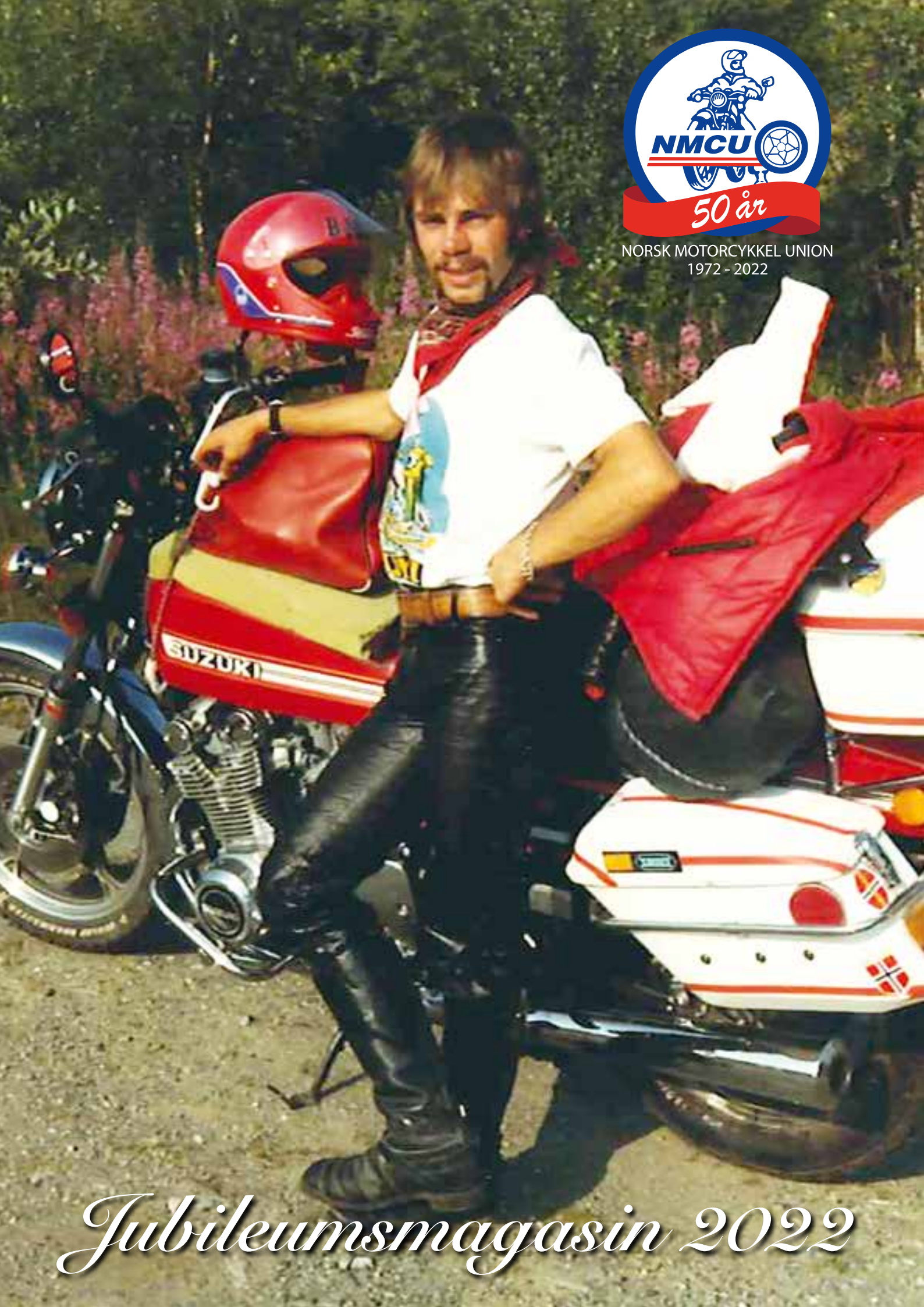




NORSK MOTORCYKKEL UNION
1972 - 2022



Jubileumsmagasin 2022

Kjøreglede på to hjul i svingen

Endelig høysesong for deg som elsker å være ute på veien!

Skal du på langtur eller bare luften sykkel et par timer? Med Esso Mastercard kjører du som er NMCU-medlem med fordeler i lomma:

- 45 øre per liter i drivstoffrabatt på Esso-stasjoner*
- Opptil 20 % rabatt på spisesteder og overnatting med DealPass
- 20 % rabatt på bilvask og hver 6. vask gratis**
- Ingen årsavgift

Les mer og søk på essomastercard.no/nmcu eller skann koden og søk fra mobilen.



Effektiv rente ved nedbetaling av kr 15 000 over 12 måneder er 31,13 %.
Kostnad: kr 2 232, totalt kr 17 232.

Full utnyttelse av fordeler forutsetter at utestående betales ved forfall slik at det ikke påløper renter. * Drivstoffrabatt forutsetter bruk av et Esso Mastercard på Esso-stasjoner i Norge. ** Ved bruk av rabatheftet på Esso-stasjoner hvor rabathefte tilbys.



Innhold

Side 4

Den norske motorsyklisten

Side 8:

Trafikksikkerhetskomiteen

Side 10:

Konferansehelg sett fra bakerste benk

Side 14:

Mimre-kryssord

Side 16:

Ole Martin «Bulle» Haakonsen

Side 18:

Kommunikasjon og medlemshåndtering før og nå

Side 20:

FIM Rally og NMCU

Side 23:

Madonnina dei Centauri

Side 24:

Vi som vokste opp med motorsykkel

Leder

50 år og like blid?



I De fleste setter utropstegn etter utsagnet i overskriften, men jeg satte spørsmålstegn. Ikke fordi NMCU er en sur og grinete femtiåring. Tvert imot. Formen og følelsen er på topp, vi har som organisasjon mye å glede oss over og er både blide og fornøyde.

Men slik har det ikke alltid vært, og derfor spørsmålstegnet i overskriften. For da NMCU ble stiftet var det ikke like mye å glede seg over for norske motorsyklister. Sinnet over myndighetenes dramatiske forslag om blant annet å forby alt over 250 kubikk var til tider like framtrepende som gleden over å kjøre sykkel. Eller, rettere sagt: Det var gleden og opplevelsene motorsykkelen gav opphav til som var drivkraften da en flokk entusiaster besluttet å gå til kamp mot dusteforslag fra overivrige byråkrater som ville betydd slutten for motorsykkelen som transport- og rekreasjonsmiddel! NMCUs første formann, Ole Martin «Bulle» Haakonsen, sa det slik under stiftelsesmøtet på Gol i november 1972:

-Vi kan alt om motorsykkel og motorsyklisme. Vi vet hva som er riktig og hva som er galt. Hver for oss har vi ingen ting vi skal ha sagt overfor myndighetene, men sammen kan vi øve det press og den innflytelse vi vet er nødvendig. Det er helt klart at kampen vil bli lang og hard, men så lenge

vi kjemper har vi ikke tapt!

50 år senere kan vi slå fast at kampen ble vunnet. Og ikke bare med knapp margin. Nei, kampen ble vunnet med det som i andre sammenhenger ville blitt kalt utklassings-sifre.

Anført av NMCU har norske motorsyklister gått fra å være en liten og sårbar flokk særinger, til å bli en stor, handlekraftig og selvbevisst gruppe med betydelig sosial og politisk akseptans. Det var 5-6000 av oss i 1972; vi er over 200 000 i dag. Selv om ikke alle disse er medlemmer av NMCU ligger det en styrke i slike tall. Det har simpelthen blitt så mange av oss at politikere og byråkrater heller vil samarbeide med oss enn å kjempe mot oss.

NMCU tar ikke æren for dette alene, men vi har vært med hele tiden. Og vi er fortsatt den eneste landsomfattende organisasjonen som utelukkende kjemper for norske gatemotorsyklisters interesser og rettigheter. Fra en sped begynnelse i 1972, med 237 medlemmer og kr 2445,- i inntekter, har en solid medlemsmasse gitt oss økonomi til å etablere og opprettholde et sekretariat med fast ansatte, faglig sterke og dedikerte medarbeidere. På lokalplan har engasjerte og motiverte motorsyklister fylt opp kretsstyrene og fylkessekretær-posisjoner, og bidradd til synlighet og

gjennomslag langt utover det organisasjonens størrelse skulle tilsi.

Og gjennom vår deltagelse i FEMA, den europeiske paraplyorganisasjonen, har vi også en viktig lytte- og påvirkningspost i Brussel, der mange av premissene for trafikant, kjøretøy og vei legges.

Så betyr ikke det at alt er fryd og gammen for dagens jubilant. I likhet med mange andre organisasjoner har også NMCU opplevd synkende medlemstall de siste årene. Og det faktum at vi har lyktes så til de grader godt fører også til at mange ikke ser nødvendigheten av å ha et oppegående og slagkraftig NMCU. Men det trenger vi. Transportsektoren står overfor omfattende endringer som også vil påvirke oss. Nye miljøkrav og EU-direktiver er nok en gang i ferd med å true motorsyklismen slik vi kjenner den. Vi lever også i en tid med stadig mindre risikotoleranse, der myndighetenes ryggmargsrefleks ofte går i retning av forbud og begrensning. NMCU følger med på alt dette, og er klar til å ta de kampene som måtte dukke opp. Og i mellomtiden «smiler vi og ler og ser fornøyet ut», som det heter i sangen. For inni hjelmen er vi fortsatt like blide!

Odd Terje Døvik
Leder, sentralstyret



Norsk Motorcykel Union er en interesseorganisasjon for norske gatemotorsyklister. NMCU ble stiftet i 1972.

Postadresse:

Boks 5000, 0840 Oslo

Besøksadresse:

Sognsveien 75A, 0855 Oslo

Kontortid:

Mandag-fredag 09 - 15
Telefon: 992 12 172

Daglig leder:

Bård Vikestad

MC-bladet:

Ansvarlig redaktør:
Sentralstyret v/leder

Redaksjonskomité:
Sekretariatet

Forsidefoto:

Bjørn Solbakken, NMCU arkiv

Grafisk produksjon:
Østfold Trykkeri AS



Den norske motorsyklisten, før og nå.

Den norske motorsyklisten, før og nå. Er han/hun den samme? Har vi forandret oss?

Det har gått noen år siden jeg entret motorsykel-verdenen på begynnelsen av 90-tallet. Noe er det samme og mye har forandret seg, men min kjærlighet til MC er fortsatt like stor. Slik er det nok for mange av oss.

TEKST: ODDBJØRN MYKLEBUST



I 1992 kjøpte jeg min første Harley-Davidson jernsportster i California. Den ble sendt hjem til Norge. Her står jeg tøff og stolt med nylakkert sykkel.

Ser jeg enda lengre tilbake, til kladdebøkene fra ungdomsskolen, var de dekket av artistnavn som Iron Maiden, AC DC, Motorhead og andre store fra den tiden. Jeg var flink til å tegne og hadde lært meg å tegne band-logoene slik de skulle være. Men det var også andre logoer på bøkene; Harley-Davidson, Ducati, Kawasaki osv. Hvorfor jeg skriblet ned disse MC-logoene på kladdebøkene i kjedelige matte-timer vet jeg ikke, for jeg var ikke særlig interessert i tohjulinger på den tiden. Men, det var kanskje et frempek på hva som skulle komme.

MC-interessen

Tilfeldigheter, om noe sånt eksisterer, førte til at jeg ble stående en natt med et reprojektor for å hjelpe til med å lage annonser til MC-avisa. Det var Ole Martin P. Eidevik som ga meg utfordringen. Dette var helt i begynnelsen av 90-tallet, og MC-interessen ble tent over natta. Noen måneder senere var det MC-messe i Oslo, og jeg ble med. Starstruck, heter det på engelsk; jeg ble helt satt ut av alt det vakre jeg så. Det var særlig Harley-Davidson og Ducati som traff meg. Jeg har fortsatt bilder i hodet av de røde,

dødsstilige Ducatiene som Løvaas hadde satt oppå et falskt grønt hageteppe. Magisk. Jeg husker særdeles muntre lyngdøler som gikk i skytteltrafikk mellom Harley-standen og baren, bærende på halvliters i plastglass. «Vann er for fisken», sa en av dem muntert da jeg møtte han på oppløpssiden. Da kvelden kom, måtte jeg reise hjem igjen. Den flyturen husker jeg enda. I hodet mitt fantes bare en tanke, og den var; i morgen skal jeg kontakte kjøreskole, for lappen skal tas.

Sertifikat

Kjøreopplæringen på den tiden var en helt annen enn nå. Jeg var en av de siste som kom gjennom før de begynte med alle disse obligatoriske kursene. Tror det hele kostet ca 3500,-. En plastlapp som smakte så ufattelig mye mer enn den kostet. For å skåne mine foreldre for nyheten om at deres sønn nå skulle bli motorsyklist, lot jeg være å si noe før lappen var i hende. Jeg gikk også så langt som å kjøpe motorsykel, en Suzuki Savage. Den kjøpte jeg av Ole Martin, og jeg hadde den også stående hos han helt til jeg skulle bryte sammen og tilstå at det nå kom en motorsyklist i huset. Da jeg omsider fortalte det til min mor, bare lo hun og sa at det hadde hun visst om lenge. Jeg måtte jo spørre hvordan hun hadde fått vite det. «Det er bare slik mødre vet og forstår», sa hun, og så var det gjort med det.

Holy-Riders

I og med at jeg tilbrakte mine ungdomsår i bedehusland, ble Holy-Riders et samlingspunkt for meg. Dette var en tid med stor MC-interesse, og Holy-Riders avdeling Sydvest ble grunnlagt. Alle klubber med respekt for seg selv hadde klubbhus, også vi. Det ble mange lange kvelder og dager med oppussing. Vi var mange, både gutter og jenter, damer og menn, og



Jobben i MC-avisa har gitt meg mange spennende oppdrag. Her er jeg på lanseringen av nye Indian Motorcycle i Sturgis, Sør-Dakota i 2013.

veldig sosiale. Det var et fantastisk samhold, ikke bare innad i klubben, men sammen med andre klubber. Vi besøkte Sandnes MC, Ålgård MC og mange andre, og de besøkte oss. Det ble mye skravling om motorsyssel og miljø. Jeg husker kveldsturer med leirbål, kassegitar, sene sommerkvelder og fantastisk miljø. Standarden på kjøretøyene var så som så. Noen av oss var mer opptatt av estetikk enn kjøreegenskaper, noen var ikke opptatt av noen av delene, men vi kom oss fram, som regel.

USA

Jeg nevnte tidligere at det var Ducati og Harley-Davidson som festet seg i hjernebarken og hjerteveggen. I 1992 reiste jeg og en kamerat til San Francisco. Vi skulle besøke en venninne som hadde bodd i Norge noen år. En hel måned skulle vi være der. Dagene brukte vi til å kjøre rundt å se på ting som interesserte oss. En dag kjørte vi forbi The HOG farm, en butikk der de solgte brukte Harleyer. Jeg kom over en Harley jernsportster fra 1979, med en prislapp som på norsk ble ca 15000,-. Den ble min og ble pakket i kasse og sent over Atlanteren.

Det var starten på det som ble min

MC-interesse. Vi har alle forskjellige innfallsvinkler til samme interessen. For noen var det raske sportssyklar, noen motorsport, noen hevder at det er å skru motorsyssel som er greia. Vi er så forskjellige, men alle enes rundt dette rullende chassiset med motor.

Treff

Jeg husker fester hos MC-klubber som ingen andre husker. Jeg har sett flotte jenter ligge å rulle seg i søla fordi de var så fulle at de ikke visste hvor de var. Ingen andre visste heller hvor de var, så det var ingen som dro dem opp av søla. Jeg husker band med vokalist som syntes han ble bedre og bedre å synge proporsjonalt med alkoholinntaket. Vi andre opplevde det motsatt. Det var mye vilt som skjedde på disse MC-festene på 90-tallet. Noe tåler dagens lys, mye gjorde det ikke. Men som mor sier; det blir folk av folk flest.

På begynnelsen av 2000-tallet reiste jeg på mitt første Norgestreff. Det var Road Runners på Evje som var vertskap. Arrangementet var enestående. Svært mange besøkende, god stemning, men her kunne en også se hva et for stort inntak av alkohol kunne gjøre med folk.

Lørdagen gikk med treffleker og annen

underholdning. NMCU med Morten Hansen var til stede. Det var alltid trivelig å slå av en prat med Morten. For en mann, for en kompetanse. Jeg husker at jeg ble imponert over hans evne til å snakke fornuftig og med respekt til NMCU-medlemmer som hadde like mange meninger som mengden alkohol de hadde inntatt.

Nå er det lenge siden jeg har vært på treff. Etter slik jeg har forstått det har også treffaktiviteten gått ned, og telt har for mange blitt byttet ut til fordel for hotell. Det blir ikke det samme når mange av deltakerne er innlosjert på hotell som ligger et stykke unna treffplassen. Man mister jo mye av intensiteten og tilstedeværelsen.

Kontinentet

I mine første motorsysselår var turene relativt korte og kun innenlands. Jeg har alltid likt å være på reise. Etter hvert som jeg fikk en syssel til å stole på, satte vi kursen for Alpene. Alpene har vært et yndet reisemål for mange norske motorsyklister. På vår ferd rundt om i Europa har vi sett mange norskregistrerte sykler. Gjennom mange år i MC-avisa har jeg opplevd at stoff om Alpene og fjellpass kan det tydeligvis ikke bli nok av. Forståelig nok. Det er mye

som trekker; storslagen natur, et eldorado av motorsykkelveier, god mat, god temperatur og mye sol. Det er ikke uten grunn at både Harley-Davidson og BMW legger sine store treffarrangement her. Og nordmenn kommer i hopetall. Noen kjører hele strekket ned, mens andre benytter seg av tog deler av etappen. De fleste overnatter på gjestehus eller hotell. Det er de færreste som bruker telt. Noen har det med i oppakningen, i tilfelle det skulle være fullt i herberget. Da har man et enkelt og billig alternativ.

Reiste nordmenn like mye og like langt tidligere? Etter hvert som motorsyklene har blitt bedre og ikke minst, at GPSen ble allemannseie, har det nok blitt flere som legger ut på lengre turer. Noen foretrekker fortsatt å være med på turer organisert av forskjellige reisearrangører. MC-avisa hadde også guidede Alpe-turer for noen år siden. Disse ble godt besøkt. Noen reiser best alene, noen har mest igjen for å gjøre det med guide og sammen med andre.

Motorsykkelen før og nå

Mye har skjedd med motorsykkelen gjennom de 30 årene jeg har vært motorsyklist. Trender har kommet og gått. Utviklingen har blitt preget av stadig strengere miljøkrav. Mine første sykler var alle luftkjølte. I og med at jeg alltid har foretrukket custom og klassisk, har det stort sett vært luftkjølt. På 90-tallet ble det vanlig med væskekjølt, noe de fleste motorsyklene ble etter hvert. Utslippsregler har satt stadig strengere krav til motorer, og nå er det som kjent Euro5 som gjelder. Diverse sikkerhetsfunksjoner har blitt mer og mer vanlig, som ABS, traction control, cruise control, anti-wheelie control osv. Bremsesystemene har blitt mye mer effektive med årene. Alt i alt er dagens motorsykkel mye sikrere enn hva de var for 10 år siden. Men, heldigvis kjører ikke en motorsykkel selv. Alt avhenger av den som sitter oppå. Her i Norge er vi velsignet med det som må være verdens beste motorsykkelutdannelse. Det skal vi være glade for og stolte over. Det hjelper ikke med all verdens utstyr, hvis en ikke kjører fornuftig. MC-avisas



Tiden i MC-avisa har gjort meg glad i alle typer motorsykler. Nå trives jeg på det meste, slik som denne Yamahaen.

erfaring, som også er den samme som NMCU sin erfaring, er at de fleste norske motorsyklister er fornuftige og kjører defensivt. I tillegg er vi flinke til å bruke sertifiserte kjørekår og utstyr. Kombinasjonen av dette sørger for trygg ferdsel på to hjul.

Forgubbing

Forgubbing er noe jeg har skrevet om flere ganger i MC-avisa. Det var en tid da det så ut til at motorsyklisten var på vei til å dø ut. På de vanlige treffstedene for motorsyklister var det hovedsakelig gamle gubber og kjerringer. Alle med det til felles at motorsyklisten ble et år eldre hvert år. Jeg husker spesielt en sommer som jeg følte meg som den eneste motorsyklisten i Norge. Jeg kjørte mye, men traff sjelden noen å håndhilse på. HELDIGVIS har vi sett stor forandring på dette de senere årene. Nye og unge motorsyklister produseres i stort antall så snart kjørelærerne finner det forsvarlig å sende dem avsted på egen motorsykkel. Det er en herlig utvikling. Utfordringen er nå at vi har for få sensorer hos Biltilsynet, og at det dermed blir lange køer. Koronapandemien skal også ta noe av skylden for dette. Alt i alt ser det lyst ut for det norske motorsykkelmiljøet.

Hva med framtiden da, er den elektrisk?

Ja, i den forstand at det å kjøre motorsykkel gir oss en følelse som til tider er elektrisk; man klarer ikke

holde tilbake smilet, og kjøregleden er så stor at den ikke kan uttrykkes med ord. Elektriske motorsykler er etter min mening ennå ikke et fullverdig alternativ til en bensindrevet motorsykkel. Til det er det for stort og tungt batteri, for kort kjørelengde og for lang ladetid. Samtidig skal det sies at en av mine råeste MC-opplevelser var på en Harley-Davidsons LiveWire. Vi var på prøvekjøring i Barcelona. Ved et veikryss ble vi stående og vente på grønt. Veistrekket foran tømtes for biler, og plutselig var det klar bane i en kilometer. Da rødt ble til grønt, ga jeg gassrulla alt jeg hadde. Det var som å sitte på en kanonkule. Det råeste jeg har opplevd. Jeg er helt sikker på at for mange er elektrisk motorsykkel et glimrende fremkomstmiddel. For meg som vil ha en sykkel uten begrenset kjørelengde og som kan ta meg hvor som helst, når som helst, faller valget på forbrenningsmotor. Samtidig er jeg sikker på at vi til nå bare har sett begynnelsen på hva elektriske motorsykler kan gjøre. Bare fremtiden vet svaret.

Som redaktør i MC-avisa ønsker jeg også å benytte anledningen til å takke NMCU for alt de har betydd for oss norske motorsyklister. Uten dere hadde vi ikke vært der vi er i dag.

**Gratulerer med 50 år.
Lenge leve et sterkt NMCU!**

Vi gratulerer med de 50!



Sveriges MotorCyklister

Alltid Gode tilbud fra CRUISER AS

RYGGMERKER & MC SKINNVESTER *med høy kvalitet*

SKINNVESTER MED BRODERT KLUBBLOGG

- MYKT KALVESKINN
- BRØDERT KLUBBLOGG
- GLADLAGS KLUBBLOGG
- MYKT ELLER KORT INNEFOR
- BRØDERT INNEFOR
- BRØDERT INNEFOR
- BRØDERT INNEFOR
- BRØDERT INNEFOR

KLUBBLOGG "ARTISTISK" BRODERT I INNEFOR

KLUBBNAVN PREGED NEDE PÅ RYGG OG I FRONT

OBS! OBS! *NYHET*****

DIREKTE FRA FABRIKK TIL KUNDE VIA DHL

= SPARTE PENGER
= GODE TILBUD

FØLG MED!

- SKINNJAKKER-VESTER
- SILKESKJERF (matching)
- PROFIL VARER

ALLE VARER KAN LEVERES PROFILERT TIL KLUBBER - LAG - FORENINGER - BEDRIFTER ORGANISASJONER ETC

SKINNSKJERF - "PROTECT"

298,- inkl. mva. (rabatt/avslag kr 50,-)

- FORMSYDD! "SETTET" PÅ HAKA
- BESKYTTER NAKKE & HÅLS
- KLUBBLOGG KAN PREGES

"ELLEN" Skinnjakke

2950,- inkl. mva. (rabatt/avslag kr 500,-)

TILBUD

SKINNJAKKE - "BOSTON"

2990,- inkl. mva. (rabatt/avslag kr 500,-)

STILREN SKINNJAKKE TIL MANNFOLK

MYKT KALVESKINN

TILBUD

HEARsafer Biker





HEARSAFE

RABATT TIL
NMCU
MEDLEMMER

2 ÅRS
GARANTI

- **HEARsafer Biker** er formstøpte hørselvern spesialtilpasset for MC-bruk.
- **HEARsafer Biker** fjerner vind og bakgrunnstøy så du får et klart og tydelig lydbilde.
- Vi har samarbeidspartnere for avstøpning **over hele landet.**

Her finner du oss: Tlf: (+47) 62 45 43 45
 Storvegen 21, 2420 Trysil E-post: POST@HEARSAFE.NO
 Østensjøveien 15D, 0661 OSLO Web: WWW.HEARSAFE.NO

TSK

Helt siden starten har Trafikksikkerhetskomiteen (TSK) vært en viktig del av NMCUs arbeid. Mange av NMCUs medlemmer har sittet i komiteen og fått bryne seg på alt fra sikkerhet til førerkompetanse.



Gjengen med kontroll: f.v- Einar Jensen, Henry Enoksen, Gjermund Ruud, Jens Stumberg, Tor Edvardsen, Dag Øby, Jan-Fredrik Møller, Morten Hansen

TSK har hatt stor innflytelse på veien fremover for NMCU. Medlemmene av TSK har på frivillig basis ofret feriedager, kvelder og annet for å kunne jobbe for motorsyklistene og deres sikkerhet.

Komiteen informerte jevnlig fra sitt arbeide, men var uten formell tilknytning til sekretariatet. På midten av 90-tallet fant man at sekretariat ved organisasjonssekretæren (den gang Morten Hansen) måtte med som fast medlem i TSK.

Hensikten med dette var å kunne bringe styresaker som angikk trafikksikkerhet, inn til diskusjon i TSK, og så ta med anbefalinger tilbake til sentralstyret.

I sin rolle tok Morten også med seg Trafikksikkerhetssaker fra FEMA og EU inn i TSK, slik at man kunne komme med råd til sentralstyret. I

tillegg var det TSKs oppgave å lage utkast til NMCUs svar i alle høringer som omhandlet MC-sikkerhet.

MC-opplæring og Full Kontroll

I andre halvdel av 90-tallet kom MC-opplæringen på dagsorden. TSK så her at NMCU gjennom komiteen kunne være med på å forme opplæringen i Norge.

I oktober 1999 møttes TSK på Kløfta for å diskutere produksjon av en kjøreteknisk veiledning for motorsyklister. Dengang var det ingen som i sin vildeste fantasi kunnet forutse hvor stor betydning dette prosjektet ville få.

Den første boka i prosjektet het «Full Kontroll» og kom ut i 2001. Boka beskrev en presis og effektiv

teknikk for sikker motorsykkelfjøring og ble svært godt mottatt av motorsyklistene i Norge. Full Kontroll-boka ble et referansepunkt både for sikkerhetsdialogen i MC-miljøet, for innholdet i de frivillige førerutviklingskursene og for den læreplanen for føreropplæring på motorsykkel som ble innført i 2005. NMCU forstod imidlertid at kjøreteknikk ikke er et mål i seg selv, men kun et nødvendig verktøy for å kunne gjennomføre taktiske og operasjonelle valg ute i trafikken. Det var derfor naturlig å produsere en oppfølger til den første boka. «Godt Tenkt» kom ut i 2007 og er en bok om strategier for sikker motorsykkelfjøring.



I 2006 var vi mange på forsiden



Så kom Godt Tenkt



UP, med sin egen forside

I årene som har gått siden det første opplaget ble produsert er de to bøkene oversatt til fire språk og trykket i mer enn en kvart million eksemplarer. I tillegg er det foretatt utallige nedlastinger fra nettet.

Både MC-importørenes forening og Utrykningspolitiet syntes bøkene var såpass bra at de fikk produsert egne opplag med sine logoer på forsiden. I 2011 ble NMCU invitert til å presentere Full Kontroll prosjektet for Road Safety enheten i EU-kommisjonen.

I andre halvdel av 2010 ble boka filmatisert. Alle kapitlene ligger selvsagt ute på nett. Filmatiseringen av arbeidet hadde vært umulig uten TSK som referansegruppe, og Jens

Stumberg og Tor Edvardsen som fører i filmene.

Den ultimate anerkjennelsen av arbeidet kom i 2017, da NMCU mottok FIMs prestisjetunge Road Safety Award for arbeidet med Full Kontroll.

Selv om motorsyklister, myndigheter, trafikkskoler og MC-bransjen i Norge har høy bevissthet om kjøreteknikk og kjørestrategier på motorsykel, er det fortsatt behov for å dele det vi har lært med de nye MC-førerne som kommer til.

I jubileumsåret har TSK, ved Jens Stumberg, samarbeidet med SMC (Svenske MotorCyklisters organisasjon) og lagt inn et ekstra og nytt kapittel i boken om gruskjøring. «Nye» Full Kontroll lanseres nå på våren 2022.

Se Oss

Opp gjennom NMCUs leveår har TSK vært sentrale i utformingen av «SeOss» kampanjen og i utformingen av frivillige førerutviklingskurs. NMCU og TSK har også spilt en betydningsfull rolle under mange trafiksikkerhetskonferanser. I 2008 var vi medarrangør av OECDs konferanse om MC-sikkerhet på Lillehammer, en konferanse der TSK leverte viktige innspill til innholdet.

Rekkverk og strategi

TSK bidro også aktivt i utarbeidelsen av NMCUs mange innspill og høringsvar i diskusjonen om hva slags rekkverk som skulle brukes på norske veier. Denne saken endte med at all videre bruk av wirerekkverk ble forbudt.

Selvsagt er det mye, mye mer å sette på papiret om TSK. Det finnes en mengde spor i Politisk plattform, MC-strategien, og på de ulike «skrytelistene» over alt NMCU har oppnådd. Som medlem i NMCU får du ta del i alt dette.



Dag Øby, TSK i godt driv under et av mange skogsløp.



Einar Jensen, TSK med nedlegg

Konferansehelg sett fra bakerste benk

Nesten hvert år avholdes kretskonferansen i NMCU. Da treffes representanter fra alle kretsene for å snakke om året som har gått, og planer for året som kommer. Samtidig avholdes årsmøte, som noen år er mer spennende enn andre.

TEKST: OLE JØRGEN DØNNESTAD

Konferansen for 2022 var ingen unntak. Den ble avholdt på Scandic Oslo Airport, og hele bøsseballetten startet formelt sett fredag kl 20:00, med felles middag. Middagen i seg selv er trivelig, men mest moro er kabalen med at alle skal sette seg. Snittalderen på et slikt arrangement er godt over brillealder, og med dempet belysning blir det et svare strev å finne igjen noen man husker fra forrige konferanse. Når refleksvestene og skinnvestene er godt blandet, og middagen blir servert tar det stort sett ikke mange minuttene før bilder av horisontale KTM-er og blanke cruisere vises over bordet. Etter som alle rettene, faste og flytende, er servert beveger noen seg i seng, og andre har korte eller lengre turer innom baren før man skal være klar til frokost lørdags morgen.

Lørdag

Lørdagens program begynner pent og pyntelig med en åpning av møtet og noen formaliteter, før dagens foredragsholdere settes i gang.

I år var det Nasjonal Tiltaksplan for Trafikksikkerhet på veg det handlet om. Samt den tilhørende oppfølgingsplan for MC og moped, som i tur og orden ble presentert av representanter fra Statens Vegvesen, NORD Universitetet



Daglig leders HD fikk æren av å starte konferansen

og NAF MC. NMCU sin satsning på sosiale medier presenteres. Plattformen, innhold, følgere, fremdrift, ønsker og planer for året. Så oppsummerer sentralstyret årets virksomhet.

Det var nok et tørt avsnitt å lese. Det var heldigvis ikke like tørt å delta, om man er litt interessert i trafikksikkerhet på MC i alle fall. Så får vi mat igjen, og bildene fra fredags kveld vises på nytt. Som på de fleste konferanser skjer mye mellom de planlagte aktivitetene. Vi snakker om medlemstall, medlemskommunikasjon, hva er egentlig NMCU, og hva opplever medlemmene at NMCU er? Etter noen timer med TBF-er (trebokstavforkortelser) som SVV og NTP frister det å snakke om fine

turer og treff. Vi er jo motorsyklister, egentlig. Vi rundt bordet enes om at NMCU er skinn dress og slips. Motorsyklister, men politisk engasjert for våre rettigheter.

Årsmøte

Årsmøtet begynner etter lunch. Det er en spent stemning, det er for første gang på flere år varslet at det vil bli fremmet benkeforslag på valget. Det er langt flere fremmøtte enn vanlig. Først skal vi gjennom alle de andre sakene. Budsjett, årsrapporter, virksomhetsplan, MC-politisk plattform, alt som styrer NMCU det neste året. Vi repeterer presentasjonen om sosiale medier for de som har kommet til årsmøtet. Når vi kommer til valget slippes mye spenning ut. Det diskuteres og



En lydhør forsamling

argumenteres. Noe er god diskusjon, noe er dårlig diskusjon. Til slutt settes det strek og vi går til skriftlig valg på leder. Odd Terje Døvik får fornyet tillit og fortsetter som leder.

Kulelynet

Jarl Hole forteller om kulelynets krøniker, og sprer godt humør etter et krevende årsmøte. Så er det mat igjen. Praten går, vi legger planer og drømmer om turer og NMCU aktivitet. Vi snakker om sosiale medier. NMCU må bli mer aktive på sosiale medier. Facebook, Instagram. Vi ser på den nye nettsiden til NMCU. Treffkalenderen er tilbake i digital drakt. Så snakker vi om innhold. Ethvert format er bare et format. De trenger alle innhold. Hva slags innhold skal vi ha? Hvem skal lage det? Er det på de digitale flatene vi skal kommunisere med medlemmene våre? Rundt bordet enes vi. Det er ikke andre reelle alternativer, vi må jobbe digitalt. Kanskje vi kan gi ut et blad en gang iblant, et tidløst et, som kan leses mange ganger?

Noen snakker ut i de små timer. Om sommer og sol og svingete veier, og NMCU-arbeid.

Søndag

Søndagen begynner med workshop. Vi deles i grupper, og diskuterer hvordan vi jobber, og bør jobbe

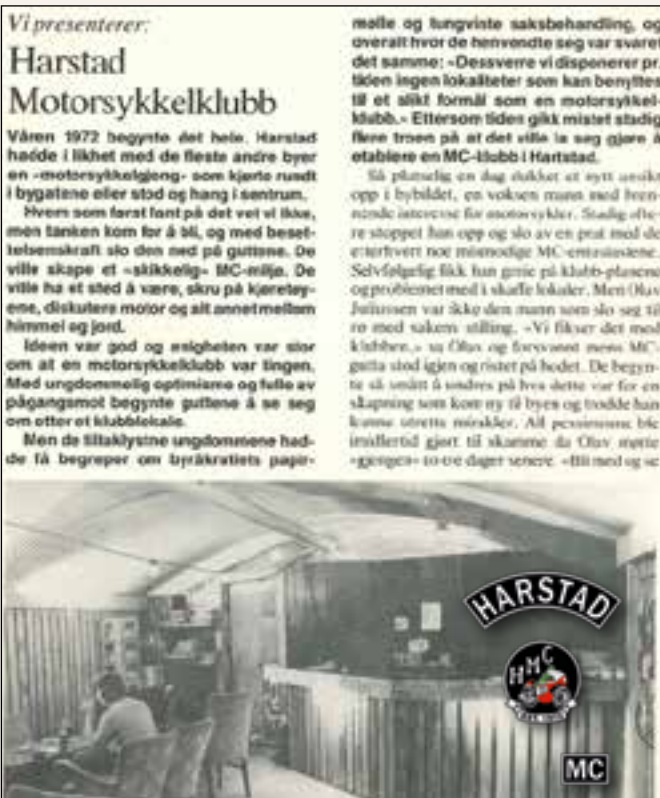
med sosiale medier, MC-forum, MC-politisk plattform, 50-års jubileum. Vi lærer av hverandre, og planlegger aktiviteter sammen med andre kretser.

Så kommer en stamgjest, Olaf Olstad fra NMCF. Han forteller at det selges BMW GS-er i år igjen, og at mopeder ikke er så populære lenger. Han forteller om forhandlernes kapasitet og hvordan en PKK/EU-kontroll på MC vil være

nær umulig for dagens forhandler og MC-verksteder å gjennomføre i løpet av MC-sesongen. Vi får en god status fra markedet, og en bedre latter av fjorårets vitser.

Så oppsummeres det, og vi får mat en siste gang på årets kretskonferanse, deltakere legger hverandre til på sosiale medier, lagrer mobilnummer og sier takk for nå, til nye og gamle venner, i skinnvest og refleksvest.





Oppstart i Harstad



Godt oppmøte på det sagnomsuste Kråkeracet. Her i 2005



Glade medlemmer i 1972/73



Motorsykelisten Kristiansand – 1987



Triumph Bergen – 2017



Yamaha Vinterbro AS – 1997



Erling Sande AS – 1932



Harley-Davidson Vestfold – 1987



Alf Graarud Motor AS – 1982



JoyRides - 2012

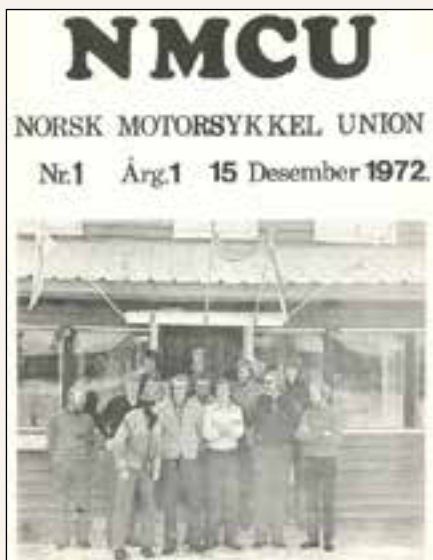
alg, som er så heldige at de har et eller annet jubileum å feire.



Framsynt ungdom i 1972



Fra MC-bladet 1976



Første sentralstyre pryder forsiden på første MC-blad



Gledelig nytt. Vi fikk egen telefon



Interessant tittel på Olav Dalåsen



På treff i Italia




Egen butikk – sjekk stilen.



Også nord for Sinsen-krysset.

I NMCUs jubileumsnummer finner vi det på sin plass å mimre litt med et kryssord levert av Dag Øby i 2008.



					ØBY 2008	For-gasser	Rund-bane motor	Ergelisk MC merke	Knar	Land i Asia	50	Driver NMF med	
					MC Merke								
					Tak-papp							500 telegram byrå	
					Virus dreper								
					Konso-nant		Prøve Sjelden moped						
	↓	Sveise firma	↖ Plage Mob-bing	↖ Del Konso-nant		G-navn MC merke		Dansk Δvis husdyr					
For-gasser					Slip! Skogs-fugler			Konso-nant_sanser	Konson, Rask Kawa				
Nøysom kar					G-navn Etterret-logs org			Prono-men MC	Reisen				
Måle-enhet				Utenfor Colos-seum					Forsikr selskap vokal				
Lås-merke				Religios overbe-visning									
Kons-onant		Konson-skjell	Skytter kom-mando	Fisk Tre-blåser					Junior Russ-isk MC				
Hjelm					Vokal følsom	Lage klær	Sjele	Arab.by Mester-skap					
Slitedel i generator	↘								Konso-nant Vokal				
Brygge									Vokal Vokal				
	↙		MC om-vendt Kirke			MC merke							

Løsningen finner du på side 26

Tips: I delte stikkordsruter gjelder øvre stikkord det vannrette løsningsordet mot høyre, og nedre stikkord (i kursiv) gjelder det loddrette løsningsordet. Ellers er det litt forskjellig bruk av piler, men det burde være begripelig.

14. mai er det Trafikksikkerhetsdag hos din lokale **NMCF-forhandler** i samarbeid med **NMCU**



I vårt engasjement i Nasjonal tiltaksplan for MC-sikkerhet har vi med stor iver forpliktet oss til å arbeide aktivt for MC-førerens sikkerhet på norske veier.

Lørdag 14. mai har **NMCF-forhandlerne** ekstra fokus på MC-sikkerhet.

Her kan du få med deg:

- MC-nyhetene med de smarte sikkerhetsløsningene.
- Det aller nyeste innen MC-sikkerhetsutstyr.
- MC-ekspertene i butikkene gir deg gode råd og veiledning for riktig valg av MC og sikkerhetsutstyr.
- De beste rådene om MC-hjelm - når skal jeg bytte hjelm?
- **NMCFs** egen kjøretøykontroll, vi sjekker mer enn 70 viktige punkter på din MC.
- Gode tilbud.
- Den helt ferske Full Kontroll-boka til **NMCU**, som kan gjøre deg til en enda bedre fører.
- Treff trivelige likesinnede og få enkel servering hos din lokale forhandler!

NMCF gratulerer **NMCU** med 50 år i MC-førerens tjeneste!



NMCF-AUTORISASJON – DIN TRYGGGHET!



Finn din autoriserte NMCF-forhandler på nmcf.no/forhandler:

**AB MOTOR - ALF GRAARUD MOTOR - AMD MOTORSYKLER - AMS MOTORSYKKELSENTERET - ARENA MC
ASKER MC SENTER - BERGEN MC CENTER - CBP - FØRDE MOTORSPORT - GMS GJØVIK MOTOR SERVICE
HADELAND MC OG FRITID - HØIDEN MC SENTER - HS MC-SENTER - KUS MC - LAZY BOYZ - LEERES MOTORSPORT
MC LILLEHAMMER - MC OSLO - MC SENTERET MOLDE - MCTUNING - MONSTERBIKE - MOTORCENTERET ASKER
MOTOR CENTERET BRYNE - MOTORSYKLISTEN KRISTIANSAND - NST GARDERMOEN - ROVIK MC - SIGMA MOTOR
SPEED MOTORCENTER - TRAKTOR & ANLEGG - TRIO MOTOR - VERDAL BÅT SCOOTER & MC
YAMAHA BERGEN - YAMAHA CENTERET LØVOLD - YAMAHA VINTERBRO - ZIGO MC** **NMCF.NO**

«Bulle»

I år er det 50 år siden NMCU ble stiftet.

På dette bildet ser vi grunnleggerne, etter at de har vedtatt navnet, Norsk MotorCykkel Union, og satt opp lovene for NMCU. Datoen var søndag 19. november 1972

To dager med diskusjoner, tok det for disse gutta, midt i tjuetåra, for å få alt på plass.

TEKST: ERIK ERIKSSON



Det første styret foreviget på Fjellheimen Fjellstue på Golsfjellet søndag 19 november 1972. Fra venstre: Per Baste Kramer (Bergen MC-klubb), Frank Støber (MCEK), Kolbjørn Eik (Grenland MC-klubb), Ole Martin Haakonsen (MC-Touring Klubb Drammen), Egil Carlsen (MC-Touring Klubb Drammen).

Navnet Norsk MotorcykkelUnion, ble grundig diskutert, og ordet «Union» ble valgt for å favne alle motorsykkelklubber.

De hadde ikke en mal for lovverket, så alt ble gjort i fra bunnen av.

Svenske SMC hadde allerede eksistert i nesten ti år og Norsk Motorklubb (NMK), som hørte rykter om stiftelse, var engstelig for at NMCU skulle bli en konkurrent, innen motorsport, men det var jo ikke aktuelt

Legender som Arne Paulsen og Morten Maager var innblandet i det som skulle bli NMCU

Bulle

Den mest foroverlente, Ole Martin «Bulle» Haakonsen, ble litt motvillig valgt til å bli den første lederen for NMCU. Han skal den gang ha uttalt at «jeg skal ikke gjøre så mye, men jeg skal få dere andre til å jobbe» Mye bra arbeid ble i alle fall gjort, helt fra starten.

Ole Martin har helt siden han var barn blitt kalt Bulle, og det navnet har fulgt ham til dags dato.

Bulle hadde vært på Madonna-treffet



Egil Carlsen, Ole Martin «Bulle» Haakonsen og Frank Støber

allerede i 1971 og ikke ukjent med hverken lange turer, eller sidevogner. Sidevognekvipasjer har fulgt Bulle, både på vei og motocrossbaner. For ca ti år siden var han utsatt for en alvorlig ulykke på crossbanen, noe som skadet fysikken og hukommelsen hans. Heldigvis ikke verre, enn at han enkelt tok lappen på nytt, noen år senere.

Nytt i år er at han har blitt observert på el-sykkel - med sidevogn, med hunden Vesla som passasjer(!)

Jeg traff Bulle og to til av stifterene på Lierkroa, der de prøver å møtes tirsdager hver 14. dag, en kveld i slutten av mars. Dette henger nok sammen med at stiftelsesåret var før dataalderen og det var viktig at det nye styret bodde i nærheten av hverandre. D.v.s. formann, sekretær og kasserer. Dengang bodde formann og sekretær i Drammensområdet mens Frank Støber som var kasserer bodde i Oslo. Frank Støber flyttet til Heggedal i Asker kommune året etter.

I tillegg til Bulle, kom Frank (Phiber) Støber og Egil Carlsen.

Standsmessig

Bulle kom standsmessig, som et æresmedlem i NMCU bør gjøre, på sin sidevogns-Guzzi fra 1970.

Hvor mye av sykkelen som er i fra produksjonsåret skal være usagt.

At motorsykler vekker interesse, fremdeles, er helt klart, og det diskuteres villig vekk om motorsykler før og nå.

I dag er det vel ikke så mange som lar seg opphisse av en mellomklassesykkel. I 1969, derimot, kjøpte Frank sin nye CB 450 og den vakte berettiget oppsikt. Den gangen var dette en meget moderne og kompetent motorsykkel, i forhold til mange av sine europeiske konkurrenter.

Like etterpå kom jo CB750 som blåste alle av banen

Den gang var det Honda som viste hvordan en motorsykkel skulle se ut.

Madonna

Praten går lett når temaet er MC, og historiene er mange når gutta møtes annen hver tirsdag. Alle har vært på



CB450, en guttedrøm

europaturer, fra tidlig 70-tall, men den gang var det langt i mellom de gangene man kunne løfte hånda til hilsen til en annen motorsyklist Madonna-treffet i Italia, har vært en drøm og et reisemål for mange norske motorsyklister.

Bulle var der allerede i 1971, og Frank var der i 1972, med sidevogn og passasjer. Den gangen ble unge Frank Støber valgt til å bli med i kirken, siden han var den eneste med sidevogn. Da ble det flere pokaler på de norske deltakerne. Til og med en egen pokal for damene som var med.

Tiden strekker ikke alltid til og vi ble til de blinket med lysene på Lierkroa. Ute fikk vi igjen beviset på at gamle motorsykler til tider kan være en utfordring, spesielt når man har glemt å slå av lyset.

Men med litt dyttehjelp putret Bulle seg hjemover, med håp om mange gode turer på to hjul i jubileumsåret. Andre igjen satte seg inn i sin moderne elektriske bil, med all komfort. Hvem får mest glede av kjøreturene, mon tru?



På plass i Castellazzo Bormida, Nord-Italia

Kommunikasjon og medlems håndtering før og nå

Før

«Hei alle medlemmer. Nå har NMCU fått egen telefon»

Dette sto å lese i «NMCU-nytt» i 1983; «Vi har en gledelig nyhet. Nå har NMCU fått egen telefon som for øyeblikket er installert hos vår sekretær». Man kunne i tillegg opplyse om at det var automatisk telefonsvarer hele døgnet og at man kunne spørre om alt man lurte på.

Kommunikasjon hadde til da foregått pr. brev, personlig oppmøte – og nå altså pr. telefon.

Etter hvert ble det en telefon pr. ansatt, telefax, personsøker og for ikke å snakke om PC med Word Perfect med skrift i grønt. De store og tunge mobiltelefonene kom også til etter hvert, skjønt mobil og mobil.....

Kommunikasjon

NMCUs medlemsregister besto av lister og kartotek, og betaling av kontingent var med cash eller tilsendt papirgiro for betaling i bank. Det var før GDPR. Etter hvert ble det mulig å sende giroer som vedlegg til e-post som kom i bruk på 1990 tallet. Da var det bare en (1) epostadresse som bare en skulle håndtere slik at kommunikasjonen ble korrekt – ikke ulikt diskusjonen organisasjoner har i dag vedr. sosiale medier. Også her fikk ansatte etter hvert sin egen epost og tillit til å kommunisere på egen hånd.

Medlemskommunikasjon og informasjonsspredning var på trykkede medier - MC-bladet, trykksaker, NMCU-kalenderen – med stoff som begynte å bli utdatert i det det var trykket.

Hjemmeside

Ved inngangen til 2000 tallet gikk første generasjon hjemmeside «på lufta». I dag er det noe artig retro over denne, men det var jo slik sidene var den gangen. Andre generasjon hjemmeside kom i 2017 og var en stor forbedring i brukeropplevelse. Sidene fungerte godt som informasjonskanaler, skjønt fokuset fortsatt



Tur-stopp for å sende bilde til NMCU (mcbilder@nmcu.org)

var på de trykte mediene slik at sidene ikke fikk nok prioritet. Dessuten var disse hjemmesidene nettopp det – hjemmesider. De hadde ingen utvidet funksjonalitet men måtte evt. linkes til f.eks. medlemsregister. Og så var det NMCU appen som kom i 2014. Den var bra den gang, men med en rivende utvikling på fronten ble den fort gammeldags. Dessuten var den arbeidskrevende i den forstand at man måtte oppdatere info flere steder samt kjøre dataoverføringer hver dag.

Egen butikk

Fra tidlig av var det en selvfølge at man kunne tilby logotøy og - artikler. I starten som «postordre». Varene var på lager og ordrene måtte plukkes og sendes manuelt av ansatte på kontoret. I en tid hvor man røkte på kontorene ble varelageret også noe preget av røyklukt som ikke alle satte like stor pris på når man pakket opp en pakke fra NMCU.

Nå

Nå løper alle rundt med hver sin mobiltelefon som samtidig fungerer som PC. Alle kan raskt svare på

epost, meldinger og en og annen telefonsamtale. Man kan håndtere sosiale medier og hjemmeside fra dette lille instrumentet, og man får lov til å svare på epost uten en moderator som lurte bak.

Dagens web

Dagens hjemmeside erstatter de trykte mediene. Den er fullintegrert med medlemsregister og regnskap, og fungerer også som en app. Det er meningsløst å snakke om generasjon på denne hjemmesiden, da den er dynamisk og oppdateres fortløpende. Medlemsregistret er en del av riggen og betaling gjøres der og da.

Nettbutikk

Logotøy og -artikler selges gjennom nettbutikk som er en tredjepartsløsning hvor logo plasseres på produktet pr. ordre, noe som tillater et større sortiment. Ikke noe lager på kontoret og varer uten røykpreg. Dessuten mer bærekraftig, da man ikke må kaste ukurrans.



Informasjon

Kommunikasjon er altså radikalt endret de siste 50 år, også i NMCU, og behovet for papirbasert informasjonsflyt er ikke-eksisterende. Likevel holder du altså en jubileumsutgave av MC-bladet. Det er noe taktilt ved det å holde et blad og bla seg igjennom sidene. Kommunikasjon i dag forventes å være fortløpende og rask, men til fest og høytid er det hyggelig med blad.

Hvordan kommer fremtiden til å se ut, mon tro?



MCF – Motorsykeleimportørenes Forening
www.mcf.no

MCF gratulerer 50 års jubilanten NMCU!



Styreleder i NMCU, Odd Terje Døvik og styreleder i MCF, Per-Anton Vinje.

Motorsykeleimportørenes Forening, MCF gratulerer Norsk Motorcykel Union, NMCU med sine 50 år i motorsykelelistenes tjeneste.

Alle vi som er opptatt av MC, har hatt stor glede av NMCUs arbeid. NMCU er høyt respektert i alle fagmiljøer for sitt engasjement og medarbeidernes kunnskap.

Både myndighetene og vi i MCF har i mange år vært helt avhengige av den kunnskap NMCU har formidlet.

Motorsykelelistene i Norge er helt avhengige av et sterkt og kompetent NMCU i minst nye 50 år til og vel så det. Vi ønsker dere en storartet feiring og ser frem til nye 50 år med det gode samarbeid.

NORSK MOTORCYKKELEUNION 1972 - 2022

FIM Rally og NMCU



Norske deltakere i Liptovsky Mikulas, Slovakia 2016. Foto privat

Federation Internationale de Motocyclisme (FIM) arrangerer hvert år touringtreffet FIM Rally et sted i Europa. Et nytt land hvert år, der arrangørnasjonen får en unik mulighet til å presentere landet sitt, det være seg tradisjoner innen mat, lokalhistorie, spesielle eller kanskje historiske ting som har hendt i nærområdet. Arrangørene er rett og slett turistguider og legger til rette for at gjestene får fine opplevelser og gode minner.

TEKST: OLE MAGNE KJØLSTAD

Den første nordmannen som deltok på FIM Rally var Torbjørn Vik. Han kjørte til Krems i Østerrike på sin nyinnkjøpte Honda CB 750 i 1974. Han var også i Neptun i Romania i 1976, men da sammen med 5 andre nordmenn. De rasket med seg hele 8 premier. Den gangen var det individuelle premier. Torbjørn fikk premie for lengst kjørte deltaker.

Torbjørn har vært på tallrike FIM Rally etter dette, og de senere årene har han vært juryrepresentant fra Norge, såkalt «tourism steward». Dette har han ivaretatt på beste vis, som den rolige og sindige mannen han er. Frem til 2002 var det Norsk Motorcykel Union (NMCU) som organiserte påmelding og betalingsformidling. Wenche Jordfald

gjorde i en årrekke en kjempeinnsats for de norske motorsyklistene som deltok på FIM Rally, til tross for det beskjedne antallet personer de utgjorde i forhold til medlemsmassen i NMCU. Dette var en ekstraserice som egentlig skulle vært utført av Norges Motorsportforbund (NMF), som har forvaltningsansvaret for de norske FIM Rally-deltakerne. Wenche blir aldri glemt for dette og all den andre flotte arbeidsinnsatsen hun og Morten Hansen gjorde for NMCU. Vi er evig takknemlige. Etter 2002 fant Motorsportforbundet ut at de ville overta alt som hadde med FIM Rally, herunder påmeldinger, innbetalinger og så videre. De foreslo at NMCU med alle sine medlemmer skulle legges inn som en slags underavdeling i



Merket fra da Norge sto som arrangør av FIM Rally. NMCU er også med. Foto Maria Del Carmen Kolsto

Motorsportforbundet. På denne måten kunne NMCU fortsette med å organisere påmeldingene, men da under Motorsportforbundet sine vinger. Dette ble blankt avvist av NMCU, som svarte at Motorsportforbundet bare kunne overta dette arbeidet. Dette var uansett deres ansvar og NMCU hadde hittil gjort det fordi Motorsportforbundet ikke hadde gjort det selv. Dermed ble arbeidet overført til Motorsportforbundet. De fikk



Teltleir i Krems. Ikke etter dagens standard. Foto Torbjørn Vik



Dag Borge i Cesky Krumlov. Foto Tore N.Tjøstolvsen



Et knippe av deltagerne på FIM rally Vorden 2015 sammen med Per Terje Steen Aimo Nietosvuori og Dag Hansen ved Kasteel Vorden. Foto privat



Dag Borge Hansen og Morten Falkenberg. Foto privat

plutselig ansvar for noe de ikke hadde en anelse om hva var. Få fra NMF, om noen i det hele tatt, hadde noen gang vært på FIM Rally. Det ble arrangert møter mellom NMF og flere av oss som pleide å delta. Men det var vanskelig og førte til mye støy. Dette fikk naturlig nok også den konsekvens at antallet norske deltakere på FIM Rally gikk ned i årene som fulgte. FIM Rallyene og årene kom og gikk, og det hele hanglet av gårde på et vis, med mye irritasjon innimellom.

Rundt 2013 kom en herre ved navn Tor Linnerud inn i bildet. Han ble den som nøstet opp i flokene og fikk ting på stell igjen. Han hadde gode forutsetninger for dette, siden han både var tilknyttet NMF, kjører motorsyssel selv og var mangeårig venn av NMCU. Han deltok også

etter hvert på FIM Rally. En utrolig trivelig kar som satte seg inn i utfordringene, og bidro sterkt til at NMF og NMCU i dag samarbeider godt. På NMF sine nettsider står det i dag blant annet at motorsyklister i de fleste land i Europa har organisert seg for å dyrke felles interesser og å stå sammen i saker som påvirker deres hverdag. Det gjelder både i konkurransesammenheng, for turisme og for å ha et felles talerør ovenfor myndighetene. I Norge er det blitt slik at gatemotorsyklister har organisert seg gjennom NMCU, mens de som driver motorsykkelsport er organisert i NMF.

Disse to organisasjonene har et godt samarbeid, og utfyller hverandre på en god måte. Gatemotorsyklister har en felles europeisk organisasjon som heter

FEMA, mens motorsykkelsporten er underlagt FIM Europe og FIM som den overordnede organisasjonen for hele verden. FIM har imidlertid også «touring» og «public affairs» på sin agenda, og det er et godt samarbeide mellom FIM og FEMA.

I dag fungerer ting veldig bra. NMF legger ut informasjon om påmeldinger og annet på sine sider. FIM Rally er kjekt. Man treffer mennesker man kanskje bare ser en gang i året, og da på dette treffet. Vi nordmenn har en egen hjemmeside som heter Norwegian FIM Meritum Group. Her legges det ut informasjon og historier, og bilder deles. Det er etter hvert adskillige nordmenn som har deltatt, og mange som fortsetter år etter år. Vi ønsker naturligvis at mange flere skal være med på dette, for å representere Norge og ikke minst for å få fine opplevelser. Etter flere års kanselleringer på grunn av pandemien arrangeres årets FIM Rally i Tyskland, nærmere bestemt i Ferropolis ved Wittenberg, nord for Leipzig. I 2023 er det Spania som

skal være vertskap, og i 2024 er det Italia som står for tur.

Norwegian FIM Meritum Group

Det finnes ildsjeler i de fleste sammenhenger, og motorsykkelmiljøet er intet unntak. Dag Borge Hansen og Morten Falkenberg er gode eksempler på dette. De sendte i det herrrens år 1993, dato 8. desember ut innkalling til stiftelsesmøte. Stedet som ble valgt var Hove Fjellgard i Ål i Hallingdal. Hove var et MC-pensjonat som ble drevet av Dag «Kaos» Lilleøygard fra Arendal og Odd Arne «Knollik» Bjørnstadjordet fra Toten, to ringrevere innen touringmiljøet og et glimrende vertskap for et sådan møte. Tidspunktet for konstituerende møte var satt til 28.-30. januar 1994. De fremmøtte var Dag Borge Hansen, Arnt Olav «Bøkken» Hoset, Alf Børre Fredriksen, Jonny Røslund, Johnny Stokke, Sigbjørn Hægeland, Harald Sole, Per Terje Steen, Morten Falkenberg, Ola Nykland, Unni E. Selvåg og Odd Arne Bjørnstadjordet. Dag Borge Hansen og Unni Selvåg var henholdsvis ordstyrer og sekretær under møtet. Morten Falkenberg ble



Felles middag kvelden før rallyet åpnet i Vorden Nederland. 60 nordmenn til bords. Foto Ole Magne Kjølstad

valgt til president, Unni Selvåg ble visepresident og Dag Borge Hansen ble valgt til sekretær. Dermed var interimsstyret satt og vedtekter vedtatt. I løpet av årene har mange bidratt i styrearbeidet, herunder undertegnede. Morten Falkenberg er en som virkelig har bidratt til at ting har fungert gjennom mange år. Det er ikke tall på de timene han har brukt på å hjelpe folk med skjemaer, pakking av skjorter og alt mulig annet. Han var også juryrepresentant i nærmere 10 år, fra midt på nittitallet

til rundt 2005. Morten Falkenberg og Dag Borge var også involvert i flere år med «touring» i NMCU.

En kommer ikke utenom å trekke frem Dag Borge Hansen når vi snakker om FIM og innsatsen han har gjort, også for NMCU. Niels Hansen fra Danmark husker Dag Borge spesielt fra 1993 da Danmark og Norge begge ønsket å arrangere FIM Rally. Etter litt kamp gikk arrangementet til Norge og Målseiv i 1995.



BLI MED PÅ ÅRETS NMCU TUR

EKSKLUSIVT TILBUD TIL NMCU MEDLEMMER:

10 % jubileums-rabatt på "WILD WEST TOUR" **15-30 sept. 2022**

Turen begynner å fylles opp, ta kontakt for å sikre deg plass! Send en epost til: info@joyridetours.com eller besøk nmcu.org

JoyRides
Explore your dreams



Motoraduno Madonnina dei Centauri



Fra midten av 70-tallet har NMCU ført lister over deltakere på Madonnatreffet, treffet i den lille byen Castellazzo Bormida i Nord-Italia, hvor det i juli hvert år samles tusenvis av motorsyklister. Anledningen er at de vil overvære en helt spesiell katolsk gudstjeneste i byens majestetiske domkirke, der et titalls utvalgte motorsyklister fra ulike land kjører syklene sine inn i selve kirken og mottar biskopens velsignelse.

Det er apotekeren og motorsyklisten Marco Re som har æren for at denne spesielle seremonien kom i stand. Som gode katolikker ba Marco og de andre motorsyklister i Castellazzo til skytshelgenen Madonnina (Jomfru Maria) om beskyttelse mot farer på motorsykkelturen. Marcos drøm var at hundrevis av motorsyklister skulle samles i fred og fordragelighet i den vakre domkirken, til en gudstjeneste spesielt tilrettelagt for motorsyklister, for å motta Madonninas velsignelse. Han skrev derfor et 444 sider langt brev til Pave Pius XII, samlet 20.000 underskrifter og reiste til Roma for å legge fram ideen sin. Brevet må ha gjort inntrykk, for den 11. februar 1947 erklærte Paven at Madonnina de Castellazzo skulle være motorsyklisterenes offisielle skytshelgen og høyeste beskytter. Siden den gang har det som i Norge blir kalt "Madonna-treffet"

blitt arrangert. Treffet omfatter selvfølgelig mye mer enn bare gudstjenesten: Det er en egen camping, konserter, stor parade fra kirken og inn til regionshovedstaden Alessandria osv. - alt det et stort motorsykkeltreff vanligvis inneholder.

Madonna-treffet er et populært reisemål også for norske motorsyklister. Norge har faktisk vunnet den store vandrepokalen for største nasjon på treffet hele tre ganger. Det blir sett på som en stor ære å få representere landet sitt som "ridder" - altså den personen som kjører motorsykkelen sin inn foran alteret i kirken i Castellazzo.

De ulike landene bruker ulike kriterier for å velge ut denne personen. I Norge har tradisjonen vært at det er den motorsyklister som har vært på Madonna-treffet flest ganger som skal inn i kirken. NMCU har tatt på seg oppgaven med å administrere

utvelgelsen. Det vil si: Føre lister over hvilke motorsyklister som har vært der flest ganger, holde kontakten med disse og når årets navn er klart, sende det formelle brevet til arrangørklubben i Castellazzo. Ordningen har fungert knirkefritt i alle år.

Dersom du har planer om en tur nedover mot Italia i sommer, bør du absolutt vurdere å dra innom Castellazzo Bormida i helgen 9-11 juli. Uansett religiøs overbevisning, er dette treffet en spektakulær, verdig og gripende begivenhet!





Olav Dalåsen fra Moss var med og ledet NMCU i de viktige årene fra midten av 70-tallet til begynnelsen av 80-tallet, da kampen mot den såkalte "Rapport 13" stod øverst på dagsorden. NMCU organiserte blant annet en underskriftsaksjon som samlet 11.500 underskrifter – ikke dårlig når en tenker på at antall registrerte motorsykler i 1980 bare var ca. 15.000!

Vi som vokste opp med motorsykkel

Hadde det ikke vært for at Olav Dalåsen og de andre NMCU-pionerene tok noen viktige grep på 70-tallet, kunne motorsykkel endt opp med å være et marginalkjøretøy i Norge i dag.

TEKST OG FOTO: PÅL ANDREASSEN

Si Rapport 13 til en hvilken som helst norsk motorsyklister i dag, og i beste fall vil man sannsynligvis få en mild skuldertrekning tilbake. Kanskje ikke så rart, men for 50 år siden kunne den i ettertid famøse, nordiske

trafikkrapporten ha utslettet det meste av det vi motorsyklister i dag tar som en selvfølge. Her snakker vi nemlig om et dokument som blant annet inneholdt forslag om maksbegrensning på 250 kubikk, og en mengde andre mer eller mindre veloverveide forslag. Nå skal det i rettferdighetens

navn nevnes at Rapport 13 kom på et tidspunkt hvor ulykkes- og dødstallene på motorsykkel var skyhøye, opplæring helt fraværende og hjelmpåbud bare en litt pussig byråkratisk ide.

– Midt på 70-tallet var det et veldig press utenfra mot oss motorsyklister. Vi var jo et helt kull med ungdommer



i høyrisikogruppen. Og da Rapport 13 kom ga det støtet til ikke bare et nordisk MC-samarbeid, som varer den dag i dag, men også en større profesjonalitet i NMCU, sier Dalåsen.

Nye regler, nye koster

Olav Dalåsen kom med i NMCU-styret i 1974 og ble værende der til 1982, da han gikk av etter å ha vært formann siden 1979. Og nettopp årene fra midten av 70-tallet og en håndfull år framover er kanskje den viktigste perioden i utformingen og defineringen av NMCU – og hva organisasjonen fortsatt står for.

– Rapport 13 gjorde at vi måtte få en relasjon til byråkratiet og myndighetene. Og vi på vår side møtte forslagene med en åpenhet og en grad av selvinnsikt som nok gjorde at vi fikk til en del fornuftige løsninger. Det ble mange nye regler, men det viktigste for oss var at vi til slutt greide å opprettholdt retten

til å kjøre akkurat den sykkelen vi selv ville, uten noen form for kubikkbegrensninger. Forslagene om kjøreløys på dagtid, hjelpåbud og normalplan for opplæring ble i stor grad støttet av motorsyklistene, oppsummerer 70-åringen.

En viktig person i denne sammenhengen var Harald Hagle, NMCU-formann fra '75 -'77, og ikke bare en dedikert motorsyklist, men også en dreven byråkrat.

– Midt oppi alt dette så jobbet Harald i samferdselsdepartementet, og kjente byråkratiet fra innsiden. Han lærte oss andre veldig mye, minnes Olav, som selv var i møte med finansminister Per Kleppe om avgifter på MC.

– Jeg tror at denne perioden la grunnlaget for at NMCU ble en seriøs partner og høringsinstans overfor myndighetene, selv om vi den gang bare var en liten organisasjon med rundt tusen medlemmer, tror han.

Har kontakt

For Olav har motorsykkelen vært en livsstil hele hans voksne liv, og han kunne ikke tenkt seg liv uten motorsykkelen i en eller annen form.

– For oss som vokste opp med motorsykkelen var den så viktig at det fort ble en livsstil. Det er opplagt mange flere som kjører motorsykkelen i dag, men jeg er ikke så sikker på om det er like mange motorsyklistene, smiler Dalåsen. Han har fortsatt kontakt med mange av de han begynte å kjøre sammen med for over 50 år siden. Som for eksempel den første NMCU-formannen, Ole Martin "Bulle" Håkonsen, som Olav og kona Inger jevnlig møter til duell i sidevogncross.

Men kunne noen ildsjeler dratt i gang en lignende organisasjon i dag? Hvor antallet motorsyklistene er mangedoblet, og stadig nye miljøkrav og EU-direktiv nok en gang er i ferd med å true motorsyklismen slik vi kjenner den?

Man møter en helt annen sosial aksept som motorsyklist i dag enn for 50 år siden, men jeg er ikke så sikker på om man kunne klart å starte en så sterk organisasjon som det NMCU er blitt i dag. Det tror jeg faktisk ikke, sier Dalåsen.

Måtte profesjonalisere

Gleden av å kjøre sammen med, og treffe gode venner har nok vært en viktig faktor for å holde motorsykkelen interessen oppe gjennom alle disse årene, tror Dalåsen.

En glede han fortsatt deler sammen med kona, Inger, som for øvrig bemannet NMCUs første heltidssekretariat i Moss tidlig på 80-tallet.

Han er ikke i tvil om at opprettelsen av et profesjonelt sekretariat var med på å sikre organisasjonens fremtid – både overfor medlemmer, samarbeidspartnere og myndigheter.

– Tanken hadde vært der en stund. Og med flere medlemmer og bedre økonomi var det en naturlig utvikling at man opprettet et sekretariat. Enhver organisasjon kommer til et punkt hvor man må ta et valg om man skal fortsette på utvidet hobbybasis, eller profesjonalisere. NMCU hadde garantert ikke overlevd uten det velfungerende sekretariatet vi har i dag, med ansatte som lever og ånder for dette. I beste fall hadde vi fortsatt vært en liten "knøle-organisasjon", mener Dalåsen – og legger til han som ung student i Oslo hadde et slags sekretariat på sin tolv kvadratmeter store hybel på Ankertorget i Oslo – komplett med støvsilmaskin.

– Det luktet ganske friskt fra støvsilmaskinen, ler han.

De samme utfordringene

Selv om det er gått femti år siden starten, og nesten like lenge siden Olav første gang involverte seg i styre og stell, føler han allikevel at han kjenner igjen NMCU i dag – kontra 70-tallet.

– Det har selvsagt skjedd veldig mye i forhold til profesjonalisering, og medlemsmassen har økt betraktelig. Men man er fortsatt på mange måter opptatt av de samme tingene – at motorsyklismen skal få overleve. Organisasjonens berettigelse ut fra hvor vi startet er helt klart fortsatt til stede, og vil være det så lenge vi får lov til å kjøre motorsykkelen. Og det håper jeg blir veldig, veldig lenge, sier 69-åringen som i sin tid var eneste BI-student på motorsykkelen.

Vi gratulerer med de 50!





Tryg gratulerer Norsk Motorcykkel Union med 50-årsjubileum.

Kun det beste for den beste.

Som medlem i NMCU får du nemlig rabatt på alle forsikringer hos Tryg, men en ekstra god pris på motorsykkelforsikring.

Forsikringen MC Ekstra gir blant annet erstatning ved kollisjoner, velt og utforkjøring, samt motor- og girskader. Ved skade har man også tilgang på leie-mc eller leiebil, og fritak for bonustap ved velteskade på parkert motorsykel.

Scan QR-koden for å be om å bli kontaktet, eller les mer på tryg.no/nmcu.



Det handler om å være trygg





MC-avisa gratulerer NMCU med 50 år og takker for godt samarbeid i 39 år!

SESONGSTARTTILBUD!

10 + 2



KR. 599,-

+



Scann QR-koden på mobil og gå rett til abonnementssiden for tilbud på 12 nr!

Gjelder nye helårsabonnementer