

Kompetanse heving?

• Av Tim Houghton

Det har i mange år vært en kjent fenomener at hvis du kan kjøre en motorsykel så blir du en bedre bilist. Hvorfor er det sånn?

Jeg tror det er to forskjellige årsaker til det:

1. Man er mer sårbar til å komme personlig til skader når man kjører mc.
2. Det er vanskeligere å kjøre mc en bil dvs. det krever en høyere kjøre kompetanse.

Punkt 1 kan man møte med bedre kjøre utstyr, men dette er et konsekvens reduserende tiltak. Hvorfor ikke forebygge at ulykke skal

inntreffe, og dette dreier seg om punkt 2. Ved å forbedre kjøre kompetansen så reduseres sannsynligheten for at en ulykkes situasjon skal oppstå.

Men hva betyr egentlig kompetanse? Og hvordan kan man forbedre det når jeg allerede har sertifikat?



Da jeg har jobbet innen organisasjons utvikling lærte jeg en meget bra definisjon for kompetanse som jeg skal dele med dere. Kompetanse består av tre forskjellige elementer: Ferdigheter, Erfaring og Evne, og alle er unike.

Erfaring
Vi begynner med den

letteste først - erfaring.

Fortsetter s. 3

SOLA AIRSHOW 12-13 JUNI 2004

• Nina.C.Thorkildsen



Senior MC avd. Rogaland stilte opp med MC og mannskap til Sola Airshow 2004.

Tidlig på morgenen lørdag 12.juni møtte vi opp utenfor porten til Sola Flystasjon og ble kort tid etter fortalt hvor vi skulle være og hvilke oppgaver som skulle utføres i løpet av helgen.

Presis kl.09.00 ble portene åpnet for publikum og vi fikk nok å henge fingrene i etterhvert.

Penger skulle transporteres , vakter skulle ha drikke , varer skulle hentes , småfly skulle skjermes for klåfingrete besøkende osv.

Fortsetter s. 3

I dette nummer:

- S. 2. 1. mai, vårsleppet.
- S. 3. Kompetanseheving? Sola Airshow.
- S. 4. Entusiaster på tur...
- S. 5. Lederen. Vinterlagring.
- S. 6. For første gang.
- S. 7. Kontakter.
- S. 8. Kjørekurs, avrustning.

Hva skjer?

Sjekk Huskelista på WEB siden vår:

www.seniormc.no



1. mai , Vårsleppet 2004.

• Ketil Greve

“Tidlig“ opp og i klærne, det er første mai, og frokost hos Senior MC. At kjærligheten til mat er ekte kjærlighet, for den fortar seg ikke, (den blir bare større med årene) ble bevist ved et meget godt frokost bord.

Mette og gode kunne vi ligge i gresset utfor klubblokale og skrøyda og lyge så godt vi kunne, til det ble dags å karre seg opp på sykkelene for å lage årets største trafikkaos i Stavanger. Rekken av sykler blir altfor lang til at vi kan forvente å få kjøre i en uavbrutt kolonne, så jeg endte opp som "leder" for en gruppe på 15 sykler som ikke hadde for mye hastverk og som visste hvor vi skulle.

I Bjerkrheim ble vi forbi kjørt av en gruppe som hadde hastverk. Jeg la merke til en sort og gul Suzuki GSXR 750, lik den jeg leker

med på bane. Jeg tenkte litt på sykkelens tvilsomme egenskaper i høye hastigheter, og håpet på at jeg ikke ville være først på stedet i tilfelle noe skjedde.

I den lange motbakken med krabbefelt, etter avkjøringen til Tengs, lå det en ensom og forlatt DID o-rings kjede i veien. Jeg kunne ikke annet enn å le, og ganske riktig, rundt svingen, nesten oppe ved vannet sto

det en tafatt GSXR uten kjede, og en fører med den sorteste skyen over hodet jeg har sett. Jeg tenkte at den "Store Mor" som styrer, er ikke så dum likevel.

Dessverre ble hun nok litt overarbeidet, og vi som liker å kjøre på bane, mistet en venn.

Da vi kom til Egersund, hørte vi om ulykken. Turen ellers gikk utramatisk og

greit. Masse kjekke folk, is og pølser. Til og med en liten 1. Mai appell fikk jeg med meg, og det hender ikke ofte. Turen ble avsluttet på Jæren MC's lokaler på Thu, og T-sjorter og pins ble innkjøpt, minner må vite.

Takk til Jæren MC for et godt og hyggelig og STORT arrangement.



Distriktets største MC-butikk!

Vi på Motorhuset ønsker å se fornøyde kunder. Derfor tilbyr vi alle typer motorsykler: cross, enduro, gatesykler, custom, touring og sport. Vi forhandler Yamaha og BMW motorsykler. Gjennom disse merkenes modellutvalg har du tilgang til det aller meste! Er du interessert i Scooter så har vi et riktholdig utvalg med Vespa ET-4 i spissen anført av Yamaha, Piaggio og Gilera-modeller.

Skal du ha det godt på en motorsykel, trenger du skikkelig utstyr. Hos oss finner du distriktets største utvalg innen utstyr og tilbehør til deg og din MC. Vi anbefaler IXS, BMW og Rukka når det gjelder klær, støvler og hansker.

På vårt autoriserte verksted - som er distriktets største - har vi alt av verktøy og kyndige hender slik at vi kan reparere din MC raskt og til avtalt pris.



MOTORHUSET

ROVIK AS

Luramyrvn. 75 • Forus • 4067 Stavanger • Tlf. 51 63 63 63 • www.motorhuset.no

Kompetanse heving?

fra s. 1

Mange tror at hvis man kjører i mange år så blir man naturlig nok bedre, det er ikke helt sant selv om erfaring er viktig. Man får mye erfaring med å kjøre mye, men man får ikke økt ferdighet uten å tøy grenser. Hvis man kjører innen de grensesonene man er vant med, så vil etter et kort tid vil erfaring lede til stadig mindre forbedringene. Her er flere eksempler:

Jeg har kjørt mc for 10 år men jeg kjører aldri i regnvær. Jeg har kjørt mc min frem og tilbake til jobben i 12 år men har sjelden kjørt lang tur. Jeg har kjørt den same mc i 8 år nå. Alle eksempler har i tids aspekt og mye erfaring, men svært begrenset omfang. Den samme kan man si om en som har alltid kjørt innen sine egne grenser for kontroll, den siste er nok den vi kjenne mest. Erfaring er "historikk" og som sagt viktig, men man kjører ikke framover med og se i speilet!

Ferdigheter

Når man første begynner å kjøre mc (med null erfaring) så er basis ferdigheter den man begynne med. Etter hvert som man behersker og har kontroll over maskinen, så blir behovet for å heve ferdigheter stadig mindre. Man treffer et punkt der muligheten for ferdighets forbedring blir desto mindre, og vanskeligere og oppnå. Da er spørsmålet; om det er behov for videre utvikling? Svaret er ja, men etter hvert. Her må ferdighet og erfaring danne et forhold til hverandre. Dessuten har man tydeligvis nådd det

punkt hvor det er nesten farlig å videre utvikler ferdighet fordi man kjøre fortere en tillatt, eller uforsvarlig i forhold til omgivelse. Her er sikkerhetskurs som tilbys av Senior MC en virkelig bra tilbud. Her kan man under kontrollerte (å trygge) omsendigheter, tøy grenser og blir mer kjent med motorsykkelen din. Med gode instruktør med kunnskap om mer avanserte teknikker kan man videre utvikle/finn pusse dine kjøre ferdigheter, og jo mer du gjøre det, jo mer lærer du. Her gjelder uttrykk "øvelse gjør mester".



Under slik kjøring blir jeg stadig overrasket hvor mye mer vei grep det finnes, hvor mye hardere jeg kan faktisk bremse, og hvor mye mer jeg kan legge ned sykkelen. Dagens mc er så fantastisk bra i motsetning til de jeg oppvokst med (gamle Triumph, Norton, Yamaha og Kawasakier fra 70 tallene). Med andre ord, jeg tror ikke jeg greier å utnytte sykkelen min til den maksimale, men det er jammen morsomt å prøve!!

Jeg påstår at slik ferdighets øving er rett og slett livrednings tiltak i dagens trafikk, og

lurer på hvorfor ingen har tatt skritt i det retning for å redusere ulykkes statistikk i stedet for og kontinuerlig redusere farten, eller kreve X antall air bags, bjelker i dører osv.

Evne

Det siste punktet handler om evne både fysisk og psykisk. Som medlem av senior mc så legger jeg merk til at alderen stadig tar inngrep mot reaksjons tid, synet, myket, og andre kroppsfunksjoner som kreves for å kjøre mc. Jeg hater det men må innrømme at jeg blir eldre for hvert år, men med litt trening så går det an å holde seg i god nok form til å kjøre sykkel. Sist, men ikke minst er lysten å kjøre bedre, lysten å utfordre sykkelen, og lysten til å utfordre mine egne grenser. Evne er på måte limet som holder sammen ferdigheter og erfaring. Det er elementen som ikke kan forbedres av andre en deg selv, og er helt avgjørende for hvor mye du vil tøy grensene dine, og for videre utvikling av ferdighetene dvs. "mental kjøring".

Dette var litt om de tre elementer

som må taes hensyn til hvis du ønsker å heve kompetansen din innen hobbyen vår. Hvis ikke det er utfordring nok, så kan man alltid prøve banekjøring eller off-road (som du se fra bildene har jeg prøvde begge deler!)— man blir aldri for gammel til å lære noe nytt. Jeg vil overlevere siste ord til Greve'n da han sa det så fint på sikkerhetskurset "å kjøre på vei er ålreit, men å kjøre på bane det er virkelig "living" (jeg tror han stjal det fra Hollywood?) men gliset i øyene var til å tro på.

Kjør forsiktig, Tim

SOLA AIRSHOW 12-13 JUNI 2004

Fra s. 1



Inne imellom øktene fikk vi tid til å beundre

ferdighetene til luftens akrobater og flyene som sto utstilt på bakken.

Når vi ikke var ute på oppdrag samlet vi oss foran den ene hangaren og nør solen og hverandres selskap. For humøret er det ingenting å utsette på når vi er samlet. Mat fikk vi også: lappskaus og pølset.

Søndag 13.juni møtte vi opp inne på området der vi skulle være. Vi hadde nå fått en rutine i vårt arbeid og fikk derfor mer tid til å nyte det samme som publikum

inne på området ved utstillingsplass og oppe i luften.

Da stevnet var ferdig stilte vi opp som ryddegjeng ute på området før vi kunne kjøre hjem. Etter en tilbakemelding om at arrangørene var fornøyd med Senior MC som hjelpemannskap.



ENTUSIASTER PÅ TUR MED SINE STOLTHETER !

• Nina.C.Thorkildsen

Søndag den 22 august var var undertegnede en tur oppe i Byrkjedal . Måtte lufte to-hjulingen i godværet .

Da jeg parkerer utenfor kafeen får jeg øye på noe som bringer tankene bakover i tid og får et nostalgisk smil i ansiktet i samme øyeblikk.

Jeg har fått øye på 4 to-hjulinger av merket Tempo . Som er nøye oppakket med utstyr tidsmessig riktig for ekvipasjene.

Mens jeg står der og beundrer og mimrer hører jeg stemmer på siden av meg . Der

står det 4 glade "gutter" fra Drammensområdet kledd i kjørestyr som er tatt ut fra 50-60 tallet (voksne menn , men gutter i allikevel hvis dere skjønner)og som mer enn gjerne vil dele sin glede og entusiasme med meg .

De har vært på Jonas-treffet i Sandnes arr. av Norsk Tempo Klubb avd. Sandnes . Det er 15 'ende gang dette treffet arrangeres.

Jeg ser på ekvipasjene og kommenterer at de må ha brukt veldig lang tid fra Drammen.

De flirer og en av dem som presenterer seg som Bjørn Skretberg forteller at de kjørte hit i regn og blåst via Brokke-Suleskard .

Ned Hunnadalens håpet de på medvind men endte opp med å gi alt sykklene kunne klare for at det skulle gå framover ned dalen.



Treffet var som vanlig en suksess og nå er de på vei hjem . De har beregnet at de vil bruke "bare" 10 timer til Dalen hvis alt går knirkefritt på turen . Der skal de overnatte i et skjul de vet om og ta fatt på siste etappe dagen etter.

Jeg ønsker disse "våghalsene" en riktig god tur . Men før de kjører spør jeg om det er greit om det kommer noen ord om dem i våres Senior Rapport . De svarer at det ville vært koselig og stiller seg villig opp til fotografering.

5 minutter senere starter de opp og forvinner rundt svingen .



bank · fond · forsikring · eiendomsmegling

Verdier skapes lokalt



Lokal verdiskaping er et hovedmål for oss i SpareBank 1 SR-Bank. Og ingen skaper større verdier enn overskuddsmennesker som får anledning til å utfolde seg.

I en årrekke har vi vært regionens største støttespiller til lokal kultur og idrett. Vi gjør det fordi slike aktiviteter skaper uerstattelige verdier på lokalplanet. Verdier som gjør samfunnet vårt verd å leve i. Fordi kultur, idrett og utfoldelse gir oss et samfunn som preges av overskudd. Langt utover det økonomiske.

SpareBank 1 SR-Bank

Lederen har ordet.

• Jane Cave



Sommersesongen er over for denne gangen og planer for neste års sesong begynner å ta form.

Vi har hatt vekslende vær, med en ekstra flott sensommer og mye sol. Da er det som det pleier å være, mange aktiviteter, men vanskelig å velge hvilken en kan være med på. Det er ikke lett for de som arrangerer å vire hvor mange som vil være med på det som planlegges. Vi har hatt mange kjekke turer, men vi kan tenke oss å ha flere med på søndagsturene våre. Fra neste sesong vil vi belønne de som er turleder og gi en oppmuntring til de som er med på flere turer. Følg med på hva som skjer fra neste år. Meld deg allerede nå som turleder og vær med på å planlegge overraskelser! Ta kontakt med underregnede på telefon eller mail. 41519346

Sesongen dette året begynte på en fremragende måte. Vi hadde mange fulltegnede

sikkerhetskurs på Biltilsynets område, og vi hadde mange som også kjørte på Revebanen. Jeg håper mange flere vil være med neste år. Det er en billig og meget god trening å ha før sesongen starter for fullt. Vi ble delt opp i flere grupper og en begynte forsiktig. Det var også lagt inn konkurranse om hvem som kunne kjøre senest over en hvis strekning. Det gjelder å bli flinkere til å ha kontroll over egen sykkel samtidig som egne grenser strekkes. Og husk det er egne grenser og ikke andres grenser som skal strekkes. Som dere har lagt merke til er også denne avisen ett dobbeltnummer. Det betyr at vi har vansker med å få ut informasjon til medlemmene. Vi trenger aktive medlemmer som kan tre støttende til ved behov. Har du lyst og anledning så ta kontakt med meg eller valgkomiteen, Bjørn Laland, Terje Byberg eller Ketil Nylund og si var du kan tenke deg å gjøre i klubben. Vi har bruk for alle på en eller annen måte!

VINTERLAGRING AV MC.

• Nina.C.Thorkildsen

Nå går vi mot høst og vinter . Og i den anledning ønsker vi å gi dere noen sjekkpunkter før motorsykkelen får hvile gjennom vinteren.

1. Rengjøring:

Vask sykkelen grundig, grundigere enn normalt. Plukk av alt du kommer til av evt. paneler og andre deler du bør komme til bakom. Først etter at du er ferdig å mekke på sykkelen, er det lurt å polere alle lakkerte og kromflater før du sette sykkelen til lagring.

2. Skifte motorolje:

Gammel olje kan forårsake korrosjon inne i motoren. La derfor motoren gå varm, og tapp ut oljen. Skift samtidig oljefilter. Hell på ny olje som er beregnet på din sykkel.

3. Fyll bensintanken:

Korrosjon forhindres i bensintanken ved at den fylles helt opp. Du kan også tømme den helt, og helle oppi par kopper olje utblandet i bensin som du tister rundt i tanken. NB! Oljen må ut før du fyller i bensin neste vår.

4. Sjekk tennplugg:

Står sykkelen ute eller et sted som ikke er oppvarmet, skal du helle en halv teskje olje ned i tennplugghullene. Drei bakhjulet rundt en gang slik at oljen legger seg på

synderveggen. Rengjør pluggene før de settes på plass igjen

5. Forgassere:

Forgasserne skal være tomme under langridslagring. Start motorsykkelen, sett bensinkranen på "off" og la sykkelen gå på tomgang til den stopper. Har sykkelen vakumkran med "on", "res" og "pri", skal du ta av vakumslangen og kjør til motoren til den stopper. Tøm gjerne forgasserhusene ved å ta ut bannpluggene

6. Batteriet:

Skal tas ut av sykkelen, rengjøres, etterfylles med vann og oppbevares på et kjølig sted. Levetiden blir lenger dersom batteriet er fulladet, derfor skal det lades en times tid minst hver annen måned. Bruk såkalt vedlikeholdslader med lav amper, en kraftig lader kan få batteriet til å koke.

7. Kjølevæske:

Har sykkelen væskekjøling, må du huske at frostvæsken skal skiftes hvert annet år. Husk frostvæske for aluminiumsmotor! Ved å sjekke frysepunktet først, kan du avgjøre om det er nødvendig å skifte frostvæsken.

8. Kjede:

Sjekk slitasjen på kjedet og begge drevene. Om de må skiftes kand er gjøre i løpet av vinteren. Bruk spesialmiddel for rengjøring av kjedet, eventuelt vask kjedet i parafin. La det tørke, deretter innsettes kjedet med ny smøring

9. Framgaffel:

Simmerringene bør innsettes med silikonfett. Gni fett på beina, og beveg forstillingen litt opp og ned. Rengjør under eventuelle belger. Dette er også en god tid å skifte gaffeloje på om du ikke har gjort det tidligere i år.

10. Brems:

Ta en sjekk over skivene for evt. sprekker, og mål dem med skyvelær for å sjekke slitasjen ned mot minimumstykkelsen. Sjekk at flytende skiver kan flyte, og det samme gjelder for flytende kalippere. Sjekk bremssklossene for slitasje, og dersom det er mer enn et år siden sist, er det på tide å bytte bremsevesken.

11. Hjul:

Sjekk for slakke i hjullagte. Demonterer du hjulet og holder på lagrene mens du snurer det rundt får du best inntrykk. Ta en sjekk på rykkutjevner med det samme - gummien skal være fast og sitte godt i sporene sine. Rens i området rundt lagre og hjulbolt, og smør opp. Ta en sjekk for kast i hjulene, og sjekk evt. eiker om de riktig strammet

12. Dekk

Dekkene skal ha fullt lufttrykk under lagring, og for at dekkene ikke skal miste fasong, er det en fordel at de ikke står på bakken. Mangler du midtstøtte, kan du trille sykkelen fram eller tilbake med noen ukers mellomrom gjennom vinteren slik at en annen del av dekket får bakkekontakt.

For første gang.....

• *Ketil Greve*



Etter 3 billøp på Travbaner, ca 50 Kart løp, 106 løp i formelbilklasser var det på tide å realisere en drøm fra da jeg var 16-17 år gammel: Road Racing.

Jeg drømte om å kjøre rundt Breiavatnet. Det var før kjørefelt og lys regulering, brosten og gågater. Akk, hvilke tider.

Drømmen ble realisert på Våler. Historisk Racing: Classic TT. Der var det mange fine gamle sykler, mye egenprodusert replika og mange interessante mennesker i alle aldre. Jeg trodde jeg ville være blant de eldste, men ble sørgelig utklasset av 3 svensker på 67, 74 og 80 år! "Du e ju bara poiken", sa guttene vennlig. Jeg ble absolutt i godt humør, det er jo håp en stund enda! På Fredag var det fri trening. Alt som kunne krype og gå ble kastet ut på banen. De som slapp ut sykler, talte til 36 og så var det inntaksstopp. Det ble flagget av og ryddet hvert 20. minutt, men med mye forskjellig redskap ute samtidig, ble det en hektisk affære. Siste timen ble treningen klassevis og jeg fikk ett lite innblikk i hva som ventet meg neste dag. Jeg var stort sett fornøyd med egen innsats.

På lørdag ventet to tidstreninger og ett løp. Nå var det alvor! Tidene ble ikke så helt bak mål. Jeg lå stort sett i siste tredjedelen av feltet. Greit nok for en "grønn horn" eller Rookie.

Løpet ble en litt annen opplevelse. Etter en hektisk, men god start, havnet jeg i et gjevnyrdig felt hvor det ikke ble gitt noenting ved dørene. Det var skikkelig gøy, og rundetidene ble rett og slett gode. Jeg følte jeg fikk til løpet, men måtte venne

meg til synet av en ambulanse og redningspersonell i aksjon, etter en utforkjøring i en av de hurtige svingene. Det var fasinertende å være midt opp i løpet, du snakker om lemen-flokk! WOW!!!

Etterpå virket jeg rundt i en halvtime for å få adrenalin ut av kroppen og komme ned på jorden igjen. Da jeg fikk resultatlisten ble plasseringen og beste rundetid bedre enn forventet, og på toppen av det hele: Beste rundetid ble satt etter at ambulansen kom på banen. Det forteller meg at rutinen på løpskjøring, og konsentrasjonen om oppgaven er brukbar.

Forskjellen på å kjøre bil og motorsykel er rimelig stor. Det stilles adskillig større krav til egen vurderingsevne når du kjører på to hjul, enn når du kjører på fire. Det er samtidig et større ansvar for egen sikkerhet, og mindre marginer mellom "jeg har det" og "det har meg!". Jeg fikk en 8. plass av 16 startene, så jeg var veldig fornøyd.

Lørdagskvelden var det live musikk med et absolutt brukbart rocke band og øl servering i et telt som var satt opp i forbindelse med et mctreff og camping ved banen. Vi måtte gå tvers over banen for å komme til teltet, men arrangørene hadde lagt premieutdelingen dit. Teltet ble rimelig fullt av galninger i alle aldre. De fleste av løpskjørerne gikk tilbake til depot området etter premieutdelingen, men det var mange nok av oss useriøse hobbykjørere (det er tross alt historisk racing) til at det ble livlig.

Jeg oppdaget også forskjellen mellom motorsyklister som kjører race og motorsyklister som kjører til treff. Sistnevnte gruppe er jo rett og slett beskjedne!

Det kom inn en liten gjeng ryper som hadde gått lei motorsykkelsnakk, og ville inn og se hvem som holdt slikt leven. Ingen av dem sa nei takk til en dans, og de lurte fælt på hvem vi var, da de ikke hadde sett oss på treffplassen. Da vi svarte at det var vi som sto for underholdningen på banen ble vi utsatt for ung, kvinnelig beundring. Det var det ingen av oss som hadde noe imot. Jeg gikk tidlig til køys, ca kl.23.59, mens de litt yngre hadde holdt ut til kl.02.00.

Søndagens tidstrening ble fornuftig nok

fratatt tidtakingen, slik at det ikke ble et press om at den måtte kjøres. Fornuftige arrangører! (Eller kanskje "bare" erfarne?!)

Løpet ble startet med samme oppstilling som Lørdagen, og jeg fikk en dårlig start. Jeg har aldri likt 2 dagers løp, da det blir vel mye adrenalin på litt for kort tid. Jeg må også konsentrere meg hardt for å få en god fyllekule til å vare mer enn en dag, så jeg har mine begrensninger, og har akseptert dem. Løpet ble derfor en litt for "safe" affære bak en konkurrent som kjørte langsommere enn meg i svingene, men som hadde mer å gi ut på langsiden. Vi ble tatt igjen med en runde, og ble varslet med blått flagg. Fordi det ikke er spill på Road Racing sykler er det umulig å forholde seg til de som kommer bakfra og kjører fortere. Regelen er å kjøre som du kjører normalt og ikke vingle hit og dit. Den som skal forbi har det hele og fulle ansvar. Jeg lå selv og ville forbi han som kjørte foran meg, og da jeg svingte inn i en middels hurtig sving etter langsiden, hørte jeg lyden av en sykkel som gikk i bakken bak meg. I formelbil hadde jeg ingen problemer med å forholde meg til biler som kom bakfra, jeg så dem i speilet og kunne gi plass og peke til den siden jeg ville de skulle passere på. Her satt jeg bare og ble kvalm ved tanken på han som gikk i bakken bak meg. Tro meg: Det gjør ikke godt!

Hvitt flagg ved mål og på de andre postene fortalte meg at ambulansen var ute og kjørte igjen, og da jeg kom rundt, var det ikke bare en, men to som lå i åkeren. Igjen var det bare å konsentrere seg om oppgaven og kjøre løpet. Ta rotta på han foran, og det greide jeg også da han mistet konsentrasjonen i en sjikane.

På resultatlisten kunne jeg se at min hurtigste runde ble satt etter at jeg kom forbi min konkurrent, men følelsen av å ha forårsaket et uhell satr tungt i brystet. Da jeg uttrykket min sympati overfor teamet og uttalte min bekymring over egen kjøring, fikk jeg glatt beskjed om at det måtte jeg ikke ta inn over meg. Det er umulig å forholde seg til konkurrenter du ikke ser. Hvis det var meg som gikk i purreåkeren og skyldte på andre, ville jeg neppe få noen særlig respekt. Jeg kan med andre ord konstatere at mens bilførere gladelig skylder på "de andre" slik alle gjør i samfunnet for tiden, så er de siste renhårigt tøffingene å finne i MC racing miljøet, mennesker som er villige til å ta på seg ansvaret for egne handlinger. Jeg tror jeg føler meg hjemme her.

Senior Rapport

Senior Rapport er et informasjonsblad for medlemmene tilsluttet Senior MC Norge, avdeling Rogaland og kommer ut 6 ganger årlig. Opplag: 600.

Postadresse:

Senior Rapport, postboks 349,
4067 Stavanger

Bankgiro: 3204 68 05002

Ansvarlig redaktør:

Terje Kvalvåg: mob 91 59 00 27
tkvalvag@online.no

Journalister:

Jan Ketil Greve.
Nina C. Thorkildsen:
mob 95 22 99 33
goldwing@time.online.no

Annonsekontakt:

Rasmus Åsland: mob 92 88 54 61

Medlemsregister:

Marthe Roa: 51892564 / 90547073

Internettansvarlig:

Jarle Strønstad: Mob. 40 45 44 14
jar-stro@online.no

Formgiving:

Jarle Strønstad: Mob. 40 45 44 14
jar-stro@online.no

Huskomiteen 2003

Leder og styre;

Svein Rønneberg:
91107732
sveintonneberg@hotmail.com
Finn Otto Engebretsen
92821340
Finn.otto.engebretsen@aften-
bladet.no
Irene Ericson
90133350
irene_ericson@hotmail.com
Herman Eltervaag.
41292896 / 51542974
Torfinn Åsbø.

Festgeneral:

Astrid Berg

Hei seniorvenner og lesere av Senior Rapport.

• Terje Kvalvåg

**I det siste har det vært
mange forsinkelser og
problemer med
utgivelsene av bladet
vårt, og jeg vil være den
første til å beklage
dette.**

Jeg ser at jeg har store problemer med å følge opp det ansvaret det er å kunne holde en utgivelsesdato for

Styret i SMC Rogaland 2004

Leder:

Jane Cave: 51 55 70 45 /
41 51 93 46. jcave@online.no

Nestleder/Sekretær:

Ann Helen Ravndal: 51 66 33 54 /
93 42 89 17

Kasserer:

Marthe Roa: 51 89 25 64 /
90 54 70 73

Redaktør:

Terje Kvalvåg: 91 59 00 27

Turkomite leder:

Øyvind Rønneberg: 90 89 77 47

Huskomite leder:

Svein Rønneberg:
51 59 53 21 / 91 10 77 32

Varamedlem/sikkerhet- sansvarlig:

Henning Hilde: 90 87 44 92

Senior Rapport. Derfor dersom det finnes noen der ute som kunne tenke seg å gi sitt bidrag for å holde liv i medlemsbladet vårt, så ville vi i styret være svært takknemlige om dere tok kontakt med oss. Det er en relativt arbeidskrevende oppgave dere tar på dere, og den vil nok passe best for den som har en ordnet arbeidstid, og som kanskje er litt ekstra interessert i MC og i miljøet rundt denne hobbyen vår. Det vil allerede fra denne utgaven ha skjedd en del endringer i staben, og vi håper å få ut et par utgaver til, før årsskiftet. For den som har lyst på en slik oppgave på fritiden kan jeg love mange kjekke timer med masse kontakt med mange MC interesserte.



DUNLOP DRIVERS KNOW.

**NÅR
DUNLOP
SEIRER
VINNER
DU**

NYHET!

SPORTMAX D 208
Radialdekk for landevei. Dekket er en videreutvikling av racingdekket D2086P.

Kjøpes hos:

**MADLA
GUMMSERVICE AS**
MADLAKROSSEN 17 · 4042 HAFRSFJORD
TLF.: (Deltaj) 51 55 71 01 (Engros) 51 55 30 08 · FAX 51 59 25 66

Kjøre kurs, avrustning 2004.

B - BLAD

Mange parkerer sykkel sin for vinteren. Mange kjører mindre enn 3000 km pr år. Mange tok sertifikatet "før Ålesund brant", med tilhørende, (manglende) opplæring.

Da jeg tok motorsykkelsertifikat, kjørte sensor i bil foran og mistet halve rekken bak. Hvis vi kom helskinnet tilbake til bil-sakkyndige, fikk vi sertifikatet. Med entusiasmen MYE større enn kunnskapene bar det ut på veien. Med hardplast dekk og mye grusveier, ble erfaringene samlet på den harde måten. Heldigvis var 125 kubikk og 6,5 hk ganske snilt og beskjedent, så skytsenglene ble ikke helt kjørt ut på sidelinjen.

I dag er bildet noe annet. Av grunner jeg ikke helt forstår, skal en motorsykel i dag ha mer enn 600 ccm, ellers "er det ikke noe". Mitt første kurs i motorsykel kjøring tok jeg i Juli 2002. Da forsto jeg hvor lite jeg kunne, det var en skikkelig øyeåpner. Det ble helt klart for meg at her er det liv å spare! Hvis alle som kjører sykkel lærer å håndtere sykkel sin noenlunde korrekt, og blir god venn med den, aksepterer de begrensninger den har og blir kjent med sine egne handikap, så er det mye å hente på statistikken. Med disse tankene i bakhodet sa jeg meg villig til å være medhjelper på Henning sitt sikkerhets kurs.

Senior MC sentralt har utviklet et kursopplegg som vi fulgte i år, og jeg tror at de som deltok på kursene fikk stort utbytte av disse. Det er så mye enklere å forholde seg til det en vet og har erfart, enn det som ligger som et loddent dyr i mørket av det vi tror. Kurset i år hadde en mye lavere terskel for å begynne. Bare møt opp hos Biltilsynet. Første del av kurset gikk på balanse og langsom kjøring. Neste avsnitt handlet om svingteknikk, unna manøvrering og brems på grus. Ingen som var på kurset

vil være i tvil om begrepet "kontrastyring".

Kurset flyttet seg til Kartbanen på Reve, hvor det ble flere bremseøvelser, blikkbruk, hurtigserpentin, samt den store guleroten: fri kjøring på banen. De uhellene vi hadde skjedde merkelig nok ikke under frikjøringen, som pleier å være den store utfordringen. Som ved all læring gjelder trening. Just do it, sier Nike, og det er det som gjelder, om att og om att att. Shit happens, det er det lite å gjøre med. Skader på sykkel, kjørestyr, pels og stolthet, hører dessverre til i opplærings bildet. En trøst er det at instruktørene går foran med godt eksempel, da en av våre instruktører odela blinklys og kåpe under utprøving av en øvelse. Nobody will ever be perfect. Rasmus, som er vår mest erfarne instruktør, gledet seg til et videregående kurs på Vålerbanen, men instruktørene der neglisjerte all tidligere erfaring, og skulle ha alle gjennom nivå 1, som var det vi underviste i. Da de samme skolemestre la altfor store begrensninger på elevene til at det ble gøy, har du i grunnen spolert kurset med "sikkerhet".

Dette er mine tanker rundt kurset vi hadde i vår. Vi skal "evaluere" våre erfaringer, og tar gjerne mot innspill fra deltagerne. Selv synes jeg det var en fryd å se hvorledes deltagerne arbeidet med seg selv, og hvilken utvikling de hadde. Ikke rart at de som startet med fører utvikling gikk fra navnet Wobble til Full Kontroll. Jeg pleier å si at det å kjøre motorsykel er det kjekkeste du kan gjøre med klærene på.....

Rundskriv fra festgeneralen

I kampens hete under den årlige skalldyrfesten, glemte jeg å takke de involverte.

Det være seg kakebakere, eggeskrellere, salatblandere og alle som var så hjertelig tilstede.

TUSEN TAKK!

Astrid

H-D Stavanger A/S

Harley-Davidson
Fyller 100 år!

Hjelp oss å feire

Åpningstidene våre:
man,ons,tor, fre. 9 - 17
Tir. 10 - 19
Lør. 10 - 14

Få med deg tilbudene våre,
følg med på:
www.h-dstavanger.no