Pris: 40kr

Upplaga: Mars 2016

MED ÖPPET VISIR

Mc-polisveteranernas årsskrift 2015

Bilden visar NilsErik Erlandsson och hans BMW R80 av årsmodell 1984. Motorcykeln har använts på länstrafikgruppen i Malmö men när det krävdes motorcyklar under vintern i Dalarna så var den en av tre som sändes till Falun. De användes vid Vasaloppet, World Cup och andra vinterarrangemang. När den tjänat ut köpte NilsErik den och återställde den till originalutförandet. Den 3 januari 2011 var det dags för en premiärtur på Revingefältet i riktigt vinterväder med minus 9 grader, Foto: Lasse Svensson

www.mc-polisveteranerna.se

• UTSTÄLLNING •

UTRYCKNING!

Radiopolisen från fot till fart

Polisradion och radiobilen förändrade polisens arbete helt på 1940-talet. Nu ryckte polisen ut med fart och fläkt och fångade brottslingen mitt i gärningen. Följ svensk radiopolis från starten! Titta på radiobilar och radioutrustning och kliv in i en modern, fullt utrustad polisbil.

Polismuseet
www.polismuseet.se

#polismuseet
twitter.com/polismuseet
facebook.com/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 32 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:

Redaktions- och adressuppgifter	3	Stödfond	19
Besök på Brandbilmuseet	4	Polisens motorcykelutbildningar	20
Styrelsens verksamhetsberättelse	6	Opel Kapitän	24
MC-museum i Berlin	9	Bli medlem	27
Volvo PV-klubbens sommarträff	10	MC kurser	28
Björn Gunnarsson	12	BMW K75	33
Inköp av polisduett	16	Efterlysning	33
Katt bland hermeliner	18	Protokoll från årsmöte	34

Besöksgruppen samlad vid brandbilsmuseets lokal i Gysinge. F.v. Olle Andersson, Ragnar Pålsson, Rolf "Sunkan" Sundqvist, Hans Nilsson, Sören Wictorsson, Mikael Norén, Hans Ericsson, Per Wallenthin, Fred Larsered. Foto: Bengt Svensson

Besök på Brandbilsmuseet

Fredagen den 25 september gjorde föreningens styrelse och arbetsgrupp, tillsammans med Polismuseets Henrik Lindborg och Mikael Norén, en utflykt med några av museifordonen till Gysinge brandbilsmuseum.

Vi blev 8 personer i 4 museifordon som fick luftas denna dag. Det var en blå/gul "hockeyklubbs" Volvo 244 och de svart/vita Porschen, Valianten och VW 1300 "Bubblan". Färden gick till största delen på de mindre och naturskönare vägarna upp mot Gysinge och vi togs emot där av personer som jobbar ideellt på brandbilsmuseet, bla Per Wallenthin.

Efter välkomstfika och macka fick vi en mycket trevlig guidad vandring i samlingen av brandbilar och ambulanser samt den mängd med tillbehör och kuriosa som finns i samlingen.

Museet innehåller ett 30-tal fordon samt mycket utrustning ifrån tidigt 1800-tal och framåt. Huvuddelen givetvis olika typer av större brandbilar men även en häftig brandchefsbil ifrån Västerås i form av en amerikansk fenförsedd stor herrgårdsvagn, Plymouth Savoy 1959 med V8.

Denna bil var inledningen till en utveckling som fortfarande gäller i hela landet.

Rycker ut först för snabbt kunna få uppfattning om händelsen innan de större släckningsfordonen kommer till en olycksplats.

Brandchefsbil för brandkåren i Västerås. Plymouth Savoy 1959 med V8. Foto: Bengt Svensson

Även några ambulanser fanns där. En av dessa var en Opel Kapitän av samma modell som den polisKapitän vi anskaffat till polismuseet tidigare i år, här dock i herrgårdsvagnsutförande. Därefter blev det lunch i Värdshuset samt en föredragning av Gysinges historia och den svenska brukshistorian som helhet.

Ragnar Pålsson beundrar en ambulans av fabrikat Opel Kapitän från tidigt 1960tal. Foto: Bengt Svensson

Vi fick även en föredragning om det byggnadsvårdsarbete och forskning kring detta som bedrivs i Gysinge.

Dagen avslutades med en vandring i de bevarade gamla husen med information om de olika sätten att bevara gamla hus både invändigt och utvändigt. Våra fordon gick sedan lika fint på hemvägen som på ditvägen och väckte som vanligt berättigad uppmärksamhet där medtrafikanterna såg oss.

Facebookgrupp för Mc-polisveteranerna

Föreningen har numera 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

Mc-polisveteranernas verksamhetsberättelse för år 2015

Styrelsen har under året utg jorts av:

Ordförande:	Ragnar Pålsson
Vice ordf:	Sören Wictorsson
Sekreterare:	Bengt Svensson
Kassör:	Ulf Emilsson
Klubbmästare:	Henry Johannesson
Suppleant:	Johan Gramenius
Suppleant:	Hans Nilsson
Revisorer:	Leif-Åke Andersson och Anders Halvarsson
Revisorssuppleant:	Hans Ericsson
Valberedning:	Hans Back, Lars Neuman och Peter Ebermo

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

Möten och medlemmar

Årsmötet ägde rum på Polismuseets fordonsmuseum, Tullinge, den 16 april 2015. Vid detta det 31:e årsmötet deltog 32 medlemmar.

Under året har 9 styrelsemöten genomförts. Den 31 december 2015 hade föreningen 450 medlemmar varav 12 hedersmedlemmar.

Årsmötet 2015

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 övriga medlemmar i den särskilda arbetsgruppen har under året medverkat i ett antal aktiviteter med de olika fordonen i polismuseets samling som:

- Prins Bertil Memorial Gärdesloppet den 31 maj
- Volvo PV-klubbens sommarträff
- Besök på Brandbilsmuseet i Gysinge med 4 fordon
- Besök på Eskilstuna Veterandag med Valianten
- Deltagande med Porschen vid sportbilsträff på Arlanda

Därutöver har arbetsgruppen bedrivit ett kontinuerligt underhålls- och servicearbete vad gäller de olika fordonsobjekten. Samtliga objekt i fordonssamlingen har underhållits fortlöpande. En arbetsdag användes till att städa upp i museilokalens kallförråd.

I övrig har medverkan skett för att iordningställa fordonsmuseet för visning. Öppethus är planerat att genomföras den 28 maj 2016.

Skånerundan
Janne Huzell Memorial

Lördagen den 15 maj 2015 kördes för sjunde gången Janne Huzell Memorial/ Polisens Motorklubb Malmös Vårrunda.

Skånegruppens övriga aktiviter

Skånegruppen har med sina fem polisutrustade mc under året arrangerat och/eller medverkat i följande arrangemang.

16 maj Arrangerat Janne Huzell Memorial tillsammans med Polisens Motorklubb Malmö.

6 juni Medverkan i Gammelbumserundan, som genomfördes i BMW MC-klubbens regi.

4 Juli Medverkan MCV Österlen veteranrally i samband med Simrishamns Hamngille.

29-30 augusti Funktionärer vid Skåne Rundt, som arrangeras av Motorhistoriskaklubben, MCHK. Det är ett internationellt rally under två dagar med motorcyklar äldre än årsmodell 1945. med såväl miltär som civil prägel.

12 september Medverkan vid Fly´n Ride på f.d. F5 i Ljungbyhed. Veteranevenemang

Utöver det har de besökt och visat upp sina PolisMC 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

SVEMO
SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET
Box 2314 - 600 02 NORRKÖPING
www.svemo.se
Per Westling 011-23 10 80, 23 10 94

W1 – ny polisbåge från Standby

- ✔ Optimerat blåljus för både kort- och långdistans
- ✔ Bästa materialval för nordiska förhållanden
- ✔ Unikt skyddsljus > 180° sida till sida
- ✔ Made in Trollhättan

Nohabgatan 12C, Trollhättan
0520-49 44 40 | www.standby.eu

STANDBY®

Störst på delar till BMW!

Vår BMW auktoriserade verkstad erbjuder dig snabb och sakkunnig service.

Vi säljer:
- Original reservdelar till BMW och YAMAHA (även på postorder)
- Tillbehör
- Batterier, oljor m.m.
- Däck (Metzeler och Michelin)

Vi utför även:
- Service
- Försäkringsarbeten
- Cylinderborrning
- Motorrenovering
- Topprenovering

AB MC-PROFFSEN

Hägerstens Allé 12 (T-Axelsberg), Box 4111, 129 04 Hägersten.
Telefon: Butik 08-88 29 18, verkstad 88 29 19. Fax: 08-88 75 15.

YAMAHA

När du älskar att köra

MC-museum i Berlin

Centralt i Berlin, inte långt från Alexanderplatz, ligger Berliner DDR Motorrad – Museum. I museet finns fler än 140 mc och mopeder. Alla komna från de forna östländerna. Fabrikat såsom MZ, EMW, Simson, IWL, Stoye och Krause är inte speciellt kända i Sverige.

Det finns även några polismotorcyklar bl.a MZ 250 Escort från slutet av 80-talet. Vad hände med alla polismcförare på östsidan efter murens fall? Det saknas information om denna utveckling.

Museet är mycket sevärt, då alla fordonen är mycket skickligt renoverade och utställda i trevliga miljöer. Även ett par Trabant finns att beskåda.

Sören Wictorsson

Göteborgsmedlemmars Norgeresor

Det finns en grupp poliser i Göteborg som bl.a består av medlemmar i vår förening och som sedan några år genomför en årlig resa på motorcykel till Norge.
De har under sommaren 2015 genomfört sin tredje resa under sex dagar.

Berättelsen från resan 2015 med fotografier presenteras på föreningens hemsida. Det är en mycket läsvärd berättelse.

Här poserar föreningens kontrollanter. F.v. Kjell-Arne Stamvall, Rolf "Sunkan" Sundqvist, Bengt Svensson, Ragnar Pålsson. Foto: Bengt Svensson

Volvo PV-klubbens sommarträff 2015

Mc-polisveteranerna/Polismuseet deltog i år i Volvo PV-klubbens sommarträff som hölls på Lastbergets Konferens & Upplevelse i Bålsta norr om Stockholm. Vår förening hade ansvaret för en av de 7 kontrollerna som ingick i rallyrundan som kördes under lördagen den 27 juni.

Vi deltog med Valianten, Amazonen och Dodge bussen. Från föreningen deltog Ragnar Pålsson, Bengt Svensson, Rolf Sundqvist samt "statistpolisen" Kjell-Arne Stamvall.

Föreningens insats var att ha en "poliskontroll" där deltagarna fick svara på fyra frågor:

1. Vilket vägmärke passerade ni senast ? (tre alternativ gavs)

2. Hur många svart/vita Volvo PV 544 tillverkade Volvo för svenska polisen?

3. När slutade polisen med svart/vita bilar och började med den blå/gula "hockeyklubbsstripningen"?

4. Vilket år införde Volvo trepunktsbälten som standard?

Försök gärna gissa själv, rätt svar längst ner i artikeln.

Vädret var äntligen som man kan hoppas av en perfekt sommardag och som tur var kunde vi hålla kontrollen på skuggsidan av den badplatsparkering utanför Bålsta där vi hade kontrollen. Efter en lugn förmiddag blev eftermiddagen lite kämpigare eftersom många av de 110 startande PV och Duetterna då kom klumpvis till vår kontroll.

Många av deltagarna stannade en stund på parkeringen för att titta och fotografera våra uppställda fordon. Vi fick mycket positiva åsikter för vårt deltagande i träffen trots att de flesta tyckte frågorna var svåra.

Bilarna fungerade utmärkt trots att laddningen slutat fungera på Dodgebussen dagen innan. Men med lite laddning av batterierna vid ett par tillfällen kom vi både till och från träffen utan problem.

Ragnar Pålsson och Rolf "Sunkan" Sundqvist i full aktion under eftermiddagens anstormning av rallydeltagare. Foto: Bengt Svensson

Rätt svar:
Fråga 2: 11 PV:n tillverkades av Volvo.
Fråga 3: 1984 kom de blå/gula "hockeyklubbsstripen",
Fråga 4: 1959 kom trepunktsbältena i Amazon och PV som standard.

Björn Gunnarsson har ännu en gång tävlat på Isle of Man

Björn Gunnarsson (t.v.) mottar en TTbronsreplica för sin 14:plats i Lightweightklassen ur handen på den elvafaldiga TTvinnaren Phillip McCallen vid prisutdelningen i stadshuset. Fotograf: Derek C Donsworth

Tourist Trophy, eller "TT" i dagligt tal, på den lilla ön Isle of Man, Irland, är med sina anor från 1907 världens äldsta, ännu existerande MC-tävling. Banan där loppen avgörs är en klassisk landsvägsbana vid namn "The Mountain Course" och med ett varv på 6 mil och 264 kurvor är den känd som världens längsta och svåraste bana.

Den ojämna beläggningen och fartvindens konstanta tryck är fysiskt krävande eftersom man sällan kör under 200 km/h. Framförallt är det dock den mentala prövningen som förarna utsätts för som gjort att tävlingarna rankas som den främsta befintliga motorsportsutmaningen tillsammans med MC-klassen i Dakar. Detta eftersom man måste vara hundraprocentig i sina beslut och sitt fokus varje gång man ger sig ut på ett nytt varv då utrymmen för misstag är obefintliga under de 46 varv (beroende på klass) som tävlingarna varar.

Även om toppfarter på över 300 km/h imponerar på de flesta, så är det framför allt vetskapen om att de främsta förarna kör med snittfarter en bit över 200 km/h på de smala landsvägarna som verkligen indikerar vad som krävs bakom styret.

Vägen dit

Om mina öden, äventyr och krasch på Isle of Man 2012 redogjorde jag för här i vår medlemstidning, Öppet Visir utgåva mars 2013.

Som en konsekvens av skadorna 2012 fick jag avstå alla internationella åtaganden 2013, men till året efter kunde jag göra en efterlängtad comeback vid Manx GP, då detta hela tiden varit den målsättning som drivit mig genom alla läkarbesök, operationer och sjukgymnastik. Spänd på om jag skulle lyckas övervinna de mentala barriärer som banan eventuellt förorsakat mig vid kraschen två år tidigare reste jag och teamet över till Manx GP i augusti 2014.

Bilden är tagen genom byn Union Mills och hastigheten i fotoögonblicket är någonstans mellan 160-170 km/h med båda hjulen i luften under kurvtagningen. Fotograf: David Detaille

Några veckor senare lämnade jag stolt ön med ett nytt personligt varvrekord innanför bältet, men framförallt med en inbjudan från arrangörerna där de önskade att jag skulle ta steget upp i de professionella tävlingarna på samma bana till 2015.

Förberedelserna

Jag och teamet insåg att det skulle krävas en hel del av oss för att klara oss hela vägen fram till startlinjen i TT.

Även om första steget var övervunnet, det om att överhuvudtaget tilldelas ett starttillstånd, så visste jag att det nu var världens absolut främsta landsvägsracerförare jag skulle ställas mot. I min huvudklass, Supersport 600, som är den största och jämnaste klassen deltagarmässigt i TT, var vi 96 förare som under träningsveckan skulle slåss om 78 startplatser i de två heaten som skulle köras för klassen vid den efterföljande tävlingsveckan.

Av de 78 snabbaste förarna fick dessutom ingen vara långsammare än 12% efter pole positiontiden för att få lov att starta. Detta för att minska fartskillnaderna bland förarna och undvika hasardartade varvningar. På Isle of Man startar traditionsenligt varje förare för sig med 10 sekunders intervaller och då de snabbaste förarna avverkar det 6 mil långa banvarvet på en dryg kvart gäller det att alla förarna hunnit flaggas iväg innan polemannen passerar startrakan ut på andra varvet.

Startnummer

Startnummer till TT-tävlingarna tilldelas enligt ett speciellt rankingsystem som baseras på tidigare resultat och varvtider. Detta betyder att man av startnumret kan utläsa var ungefär en förare förväntas kunna placera sig. De 20 första förarna i varje klass är att betrakta som "untouchables", d.v.s. de är oftast rena proffsförare som lever på sin sport och onåbara i den bemärkelsen att oavsett hur de presterar under träningsveckan så får de starta i den nummerordning som de seedats. För oss utanför topp tjugosträcket gäller dock att varvtiderna från träningsveckan avgör startpositionen. Med insikten om att det var mitt första TT-lopp var jag glad att jag tilldelats nummer 72 på min Honda. Det betydde ju att tävlingsledningen gjort bedömningen att jag borde ha en realistisk chans att kvala in bland de 78 som skulle få starta.

Supersport

När vi gick in i tävlingsveckan hade allt gått enligt planerna. Då det äntligen blev dags för min första start i supersportklassen var jag full av tillförsikt, men samtidigt rejält taggad. Någon mil efter start kunde jag redan skymta framförvarande förare mellan trädallérna, vilket betydde att jag kört in hans startförsprång på 10 sekunder och snart skulle behöva förbereda mig för att köra om. I byn Ramsey på öns nordsida har man avverkat ungefär halva banvarvet och där fick jag dessvärre den första indikationen på att något inte stämde. Kopplingen slirade till för ett ögonblick under acceleration. Jag uppfattade det först som ett vanligt hjulspinn, vilka ofta inträffar när man passerar vita vägmarkeringar, gupp eller partier på asfalten med sämre grepp. Ganska snart blev jag dock varse att det var kopplingen som höll på att ge upp. I efterhand pratade jag med några av de 50 åskådarna från min tillresta fanklubb som flugit med ett direktchartrat plan från Arlanda till Isle of Man lagom till tävlingsveckans inledning. De hade stått i Bray Hill strax efter start och kunde vittna om att även de hade hört hur motorvarvet steg på ett onormalt sätt när jag passerade uppför backen efter första varvet. Jag tvingades inse att om jag inte ändrade körstil illa kvickt så skulle kopplingslamellerna snart förvandlas till fnöske. Jag undvek att gå ner på 1:ans växel i gathörnen och började tillämpa mellangas vid nedväxlingar, något som normalt inte används eftersom en modern racermaskin har så kallad "slipper clutch".

Min nya körstrategi syftade till att underlätta livet för det hårt ansträngda kopplingspaketet. Efter det 40 sekunder långa tankstoppet som alla behövde göra efter 2 av de 4 varv som tävlingen kördes, kunde jag till och med skönja hur kopplingen slirade vid segdragning på 6:ans växel p.g.a. luftmotståndet i farter över 250 km/h. Full av frustration bromsade jag senare än jag någonsin gjort och laddade extra hårt i de kurviga sektionerna men ändå kändes det som om jag tappade oceaner av tid. Jag lyckades trots allt mildra kopplingens förfall och kunde till slut ta målflagg efter närmare 80 min i sadeln. Minst sagt irriterad slet jag av mig hjälmen bara för att få besked om att jag blivit 31:a! En osannolik framgång med tanke på förutsättningarna.

Två dagar senare var det dags för nästa lopp i samma klass. Mina mekaniker Lasse, Tomas och Håkan hade bytt hela kopplingspaketet och då vi inte hade några fler träningstillfällen på banan hade de istället kört in de nya delarna på den rullande landsväg som fanns tillgänglig i depån. Allt för att inget skulle lämnas åt slumpen. Återigen startade jag som 38:a fast besluten om att inget skulle få ställa till det för mig den här gången. Under detta mitt andra supersportlopp var dock förutsättningarna helt optimala, sol och vindstilla samtidigt som fjädringen arbetade precis enligt mina önskemål och motorn drog starkt genom registret.

Det var enkelt uttryckt bara upp till mig som chaufför att bevisa för mig själv hur långt jag nått i min utvecklingskurva. Efter att ha fullbordat loppet och satt ett nytt personligt varvrekord med en snittfart av 193 km/h på kuppen, hade jag förmått erövra en slutlig 25:e plats. Efter målgång var jag tämligen utpumpad men under prisutdelningen i stadshuset senare på kvällen började det gå upp för mig vad jag och teamet lyckats uppnå bland de närmare 100 av världens bästa landsvägsförare som anlänt till ön ett par veckor tidigare för att göra upp i världens kanske mest prestigefyllda MC-tävling. När man dessutom betänker att det var mitt första TT-lopp samt att vi nådde resultaten med ett litet team bestående av familj och nära vänner på en minimal budget så blir inte prestationen mindre.

Lightweight

För min egen del var dock inte tävlingsveckan slut riktigt ännu. Efter att under flera år odlat goda kontakter på Isle of Man hade jag erbjudits att köra en Kawasaki för ett inhemskt team i lightweightklassen. Traditionellt har det varit tvåtaktsmaskiner på 250cc som dominerat denna klass men tuffare miljöregler har gjort att klassen numera utgörs av 650cc fyrtaktstwinar. Sitt kubikövertag till trots är de dock lite effektsvagare med en toppfart på ca. 250 km/h, i jämförelse med de närmare 300 km/h som en fulltrimmad supersport kan pressas till.

En effektsvagare maskin ställer högre krav på att man kan bibehålla farten genom kurvorna och just detta råkar vara en av mina främre förmågor som förare. Stärkt av framgångarna tidigare under veckan lyckades jag avancera upp genom startfältet och bröt slutligen mållinjen på en 14:e plats, 8 sekunder före teamets egentlige försteförare, rutinerade David Johnson från Australien. Det blev många ryggdunkningar från teampersonal och supportrar den kvällen när vi firade en fantastiskt lyckad TT-debut för mig och mina medhjälpare nere på strandpromenaden i Douglas.

På återhörande!

Björn "BG" Gunnarsson, MCpolisveteran medlem 535

På väg till polismuseet.
Foto: Bengt Svensson

Inköp av ny PolisDuett till museet

På grund av att den tidigare införskaffade Volvo Duetten inte var en äkta svart/vit polisbil utan en civil utredningsbil startade jobbet med att hitta en ny under hösten 2015. Efter spårande i RPS-arkivet och Svenska Volvo PV-klubbens medlemsmatrikel har en annan bil nu letats fram och ägaren ”övertalats” att sälja bilen till Polismuseet. Den köptes och hämtades utanför Teckomatorp i Skåne den 7 oktober 2015.

Bilen är av 1967 års modell och har enligt det gamla ursprungliga registreringsbeviset varit en svart/vit polishundbil i Karlskrona från 10 januari 1968 till den 18 januari 1971. Denna bil har inte lika stort renoveringsbehov som den andra varför vi hoppas kunna återställa denna lite fortare än den andra.

Efter säljarens beskrivning av skick och utrustning blev det till slut affär. Bilen var körbar men den ursprungliga B18 motorn var utbytt till en B20. Bilen var rostlagad vid några olika tillfällen och Amazonstolar hade monterats. Tidens tand har dock satt sina spår och en del nya rostskador har uppstått och några gamla behöver lagas om igen.

Denna bil är dock i betydligt bättre skick än den tidigare och kräver inte lika stora resurser för att kunna återställas till ursprungligt skick som polishundbil.

Vid samtal med en tidigare ägare som haft bilen i 30 år framkom att han vid ett tillfälle använt Duetten till att hämta den f.d. justitieministern (1983 – 1987) Sten Wickbom ifrån en järnvägsstation i Skåne till ett större fackföreningsmöte där han skulle tala. Justitieministern hade då uttryckt stolthet i att få bli hämtad i en f.d. polisbil.

Bilen har kvar flera polisspecifika detaljer som taksökarlyktan, sidoblinkers vid taket bakom dörrarna, polispanelen under instrumentpanelen med knapparna för utryckningsljusen och siren m.m. Den har också kvar det mycket speciella extrahandtaget på vänster bakdörr som inte fanns på vanliga Duetterna, inte ens på de civila polisDuetterna.

På de vanliga Duetterna är båda bakdörrarna öppna genom att högerdörrens handtag öppnas men på de svart/vita, som oftast var hundförarbilar, kunde vänsterdörren fortfarande hållas låst trots att högerdörren öppnades.

En annan polisspecifik utrustningsdetalj i Duetterna som också fanns kvar i bilen är trälådan under baksätet med fack för verktyg och diverse utrustning. Baksätets dyna gjordes tunnare för att denna trälåda ska få plats. Efter kontakt med poliser och f.d. poliser i Blekinge har information framkommit att det var tre hundförare som arbetade med just denna bil under dess "hundår" i Karlskrona. Det var Torkel Andersson, Bosse Nestlander och Lars Neij. Föreningen har varit i kontakt med Lars Neij som i sin tur kontaktat Torkel Andersson och de två ska nu försöka leta fram bilder och liknande från bilens aktiva tid. Renovering har påbörjades under vintern 2015/2016 genom utbyte av bromssystemet och rostlagning.

Här syns den polisspecifika konstruktionen av dörrhandtagen. Foto: Bengt Svensson

Katt bland hermeliner

Polismotorcykel CMX 281, BMW R80, 1984 köpte jag på auktion efter det att Polismyndigheten i Dalarna beslutat att inte använda några vinterutrustade motorcyklar vid Vasaloppet. Det var den sista arbetsuppgiften där en vinterutrustad mc användes av polisen och motorcyklarna såldes.

I februari 2015 återvände min mc till Dalarna. I Älvdalen anordnade Motorcykelhistoriska klubbens, MCHK, militär-sektion den årliga körningen med vinterutrustade motorcyklar, den tjugonde i ordningen. Ett 25-tal deltagare var där med sina militära vinterutrustade motorcyklar samt jag med min polisiärt vinterutrustade motorcykel. Således en katt bland hermelinerna.

Vilken upplevelse att få köra på fina, plogade vintervägar med mycket snö i naturen och höga snövallar. Dessutom ett fint kamratskap. Min erfarenhet av fyra dagars körning är att man måste ha riktigt bra däck och mycket dubb. Det är egentligen ingen nyhet för det vet alla.

Grundutbildning i vinterkörning kan man få om man går med i Frivilliga Motorcykelkåren, FMCK, och följer deras kursutbud.

En fantastisk trevlig och rolig körupplevelse som fler borde pröva på. Läs mer på Motorcykelhistoriska klubbens, MCHK, hemsida.

Sören Wictorsson

Sören Wictorsson
Foto: Okänd

Stödfond

för Polismuseets fordonssamling

Föreningen Mc-polisveteranerna har inrättat en insamlingsstiftelse, ”Stödfond för Polismuseets fordonssamling”. Syftet med denna fond 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.

Det närmast förestående projektet är att återställa en Volvo Duett. På grund av att den tidigare införskaffade Volvo Duetten inte visade sig ha varit en äkta svart/vit polisbil utan en civil utredningsbil startade jobbet med att hitta en ny under hösten 2015. Efter spårande i polisarkiv och Svenska Volvo PV-klubbens medlemsmatrikel har en annan bil nu letats fram och ägaren ”övertalats” att sälja bilen till Polismuseet. Den köptes och hämtades utanför Teckomatorp i Skåne den 7 oktober 2015. **Alla bidrag mottages tacksamt!**

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

Polisens motorcykelutbildningar i utvecklingsländer under 1970 – 1980 talen. del 3 av 3

Rune Peterson, pensionerad chef för Trafikpolisen i Västerbotten sedan 2006, har beskrivit sina erfarenheter då han var aktiv polis och sysslade med utbildning, inte bara av svenska mc-poliser, utan även av trafikpoliser i utvecklingsländer. Mycket intressanta skildringar från en svunnen tid.

Här presenteras det tredje och sista avsnittet om Rune Peterssons uppdrag i Gaborone Botswana år 1987. (reds. anm.)

Uppdrag i Gaborone Botswana år 1987

Under åren 1984 till och med 1988 genomförde SweRoad på uppdrag av SIDA ett heltäckande trafiksäkerhetsprojekt i Botswana. En betydande del av innehållet i projektet omfattade kontroll och lagföring av trafikanters farliga beteende i vägtrafiken. Våren 1986 uttogs en grupp om 6 polisbefäl som Göran Gustafsson, Linköping och jag utbildade, först i två månader i Sverige och därefter ytterligare 18 polisbefäl under 2 månader i

I början av 1987 beslutades att ett komplett delprojekt omfattande köp av 12 BMW K75 MC i komplett trafikpolisversion samt 2 månaders utbildning av 12 trafikpoliser i avancerad körning. Jag fick uppdraget att ensam genomföra delprojektet. RPS Consulting (SÄK) blev min ”arbetsgivare”.

Ett omfattande arbete började med att tillsammans med BMW i München skapa 12 st BMW.

Motorcyklarna i trafikpolisversion skulle levereras av BMW i Sydafrika vilket i sig var komplicerat, eftersom i stort sett hela västvärlden deltog i en UN ledd handelsbojkott mot Sydafrika. BMW i München levererade motorskyddsbågen och utryckningsutrustningen, BMW i Berlin levererade komradioboxen och Ericsson Radio, Stockholm, levererade kommunikationsradion med repeaterfunktion och jethjälmar från ”Hjälm-Gustav” i Sollentuna.

Den 2 månader långa kursen för 12 trafikpoliser tog sin början tidigt i september. Den inledande körutbildningen fick ske på på Honda 450 cc i avvaktan på att BMW-cyklarna skulle levereras. Liksom vid Saudiutbildningen hade jag beställt skyddsutrustning för knä- och underben samt armbågsskydd.

Efter måttagning levererade Erik Jernberg, Malung, mc-uniformen designad för varmt klimat till kursdeltagarna. Botswanapolisens logo för mc samt på uniformen levererades av ett Umeåföretag.

De kompletta motorcyklarna skulle vara klara för leverans från Sydafrika i början av oktober. Före kursstarten levererade Mr. Barry Broady, BMW Pretoria (före bojkotten en rallyförare för Volvo) en maroonröd K75 med Sydafrikanska reg. skyltar för min räkning.

Som vid de tidigare kurserna färdigställdes körgårdsmaterialet enligt mina ritningar som jag sänt ner i förväg. Det var en riktig fröjd att ta sig an uppgiften att ge de tolv deltagarna en ”spetsutbildning” eftersom samtliga var utvalda med omsorg och därmed ”taggade till tusen”. Det visade sig vara bra att få börja med den mc som de var vana att använda. Alla körde fullt ut under övningsmomenten och det visade sig vid ett antal kullerbyttor att deras skyddsutrustning fungerade perfekt. Vad dom kämpade. Det var en riktig fröjd att vara kursansvarig. Jag hade dessutom en mycket kompetent mekaniker som dessutom var motocrossförare, vilket gjorde att materialet under hela kursen kunde hållas på topp. De svåraste övningsmomenten med nödbromsning från hög hastighet och nödbroms följt av undanmanöver genomfördes också med bravur av samtliga elever.

Så var det då dags för första leveransen av 6 stycken K 75. Överlämnandet skedde vid gränsövergången på Zeerust road. BMW personalen fick styra cyklarna över till den Botswanska sidan av gränsen. När de 6 mc skulle köras till övningsplatsen i Gaborone blev det lite ”cirkus” eftersom förarna som var totalsäkra på Hondan nu blev kompletta nybörjare, rent sagt klantiga men resan från gränsen gick ändå att utföra. Således blev det en stegvis träning på de 6 nya samt min instruktörscykel. Det gick ett par övningspass och de flesta eleverna blev snart säkrare och säkrare på K 75an. Efter någon vecka utfördes slutleveransen av de återstående 6 BMW cyklarna. Nu gick färden från gränsen till övningsplatsen helt utan problem. Barry Broady följde med in till övningsplatsen var intresserad av att titta på ett övningspass i körgården med BMW cyklarna. Efter passet var genomfört var Barry mäkta imponerad av elevernas färdigheter och det sätt jag ledde träningen. På grund av sin ”ärftliga” belastning skulle han troligen inom högst 10 minuter ha kommit i konflikt med alla eleverna. Barry sade att det var mycket nyttigt för honom att se på hur jag behandlade kursdeltagarna som jämlikar och de prestationer de gjorde med BMW K 75an.

Efter ytterligar någon vecka var allt perfekt, utrustningen fungerade, kommunikationen fungerade och alla kursdeltagarna körde mycket bra. Nu var det dags att genomföra en kortare riskutbildning för alla deltagarna, vilket var mycket uppskattat särskilt som de förlorat en kollega tidigare under året efter en kollision med ett djur.

Kursen var nu inne i slutskedet och deputy Commissioner Molefi meddelade mig att han önskade att jag skulle genomföra en uppvisning med gruppen kommande veckoslut i Francistown, 300 km norr om Gaborone. Jag skissade upp ett visningsprogram bestående av precisionskörning i manövergård. Därefter skulle alla 12 deltagarna genomföra svenska mc-provet; snabbserpentin – snabb vändning på väg – rak körning tillbaka till startpositionen med avslutande nödbroms – undanmanöver och stopp.

Alla var ”taggade” inför långmarschen och den genomfördes utan större komplikationer frånsett att alla var rätt utmattade vid ankomsten till Francistown. Nu var det ledigt till påföljande dag klockan 12.00 då de skulle genomföra en generalrepetition av programmet före uppvisningen. Nästa dag klockan 12 var alla uppställda och träningen tog sin början med körgårdsmomentet. ”Jämmer och elände” ingen av mina skickliga elever stod att känna igen. Dom välte med mc:n utan anledning, körde omkull hinder och en hel del andra tokigheter förkom utan anledning.

Jag hade uppställning med gruppen och ville veta vad som stod på? Alla såg märkbart slokörade ut och försäkrade att dom skulle prestera vid nästa dags uppvisning inne i centrum av staden. Efter avslutad misslyckad träning fick jag reda på varför dom körde så uselt. Efter gårdagens långmarsch hade i stort sett alla gjort en barrunda och konsumerat en hel del öl varefter många därefter besökt sina ”frillor” så kallade ”police-posts” i staden med lite sömn som resultat.

Dom var därför alla ordentligt i bakis när dom skulle prestera vid förövningen.

Nästa dag grydde och vi gjorde i ordning manövergården med 2 gruppers körning mot varandra i två cirklar, körning med 2 grupper mot varandra i serpentin osv. Till min lättnad gick allt ”klockrent” för samtliga med stora ovationer från en stor publik Francistownbor och Rikspolischefen Hirschfeldt med stab. Nu återstod snabbserpentinprovet; Vilken uppvisning det blev när alla utom en körde provet utan fel på omkring 20 sekunder med tjänstecyklarna. Den bäste eleven fick köra min instruktörscykel och gick i mål efter 16 sekunders felfri körning. Vilket jubel från åskådarna. Den högsta ledningen stod först med gapande mun och sedan applåderade de högt och ljudligt. Vilken lyckad dag det blev, men nu återstod återfärden till Gaborone som till större delen blev mörkerkörning i max. 80 km/h. (300 km långt). Vid 22-tiden var vi alla välbehållna tillbaka till övningsplatsen vid Police College.

Alla var trötta men lyckliga och man bara skrattade i omklädningsrummet. Jag kunde med ett leende påminna mig om liknande scener hemma i Strängnäs efter fullbordad långmarsch!

Nu återstod bara avslutning med diplom och presenter med högsta polisledningen och SweRoads Team Leader Gösta Karlsson m.fl.

Ännu en avancerad mc- kurs med gott resultat och inga allvarligare skador var till ända. Det har varit ett sant nöje att göra denna återblick och memorera vilka äventyr jag fått tillfälle att genomföra.

Rune Peterson

Opel Kapitän 1962/63, reg nr W 27000

Kapitänens fyndplats samt parkering de senaste åren. Den hade dock stått under tak större delen av tiden sedan 1965. Foto: Okänd

Polismuseet har en längre tid letat efter att komplettera fordonssamlingen med en Opel Kapitän. För ett antal år sedan hittades en av Janne Huzell och införskaffades till museet. Den visade sig dock vara allt för rostig och nedgången för att vara värd en helrenovering. Bilen såldes vidare.

För ett par år sedan dök en ny Kapitän upp på Blocket. Den hade enligt annonsen gått som polisbil i Dalarna, krockats och blivit stående. Säljaren kontaktades men han hade då ångrat sig och ville inte längre sälja bilen.

Han uppmanades att kontakta föreningen om han skulle ångra sig. Poliskollegor i Dalarna kontaktades av föreningen för att ta kontakt med säljaren i Malung och dokumentera lite mer om Kapitänens skick. Av deras bilder att döma var bilen mycket bra ur rosthänseende. Men som säljaren sagt så fanns en krockskada i fronten. Framskärmar och front m.m. saknades, liksom motor och växellåda.

Säljaren kontaktades vid några tillfällen under ett par års tid. Under senvintern 2015 kontaktades föreningen (Bengt Svensson) av säljaren som nu bestämt sig för att museet skulle få köpa bilen.

Bilens historia

När köpet nu var klart forskade föreningen lite mer angående bilens historik via säljaren och hans kontakter. Säljaren berättade att bilen inköpts av polisen Ludvika stad våren 1963. Den rullade sedan där i ca 2 år till den krockades under sommaren 1965. Säljaren hade också namnen på de två poliser från Ludvika som åkte i bilen när den krockades, Björn Gossas och Evert Lindberg.

Bilen lastad för transport
Foto: Bengt Svensson

Gossas kontaktades senare av föreningen och berättade att bilen varit stationerad i Ludvika och att han vid ett tillfälle, som blev Kapitänens sista färd, satt som passagerare med kollegan Evert Lindberg som förare. De hade under sommaren 1965 varit på ett uppdrag i Grängesberg och var på väg tillbaka upp till Ludvika på Rv 50. Vid Skeppmorakrönet stod plötsligt en personbil mitt på vägen och väntade på ett möte för att sedan kunna köra ner mot den camping som då låg vid Skeppmora. Föraren Evert Lindberg gjorde vad han kunde för att stanna men lyckades inte utan Kapitänen körde in i den stillastående bilen bakifrån. Enligt Björn Gossas gjorde den påkörda bilen ett rejält skutt framåt. Men enligt vad Gossas kommer ihåg skadades ingen allvarligt vid krocken.

Den 27 mars 2015 inköptes och hämtades bilen i Malung. På väg ner ifrån Malung mot Polismuseets lokal i Tullinge kontaktades Kapitänens passagerare vid olyckstillfället 1965, Björn Gossas. Han var hemma och mycket intresserad av förslaget att kunna få återse bilen han krockat med för ganska precis 50 år sedan. Björn Gossas fick återse bilen och var mycket nöjd över detta och berättade så ingående han kom ihåg återigen om vad som hände den dagen Kapitänen krockades. Han avslutade mötet med –”det här kommer jag att leva på länge”.

Renovering påbörjad med ny motorhuv, nya skärmar, lyktor, grill m.m. Bengt Svensson

Räddad till eftervärlden

Bilen är nu, efter rentvättning och noggrannare genomgång inställd i Polismuseets fordonssamling i Tullinge i väntan på renovering. Rostmässigt har den klarat sig mycket bra och endast några små rostangrepp har hittats. Som sagts tidigare saknade Kapitänen framskärmar, front, stötfångare liksom polislamporna på taket.

Andra delar i fronten ex. motorhuven är skadad och behöver bytas. Som helhet är bilen ett mycket bra objekt och kommer att bli ett bra komplement i den fordonshistoriska perioden på det tidiga 60-talet före förstatligandet där museet idag saknar lämplig bil.

I slutet av 2015 påbörjades renoveringen genom att fronten riktades upp, nya framskärmar, motorhuv m.m. monterades. Förhoppningsvis kan vi få tag i motor och växellåda under 2016.

Bengt Svensson

Här återförenas Björn Gossas med bilen han patrullerade i som bisittare då krocken inträffade. Foto: Bengt Svensson

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.

Transportfusket i FOKUS

Prenumerera nu!

Du vet väl om att du som betalande prenumerant kan läsa Proffs även på din surfplatta och i din "smartphone"? Utan extrakostnad!

Gå in på **App Store** eller **Google Play** (sök på Proffs) och ladda ner vår grattis-app.
Som prenumerant får du sedan tidningen i samma ögonblick som den kommer ut.
Du får även tillgång till äldre utgåvor, enkelt till hands, var du än befinner dig!

Papperstidning + digital utgåva: **315:-/år** (12 nr, inkl moms)

www.lastbilstidning.se/**prenumerera**

Jag tecknar en prenumeration och får 12 nr av PROFFS + tillgång till tidningen på surfplatta/smartphone.

För endast 315:-, inkl. moms, får du en helårsprenumeration på Proffs (12 nr). Du får även tillgång till tidningen på din surfplatta/smartphone (iOS/Android), om du laddar ner vår app.

SVERIGE PORTO BETALT

Namn _____
Företag _____
Adress _____
Postnr/ort _____
Telefon _____
E-post _____

PROFFS
Vägpress AB

Svarspost
122210900
831 18 Östersund

©Fotobolaget 141

Bli medlem Vi är nu över 450 medlemmar i Mcpolisveteranerna.

Du som har genomgått polisiär mc-utbildning och tjänstgjort/-gör som mc-polis gör så här:
Skicka ett epostmeddelande till
info@mc-polisveteranerna.se
med namn och dina adressuppgifter,
bostadstelefon och eventuellt mobilnr.
Alternativt skickar du din ansökan till:
Mc-Polisveteranerna C/o Svensson,
Säbyholmsväg 9195 70 Rosersberg

Klubbkeps	75kr
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 kr.
Är man eller har man varit mcpolis det finaste som finns inom polisen är man naturligtvis medlem i Mc-polisveteranerna.

Mc-kurs 1979-09-19--10-26, elever

Första raden från höger: B C Andersson, Ltg, Uppsala, U I Ekström, Ts, Malmö, W S Forsanker, Vd 1, Göteborg, K M Gedda, Ltg, Halmstad, G U Hammarström, Ltg, Karlstad, KK Hansson, TT, Stockholm.

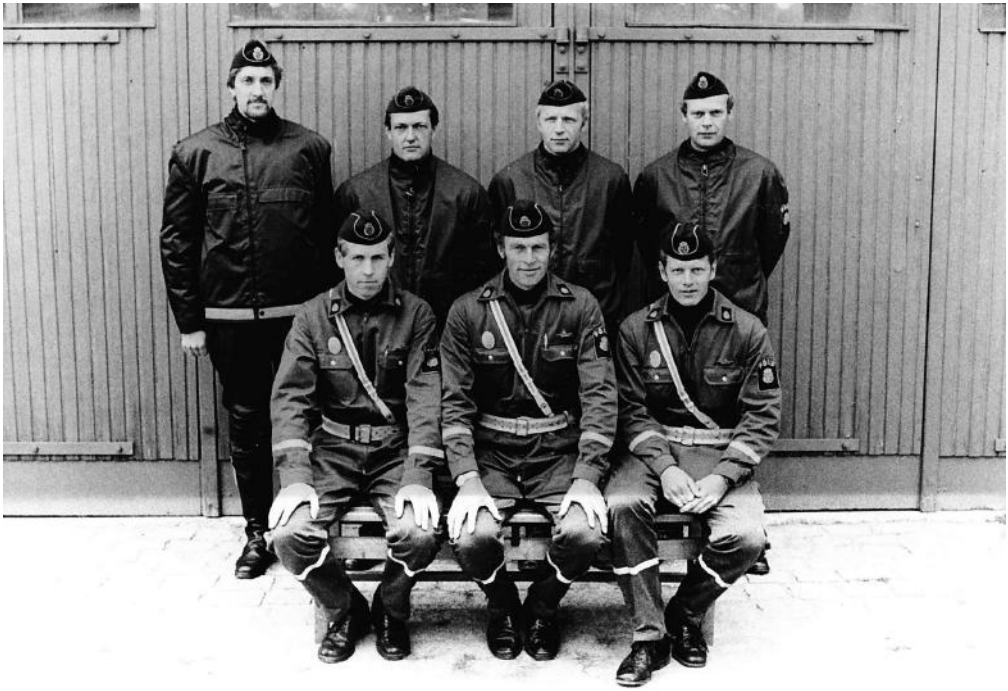
Andra raden från höger: P G Haraldsson, Ltg, Gävle, B R Hedén, Vd 1, Göteborg, H E I Holst, Ts, Malmö, L G Höglund, Ts, Eskilstuna, K A T Jansson, Ltg, Falun, J P Å C Jendestig, Ltg, Linköping.

Tredje raden från höger: K E Johansson, Ltg, Härnösand, E P-O C Jochumzen, Ts, Helsingborg, B C Jordanius, Ltg, Borås, T W Jönsson, Ltg, Malmö, K G B Karlsson, Ltg, Kalmar, K Å B Karlsson, Ts, Uppsala.

Översta raden från höger: M Löfstrand, Ltg, Solna, B K I Mellmark, Ltg, Karlskrona, H R Nilsson, Ltg, Växjö, P-O Nordqvist, TT, Stockholm, M G Å Ohlsson, Ts, Västerås, L Å Öjelind, Ltg, Solna.

Foto: RPS, Trafikutbildningen

Mc-kurs 1979-09-19--10-26, instruktörer

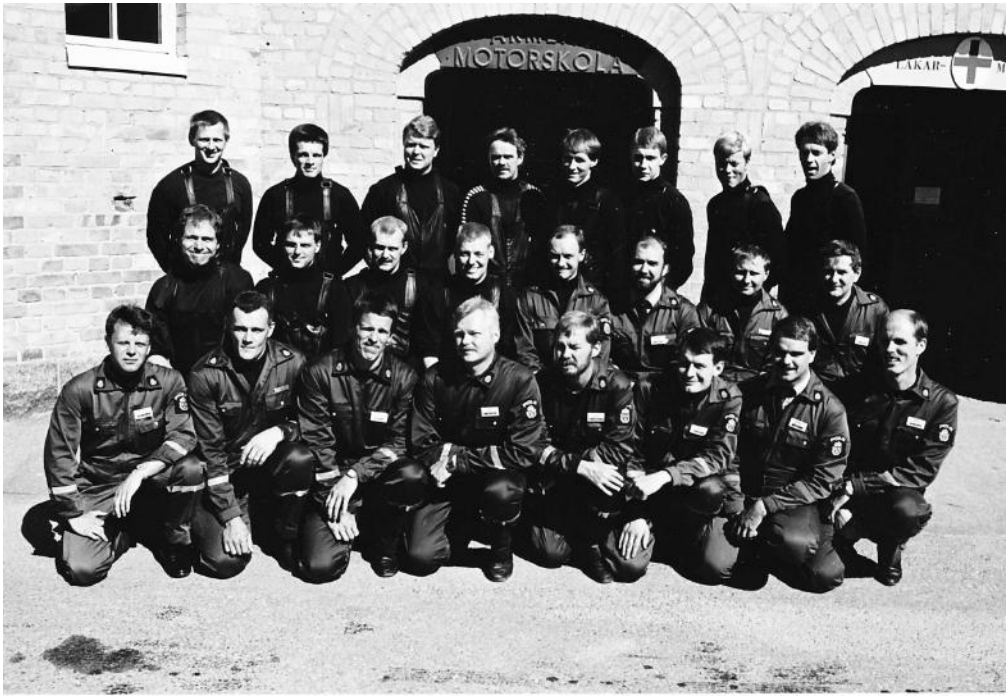


Sittande från vänster: Pa Vigo Vestlund, Ltg, Örebro, Pa Ingemar Holmberg, Ltg, Skövde, Pa Göran Bergqvist, Ltg, Jönköping.

Stående från vänster: Pa Rune Peterson, Ltg, Umeå, Pa Stefan Lodesten, Ltg, Västerås, Pa Bo Gustafson, Ts Göteborg, Pa Anders Halvarsson, TT, Stockholm.

Foto: RPS, Trafikutbildningen

Mc-kurs 1990-08-20--09-21, elever



Första raden från höger: H Svedberg, Göteborg, J Lamberth, Malmö, P Båverud, Eskilstuna, L Griensköld, Härnösand, T Ginghagen, Örebro, Ö Brodin, Uppsala, J Hansson, Karlskrona, T Karltenius, Göteborg.

Andra raden från höger: J-O Eriksson, Västerås, S Appelberg, Malmö, O Larsson, Stockholm, K Söderberg, Halmstad, T Härdin, Gävle, P Axelsson, Göteborg, L Svensson, Falun, D Lif, Malmö.

Tredje raden från höger: A Arvidsson, Eskilstuna, D Örnborg, Norrköping, L Andersson, Linköping, L-G Samuelsson, Helsingborg, R Backlund, Luleå, T Carlsson, Malmö, K Johansson, Göteborg, S Jakobsson, Vänersborg.

Foto: RPS, Trafikutbildningen

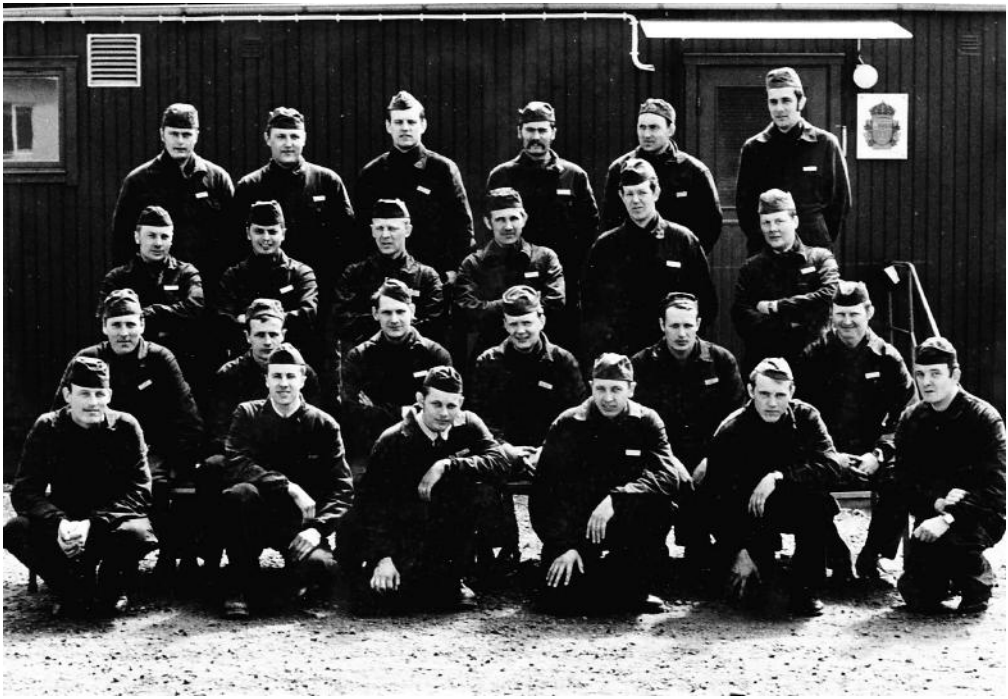
Mc-kurs 1990-08-20--09-21, instruktörer

1:a raden från höger: F. Edlund, Gävle, I. Carreman, Eskilstuna, B. Wendén, Hässleholm, L. Bergman, Stockholm.

2:a raden från höger: V. Vesterlund, Örebro, B. Bagewitz, Kristianstad, H. Lundberg, Luleå, P. Steen, Helsingborg, L. Carlsson, Kalmar.

Foto: RPS, Trafikutbildningen

Mc-kurs 27 e 1968-69, elever



Nedre raden från höger: Fpk G N-E Blomquist, Stockholm, fpk K U Carlzon, Göteborg, fpk N-E V Gustavsson, Göteborg, fpk U I Hagberg, Göteborg, pk B G Pettersson, Solna.

Andra raden från höger: Pk B Å Lövh, Uppsala, pk K-E O Karlsson, Eskilstuna, pk S G Eckerström, Jönköping, fpk N E B Reuterdahl, Jönköping, eopk P-J I Pettersson, Växjö, pk B G Engström, Halmstad.

Tredje raden från höger: Pk N E B Johansson, Kristianstad, pk K I Holmström, Uddevalla, pk K G W Evertsson, Borås, pk B L Gerborn, Vänersborg, pk S R Almgren, Skövde, pk L U R Gustafsson, Skövde.

Översta raden från höger: Fpk A G Jansson, Karlstad, fpk R G Johansson, Örebro, eopk L E R Forsberg, Falun, pk R A Sundström, Gävle, pk K Å Collin, Hudiksvall, pk N B Nilsson, Sundsvall.

Foto: RPS, Trafikutbildningen

Polisens nya motorcyklar

Denna artikel är saxad ur tidskriften McFolket nr 4 1986

Under senare år har det spekulerats mycket om polisens motorcyklar. För några år sedan minskades antalet polishojar med 100 st och är nu nere i drygt 300 hojar. Då var det givetvis de mest slitna som försvann, men de som är kvar är knappast några pärlor.

Polisen använder motorcyklarna flitigt, och har nu bestämt sig för att de kommer att fortsätta med det. Därför har man under ett par års tid tittat på vilka modeller som skulle kunna vara aktuella som polishojar. De stora generalagenterna tillskrevs och endast två av dem var intresserade, BMW och Honda.

Honda hade en 750 som används som polismotorcykel av flera länder i Europa. Den har testats av den svenska polisen, men till slut föll ändå lotten på BMW:s trecylindriga K75.

Främsta orsaken till att det återigen blev BMW, var priset. Fullt utrustad med alla de speciella krav polisen hade, blev BMW:n omkring 5000 kr billigare per hoj.

Cykeln är en ”svensk” polisversion som polisen utvecklat tillsammans med generalagenten Rindars. Ericsson Radio Systems har byggt radion som fått plats i den vänstra packfickan.

Denna första leverans omfattade 19 st motorcyklar, som fördelats ute bland alla distrikten. Men inom ett par tre år ska samtliga gamla boxrar var utbytta

EFTERLYSNING

Styrelsen efterlyser gamla bilder på svenska polisfordon och annat gammalt polisiärt material ex gamla uniformspersedlar osv. Vi har t.ex. inte en enda statspolisuniform. En del av er har arbetat under den kommunala polistiden före 1965 och många under den svart/vita fordonstiden 1965 - 1984 och har kanske bilder hemma från denna tid.

I den mån det är möjligt skriv också namn på personer som finns med och gärna kort information om vilken händelse bilden speglar och ungefär när bilderna tagits.

Har ni inte själva något av detta kanske ni känner till någon som har, styrelsen tar gärna emot alla tips. Vi gör naturligtvis kopior av bilderna så att ni kan få tillbaka era originalbilder.

MC-Polisveteranerna
Protokoll fört vid årsmötet den 16 april 2015

Plats:
Polismuseets fordonsmuseum, Tullinge

Närvarande:
32 medlemmar deltog i mötet

1. Mötets öppnande
Ordförande Ragnar Pålsson hälsade deltagarna välkomna och förklarade det 31:a årsmötet för öppnat.

2. Parentation
Under det gångna året har det kommit till styrelsens kännedom att 9 medlemmar avlidit. Mötet hedrade dessa med en tyst minut.

3. Val av ordförande och sekreterare för årsmötesförhandlingarna
Till årsmötesordförande valdes Ragnar Pålsson och till sekreterare valdes Bengt Svensson

4. Godkännande av dagordning
Den föreslagna dagordningen fastställdes

5. Fråga om mötets stadgeenliga utlysande
Utskick av kallelsen gjordes den 18 mars, 4 veckor före årsmötet, via tidsskriften MED ÖPPET VISIR.
Årsmötet fastställde att kallelsen till årsmötet skett i enlighet med stadgarnas krav på senast 3 veckor före årsmötet.

6. Val av justeringsmän
Till justeringsmän tillika rösträknare valdes Göran Järnebrant och Mikael Wäneus

7. Verksamhets- och kassaberättelse
De båda godkändes och lades till handlingarna.

8. Revisionsberättelse
Revisorn Leif-Åke Andersson föredrog revisionsberättelsen som godkändes av årsmötet och lades till handlingarna.

9. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
På förslag från revisorerna beslutade årsmötet att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för den tid revisionen omfattat.

10. Val av ordförande för ett (1) år
På förslag från valberedningen beslutade årsmötet omval av Ragnar Pålsson som ordförande.

11. Val av två (2) styrelseledamöter för två (2) år
Till styrelseledamöter omvaldes Henry Johannesson och Bengt Svensson.

12. Val av en (1) styrelsesuppleant för två (2) år
Till ny styrelsesuppleant valdes Hans Nilsson.

13. Val av en (1) revisor för två (2) år
Till revisor valdes Anders Halvarsson.

14. Val av en (1) revisorssuppleant för 1 år
Till revisorssuppleant valdes Hans Ericsson.

15. Val av valberedning för ett (1) år
Till valberedning omvaldes Hans Back och Lars Neuman. Nyval av Peter Ebermo.

16. Fastställande av årsavgift
Årsmötet beslutade att bibehålla den nuvarande årsavgiften på 100 kronor.

17. Övriga frågor
Inga motioner inlämnade.

18. Eventuellt
a) Förslag till stadgeändring
Ragnar och Bengt informerade om ett förslag att utöka medlemskapet i föreningen med andra polisanställda som har polisfordonshistoriskt intresse.

Beslut: Årsmötet beslutade efter handuppräckning med klar majoritet att avslå styrelsens förslag att göra en stadgeändring.

b) Ev studieresa till BMW fabriken i Tyskland
Sören redogjorde för reseförslaget.

c) Presentation av framtiden för polismuseets fordons- och tekniksamling av museichefen Henrik Lindborg.

d) Nya objekt: Opel Kapitän och Volvo PV.

Bengt redogjorde för anskaffningen av de nya objekten i fordonssamlingen.

19. Mötets avslutande
Mötet avslutades och ordförande Ragnar Pålsson tackade närvarande medlemmar för ett givande och intressant möte.

Vid protokollet:
Bengt Svensson

Justeras: **Göran Järnebrant**
Justeras: **Mikael Wäneus**

Autoexperten

Östra Hindbyvägen 30 – Tel. 040-21 03 30 – Fax 040-21 77 16
E-mail: kundservice.mma@autoexperten.se

SÖK RESERVDELAR TILL DIN BIL PÅ HEMSIDAN WWW.AUTOEXPERTEN.SE/MALMO

GÅ DIN EGEN VÄG.

Ibland tar vägen dig mot okända mål – och genom motvind. Livet är för kort för att vänta och se i vilken riktning vinden blåser. Den går sin egen väg precis som du. Så ta vara på tillfället och gör det till en häftig upplevelse istället. Ta täten och visa den stora massan att det finns andra vägar att välja.

Scanna QR-koden och upplev vår värld och våra motorcyklar genom appen med det nya svenska modellmagasinet 2015. Eller läs mer på **www.mc.bmw.se**.