



FAK Sydvästen



Nr 1 2014

Medlemsblad för FAK Malmö



Kärchefen har ordet

Framför oss har vi ett nytt verksamhetsår med allt vad detta innebär.

FAKs verksamhet hålls igång genom olika aktiviteter. Försvarsmakten kommer att tilldela oss en del uppdrag under året.

Förslagsvis blir det nyutbildning av förarbevis, repkurs med förarbevis, Terränglastbil/slöp, buss och riskutbildning. För medlemmar som har intresse för dessa kurser, kontakta Peter Breide på tel 070-6796221 eller via mail: peter.breide@gmail.com

Inom MTE planeras en del utbildningar. Nyligen genomfördes Introduktionskurs med ett antal elever på P 7 Revingehed. Ny lastbil/slöp och bussutbildning är planerad under året.

Kontakta Utbildningsledare Peter Breide eller undertecknad kärchef för mer information. Centrala kurser finns att söka under hemsidan: fak.se under fliken **Utbildning-Våra kurser**.

Det finns en mycket **VIKTIG** punkt att påtala när det gäller anmälan till kurs.

Har man anmält sig till någon form av utbildning och därefter fått förhinder, **MÅSTE** man ringa och anmäla detta. Det finns andra elever som väntar på sin tur att delta och kan därmed överta denna plats. Kostnader för uteblivna elever på kurser belastas den lokala FAK-kår man tillhör.

På det lokala planet kommer en del kurser och aktiviteter att erbjudas från sektionerna.

Exempel på detta är Trafiksäkerhetskurs-HLR-utbildning men också mycket annat som kommer att meddelas i någon form.

Förhoppningsvis hoppas vi återuppta Halkbaneövningen som erbjuds i samarbete med lokala FMK-föreningen under senhösten.

Alla aktiviteter och studiebesök som sektionerna eller kåren arrangerar är till för **alla medlemmar** oavsett vilken sektion man är tillhörig.

Ställ gärna upp på dessa aktiviteter i mån av tid. Här möter ni alltid medlemmar med samma intresse för FAK.

FAK har fått en ny design på sin hemsida. Det finns en flik där man kan se olika gemensamma aktiviteter. På denna sida kan man se kårens alla aktiviteter och mötesdagar.

Det är **viktigt** att ni meddelar kåren vid adressbyte, nytt telefonnummer eller ändrad körkortsbehörighet så att vi kan kontakta er gällande information.

Styrelsen är tacksam om ni vill meddela er mailadress då detta underlättar vårt informationsflöde till medlemmarna.

Jag har också en uppmaning till er medlemmar! Kom med idéer på olika aktiviteter som sektioner eller kårstyrelse kan spinna vidare på.

Vi är öppna för olika förslag där vi kan stimulera våra medlemmar att delta vid diverse arrangemang, men också få möjlighet att rekrytera fler medlemmar till FAK.

Anders Persson

100-års jubilar

Frivilliga Automobilkåren bildades den 15 december 1914, samma dag som Kungligt Majestät fastställde dess första reglemente.

FAK kårstyrelsens ledamöter konstituerade sig den 12 januari 1915.

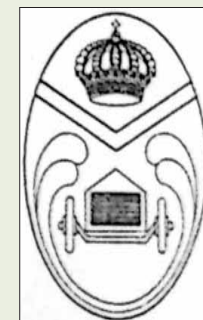
Kungliga Automobilkåren, KAK, vars medlemmar ställde upp med egna fordon och utförde uppdrag såsom ordonanskörning med rapporter mellan arméns förband i fält var de första "FAK:arna". Fordonen de använde var också de första som tjänstgjorde i landets försvar. Under 1915 kunde kåren ställa upp med 105 bilar och 50 motorcyklar som den nybildade FAK-organisationen ställde till förfogande för olika uppdrag.

Ett sammanställt och utskrivet reglemente angav att FAK:s uppgift skulle vara "att med sina medlemmar jämte deras automobiler och motorcyklar stå till Kungl. Majts förfogande, dels i krig eller vid mobilisering, dels i den mån de därtill förbundit sig, i fred".

Styrelsebeslut fastställdes att FAK skulle ha sitt huvudsäte i Stockholm.

Genom 1:a Världskrigets utbrott ansågs det nödvändigt att FAK skulle bistå de olika arméförbandens behov av FAK-personal genom att bilda nya FAK-grupper ute i landet.

Ett antal gruppchefer rekryterades ur KAK och Svenska Motorcykel-förbundet som ledningsansvariga. Grunden till FAK:s hundraåriga historia var därmed utstakad.



Källa: Utdrag ur Gösta Twedes historia om FAK.

Sammanställt av
J-E. H.

FAK:s första emblem

Information på hemsidan: www.fak.se - under Våra kårer

Trafikkväll med Trafikinspektör

Torsdagen den 16 januari gästades Husie av Trafikinspektör Jan-Olof Lindfors.



Vi hade över 50 anmälningar om deltagande, men efter en del återbud och många som uteblev var vi 35 som lyssnade på Jan-Olof. I samband med omorganisation vid polisen 1995, skulle ett antal bilinspektörer anställas för att arbeta med Flygande Inspektion på vägarna.

Jan-Olof som då arbetade på bilprovningen i Trelleborg sökte, och fick då en av tjänsterna med placering i Malmö.

Arbetsområdet var en stor del av länet. Innan man börjar en besiktning går man ett varv och ser om det är lönt att besiktiga. Med många års erfarenhet är det inte svårt att hitta fel som föranleder en Flygande Inspektion. Man arbetar nästan enbart mot den yrkesmässiga tunga trafiken, fordon som ofta rullar dygnet runt, många mil mellan de årliga besiktningarna och där det inte finns tid för reparationer.

Det är även tillstånd, lastsäkring, farligt gods samt kör- och vilotider som kontrolleras, där det även fuskas hos

taxi- och budbilsförare. En släpvagnskoppling är också alltid intressant att kontrollera. På värkanten är det många klagomål på bristfällig ljuddämpning på mc, och då gör man riktade tillslag.

Överlast är inget ovanligt och på många ställen i Skåne finns fasta vågar, dit ekipagen eskorteras och vägs. Speciellt under betssäsongen blir det mycket kontroll av viktbestämmelserna. En lätt lastbil med totalvikt på 3,5 ton hade dragit till sig uppmärksamheten och på vägen visade det sig att den vägde över 8 ton.

Jan-Olof hade foto på alla felaktigheter han pratade om. Ibland ledde en brist till rättegång och då var det ju bra att ha fotodokumentation. Allt från julgransförsäljare med överlastade personbils-släp, tjuvkopplad lastbil där rattlåset när som helst kunnat låsa ratten och bilen hade blivit omöjlig att styra.

På lastbilar hittas mycket fel under bilen. Det blir en del krypande. Glapp i styrinrättning, brustna fjädrar, sprickor i bromsskivor och rambalkar. Med ett tränat öga hittas de flesta fel.

Bussar har oftast en tidtabell att följa med passagerare som är beroende av att bussen inte blir försenad. Kontroll av bussar sker i regel vid respektive bussfirma. Jan-Olof berättade att de ringt ett bussbolag och informerat om ett kommande besök. De var välkomna, inga problem. Det mesta var helt OK, men vid ett oannonserat besök en tid senare blev det ett helt annat resultat och en inte lika glad förman. Ofta påtalar chaufförerna brister, men de blir oftast inte avhjälpda.

En av Jan-Olofs arbetsuppgifter är att göra en teknisk undersökning vid svårare olyckor. Han visade foto på en lastbil som kört in i ett betongfundament. Förarhytten var inte särskilt skadad, men bilbältet visade sig vara oanvänt och resultatet blev en dödsolycka.

Våra nyare fordon är utrustade för att skydda förare och passagerare, men då gäller att utrustningen används. Två bilar hade kört i kapp, den ene var en BMW med en motor på 500 hästkrafter. Föraren fick släpp vid acceleration, snurrade, panikbromsade och åkte baklänges upp på en gångbana och mejade ner två

unglingar. Vid en teknisk undersökning av fordonet visade det sig att ASR var fränkopplad. En teknisk säkerhetsutrustning, som skall förhindra sladd, men går att koppla bort.

Jan-Olof ställde frågan, varför man utrustar fordon med bra säkerhetssystem, för att dessa enkelt kan kopplas ifrån av föraren. Vid slutet av en arbetsdag stoppade man en polskregistrerad lastbil. Bilen var lastad med stenblock, men längst fram väl gömda stod fyra fyrhjulingar, ett stort antal motor- och röjsågar mm. Allt stulet. Det blev att arbeta till långt ut på natten innan allt var klart och föraren satt inlåst. Den som letar den finner.

Ja detta var lite av vad vi fick oss berättat innan klockan var närmare halv tio, och vi tackade Jan-Olof för en lärorik kväll och överlämnade en liten present. Det är kanske tur att vi inte vet vad vi har omkring oss ute i trafiken, men kvällen gav oss en tankeställare.

Text o foto/Leif Björö

Bilnyckeln – en framtidspryl ?

Nutidens bilnycklar är som alla fordons-ägare vet värdefull och bör inte hamna i orätta händer.

Utvecklingen från vanlig metallbit till hypermodern kommunikationsenhet blir framtidens lösen. Den gamla nyckeln som bestod av tillfilad metall vars syfte var att passa i motsvarande låscylinder och vrida om tändningslås i våra fordon har genomgått en lång resa.

Nyckeln till dagens fordon kommer i framtiden att ha en större roll som ”smart tänkare”.

Låskonstruktörerna kommer att utrusta nyckeln för att till exempel kunna betala bränsle, parkeringsavgift eller vägavgifter.

Vi som sysslat med gamla militära fordon minns säkert hur man på en del av dessa kunde starta med något metallskrot eller mindre slant om inte nyckeln var tillgänglig.

Så i framtiden, var rädd om fordonsnyckeln!

J-E. H.

Filmresa genom mellanvästern

En trevlig sektionsaktivitet var besöket av filmaren Bengt F. Lindstedt den 5 mars på Husie.

Han har gästade FAK vid tidigare tillfällen och har alltid intressanta filmprojekt att visa. Denna kväll presenterades en bilresa genom den amerikanska mellanvästern. Efter ankomst med flyg från paradisiöarna runt Hawaii och ankomst till "Håll i gångstaden" Las Vegas och vistelse där under att antal dagar skulle det bära vidare med bilresa ut till Stilla Havet.

Vi FAK:are som fick följa med på denna resa genom film fick först ett rejält svep över Las Vegas och alla begivenheter som finns i denna spelmonopolets stad. Staden är förhållandevis ung och under 1800-talet var det mest mormoner som levde i detta ökenklimat. Då fanns det endast cirka 800 innevånare. År 1911 blev Las Vegas stad och då hade guldgrävarna den som handelsstad för att sedan bege sig ut i öknen för att gräva guld. I dag lever och bor det cirka två miljoner innevånare på denna plats ute i ett stort ökenområde med 315 soldagar/år.

Här finns ett myller av flotta hotell. Det största, Hotell Bellagio har cirka 3.000 rum. Platsen domineras av spelhallar där dollarsedlarna spenderas. Alla stora film- och sångstjärnor har framträtt här genom åren.

Trötta på allt glamour ställdes bilfärden till det imponerande Grand Canyon med sina klippformationer och den stora Colorado Floden. Bilresan fortsatte genom Nevadaöknen och Arizona.

Ett landskap som var bland annat Navajoindianernas jaktplatser för bufflar. Här upplevdes även den berömda soluppgången över bergsklipporna.

Eftersom resan företogs under december fanns det snö uppe på de berömda



Globetrottern Bengt F. Lindstedt

"Röda klipporna" vid Red Rock. Som bilturist måste man uppleva en sträcka på den berömda Route 66.

Denna omtalade väg har en sträckning från Chicago i norr till Los Angeles i söder. Färden från mellanvästern fortsatte därför längs med denna väg till Los Angeles och sedan kustvägen upp till San Francisco. Utmed Stilla Havskusten finns mycket att uppleva och USA är ju känt som möjligheternas land även om man inte kan tillgodogöra sig allt under en kortare bilresa.

Filmen varade under cirka 50 minuter och vi som var med på denna "resa" fick verkligen en imponerande inblick i vad man kan uppleva av landskapet som turist i detta enorma land.

Vi tackar Bengt för denna upplevelse som vi fick del av.

Noterat av J-E. H.

MTE-kurs

Skånes FAK-kårer genomförde en ny MTE-introduktionskurs på Regementet P 7, Revingehed, helgen 15-16 februari.

Tjugo elever med körkort för tunga fordon ställde upp för att prova sina kunskaper på olika fordon såsom lastbil, buss och bandvagn.

Tester i trafikfrågor för dessa fordon genomfördes också. Samtliga elever blev godkända med bra resultat.

Kurschef var Jan Holmqvist från FAK Hässleholm och till sin instruktörshjälp hade han Olle Pettersson och undertecknad, båda från Malmökåren.

Ingemar Malmqvist

Däcktryck

Vi har i tidigare nummer av FAK Sydvästen skrivit om lågt däcktryck i fordon.

Det skadar inte att upprepa denna uppmaning att lågt däcktryck är vanligt, men onödigt. Mer än var tredje bilist kör omkring med så lite luft i däcken att det betraktas som farligt.

Slarv med kontrollen ökar risken för olyckor. Slitaget på däcken kan också öka dramatiskt.

För lågt tryck påverkar även rullningsmotståndet och därmed bränsleförbrukningen.

Med 0.5 bar mindre luft i däck än rekommenderat, stiger bränsleförbrukningen med 1,5 procent och livslängden på däck förkortas avsevärt.

Ett tips är att kontroll av däck skall ske med kalla däck. Efter cirka tre kilometers körning är däcken varma och då stiger trycket en aning.

Källa: Rekommendation av däckbranschen

J-E. H.

Kanonbra

Skaffa dig stötdämpare av rätt kaliber. Välj SACHS stötdämpare och du får säkerhet, kvalitet och prestanda på köpet.



SACHS hittar du på Autoexperten. www.autoexperten.se



Hjulinställning på tunga fordon

Företrädare för FAK:s Skånekårer med Lundakåren som arrangör bjöds den 17 januari in till en intressant och lärorik kväll på Volvo Lastvagnar i Helsingborg.



Per Nilsson demonstrerar ett patent för hjulinställningar.

Temat för kvällen var en föreläsning av företaget Truckcam, vars representant Per Nilsson, visade upp patentet på hjulinställningssystem för tunga fordon.

Patentet är en helsvensk uppfinning som vänder sig till åkerier och bussbolag med tillgång till egen verkstad.

Mätningen utav axel- och hjulvinklar (toe-in, spindelleder, snedställningar m m) sker på ett arbetsbesparande sätt genom att fordonet inte behöver hissas upp utan kan stå kvar på golvytan där mätningen kan ske.

Den digitala mätningen görs med kamera som läser av fastspända metall- armar som placerats på däckfälgerna.

I dator kan sedan olika inställningar korrigeras på ett tillfredsställande sätt.

De största lastbilstillverkarna i Europa anlitar detta digitala hjulinställningssystem som resulterar i att fordonet går rakt på vägen, med hjulen parallellt med centrumlinjen.

Undersökningar har visat att rätt hjulinställning kan spara upp till 8 procent på bränsleförbrukningen och ge mer än 30 procent längre livslängd på däcken.

Anläggningen betingar ett pris från 200.000 upp till 250.000 kronor. En kostnad som på sikt måste löna sig för åkerier med många fordon och åtskilliga körmil.

J-E. H.

Oktantal på bensin

Vissa länder i östra Europa kör på 92-oktantig bensin.

Vad skiljer mellan 92 och vårt vanligaste oktantal 95? Skillnaden mellan dessa oktantal är ett mått på bensinens förmåga att stå emot knockningar i motorn. Knockning uppstår när blandning av bensin och luft i motorn komprimeras. För att få optimal kapacitet skall tändstiftet antända blandningen vid rätt tidpunkt. När luft pressas ihop, stiger temperaturen. Det kan leda till spontan tändning, som ger små explosioner i cylindern, vilket motorn inte mår bra av.

Motorns kapacitet beror dock också på hur mycket luft- och bensinblandningen pressas ihop. Stor kompression ger stor kapacitet, men större risk för knockning. Därför är det en fördel att använda bensin som självtänder så sent att det alltid är tändstiftet som startar förbränningen. Denna egenskap kännetecknar

högoktantig bensin och ju högre oktantal, desto längre tid tar det innan den självtänder.


Källa: Illustrerad Vetenskap/J-E. H.

Vinterkörkort

I en debatt i norska Stortinget väckte Transportministern Ketil Solvik-Olsen frågan, att han vill se ett speciellt vinterkörkort för utländska lastbilsförare.


Han sträckte sig så långt att han ville ta upp kampen med EU om saken. Som Transportminister arbetar han med ärendet och hoppas på nya regler som tillåter ett krav på utländska förare att de måste kunna bevisa att de har kunskap om körning i vinterväglag. Detta borde vara ett krav som skulle gälla även utländska förare som kör i vårt vidsträckta land.

J-E.H



WALKER
AVGASSYSTEM

Goda skäl
att välja Walker®!



Tillsammans skyddar vi miljön

**Köp Mini kit
till ditt avgassystem
hos**

