

Gnistgapet

Medlemstidning för Lund Touring Team

Nr 1 2012



Foto: Stefan Malmgren



Källa: <http://svmc.se/>



Foto: Stefan Malmgren

Ur "Motorjournalen" 1931

HANDBOK FÖR MOTORCYKLISTER

Utarbetad efter domstolsprotokoll och sjukhusjournaler, den nya arvs- och konkurslagen samt renhållningsverkets ordningsstadga.

Gnistgapet

Medlemstidning utgiven av

Lund Touring Team
C/o Reidar Karlsen
Viktorshögsvägen 28
261 62 Glumslöv

Plusgiro 14 82 46 – 2

Tf Redaktör

Stefan Malmgren
Norreskogsvägen 17
247 51 Dalby
Tfn 046 – 20 09 79
Mobil: 040 - 271 271
SMS: 0736 -33 93 53
stefanidalby@gmail.com



Hemsida

email till hela styrelsen

email till hela klubben

Anmälan till mailinglista*

<http://www.ltt.nu/>
styrelsen@ltt.nu
klubbmedlemmar@ltt.nu
webmaster@ltt.nu

*) Anmäl dig här om du vill få email som skickas via adressen till hela klubben ovan. Administreras t v av Web Master.



Styrelse

Ordförande	Stefan Malmgren	046 – 20 09 79	stefanidalby@gmail.com
Kassör	Reidar Karlsen	0418 – 73 40 00	reidar@karlsen.st
Ledamot	Lars Nicklasson	046 – 13 11 19	lars.nicklasson@hotmail.com
Ledamot	Pete Mace	046 – 20 18 12	pjmace@hotmail.com
Ledamot	Ingela Holmgren	046 – 13 29 34	iaprivat@hotmail.com
Ledamot	Jan Gustavsson	046 – 13 27 36	jegustavsson@telia.com
Webmaster	Tord Andreasson	070 – 691 23 41	tord.andreasson@globalnet.net

Uppdrag utanför styrelsen

Garageförman	Bengt Andersson	040 – 26 86 13	ba69se@yahoo.se
Revisor	Nils Bosrup	073 – 507 48 50	nils@bosrup.nu
Revisor	Anders Holt	040 – 15 09 05	anders.tychobrahe@gmail.com
Revisorsuppleant	Vakant		
Revisorsuppleant	Vakant		
Valberedning*	Sture Lindberg	046 – 13 84 94	sture.lindberg@telia.com
Valberedning	Bengt Andersson	040 – 26 86 13	ba69se@yahoo.se
*) Sammanställande			

Omslagsbild: Vårens aktiviteter och lite till

Kassörens Utlägg – Tillägg

Sommaren har nu kommit och vi med motorcyklar syns ute på vägarna, efter en som vanligt lyckad avrostning.

Vi är numera 80 medlemmar spridda runt om i världen, vi har hunnit med Riskutbildningar under våren och flera måndagsturer, flera trevliga längre resor finns planerade.

Och vi närmar oss Örerunt 2012 vilket blir en succés som vanligt med Lasses trevliga rundtur.

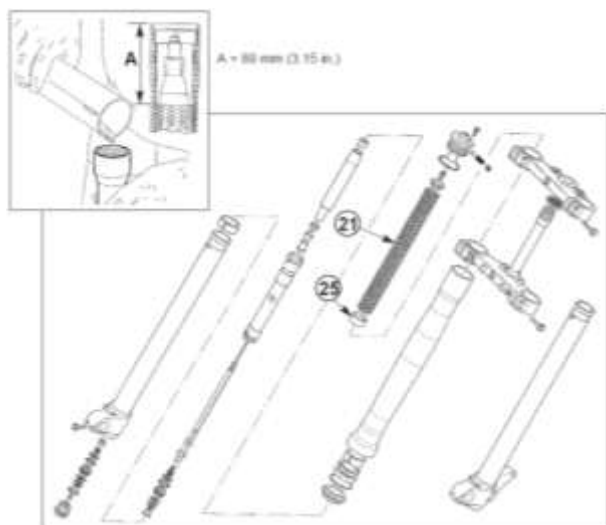
Med Vänlig Hälsning

Reidar, Kassör LTT

Nellad

Text: Håkan Rosborg

Sedan endurotiden i mitten och slutet av 1970-talet, fanns i bokhyllan kvar två reservdelskataloger med sprängskisser. Cyklarna de gällde för var bl a Husqvarna 250 och 360 WR. Speciellt sprängskisserna var värdefulla vid översyn eller allmänt mekande av ren nyfikenhet. Qvarnorna var mycket tillförlitliga så jag köpte nog inte så många reservdelar. Minns att jag fick byta plåtarna för fäste av baksvingen på 360:an, men dem fick jag gratis från fabriken och en svetslärare på en kvällskurs satte dem på plats.



Det var många år sedan jag bladade i katalogerna. De var värda ett bättre öde än att vara i min vård. Att kasta dem gick inte. Sånt gör man bara inte. Lämpligt annonsblad kunde vara någon veteran-tidning. Javisst skulle en annons i Classic Motor finna lämplig köpare. Summan jag ville ha för dem var blygsam. Tji vad jag fick fel. Efter några veckor hade inte en enda person kontaktat mig. Nollresultat alltså.

Reservutgången innebar Blocket med sin oerhörda

mängd annonser. Jag satte ett riktigt rövarpris. Strax efter att annonsen gått in ringde Jens från København. Jovisst jag reserverade katalogerna åt honom. Han skulle till Sverige i helgen och den väntan kunde jag stå ut med. Men det kunde inte Jens. Han ringde upp igen och undrade om jag hade andra Husqvarnagrejer och om han kunde hämta katalogerna samma kväll. Tre timmar efter annonsens införande stod Jens utanför min dörr. Han bodde på Kongens Nytorv så det var inte så långt att köra till Helsingborg. Att bo på Kongens Nytorv är ungefär som att bo vid Stureplan i Stockholm. Mellan Örkelljunga och Hässleholm hade han ett ställe och där fanns hans samling Husqvarnamotorcyklar. Det hände att han körde någon av dem på grusvägen utanför.



Redan utanför ytterdörren stannade Jens och började bläddra. Katalogerna skulle få ett bra hem förstod jag.

Senare ringde en intressent från Vetlanda, suckade och la på luren.

Hälsar

Håkan Rosborg

Helsingborg

RISK-utbildning

Text & foto: Stefan Malmgren

Ända sedan starten har LTT verkat för säkerhet vid MC-åkning. Exempel på detta är Säkerhetskvällen och Avrostningarna, inte minst de på Bulltoftabanan i Malmö. LTT har ordnat även med bankörning i syfte att medlemmarna skulle få en chans att träna på bana och därmed bättre lära sig behärska sina motorcyklar.

För inte så länge sedan blev det obligatoriskt i körkortsutbildningen för MC att genomgå en RISK-utbildning. LTT hakade på och erbjöd sina medlemmar samma RISK-utbildning och därmed få en chans att fräscha upp sina kunskaper. Även om man har kanske mer än 50 år bakom styret finns det alltid nåt nytt att lära.

RISK-utbildningen genomförs i två delar. Den ena delen är helt teoretisk medan den andra är helt inriktad på praktisk träning och förståelse för situationer som inträffar i trafiken sett såväl ur MC-förarens synvinkel som bilförarens. Det gäller att förstå varför man inte alltid syns så bra som man tror.

Tisdag 21/2-12 genomförde vi RISK 1 hos Rock'n'Roll-kocken i Lund. Drygt 20 klubbmed-

lemmar dök upp och fick genom Ola Kraft lära sig ett och annat om vilka risker vi utsätts för i trafiken som motorcyklister. Ola är till vardags trafiklärare (framförallt på MC) på Lundgrens Trafikskola i Lund och är en av dom i Sverige som varit med om att ta fram RISK-utbildningen.

Många tänkvärda saker fick vi oss till livs, liksom en hel del statistik som det tål att tänka på. Genom att veta vilka risker man utsätts för kan man förhoppningsvis undvika många situationer som annars skulle kunna bli kritiska.

RISK 2 genomfördes på den för LTT så välkända Bulltoftabanan i Malmö lördagen 31/3-12. Vädret var för årstiden generöst med sol och vind men desto snålare med värme och framförallt vätan som vi slapp helt och hållet.

Mer information om RISK-utbildning hittar du på:

<http://www.korkortsportalen.se/jag-ska-ta-korkort/motorcykel/Riskutbildning/>

<http://www.str.se/Korkort/Korkortguiden/A---Motorcykel/Forarutbildning/Riskutbildning/>





/

Jo, du blir yngre och gladare av motorcykeln

Inskickad av Håkan Rosborg



När män i medelåldern skaffar motorcykel talar många leende om patetiska försök att återvinna svunnen ungdom och kraft.

Men experiment visar att MV-åkandet faktiskt bidrar till att hålla förarna unga genom att stimulera hjärnan, säger forskaren Ryuta Kawashima på Tohoku-universitetet i Japan.

Hans arbetslag och Yamaha Motor har samarbetat i en rad tester på just medel-

ålders män. I ett delades 22 män i 40- och 50-årsåldern upp på två grupper.

Alla deltagare hade MC-körkort men ingen hade åkt mc på minst tio år. Ena gruppen fick grensla mc:n igen dagligen under två månader, den andra fick fortsätta att cykla eller åka bil. Och MC-gruppen presterade klart bättre i kognitiva prov.

Bland annat förbättrades minnet markant. MC-åkarna kände sig också gladare och gjorde färre misstag i arbetet.

"Data visar att man kan förbättra sitt mentala tillstånd helt enkelt genom att pendla per motorcykel", summerar Kawashima, själv inbiten MC-åkare.

Spana in MC-mässan

[TT-AFP](#)

Publicerad DI 2009-03-04 16:42

Uppdaterad 2009-03-04 16:50

Avrostning 2012

Text & foto: Stefan Malmgren

Kan MC-året börja bättre?!

Avrostning tillsammans med en mängd andra trevliga MC-entusiaster är väl ingen dålig start?!

Som vanligt genomfördes Avrostningen tillsammans med BMW-klubben.

Vi var 87 deltagare och knappt 20 funktionärer.

Av dessa var 11 deltagare och 3 funktionärer från LTT. Men var är resten av våra LTT:are...?!

Vädret var helt OK bortsett från nån liten skur.

Ett stort tack till er som ställde upp som funktionärer och ett speciellt tack till Pete för ännu en väl genomförd Avrostning!

Hur det gick? Bilderna får tala för sig själva...



Reidar och Pete lägger upp dagens strategi



Vi var våra stycken...



LTT-funktionär beredd att rycka in...



Våra nya flaggor böjde sig inte stolt i vinden eftersom det inte blåste men visst är dom fina!



Engagemanget är det inget fel på!



Balansträning som vanligt och lika nyttigt var gång



Teori – Rondellkörning



Vi fick lära oss byta däck...



... och laga punka...



Mätta och belåtna pustar vi ut



Så här ska ni köra på grus...



Bromsprov på grus – Nyttig övning



Visst va de lite blött idag...

Handbok för motorcyklister

Inskickad av Håkan Rosborg

Ur "Motorjournalen" 1931

HANDBOK FÖR MOTORCYKLISTER

Utarbetad efter domstolsprotokoll och sjukhusjournaler, den nya arvs- och konkurslagen samt renhållningsverkets ordningsstadga.

Kap. 1

Vem som uppfann motorcykeln känner man ej. Av vissa skäl antas det dock att det var samme man, som konstruerat sträckbänken, tumskruv, Spanska stöveln och benkrossen. Några säkra bevis förefinnes emellertid ej.

Kap. 2

För inköp av motorcykel fordras ca 1 kr 50 öre som kallas första inbetalning. Resten sköter sterbhuset, utmätningsmannen och skrothandlare Moser⁽¹⁾ om. Den kan även köpas kontant. Ha, ha, ha...

Kap. 3

Motorcykeln lägger sig stundom på endera sidan. Oftast under full gång. Lägger den sig samtidigt på båda sidor, kan den i fortsättningen användas som glitter i julgranen. Hinner man dessförinnan ej stiga av, används följande knep. Benen drages hastigt upp, så att knäna kommer bakom öronen och huvudet sänkes i jämnbredd med tredje svanskotan. I regel rullar man aldrig längre än 300 meter. Tag med ett litet minne från det stenrös du hamnar i.

Kap. 4

När du vaknat i närmsta bondstuga och hunnit rätta till löständerna bör du först fråga efter "hojen". Då ingen vet vad detta är, ger man dig en cognac. Som av gammalt anses bra mot hjärnskakning. Sedan bör du åter svimma. I förhoppning att få en till. — Detta hos vänliga människor. Det finns även ställen, där man kan få ett kok stryk. Värre än till och med en-stjärnig Eau de Vie...

Kap. 5

Kullkörning bero endast på felaktig konstruktion och dålig körställning. Även mär-

ken som ligga bäst på vägen, ligga mången gång bättre i diken. Hör någon på, så låt veta vilken urbota "skräddardjävul" som "träcklat ihop harven". Den närmsta äran är därmed räddad.

Kap. 6

Motorcykelsporten skänker minnen för livet. Såsom reumatism, varbildning i skallen och äktenskap. I det senare fallet är det föraren som får krypa till "bönpallen". Och svärmor håller i styrstången...

Kap. 7

Motorcykeln är utrustad med sk ljuddämpare. Denna uppfinning, frambringar ett kulsprutsliknande buller, vilket särskilt nattetid påminner om världskriget. För nervklena personer finns ännu några ostörda tomter lediga på norra Grönland. Övriga personer böra skaffa sig en god hagelböss. Att skjuta på stillastående motorcyklist anses dock ej som god sport. Fast f-n vet...

Kap. 8

Motorcykelns förnämsta egenskap är hastigheten. Den når sitt maximum i katalogen och före tävlingar. Hastigheten registreras av en mätare, mestadels direktkopplad till förarens fantasi. För fortkörning erhålles antingen böter eller sk bucklor. Skillnaden i pris är numera obetydlig. Med nuv. notering på nickel ock nysilver.

Kap. 9

För anordnande av tävlingar och gökottor finns i Sverige 9.574 st motorklubbar. Varje klubb brukar efter en tid dela sig i två. Mestadels på fredlig väg. Gå alltid in i den klubb som landsfiskalen tillhör.

Kap. 10

Överstiger bötesbeloppet 3 000 kr eller är den överkörde champion i tungviktsboxning, bör man för en tid gå in i Templarordens syskonkrets eller anlägga helskägg.

Kap. 11

En motorcyklist har liksom villaägaren två lyckliga dagar i sitt liv: Den dag han köpt motorcykeln och den dag han sålt den."

(1) Amm. Moser, skrothandlare som var mycket känd i Stockholm på 1930-talet.

Från förr

Text: Stefan Malmgren



Lättviksmotorcykel **Herr**



Med två växlar, klockart och flygning Nr. 625/—
För allmän trafik och utställningar Nr. 25/—

Beskrivning:
Ramar: Ladd, extra stark.
Motor: Willers 2-aktig 1 1/2 hkr.
Sadel: Sitt och klockart.
Gaffel: Engelsk modell.
Växellåda: Allman med två växlar.
Klockart och flygning.
Carburator: Willers.
Tändning: Patentat stängslsystem.

Smörjning: Bensinolja.
Styrer: Patentat.
Sadel: Dans-Special.
Bromsar: Fekarna.
Skruvar: Continental system 20" x 2 1/2".
Ramar: Gummihjulen 1 1/2".
Fotbräda: Aluminium.
Gummis: Dunlop Cord 20" x 2 1/2" Continental system.

Lättviksmotorcykel **Dam**



Med två växlar, klockart och flygning Nr. 625/—
För allmän trafik och utställningar Nr. 25/—

Beskrivning:
Ramar: Ladd, extra stark.
Motor: Willers 2-aktig 1 1/2 hkr.
Sadel: Dans-Special.
Bromsar: Fekarna.
Skruvar: Continental system 20" x 2 1/2".
Ramar: Gummihjulen 1 1/2".
Fotbräda: Aluminium.
Gummis: Dunlop Cord 20" x 2 1/2" Continental system.

Rex 3 1/2



Med två växlar, klockart och flygning Nr. 625/—
För allmän trafik och utställningar Nr. 25/—

Beskrivning:
Ramar: Ladd, extra stark.
Motor: Willers 2-aktig 2 1/2 hkr. (10 hkr.).
Sadel: Aluminiumsattel med gaffel.
Gaffel: Engelsk modell.
Växellåda: Allman med två växlar.
Klockart och flygning.
Carburator: Willers.
Tändning: Patentat stängslsystem.

SPECIALFABRIK FÖR



Motorcyklar Velocipeder

AB MASKINFABRIKEN
REX
H A L M S T A D

Fick ett vykort av min gode vän Valter Bornemark. Bornemarks har sin sommarstuga på västkusten i trakten av Varberg och hade varit på besök på Svedinos.

Svedinos Bil- och Flygmuseum är en av Europas största samlingar av gamla bilar och flygplan. Samlingen omfattar ca 130 bilar, 40 flygplan, motorcyklar, motorer, bruksföremål och mycket annat. I museets cafeteria erbjuder vi kaffe, te, läsk, fikabröd, glass med mera.

Museet är öppet dagligen under juni, juli och augusti samt helger i april, maj, september och oktober. Det är beläget i Ugglarp, längs Kustvägen, ca 25 km norr om Halmstad och ca 15 km söder om Falkenberg.
Källa: <http://www.svedinos.se/>

Varselväst och synbarhet

Källa: http://svmc.se/smc/SMCs-arbete--fragor/Motorcyklisten/Varselvast_/

I takt med att allt fler använder varselväst i trafikmiljön ser SMC ett behov av forskning i frågan. Ökar varselvästen synbarheten? På vilket avstånd? I vilka situationer? Vilken effekt får västen om allt fler använder den? Är det bättre med väst än med en jacka i samma färg? Eller ger en vit eller illgrön hjälm den bästa effekten för ökad synbarhet? En nyligen publicerad nederländsk studie visar att kontrasten mot bakgrunden är viktigast.

Syns motorcyklister utan varselväst?

SMC anser att motorcyklister syns med eller utan varselväst. Problemet är att andra trafikanter inte ser oss.

Motorcyklisterna väljer själva

SMC har inget emot att motorcyklister väljer att köra med varselväst. Det ska dock vara ett fritt val.



Källa: <http://svmc.se/>

Regn, mörker och tät trafik

I regn och i mörker är det en fördel att använda ett regnställ med fluoriserande färger på skuldror och armar. Det är bra att kunna ha en gul väst med reflexer under sadeln om man får motorstopp på en livligt trafikerad väg eller när man kör i mörker. Motorcyklister som kör i tät stadstrafik anser att man syns bättre med varselväst.

Kortege och gruppkörning

Om man kör i en kortege eller i grupp kan det vara en fördel om den som kör först och sist har varselväst. Det ökar synbarheten framförallt för motorcyklisterna som kör i gruppen.

Övningskörning

Vid privat övningskörning med motorcykel har motorcyklister tidigare fäst en bilskylt i ett bälte runt midjan. Numera finns möjlighet att köpa varselväst med texten "Övningskör" även genom SMC:s webshop. Det är ett bättre alternativ än bilskylten på ett bälte och ökar synbarheten för trafikanter i elevens närhet och för handledaren som kör bakom.

Falsk trygghet

Ett obligatoriskt bruk av varselväst kan ge mc-förarna en falsk trygghet. Den som fick körkortet på köpet blir inte en bättre motorcyklist av att använda varselväst. Det finns en risk att man förlitar sig på varselvästen istället för att använda körstrategier som fungerar:

- ögonkontakt med bilföraren och titta om hjulen på bilen är i rörelse
- anpassa hastigheten, inta bromsberedskap och placera sig väl synligt i körfältet

- flytta motorcykeln åt sidorna när man ser att en kollision kan uppstå

Inflation

Det finns en risk att det går inflation i signaleffekten om alla använder varselväst för att synas bättre; från ambulanspersonal och polis till motorcyklister, joggare och parkeringsvakter. Det finns till och med varselväst för hundar!

Ljusskenet tar över

Sverige har sedan många år lag om halvljus. Tester visar att skenet från främre lyktan alltid är det mest iögonfallande när motorcykeln ses framifrån. Skenet från den främre lyktan tar över de färger som eventuellt finns bakom.

Bakom vindsydd och kåpa

På motorcyklar med vindsydd och kåpor kommer bilförare inte alltid kunna se den gula västen i den vanligaste olyckssituationen som är när bilförarna ser motorcykeln framifrån eller snett framifrån.

Kamouflage

Starka färger är inte alltid mest synliga. Exempel från militären visar att dessa färger ibland kan ha en kamouflerande effekt medan en mörk siluett kan ha en iögonfallande effekt. Det är helt beroende av bakgrunden som man ser objektet emot.



Källa: <http://www.nolan.it/>



Källa: <http://www.jofama.com/>

Effekten är mindre än man tror

I ett praktiskt försök i Sverige 1997 visade det sig att varken fluorescerande tejp eller olika belysningar gjorde att bilisterna som deltog i testen såg motorcykeln bättre. Ett praktiskt test i Norge visar att varselvästen ökar synbarheten mindre än man tror.

Det går att se en motorcykel

Den norska TØI-rapporten om motorcyklars och mopeds synbarhet från 1999 säger klart att både

motorcyklar och mopeder ligger långt över skalan för vad som är synbart. Det egentliga problemet är att bilförare inte är inställda på att se efter motorcyklar.

Motorcykeln upplevs inte som ett hot

En möjlig förklaring på att bilförare inte är inställda på att titta efter mopeder och motorcyklar kan vara att dessa ganska små fordon inte upplevs som ett hot mot bilförarnas egen säkerhet. Flera brittiska studier bekräftar detta.



Källa: <http://www.jofama.com/>

Bilförare ser mc-poliser

Motorcykelpoliserna kör ofta vita motorcyklar, mörkblå skyddsutrustning och vit hjälm. Det är inte särskilt iögonfallande färger men ändå ser man nästan alltid mc-polisen. Det är förmodligen för att bilförare är inställda på att titta efter polisens motorcyklar.

Nederländsk studie 2012

En nederländsk studie genomförd av SWOV säger att det inte går att säga att en viss klädsel är bäst i alla situationer. Studien säger att ljusa kläder är bäst dagtid och i tät trafik, mörka kläder är bäst när man kör på landsbygd och på nätterna är det bäst att ha reflekterande klädsel. Det är viktigt att informera motorcyklisterna om hur man syns bäst i olika situationer.



Källa: <http://www.alpinestars.com/>

SMC är emot lagstiftning

SMC ser inget behov av att reglera användning av varselväst när man kör motorcykel eller moped. Vår erfarenhet visar att trots att det inte finns en lag om skyddsutrustning för motorcyklist, utöver hjälm, använder en majoritet handskar, stövlar och heltäckande skyddskläder. Allt fler använder dessutom ryggskydd. Det gör motorcyklisterna för att de tänker på sin egen säkerhet. Låt motorcyklisterna själva avgöra när de ska använda varselväst!

En lagstiftning kan göra att mopedister och motorcyklisterna får ansvaret för ett trafiksäkerhetsproblem som

nästan alltid förorsakas av bilförare.

SMC befarar att en lag om varselvästar kan medföra att motorcyklisterna och mopedister får reducerad utbetalning från försäkringsbolag vid olyckor om man inte använt varselväst.

En lag kan skapa problem för utländska motorcyklisterna som är på semester i Sverige.

Nya rön om Se Oss-problematiken

2012-02-09

SWOV har gjort utredningen på uppdrag av nederländska regeringen. Den är en del av det bete som genomförs för att minska olyckorna. Eftersom många motorcyklisterna dödas och skadas i kollisioner med andra trafikanter varje år är detta en av sju punkter som man ska satsa på i Nederländerna. Studien heter "The roles of motorcyclists and car drivers in conspicuity-related motorcycle crashes"

Studien visar att:

- En majoritet av kollisioner sker med en bil. I de flesta fallen har bilisten inte lämnat företräde eller svängt utan att ge fri väg för MC-föraren. Man ser helt enkelt inte en mötande motorcykel.

- Bilförare som har både A- och B-behörighet var bättre på att uppmärksamma motorcyklisterna och därmed inblandade i färre kollisioner.

- I ytterst få olyckor höll motorcyklisten en för hög hastighet (8 av 1 664).

- Det finns ingen entydig forskning för hur motorcykelns eller motorcyklistens synbarhet kan öka. Däremot visar den att den viktigaste faktorn för motorcyklistens synbarhet är **kontrasten** mot bakgrunden.

- Det går inte att säga att en viss klädsel är bäst i alla situationer. Studien säger att ljusa kläder är bäst dagtid och i tät trafik, mörka kläder är bäst när man kör på landsbygd och på nätterna är det bäst att ha reflekterande klädsel. Det är viktigt att informera motorcyklisterna om hur man syns bäst i olika situationer.

- Bilisternas förväntan av motorcyklar i trafiken är mycket viktig.

- Citat ur studien "Vi fann bevis för att uppmärksamheten gentemot motorcyklisterna är avhängig av såväl motorcykelns och förarens synbarhet som av förväntan och kunskap hos bilföraren. Åtgärder bör därför ske inom bägge områdena."

SWOV = Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid – Institute for Road Safety Research, The Netherlands

Läs hela artikeln på: http://svmc.se/smc_filer/SMC%20centralt/Rapporter/R-2011-25.pdf

Testkörning Örerunt 2012

Text & foto: Stefan Malmgren

Några samlades på Glumslövs backar. På den ordinarie startplatsen. Dom tog färjan i Helsingborg över sundet till Helsingør.

Vi andra samlades hos Margareta & Rolf i Malmö för att köra över bron och Strandvejen upp till Helsingør.



Var gång jag åker över Öresundsbron kommer jag att tänka på min f d arbetskollega från skotska Aberdeen. Han bodde granne med Glen Fiddich destilleriet. *(Det är alltid lika kul att hälsa på honom... ;-)*. I vilket fall jobbade vi tillsammans på Öresundsbrokonsortiet med att bygga bron *(jo, det var nåra till... ;-)* och vid ett tillfälle åkte vi ut på den ännu inte färdigbyggda högbrodelen för att besikta nån del av den. John, som han heter, hade tagit med sitt hopfällbara kastspö och tänkte bli både den förste och den ende som hade fiskat från Öresundsbron. Så när vi står där mitt på högbron plockar han fram sitt spö och häktar fast ett drag, lossar spärren på rullen och låter linan löpa ut. Man hör hur det surrar från rullen och draget far ner mot vattenytan. Plötsligt hörs ett distinkt ljud från rullen och vi konstaterar att linan tagit slut. Det var 50 m lina på rullen och 75 m ner till vattnet! Ooops! Så blev det med det fisket. Nej, inte ens flygfisk blev det!



Grupperna sammanstrålade där den första kontrollen i södra Helsingør brukar vara belägen. Direkt kunde vi konstatera att danska Vejdirektoratet ännu en gång har planer på att sabotera Örerunt-rallyt. Där vi normalt har vår plats för övningarna och frågorna hade man nu etablerat en byggupplagsplats av det större slaget. Uppenbarligen ska en del av det danska folket få nya kablar dragna kors och tvärs.



Allmänt ansåg de anlända LTT:arna att visserligen är platsen stor nog för oss båda men vi hade ju inte blivit ledsna om Vejdirektoratet hade ringt oss först INNAN de valde platsen för sin byggetablering. Nästa år ser vi fram emot ett mer kreativt och förutseende samarbete!

Alltnog, den tiohövade skaran av motorcyklister anträdde färden att söka 2012 års upplaga av Örerunt-rallyt och dess hemligheter.

Efter bara nån kilometer svängde Lars Nicklasson, som anförde troppen, vänster vart och försvann ner i första bästa hamn. Dvs inte ner i hamnbassängen utan han höll sig uppe på kajen och lät meddela att här är kontroll 2. Tyvärr förbjuder mig sekretessen att avslöja den exakta lokaliseringen av nämnda hamn. Det skulle ju ta udden av Örerunt-rallyt om detta kom till allmänhetens kännedom. *(Att artikelförfattaren inte har en susning om var hamnen ligger har ingenting alls med saken att göra! Reds anm.)*

Efter att ha konstaterat platsen för kontroll 2 fortsatte de 9 motorcyklarna färden för att ganska snart stanna igen. Åter har vi problem att hitta rätt väg. Denna gång är det inte det danska Vejdirektoratet som spelar oss ett spratt utan helt enkelt att en antikvitetbutik har upphört med sin verksamhet och därmed tagit ned skylten. Detta uppfattade vi som oerhört fräckt då denna skylt alltid signalerat till oss LTT:are var vi ska svänga av. Nu var förvirringen total! Åter fick vi vänta i solgasset

och den nu 24-gradiga värmen på att Lasse N och Pete M rekognoserade fotledes och gick de säkerligen 50 meterna tillbaka till vägkorsningen. (*När man kunde kört motorcykel?*) Så småningom enades de två rundaläggarna om den korrekta beskrivningen av avtagsvägen och noterade den i sina körnoter.



Färden fortsatte. Denna gång körde vi flera kilometer utan att stanna. Frågan är om det inte var dagens längsta etapp? Annars var det väldigt många stopp och snack om den rätta vägen som gjorde att vi fick mycket träning på att stanna våra motorcyklar, fälla ut sidstödet, ta av oss handskar, hjälmar och jackor för att inom 5 minuter utföra detsamma igen fast nu i omvänd ordning. Färdledaren ansåg förmodligen att vi även skulle tränas i att uthärda den för dagen så strålande solen och vistas i dess vackra sken. – ”Är det sommar så ska ni banne mig oxå få känna på den!”, tycktes det höras i luften. Men det var säkerligen inbillning och anledning till stoppen på de icke skuggiga partierna berodde med största sannolikhet på overseende och koncentration på körnoterna. Allt annat fick stå tillbaka.

Danska Vejdirektoratet hade stängt av infarten till en avtagsväg som vi hade lagt in i körnoterna och hänvisade med skyltar en alternativ körväg, vilket vi i sig inte hade nåt emot på eftersom den erbjöd lika naturskön upplevelse som den egentliga

rutten. Eftersom det innebar en liten omväg fick vi istället uppleva lite mer av den danska naturen. Generöst tänkt av Vejdirektoratet!

Samtidigt insåg vi att det danska Vejdirektoratet inte är särskilt samarbetsvilliga. Vi hade hellre sett att de hade tagit hänsyn till det faktum att LTT har sitt årliga Örerunt-rally alltid den 6/6 (*i alla fall sedan våra år tillbaka*) och antingen informerat oss om den förestående vägvästängningen eller, ännu hellre, skjutit på arbetet till efter den 6:e. Det är väl inte för mycket begärt!? Som en direkt konsekvens av ovanstående uppmanar jag danska Vejdirektoratet att FÖRST kontakta LTT och SEN planera era insatser i det danska vägnätet. Det är ju inte alltför många år sen dom snuvade oss på en hel rondell, som helt plötsligt bara var försvunnen. Så skräckupplevelser vill man ju inte återuppleva!

Esrum Sø och platsen för den så uppskattade korvakontrollen (*”pøsekontrollen”*) är en pärla som man gärna återvänder till, år efter år. Så ock gjorde vi. Och allt var sig likt. Båtarna var i ilagda och låg och guppade i hamnen, dvs inte idag då det var i princip vindstilla.

De som hade varit förutseende packade upp sina medhavda matsäckar. En del bredde t o m ut en duk på bordet där det sen förplägrades både det ena och det andra. – ”Jo, jo, en del dom kan dom!”



Udsholt, Stavnsholt, Lønholt, Grønholt, Stenholt, en massa Holt vart man än såg men ingen Holt, Anders. Nä, visst nä! Han var ju inte med på rundan idag... ;-) Men det är med en viss stolthet vi kan konstatera att en väg är uppkallad efter vår LTT-medlem; *Holtvej* strax söder om Gilleleje på norra Sjælland. Och *Gammel Holtvej* som ligger lite längre söderut är väl då förmodligen efter någon äldre släkting. Eller...?!

Så småningom nådde vi då målet för rallyt – Helsingørs hamn.

De som inte åkte över med färjan tillbaka till Sverige tog Strandvejen mot København och Malmö igen. Den var precis lika vacker på hemvägen som på vägen dit. Dessa fantastiska rhododendron som blossar i vitt, gult, orange, rosa och rött. Tillsammans med ginst och syrener tävlar dom om vem som är vackrast och har flest blommor. Det såg väldigt lockande ut på stränderna där

en del faktiskt badade medan andra låg och pressade och ytterligare andra som förberedde maten då röken från de portabla kolgrillarna låg tät på sina ställen.

Man blev riktigt sugen och nu är jag övertygad om att sommaren faktiskt är på väg!



Q: Vad kallar man en intelligent, läcker och behaglig man?

A: Ett rykte...



Q: Hur undviker du att din man läser dina mail?

A: Du ändrar "Inkorg" till "Bruksanvisning"

Q: Vet du vad man kallar de norska urologmottagningarna?

A: Dolmenkollen...

Jag hade lärt min man att göra sin del av hushållsarbetet och nu stod han i tvättrummet och ville tvätta sin T-shirt. Han hade varit därute i cirka två sekunder då han ropade: "Vilket program ska jag använda?" "Det beror på" svarade jag, "vad står det på t-shirten?" "Manchester United" svarade han. Och så säger de att blondiner är dumma...



– 'Det är allt för varmt för att ha kläder på i dag' säger Erik när han kliver ut ur duschen.
– 'Älskling, vad tror du grannarna skulle tänka om jag klippte gräset naken?'
– 'Att jag tog dig för pengarna... '

Kalender – 2012

Uppdaterad 2012-05-27

Juni 2012		
Måndag	4	Ut-och-Köra: Start Statoil Norra Fäladen, Lund, 19:00
Onsdag	6	Öreruntrally – Detaljerat program finns på hemsidan (litt.nu)
Tisdag	12	Tisdagsträff i Lödde; Start Statoil macken Norra Fäladen, Lund, 17:30 <i>Tanken var att Tord Andreasson skulle lett denna tur men han har fått förhinder. Han låter dock möjligheten ligga kvar och en spontan grupp kan uppstå som på egen hand tar sig en tur till Lödde.</i>
		Klubbutflykt till Everöd – Vi kör till Everöd och besöker Skånes Fallskämsklubbs anläggning på Kristianstads flygplats Detaljerat program finns på hemsidan (litt.nu) Anmälan till Bengt Johansson 046-14 33 21, 0730-56 67 73, sm7uga@comhem.se
Måndag	18	Ut-och-Köra: Start Statoil Norra Fäladen, Lund 19:00
Onsdag	27	Smygehuk – Kvällarna är ljusa och det inbjuder till en tur ner till Smygehamn. Vi avrundar med en fika vid hamnen innan vi kör hem. Start 17:30 från Statoil macken vid Norra Fäladen i Lund. Anmälan till Tord Andreasson
Juli 2012		
Måndag	2	Ut-och-Köra: Start Statoil Norra Fäladen, Lund, 19:00
W227/228		Till England med Pete – Program kommer inom kort <i>Turen är tyvärr inställd men Pete låter meddela att han kommer att ta upp tråden igen nästa år.</i>
Måndag	16	Ut-och-Köra: Start Statoil Norra Fäladen, Lund, 19:00
Augusti 2012		
Lördag/ Söndag	4-5	Skåne/Blekinge/Småland – MC-safarin i fjor lämnade mersmak. Vi har lagt upp en liknande tur fast i egen regi. Detaljerat program finns på hemsidan (litt.nu) Anmälan senast den 31 januari till Ingela Holmgren, 046-13 29 34, 0709-13 49 62, iaprivat@hotmail.com
Måndag	6	Ut-och-Köra: Start Statoil Norra Fäladen, Lund, 19:00
Måndag	20	Ut-och-Köra: Start Statoil Norra Fäladen, Lund, 19:00
		<i>Någon form av sensommaraktivitet är i planeringsskedet. Håll ögonen öppna och missa inte tillfället när det dyker upp!</i>
September 2012		
Måndag	3	Ut-och-Köra: Start Statoil Norra Fäladen, Lund, 19:00
Måndag	17	Ut-och-Köra: Start Statoil Norra Fäladen, Lund, 19:00
Oktober 2012		
Måndag	1	"Klubbkväll" på Rauhrackel, 19:00
Lördag	6	Kiviksturen – Den traditionella turen till Kivik för att kolla in Äppeltavlan – Vi återkommer med detaljerat program
Måndag	15	"Klubbkväll" på Rauhrackel, 19:00
November 2012		
Måndag	5	Årsmöte, Rock'n Roll-Kocken, kl 19:00
Måndag	19	"Klubbkväll" på Rauhrackel, 19:00
December 2012		
		Glöggparty
		Garagegolvssopning
Måndag	24	GOD HJUL!

OBS. Ovanstående angivna datum är spikade.

LTT hemsida: www.ltt.nu