Pris: 40kr

Upplaga: Mars 2018

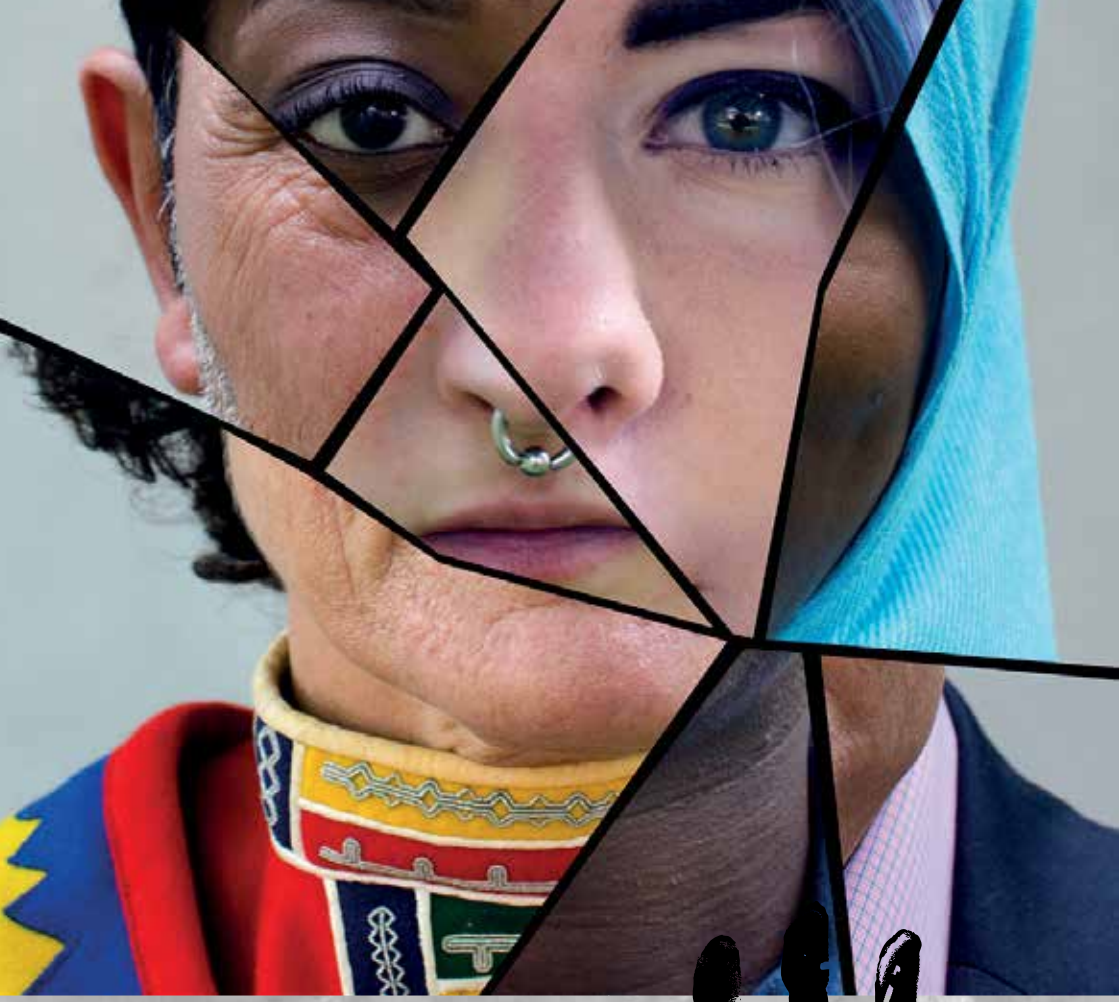
MED ÖPPET VISIR

Mc-polisveteranernas årsskrift 2017

Polismuseets senaste tillskott, Opel Kapitän 1963, i kvällsdimma utanför Rosersberg.

Fordonssamlingens grundare Janne Huzell hade som ett mål att införliva en Kapitän i samlingen. Han hittade ingen som var värd att renovera men med Ludvika-polisens gamla "flaggskepp" som hittades 2015 är detta

www.mc-polisveteranerna.se



VI&DOM

EN UTSTÄLLNING OM HATBROTT

Polismuseet

MED ÖPPET VISIR

Är Kamratföreningen Mc-polisveteranernas årliga medlemsinformation. Denna tidskrift utges i början på året efter verksamhetsåret. Den innehåller verksamhetsberättelse med protokoll, bilder, berättelser mm.

Redaktionskommitté:	Ragnar Pålsson, Mc-polisveteranerna och Linda Olsson, Allfelt Group.
Adress:	Mc-polisveteranerna, c/o Bengt, Svensson, Säbyholmsväg 9, 195 70 Rosersberg
Redaktionen:	Ragnar Pålsson, Sickla allé 63, 131 65 Nacka, telefon 08-556 125 33, mobil 0705-66 10 11
email:	info@mc-polisveteranerna.se
webbsida:	www.mc-polisveteranerna.se Plusgiro: 487 72 90-9.

Detta är den 34 upplagan av tidskriften som är ett komplement till den information om verksamheten som finns på föreningens hemsida på Internet. Hemsidan innehåller en mer dagsaktuell information som riktar sig dels direkt till medlemmarna, dels till en mycket bredare krets läsare. Där finns också ett helt annat utrymme att presentera bilder, snabbt lägga ut texter och presentationer samt hålla historiskt material lätt tillgängligt. En konsekvens av detta blir att delar av den information som finns på hemsidan också återfinns i denna tidskrift.

Innehåll:

Kul Tur på Västkusten 2017	3	Stödfond och Facebook	25
Körgårdstävling 2017	7	En återblick från en tid	26
Den nya utbildningen	8	MC kurser	27
Utflykt med museeifordon	10	Polisens civila video-mc	31
Isle of man som funktionär	12	The Distinguished Gentleman´s	32
Open kapitänens färdigställande	16	Bli medlem	33
MC Mässan 2017	20	Verksamhetsberättelse 2017	34
Polismuseets Volvo Duett 1967	22		

Kul Tur på Västkusten 2017

Under helgen 25 till 27 augusti genomfördes andra upplagan av Kul Tur som är upplagd som en stafett för den som vill ansvarar för arrangemanget.

Årets åtta deltagare var Rolf Sundqvist, Sören Wictorsson, Per-Ove Nordqvist, Göran Järnebrant, Ingela Ring, Anders Granath och de speciellt inbjudna danska mc-polisveteraner Erik Kristoffersen samt Henrik Brunstedt.

För arrangemang stod Anders Granath och Göran Scott. Tyvärr fick Göran lämna ”walk over” in i det sista p.g.a familjeskäl.

Gruppen samlades under kraftigt ösregn på fredagseftermiddagen vid Rasta, Brålanda. Efter fika och presentation av deltagare så presenterade Anders upplägget för fredagen.

När avfärden, drygt 45 minuter försenad, gick av stapeln så hade molnen börjat skingra sig så färden till Håverud kunde ske utan regn. Efter vandring runt och studier av akvedukten under knappt en timma, så var det dax att kravla sig upp motorcyklarna för att köra den härliga Brudfjällsvägen. När vi stannade i höjd med Tisselskogs kyrka var det några som ville köra den igen. Men då andra ville till en viss affär i Bengtsfors som stängde 18.00, fick besöket anstå till någon gång i framtiden.

Under färden till Bengtsfors så passerade vi skylten till Dingelvik, där låg Dalslands Ring en gång som hade sina glans dagar mellan åren 1966 till 1974.

Kul Tur-gänget vid riksgränsen. Fr. v. Rolf Sundqvist, Ingela Ring, Henrik Brunstedt, Anders Granath, Göran Järnebrant, Sören Wictorsson och Erik Kristoffersen. Foto: Per-Ove Nordqvist

Vid akvedukten i Håverud
Foto: Anders Granath

Efter installering på vandrahemmet Silver Lake, Kråkviken norr om Bengtsfors så blev det grillning och trevlig samvaro.

När vi på lördagsmorgonen skulle betala för sängplatserna så blev det diskussion om Dalslands Ring med föreståndaren Christer. Han tyckte att vi skulle besöka racinglegenden Erik Berger som har en bosättningsaffär inne i Bengtsfors.

Via personal i affären kom den spänstige 92 årige Erik med snabba steg till affären varefter han visade sina troféer från alla år han kört banracing, rally m.m. Trots sin aktningsvärda ålder så kunde Erik berätta en hel del om det han varit med om under nästa 70 års motorsporttävlande. Väldigt givande och intressant.

Erik Berger och Sören Wictorsson Foto: Anders Granath

Avfärden från Bengtsfors blev senare än tänkt, vilket gjorde att Vitlyckemuseet och Hällristningarna utanför Tanumshede fick strykas.

Via linfärjan över Stora Le tog vi oss till Jaren i Nössemark. En välsmakande förmiddagsfika intogs innan vi tog oss an den helt underbara mc-vägen ner till Ed. När vi stannade vid infarten till Ed så var det ”hi five” och glada miner som gällde. Hade nästa behövt ha varsin citron för att få bort ”smile:en”.

Sören hade fått i uppdrag att kontrollräkna kurvorna som lär vara 365 stycken på de ca 3 milen. Det verkar dock som att Sören hade tappat räkningen under färden, så vår uppfattning är att det är 365 kurvor. Första halvan av sträckan hade även en perfekt beläggning som gjorde njutningen ännu mer behagfull.

Färden gick vidare via Kornsjö in i Norge där vi körde ett par mil för att åter komma tillbaka till fäderneslandet i Håvedalen.

I Strömstad började vi vår färd utmed den Bohuslänska kusten med alla fina kustsamhällen. På färden mot dagens mål som var vandrahemmet i Hovenäset gjorde vi en avstickare för att titta på Sotenkanalen. Därefter var vi ut till Smögen för att kolla Smögenbryggan från södra sidan. Det märktes att det var i slutet på säsongen, det var mindre med båtar och människor vid och på bryggan. Innan vi lämnade Smögen så inköptes 2,5 kg färska räkor till kvällens samkväm. Erik som var med när räkorna köptes in fick något konstigt i blicken när han såg dagspriset. Men vi skulle ju ha räkor, så det var bara att betala. Det blev ytterligare en trevlig afton tillsammans.

Ingela som bodde på Smögens Havsbad kom förbi för att ta adjö innan avfärd, hon valde att bygga på sin hemresa med en extra dag. Söndagens färd gick från Hovenäset till Saltkällan där vi fick ytterligare en skön mc-körning till Rotviksbro väster om Uddevalla. Här tog vi farväl till Per-Ove som vände hemåt mot Dalarna. Vi andra tog vägen över Orust och Tjörn. Strax innan Göteborg stannade vi för att ta farväl av varandra då vi därefter tog olika vägval för våra hemfärder.

I efterhand kan man konstatera att vi hade tur med vädret då det var mulet och sol lite om varandra men inget regn under körningarna på dagarna. För de flesta av deltagarna var det första gången de var i de vackra landskapen Dalsland och Bohuslän, men jag tror inte det var sista gången. Alla var överens om att det var vackert och naturskönt, om man nu hann se detta. Men man kan konstatera att naturen i Sverige är fantastiskt vacker.

Anders Granath

KUL-TUR fortsätter

Efter att idén om en årlig mc-utflykt i mc-polisveteranernas regi, som startade i Dalarna 2016 genom P-O Nordqvists initiativ. Därefter arrangerades motsvarande utflyckt 2017 i Dalsland och Bohuslän av Anders Granath. Det är nu Östergötlands tur att få visa upp bra och trevliga mc-vägar. Det blir Lars-Jonney Jonsson och undertecknad som kommer att planera Kul-Tur-dagarna.

Planera in helgen 17 - 19 augusti 2018 för en Kul tur i Östergötland.
Max 20 deltagare. Anmälan sker till undertecknad senast 2018-05-15.

Sören Wictorsson
soren.wictorsson@gmail.com
070 5232960

SVEMO
SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET
Mer än bara en sport
Sprängstensgatan 2
Box 2314, 600 02 Norrköping
Telefon: 011-231080
www.svemo.se
Följ oss på:

Körgårdstävling 2017

År 2017 arrangerade vår förening åter igen SM i körgårdkörning. Den 6:e tävlingen sedan starten 2008. Denna gång genomfördes tävlingen på nationaldagen i samband med att Polismuseet hade öppet hus för visning av polisens fordonssamling i Tullinge, söder om Stockholm,.

Sex mc-poliser deltog i tävlingen. Dessa var: Anton Engström, Stockholm, Niklas Flygh, Linköping, Göran Järnebrant, Stockholm, Mats Stridh, Halmstad, Johan Westerlund, Kalmar samt Johan Wallman, Stockholm.

På grund av ett minimalt utrymme var körgården/tävlingsbanan upplagd som en lågfartstävling, vilket ställde höga krav på de tävlande.

Vippbrädan är alltid ett spännande inslag i körgårdsträning. Foto: Peter Dahlbom, Classic Bike

Det var många åskådare som följde tävlingen därför att den genomfördes i anslutning till polismuseets Öppet hus. Många i publiken var mäkta imponerade av den skicklighet som de tävlande visade.

Det blev en riktigt spännande tävling eftersom alla i startfältet var mycket skickliga och jämspelta.

Vem som skulle vinna var in i det sista en helt öppen fråga.

Här gäller det att ha memorerat de olika svängarna i storserpentinen för att klara passagen. Foto: Peter Dahlbom, Classic Bike

Mats Stridh vann tävlingen med 14 sekunders marginal och erövrade vandringspokalen, ett diplom samt 3000 kronor i prispengar. Tvåa kom Anton Engström, som fick ett diplom samt 2000 kronor. På tredje plats kom Göran ”Järnet” Järnebrandt, som fick ett diplom och 1000 riksdaler.

Den stolta vinnatrion med från vänster trean Göran ”Järnet” Järnebrant, i mitten vinnaren Mats Stridh och till höger tvåan Anton Engström. Foto: Peter Dahlbom, Classic Bike

Mats Stridh var särskilt glad över att ha vunnit tävlingen för första gången därför att han funnits med i vinnartrion alla de tidigare tävlingar.

Den nya utbildningen för polismotorcykelförare

Författare är Jakob Leo som tjänstgör vid polisens Kompetenscentrum 3 i Göteborg. Han gick polisens motorcykelutbildning 2009. Under flera år har han varit instruktör och är numer ansvarig för och leder utbildningarna. Jakob beskriver hur utbildningen för polismotorcykelförare ser ut idag samt vad det finns för tankar inför den närmaste framtiden.

I samband med omorganisationen 2015 till en nationell Polismyndighet gjordes även utbildningsorganisationen inom Polisen om. Polishögskolans ansvar lades ut på fyra olika Kompetenscentrum runt om i Sverige. Kompetenscentrum 3, med säte i Göteborg fick bland annat ansvar att vidareutveckla samt genomföra all nationell förarutbildning inom Polisen.

Förarutbildningen är uppdelad i två grenar. Den ena bedriver utveckling av ämnet medan den andra står för genomförandet av utbildningarna. Utvecklingsgrenen leds av en ämnesansvarig vars roll är att utveckla ämnesområdet genom att hämta in den senaste forskningen på området, göra omvärldsanalyser av andra Polisorganisationer i världen samt tanka av vad den privata marknaden kan erbjuda. Ämnesansvarig har även ansvar för att bygga upp en organisationsstruktur inom ämnesområdet.

De motorcykelförarutbildningar som finns idag syftar till att Polismyndigheten skall leva upp de till krav som ställs i arbetsmiljölagen samt leva upp till de krav som Polismyndigheten själva ställer på sig i sin interna värdegrund.

Strukturen för Polisens motorcykelförarutbildningar är att det finns två grundutbildningar. Motorcykelförare grund samt instruktör grund. Till varje grundutbildning finns det fortbildningar. Det har sedan tidigare funnits årlig fortbildning för motorcykelförare. Nytt sedan 2017 är att det även finns en årlig fortbildning för mc-instruktörer med en tillhörande ämneskonferens. Utöver ovan utbildningar så finns det en specialiserad motorcykelförarutbildning som riktar sig till enheter där man har ett behov av ytterligare kompetens än den som erbjuds på grundutbildningen.

Motorcykelförare grund ser idag ut ungefär som den gjort de senaste åren. Utbildningen är sex veckor och består till huvuddel av praktisk färdighetsträning på motorcykel. Den trend som finns inom polisens motorcykelverksamhet är att motorcyklar används mer och mer i inom ordningsverksamhet för att öka synligheten samt för att lättare kunna kontrollerara kriminella i de särskilt utsatta områdena runt om i landet.

Detta ställer krav på utbildningen att leverera den kompetens som behövs för att köra motorcykel i dessa miljöer. Ett arbete pågår för att ta fram ett koncept för att kunna ta sig fram i urbana miljöer. Syftet är att en motorcykelförare på ett föredömligt, säkert och effektivt sätt skall kunna ta sig fram på till exempel gräsmattor över trottoarkanter, refuger upp och ner för trappor med mera. Förhoppningsvis kommer detta att vara en del av grundutbildningen i framtiden.

Vårt mål är att vi skall kunna bedriva motorcykel grundkurs på minst tre olika utbildningsorter i Sverige.

Motorcykelförare instruktör grundutbildning har utökats med en vecka och är nu tre veckor. Två veckor teori samt en vecka med praktiska körövningar. Den praktiska veckan syftar främst till att öka samsynen nationellt inom området körteknik.

Det finns en anledning till att vi alltid är på plats när det gäller.

I snart 40 år har vi ryckt ut tillsammans med er som jobbar ute i verkligheten. Vi vet att det är sekunder som räknas. Därför är det avgörande att vi ständigt utvecklar nya, effektiva varnings- och utryckningssystem så att inga hinder finns i vägen, när larmet går.
Läs mer på **standby.eu**

STANDBY®
When attention matters.

Utflykt med museeifordon till Sparreholms motormuseum

Måndagen den 6 november gjorde delar av styrelsen i Mc-polisveteranerna och några personer från Polismuseet en utflykt till Sparreholms slott i Södermanland.

Vi hade först bokat in denna utflykt tidigare under hösten men fått ändra dag och därför kändes det lite osäkert när dagen närmade sig om vädret skulle vara lämpligt för de gamla museibilarna. Nu hade vi tur och fick en dag med sol, blå himmel och ett antal plusgrader.

Vi tog ut Valianten, VW Bubblan, Volvo Duetten, en Volvo 240 (hockeyklubba) och Volvo 760 limousinen och fördelade oss två i varje bil. Första delmålet var lunch och garagebesök hemma hos Hasse och Eva Back utanför Flen.

Museeifordonen uppställda hemma hos Hasse Back. Foto: Bengt Svensson

Därefter åkte vi, och Hasse Back, till Sparreholm och de förbokade visningarna i tre av deras museer. Bilmuseet som innehåller en av Europas finaste samlingar blev det första där en fantastiskt duktig guide visade oss de ca 60-talet fina klassikerna. Här finns bl.a. ”Måsvinge Merca”, Cadillac -39:an som gamla kungen åkte av vägen i och som döpte Kungens Kurva.

Bilmuseet på Sparreholm. Foto:Bengt Svensson

Hela gänget. Foto:Bengt Svensson

Sedan fick vi se Europas största och världens tredje största jukeboxsamling samt deras cykel och mc-museum.

Ett mycket lyckat besök som varmt kan rekommenderas. Resan hem gick lika bra med alla våra bilar som resan dit hade gjort.

Medverkande på utflykten var;
Bengt Svensson, Hasse Eriksson, Christer Olofsson, Göran Järnebrant, Sören Wictorsson, Ragnar Pålsson, Hasse Back, Kjell-Arne Stamvall, Henrik Lindborg, Mikael Noren, Jani Pekkali och Johan.Stark

Bengt Svensson

Kenneths
MC-SERVICE
Göteborg

Vi har flyttat!

Ni hittar oss nu på:
Tagenevägen 21
425 37 Hisings Kärra

031-516412 - www.kennethsmc.se - info@kennethsmc.se
Auktoriserad verkstad samt försäljning av resevdelar & tillbehör

HONDA BMW Motorrad Kawasaki

Gänget på "Windy Corner" 2015
Foto: Lisbeth Hjelme

Isle of man som funktionär

Vår medlem (363) Lisbeth Hjelme är författare till denna artikel. Hon genomgick MC-kursen 1991 och TRÖ-kursen 1994. Idag är hon specialicerad på transport av Farligt gods och yrkesmässig trafik och är också utbildare och instruktör inom detta område. Fritiden ägnar hon mycket åt motorcyklar. Antingen de egna eller inom roadracingen i olika funktioner. Just nu pågår ett större obyggnadsprojet av en äldre mc som hon mekar och renoverar själv. Hon delar sitt intresse med sambon Tomas. De började tillsammans med att vara funktionärer 1996 då serien Scandinavian Open drogs igång. Nu är de fast i racingträsket. De kommer att fortsätta resa land och rike och europa runt under 2018. Ny målsättning är att de ska kunna vara med i Finland under Moto GP 2019.

Först måste jag berätta lite om varför jag har hamnat på ön. Jag har tillsammans med min sambo varit engagerad inom organiserad roadracing sedan 1996. Inom detta har jag fungerat i lite olika roller, nämligen som teammedlem, mekaniker, banfunktionär och tävlingsledare. I slutet av 90-talet började Björn Gunnarsson att tävla i sport production (250 två-takt). Han körde i samma klass som en kamrat och det var då vi lärde känna varandra. Vi har fortsatt att umgås i racedepåerna efter att kompisen slutade tävla.

2014 var Björn i Stockholm med jobbet och det blev då lite umgänge och middag i klubbstugan. Vi fick då reda på att det var en organiserad supporterresa på gång till Manx GP där Björn skulle tävla. Man hade fått ett par avhopp och Björn undrade om vi var intresserade av att hänga med. Ett par dagar senare var ledighet ordnad och resan var betald. I egenskap av att vara funktionär och med vetskapen att banan på Isle of Man är 6 mil lång, behövde man inte vara kärnfysiker för att förstå att erfarna funktionärer kunde hjälpa till en del. Sagt och gjort, så tog vi med våra "kit" på bussresan.

De som hanterar den stora mängden funktionärer under både TT och Manx GP heter IOMTTMA vilket står för Isle of Man TT Marshalls Association. Vi klev in i deras lilla stuga och anmälde att vi var tillgängliga under tävlingsveckan. Vi berättade om våra erfarenheter och att vi var specialicerade på bärgning av mc och att ta hand om skadade förare.

Det blev ett varmt mottagande och sedan var vi igång. Planen är och har varit att vara på plats när Björn tävlar på ön, så nu har vi varit där 5 gånger och är planerad att åka dit under 2018. Minibemanningen ligger på över 500 personer för att täcka runt banan. Det ideala antalet är omkring 1500 funktionärer. Gänget kallas för "Team Orange" Bilden är gänget på "Windy Corner" 2015
Under 2017 hade vi kommit så långt inom verksamheten, att vi hamnade i något som heter Response car 4. Runt banan finns ett antal bemannade fordon utplacerade. För att kunna bli placerad i dessa fordon, krävs full behörighet som funktionär på Isle of man, samt att man har gått en så kallad Incident Management Course vilket mostsvarar avancerad första hjälpen-utbildning.

Bemanningen är till för att lösa personalbrist på utsatta ställen utefter banan. Efter besked om var man behöver åka så bar det iväg i hisnande fart på bakvägarna fram till var man nu skulle vara. Vi fick börja på en plats som hette Glentramman och som ligger strax innan Ramsey på norra delen av ön.

På plats vid Glentramman Foto: Lisbeth Hjelme

Vi kom på plats och blev utsedda till medical ihop med en brittisk paramedic. Inte särskilt lång tid hade gått av dagens Senior (superbike) träning, när olyckan var framme. En förare tappade fästet med framhjulet i en högersväng i hög hastighet. Det här med att stå lite utsatt verkar man däremot inte riktigt tänka på.

Då banan är omgiven av trottoarer, stolpar och murar är det oundvikligt att det blir skador vid omkullkörning i hög hastighet. Vi fick med andra ord omedelbart visa vad vi gick för. Föraren slog i trottoaren med ryggen och fortsatte in i en stolpe. Hans motorcykel fortsatte ned efter vägen och stannade mitt på vägen. Vi rusade fram för att delta i det akuta omhändertagandet. Efter stabilisering och placering på bår, fick vi bära honom till en privat trädgård som var enda platsen som helikoptern kunde landa. Den skickliga piloten tryckte ned helikoptern mellan äppelträden och vi kunde återvända för att få bort resterna av motorcykeln.

Förutom den trasiga bakfälgen var styrkronorna avslagna Foto: Lisbeth Hjelme

Det finns två helikoptrar som hanterar patienter under tävlingarna. Varje helikopter kan ta två patienter och bemanningen är pilot, läkare och paramedic. Oavsett var en olycka sker på ön tar det ca 6 minuter för helikoptern att komma fram. Det är den tid man har på sig att stabilisera och förpacka den skadade.

Vi fick senare under veckan information om att förutom en mycket kratig hjärnskakning så fick föraren tre frakturer i ryggen. Han fördes med flyg till Liverpool för operation och kommer att återhämta sig helt utan bestående men. Vi fick mycket beröm för vår insats. Under de år har vi lärt oss att de övriga funktionärerna inte gärna tar hand om de skadade. Nu är det en av våra specialiteter så allting fungerade utmärkt. Står man bara på ett ställe som funktionär runt Isle of Man är det förhoppningsvis inte så ofta man behöver agera. Många har gått kurser, men aldrig hanterat en omkullkörning. Är man funktionär på banor får man lite mer erfarenhet. Vårt rekord ligger på 60 omkullkörningar vid en postering, detta under en helg bestående av fredag till söndag. Nu är inte alla omkullkörningar av allvarlig natur, men dock.

Resten av dagen förflöt tack och lov utan vidare incidenter för våran del. Däremot upptäckte vi att vi saknade Björn G. Vi fick sedan reda på att han råkat illa ut på en annan del av banan.

Resten av veckan hoppade vi runt och fick se bland annat Parliament Square i Ramsey där vi blev ensamma som medicinsk resurs. Bilden över hur publik och funktionärer är positionerade talar för sig själv. Vi stod inte framme vid barriärerna, utan höll en lite lägre profil. Förarna kommer farande i glipan mellan husen och skall sedan svänga 90 grader höger mot Douglas.

Farlig plats eller? Foto: Lisbeth Hjelme

Under dagen på Parliament Square i Ramsey fick vi i alla fall träffa Jonathan som nu är Travelling Marshal. Jonathan var den olyckliga förare som var med och bidrog till att Björn gick omkull och skadade sig 2012. Jonathan är mannen i mitten på bilden

Jonathan är mannen i mitten på bilden
Foto: Lisbeth Hjelme

Det finns sex stycken TM:s utplacerade under tävlingarna. Alla är före detta tävlingsförare på ön och ett krav är att de är bosatta på ön. TM:s åker fram till olycksplatser och förstärker fram till dess att helikopter anländer. De har gått avancerad första hjälpen och har lite extra utrustning med sig på de motorcyklar de kör runt All utrustning och mc de kör står sponsorer för. I år fick de låna var sin helt ny Honda CBR 1000. En del av dessa TM:s är faktiskt snabbare än en del förare.

Då banan är lång är det i stort sett omöjligt att visa röd flagga utefter hela banan då en allvarlig incident inträffar. I stället har man vissa platser som fungerar som uppsamlingsplatser, där förarna får vänta på att bli ledsagade ned till depåområdet av en TM. Bilden visar ett antal förare som samlats vid Parliament Square i samband med denna variant av avflaggning.

Förare som samlats vid Parliamens Square Foto: Lisbeth Hjelme

Det är möjligt att skriva spaltkilometrar om olika upplevelser på ön. De gånger vi har varit där har vi varit funktionärer och därför missat en del turisttillfällen. Till våren 2018 bär det av igen nu för sjätte gången. Självklart skall vi vara funktionärer då också. Är man itresserad av motorcyklar och racing är det min varmaste rekommendation att ni försöker ta er dit. Det finns två stora arrangemang. Det är TT och Manx GP. MGP är vad man kan kalla amatörernas motsvarighet till TT. Isle of Man måste räknas som motorcykeltävlingarnas Mecka.

I samband med Amnx GP är det en hel del classic racing och vurmar man lite mer för detta så är det precis lika roligt. 2017 var vi där båda tävlingsveckorna.

Opel Kapitänens färdigställande till kommunal polisbil

Författare till denna artikel är föreningens sekreterare Bengt Svensson som svarat för det huvudsakliga arbetet med återställande av bilen tillsammans med Kjell-Arne Stamvall.

Bilen hittades på Blocket och hämtades i Malung av mig och kompisen Kjell-Arne Stamvall i mars 2015. Den var då fortfarande i originalskick och aldrig rörd sedan kollisionen den 8 augusti 1965 förutom att en hel del av det maskinella var bortplockat.

Före renoveringen. Kapitänen på fyndplatsen i Malung 2015. Foto: Bengt Svensson

Kapitänen är nu besiktad och godkänd och i princip helt återställd till det skick den var när den krockades. Det som fortfarande saknas är radioutrustningen samt sirenen.

Efter renoveringen. Kapitänen just hemkörd efter den godkända registreringsbesiktningen och kontrollbesiktningen i december 2017. Foto: Bengt Svensson

Under vintern 2016/2017 monterades ett nästan helt nytt bromssystem med bromstrummor, backar, rör och slangar. Motor och växellåda kom på plats i januari 2017 och därefter började vi koppla in allt elektriskt, även de polisiära taklamporna.

Senare under våren blev det provstart och lite körning runt innergården vid museet i Tullinge. Den raka sexan spann fint men efter en stund stannade den och var svårstartad. Vi justerade tändning och gick igenom elsystemet och även förgasaren men osäkerheten med att den ibland gick igång lätt och ibland inte alls kvarstod.

Den förargliga felkällan, kondensatorn, som skapade en del extraarbete för oss. Foto: Bengt Svensson

Efter kontakt med vår ”hovleverantör” av delar, Kapitänsamlaren Sten Mårtensson i Nässjö, och frågade honom om vad han bytt i motorns elsystem. Innan vi köpte motorn påstod han att han bytt ”i princip allt”, MEN kanske inte kondensatorn. Vi skaffade då en ny sådan och bilen hoppade igång direkt och gick tyst och fint.

Nästa gång, efter någon vecka, när Kapitänen startades igen började ett svagt knackande höras tydligare och tydligare ifrån motorn, den lät nästan som en dieselmotor på tomgång. Vid lite mer varvande hördes inget av knackandet. Nu blev vi lite smådeppiga, det lät inte bra och kändes olustigt med ett sådant ljud om bilen ska börja användas i museet.

Efter kontakt med Sten Mårtensson i Nässjö igen sade han direkt att det måste vara en kolvbult som glappar. Det hade inte hörts något vid hans provbänkskörningar innan vi köpte motorn och inte heller vid våra första små provkörningar men nu var det så i alla fall.
Beslutet om vad vi skulle gör åt felet och när fick vänta. Det fanns annat på Kapitänen som skulle åtgärdas före.

Under senvåren och sommaren 2017 fick vår Kapitänsamlare i Nässjö tag i både svarta framskärmar och en svart motorhuv i ungefär samma välpatinerade skick som resten av vår bil.

Vi kunde då byta med de delar vi tidigare köpt av honom.

Den 6 juni 2017 var det dags för Polismuseets Öppet hus i fordonssamlingen och Kapitänen och dess intressanta historia fängslade många. En av dessa var Mats Andersson som berättade att han drev ett företag på Lidingö som förutom bilglasmästeri även rekonditionerade bilar. När han fick höra att vi inte tänkt lacka om Kapitänen utan endast försöka polera upp den gamla lacken erbjöd han sig direkt att ta hand om detta arbete.

När vi hämtat de nya svarta plåtdelarna från Nässjö tog vi ett par arbetsdagar och gjorde iordning Kapitänens framdel med finspackling och lackning av plåtdelar under motorhuven från den gamla krockskadan samt byte av skärmar och huv.

Förberedelse för montering av de nya svarta skärmarna. Foto: Bengt Svensson

Nya framskärmarna och motorhuv på plats
Foto: Bengt Svensson

Under sensommaren 2017 hörde rekonditioneraren Mats Andersson som jag träffade på museets Öppet hus dag av sig och frågade om han inte kunde få ta tag i utmaningen att få lite ”forntida glans” på Kapitänen, viket han givetvis skulle få göra.
Kapitänen kördes iväg till hans firma och hämtades efter några veckor som ”en ny bil”. Helt fantastiskt vad ett proffs kan åstadkomma med rätt utrustning, material och kunskap. Stort tack till Mats Andersson på MA Bilglas, Lidingö.

”Nästan som ny”, proffsrekonditionerares fantastiska resultat Foto: Bengt Svensson

När Kapitänen nu var tillbaka gjorde vi en del justeringar, monterade vissa saknade inredningsdetaljer och lagade bakdörrslåsen som varit defekta och obrukbara. Små fjädrar från en fjädersats hos Clas Ohlssona löste låsproblemet.

Den 21 november hade vi bokat in Kapitänen på registreringsbesiktning hos Bilprovningen i Rosersberg. Med stor spänning och lite nervösa åkte vi dit med förhoppningen att vi inte missat något i våra kontroller.

Kapitänen inne i bilprovningshallen i Rosersberg.
Foto: Bengt Svensson

Registreringsbesiktningen gick bra och nu fick också Kapitänen nytt registreringsnummer. Den har ju inte varit inne i bilregistret sedan de ”nya” skyltarna kom 1972. W 72000 blev nu YKJ 757.

Den efterföljande kontrollbesiktningen gick inte lika bra. Allt gick bra tills bromsprovet där bromsarna låg på efter några hårda bromsprov på rullarna. Det blev 2:a på detta och ombesiktning. Det blev även anmärkning på det långa styrstaget som vi också fick byta.

Efter en del bökande med huvudbromscylindern hittade vi felet. Det dryga millimeterstora returhålet var helt igentäppt. För att komma åt detta var vi tvungna att såga loss plastkoppen för bromsvätskan och skaffa en ny, givetvis ifrån Nässjö. Den lilla returkanalen fick vi borra upp för att rostproppen skulle komma bort.

Sedan bar det av på återbesök och nu med godkänt resultat, härligt. Efter 52 års vila kan nu Kapitänen åter användas igen.

Men glädjen efter godkännandet svärtades lite av att vi ju hade kvar problemet med motorns knackande på tomgång. I början av julveckan plockade vi isär Kapitänens motor och lämnade in kolvarna med vevstakar för byte av kolvbultarna samt byte av övre kolvringen till en högre på grund av att de glappade för mycket i spåret och därmed breddning av det övre kolvringsspåret.

Den raka sexan utan topplock i väntan på renoverade vevstakar och kolvar. Foto: Bengt Svensson

Maskinbearbetningen var gjord redan före Trettonhelgen och några dagar därefter monterade vi hop motorn igen. Missljudet var nu borta och Kapitänen går så tyst och fint som en bra rak sexa ska gå.

Nu väntar sommarens aktiviteter och vår förhoppning är att kunna visa upp bilen hos polisen i Ludvika där den användes 1963 – 1965.

Andelen motorcyklister som dör i olyckor på grund av extremt beteende i trafiken ökar. Det handlar om mer än hälften av alla dödsolyckor på MC.
De som har extremt beteende i trafiken bryr sig inte om lagar och regler och de stoppas inte av ATK.
För att få stopp på dem krävs fler riktiga poliser på vägarna!

Med vänlig hälsning

Sveriges MotorCyklister

Mc-mässan 2017

Föreningen deltog i Mc-mässan som 2017 arrangerades på Älvsjömässan i Stockholm, den 26-29 januari. Trots att vi inte är medlemmar hos MCHK (Motorcykelhistoriska klubben) fick vi låna 5 meter av deras monter för vår utställning. Vi uppfattade det som ett erkännande av vår förening, att andra tycker vi behöver synas och sprida den kunskap och erfarenhet Mc-polisveteranerna står för. Ett stort TACK!

Triumph 110 på väg till Älvsjömässan. Foto: Bengt Svensson

Föreningen lånade två mc och två polisdockor från polismuseet som kompletterades med filmvisningar från polisens mc-förarutbildningar. Den ena mc:n var en Triumph 110, vilket var den första mc:n som statspolisen köpte in 1954. Den andra var en BMW R80 från 1984, vinterutrustad med skidor. Dockorna var klädda med uniformer som använts tillsammans med de båda motorcyklarna.
Under de fyra mässdagarna betjänades vår monter av minst två medlemmar.

Från v: Hans Eriksson och Sören Wictorsson tog emot besökarna. Foto: Ragnar Pålsson

Det var ett stort intresse från många besökare, både för de två motorcyklarna, den verksamhet polisen bedriver på två hjul, samt för filmvisningen. Sammantaget var vi nöjda med att få profilera föreningen och den support vi ger polismuseet.

SVEDEA MC-försäkringar

Förra året kunde Mc-polisveteranerna få ett gynnsamt försäkringsavtal med Svedea. De ger medlemmar 10 % rabatt på mc-försäkringen.

Det är tacksamt att någon värdesätter en specialistutbildning som vi mc-polisveteraner ändå har genomgått. Vi vill gärna tro, och är stolta över, att sex veckors mc-förarutbildning gör oss till en bättre mc-förare att vistas i trafik. Förra året hade 28 medlemmar tecknat försäkring hos SVEDEA och 24 st fanns kvar vid årets slut.

Tala om medlemsnumret vid nyteckning av försäkring. Numret finns på baksidan av Mc-polisveteranernas ”polisbricka”. SVEDEA har rätt att göra medlemskontroll hos föreningens ordförande.

svedea
FÖRSÄKRINGAR SOM GÖR SKILLNAD

Nu får du som är medlem i MC-Polisveteranerna **10 % rabatt** på våra mc-försäkringar. För prisuppgift ring **0771-160 190** eller mejla **kundnavet@svedea.se**. Glöm inte att uppge MC-Polisveteranerna och ditt medlemsnummer.

Kan ej kombineras med BMW MC-klubbförsäkring eller andra rabatter.

Polismuseets Volvo Duett 1967

Under året som gått sedan förra numret av Med Öppet Visir har nu Volvo Duetten blivit nästan helt färdigrenoverad.

När bilen kom tillbaka från lackeringen började vi (Bengt Svensson och Kjell-Arne Stamvall) med återmonteringen av allt som tidigare plockats av för att kunna renovera karossen.

Den nyanskaffade B18 motorn monterades och allt nödvändigt kopplades in för att vi snabbt skulle kunna provstarta och se/höra motorns skick eftersom motorn köpts på annons och skulle vara bra enligt säljaren. Motorn gick igång lätt och motsvarade säljarens löfte.

B18 motorn åter på plats i Duetten. Foto: Bengt Svensson

När motorn var på plats hade även framskärmar, dörrar plus lite annat smått blivit lackat och kunde börja monteras tillbaka. Rödlamporna på taket liksom rotationsljuset och taksökarlampan monterades och kopplades in.

Målsättningen med Duetten var att ha den visningsfärdig till Polismuseets Öppet hus den 6 juni och detta datum närmade sig nu snabbt. Några dagar innan den 6 juni fick vi POLIS-texten från reklamfirman vi beställt hos. Efter att noga ha tittat på bilder på gamla Duetter och mätt upp på karossen tejpade vi upp texten.

POLIS-texten tejpas på plats efter noggrant inmätande. Foto: Bengt Svensson

På morgonen den 6 juni kunde vi lasta upp Duetten för färd ner till Tullinge och Öppet hus evenemanget. Stötfångarna saknades dock fortfarande liksom innertak, kylare och en del annat.

Bilen var ju ännu inte heller provkörd och besiktad. Men eftersom vi tidigare sagt att den inte behöver vara klar förrän till 2018 när den blir 50 år som polisbil i Karlskrona var det ju ingen brådska.

Men denna ”rymliga tidsfrist” gällde bara någon vecka tills vi blev tillfrågade om att delta med Duetten vid 50-årsjubileet av högertrafikomläggningen den 3 september inne på Kungsgatan i Stockholm.

Efter semesterperioden satte vi fart igen med diverse justeringar, stötfångarmontering kylarmontering, dörrinpassningar, klädde om framstolarna m.m. Det speciella handtaget på vänster bakdörr hade nu också kommit, nygjutet i mässing och omkromat.

Polis-Duettens speciella handtag på vänstra bakdörren nygjutet i mässing och kromat. Foto: Bengt Svensson

I slutet av augusti gjorde vi första provtur och tänkte då avsluta denna med ett Bilprovningsbesök. Men de tankarna försvann i första skarpa kurvan i kvarteret.

Det skrapade då kraftigt från bakhjulen när vi svängde. Efter vändning och upphissning av bakänden märkte vi att bakaxeln var defekt, kraftigt lagerglapp och bara 1 ½ vecka kvar till högertrafikjubileet, inte alls bra.

Via en medlem i Volvo PV-klubben i Norrköping fick vi tag i en ny bakaxel och efter hämtningsresan och arbete till midnatt med bytet blev det provkörning igen. Nu kändes allt som det skulle och därför gick färden vidare till Bilprovningen i Märsta där Duetten blev godkänd utan anmärkning. Första kontrollbesiktningen sedan 1996.

Duetten inne på Bilprovningen i Märsta där den blev godkänt utan anmärkning. Foto: Bengt Svensson

Tidigt på morgonen (kl 03.30) den 3 september körde vi in med Duetten till Kungsgatan i Stockholm och deltog i en halvtimmes vänstertrafikkörning innan vi tillsammans med närmare ett hundratal andra gamla fordon klockan 05.00 körde över till höger sida. Precis som när det begav sig 1967.

Duetten vid samlingen utanför Sjöhistoriska museet efter högertrafikjubileet på Kungsgatan den 3 september

Efter högertrafikevenemanget meddelade motortidningen Klassiker att de ville göra ett reportage om Duetten. Men för att bilen då skulle vara så komplett som möjligt behövde hundburen byggas. Efter inköp av metallnät, rundjärn, färg m.m. byggde jag ett lastgaller ovanför baksätet och ett förvaringsfack uppe vid taket för hundkoppel osv. Jag passade in en träskiva som mellanvägg och klädde två skumgummiskivor med tyg på golvet. Detta gjordes med en gammal orginalbild som förebild.

För att Duetten ska se ut som den gjorde när den var i polistjänst gjorde jag också två originalliknande registreringsskyltar med Blekingenumret K 22482 som den hade 1968 – 1971 när den rullade i Karlskrona.
Duetten blev också visad vid Polishund-SM som 2017 var i Rosersbergs slottspark på grund av det lilla avståndet till hemmagaraget där hundburen tillverkades. Duetten väckte mycket uppmärksamhet där eftersom det förmodligen var polisens första riktiga hundbil.

Bilen uppställd vid Polishund-SM i Rosersbergs slottspark. Foto: Bengt Svensson

Ett par åskådare vid hundtävlingen som var f.d. gamla hundförare hos polisen i Stockholm sade när de fick se Blekingenumret på registreringsskyltarna ”Det där måste vara Lasse Neijs gamla bil” och det var ju helt rätt. Han var en av de tre hundförarna som körde Duetten i Karlskrona 1968-1971.

Motortidningen Klassiker gjorde sedan sitt reportage om Duetten i mitten av september vilket fanns i tidningens nr 10 under hösten 2017.

Om allt går som planerat ska Duetten under kommande sommaren stå på Volvomuseet i Göteborg som vill ha med den på en sommarutställning med olika yrkes-Duetter. Det var 50 år sedan den slutade tillverkas nu 2018.

Bengt Svensson

Hos oss hittar ni reservdelar till
Suzuki mc, cross, moped och ATV
Årsmodell spelar ingen roll
Alla är välkomna
SUZUKI
originaldelar
MC-Shopen
KARLSTAD
Fjärrviksvägen 23 653 50 Karlstad
telefon 054 531133 fax 054 534648 info@mc-shopen.se
www.mc-shopen.se

motor-café
ISLE OF MAN CLUB SWEDEN
RIBBODA MC-SERVICE
tel: 0585-20481
Isle of Man Club Sweden
flyttar till Ribboda MC-Service
fr.o.m onsdagar 2/5-26/9 2018.
Här kommer onsdagsträffarna
med fika vara i fortsättningen.
Alla hälsas välkomna!!
0585-204 81
0707-12 67 29
info@ribbodamc.com
auktoriserad Honda MC-verkstad sedan 1975
HONDA
www.ribbodamc.com

Stödfond

för Polismuseets fordonssamling

Föreningen Mc-polisveteranerna inrättade för några år sedan en insamlingsstiftelse, ”Stödfond för Polismuseets fordonssamling”. Syftet med fonden är att stödja Polismuseet när det gäller såväl anskaffning som återställande av historiska polisfordon. Detta för att Polismuseets fordonssamling på bästa sätt ska spegla polisens fordonstekniska utveckling i ett historiskt perspektiv.

Pengar som doneras till denna fond kommer oavkortat att gå till anskaffning och återställande av historiska polisfordon, bilar och mc.

Du som vill hjälpa till kan sätta in pengar på Plusgiro 77 60 90-3.

Alla bidrag mottages tacksamt!

Här har Duetten lastats för transport till polismuseets garage. Foto: Bengt Svensson

De nu förestående aktiviteterna är slutfinishen på Volvo Duett 1967 som varit svart/vit hundpolisbil i Karlskrona 1968 - 1971, samt en Opel Kapitän 1963 som varit svart/vit ordningspolisbil i Ludvika 1963 - 1965.

Facebookgrupp för Mc-polisveteranerna

Föreningen har en facebookgrupp för medlemmarna. Gruppen är en så kallad ”sluten facebookgrupp” vilket innebär att endast medlemmar i föreningen kan se innehållet och göra inlägg. Bidra gärna med inlägg, diskussioner/frågeställningar, bilder mm. som har mc-polisanknytning.

För att hitta gruppen på facebook skriver du ”Mc-polisveteranerna” i sökrutan så får du access så snart jag registrerat dig som medlem.

Självklart håller vi god ton i inläggen i denna facebookgrupp och kommunicerar med samma hyfs som i det verkliga livet. Vidare sprider vi inte ut material som publiceras i gruppen på egna facebook-väggar eller liknande. Finns en sådan önskan hör man med den som publicerat materialet innan så sker.

Varmt Välkomna!

/Johan Westerlund, administratör

En återblick från en tid som MC-polis

i Stockholm mellan 1982 – 2014, samt mina intryck av BMW K1600, min sista tjänste-mc.

Föreningens medlem Hans Back är författare till denna artikel. Han har en lång tid som mc-polis bakom sig när han nu är pensionär.

Det blev 32 säsonger utan avbrott och missöden. Missödena klarade jag av innan polistiden. Åkte ambulans efter att ha haft körkort i 14 dagar. Jag kunde ha slutat där, men det är en historia för sig. Började redan som 16 åring köra lätt motorcykel så det blir för min del 50- årsjubileum 2018!

Det blev under åren många olika tjänstemotorcyklar, mest BMW men även Yamaha, Kawasaki och Honda. Mycket har hänt med den tekniska utvecklingen med motorcyklarna under den tiden.
Helt otroligt mycket.

Tänkte här berätta lite om min sista mc som jag hade förmånen att få hämta ut i Trollhättan där de byggdes om till polisversion.

Jag och kollegan Per Öquist vid trafikgruppen i Söderort Stockholm hade fått möjlighet att fritt välja vilken polismc vi ville ha. Upphandlingsavtalet hade nyligen blivit klart som gav möjlighet beställa den nya BMW K1600.

Måste medge att känslan var euforisk över att få hämta ut denna ”pjäs” med följande utrustning och specifikation.

Fakta BMW K1600

Motor:	6 cylindrig radmotor på 1650 cm3
Vikt:	319 kg + polisutrustning, ca 350 kg totalt
Effekt:	160 hkr (118 kw)
Toppfart:	långt över 200 km/h
Acceleration:	0 – 100 ca 3,0 sek
Passagerare:	1

Den nya polis-BMW 1600. Foto: Hans Back

Påminner om cockpit på ett flygplan – eller?
Foto: Hans Back

Utrustning

Värme i sadel med 6 effektsteg MYCKET UPPSKATTAT
Värme i handtag med 6 effektsteg
Elektronisk inställning för olika gasrespons; Regn – Landsväg - Dynamisk
Elektroniskt inställbar fjädring
Elektriskt höj och sänkbar ruta (duschkabin)
ABS bromsar och antislirfunktion
Centrallås för väskor med fjärrkontroll MYCKET UPPSKATTAT
Farthållare med smarta funktioner som på en modern bil mm.
Vibrationer finns inte vid något varvtal.

Hämtningsresan

Vi startade färden hem mot Stockholm en dag i maj 2013 och på E20 i höjd med Hova (Stikkan Anderson, ABBA land) hamnade vi på första uppdraget.
Mitt bland bromsande bilar och långtradare irrade en utmattad hund på E20 omkring. Vi kände oss givetvis manade att göra något för den stackars taxen som kommit från sina vårdnadshavare och riskerade att orsaka en trafikolycka.

Första uppdraget under hämtningsresan.
Foto: Hans Back

Hunden satte sig mycket villigt i min famn och kollegan började kontakta lokal polis i Örebro. Turligt nog hade vi följebilen efter oss som kunde transportera hunden till polisstationen. Då hade redan en husse hunnit anmäla hunden saknad. Värmde gott i mitt hundhjärta då jag kände vi räddat livet på hunden och kanske någon trafikant?

Körintryck från 1600:an

Det blev för min del 2 år med BMW K1600. Summeringen av egenskaperna är väl att långa starka ben behövs i krypfart om den börjar luta för mycket. Så snart man kommit över krypfart är den väldigt lättkörd och stabil. Muskler behövs även när den skall upp på centralstödet. Annars en fantastisk motorcykel där långa körpass knappast kan bli bekvämare. Höga farter känns det mycket stabilt och avslappnat.

Den har de bästa packväskor som funnits på de motorcyklar jag kört genom åren. Egenskapen med fjärrkontroll på låsningen av väskorna är en bekväm detalj i synnerhet när man jobbar med allehanda blanketter etc.

Inte att förglömma motorljudet som får nackhåren att resa sig vid gaspådrag. Det påminner om en gammal Plymouth Valiant med lite fixat avgassystem.

Motorcykelkurs 1974-04-03, elever

Första raden från vänster: J-E Olsson, Ts, Göteborg, R I Wiltén, Ltg, Solna, S 0 A Lindeborg, Övs, Nyköping, K-E Sunesson, Ltg, Karlskrona, G P Persson, Övs, Helsingborg, B I-G Andersson, Ts, Göteborg

Andra raden från vänster: K A L Ståhl, Ltg, Skövde, K P Andrén, Övs, Karlstad, L S A Granath, Vd 4, Göteborg, B J G Jansson, Ltg, So1na, R C Hesselgren, Ts, Uppsala, S-Å K He1lman, Ts, Örebro

Tredje raden från vänster: B-0 C Ottosson, Ltg, Skövde, K G O Svensson, Övs, Jönköping, B I Bergman, Övs, Jönköping, L-O R O1sson, Vd 4, Göteborg, K H Kälveberg, Vd 6, Göteborg, B T Andersson, Övs, Kristianstad

Fjärde raden från vänster: G K A Bergquist, Övs, Jönköping, R A Gustafsson, Ltg, Örebro, B E Wallqvist, Ltg, Vänersborg, T P G Asmundsson, Övs, Linköping, H G Söderin, Övs, Uppsala, L J C Bergman, Vd 3, Göteborg

Foto: RPS, Trafikutbildningen

Motorcykelkurs 1976-04-05, instruktörer

Sittande från vänster:
Pa Göran Bergqvist, Ltg, Jönköping
Pa Ingmar Lindbladh, Ts, Malmö
Fbinsp Inge Bisther, Utb., Strängnäs
Pa Kjel1 Karlsson, Ltg, Växjö
Pa Ingmar Gräns, Ltg Skövde

Stående från vänster:
Pa Esse Fredriksson, Ts, Göteborg
Pa Urban Ho1m, TT, Stockholm
Pa Göran Karlsson, Ltg, Kalmar

Foto: RPS, Trafikutbildningen

Motorcykelkurs, 1976-04-05, elever

Första raden från höger: C-L Söderlund TT, Stockholm, T H Axelsson, Ts, Göteborg, S G Ha11emark, Ltg, Uppsala, S-I B Vernersson, Ts, Norrköping, G C Zinn, Ltg, Ma1mö, S-0 Johansson, Ts, Borås

Andra raden från höger: J C Jonsson, VD 3, Göteborg, A L Byman, Ltg, Solna, P-E Pettersson, Ltg, Nyköping, S G L Häll, Övs, Jönköping, B C Landgren, Ltg, Malmö, N K Persson, Ltg, Skövde

Tredje raden från höger: T H Järhede, Vd 5, Göteborg, N P Holtesjö, Ltg, Solna, P K Eriksson, Ts, Eskilstuna, L-E Rydberg, Ltg, Norrköping, J I C, Carlsson, Ltg, Kristianstad, L-E Karlsson, Ltg, Malmö

Översta raden från höger: B D Andersson, VD 6, Göteborg, L H Bergman, Ts, Solna, A S Svensson, Ltg, Malmö, H E H Eriksson,Ts, Uddevalla, P Y Salsjö, Ltg, Örebro, L-0 Bräms, Ts, Västerås

Foto: RPS, Trafikutbildningen

Polisens civila video-mc

Författare är Göran Järnebrant, Mc-polis vid Trafikenheten Stockholm.

Polisen har sedan 1990/1991 haft motorcyklar utrustade med videoanläggning, både målade och civila. Jag beskriver här hur en av de motorcyklarna jag arbetar med fungerar.

Motorcykeln är utrustad på samma sätt som en ”målad” polismotorcykel. På styret finns knappar där man styr polisradio, stoppanordning, blåljus och siren samt genomsnittshastighetsmätare (Trip Track). Den har dessutom knappar för videon. Det är start/stopp, elektronisk markering på inspelningen, autofokus på/av. Det finns också en monitor på styret så att jag ser vad som spelas in.

Många reglage är det. Foto: Göran Järnebrant

I topboxen finns videon. Den har två minneskort. Det ena spelar in allt som händer. Det andra används till att kopiera över det som ska sparas.

Jag inriktar mig i första hand på felbeteenden hos den yrkesmässiga trafiken. D.v.s. taxi och budbilar och tittar särskilt på felbeteenden som korta avstånd, höga hastigheter, felaktiga omkörningar och spärrområden/spärrlinjer.

Reaktionen från dem man stoppat är ”normal”. Vilket innebär att de inte ifrågasätter att jag har civila kläder när jag kommer fram till fordonet, de har förstått att de blivit stoppade av polisen. Vid något enstaka tillfälle har jag fått visa upp polislegitimationen.

Kameran finns gömd bakom glaskåpan. Foto: Göran Järnebrant

Jag berättar att det är en videomotorcykel och att felbeteendet de gjort är videoinspelat. När de förstår att händelsen är videoinspelad erkänner de flesta.

Ett vackert fartvidunder är det. Foto: Göran Järnebrant

Fakta om den mc som beskrivs här ovan:
BMW 1300 GT -2010, Tjänstevikt 288 kg, Toppfart 260 km/h, Motoreffekt 160 hkr

Från v.: Lasse Svensson och Bengt Johnsson Foto: Kent Pørksen

The Distinguished Gentleman´s Ride, DGR

Söndagen den 24/9-17 var det så dags!

Bengt Johnsson och undertecknad äntrade våra BMW R 60-or, iförda våra finaste Tweed-kläder, kl 08.00 på morgonen i Dalby och styrde kosan mot Köpenhamn för att deltaga i det världsomspännande The Distinguished Gentleman´s Ride, DGR, som har som mål att samla in pengar för forskning om Prostatacancer och mäns mentala hälsa i samband med denna tråkiga sjukdom.

The Distinguished Gentleman´s Ride ingår i Movember Foundation.

DGR gick samtidigt, kl 13.00 den 24/9, över hela världen, med naturlig tidsförskjutning. I år var det 98.403 motorcyklister som körde i över 600 städer och samlade in tillsammans med vänner som sponsrade, $ 4.840.195 = 42.149.420 kronor!!
Utanpå våra finkläder hade vi det förträffliga regnplagget som hörde till mc-polisernas utrustning förr, regnställ m/55, då det var lite småregn och kall blåst på morgonen.

Vi körde över Öresundsbron in till Brønshøj i nordvästra Köpenhamn och Fa. Moto-Sport som bjöd på en fin frukost. Solen kom fram och regnställen åkte av. Hit kom också en massa andra motorcyklister för att starta upp denna trevliga dag.

Många är det. Foto: Kent Pørksen

När frukosten var avklarad körde vi till startplatsen, Xtreme Custom i centrala Köpenhamn.

Starten gick kl 13.00 och Bengt, jag och 554 andra motorcyklister paraderade genom Köpenhamns gator, bl. a. ner genom Nyhavn och rundade statyn med Fredrik V på Amalienborgs Slotsplads. Det var en härlig samling motorcyklar - alla möjliga märken - så klart ett stort antal danska Nimbus, BMW, Triumph, Ariel, Honda o s v, den äldsta var en Neracar från 1922, förare och passagerare som deltog var alla klädda i finkläder.

På väg. Bengt Johnsson längst fram till höger. Foto: Kent Pørksen

Två samlingsplatser med möjlighet för fika och mycket mcprat bar det iväg till målet som var i Carlsberg Byen, där det gamla Carlsberg-bryggeriet tidigare låg. Där hölls det tal av organisatörerna som tackade alla dagens deltagare för de fina bidragen till insamlingen.

Bengt och jag kan varmt rekommendera att deltaga i detta behjärtansvärda arrangemang, då det både är en trevlig mc-dag och körs för ett fint ändamål!

Nu år, 2017, hölls det i Stockholm, Göteborg, Falkenberg och Varberg. Nästa år, 2018, kommer det att köras igen den 30/9-18.

Gå gärna in på www.gentlemansride.com

Lasse Svensson

Bli medlem

Vi är över 450 medlemmar i Mc-polisveteranerna.

Vill du vara med? Skicka ett e-postmeddelande till info@mc-polisveteranerna.se med namn och dina adressuppgifter, telefonnummer samt din e-postadress. Alternativt skickar du din ansökan till:

Mc-Polisveteranerna
C/o Svensson,
Säbyholmsväg 9
195 70 Rosersberg

T-tröja	120kr
Klubbmärke pins	30kr
Mc-polispins	30kr
60mm dekal	20kr

Vi är tacksamma om du också noterar födelsedag och år, vilket dock är frivilligt. Av oss får du ett välkomstpaket som består av årsskrift, medlemsbricka, klubbpins och dekaler. Vi bifogar också ett inbetalningskort på medlemsavgiften som för närvarande är 100 kronor.

Är du eller har du varit mc-polis - det finaste som finns inom polisen - är du naturligtvis medlem i Mc-polisveteranerna.

Mc-polisveteranernas verksamhetsberättelse för år 2017

Styrelsen har under året utgjorts av:

Ordförande:	Ragnar Pålsson
Vice ordf:	Sören Wictorsson
Sekreterare:	Bengt Svensson
Kassör:	Ulf Emilsson
Klubbmästare:	Per-Ove Nordquist
Suppleant:	Christer Olofsson
Suppleant:	Göran Järnebrant
Revisorer:	Leif-Åke Andersson
	Anders Halvarsson
Revisorssuppleant:	Håkan Wrejde
Valberedning:	Hans Back
	Lars Neuman
	Peter Ebermo

Föreningen har en egen hemsida på Internet som fortlöpande återspeglar föreningens verksamhet.

Möten och medlemmar

Årsmötet ägde rum på Polismuseet i Tullinge den 20 april. Vid detta det 33:e årsmötet deltog 30 medlemmar.

Under året har 11 styrelsemöten genomförts.

Den 31 december 2017 hade föreningen 453 medlemmar varav 11 hedersmedlemmar.

Årsmötet 2017

Till mötesordförande valdes Ragnar Pålsson att leda mötesförhandlingarna.

Årsmötet beslutade att omvälja Ragnar Pålsson som ordförande.

Årsavgiften fastställdes till 100 kronor. Alltså har den legat kvar på samma nivå som tidigare år.

Styrelsens verksamhet

Samarbetet med polismuseet har fortsatt i god anda.

Styrelsen och några medlemmar har under året medverkat vid ett antal av Polismuseet ordnade arbetsdagar i fordonslokalen samt ett antal aktiviteter med de olika fordonen i polismuseets samling som:

- Föreningen hade en monter med 2 mc på mc-mässan i Älvsjö i januari- Volvo Duett -67 och Opel Kapitän -63 renoveras
- Kul-turresa i Dalsland med mc
- Reportage i motortidningen Klassiska bilar om Valianten, Amazonen och Porschen i april
- Svenska ”Targa Florio”, veteranrally på Södertörn den 20 maj

- Öppet hus för fordonssamlingen i Tullinge den 6 juni

- Reportage i motortidningen Klassiker om Duetten i september

- Duetten visad vid Sthlms polisens medarbetardagar, 5 tillfällen

-Visning av museet för en grupp från Östergötland

-Visning av museet för en grupp från Örebro

-Bilträff på Wenngarns slott med Porschen, Valianten och VW Bubblan

-Visning av museets fordonssamling för Volvo PV-klubbens styrelse

Därutöver har styrelsen i god samverkan med Polismuseet sett till att de under 2015 inköpta bilarna, Opel Kapitän -63:an och Volvo Duett -68:an, blivit färdigrenoverade. Styrelsen har också bedrivit ett kontinuerligt underhålls- och servicearbete vad gäller de övriga fordonsobjekten. Samtliga objekt i fordonssamlingen har underhållits fortlöpande. Några arbetsdagar användes till att iordningställa lokalen i Tullinge inför Öppet hus och inför att samlingen kontinuerligt ska kunna visas för allmänheten.

Skånegruppens övriga aktiviter
Medlemsgruppen i Skåne har med sina polisutrustade motorcyklar under året representerat föreningen under medverkan i följande arrangemang.

15 juli
60-årsjubiléet av Råbelöfs Grand Prix

10 augusti
Motorträff vid Söderåsens Värdshus utanför Billesholm.

26 augusti
Svedala Motordag i samband att Veteranmotorcykelloppet Skåne Rundt.

Utöver det har de besökt och visat upp sina Polis-MC på diverse lokala bil- och MC-träffar runt om i Skåne.

Övrigt

På hemsidan www.mc-polisveteranerna.se redovisas erfarenheterna från vissa av de olika aktiviteterna.

Styrelsen

Mc-polisveteranernas styrelse 2017

Ordförande	Ragnar Pålsson	Revisor	Leif-Åke Andersson
V. ordförande	Sören Wictorsson	Revisor	Anders Halvarsson
Sekreterare	Bengt Svensson	Revisorssuppleant	Håkan Wrejde
Kassör	Ulf Emilsson	Valberedning	Hans Back
Klubbmästare	Per-Ove Nordquist	Valberedning	Lars Neuman
Suppleant	Christer Olofsson	Valberedning	Peter Ebermo
Suppleant	Göran Järnebrant		

BMW Motorrad
CURIOSITY IS THE BEST DIRECTION.
#SPIRITOFGS
THE NEW BMW F 850 GS.
You live for the challenge. Where others turn back, you ride on.
Discover the unknown with the F 850 GS!
Contact your BMW Motorrad dealer for more information.
Read more about our motorcycles on www.bmw-motorrad.se
MAKE LIFE A RIDE.