

Man kallade dem



ULF BOTTNE

En välbyggd yngling mellan 25-30 i sin rustning – den svarta, blänkande skinnuniformen med vita handskar, vitt koppel och vit hjälm – på sin "springare", den vita och kromblänkande BMW:n hade onekligen vissa likheter med medeltidens riddare! Han var beundrad och respekterad – polisen som alla gillade.

Epitetet är desto mer hedrande med tanke på att få yrkesutövare var så påpassade och utsatta för kritiska blickar i sitt arbete som just mc-poliserna.

Att vara mc-polis var både fysiskt och psykiskt krävande. Det krävdes, förutom intresse, även fallenhet och inte minst en gedigen utbildning. För denna svarade först Statspolisen och senare Rikspolis-

styrelsen i samarbete med Arméns Motorskola vid P 10 i Strängnäs.

Våren 1955 anordnade Statspolisen sin första kurs för blivande mc-poliser vid Arméns Motorskola. Tidigare hade det genomförts fyra kurser i Stockholm. Stora delar av kursplanen hade hämtats från den militära utbildningen och kompletterats med polisiära utbildningsmoment. Som instruktörer och lärare användes dels Motorskolans personal, främst löjtnanterna C-G Boris-Möller och L-E Freeman samt personal från Statspolisavdelningen i Stockholm. De första polisinstruktörerna vid Motorskolan var Gustav Ekberg, Hugo Green, Bertil Jacobsson och Ingvar Karlsson.

Lars-Erik Freeman skulle senare komma att betyda mycket för den polisiära trafikutbildningen och den polisiära ut-

rustningen. Freeman anställdes av Statspolisen 1957 för att utveckla trafikutbildningen och den polisiära trafikövervakningsutrustningen och 1964 kom han, efter engagemang hos Biltrafikens Arbetsgivarförbund (BA) och NTF, till den då nybildade Rikspolisstyrelsen för att som chef för Tekniska byrån bygga upp den bristande och svårt nedslitna polisutrustningen. Under Lars-Erik Freemans ledning utrustades polisen med förstklassigt materiel och han skapade den unika svart-vita profilen, sjöpolisen, polisflyget och mycket mer.

Utbildningen kom redan från början att präglas av höga krav, tuffa och krävande övningar med stora mål. En färdigutbildad mc-polis skulle vara en ekvilibrist och kunna behärska sin motorcykel i alla tänkbara situationer. De utbildades för att kun-

na använda motorcykeln som ett viktigt redskap i sitt trafikövervakande arbete och för att vara föredömen för andra trafikanter och sin yrkeskår. Mc-poliserna på den här tiden var polisens främsta goodwill-ambassadörer och – vilket dagens självutnämnda experter på området inte förstått – deras närvaro hade en mycket stor preventiv effekt på trafiken.



Här är polisen som alla gillar

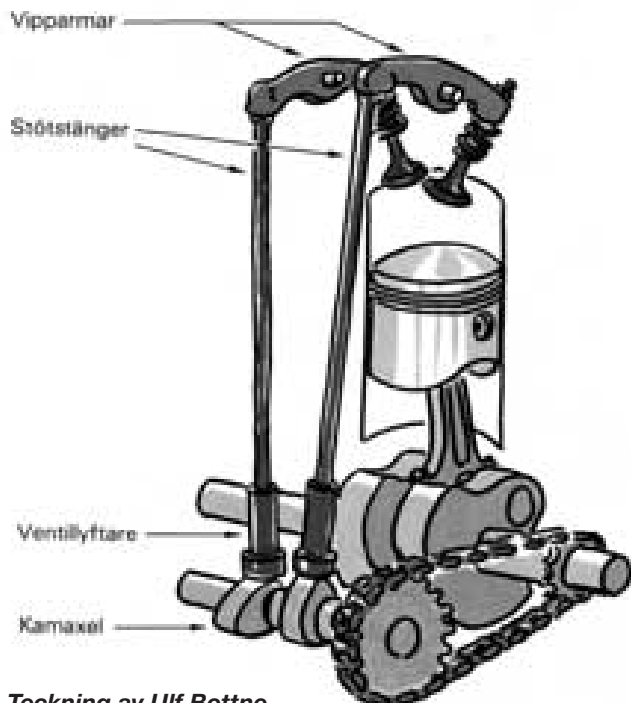
Vägen till de blänkande och skinande BMW-motorcyklarna och dess utrustning var lång och bjöd på mycket svettande, skräck, oro, ständig träningsvärk och stela muskler för att inte tala om alla blåmärken! För att bli uttagen till utbildningen krävdes att den blivande eleven varit polis i ca fem år, tillhörde en Trafikavdelning eller länstrafikgrupp och inte var äldre än 30 år. Utbildningen var eftertraktad; över 100 sökte till kurserna med 24 platser.

1964 omfattade mc-förarutbildningen sex veckor och började med inryckning på onsdag kl 09.00. Kursen innehöll grundläggande utbildning i materiellkännedom och materiellvård, motorlära, mc-körning, trafikövervakning, prov och fysisk träning under 258 timmar. Kursplanerna modifierades ständigt i takt med tidens krav.

FÖRSTA VECKAN

Det var 24 spända och förväntansfulla ynglingar som inställde sig hos vakten vid Södermanlands regemente, P 10, på onsdagsförmiddagen i första veckan.

Chefen för Arméns Motorskola och kurschefen hälsade eleverna välkomna till den krävande utbildningen och de fick omedelbart veta att motorcykelkörning var en uppgift som inte anförtroddes vem som helst! Motorcykeln var ett utmärkt hjälpmedel i polistjänsten – ett hjälpmedel som tillsammans med föraren utrustats för att synas i trafiken och ha en preventiv uppgift i trafiksäkerhetsarbetet. De skulle inte bara få lära sig att köra motorcykel, de skulle framförallt få lära sig att tjänstgöra på motorcykel. Självfallet skulle en mc-polis i alla situationer uppträda och behandla sitt fordon fullständigt oantastligt och exemplariskt i trafiken och samtidigt vara ett föredöme för sin kår vid varje kontakt med allmänheten. De äldre mc-poliserna hade redan lyckats skapa mycket "goodwill", respekt och förståelse för verksamheten och nu var eleverna utsedda att vidareutveckla detta förhål-



**Teckning av Ulf Bottne.
Ur Rikspolisstyrelsens "Soldi Motor - Motorfordonskunskap-Motorcykel."**

lande. För detta skulle de nu få en hård men nödvändig utbildning.

Mc-körningens naturlagar – tyngdkraften, friktionen, rörelseenergin, centrifugalkraften m fl – var regelbundna, hade ett ständigt orsakssamband och gällde allt och alla, människor som föremål. Det gällde att alltid ha full kontroll över dessa, annars.....

Vid all motorcykelkörning skulle säkerheten ha högsta prioritet. Det skulle stå klart för var och en att chansning eller risktagande aldrig fick förekomma. Grundregeln för all motorcykelkörning fanns i Vägtrafikförordningens regel om omsorg och varsamhet. Varsamhet innebar riskmedvetande, tålmod, förutseende, självkritik och uppmärksamhet. Hånsyn till och samarbete med andra trafikanter var näst intill heliga principer.

Efter denna "predikan" vars budskap skulle prägla hela utbildningen delades eleverna in i fyra grupper om vardera 6 man som fick gå till förrådet och kvittera ut arméns föga bekväma mc-förarmundering. I denna skulle man komma att tillbringa många mycket varma timmar de närmaste veckorna.

Första veckan ägnades helt åt teoretiska övningar i materiellkännedom, materiallära och motorcykellära, dvs motorcykelns konstruktion och funktion. 34 timmar användes för att lära eleverna allt om däck och fälgar, hjul och hjullagringar, kraftöverföringen, tändmagnetet, tändningsinställning, belysningssystemet, bromsar och justering av dessa, Bingförgasaren och inställning av den liksom motorlära med ventiljustering, formell felsökning och mycket mera. Dessutom kom

FÖRSTA VECKAN

Veckan innehöll

Mottagning samt genomgång	1 timme
Utlämning av utrustning	2
Utrustning för tvätt och smörjning	2
Brandskydd	1
Måttagning och utprovning av mc-kläder	2
Genomgång av BMW-verktygen	2
Genomgång av BMW R 60	6
Elektriska grundbegrepp	2
Bromsar, justering av bromsar	1
4-taktsmotorn	1
Tändmagnet, tändinställning	2
Belysning, kopplingsschema, batteri	2
Motorkontroller och justeringar	2
Gas- och luftreglage, förgasaren, de- och montering, inställning	2
Gymnastik, terränglöpning, konditionstest	2

ANDRA VECKAN

Veckan innehöll

Statpolisens materielvårdssystem	17
Mopedbestämmelser, kontroll av moped	6
Tillämpad kontroll av mopedtrimning	4
Justering av reglage och körställning mm	6
Tillsyn före, under och efter körning	2
Kickstartövning, igångsättning, upp- och nedväxling, bromsning	2
Däcksbyte	2
Instruktionsmässig felsökning	4
Trafikövervakning, teori	4
Gymnasik, terränglöpning, konditionstest	2

Instruktören Bertil Hellberg gör tillsyn efter körning.



folk från Öje Skinnfabrik i Malung och tog mått på eleverna för att tillverka den eftertraktade svarta mc-polisuniformen i getskinn. Denna och all övrig personlig utrustning som hjälm, handskar, stövlar mm levererades i början av sista kursveckan.

Under första veckan blev eleverna konditionstestade. Detta skedde sedan varje vecka. Genom testerna kunde man efterhand tydligt se en allmän tendens till viktminskning och konditionsförbättring.

Det skulle senare visa sig att detta var en "lugn" vecka trots massor av nya intryck.

ANDRA VECKAN

Under första veckan kördes inte motorcykeln en enda meter men den drogs desto flera! Nu blev det mer ansträngande när andra veckan inleddes med justering av reglage och körställning, tillsyn före körning och kickstartövningar. Dessa följdes av formella övningar i igångsättning, upp- och nedväxling och bromsning parallellt med körgårdskörning. Övningarna var fördelade på flera stationer där 6-mannagrupperna körde flera gånger under pass om ca 20 minuter. I körgården övades fri-

görelse från mc genom serpentinkörning i lätt sits, ställa om semaforer och flytta stafettpinna från låg till hög position. Det blev mycket teori och skruvande i moped. Under kvällsövningar på måndag och torsdag instruerades i felsökning och övades däcksbyte nere i garagen.

Statpolisens materielvårdssystem innebar att motorcykelns olika funktioner var fördelade på 7 s k översynskort. Kort 1 avsåg Generatorns laddningsförmåga, batteriet och belysningen. Kort 2 upptog Signal och siren, cylinderlockspackningar, motorinfästning och ljuddämpare, osv. Översynen av avgassystemet innebar kontroll av avgasrören satt fast vid cylindrarna, att alla fästen var hela och väl åtdragna, att avgasrör och ljuddämpare var fria från sprickor och inte var utbrända.

De sista 30 minuterna av arbetspasset var avsedda för att mc-polisen skulle genomföra översynen enligt dessa kort i statspolisens mc-garage. För detta hade han tillgång till en arbetsbänk, reservdelar och universalverktyg. Varje översyn antecknades i fordonsrapporten och efter 7 arbetspass hade alla vitala funktioner på motorcykeln fått en översyn varefter man började om. Justering av tändning, venti-

ler, förgasare, bromsar, oljebyten mm utfördes alltså av respektive förare. Efter detta ägnades också tid åt persedelvård. Det svarta mc-polisskinnstället, hjälmen och koppel skulle vara svarta respektive vita och fria från smuts och döda insekter. Stövlarna skulle vara välputsade. Materielvårdssystemets syfte var självfallet att mc-polisen alltid skulle vara i topptrim såväl materiellt som personellt.

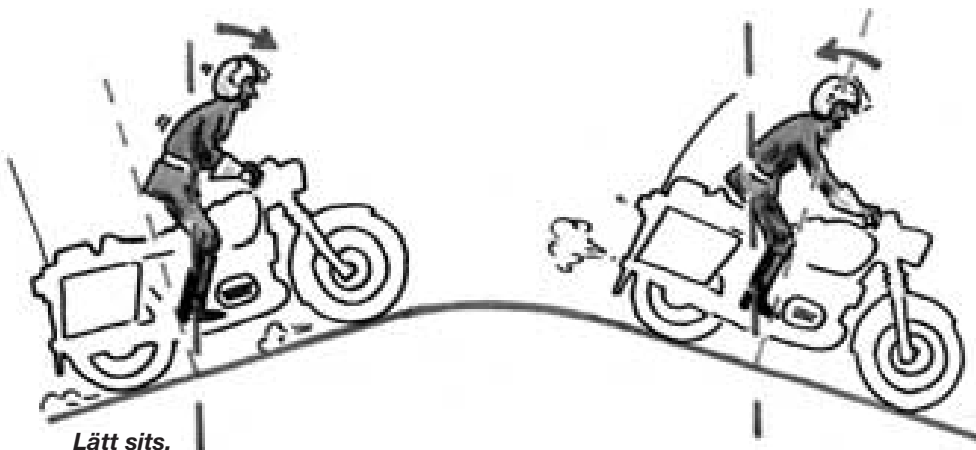
Statpolisens mc-poliser tilldelades sin egen mc vilket naturligtvis bidrog till att man med liv och lust gick in för materielvården. De uppskattade naturligtvis att "staten" höll dem med "egen" motorcykel.

I materielvårdssystemet ingick också, som i det militära, kontroll före, under och efter körning enligt en för varje fordons- typ upprättad checklista.

Tro det om ni vill men om man misskötte de här uppgifterna fick man inte längre köra statspolisens/trafikavdelningens motorcyklar eller bilar. På den här tiden kunde man inte heller skylla egna brister och försummelser på andra! "Daltliberalismen" hade inte ännu drabbat verksamheten. Den som misskötte sin uppgift fick återvända till fotpatrulleringen i vaktområdet.

TREDJE VECKAN

Den tredje veckan ökade tempot ytterligare och den inleddes med tillämpad övning i felsökning på måndagsmorgonen. Sedan följde kurvtagningsövningar i grupp. I en pampig kolonn förflyttade sig elever och instruktörer ut på Fogdölandet. Här övades formellt hårnålskurva med nedväxling till ettan på station 1, ljus höger- och vänsterkurva med en nedväxling på Station 2, lätt sits genom körning i lätt terräng på Station 3. På ytterligare två stationer övades mörk vänster- och



TREDJE VECKAN

Veckan innehöll

Formell och tillämpad felsökning	6
Frigörelse från mc, kurvtagning	12
Formell övn i fordons plats på väg	12
Formell övn snabbvändning, snabbt nedbringande av hast, snabbstart	4
Körgårdskörning	4
Formell orienteringskörning	4
Utryckningskörning, teori	2

högerkurva med en nedväxling och seriekurvor med nedväxling.

”Kurvor indelas i ljusa och mörka, dvs med fri respektive skymd sikt, och seriekurvor om det är mer än en kurva i följd. Det är som vi tidigare lärt oss om stabilitet och styrning ett absolut villkor att tyngdkraften å ena sidan och centrifugalkraften och övriga sidkrafter å andra sidan alltid är i jämvikt, annars välter motorcykeln. Ekipaget måste lutas inåt kurvans centrum för att jämvikt skall uppnås. Krafterna som verkar parallellt mot markytan måste motverkas av friktionskrafterna mellan däck och väg. Om inte friktionskrafterna räcker till för att balansera krafterna som är parallella med markytan hjälper det inte hur skicklig föraren än är eller hur bra motorcykeln han än har. Väggreppet är förlorat!”

”Kurvtagning skall alltid planeras och förberedas före kurvan!”

”Placera fordonet så gynnsamt som möjligt på ”egen” väghalva för att åstadkomma största möjliga kurvradie och minsta möjliga påverkan av centrifugalkraften.”

Instruktörens direktiv var många och väl underbyggda. Spänd och koncentrerad och med instruktörens ord ringande i skallen, försökte man samarbeta med sin ”250-kilosklump”.

Dagen därpå var det gruppvisa övningar i fordons plats på väg och kvällsövning i felsökning. Snabbvändning, snabbt nedbringande av hastigheten och snabbstart övades formellt på fyra stationer där alla förfarandena utfördes dels på grusväg och dels på asfaltväg. Det här var varma övningar där man gärna frestades att klä av

sig. Många elever fick brottas länge och intill utmattning med sin mc innan de kom på hur enkelt det var att göra en ”rallarsväng”.

I körgården övades mod, balans och frigörelse på smala och breda, höga och låga vippbrädor, låga och höga kryphinder, på balansplanka. I hög fart skulle man passera smal passage uppbyggd av körgårdspinnar. Kurvtagnings- och fordonsplatsövningarna repeterades och veckan avslutades med formell orienteringskörning i grupp. Många hade nu imponerats av hur mycket man kunde göra med en motorcykel!

Efter en kvällsövning med teoretisk genomgång av Vägtrafikförordningens bestämmelser om utryckning var man trött men nöjd att man fortfarande var elev.

De flesta formella körövningarna genomfördes på Fogdö och Vansö väster om Strängnäs medan man kämpade med hindren i körgården på Eldsundsplan och ”Svälten” utanför P 10.

Efter fredagseftermiddagens avslutande körgårdskörning var det med uppbyggande av de sista krafterna som eleven efter tillsynen lyckades få upp motorcykeln på centralstödet i garaget. Många var de varianter av muskel- och träningsvärk



FOTO: STEFAN LODESTEN

Körgårdskörning med 70-talets utbildningsmc, BMW R 75/5. Strategin vid mc-utbildningen var att utbildningen skulle ske med samma mc som man använde i tjänsten. I kryphinder passerar man under ribban, vilket är motsatsen till höjdhopp med motorcykel, men betydligt enklare.

som drabbade eleverna. Nu behövde man ladda upp batterierna under helgen för att orka med kommande vecka.

Det var viktigt att hänga med och snabbt lära sig och att noggrant följa instruktionerna. Disciplinen var hård. Eleverna övervakades ständigt och den som inte klarade av momenten riskerade att få

Balansövning på vippbräda i körgården.



FJÄRDE VECKAN

Veckan innehöll

Repetition av fordons plats	4
Omkörningstekniken	8
Enskild orienteringskörning	4
Körning i sand, vid sidan av vägbeläggning & tagande av dike	8
Körgårdskörning, snabbstart, snabbvändning, smal passage mellan fordon	4
Tillämpad felsökning, justeringar	8
Upplösande av fordonskolonn, hindrande fordon	4
Gymnastik, terränglöpning, kond.test	2



Kursens muntraste och varmaste övning var körningen i lös sand.

avbryta och bli hemskickad. Instruktorerna antecknade alla iakttagelser och vid dagens slut hölls ett litet kollegium med kurschefen.

T ex skulle motorcykeln ställas upp på sin plats i garaget med framhjulsaxeln exakt över den vitmålade linjen på golvet. Absolut inte en cm framför eller bakom linjen! Det hände att en elev blev uppsökt i matsalen och beordrad att gå ned till Motorgården och parkera om sin motorcykel enligt instruktionerna innan han fortsatte måltiden! Och det gjorde han, annars.....

FJÄRDE VECKAN

Den här veckan intensifierades verksamheten och i varje fall eleverna upplevde ytterligare en tempohöjning. Kvällsövningar i felsökning och justeringar måndag och tisdag kväll men 07.30 på måndagen var det avfärd för att öva omkörningsteknik på tre stationer. Här tränades omkörning på rak väg utan och efter mö-

te, efter kurvor och backkrön under sammanlagt 12 timmar varvat med enskild orienteringskörning.

På torsdagen kom den övning som alla fasat för långt innan kursen började. Av tidigare elever hade man hört dramatiska skildringar om de våghalsiga övningarna i Kjula grusgrop. Det gällde att köra över kanten och med bibehållen balans ta sig ned i ett avgrunds djup. När man stod på krönet av grusgropens brantaste sluttning med lös sand förstod man stundens allvar och skrällen började kännas.

"Vid körning utför intas 'lätt sits', dvs man står på fotpinnarna och flyttar kroppsvikten bakåt med sträckta dock inte spända armar. Välj en låg växel, vanligtvis 1:an, som ger bra motorbroms. I branta utförsbackar i sand skall bakhjulsbromsen men inte framhjulsbromsen användas! Var beredd på att snabbt frikoppla om bakhjulet bromsas för hårt så att motorn riske-

rar att stanna. Ge gas för att undvika motorstopp. Tyngdpunkten långt bak och gaspådrag gör att framhjulet inte sjunker ner i den lösa sanden. Håll stadigt i styret och styr rakt fram!"

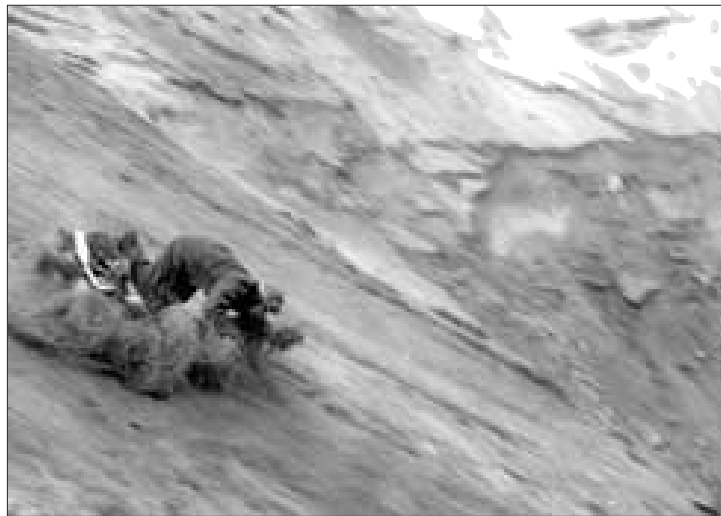
Stel av fasa, med hjärtat i halsgropen och uppbådande av tillgängligt mod gav man sig motvilligt iväg över kanten. Efter ett par försök och massor med fin sand innanför kläderna insåg man dock att tidigare skildringar av övningen var lika vinklade som ett nyhetsprogram i TV.

Grusgropsövningen varvades med en av de i särklass svettigaste och jobbigaste övningarna – körning i lätt terräng, dvs i en slinga med lös sand. Detta var kursens muntraste övning – men jobbig! Att lyfta upp sin motorcykel varannan minut och fara fram i sanden som en cowboy på rodeo gav massor av blåmärken, svettning, muskelyvärk och nästan total utmattning! Och man drack allt man kom över!

Under denna vecka ägnades också en



Invid avgrundens brant. Instruktorerna Ingvar "Jönköpings-Nisse" Nilsson instruerar och Lennart Rosman är klar att visa hur man kör ned till botten i Kjula grusgrop.

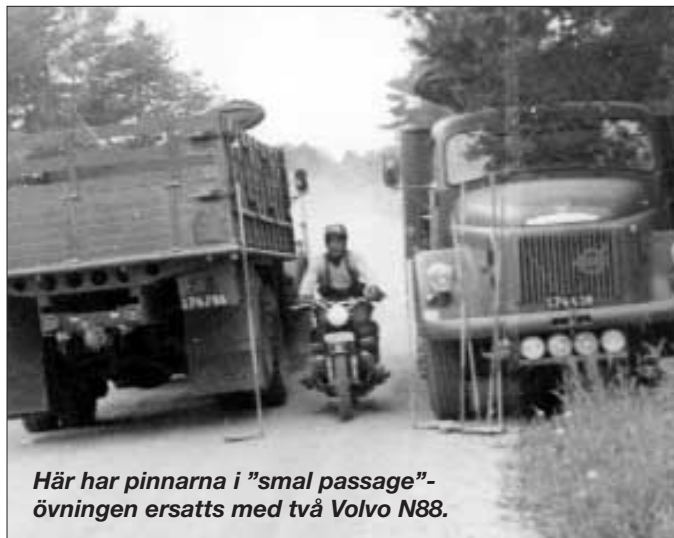


Lätt sits var det! Mindre lyckat försök i Kjula grusgrop.

FEMTE VECKAN

Veckan innehöll

Omkörningsteknik	4
Felsökning, justering	4
Körning på stigar, grus, asfalt	4
Körning i mörker	4
Körning i stadstrafik, utryckningskörning, stoppande av smitande bil	10
Kortegekörning	4
Formellt tillämpad trafikövervakning	4
Tillämpad trafikövervakning	8
Gymnastik mm	1



Här har pinnarna i "smal passage"-övningen ersatts med två Volvo N88.

FOTO: GEORG HÖGLUND

halv dag till övningar i körande vid sidan av vägbeläggningen och "tagande av dike", dvs att köra av vägen och ned i diket.

På väg 55 mellan Strängnäs och Malmköping körde man i hög fart, ca 70-80 km/tim, av vägen ned i diket och lärde sig konsten att hålla balansen och stanna motorcykeln eller köra upp på vägen igen.

Snabbstart, snabbvändning på grus och asfalt under tidtagning blev en jobbig men betydligt behagligare övning. Körgårdskörning skedde också på tidtagning och ovanpå detta övades körning i smala passager där pinnarna först ersattes med en lastbil på ena sidan och senare med ytterligare en. Här skulle blicken fästas långt fram vid horisonten när man passerade mellan pinnarna/lastbilarna i hög fart. En spektakulär övning som så småningom förbjöds av skyddsombud som aldrig varit i närheten av en motorcykel. Denna övning innehöll försumbara risker i jämförelse med de mängder av "smala passager" som man som mc-polis tvingades till i

stadstrafik där bilarna sällan stod stilla.

Halva fredagen bjöd på formell övning i fordonsplats på asfaltväg och den andra halvan till visning och övning i hur man som enkel- eller dubbelpatrull upplöser fordonskolonner (köer) och får bort hindrande fordon (gammal gubbe med hatt).

Denna svettiga och törstiga vecka avslutades med gymnastik och konditionstest och nu hade ytterligare kilon försvunnit, troligen i Kjula, och konditionen förbättrats än mer. Man var trött men mycket glad att fortfarande vara kursdeltagare!

FEMTE VECKAN

Måndagen inleddes med fyra timmars övning i omkörningstekniken naturligtvis på annat vägningsnitt än förra övningen och resten av dagen ägnades åt felsökning, reparationer och justeringar. Kvällsövningen ägnades åt mörkerkörning. Detta var ett omfattande ämne där man lärde sig alla de faktorer som påverkar körning un-

der mörker och i kombination med dåligt väder. Ämnet kom sedermera att fylla 18 sidor i läroboken Motorfordonskunskap, motorcykel.

Veckan fortsatte med tillämpad körning gruppvis på stigar, grusvägar och asfaltvägar och stationsvis visning av rätt och fel vid stoppande av bilar och motorcyklar på raka och krokiga vägar. En rolig övning var kortegekörning med motorcyklar vilket varit förebilden för formationsflygning eller tvärtom. Likheterna är påtagliga.

På onsdagen övades fordons plats på väg under förflyttning till och från Stockholm där det övades formell och tillämpad körning i stadstrafik och utryckningskörning hela dagen. Här fick man verkligen lära sig vikten av att planera körningen, uppmärksamhetens betydelse samt vikten av att fatta snabba beslut. Det var också bra att man övat "smal passage".

Innan övningen hade eleverna pluggat



Dit gick det bra men än är det långt kvar till botten!



Första dagen i mc-polisuniform klara för söndagens trafikövervakningsövning. Uppställning på motorgården gruppvis med instruktörerna framför och kurschefen längst fram. FOTO: MS.

SJÄTTE OCH SISTA VECKAN

Veckan innehöll

Långmarsch	12
Fältmässig felsökning	1
Körgård, omkörningar, snabbstart, snabbvändningar	4
Stoppande av fordon	4
Orienteringskörning	4
Slutprov	4
Oljebyte, rengöring av mc, felrapportering	6
Inlämning	1
Slutgenomgång	1
Gymnastik	1



S G Olsson, Karlstad instrueras i felsökning på Triumph T 100 1959.



Tagande av dike. Instruktören Bertil Hellberg, Skövde, visar en av flera varianter.

in de undantagsregler som gällde för utryckningskörning. Vissa undantagsregler gällde vid enbart "tjänsteutövning", t ex att köra på gata med genomfartsförbud i övervakningssyfte, andra vid uppdrag som innebar "brådskannde yrkesutövning", t ex att snabbt ta sig till trafikolycksplats. Vid uppdrag som betecknades som "trängande fall" fick rött utryckningsljus och siren användas. Då skulle det t ex föreliggande allvarlig fara för liv eller för egendom av stort värde.

"Men kom ihåg att oavsett brådskan till ett uppdrag gäller alltid förarens ansvar enligt grundregeln om varsamhet och omsorg i Vägtrafikförordningen och naturligtvis naturkrafternas inverkan på framfarten!! Det är inget vunnet med att skicka den till ett brådskannde uppdrag som aldrig kommer fram", sade övningsledaren.

Reglerna för utryckningskörning blev också föremål för ett skriftligt prov under sista kursveckan.

Efter en svettig dag med mycket körning under skärpta förhållanden blev det skönt att göra tillsyn efter körning, tvätta motorcykeln, garagera och duscha.

Lördag förmiddag ägnades åt drillning i felsökning och Statspolisens materielvårdssystem. Söndagen blev den stora dagen då eleverna för första gången fick byta ut "kommiskläderna", dra på den nya mc-polisuniformen och gruppvis övervaka var sin sträcka på vägarna mot Stockholm. Det var imponerande och pampigt att se hela kursen gruppvis uppställda på Motorgården före övningen. Detta ögonblick har också fotograferats under nästan alla mc-kurser vid MS under mer än 35 år.

Nu blev det dags att för första gången praktisera de inövade kunskaperna mellan 10-18. Man fick nu också erfara att kurschefens tal om trafikanternas uppskattning och respekt för mc-poliser hade fullt fog, när man under artiga former gjorde påpekanden om mindre brister och felbeteenden.

SJÄTTE OCH SISTA VECKAN

Under kursens gång hade deltagarantalet decimerats då några elever fått avbryta kursen för att de inte hängit med i utbildningstempot. En som under långmarschen fått bromsa och väja för en på vägen obehörig kviga – vilket tyvärr medförde att "friktionskrafterna inte räckte till för att balansera krafterna som var parallella med markytan" – varför framhjulets väggrepp förlorades och ersattes med benbrott och sjukhusvård. Han fick dock fullfölja utbildningen vid en senare kurs.

Kl 09.30 på måndagsmorgonen var hela kursen marschfärdig för långmarsch och felsökning under fältmässiga förhållanden. Med följevagn och indelade i nya grupper gick färden söderut på småvägar öster om Vättern och 13.30 var man framme i Jönköping för lunchuppehåll.

Långmarschen fortsatte norrut väster om Vättern mot nästa mål som var Barva mellan Strängnäs och Eskilstuna. Dit kom första gruppen vid 21-tiden efter 60 mils

körning. Där serverades kaffe och en stor rågsörgås. Men först skulle en simulerad punktering på bakhjulet repareras! Av med bakhjul, däck och slang och tillbaka med alltsammans.

Under kaffepausen preparerade instruktörerna motorcyklarna med diverse fel. Efter kaffet återstod ca en mils körning tillbaka till Arméns Motorskola men den färden kunde inte påbörjas förrän en tillämpad övning i felsökning genomförts i mörkret. Det var en obeskrivlig glädje att upptäcka och avlägsna en stålkula i ena bränsleslangen, varefter motorcykeln åter gick på båda cylindrarna och man på egen hand fick ta sig tillbaka till Motorskolan för kontroll efter körning, tvättning, översynskort och garagering av mc.

De fel som instruktörerna preparerat på motorcyklarna brukade vara

- ✓ Pluskolet upplyft
- ✓ Gummitätning i bensinkranen
- ✓ Tändstiftelektroden igensvetsad
- ✓ Kortslutningsledningen lossad vid magnet
- ✓ Tomgångsmunstycket helt lossat.
- ✓ Anslutningen till helljus losstagen i lamphus
- ✓ Anslutningen till frilägeslampan lossad vid växellådan, osv

Man skulle arbeta utan felsöknings-schema men det fick finnas till hands om man körde fast.

Långmarschen blev en rolig men ansträngande övning. Aldrig tidigare hade man suttit så länge och många mil bakom styret. Man var trött men nöjd när man vid 23-tiden fick dra av sig paltorna. Under årens lopp har det varit en allmän mening

att detta var den "tuffaste" dagen under kursen!

Dagen därpå började slutproven. Dessa var, förutom ett skriftligt prov om uttryckningsbestämmelserna, upplagda på sex stationer. På Station 1 fick eleven visa sina kunskaper i fordons plats på väg. Station 2 var körgårdskörning på tid och Station 3 var tillämpad felsökning på tid. På stationerna sattes betyg efter en femgradig skala.

Slutproven fortsatte nästa dag på Station 4 med stoppande av fordon och Station 5 där man skulle utföra snabbstart, snabbvändning och snabbt nedbringande av hastigheten på tid. På Station 6 testades kunskaperna i omkörning.

Efter att alla genomfört slutproven och fått en betygssumma vid 7 olika prov gjordes en sammanställning där alla rangordnades efter erhållen betygssumma. Maximalt kunde man uppnå 35,0 i betyg och de 5 främsta eleverna, av de 21 som fullföljt utbildningen, hade uppnått 33,7 – 31,2. Lägsta betyg blev 25,6. Detta var en kurs där alla uppnått ett mycket gott resultat.

Det avslutande konditionstestet visade att samtliga kursdeltagare minskat i vikt, de flesta runt 5 kg, Rekordet blev 8 kg. Viktförlusten hade dessbättre kompenseras av en väsentligt konditionsökning.

Så kom kursens sista dag som naturligtvis inleddes på motorgården med oljebytten, noggrann rengöring och justeringar och garagering. Allvarigare fel på motorcykeln fick felrapporteras. Hoppackningen av all personlig utrustning var efterlängtat och utan saknad lämnades den villigt tillbaka i förrådet. Hädanefter

skulle man vara mycket vackrare på sin polismotorcykel!

Vid slutgenomgången talade kurschefen om ambitiösa deltagare, stora uppoffringar, gedigen utbildning, skickliga lärare och instruktörer, traditioner och mycket mer. Arméns Motorskola hade förvandlat en brokig skara kursdeltagare till riktiga motorcykelpoliser och han avslutade med Lars-Erik Freemans devis;

"Att vara polis är fint. Att vara trafikpolis är ännu finare, men det allra finaste är att vara mc-polis!"

Jan Huzell

Statspolisen startade mc-förarutbildningen 1954 i Stockholm.

1955 flyttades utbildningen till Arméns Motorskola vid P3 (senare P 10) i Strängnäs.

1965 upphörde Statspolisen och Rikspolisstyrelsen tillkom, samarbetet med Arméns Motorskola fortsatte.

1992 upphörde Arméns Motorskola och polisens mc-förarutbildning flyttades till Polishögskolan i Solna.

Sedan mitten av 1990-talet har utbildningen bedrivits regionalt i Polishögskolans regi.

Numera utbildas ca 24 mc-poliser vartannat år.

Dagens mc-polisutbildning har föga gemensamt med den tidigare utbildningen.

1970 hade ca 1 000 polismän utbildats till mc-poliser och samma år var mellan 450-500 mc-poliser i aktiv tjänst.

Den normala "mc-polissäsongen" var mellan mars-oktober.

Polisens trafikövervakning hade sin storhetstid mellan 1965-1975.

Dagens trafikövervakning har inte den omfattningen!

Jan Huzell

MOPEDMONOPOL "ETT ANNORLUNDA MOPEDRALLY"



Söndagen den 5 juni arrangerar Club MC-Veteranerna mopedrallyt MopedMonopol i samverkan med Prins Bertil Memorial – Gärdesloppet efter en idé och utformning av Jan Huzell.

Mopedmogen (15 år) förare och minst 30 år gamla mopeder och påhängsmotorer med giltig mopedförsäkring är välkomna att delta. Max 75 deltagare enligt principen "först till kvarn...".

Rekvirera anmälningsblankett från Prins Bertil Memorial, tel 0702-20 40 60. (Anmälningstiden är angiven till 15 mars men har förlängts.)

**Du kan också kontakta Club MC-Veteranerna på tel 044-12 16 70 eller e-post: club.mcv@swipnet.se
Mer information om MopedMonopol hittar du på: www.gardesloppet.com**