



David Wallberg, reparatör
på Swedish Match:

**- Musik på heltid
är så klart en dröm**

LEDAREN



Vem lyssnar?

Det är mindre än ett år tills nästa val och det har varit en turbulent tid på det nationella planet i Sverige.

Utifrån de krav vi ställt, om en tryggare anställning, bättre arbetsmiljö, att man ska kunna vara sjuk tills man blir frisk och bättre jämställdhet och jämlikhet kommer vi

fortsätta att jobba för förbättringar.

Det är du och jag som avgör detta genom att gå och rösta nästa år (kan bli tidigare) på de företrädare som bäst representerar en industriarbetare.

Nuvarande regering har genomfört viktiga beslut som höjd A-kassa, möjligheten till korttidsarbete som vi har haft stor nytta av inom industrin för våra medlemmar. Det är skillnad när man har någon som lyssnar och vet hur verkligheten ser ut för oss IF Metallare. Viktigt i kris-tider med en tuff pandemi som fortfarande håller i sig med en tydlig linje hur vi kommer igenom detta. Fortsätta vaccinera.

Alla människors lika värde, jämlikhet och solidaritet är något vi ständigt jobbar med men måste fortsätta att påminna varandra om hela tiden speciellt i dessa tider med växande främlingsfientlighet i Sverige och Europa. I samhället idag ställs grupper mot varandra och det är ingen bra utveckling man ser. Konstigt att man inte lär sig av historien för man gör nästan om samma misstag en gång till. Det är genom samverkan och samarbete man kommer längst. Genom schyssta villkor!

I detta nummer kommer vi skriva om IF Metallare på fritiden.

Trevlig läsning!

Pär-Ola Olausson



David Wallberg, reparatör på Swedish Match och uppbumen gitarrist i gruppen MILE



Vart tog alla våra pansarvagnar vägen när de lämnade Axvall?

Redaktion

Pär-Ola Olausson, ansvarig utgivare. Telefon 0500-42 41 70.

E-post: par-ola.olausson@ifmetall.se

Christer Andréasson. Telefon 0510-48 41 45

E-post: christer.andreasson@ifmetall.se

Jonny Alfredsson. Telefon: 0706-617 787

E-post: jonny.alfredsson@ifmetall.se

Omslagsfoto: Jonny Alfredsson.

Produktion: Redaktionen i samarbete med Olle Sjöstedt Information AB, Västerås.



IFMETALL
Västra Skarborg



IFMETALL
Östra Skarborg

Utgivningar 2021 – distribueras med Dagens Arbete

Skarborgsnytt nummer 1.

11 mars

Skarborgsnytt nummer 2.

24 juni

Skarborgsnytt nummer 3.

14 oktober

Skarborgsnytt nummer 4.

16 december

facebook



Vi ska bli bättre på att lyssna

Foto: Pixabay/Bild av Coleur

Inte mycket här i livet är problemfritt, utan vi får brottas med både stora och små bekymmer i vår vardag. För att lösa någonting bör man dock inse att det faktiskt finns ett problem. IF Metall är inget undantag, vi har också problem. Vi är kanske dåliga på att se dom bara? Låt mig utveckla mina funderingar.

Varför vill man inte vara med i facket, varför går en del ur? På många arbetsplatser jag besöker är det kanske knappt hälften som är med i IF Metall och nyfiken som jag är undrar jag helt kort varför?

Värdet av medlemskapet

Jag har en ganska ödmjuk inställning till det här med medlemskap och anser att vi måste förtjäna våra medlemmar. Alltså medlemmarna ska känna att dom får ut så mycket av ett medlemskap att man faktiskt vill vara medlem. Här finns det dels en historisk knutpunkt där kampen för att få det bättre kanske har stagnerat. Idag handlar kampen mer om att behålla det vi har än att faktiskt få det bättre, men också på lokal nivå att den enskilde medlemmen upplever att man betalar dyrt för att få lite. Vi är kanske dåliga på att få ut vårt budskap. Något jag hör ofta när jag besöker både små och stora arbetsplatser.

Styrkan i rörelsen är just att vi är många. Därför blir jag lite orolig vart

det här kan leda på sikt, ju färre som är med desto mindre kan vi påverka. Så enkelt är det.

Vi som är verk-samma på avdelningen har ett ansvar att jobba för medlemmarna, hur ska vi då kunna tillföra ett mer-värde till er?

Lägga örat mot...

Jag tror det finns en enkel lösning. Att lyssna. Man har en mun och två öron, alltså ska du lyssna dubbelt så mycket som du pratar, inte alltför ovanligt att det är tvärtom.

Om man lyssnar på vad ni vill och vad ni upplever som problem, då kan man också lösa problemet. Då krävs dock en annan sak, närvaro. Vi måste bli bättre på att komma ut till era arbetsplatser och träffa våra medlemmar.

Pandemin då undrar ni? Det handlar om att se möjligheter, inte svårigheter. Ansiktsmask, visir, ja fasen, jag kan klä på mig en kemdräkt om det krävs. Så viktigt tycker jag det är att ha en kommunikation med er. Det är ju i svåra tider som vi skall finnas för er



och det handlar om att vilja tillräckligt mycket och viljan kan som bekant flytta berg. Sen hoppas och tror jag att vaccinationen skall vara klar till hösten så vi kan ha ett normalt läge för besök.

För att summera lite då, ni betalar för att få en service och det saknas inte verktyg för att ge er detta. Vad vill ni och hur kan vi hjälpa er, hur ska vi kunna bli bättre? Det här är ju lite egna tankar så det vore skoj att höra lite vad ni läsare tycker.

Maila gärna era synpunkter och åsikter så försöker vi tillsammans göra ett bättre IF Metall. Väl mött.

Text: Per-Anders Blom

per-anders@ifmetallskarborg.se



IF Metall Västra Skarborg

De La Gardievägen 8. 531 50 LIDKÖPING

Telefon: 0510-48 41 30

Internet: www.ifmetall.se

E-post: postbox.avd28@ifmetall.se

IF Metall Västra Skarborg innefattar dessa kommuner:

Essunga, Mariestad, Lidköping, Skara, Vara, Götene, Töreboda, Grästorp, Gullspång.



IF Metall Östra Skarborg

Skåningstorpsvägen 5, 541 65 Skövde

Telefon: 0500-42 41 70 **Fax:** 0500-41 34 70

Internet: www.ifmetall.se

E-post: postbox.avd27@ifmetall.se

IF Metall Östra Skarborg innefattar dessa kommuner:

Skövde, Hjo, Tidaholm, Falköping, Karlsborg, Tibro.

MILEs låt har mer än 1 000 000 spelningar på Spotify På väg mot världstoppen?

I denna tidning brukar vi uppmärksamma IF Metallare på fritiden. Nu har vi tre stycken på en gång. Dennis Kjellgren som jobbar för Manpower på Volvo. Niklas Tidholm som jobbar på Elos Meditec i Timmersdala och David Wallberg som är reparatör på Swedish Match i Tidaholm. Artikeln handlar om dessa IF Metall-medlemmar och deras stora framgång med rockbandet MILE, men mest om David eller Dave som han heter internationellt.



Jag träffar David på ett fik i hans hemstad Tidaholm. 35-åringen har jobbat på tändsticksfabriken i ca 2 år. Innan dess var han på Nammo i Karlsborg i cirka 13 år.

David spelar gitarr, Dennis spelar trummor och Niklas spelar bas. Jag frågar hur David kommit med.

– Jag fick chansen på ett gig på Skövdes matfestival att ersätta en annan gitarrist och på den vägen är det.

– Vi spelar melodisk metall, säger David.

Vad känner en vanlig person igen?

”Crying in your sleep” har över en miljon spelningar på Spotify.

Vi har över 30 000 lyssningar per månad. Annars har vi ju lyckats mycket

bra med en cover på ”Too late for love” också som ju många känner igen.

Bandet har två medlemmar till, Fredrik Palm och Marcus Karlsson.

Har vanliga jobb

Alla i bandet har vanliga jobb också men aldrig upplevt att nån arbetsgivare har krånglat med ledigheter eller liknande. För det tar mycket tid med turnerande.

– Självklart längtar vi till normal-läget infinner sig igen, säger David och syftar på pandemin.

När detta skrivs så ser läget hyfsat ljust ut inför sommaren men när detta trycks så vet vi ju inte.

– Liveframträdanden är ju det man vill ha! Men nu i pandemin kör vi våra

MILE. Från vänster: David Wallberg, Niklas Tidholm, Marcus Karlsson, Dennis Kjellgren och Fredrik Palm.



rep på söndagar och då även via sociala medier och det funkade ju också.

Mile har varit på flera stora turnéer.

Man har medverkat på Töreboda-festivalen och varit ute i Europa.

Flest fan i Brasilien

– Vår största publik har vi i Brasilien säger David. Där sjunger ”alla” med i våra låtar och han syftar på alla olika ålderskategorier.

– Häftigaste stället var i Curitiba i Brasilien. Där rockbaren ”Blood rock bar” ligger som ett tempel i en grotta i underjorden.

– Det kändes som vi var med i den amerikanska filmen ”From dusk to dawn” för er som sett den och det var så knökat med folk när vi spelade så att det gick inte ens ramla av scenen, skrattar David. I Brasilien är metall musiken jättestor.

Populära i Tyskland

MILE går hem väldigt bra i Tyskland också. Samarbetet med Kingart music management är viktigt, precis som samverkan med Ola Englunds Solar-guitars. Både David och Fredrik är Solar-artister.

– Under 2021 kommer vår tredje skiva ut om allt funkade, säger David. Den första heter ”Lost” och nummer två heter ”The world in focus”.

Dessutom kommer vi i höst att släppa ett par singlar med musik-video.

– Vad gör ni om 10 år?

– Då har vi klivit upp på de största arenorna och lever gott på rocklivet, avslutar David med nåt drömskt i blicken.

Vi önskar lycka till från IF Metall i Skaraborg!

David Wallberg är reparatör på Swedish Match, Tidaholm. – Om 10 år har jag tillsammans med MILE klivit upp på de stora arenorna och lever gott på rocklivet, förutspår David.



Jonny Alfredsson

jonny.alfredsson@ifmetall.se





Per-Anders Bloms resa till att köra elbil

–Det blir ingen mer V 8 för mig

Jag ser mig nog själv som lite av en bilkille, har alltid haft ett stort intresse för bilar i allmänhet och raggarbilar i synnerhet. Efter att ha åkt Corvette och Camaro i 35 år hände dock nåt konstigt, jag sålde mina bilar och köpte en elbil.

Jag tänkte försöka beskriva lite hur jag tänkte och kanske lite som en guide till er som går i samma tankar hur det funkar att ställa om till ett fossilfritt bilåkande.

Nä, jag har inte rökt några konstiga svampar eller sett uppenbarelsens ljus, utan allt började med att en kompis svängde förbi med en nyinköpt TESLA. Jag fick givetvis provköra och det var en otroligt frän upplevelse. Alla fördomar kom på skam och jag upplevde nog den snabbaste accelerationen jag varit med om. 0–100 på 3.7 sekunder.

Min övertygelse är att elbilar är framtiden. Dels miljömässigt, dels att det helt enkelt är en bättre och roligare bil.

Detta gav en rejäl mersmak men min tanke var att starta med en vardagsbil till kanske lite mer rimliga pengar och jag började med att analysera mitt bilåkande, alltså hur åker jag egentligen och varför ska jag överhuvudtaget köra en elbil.

Jag är en klimat aktivist

Inte riktigt så, men jag inser att vi måste göra någonting åt den globala uppvärmningen. Koldioxiden vi släpper ut gör att planeten blir varmare och fortsätter detta har vi till slut ingen planet

att leva på, man uppskattar att redan idag dör runt 9 miljoner människor av luftföroreningar varje år.

Jag är en snåljåk

Nja, bilar är ingen spargris och värdet på en elbil sjunker precis som alla andra bilar. Men, det är billigt att åka elbil. Runt två kronor milen om man laddar hemma. Vägsikten kostar 360 kronor om året och servicen är under tusenlappen på min bil.

Jag gillar teknik

Absolut, jag liknar min elbil som en smartphone på hjul, via en app kan jag styra det mesta och infotainmentsystemet i bilen blir som en förlängning på mobilen. Nämnde jag effekten? Elbilar är riktigt pigga och med en låg tyngdpunkt blir dom som en go-cart att köra, körglädje till 100 procent.

Finns det då inga nackdelar

Elbilar är dyra i inköp, men från april 2021 utgår det 70 000 kronor i miljöbonus vilket betalas ut sex månader efter köpet.

Räckvidden, mellan 20–60 mil, dock ju längre räckvidd desto dyrare pris.

Kyla är elbilens fiende, vid –15 grader tappar du cirka 40 procent av räckvidden.

Värre än så är det inte.

Rent praktiskt då

Jodå, det funkade riktigt bra, laddningen som sagt görs billigast hemma och man behöver installera en snabbladdare vilket är bra om man kan få med i köpet. Annars får man köpa till en själv och där betalar staten upp till 50 procent av kostnaden.

Behöver man ladda borta så finns det idag laddstolpar i stort sett överallt, kostnaden ligger då på runt tre kronor/

kilowatten och räkna med nån halvtimme för att ladda bilen.

Rent mentalt är det en omställning och det första som dyker upp är räckviddsångest. Man har kanske bara sju mil kvar av batteriet och det kan kännas obehagligt tills man inser att det är bara tre mil hem.

Skulle man behöva åka längre så får man hitta en laddstolpe och ladda där, fördelen är att man får ta en paus och blir utvilad vilket gör dig till en trafik-säkrare förare.

Rent mentalt är det en omställning. Det första som dyker upp är räckviddsångest. Man har kanske bara sju mil kvar av batteriet...

Det blir lite mer planerande men man kommer ganska fort in i det, att räkna förbrukning i kilowatt istället för liter per mil går också fort.

Min övertygelse är att elbilar är framtiden, dels miljömässigt men även att det helt enkelt är en bättre och roligare bil. Funderar ni på att byta bil kan jag verkligen rekommendera att åtminstone överväga en elbil.

Hur tänker jag som gammal raggare nu då om att köpa en raggarbil igen?

Tja, en eldriven Corvette vore intressant men i väntan på det så drömmer jag nog mest om en TESLA, värstingmodellen har motsvarande 1100 hästkrafter och gör 0–100 på 2.1 sekunder. Är nog ingen fossilbil som hänger med där.

Det blir nog ingen mer V 8-bil för mig, kanske har jag sett ljuset trots allt.



Elbilens infotainmentsystem erbjuder ett digitalt akvarium. Bra för själen.



Stefan – den flygande fotografen

Drönare som leksak ledde till studier mot drönarpilotyrket

Rubriken till trots så står Stefan Råberg från Källby med fötterna på jorden, men hans intresse för drönare och fotografering har nått höga nivåer.

Men vi tar det från början. För fem år sedan blev Stefan nyfiken på drönare och köpte hem en leksaksdrönare från Kina.

Detta gav snabbt mersmak och lite mer avancerade drönare kom snart på plats. Stefan kände att han ville satsa ordentligt på detta så han tog tjänstledigt från sitt arbete på Kinnex i Göteborg och började studera till kommersiell drönarpilot i Ljungbyhed. En klassisk plats där flygvapnet hade sin utbildning i många år.

Ett års intensiva studier

I drygt ett år lärde sig Stefan det mesta om hur det här med att vara drönarpilot som yrke fungerar. Ganska snart föddes idén att filma rörliga mål, närmare bestämt tävlingsbilar.

Det finns ett behov av att kunna exponera tävlingsbilar till sponsorer men även för teamen att kunna se hur bilarna uppför sig på banan för att sedan kunna justera fram mer prestanda.

Drönaren som Stefan använder har inte bara en kamera för att filma bilen utan även en videolänk som går till dom speciella glasögonen. Genom dessa får han känslan av att flyga med längst fram på drönaren. Här är det går ordentligt fort.

Många timmars flygning

Topp hastigheten ligger runt 200 km/h. Stefan flyger helt utan hjälpmedel som GPS eller någon form av tracker.

Det är många timmars flygning som har gett resultat.

Drönaren som Stefan använder plockar han ihop själv med komponenter som är optimerade för just actionflygning. Kineserna är världsledande på drönare. Det är från Kina som det mesta inhandlas i Stefans fall.

Drömmen – drönarpilot på heltid

Nu är det inte lätt att försörja sig på sin hobby men Stefan har tryggheten i sin anställning på Kinnex och förhoppningen är att i framtiden kunna vara drönarpilot på heltid.

Stefan satsade på studier till kommersiell drönarpilot. Han tog tjänstledigt från sitt arbete på Kinnex i Göteborg och studerade i Ljungbyhed under ett år.

Flyger du också obemannat luftfartyg, så kallat drönare? Då behöver du ha koll på vilka regler som finns och var det är ok att flyga. Sedan i år finns gemensamma regler inom Europa för hur drönare får användas. Vill du veta mer? Se adressen längst ner i faktarutan till höger.





Drönarfakta

Inom hobbyn/sporten med drönare finns ett flertal typer. Dom två vanligaste typerna är drönare avsedda för fotografering och drönare avsedda för FPV.

DRÖNARE FÖR FOTOGRAFERING

En drönare med en kamera avsedd för foto. Just fotograferingen är det primära intresset oftast. Drönaren är normal försedd med GPS för exakt styrning av förutbestämda färdplaner och för att kunna kalla hem drönaren vid behov, eller om den förlorar kontakten med fjärrpiloten.

Kameran varierar från en enkel sak med låg upplösning till en väldigt avancerad med fjärrstyrning och ofta en kvalitet helt i klass med en modern systemkamera.

Det finns både mörkerkameror och multispektrala kameror både för hobby och industriellt bruk. En drönare av denna sort är mycket stabil. Släpper man kontrollen så står den vanligtvis helt stilla i luften och väntar på dig som pilot.

FPV-drönare: (First Person View)

En kategori oftast lite mindre drönare som används primärt till racing. Oftast helt utan GPS eller stabilisatorer. Man styr den direkt utan kompenserande elektronik. Jämför en rallybil med en vanlig personbil. Släpper du kontroller här så störtduker den normalt.

FPV-hobbyn kör man oftast med ett headset med skärmar i, så man direkt ser vad man gör och kan följa med drönaren under tiden, "som om man satt i den och körde".

Vilken drönartyp man än använder, så finns det ett regelverk man ska följa. Man får inte köra överallt. Det finns flygplatser, militära övningsområden och djurliv att ta hänsyn till.

Ett helt nytt regelverk är uppstartat under 2021. Detta är ett gemensamt regelverk för hela Europa. Mer information kan hittas på: www.transportstyrelsen.se/dronare



Text och foto: Per-Anders Blom
per-anders@ifmetallskarborg.se



Min matlåda

DAGENS FRÅGA:

Kräftor,



eller kebab?



Erik West, Lidbil lastvagnar
Lidköping.



Sabri Öztürk, arbetslös medlem

"...och
den ska
vara turkisk"



*En jubilar
är värd en
regäl lunch*

Mustafa Dujic, Kinnex,
unnar sig en smörgåstårta,
dagen till ära. Grattis
i efterskott på 50-årsdagen!

Korsordsvinnare i nummer 2/2021

1:a pris Tomas Erdhage, Tidan
2:a pris Claes-Erik Knutsson,
Lidköping
3:a pris Anita Siggelin, Skövde



Ronny
Hansson,
arbetslös medlem.
...svag för
havets
läckerheter



William Jason
Lidbil lastvagnar
Lidköping.





Verkligheten är ofta bäst när det gäller museum. På www.arsenalen.se kan du ändå få en god bild av Sveriges fascinerande militärhistoria från 1900-talet fram till i dag. I det nya museet i Strängnäs visas ett 70-tal fordon, både på band och hjul.

Pansarresan från Axvall till Strängnäs

Försvarets stridsvagnar på plats

Många förknippar ju Axvall med platsen där vi håller våra utbildningar inom IF Metall Skaraborg. Men det som kanske inte är så känt är att Axvall var platsen där försvarsmakten hade sina samlingar med gamla stridsvagnar i många år.

Fram till 2007 var det ett av Europas största med cirka 100 fordon uppställda i garagen. Man beslöt att flytta och samla alla historiska stridsvagnar i Sverige till ett museum och det hamnade 2011 i Strängnäs.

Många medlemmar har förmodligen gjort lumpen på P4 i Skövde så kopplingen med pansar är kanske inte så långsökt. Hur som helst beslöt vårt mi-

litärhistoriska gubbgång att hälsa på museet och se så att "våra" stridsvagnar har det bra på sitt nya ställe.

Tydligt och överskådligt

Väl framme kunde vi konstatera att lokalerna var ett par snäpp bättre än i Axvall. Ett för ändamålet byggt museum i modern stil med betydligt mer ytor där man nu kan gå runt vagnarna och kika. Information från skyltar och video gör att man nu också får en betydligt bättre syn på helheten runt respektive fordon.

Allt är uppställt i historisk ordning så man kan följa utvecklingen av hur stridsvagnen från ett traktorliknande fordon, har utvecklats till dagens mo-

derna vagnar. En aha-upplevelse för undertecknad blev kanske att man fick se stridsvagn-S, som man åkte i lumpen på tidigt 1980-tal numera finns på museum. Visst känner man sig lite extra gammal då.

Vi kan konstatera att man har lyckats mycket väl med att skapa ett museum inte bara för nördarna utan för hela familjen och det är väl värt ett besök. Vi hade en mycket trevlig och intressant dag uppe i Strängnäs och kan verkligen rekommendera det som ett resmål till alla militär och teknik intresserade.

Text och foto: Per-Anders Blom
per-anders@ifmetallskaraborg.se



Målet för Jimmy, Lindesberg och Henrik från Tibro: Bra repor med stil och aggression

Drifting är deras gemensamma passion. Här bedöms de för hur de kontrollerat kan sladda sina bilar på en asfalterad bana eller slinga. Motorstyrka och däckförbrukning är grundbultar i den här motorsporten.

Jimmy Carlsson kommer från Meritor HVS AB, Lindesberg och är i Lidköping för att köra drifting på en ny bana. Han säger att det är en rolig bana som fungerar bra. Hela bilen fungerar bra och bansträckningen är utmanande. Bilen är en Nissan 200 sx från 1992 som det är bytt motor och växellåda i. Den är ombyggt från grunden och nu tävlar han med den i SM.

Den har 660 hästkrafter på hjulen och 800 Newton. Intresset för drifting kom från att han var på bilträffar runt om i Sverige och träffa andra med samma intresse. Tv-spelet Need for speed och alla

Fast and furiousfilmer bidrog också till intresset.

Det går fort och det går på sidan

Jimmy gick fordonsprogrammet i gymnasiet och det är bara drifting som har gällt. Bilen köptes 2012 i original och sen blivit ombyggd till hur den ser ut idag. 2016 började han tävla men det har inte gått så bra och än inga vinster, bara strul. Men det börjar ordna upp sig och det går åt rätt håll. Det bästa med drifting är adrenalin. Det går fort och det går på sidan.

Teamet består av 6 personer plus ett barn, det är kompisar och familj som hjälper till. Sponsorer är också en viktig del för att kunna hålla på. Hela sommaren går åt till en tävlingssäsong och han har vart i Mantorp, Hultsfred, Sundsvall, nu i Lidköping och sen Linköping.

Det blir helt annorlunda i Linköping för där kör man på en parkering i stan och inte på bana. Det gör att man kommer närmare publiken. Det som är roligast är twin när man kör två.

Ett råd från Jimmy: – Gör det enkelt för dig det känns som

jag började

i fel ände och kolla med en klubb i närheten vad det finns för möjligheter. Det är mycket regler men det är självklara regler om säkerhet, det som är svårast är hålla nere decibelnivån till det som är godkänt, min bil låter inte så mycket men andra har problem med det.

650 hästkrafter under huven

Henrik Åkesson kommer från Tibro och är 31 år gammal jobbar på Volvo Powertrain i Skövde. Han tävlar i pro int, den högsta klassen i Sverige i drifting och kör för Volvo MK, och har gjort det sen 2015 så det har blivit ett par år nu. Bilen är en BMW E46 3-serie från 2000-talet. Det är inte så mycket BMW kvar, den är helt ombyggd för ändamålet och inte en enda grej är original allt är bytt förutom karossen. Den har 650 hästkrafter på hjulen och skyddsutrustningen i bilen är i form av en riktig bur. Sätet är special så man sitter säkert om man blir påkörd. Kan vara ganska höga farter, Lidköpings bana är inte så jättesnabb men på Mantorp park går det snabbast upp till emot 150 km/h, och händer det något då så måste bilen vara säker.

Glasfiberkaross

Hela karossen är av glasfiber för att få ner vikten, bilen ska vara så lätt som möjligt men samtidigt vill man ha så mycket grepp som möjligt i bilen. Vinkel, aggressivitet och stil är de tre grejer som bedömarna bedömer på.

– Min släkt är motorintresserade, en motorsläkt rätt igenom. Min far och farbröder har kört rally och mina kusiner körde rally på hög nivå till exempel svenska rallyt samt var fabriksförare för Peugeot, så jag är uppväxt med motorsport. Har kört cross när jag var liten men jag och min bror fick inte köra rally för farsan för träden flyttade inte på sig, då började vi köra lite banracing



med gamla bilar men när det gick fortare och fortare och bilen inte hängde med riktigt då började man sladda av farten och det var roligt. Sen har vi kört mycket bil på isen på vintrarna jag och min bror. Så jag är helt uppväxt med att sladda. Det är sladden och farten bygger en viss adrenalin i kroppen som gör det spännande.

Råd från Henrik

– Tid och pengar är något som går åt väldigt mycket. Framför allt ett bra ekipage, uppbackning av ett team med folk som stöttar dig och sponsorer. De är 4 personer i teamet, en förare, en spotter, som står vid bedömarna och har telefonkontakt med föraren under tävlingens gång, han talar om för mig hur jag ska köra. Det är svårt att analysera sin egen körning när man kör, han ser om man ligger rätt i zoner.

– Men det går åt mycket däck, man får byta mellan varje runda när banan är torr. Så det går åt ett set nya däck för varje battle. Man får ha med sig 25–26 däck per tävling. Det tar mycket plats att transportera. Intresset tar mycket av hans fritid och jag har varit väldigt förskonad med materiella fel. Bilen har fungerat fruktansvärt bra och den kräver inte så mycket jobb.

Räknar poäng

Driftning är en sport där man räknar poäng. Man börjar med ett kval där man kör banan själv och ska göra en så bra repa man kan

utifrån linjer, vinkel och zoner där man kan få max 100 poäng för att kvalificera sig till en av 32 platser i tävlingen. Det finns linjer och markeringar i backen som man ska köra ut efter, det är uppdelat på ytterzoner, innerzoner och mittenzoner. De ritar ut den tänkta bansträckningen av de vita zonerna på backen. Då kan det vara en ytterzon och en innerzon, ytterzon är en zon som är i ytterkanten av en kurva, där ska man placera bilens bakhjul, och fylla den zonen med bakhjulen. Nästa sväng så kan det vara en innerzon där ska man ha framhjulen, och så ska man följa den slingan som man kör, där emellan ska du ha en ganska harmonisk körning det ska se härligt ut men det ska samtidigt vara aggressivt.

Mycket vinkel och du ska sladda rätt, det ska gå fort, men röken som kommer ifrån däcken bedöms inte det är mer en publik grej, men det är också ett tecken på hur mycket du gasar. Rycker det mycket så har du aggressivitet.

På den nya banan i Lidköping på motorstadium så är det mer tekniskt i början av

banan, man får åka långsammare på lägre växel.

Bakhjulen kan i slutet av den långa kurvan snurra nästan i 170 km/h i full fart på 3:ans växel, i början av banan då är det tvåans växel och då kanske vi pratar om 100 km/h. Det är när man kör två och två (twin) som det verkligen är roligast. Man kommer bakom någon och ligger en meter ifrån i 100 km/h det ger ett adrenalinpåslag. I tävlingssammanhang bedömer domarna leadrunda (när man kör först) mot leadrunda och chaserunda (när man kör efter) mot chaserunda.

Man kör två gånger, en lead och en chase sen bedöms man mot varandra hur man körde lead och hur man körde chase, så vinnarna från varje battle möts i en steg (dragracingsetge) där en går vidare och får möta vinnaren från två andra som kört mot varandra, tills det bara är två kvar i final.



Camilla Pedersen
camilla.pedersen@ifmetall.se





Mitt måleri sker periodiskt. Det är främst under höst och vinter som staffliet kommer fram, säger Lars.

Projektmannen Lars lyfter Här flödar idé

Lars Hjalmarsson har många intressen; matlagning, måleri, trädgård och en förkärlek till gamla saker. När vi besöker Lars möter han upp i sin fantastiska trädgård. Det doftar underbart när jag kliver ur bilen.

Lars berättar att han tycker det är något visst med att laga mat ute. I dag bjuder han på torskrygg, lax och potatis. Allt lagat i uteköket där uppfinningsrikedomen över nya egenkomponerade recept är stor. På sommaren är det grillen och Murikan som används mest, helst till en större köttbit. På höst och vinter så lagas det mer mustiga grytor så som boeuf bourgogne inne.

Listan över Lars många intressen kan göras lång, han målar fina alster i

Lars recept

Torskrygg 500 gram

Laxfilé 500 gram

Vitt vin

Smör, citron, gräslök, dill, salt och citronpeppar.

Lägg allt i ett foliepaket på grillen i cirka 5-10 min.

Servera med nykokt potatis.





I ett akvarium, modell större, finns tanganyika ciklider.



Pardörrarna, som nu är en del av den inglasade verandan, kommer från mitt föräldrarhem, berättar Lars.



Visst pryder den sin plats, Lars mosters cykel från 1921, där den står med diverse utsmyckning med årstidens blommor.

på locket till sina många fritidsintressen er och skaparkraft av skilda slag

akryl och det han helst målar är änglar. Målandet har varit en del av Lars fritidssyssla sedan 2012.

Målandet går i perioder beroende på årstiden, men det blir mest höst och vinter som staffliet åker fram. Sommaren spenderar han helst utomhus och gärna i hängmattan med en ljudbok i öronen.

Trädgården ger ro

Trädgården är ett annat stort intresse och där spenderas den mesta av fritiden, ibland sittandes vid den egenhändig byggda dammen med guldid och guldfisk i med en kopp kaffe för att titta på fiskarna. Lars har även ett akvarium inne modell större med tanganyika ciklider.

Rensa ogräs och klippa gräs är en

stående del av trädgårdsarbetet.

I bland putsar han på det egna bonsai-trädet av tall som han tagit fram med hjälp av kraftig ståltråd och beskurit så att han har fått det som han vill.

Mosters gamla cykel

I Lars stora intresse ligger också att hitta nya användningsområden för gamla saker, så som att göra speglar av gamla fönster. Han har byggt ett växthus av en gammal hundgård. Moster Elins gamla cykel från 1921 används som trädgårdsdekoration med växter.

Verandadörrar med proveniens

Till den inglasade verandan som byggdes för några år sedan, togs byggmaterialet som fanns i uthuset när familjen köpte huset 2001, pardörrarna som an-

vändes till verandan kommer från Lars föräldrahem.

En egen rök

Nästa projekt på listan blir att bygga en egen hemmarök. Till detta ska han använda sig av en gammal kamin och en trälåda bland annat.

Idéerna sprudlar och verkar aldrig ta slut. Man kan bara undra vad nästa projekt blir.

Text och foto:
Helena Almborg

helena.almborg@ifmetall.se



Marie Olsson

marie.olsson@ifmetall.se



A young man and woman are playing in a large pile of autumn leaves. The woman, on the right, is wearing a brown knitted sweater and blue jeans, and is holding a large handful of leaves high above her head. The man, on the left, is wearing a red sweater and is also reaching up towards the leaves. They are both smiling and looking at each other. The background shows a large tree with green and yellowing leaves, and a grassy area. The overall scene is bright and cheerful, capturing a moment of joy in autumn.

Adress _____ Postadress _____