

MILITÄR MC:n



Våren 2012



Ännerligen är vår säsong här!

När jag efter vintern med sommardäcken på igen, så får jag ofta höra att vad skönt det skall bli att ta fram hojen. Bara det inte är för mycket grus på vägen? Jag håller numera tyst, då de ändå inte lyssnar, utan pratar som godstransportörer, om 5000 mil från A till B, detta helt enligt Bosse Rindar. Avrostningen ser man nervöst fram emot. De skulle bara ana, hur kul vi haft hela vintern.

Nu är de gröna hojarna är fixade, nya dubbar etc. tills nästa vinter kommer igen, efter de 17 åren vi haft. Om allt går som vi tänkt oss.

Det handlar inte bara om hur kul vi haft, utan den goda gemenskapen, Vinterrundan, Trängslet, Älvdalen, våra vänner från Trelleborg, ny kompisen från dragstergänget och våra två tyska vänner. Elke och Frierich fixade en fin film åt oss. Frierich som nybörjare på snö hade Björn som instruktör.

Per med sina goda kontakter med militären och sektion Ungdom, de fick en tolkning efter mc som de sent glömmer.

Vi hade verkligen tur med vädret, max plus 2 grader, sol, 5-10 cm nysnö. Kan det bli bättre.

Vi hade en utmärkt middag ihop med toastmaster nummer ett, Claes i högform med nyskrivna låtar. Efter att han laddat om i två år, blev det en kväll att minnas.

Vi har ju traditioner, en av dessa är hos Linnea och kompisarna i Mångsbodarna. Jag och Elke fick en spännande bilfärd efter en däck explosion på HVA 256 i topp 90 med dubbar.

För att summera Per kunde inte med sina kontakter gjort det bättre.

De blev också ett antal nya och unga bekantskaper för vår gyllne framtid.

Nu ser vi fram mot den varma säsongen, Kanonrallyt till Skåne,

Kamrattur till Gotland, samt åka som de andra gör med BMW och andra märken, sorten spelar föga roll, vi åker så det ryker!

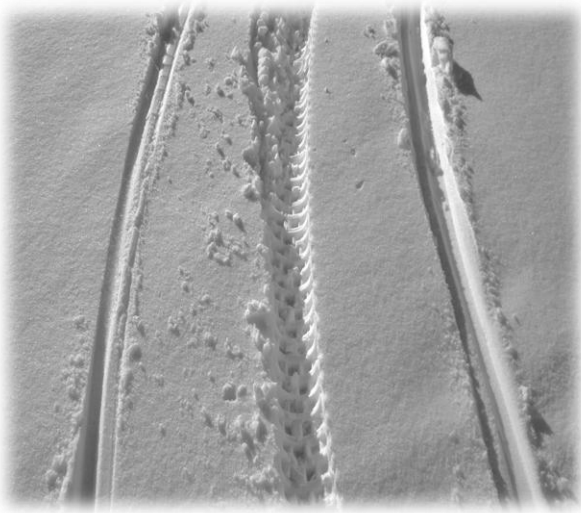
Er ordförande

Lars Alm, alltid redo.



Innehåll Våren 2012

2	Ordförande har ordet
3	Nya medlemmar / Innehåll
4	Om klubben
5	Inbjudan Revingehed
6-7	Min första skidkörning
8-9	Reportage
10-11-12	Trängslet 2012 en berättelse
13	Lumparminne
14-15	Tillbakablick 10 år
16	Insändare



Lycka är 1dm nysnö!

Varmt välkomna

Vi hälsar nya medlemmar varmt välkomna till
Militärsektionen:

Henrik Warverud
Pontus Andersson
Johan Stenvall
Friedrich Knutsen
Jan Eriksson.

Om Klubben

Sektionen bildades 1983 av några entusiaster som under sin militärtjänst hade fått köra eller meka militär- MC. De kände att de fortsättningsvis ville hålla kontakt med varandra och sprida och utöka intresset för militära motorcyklar.

Från en blygsam start har sektionen utvecklats avsevärt. Vi är anslutna som en gemensam sektion till MCHK/ MCV och genom dessa till riksorganisationen MHRF.

(Motorhistoriska riksförbundet). Idag räknar sektionen ca 100 medlemmar spridda över Sverige med en koncentration till landskapen söder om Mälardalen, Vi har även kontakt med broderklubbar i Norge och Finland. Organisatoriskt har vi en styrelse med fem representanter för MCHK/ MCV och ett antal enskilda medlemmar och arbetsgrupper som ansvarar för aktiviteterna. Vårt informationsblad "MILITÄR- MC:n" utkommer normalt två gånger per år.

Hemsida: www.laget.se/militarsektionen

E-post: mchkmilitarsektionen@telia.com

"Kanonrallyt", vårt största arrangemang, genomförs alltid veckoslutet efter midsommar. Det flyttar till nya platser och med nytt innehåll varje år. Viktigt för oss är att ha en trevlig social samvaro med likasinnade och rallyt kulminerar i en traditionell ärtsopps middag med tillbehör. Enligt oskrivna regler bör denna middag tillredas under fältmässiga förhållanden.

Till "Kanonrallyt" inbjuds även kollegor från våra nordiska grannländer. Vanligtvis brukar det samlas ganska många militära, två och fyrtakts motorcyklar med sina ryttare. Vilka kan vara både äldre och yngre än sina klenoder.

Under vinterhalvåret har vi en veckas övning i Älvdalen, med teknik och utbildning på att köra MC med skidor.

Bli medlem i klubben

Du är mycket välkommen att söka medlemskap i **MCHK/ MCV** Militärsektion.

Oavsett om du har en militär MC eller enbart samlar på historik med anknytning till vår verksamhet är du lika välkommen - man eller kvinna. Det är ditt intresse för militära motorcyklar, teknik och historik kring dessa som är avgörande för ett medlemskap. Verksamheten i vår sektion blir vad vi själva gör den till. All verksamhet tillkommer på frivilligt initiativ under enkla former utan fastlåsning av byråkratiskt krångel. Nya idéer och uppslag är alltid välkomna, men måste innehålla förslag till hur det skall genomföras och av vem.

Om du man eller kvinna anser att denna korta presentation av vår verksamhet tilltalar Dig, är du än en gång välkommen att skicka in din medlemsansökan till oss. När alla formaliteter är klara skickar vi ut ett medlemsbesked till dig.

Går du även med i MCHK:s eller MCV:s huvudorganisation får du också möjlighet att teckna den mycket förmånliga MHRF -försäkringen samt många andra förmåner.

Gör så här:

Tag kontakt med någon i klubbstyrelsen och kom till ett av våra möten och träffa gänget. Årsavgiften är för närvarande 150:

Ordförande Lars Alm lars.alm@telia.com 08-647 30 77, 078-12 95 85 Vansövägen 12, 125 40 Älvsjö Sekreterare Claes Nordlund cl.nordlund@gmail.com 08-716 01 30, 070-930 57 94 Sprängarvägen 20, 132 38 Saltsjö-Boo Kassör Kurt-Gustafsson kurgust@gmail.com 08-501 531 52, 070-402 02 22 Telegrafberget 12, 137 70 Dalarö Ledamot Björn Weissman bjorn.weissmann@minmail.net 023-430 17,070-571 71 38 Bergsgården 370, 79 191 Falun	Ledamot Militär/ MCV Bengt Börjesson 0300-54 06 08 070-928 04 64 kubbagarden@swipnet.se Åskatorpsvägen 149, 439 74 Fjärås Revisorer: Anders Hansson, Henrik Jönsson Hemsidan/ Tidning Per Axelsson mchkmilitarsektionen@telia.com www.laget.se/militarsektionen 08-646 55 91, 070-755 75 65 Släggvägen 4, 141 71 Segeltorp
--	---



MCHK – MCV
KANONRALLYT

INBJUDAN TILL KANONRALLYT ÅR 2012

Kanonrallyt 2012 med årsmöte, för medlemmar i MCHK-MCV Militärsektion, kommer att genomföras på REVINGEHED, i Skåne.

- Tidpunkt:** Ankomstdag, fredagen den 29/6, efter kl. 15.00.
Detaljerad körorder för lördagen den 30/6, meddelas på plats.
Årsmötet avhålls på lördagen, efter dagens övriga övningar.
- Plats:** Revingehed är beläget ca. 20 km. öster Lund. Från trafikplats Gårdstånga (E22) – kör väg 104 söderut till skyltar Revingeby och därefter skyltar till Revingehed.
Anmäl din ankomst till Vakten, som prickar av på vår deltagarelista.
- Logi:** Militärförläggning med flerbäddsrums. Medtag egna sängkläder eller sovsäck, samt hygienartiklar.
- Mat:** Frukost serveras lär- och söndag i värnpliktsmatsalen, liksom lunch på lördagen.
Middag fre- och lördag kväll, i egen regi.
- Kostnader:** Preliminärt beräknas kostnaden till 425 svkr. per deltagare.
- Anmälan:** **Vi måste ha din anmälan** om deltagande enligt anmälningsblanketten, senast söndagen den 10/6, med efterfrågade uppgifter ifyllda. Utländsk deltagare anmäler sig senast den 4/6.
OBS. P.g.a. att det är en militär anläggning, måste Ni ange ert pers.nr.
Ytterligare information och frågor kan du ställa till undertecknad, enl. angivna kontaktalternativ.

Välkomna till Revingehed hälsar
Organisatörerna/ Stefan Mattson

Anmälan om deltagande i Kanonrallyt år 2012

Jag/vi kommer till Revingehed -----Pers.nr.-----

Jag kör med en MilitärMc:----- Reg.nr.-----

Ev. följebil med reg.nr.-----Ev. passagerare:----- Pers.nr.-----

Skickas till: Stefan Mattsson, Höghultsgatan 34, 23165 Trelleborg tel. 0410-711382

Eller e-mail: HVA258@bredband.net



Min första skidkörning

Det började med Husqvarna 258

Det var på 70-talet, när en artikel om en svensk militär-MC projekt, utrustad med automatlåda drog mitt intresse. 35 år senare träffade jag någon på Husqvarna rallyt som hade en sådan i ladugården men kunde inte bestämma sig att sälja den. I föl fick jag äntligen köpa den och renoverade den. Den hade ju inte behandlats som en sådan fin hoj förtjänade.

Till anmälan

Omedelbart berättade jag för Björn Weissmann om fynden. Han nämnde direkt någon häftig militär-rallyt långt upp i Sverige mitt i vintern som jag skulle sedan delta i. Jag fattade inte riktig vad det var och säkert inte någonting för mig. Efteråt skickade jag bilder av numera renoverade Husqvarnan 258 Senare kommer Björn igen med vinterevenemangen av en militärsektion den 9nde veckan. Det skulle bli en otrolig upplevelse som vi aldrig skulle glömma. Han verkade ju helt fascinerat själv. Uno Walter, som jag redan kände var också med. Skidor samt någon utrustning skulle jag få låna. Och jag skulle träffa de verkliga experter till min mc där uppe. Några mail och samtal följde. Då blev det bara dags att bestämma sig. Vad skulle Elke säga om detta? Gör det om du är säkert att du vill! Alltså ja! Det var ju fortfarande mycket okänt hur det skulle gå till där uppe mitt i vintern. Några tyska bekanta i veteran-klubben tyckte att jag inte var riktigt klok att delta i ett sådant äventyr i iskalla norden.

Sedan fick vi bekräftelsen med "varmt välkomna" av ansvarige Per Axelsson. Då gick det inte att backa mer!.

Ankomst till Trängslet

Husqvarnan lastades i bilen och sedan gick det bara norrut i två dagsetapper till militärkasernen i Trängslet. Redan vid den obemannade hotellgånggen träffade vi vänliga MC-människor som hjälpte oss att komma in och få nyckel och rum. Elke och jag fick var sitt rum men i alla fall dörr vid dörr!

Efter avlastningen i hall 77 såg jag att alla hade dubbdäck på. Då blev de bara ommonteringen samma kväll från helt nya enduro-däck till dubbdäck. Dessa fick jag ju med när jag köpte cykeln, men var då säker på att de aldrig skulle monteras igen. Därför hade jag egentligen tänkt lämna tillbaka dem till förra ägaren.



Måste lära mig att köra mc på nytt

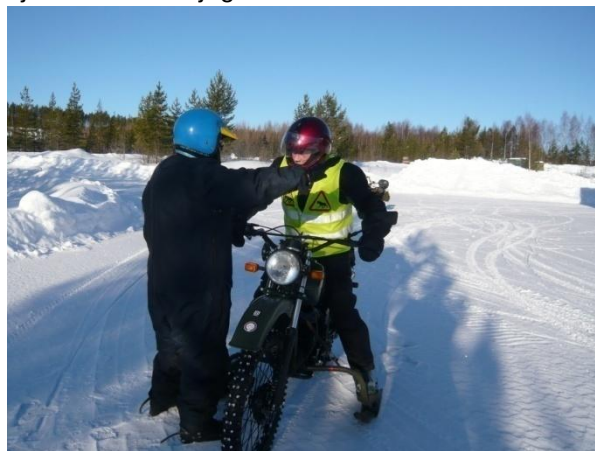
På söndag morgon kl. 9:00 startade „avrostningen”. Den var en obligatorisk övning av körtekniken på tre olika ytor med olika svårigheter. Därtill övning på halkigt flygfält för att lära känna bromseffekten och lära sig hantera MC i släppen.

Men praktiken var ju en helt annat grej än teorin, som vi fick uppvisat kvällen före, då jag trodde att jag begrepp allt. Allting var ju helt nytt för mig. Vad nu då? Jag fick order att svänga ut och skulle följa Björn till första övningsplatsen. Pinsamt för mig. Var det redan kört för mig? Det ansåg även Elke när hon åkte upp med Janne Weibull i bilen till flygfältet.

Men nu fick jag extra undervisning av Björn som var topp-professionell. Jag måste lära mig alla 5 olika körtekniker som:

- Köra rakt med fötterna på pinnarna.
- svänga vänster/höger med användning av skidan på kurvans innesida
- korrigera i svängen för t.ex. att undvika hinder i kurvan med att stå rakt upp på ytter- skidan.
- Vända på plats med sladd
- orka köra i spår samt löst snö med att följa spår med bågge skidorna nere och låta MCn pendla i spåren

Alla dessa körvarianter måste jag träna tio gånger vänster och tio gånger höger till att de var godkänt av Björn. Vilken tur jag hade!



Efter gemensam lunch i matsalen blev den första rundan på denna fina vinterdag vägarna genom skogen och över ödemarken. Temperaturen ökade från -16 till – 8 kallgrader.

Jag körde i den långsammare gruppen och permanent under kritisk koll av Björn. Körningen gick mycket snabbare än jag förväntade. På internets "you tube" såg det betydlig långsammare ut när de åkte mc med skidor. De här var ju en helt annan sak. De gällde att koncentrera varje sekund för att inte riskera något körfel och hamna någonstans i snökanten eller i skogen.

Vill inte förtiga att termoställena blev rejält svettigt innuti. Som sagt var det inte p.g.a. för hög ute- temperatur. De behövdes i alla fall torkas över natt.

Nöje med nya körkänslan och fint vinterlandskap

Men körkänslan med den här nya tekniken ökade fort och det blev roligare hela tiden. Man vågade slappna av lite och uppleva fantastiska naturen der uppe.

Under den andra dagen tyckte Per och Björn att jag skulle åka i snabba gruppen, vilket var oväntat för mig.

En ny svårighet dök upp med synförmågan under snöfallet. Fick omedelbart imma under visiren när de fälldes ner. De gällde att hitta rätt läge för att klara både iskalla snöflingor i ansikte och imma. Vid första stopp kontrollerade Per som guide var endas ansikte för risken av tillfälliga frysskador. Mycket omsorgsamt. Snöfallen ökade nu ännu mer. Jag kände istappar som hängde ner från ögonbrynen och växte längre och längre sedan tappades när de blev för tunga.

Elke fick åka med Janne i bil till paus och träffpunkterna. Hon tog med 5 böcker för att läsa i kasernen under dagen. De blev inte tid alls att öppna någon. Hon trivdes väldigt bra att kunde följa med Janne eller Lasse i bil och tog både video och foto.

Då och då fick jag väldigt nyttiga underhålls- och meka- tips av MC-experten Maths.

Måndagsturen avslutades som tradition med korvgrillning vid Österdal älven.

Tisdag och onsdag ökade temperaturen mot 0 grader och vi fick strålände solsken. Turen gick till Älvdalen med kaffe och enorma semlor i byns kaffe. På onsdag körde vi till Vasaloppets andra kontrollpunkt, nämligen Mångsbodafick vi som Vasalöparna blåbärsoppa och semla



Skidtolking

Tyvärre hade vi bestämt att åka hem redan på torsdag. Vi hade ingen riktig uppfattning om skidtolking. Unga militärpraktikanter fick åker skidor i släp efter motorcyklarna. Några av de rekryterna hade lite svårt i början. Men den lärde sig snart att hänga bakom MCn och komma rätt i balansen. Alla tyckte det var jättekul.

Traditionell middag

På måndag kväll blev det som tradition en fin middag i mässen. Per Axelsson och Lars Alm välkomnade alla deltagare. Claes Nordlund har kommit upp med fina allsånger, alltihop samlockad med handlingar om detta enskilda evenemang der uppe i snön. De var mycket skoj med sångtexter tävlande Jawa mot Husqvarna. De var riktig roligt

Till slut

För oss, som aldrig har haft någonting att göra med militär-MC och inte alls med skidor för MCn var det en helt nytt erfarenhet. Jag måste lära mig en helt nytt körteknik som jag klarade ganska bra tack proffs-undervisningen. Evenemangen var helt perfekt organiserade..

Naturen i vintern var väldigt fint och en väldigt upplevelse för oss som aldrig har varit där uppe på vintern..

Vi träffade väldigt trevliga MC-vänner med bra kamratskap och fin social samvaro.

Det var en stor upplevelse för oss som vi ska aldrig ska glömma. De var precis vad Björn lovade.

Vi tackar för senast och se fram emot till kommande evenemang av militärsektionen.

Elke och Friedrich Knudsen

Henstedt-Ulzburg



Besök hos Torbjörn Wahlberg i Strängnäs.

Del 1 med senare fortsättning.

Kurt är den som ligger bakom vårt besök hos Torbjörn i hans industrilokal någonstans i Sörmland. Vill man se ett hundra hojar, enligt vår smak, så är detta rätta platsen. Jag själv klarade mej rätt bra, med bara en moped Gilera 00, det kan bli fler när tiden lider. En stånka och en 258 står i tur på listan, när politiken hemma kommit i rätt läge.



Torbjörn har i likhet med Björn varit yrkesmilitär, med majors grad. Det är enduro som gällt, parallellt med Ingmar Österberg. Ett stort antal kåsor. Och att sonen började på en 50cc fixad gul Monark låg nära till hands. Nu skall han i höst köra sin 15 de Kåsa. På vad frågar Ni? Husqvarna 258 Automat så klart, i ett CR cross chassi med skivbromsar fram, upside down fjädring fram, och enbent Öhlinare bak. Antal kubik har varierat, med enduro versionen av HVA 258 hade bättre växellåda och 420 cc var vanligt. Jag har själv kört den i spåret. Efter att ha sett alla, som mekat nonstop i Trängslet, vill jag påstå att denna fungerar, och det är bara att åk, stumt utan avslag. Det är bara styra och gasa som gäller.

Med enduro som bakgrund, så blev FMCK en självklarhet och Torbjörn blev givetvis generalsekreterare. Som frontare, som har lärt många åka hoj, inte minst ”lillprinsen” nuvarande Kungen, och även Victoria.



Kronprinsessan Victoria

Armens Lejon ingick också i Torbjörns bakgrund. Nu har han som pensionär en näringsverksamhet med ca 100 mc, av skilda slag i en industri lokal. Saknar Ni delar, hojar så vill jag påstå att här finns ALLT!!



Antal 258or, 256or, HVA CR och WR Enduro, samt andra står på rader. För oss nördar, så ligger Mecka i Stängnäs. Här finns moppar, DKW Humlan, Vespor, japsar, bilar i massor. Det är inte bara vi som dräglar, hit kommer alla veteranjournalister, Thomas Gray och många, många fler i vår omgivning.

Torbjörn har alla originalritningar till Monark Albin, DKW militär, och allt som passerat försvaret. Dessutom kan han allt om mc, betydligt mer än Kurt och jag har förmåga att fråga om. Just nu så ligger verksamheten i lokalen, då han i snickarkläder, ihop med sin sambo Carina, renoverar ett stort torp beläget vid Hjälmarens strand.



För mej är det mycket tidig morgon, Elisabeth sover, vår lilla hund Målle, en av många inlånade hundar, och Gileran, efter transporten hem i går står fortfarande kvar på släpet, efter transporten från Stängnäs.. Perax skall ha tidningen klar på vårt uppföljningsmöte på torsdag, och vårt uppföljningsmöte av Älvdalen på gamla FOA. Tidiga mornar är ett arv från min byggtid, så det är helt normalt. Lite stört enligt övriga i familjen, men så är det.



Det är svårt att välja ut en av Torbjörns hojar. Vi får pga. platsbrist återkomma med fler delar av denna artikel, som jag och Kurt petat ihop. Jag måste framhäva en alldeles NY 258. Vi har vecka 9 sett Friedrich och Elkes enormt fint renoverade 258, men denna är helt ny. Hur går detta till kan frågas? Jo, man renoverar en känd ram, tar nya delar, köper nya originaldelar, skaffar helt nya Trelleborg, med ett H på däck ytan. Hojen har startats, men inte gått en meter.

Detta är Torbjörn Wahlberg i ett nötskal. Vi har gjort ett minnesvärt besök hos en nörd som är värre än Steve. Mina 13 mc, 2 mopeder och 7 bilar, tyckte till och med Elisabeth, var inget mot vad vi sett hos Torbjörn. Här fanns en nästan ny DAF, många PV och andra Volvo. Född 44 kommer Torbjörn bli 100 år innan sista skruven är dragen.

Tack för ett storstilat besök Torbjörn. Vi återkommer.

Vid pennan Lars och Kurt.

Får vi en vinterövning till?



Dystra utsikter för Älvdalens skjutfält målades upp då militär, politiker och Älvdalsrådet träffades på måndagen. Fotograf: Björn Rehnström

Sparförslag hotar jobben på Älvdalens skjutfält

Innan sommaren ska försvaret besluta om att minska sin personal för skjutfälten i landet med två tredjedelar. Omläggningen av försvaret från värnpliktsarmé till anställda soldater ökar kostnaderna och nu måste det skäras på annat håll. Bland annat ligger Älvdalens skjutfält i riskzonen.

Det var dyster stämning då Älvdalsrådet, militären och lokal- och rikspolitiker träffades på måndagen för att diskutera det senaste i besparingsväg för försvaret.

På plats fanns ett och ett halvt kommunalråd i form av Kjell Tenn och Nils-Åke Norman, överstelöjtnant Leif Torin Carlsson från P4 i Skövde och skjutfältchefen Kent Bladfält. Dessutom flera representanter för Älvdalsgruppen samt bland andra moderata riksdagsmännen Ann-Britt Åsebol och Ulf Berg. Leif Torin Carlsson inledde med att berätta att PF på uppdrag av försvarsmakten lämnat ett förslag där personalen på landets totala skjutfält ska minskas med två tredjedelar. I dag finns 47 "grönklädda" på skjutfälten. När besparingarna är genomförda 2019 ska det bara finnas 30. 27 ska alltså bort.

Man tar alltså resurser från basorganisationen för att få råd med det nya, så kallat insatsbaserade försvaret, där anställda soldater ska stå redo att rycka ut för att strida var som helst i landet. – Det här får allvarliga konsekvenser och de skjutfält som de anställda soldaterna kan åka till över dagen kommer att användas mer. Älvdalens skjutfält blir för dyrt att utnyttja eftersom soldaterna inte får bo gratis och att de ska ha traktamente när de ligger borta. Leif Torin Carlsson berättade att P4 nu lämnat förslag där de fem anställda militärpersonalen tas bort helt. Det betyder att förband som vill öva i Älvdalen, själva måste stå för säkerhet och "markservice".

I maj ska försvarsmakten fatta det slutgiltiga beslutet, baserat på bland annat P4-förslaget och alla andra remissinsatsers förslag.

Om då den militära närvaron dras bort från Trängslet befarar många att även FMV och Fortverket drar ned på sina anställda där. Att Älvdalens skjutfält kommer att dö sotsdöden.

Trängslet 2012 en berättelse av en nybörjare.

Vem är jag? Fyra barn fem barnbarn ett ytterligare i pipeline. I övrigt fokuserar jag min levnadsbeskrivning till två områden. Hojar och lumpen, det jag förstår ligger nära essensen av livet och läsekretsens intresseområde!



Janne Sjölin fö r min första hoj våren 1963. En begagnad Matchless G 12 de lux. 650 cc ca 35 hästar om jag minns rätt. Lumpen på Ing 1, 11 månader gruppchef på bandtraktor pluton. Rycker in sent, 1965 pga studier. Tillåts ha hojen uppe vid kasernen (bilar på parkering utanför regementsområdet) vilket var väldigt praktiskt eftersom den kom att utvecklas till en hambugarexpress. Hamburgeriet låg på Sveavägen inne i Stockholm, Ing 1 i Solna, i utkanten av Stockholm. Hojen och piloten tilläts ganska fritt passera genom gaten på alla upptänkliga tider, Hamburgare kunde ju levereras. Stinkande Jawor noterades i periferin.

Gjorde repmöten som rekgruppchef. Gubbe på bolmande JAWA till förfogande. Vid det laget hade det civila hojinnehavet utvecklats till drömmaskinen BMW R69S! Där fanns 42 hästar till drivaxelns förfogande. Sportmaskinslopp bland annat på Skarpnäcks flygfält. Småningom krigsplacerad som förhandlare och problemlösare.

1968 kom dragracing till Sverige. Var med och gasade på tidigt 70 tal 900 cc Kawa motor i ett Rickman chassi tider straxt under 12 sekunder som bäst. Otaliga hojar följer Norton, Ducati, Kawasaki i en aldrig sinande ström Nu finns i garaget två BMW Två Suzuki och en JAWA.

Med Elins barnkalas på hösten 2011 Startar denna berättelse. Claes Nordlund och jag har en via barn och barnbarn koppling till varandra, och möts på kalaset. Jag beklagade mig inför en lång mörk vinter med BMW n installerad i vart fall till tussilagens små gula solar visar sig. Inget problem sa Claes jag ser fram mot en topp aktivitet i slutet februari. Skall åka hoj på snö och is uppe i Trängslet. Med inlevelse beskrev han njutningarna.



Det vill jag vara med på! Du måste vara med i klubben ha rätt motorcykel rätt utrustning och så är det ingen sysselsättning för veklingar påpekades. Ok vad är då rätt hoj? JAWA 257 med magnettändning! Men är inte det en gammal militär tvåtaktare vars blårok användes får att dölja militära förflyttningar på 60 talet? Jo helt rätt och så luktar de gott enligt Claes. Nåja det kan nog diskuteras. Sedan bör du ju ha kläder anpassade till hojen och till vinterkörning.

Ok jag inser att jag måste köpa grejen om jag ville vara med. JAWA var hittar man en sådan på något öststatsmuseum eller?

Claes hade självklart alla kontakter som behövdes för att avslöja alla nördar som trycker på prylar ute i buskarna. Dessutom visade sig han ganska välförsedd själv med en simmande folkvagn bland allt annat gammalt godis.

Förberedelser

Mats Liljeros bor ovanpå ett mobförråd. Han fixade fram en hoj av rätt virke. Blir det några problem fixar det sig var det trygga beskedet till en klentrogen MC spekulant. Allmänt samtal om hojens kvaliteter och lämpligt däckval. Behövs inga dubbar! Bara för amatörer. Men det är väl det jag är? Du vänjer dig meddelades sakligt. Jag tar hem hojen och försöker under tio minuter vänja mig.

Dubbar skall på. Vem har extra hjul? Hasse i Vahlbo så klart. Efter att träffat Claes, Mats och Hasse börjar det stå klart för mig att nedläggningen av försvaret är en bluff. Det är bara omlokaliserat! Känns tryggt för en vän av den gamla värnplikten.

Resan upp

Lördag fm. allt klart lastat JAWAn på släp efter Toyotan. Soppa i dunkar och massor av kläder. En annan anser att hojåkning i temp under plus 15 grader är för självplågåre eller för dem som anser sig ha något att bevisa! Toppväder men tung trafik sportlov för Stockholmarna och vasaloppsveckan i Dalarna,

Genom Mora otänkbart, omväg över Vålhus för att undvika alla som gillar tät trafik. Anländer precis till middagen. Omständigheter hade lett till att många hade anlänt redan på fredagen och de hade kunnat gasa under lördagen. Gänget grupperat runt middagsbordet. Hej här kommer en annan, jag antar att det är ni som är vildmarkens bålde riddare! Helt rätt ett till synes rutinerat gäng slevar i sig rikligt med vasaloppsmat. Man får en föraning om att det handlar om kulinariska förberedelser för en smärre polarexpedition.

På kvällen presentation och information. Två instruktionsfilmer och Björn berättar om skidteknik och svunna tider. Förfarande ett t.o.m. fem! Kul och informativt. Kommer plogbilen, förfarande fem, rätt in i snövallen! Att man inte tänkt på det, förefaller ju helt självklart, kullerbytta rätt ut i skogen. Å andra sidan har jag ju redan noterat att JAWA är utrustad med ABS bromsar, is under garanterar mjuka stopp.



Första dagen

Efter en omständlig påklädning av det imponerande sk Nallestället och massor med underkläder tog jag en käck promenad till garaget som fiffigt nog låg på rejäl höjd över sovloftet. Säkert genomtänkt, hjärtat pressade svett ur porerna och man kände sig varm och go.

Avrostning planerad div. höj krumbukter i tre kalvhagar skulle förbereda en ovan på elldopet. Flygfältets isbana. Bara att stå på JAWA morrade som en tiger, nåja i alla fall fullt tillräckligt för en som är van vid feta svålar mot torr asfalt. Klart ovan hela tillställningen. Men man gör ju vad man kan för att följa goda råd, sladd och gas genom kurvorna.

Träning på kurvteknik och bogsering genomtänkt och god övning för en annan.



Snart mat igen! Man började redan nu förnimma spädbarnstiden mat senast var fjärde timma! Efter lunch gällde de stora utmaningarna gasa på skjutfältet och det omtalade polisspåret, det som härdar pojkar till riktiga män!

JAWA n med ett rytande var redo, bröööö i första motlutet 14 av de 16 hästarna stod osadlade kvar hemma i stallet. Vad nu halv gas platt väg gick allt ok om än lite sakta, kanske lika bra men det var lite plågsamt att inte hänga med den grupp som var särskilt avdelat för att ta hand om nybörjarna.

JAWAn och jag tog oss makligt runt. Felsökning fick anstå till morgondagen

Mekardag

Som drabbar många gamlingar, led JAWA av prostataproblem. Endast en tunn rännil sipprade genom soppakranen. Naturligtvis hade någon, Claes en ungdomligare kran i reserv och se det skänkte ny energi. Inte nog med det skapligt oljeläckage visade sig också. En dag gick åt till att fixa nya gängor och täta transmissionskåpan. Nästa dag in i matchen igen.

En av bultarna släpper igenom vacker röd olja! Kan inte hänga med, tillbaka till mekarboden. Fixar sig snart och jag genskjuter gänget på fiket i Älvdalen, goda semlor. En gnagande känsla växer sig starkare. Jag har svårt få igång spjutet med kicken! Rulla i gång går ganska bra men kicka nej. Oduglig pilot och risigt kickdrev i kombination gör att hojen antingen måste parkeras i backe eller bogseras i gång. Springa i nalle dräkt klarar inte ens Jusain Bolt. Undervisningen under första dagen kommer till praktisk användning snabbare än väntat.

Precis som den första dagen bjuder denna på strålande sol och läcker åkning i vacker miljö.

Fjärde dagen

Nu har kammen växt nybörjar grupp är väl för nybörjare efter två dagar får man väl anses som expert? In i racergruppen Per på full dubbat i täten kör så det ryker. JAWA n får friskt med soppa och jobbar på med förvånande energi fullt tillräcklig för den expertkapacitet jag nu besitter. Bortsett från startproblemen går hojen bra när den rullar. De var nog inte helt puckade de som kom på grejen. Vädret är strålande och vissa vägar har tio cm jungfrulig pudersnö. Bara så fint. Off pist i pudersnö närmaste beskrivning.

Femte dagen rullar igång hojen mot Mångsbodarna, vi skulle kolla koket av blåbärssoppan. Strålande väder vacker väg. Det går som bara den. Täten gasar på med sina qwarnor så det blir lite rock and roll i kön. Hojen uppför sig ok även om steget mellan trean och fyran är alldeles för stort för bekväm körning i motlut. Några arabiska fullblod till under tanken hade kryddat anrättningen.

I Mångsbodarna fika blåbärssoppa och goda semlor trevlig utflykt dit. Hem problem. Först ingen koppling sedan för mycket koppling. Äntligen med stor tvekan får jag i gång hojen.

Kopplingen börjar senare spöka igen varför jag bestämmer mig för att köra medan det går och tar själv asfalten via Älvdalen hem till Trängslet. (vänd)

Allmänna intryck

Kul och annorlunda hojåkning. Jättetrevligt och hjälpsamt gäng. Fint arrangemang, tack Per, kul att få vara med i gänget.

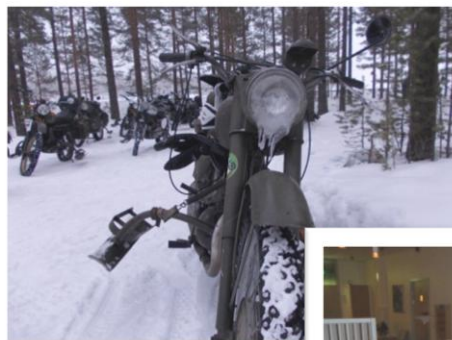
Hojen duktigare än väntat, när den gick! Alldeles för mycket strul man måste kunna lita på att grejorna kan startas och att det funkar. Fin anläggning och mycket vacker natur. Jag frös aldrig vi hade tur med vädret ingen svår kyla och mycket sol.

Nallestället bara toppen.

Fortsättningen

Renovering på gång alla expertråd emottages tacksamt. JAWAn skall vara i topptrim till nästa event, Eller skall det köpas en fyraktare? Ha det bra vi ses Janne.

PS skall åka BMW till Kroatien i sommar.



Årets blåbärs=



Rune Johansson 6050-1-53

Ing. 1 Haga Norra 1953 oktober, infann ja mig. Blev uttagen till MC ordonnans. Fick en Monark Albin. Till vinterutbildningen blev jag tilldelad en N.V 250 med DKW motor, de andra fick behålla sina gamla Albin hojar. Vi hade skidor av gamla modellen med stag där bak.

Vi lastade vid Solna station med Klöckner lastbilar samt Catepillar C3, C4 med plogblad, 5 st hjultraktorer med släpkärra.

transporten i tågens godsfinkor avdelade med övervåning och halm att ligga på. En hink att skita i, men ingen fick sitta på hinken, vi öppnade godsdörren och han hölls utanför med ändalykten. Det tog 2 dygn upp till Boden (ps läste att repgubbar nobbade gå på tåget 2008).

Vi blev inkvarterade på A8 kaserner. Allingarna (fotfolket) som sprängde och byggde broar ställde upp varje morgon med skidor och ryggsäckar och röjde i terrängen.

Vi på motor hade motortjänst. Det innebar att vi gick ut och sparkade av snön på våra cyklar, in på luckan o läste tidningar o magasin. (Gissa om allingarna sjukskrev sig)

Så var det dags att åka till Avidsjaur för att kriga ihop med I 19 och S 1B. Före förflyttningen lastade vi ved o halm på 3st Klöckner som skulle till Arvidsjaur. Och där skulle vi tälta! Hela 3 veckor. Jag skulle åka med som MC ordonnans, men min cykel stod på verkstan, så en annan fick åka i stället. På tillbakavägen till Boden på natten var det 26 minus. De lastade upp mc på sista bilen. Fick larm vid 1 tiden på natten en bil hade kört av vägen. Vi bärjade bilen. Chauffören satt fastklämd mot ratten i den upp o nedvända bilen, och klarade sig. Vår MC kompis satt snyggt bredvid med bruten nacke. Vi bar kistan till en granris smyckad godsvagn för transport till hans hemort (Det kändes tungt för det var jag som skulle åkt).

Framkomna till Arvidsjaur fick vi skotta oss ner tillmarken för tälten, cirka 2 meter snö. Våra grabbar i koktrossen kunde inte laga mat fältnässigt, nyinryckta som de var. Dom skickade lottor så vi skulle överleva.

Vi hade eldvakter i tälten hela dagarna för temperaturen gick inte över 25 grader minus. MC kläder var läderhuva dubbla filtskor kraghandskar.

Min NV var svårstartad i kylan 15 – 16 kickar. Jag slog i hälen i det bakre skidfästet flera gånger. Min MC kompis sa att han startade sin, senast på 3.dje kicken, vi slog vad om 10 kronor. Lättförtjänta pengar tyckte jag.

Vi träffades vid cyklarna, batterierna hade vi i tälten på natten. Han skruvade i batteriet öppnade bensinkranen flödade över stängde kranen. Tog fram en cigarettändare och tände under flotörhuset, jag tog några steg tillbaka. När det slocknat öppnade han kranen flödade igen. Den startade på andra kicken. Jag blev av med 10 kronor. Mycket stålar på den tiden, vi hade 20kr var 10:e dag. Gissa vem som köpte en tändare.

Jag fick i uppdrag av fänriken att bygga en latringrop med spett o korp, letade upp lämplig plats i rätt riktning. Tog mig igenom tjälen ordnade sittplats med "ryggstöd" efter min längd, fänriken inspekterade o undrade om lappkompaniet från I 19 skulle hänga i krokig arm o skita.

Dom pratade bara lapska med sina befäl, med oss pratade de svenska. Jag träffade 5 st. lappar som på 5 minuter hade gjort en brasa o kokat kaffe som de bjöd på.

Slut på vinterutbildningen, allingarna fick åka vanligt tåg till stockholm, vi på motor fick stanna 1 vecka o städa kasernerna.

Resten av värnplikten var runt Stockholm.

Hälsningar värnplikting 6050-1-53



Rune (Johansson) Stafbom

JAWA ... EN BIT HISTORIA

Många Jawa-ägare vet säkert mycket om historien kring sina fordon, andra kanske inte mer än vad som kan läsas i en instruktionsbok. På denna sida och följande berättar vi om några bakgrundsfakta kring våra Jawor, av vilka många nu skall skatta åt förgängelsen i försvarets skrotnings kvarnar.

I en av de minsta byarna i det forna Tjeckoslovakien föddes år 1878 **Frantisek Janecek**, den blivande skaparen av en tjeckisk storindustri. Han studerade mekanik och maskinlära i Prag och Berlin och fick efter avslutade studier anställning vid Kolben in Vysocany, vid denna tid ett av de största elektrotekniska företagen i Böhmen.

Vid 23 års ålder fick han förtroendet att svara för driften i en ny fabrik, som etablerats i Holland. Parallellt med arbetet fortsatte Janecek att studera, denna gång vid Tekniska Högskolan i Delft. Efter fyra år i Holland återvände han sedan till Prag, där han utsetts till chef för firmans mekaniska avdelning.

Vid 33 års ålder startade han eget och byggde upp ett tekniskt laboratorium med tillhörande mekanisk verkstad. Kapitalet hade han fått ihop genom ett patent på uppfinningen av en typ av bågglampa.

Första världskriget ändrade Frantiseks karriär. Efter en kortare tjänstgöring vid den italienska fronten återvände han till ritbordet. Snart hade han skaffat sig ett sextiototal patent inom de mest skilda områden, och han utvecklade nykonstruktioner av en mängd olika bruksföremål, bl.a. skriv- och symaskiner. Det mest bekanta patentet blev kanske Janeceks handgranat, som dock inte kom i produktion förrän efter krigsslutet.

Efter vapenindustrins nedgång i slutet av 20-talet beslutade sig Janecek för att starta motorcykel-tillverkning. Han ansåg sig inte ha tid att utveckla en egen motor, så det fick bli licenstillverkning av ett utländskt märke. Han hade att välja mellan den österrikiska tvåtaktsmotorn Puch, den i Berlin tillverkade tvåtaktaren Schliha och en ny tillverkad

Wanderer 500 cc med kardandrift och ram av pressad stålplåt. - Det blev Wanderer, och Janecek fick inte bara licens på själva motorn, utan också på hela tillverkningskedjan med kompletterande utrustning. - (Den tyska motorindustrin hade kollapsat, och Wanderer hade redan beslutat lägga ned produktionen).

Den skarptänkte läsaren kan nu räkna ut varifrån namnet **JAWA** kommer: Jo, alldeles riktigt, från de första bokstäverna i namnen Janecek och Wanderer.

I sin tidigare verksamhet hade Janecek ingen erfarenhet av motorcykeltillverkning, men han hade en mängd kunskaper om material och produktionsteknik. Dessa kunskaper kom väl till pass när han satte i gång med att förbättra och vidareutveckla Wanderers konstruktion. Ingående tester avslöjade snart motorns svaga punkter, och när den första Jawan med 500 cc motor kom ut på marknaden, hade originalet redan förändrats väsentligt: Förbättringar hade gjorts i smörjsystem, topplock, vevstakslager och luftkyllning och en ny framgaffel av pressad stålplåt hade monterats, för att nämna några exempel.

Under 30-talet följde man oftast regeln att motorn till en solomaskin skulle vara på 500 cc och motorn till ett ekipage med sidovagn skulle vara på 750 cc. - Janecek tänkte i helt andra banor. Han inledde produktionen av en tvåtakts lättviktsmotorcykel med hjälp av den engelske konstruktören och tävlingsåkaren G. W. Patchett. Denne tog med sig den välbeprövade Villiers 175 cc-motorn till Prag. På så sätt fick man fram ett enkelt och lätt fordon, som också blev mycket billigt i inköp. Maskinen blev oerhört populär och var år 1933 bästsäljare på den tjeckiska marknaden. Jawa-fabriken lade därför ned tillverkningen av de tyngre maskinerna till förmån för 175 cc-modellen.

För att tillmötesgå efterfrågan på en starkare maskin utvecklade Janecek en 350 cc fyrtakts SV-motor, som ett år senare följdes även 350cc fyrtakts TV-motor.



Andra världskrigets utbrott utgjorde slutet för produktion och utveckling av Jawa-maskinerna. Fabriken stängdes. Tyskarna, som 1938 hade ockuperat Tjeckoslovakien, visste att fabriken var tekniskt topputrustad och hade välutbildad arbetskraft. Därför blev företagets uppgift att tillverka delar till flygplansmotorer och stationära generatorer. Eftersom de tjeckiska arbetarna inte trodde att Det Tredje Riket skulle bli så långvarigt, försökte man sabotera produktionen så gott man kunde.

I hemlighet förberedde man sig också på en efterkrigstillverkning. Redan 1940 hade man arbetet igång på en ny motor med ett antal förbättringar av den senaste modellen före kriget - Jawas serviceavdelning svarade för servicen på tyskarnas motorcyklar, och här föddes prototypen till efterkrigstidens populära 250 cc tvåtakare **"Springer."** Arbetet var inte riskfritt, och en av de engagerade arresterades av Gestapo och avrättades. Han höll dock tyst om motorcykelprojektet, som framskred och nådde provkörningsstadiet

Testcyklarna lackerades i armé grå färg och försågs med DKW-emblem!! Tyskarna blev helt förda bakom ljuset, och över 10 000 mil kördes under överinseende av ockupationsmakten! 1944 blev så två prototyper klara. De gömdes genast undan i avvaktan på bättre tider!

Omedelbart efter kriget blev därför Jawa den första motorcykeltillverkaren på den europeiska marknaden som kunde presentera en modern och väl utprovad maskin, som dessutom kunde produceras i stort antal! Dessutom hade man plockat fram undangömt material och delar till förkrigsmodellerna. Redan fredsåret 1945 hade tusentals maskiner lämnat fabriken, och året därefter tillverkade man över 1000 exemplar av den nya 250-modellen.

Företaget nationaliserades kort efter krigsslutet. Janecek junior, som övertagit ledningen efter fadern, lämnade landet. Produktionen fortsatte dock som förut, och fabriken blev dessutom ett exportföretag. En stor del av maskinerna gick nu till utlandet. Marknadsföringen, bl. a. på den stora motorcykel utställningen i Paris 1946, resulterade i mängder av lovord. -"Springer" tilldelades guldmedalj i Paris!

"Springer" blev en världssensation tack vare sin moderna design och de praktiska förbättringar som gjorts: Ramen var tillverkad av fyrkantrör, framgaffeln hade spiralfjädrar som placerats inuti gaffelbenen, strålkastaren hade inbyggd hastighetsmätare och bakhjulet hade försetts med teleskopfjädring, för att nämna några. Motorn var en tvåtakare på 248,8 cc och 9 Hk Växellådan med fyra växlar hade en koppling som medgav att växla kunde läggas i utan att handkopplingen behövde användas. Denna finess har sedan följt Jawa-maskinerna genom åren.

Fabriken blev ganska snart en av världens största motorcykelproducenter, och man saluförde cyklarna i 112 länder över hela världen. År 1948 tillkom också en 344 cc version på 12 Hk. De båda modellerna producerades, under ständig utveckling och flera förbättringar fram till 1956, till ett antal av 180 tusen maskiner!

Man utvecklade också fyrtaktsmotorer År 1952 kom en luftkyld tvåcylindrig 500-cc maskin med toppventiler Motoreffekten var 28 Hk. Fabriken slutade dock serieproducera fyrtaktsmotorer år 1958.

Nya "Swingerm modeller" tillkom under 60talet. Först 250 cc-modellen med åtskilliga tekniska förbättringar och med en motor som höjts i effekt till 14 Hk. Maskinen fick beteckningen 559. Uppdaterad blev också 350 cc-maskinen, som kom år 1964.

Vid sidan av dessa basmodeller tillverkades de maskiner som inköptes av det svenska försvaret, alltså de gammelhojar vi nu vill bevara till eftervärlden! Även till det finska försvaret gick leveranser av Jawa-maskiner .

Om Jawa-maskinernas historia finns mer att läsa i en norsk översättning av ett i det f.d. Tjeckoslovakien utkommet jubileumshäfte med anledning av Jawas 60-årsjubileum år 1989. Här finns också historik över maskinernas framfart på tävlingsbanorna. (Roadracing, Six-days, Speedway m.m). Skriften heter "Jawaens graviditet og födsel", och översättaren till norska heter Arne Granheim. - Intressant och läsvärt!!

Red. Anders Ericson

Forts från sid 9.

Kommunalrådet Kjell Tenn, c, sa: – Gör man den här nedskärningen också tror jag inte man kommer igen mer. Men trots de dystra utsikterna fanns en del optimistiska idéer.

Skjutfältschefen Kent Bladfält menade att man skulle klara av sina uppgifter om man fick behålla åtminstone 4 av de fem tjänsterna man har i dag. Och att det med tiden kunde bli mer verksamhet genom att till exempel Norge kommer hit för att öva och fler EU-förband utnyttjar fältet. Kent Bladfält förde också fram tanken om att flytta Dalregementsgruppen i Falun till Trängslet.

– **I Trängslet finns** redan allt som erfordras för militär utbildning som matsal, kasern, hotell, verkstäder och ett gigantiskt skjutfält i motsats till fältet i Falun där det civila samhället vill överta fältet och man hyr in sig i civila matsalar boende, säger han efter mötet. Dalregementsgruppen årskostnader för enbart lokaler är drygt 2 miljoner vilket direkt kan sparas in om gruppen placeras i Trängslet. – När jag frågat de hemvärnsmän som varit i Trängslet vill de hellre öva här än i Falun där de bara upplever begränsningar och restriktioner.

Hur har han landat?

Insändare



Planet står på ett fritdsomr .efter Häringe Slott gamla Nynäsvägen Hej o Hoj !!!!!
Åke Kollberg

Janne !

Vilken härlig beskrivning av verksamheten när vi är i Trängslet och åker, du har rätt attityd till det här och platsar absolut i gänget.
mvh Uno Walter
PS. Överge inte JAWA, med rätt omvårdnad är det en trogen kamrat.

Det var ett trevligt kåseri! Om körningen härdar pojkar till män, vad tusen blev det av mig då..? Tant?

Sorry, kunde inte låta bli att svänga till det lite. Nina©

I maj ska försvarsmakten fatta det slutgiltiga beslutet, baserat på bland annat P4-förslaget och alla andra remissinsatsers förslag. Den nya organisationen ska träda i kraft 2013, så det är som vanligt väldigt bråttom att fatta de kloka beslut som behövs.

Totalt är ett 30-tal personer anställda vid Älvdalens övnings- och skjutfält i dag. Men bara fem från militären. Övriga har bland annat fortverket och Försvarets materielverk som arbetsgivare.

2012-04-04 Björn Rehnström
0251-10301 bjorn.rehnstrom@dt.se

Saxat från DT, med Björn Rehnströms godkännande. Har haft kontakt med Kent Bladfält, som också väntar på besked från högre ort. Jag har i alla fall förbokat 30 hotellrum på nedre plan. Hälsar Perax

Apropå inställd avrostning!

I går skulle Triumph Center här i Länna ha en provkörningsdag. När jag steg upp på morgonen såg jag en hel del snö, "de kan ju inte ha några provkörningar i dag väl??" funderade jag. Men så sa Jocke: Åk dit med Husqvarnan!

Sagt och gjort, snart hade jag hängt på skidorna och så i väg. Tog en kortare runda och svängde sen in hos dem. Gissa om folk blev stumma av förvåning när jag klev in genom dörren med hjälmen i högsta hugg och finkläd (mc-klädd)! De trodde väl inte sina ögon, nån tokig typ kör hoj I DAG?? I det här vädret??

Ha ha, en tjej blev så imponerad så hon ställde en massa frågor och ville ta kort av mig och hoj och sen även filma när jag skulle åka. De hade lagt undan lite delar till Scrambler som jag fick köpa till 90% rabatt (!) men jag hade lämnat VISA-kortet hemma så jag fick vända hem och hämta det. Under tiden hade tjejen berättat för en hel del kunder att det minsann kommit en hojförare i dag och som dessutom är TJEJ. Hon var nog helt slagen av imponering tydligen ha ha ha. Så ska skåpet stå, inget väder kan få en att låta bli att köra hoj, eller hur?

Jag hade inte dubbdäcken på heller, bara skidorna men det gick ju bra att köra odubbatt. Lite halkigare förstås men jag litade på min förmåga och hoj så det var inga problem. På de större vägarna var asfalten framme.
Mvh Nina ©

Nu ser vi fram mot vårt stora Rally, färden till Revingehed!
Ha en skön sommar!
Syns i trafiken så ses vi! Red. Perax