans fru Ulrika Hydman-Vallien med flera fantastiskt fina glas-konstnärer är verksamma.

Jag besöker gärna Åfors en gång om året, och då gärna på MC. Bengt accepterade förslaget och föreslog att vi på hemvägen skulle kunna besöka den berömda bils-kroten i skogen i Ryd. Ett trevligt program, eller hur?

Jag hittar till Åfors så jag, särskilt med navigatören. Och jag känner till trevliga småvägar dit så Bengt. Saken var biff, Bengt ombads att köra först och visa vägen in i Småland, Därefter



Före avfärd på Ärtolmsvägens Shellmack i Malmö, nyfrukosterade och nytankade.

kunde jag ta vid och låta GPS:en ta oss till Åfors.

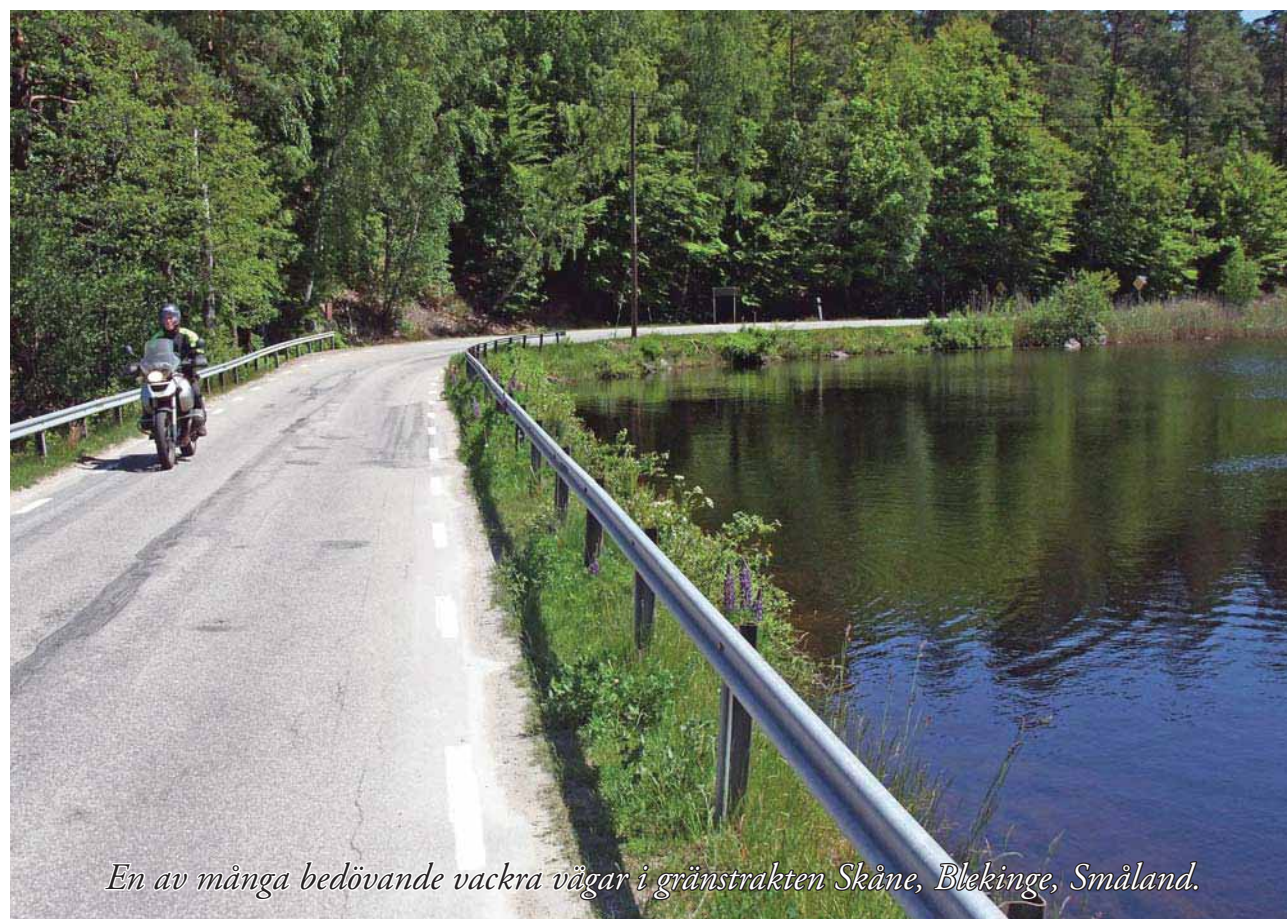
Höljt i dunkel

Jag hade GPS:en i gång hela tiden, men inskränkte mig till funktionen ”visa karta”. Det dumma med GPS är att man inte vet hur man tagit sig fram om man inte har ett biologiskt dunderminne eller en modern GPS som man kan be minnas sträckan med sk ”ruttloggning”. Min dåvarande GPS saknade funktionen. Bengts vägval är därför höljt i dunkel. Allt jag kan säga att jag njöt av körningen i fulla drag.

Så vitt jag förstår körde vi i en vid båge, först österut, sedan alltmer norrut. Farten var inte så hög, det är den sällan när jag är med. Bengt har kapacitet att köra mycket fortare men anpassade sig vänligen till ”gubbens” tempo. Med små pauser här och var för att dricka, lätta på trycket och sträcka på benen tog resan in i Småland massor med timmar – precis vad Bengt och jag önskade oss denna makalöst soliga, varma och fina dag.

Svensk försommar, när den är som bäst.





En av många bedövande vackra vägar i gränstrakten Skåne, Blekinge, Småland.

Efter timmar av färd genom det vackra landskapet började det kurra i magen och vi insåg att det var lunchdags. Statoils grillkorv i all ära, men vi ansåg oss vara värda en riktig lunch, sittande vid ett riktigt bord. Under vår färd till Småland hade vi nu hunnit en bit in i Blekinge. En skylt med korslagd kniv och gaffel pekade in mot en glittrande sjö, varför vi svängde av. Det visade sig vara en fantastisk hotell- och konferensanläggning kallad Fritzatorpet med "dagens" på menyn. Gissa om vi gärna stannade och slog oss ner i skuggan under en markis.



Fritzatorpets familjeägda hotellanläggning ligger i ett naturreservat, 4 km från centrala Olofström. Anläggningen bjuder på en magnifik utsikt över den omgivande naturen där bl.a. sjön Halen brer ut sig.



Nylunchade återupptog vi vår resa till Åfors. Vi bestämde att jag nu skulle köra först. GPS:en beräknade ankomsttiden till 15:45. Katten också tänkte jag, har vi "såsat" så mycket? Tänk om dom stänger fyra? Följden blev att jag körde hårt (= "snabbt", håller du med om det Bengt?) för att vi skulle kunna få åtminstone en halvtimme på plats i Åfors, vilket lyckades. Vid ankomsten upptäckte vi att dom stängde först halvfem.

Just på Åfors visas ovanligt färggrann och experimentellt glaskonsthantverk, där Kosta eller Boda är inriktade på mer traditionella glasprodukter.

En snabbfika på caféet tvärs över gatan och iväg till Ryds bilskrot. K-märkt är nog inte riktigt rätt uttryck. Snarare faktiskt ett rätt trevligt beslut av en kommun där medel för en genomgripande sanering av platsen kanske inte riktigt finns. Besöken där är alltid spännande låt vara att det var tämligen myggrikt denna sommarkväll.

Hemfärden tog sin tid och jag vill minnas att jag landade i TV-fätöljen vid 22-tiden, genomnöjd efter en hel dag på MC:n.

Detta Bengt får vi gärna göra om!



Några av Bertil Valliens sofistikerade och vackra glastavlor med inbakade ansikten och symboler.



Varma och svettiga kompisar fyller på vätskeförrådet på caféet i Åfors.



Bilskroten i Ryd bevisar att naturen alltid vinner, hur mycket människan än kämpar emot.

Motorcykelgarage på femte våningen

Text: Håkan i Helsingborg

En gång i tiden jobbade jag några år i Falkenberg.
Många resor på helgerna gick till en av huvudstadens södra förorter.
Miljonprogrammet ni vet och vad det kan medföra.

Damen i förorten var intresserad av allt som rörde sig och vid ett tillfälle fixades biljetter till oss två inklusive en stor del av be-
kantskapskretsen till Cats. Biljetter som egentligen inte fanns. Cats – jag vill

minnas att Jerry Williams hade en kattroll.
Det händer att det läggs in möten på jobbet, möten som det bara inte går att utelämma i almanackan. Inte ens om döden knackar på dörren. Så kan det bli. Alltså visste jag att lämna

Falkenberg skulle vara möjligt först en bit in på eftermiddagen. Köra bil var inte att tänka på tidsmässigt. BMW:n, ”svarven”, ”gubbracern” var det fordon som gällde. Det sistnämnda öknamnet fick bekänna färg.

forts på sid 21 >

Nästa problem var nattparkering i förorten. Utomhus på natten! Min cykel! Bland alla långfingrade marodörer! Min cykel!

I trapphuset utanför varje lägenhet i huvudstadens fastighet fanns ett förråd. Damen mätte upp längd och bredd och dörröppning. Kollade vilken vikt hissen klarade samt hissens mått. BMW:n skulle minsann gå att frakta upp i hissen utan att övervikts-spärr utlöstes. BMW:n skulle minsann gå att knöka in i

förrådet. Den behövde inte bo ute i trapphuset. Förrådet tömdes tillräckligt för att hysa cykeln.

Iväg från jobbet i en jävla vänster. Eldade ordentligt upp mot Hyltebruk. Normalt en älgkantad väg, men nu stod de bara i skogen och hurrade. Sen ut på Nissastigen och genom de gamla bostadstrakterna i Småland. Till sist motorväg, i varje fall längsta sträckan. 47 mil på kartan. Fick tanka i Norrköping norra. Ingen granne såg oss då jag utanför entrén vände

BMW:n åt rätt håll, rullade in genom entrén, in i hissen, ut i trapphuset på våning fem, in i förrådet. Bränslet i tanken var på upphållningen, så brandmyndigheterna hade säkert blundat för äventyret.

Föreställningen var naturligtvis lyckad. Omgivningen undrade förstäss hur resan gått. Som en skott.

Det borde gå att marknadsföra MC-garage på våning fem.

Expansionskammare

Håkan i Helsingborg

Någon gång under första halvan av 1970-talet, gissningsvis 1974, jobbade jag några timmar per vecka på en högstadieskola i Staffanstorp. Ämnet var motorteknik under rubriken Fritt Valt Arbete.

Hur jag fick det knäcket minns jag inte, men tro-
ligen hade en förfrågan kommit till LTT från skolan. Skolan hade kanske läst om LTT i bladet. På den tiden nämndes klubben då och då i lokaltidningen. Jobbet gick att hantera parallellt med studier och halvtidsjobb kvällar och helger på Domus.

Eleverna var en samling pågar, som antagligen valt det här ämnet för att det

var det minst tråkiga. Nåja, några var lite mer intresserade och kluriga. Motor-teori övergav jag snabbt. Det var ingen som lyssnade. Motorobjekt att jobba med var modellen. Det var bara det att objektet bestod i 1 st gammal B-?? motor. Verktyg saknades så jag tog med egna verktygslådan och nyckelsats.

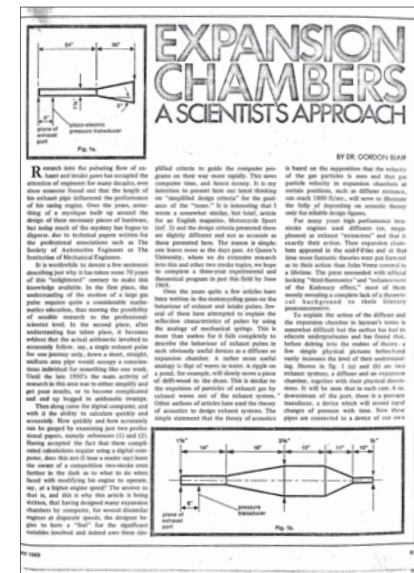
På underliga vägar lyckades jag köpa ihop några gamla mopedmotorer.

Skolan betalade. Till sist lyckades jag få skolan att inhandla en nyckelsats. Vaktmästaren inhandlade ett stycke nyckelsats – tumstörlek. Jag fick alltså fortsätta ta med egna verktyg.

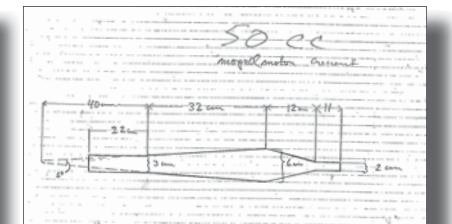
Några elever hade mopepe. Inga nya modeller utan 1960-talsutgåvor. Det hestaste ämnet var hur de kunde få moppen att gå fortare än i ursprungsfarten. Hur få in mer bränsleluftblandning i förbrännings-

rummet? Hur öka kompressionen? Hur öppna portarna? Hur öppna insugningsröret? Detta sista hade en elev löst genom att borra i röret från två håll. Nu infann sig problemet – hur borra i kröken.

På LTT:s möten snackades det naturligtvis Fritt Valt Arbete. Av Peter Holm fick jag låna en Cycle med beskrivning av expansionskammarens teorier och verklighets svårigheter. Med hjälp av artikeln, ett gissat varvtal på en mopedmotor och kanske några andra parametrar, ritade jag upp en modell till expansionskammare. En av eleverna hade nämligen nappat på min idé med expansionskam-



mare. Eleven var utrustad med en Crescent från uppskattningsvis 1973 och en svetskunnig bekant. Med ritningen som underlag klippte han till tunnplåt och bar iväg bitarna. Svetsade och simsalabim så



Artikeln från 1969 i Cycle t.v. och Håkans ritning ovan.

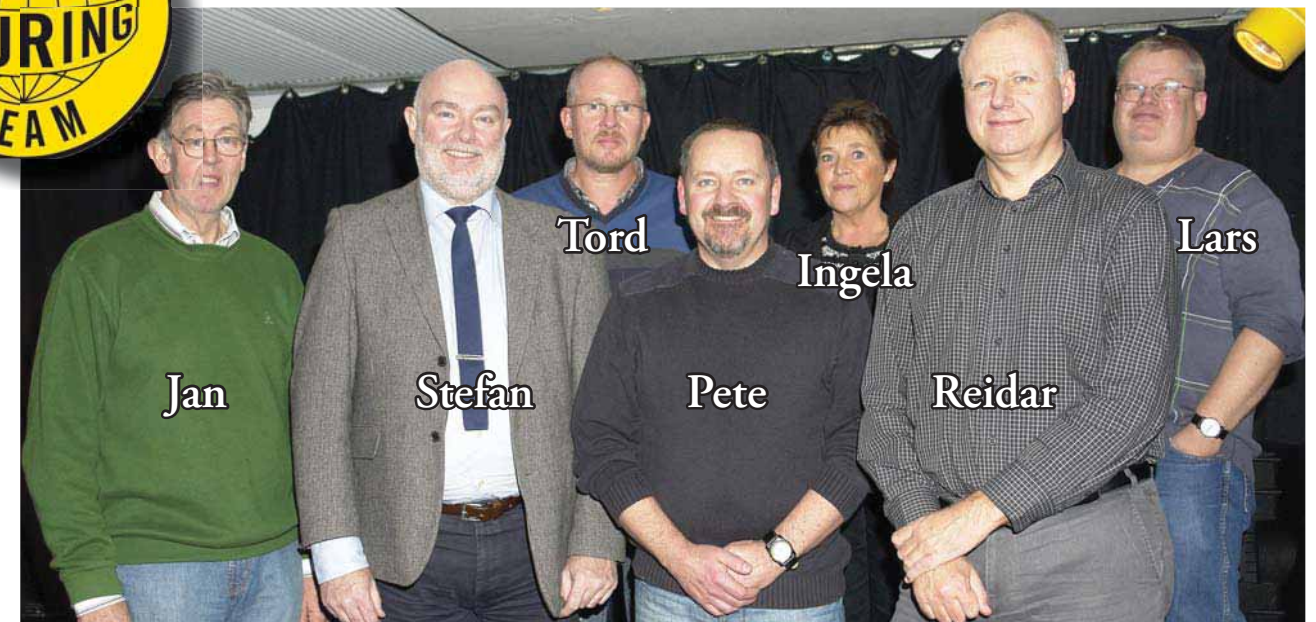
gjorde moppen 50 knyck utan några andra ändringar. Det var kanske inte så en lärare skulle använda tiden i skolan. Eleven sålde sedan expansionskammare.

Till sist tröttnade jag på lärarjobbet och överlät det till en annan LTT:are, Biger Borssin. Birger presenterades med sin Hesketh i Gnistgapet nr 2 2010.

UK-leftovers/uddabilder från England

Foto: David E

*Portsmouths Spinnaker tower
t.v., fräsigt formad gondol
i the London Eye i mitten
och halv storm på Nordsjön
underst. Vi var glada att inte
behöva åka med den mindre
båten.*



Styrelse

Ordförande	Stefan Malmgren	046-200 979	stefanidalby@gmail.com
Kassör	Reidar Karlsen	0418-734 000	reidar@karlsen.st
Ledamot	Pete Mace	046-201 812	pjmace@hotmail.com
Ledamot	Lars Nicklasson	046-131 119	lars.nicklasson@hotmail.com
Ledamot	Tord Andreasson	070-691 2341	tord.andreasson@glocalnet.net
Ledamot	Jan Gustavsson	046-132 736	jegustavsson@telia.com
Ledamot	Ingela Holmgren	046-132 934	iaprivat@hotmail.com

Uppdrag utanför styrelsen

Garageförman	Bengt Andersson	040-268 613	ba69se@yahoo.se
Revisor	Nils Bosrup	073-5074 850	nils@bosrup.nu
Revisor	Anders Holt	040-150 905	anders.tychobrahe@gmail.com
Valberedning*	Sture Lindberg	046-138 494	sture.lindberg@telia.com
Valberedning	Bengt Andersson	040-268 613	ba69se@yahoo.se

*Sammankallande

Officiell klubbadress	c/o Reidar Karlsen, Viktorshögsvägen 28, 261 62 Glumslöv
Plusgiro	14 82 46-2
Hemsida	www.ltt.nu
ePost till hela styrelsen	styrelsen@ltt.nu
ePost till hela klubben	lund_touring_team@yahoo.co.uk
Anmälan till ePostlista*	lund_touring_team-subscribe@yahoo.co.uk

*Anmäl dig här om du också önskar få den ePost som skickas till hela klubben. Du kan närsomhelst avanmäla dig igen. Mer information finns på klubbens hemsida.

Gnistgapet	Medlemstidning för Lund Touring Team	
Redaktör (avgående)	David Ehrenstråle	0709-415 823
	Hyacintgatan 31, 215 26 Malmö	david.ehrenstrale@gmail.com

Kalender 2012



Januari		
Måndag	16	Måndagsträff på restaurang Rauhrackl.
Februari		
Måndag	6	Måndagsträff på Rauhrackl.
Måndag (prel)	20	Säkerhetskväll + teoridelen "riskettan". Plats: Rock'n Roll Kocken.
Mars		
Måndag	5	Måndagsträff på Rauhrackl.
Måndag	19	Måndagsträff på Rauhrackl.
April		
Måndag	2	Ut-och-köra. Avfärd från Statoil, Norra Fäladen, kl 19:00. Säsongspremiär!
Måndag	16	Ut-och-köra. Avfärd från Statoil, Norra Fäladen, kl 19:00.
Preliminärt	i.u.	"Risktvåan". Vi kollar datum/kostnad och återkommer med förslag. Preliminärt.
Lördag	i.u.	Avrostning, troligen tillsammans med BMW-klubben. Vi återkommer med datum och plats, men siktar på andra häften av april.
Maj		
Måndag	7	Ut-och-köra. Avfärd från Statoil, Norra Fäladen, kl 19:00.
Måndag	21	Ut-och-köra. Avfärd från Statoil, Norra Fäladen, kl 19:00.
Lördag	i.u.	Provkörning hos Lillemans. Vi hoppas att Lillemans ställer upp i år med. Troligen slutet av maj.
Juni		
Måndag	4	Ut-och-köra. Avfärd från Statoil, Norra Fäladen, kl 19:00.
Onsdag	6	Ørerunt. Inbjudan följer.
Tisdag	12	Tisdagsträff i Lödde. Avfärd 17:30 från Statoil, Norra Fäladen. Preliminärt.
Måndag	18	Ut-och-köra. Avfärd från Statoil, Norra Fäladen, kl 19:00.
Onsdag	27	Smygehuk. Ljusa kvällar inbjuder till en tur till Smygehamn. Vi avrundar med en fika vid hamnen innan vi kör hem. Start 17:30 från Statoil, Norra Fäladen. Preliminärt.
Juli		
Måndag	2	Ut-och-köra. Avfärd från Statoil, Norra Fäladen, kl 19:00.
Vecka	27 & 28	Pete har funderingar att ordna en tur till Storbritannien.
Måndag	16	Ut-och-köra. Avfärd från Statoil, Norra Fäladen, kl 19:00.
Augusti		
Lördag-söndag	4-5	Skåne/Blekinge/Småland. MC-safarin gav mersmak. Vi funderar att lägga upp en liknande tur men i egen regi. Vi återkommer med förslag.
Måndag	6	Ut-och-köra. Avfärd från Statoil, Norra Fäladen, kl 19:00.
Måndag	20	Ut-och-köra. Avfärd från Statoil, Norra Fäladen, kl 19:00.
September		
Måndag	3	Ut-och-köra. Avfärd från Statoil, Norra Fäladen, kl 19:00.
Måndag	17	Ut-och-köra. Avfärd från Statoil, Norra Fäladen, kl 19:00. Säsongsavslutning.
Oktober		
Lördag	6	Kiviksturen. Den traditionella turen till Kivik för att kolla in äppletavlan. Detaljerat program följer.
November		
Oktober/november	i.u.	Vinprovning och middag. Preliminärt.
Måndag	5	Årsmöte. Datumet för årsmötet är satt, boka in detta i kalendern. Förslag är att köra samma koncept som 2011, på Rock'n Roll Kocken i Lund.