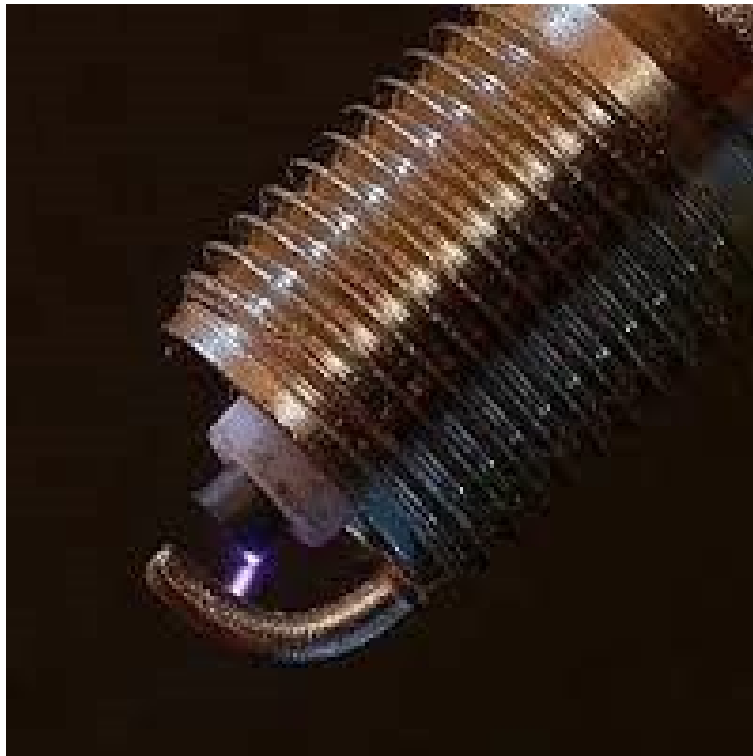


GnistGapet

nummer 1 2016



Medlemstidning för Lund Touring Team



Lars Tankar



Som man säger, bättre sent än aldrig, här kommer så mitt första nummer av GnistGapet. Vår tidigare redaktör David valde ju att kliva av rollen som GnistGapet-ansvarig vid senaste årsmötet. Då ingen av medlemmarna kände sig redo att följa i tidigare redaktörens fotspår, så föll det på styrelsen att temporärt ta över ansvaret för vår medlemstidning. Undertecknad tog på sig att sätta ihop denna första utgåva.

Att lev upp till Davids höga kvalitetsnivå är mer eller mindre omöjligt. Så jag har valt att inte ens försöka. I stället har jag satt ribban utifrån vad jag klarar av med en rimlig arbetsinsats. Och så tycker jag varje framtida redaktör också måste få göra.

När det kommer till innehållet, så är det upp till oss medlemmar att bidra med detta. Alla bidrag, korta som långa, är välkomna. Ett bidrag till klubbtidningen skickas enklast och smidigast till: gnistgapet@litt.nu

/Lars Nicklasson

Falluckor – ingen risk för oss som kör MC

David Ehrenstråle

Tillhör du också dem som ogillar när motorcyklister överskrider hastighetsgränser och kör som om trafikregler inte gäller för oss? En samvetsfråga, som inte behöver besvaras just här och nu.

Gupp, avsmalningar, rondeller, bullerband, trafikljus och kameror är exempel på redskap som samhället tar till för att få oss trafikanter att dämpa farten och köra säkert. Inrättandet av gupp lär för övrigt mestadels beslutas av politiker i trafiknämnderna, mer sällan av gatukontoren. Ett nytilskott är så kallade falluckor av samma typ som finns vid Öresundsbron. Kör man för fort sänks en fordonsbred ställucka 6 cm ner i marken, vilken skakar om såväl de åkande som fordonet ordentligt.

Beväpnad med ett klipp ur Sydsvenskan om falluckor i Malmö tog jag tåget till MC-mässan i Göteborg tillsammans med glada vänner Pontus Block, Rolf Müngersdorff och János Grönhed för att – om möjligt – ta upp saken med någon på SMC. Varför det? Jo, orolig befarade jag att installation av falluckor helt bygger på ett bilperspektiv och att man inte är medveten om de potentiellt livsfarliga riskerna för oss motorcyklister. Detta var mina tankar. Om så var fallet är SMC rätt instans att påverka kommunerna i en för oss mindre farlig riktning.

Min första åtgärd efter ankomsten till mässan blev att besöka SMCs monter. Först blev jag trevligt bemött av en man som i sitt yrke jobbar som MC-polis. Övriga ”potentater” syntes inte till i montern just då. Vi diskuterade saken, tittade på tidningsklippet, varvid mannen lovade att ta upp saken med någon av cheferna i organisationen. Precis då såg vi SMCs Petra Holmlund. Vi påkallade hennes uppmärksamhet, tog upp frågan och fick dessbättre lugnande besked. SMC har i ett tidigt skede undersökt riskerna med just falluckor ur ett MC-perspektiv. Man har provkört falluckor vid olika hastigheter samt i vått och torrt tillstånd utan att finna systemet särskilt farligt. Ofta kompletteras luckorna med ett friktionsbelag ovanpå. Petra nämnde också att en MC i allmänhet kan köra vid sidan av falluckan, om vägens bredd och omständigheterna så tillåter.

Fortfarande är det så att automataktiveringen av falluckorna endast utlöses när man närmar sig dem med en fart som överstiger den påbjudna/tillåtna. Vidare verkar det som om falluckor endast installeras på särskilt känsliga platser: vid skolor och liknande. De är gudskelov avsevärt dyrare att bygga än rena fartgupp.

Farligare saker än falluckor finns för övrigt. Jag har personligen kört över ett brunnslöck mitt i gatan invid den s.k. Turbinen i Malmö där kompletterande asfalteringar lyft vägbanan en bra bit över den ursprungsnivå brunnslöcket har. Visserligen är kanterna runt locket pliktskyldigt något avrundade. Bilarna gränsar brunnslöcket varför bilister inte märker ett smack, men en MC kör ju mitt i gatan och råkar ut för ett väldigt kast – även när man kör enligt regelboken. Nu vet jag var brunnslöcket finns och ser alltid till att köra vid sidan av det.

Blött & torrt

David Ehrenstråle

Det var i september 2014 som vi, en handfull, medlemmar i klubben tog en MC-tur till Alsace. Landskapet är fantastiskt skonsamt mot ögat, om man säger så. Vackert helt enkelt! Vi njöt av vistelsen.

Resan ner och hem tog två dagar i vardera riktningen och då körde vi i Tyskland ändå på Autobahn. Men det är klart att kortegekörning är med nödvändighet inget snabbt förflyttningssätt. Återfärden hem ägde rum i mitten av september. Vädret under den sista hemresedagen var hyggligt bra och bjöd på några skurar. Under dagen åkte regnstället därför på och av flera gånger.

På dåvarande MC:n hade jag två sidoväskor; den ena fylld med sådant jag ville kunna ta med mig in på hotellrummet. Personliga saker såsom kläder, toalettartiklar, en liten reseradio – ja du vet nog lika bra som jag ungefär vad det handlade om. Den andra sidoväskan var reserverad för MC-relaterade föremål; skivbromslås, verktyg, punkalagningsgrejor, olycksfalls kudde, en extra låsvajer och inte minst ett regnställ, för man vet ju aldrig.

Under den allra sista etappen genom Nordtyskland, på väg mot Puttgarden, öppnade sig himmelens portar. Och inte måttligt heller. Regnet vräkte ner och man kunde som mest hålla omkring 60 km/h. Till och med Porscheförare drog ner körtempot. Visiret immade igen då man fick hålla det stängt för att inte bli alldeles blöt i fejs och på glasögon och man fick stänga hjälmens takventil för att slippa en rännil av kallt regnvatten utmed skallen, via nacken ner på ryggen.

Mitt regnställ är riktigt bra och med tanke på omständigheterna hade jag det hyggligt bra inuti det. Men visst blev man litet fuktig på halsduken och vid ärmarna. Den korta färjeturen Puttgarden-Rödby var alldeles för kort för att min läderjacka skulle hinna torka. Hur-som-helst fortsatte färden genom Danmark utan ytterligare regn, så som jag nu minns det.

Jag klev innanför bostadens dörr vid 21-tiden, efter en 65-milaresa. Trött som jag var tog jag beslutet sista biten hem att lämna väskorna fastlåsta, kvar på MC:n i garaget över natten och att hämta dem påföljande dag.

Sagt och gjort, utvilad, uppfräschad och nyfrukosterad hämtade jag upp mina sidoväskor nästa dag. Den med kläder och ombyten var snustorr, innehållet i väskan med MC-relaterade föremål dröp däremot av vatten. Allt var genomsurt och blött. Rubbet!!! Väskan har aldrig läckt förut och jag tror att kanske snöret till regnställets lilla nätpåse måste ha kommit i kläm och hängt ut på undersidan utan att jag noterat det. Den lilla glipan räckte för att vattnet skulle ta sig in.

Luft är en av människans bästa vänner och det fanns bara en sak att göra. Bre ut väskans innehåll på tidningspapper i vardagsrummet och låta det lufttorka. Det enda torra i rummet detta dygn, kan jag säga, var min humor. Och innehållet i en flaska sherry i barskåpet; en torr sherry.

Säsongsstart hos RocknRollKocken.

Det har blivit något av en tradition att vi i Lund Touring Team börjar motorcykelsäsongen med en samling hos RocknRollKocken på Bondevägen i Lund. 2016 var inget undantag. Nytt för årets möte var arbetet med nya stadgar enligt beslutet från årsmötet i november 2015. Men innan vi tog tag i förslaget till nya stadgar, så fick Mathias från SMC-skåne ordet. Mathias använde detta till att presentera vad SMC kan göra för oss motorcyklister i form av kurser för att göra oss bättre och säkrare i trafiken. Men även hur SMC arbetar med och mot olika myndigheter diskuterades.

Nästa punkt på dagordningen blev genomgång och diskussion av det förslag till nya stadgar som tagits fram av styrelsen. Det visade sig finnas mycket synpunkter på hur de nya stadgarna skall utformas. De närvarande medlemmarna önskade bland annat att begränsa en sittande styrelse att sätt sprätt på alla klubbens pengar under pågående verksamhetsår. Och för att göra årsmöten mer rationella skall inkomna motioner skickas ut till medlemmarna senast 1 vecka före mötet.



När vi kommit såhär långt kände vi att det var dax för Aage att duka fram buffén. Som alltid hos RocknRollKocken bjöds det på ett brett och varierat utbud så att alla kunde lämna mötet mätta och belåtna. Något vi bör vara mindre belåtna med är att detta troligtvis blev det sista mötet vi kan hålla hos Aage på Bondevägen. Lund kommun har beslutat genomföra en stadsförnyelse för området från gamla Alfa Laval ner mot Fjellie-rondellen. Som följd av detta är RocknRollKocken uppsagd från sin lokal. Så var vi skall träffas för årsmöte i november får framtiden visa.

Text och bild: Lars Nicklasson

2016 års avrostning på Ljungbyhed.

Som den minnesgoda läsaren nog minns så bytte vi leverantör av avrostning förra året. Under ett antal år har vi avrostat hos BMW-klubben i stenbrottet i Dalby. Men 2015 tyckte vi att det kunde vara dax att förnya oss. Så det blev SMCs avrostning på Ljungbyhed som blev utförare av avrostningen. Då vi kände oss nöjda med genomförandet 2015, så fortsatte vi på samma spår för 2016.

Själva avrostningsdagen kunde dock ha börjat bättre. När vi samlades på Shellmacken vid Nova i Lund lyste solen med sin frånvaro. I stället hängde regnet i luften och dimman tätade. Och tätade fortsatte dimman att göra under färden upp mot Ljungbyhed. Som mest tätade den runt Marieholm. Men på något sätt lyckades vi hålla nått så när ihop vår kolon. Men när vi rullade ner i Röstånga började dimman lätta, och framme i Ljungbyhed började solen titta fram. Så när avrostningen väl började lyste solen med sin närvaro.



Upplägget för avrostningen var den vanliga mixen av körgårds och körövningar på väld valda landsvägar runt Ljungbyhed.

För min egen del fick jag ge upp på grund av en sträckning i ryggen. Dock först efter jag fått min lunch.

Text:Lars Nicklasson

Foton: Per Nilzén



LTT i etern.

En tid innan det var dax för årets första utochköramöte i april, blev undertecknad kontaktad av journalisten Lars Mogensen. Lars berättade att han arbetade med en programserie för P1 om åldrande. Ett inslag skulle handla om hur hjärnans åldrande påverkar motorcyklister. Då sa jag att vi LTTare är lämpliga deltagare till hans program. Så när vi så samlades inför avfärd måndagen den 4 april på StatOil Norra Fäladen i Lund fick Lars Mogensen möjlighet att spela in samtal med några av klubbens mer seniora medlemmar.



Pyramiden heter programserien och avsnittet sändes en bit in i maj, men finns att lyssna på sveriges radios hemsida. Själva utochköreturen blev inte så lång då det i början av april fortfarande är relativt korta dagar. Vi avslutade kvällen på Amore.

/Lars Nicklasson

RabattLördag hos Lillemans MC i Lund.

Det har blivit något av en tradition för oss i LTT att få möjligheten att inhandla tillbehör och dylikt hos Lillemans MC en Lördageftermiddag i april. Som tidigare erbjöd Tomas Rogland 25% rabatt på det varor han hade hemma i butiken denna lördag den 23 april.



Som alltid blev det en lyckad kombination av mingel och inköp. Som avslutades med fika på ovanvåningen där Lillemans stod för kaffet medan klubben tillhandahöll tilltugget. Jag ser fram emot att vi får återkomma våren 2017.

/Lars Nicklasson

Örerunt Skåne 2016.

Efter att sedan urminnes tider, närmare bestämt sedan det tidiga 90-talet, ha varit vägvalsansvarig för örerunt, drabbades jag av en viss abstinens förra året då jag endast hade en begränsad roll som rådgivare då Jörgen & Håkan tog ledningen när eventet flyttade över till den skånska sidan. Men vid 2016 års utgåva fick jag möjligheten att kurera min melankoli.

För att ge så många medlemmar som möjligt möjligheten att köra själva rundan, valde vi ett upplägg där det på kontrollerna fanns ett kulturhistorisk ”ting” som gav svaret till en på startkortet ställd fråga. På så sätt behövdes bara ett begränsat antal funktionärer till Start/Mål på Milstolpen i Glumslöv respektive Korvakontrollen uppe på Söderåsen vid Finstorps dammar.

Ett sådant kulturhistoriskt ”ting” som valdes ut var monumentet i Kvidinge. Det restes som minne över Karl August, den då nyvalde svenske kronprinsen dog där på Kvidinge hed den 24 maj 1810. Därmed tog Sveriges historia en ny vändning. Vilket medförde att en viss persons 70-års dag firades den 30 april i år.

Det visade sig denna gången att inte alla hade uppmärksammat att Örerunt nu mer avverkas på den skånska sidan av sundet. Det dök upp tre grabbar som absolut ville över till Danmark. Så efter ett tags funderande valde dom att köra en egen tur till vår gamla pølsekontroll vid Esrum sø.

Trots detta bortfall av deltagare kom vi upp i 88 betalande.



Dessutom fick vi också möjligheten att ytterligare plussa på klubbkassan genom att kränga korv till bumseklubbens medlemmar som råkade stanna till uppe vid korvakontrollen på söderåsen.



För de 88 betalande deltagarna ingick det som traditionen bjuder, en stycken korv med bröd i startavgiften på 60 sekner. För en billig penning kunde man komplettera denna med dryck och ytterligare korvar till ett ytterst fördelaktiga priser.

Det var grillning som gällde i år. Pete stod för grillarna medan ICA Kvantum stod för de första hundra korvarna. Då åtgången var stor fick det företas två inköpsresor ner till Kågeröd för kompletterande korvinköp.

För att rangordna deltagarna inför prisutdelningen hade vi 5 stycken 1X2-frågor,. Frågorna skrevs på plats med 6 juni som tema. Vissa av frågornas utformning kan kanske ifrågasättas såhär i efterhand.



Vidare hade vi en praktisk övning vid målet uppe vid målet på Milstolpen i Glumslöv. Här gällde det för deltagarna att under 30 sekunder stapla så många som möjligt av de 5 burkarna ovanpå varandra, med eller utan skor, med hjälp av sina fötter .



Solen sken på oss hela dagen och alla priser gick åt som smör i solsken.



Här vill jag därför passa på att tacka klubbens alla sponsorer. Du hittar dom på vår hemsidas sponsorflik. Gynna dom gärna.

Resultatlista och rätta svar hittar du på klubbens hemsida:

ltt.nu

Under fliken Örerunt.

Text och Monument-Foto: Lars Nicklasson

Foto Start & Mål: Kenth Håkansson

Foto Korvakontroll: Tord Andreasson

LördagsDagsTur till Östra Göinge.

Ett resultat av medlemsenkäten som genomfördes i vintras var önskemålet om att klubben skulle organisera dagsturer, som komplement till måndagarnas Utochkörakvällsturer. En sådan dagstur blev utflykten till Östra Göinge lördagen den 18 juni.

Med målet att undvika alla större vägar rullade vi norrut via Räften, Östra Strö och Sjöholmen till Häglinge. Det tog halvannan timme. Där var det dax välbehövlig vila, mingel, fika och möjlighet till att lätta på trycket. För det senare kom kyrkans faciliteter väl till pass.



Färden fortsatte sedan över Nävlingeåsen förbi Norra Strö till Övarp. Där kunde vi beskåda min morfars gamla ställe, innan vi sedan tog oss sista sträcken upp genom skogen till Vanås.

Läs mer om vad Vanås har att erbjuda på: www.wanas.se



Efter en lagom lång lunchpaus fortsatte vi norrut. Målet var Hultet vid näset mellan Rolstorps och Vesslarpsjön, i kronoparken norr om Glimåkra. Här ligger resterna av det torp där min far såg dagens ljus för drygt 90 år sen. Numer är det en lägerplats för scoutföreningen snapphanarna. På plats traskade vi ner till deras badplats vid Rolstorpssjön. Men ingen kände för att hoppa i plurret denna dag.



När vi var nöjda blev det fortsatt grusvägskörning via Vesslarp ner mot Högsma och sen vidare genom Sibbhult till Hässleholm. Där var det läge att avvika om man skulle tillbaka mot Helsingborgshållet. Vi övriga satte i oss det sista av det medtagna fikat på gamla T4 innan färden fortsatte på tvären ner från Sösdala till Hörby. Vid den fortsatta färden söderut höll vi oss på de gamla vägar som löper mer eller mindre parallellt med E22an, för att så småningom hitta tillbaka till Lund. Sammantaget blev det runt 30 mil på drygt 8 timmar.

Text: Lars Nicklasson

Bilder: Tord Andreasson

För aktuell information om Lund Touring Team, LTT
besök klubbens hemsida: litt.nu

