

POWER



*Hæ, ka seie du? Kjøre någen
i Holy Riders MC så fort?*

s. 26

Organ for Holy Riders MC - nr. 1 - 2020 - Årgang 36



*Med Gann og Holy Riders
til Isle of Man s. 10*



Adventuretur i Marokko s. 30

På veien for Jesus

INNHold

Presidentens hjerte Harald	3
Ung tur til Hardanger Jone Kalheim	4
AWO 425 Arne Rønjom	6
Andakt Dag Martin Østfold	8
Cruise til Isle of Man Einar Haagensli	10
Lofoten 2019 Frode Jess Klippen	14
Mekkings and fixings Einar Haagensli	17
Når det er tanken som teller Halvard Bergsholm	18
Sesongstart og HR Ung Arvid Aasgard	20
Frihetsfølelse med brukket rygg Frode Jess Klippen	22
Når Herren tar oss med på tur Hjalti Arnason	24
Holy Riders Racing Frode Jess Klippen	28
Adventuretur til Marokko Jone Kalheim	30
En grisefest Peter Grün McCarthy	34
Andakt Frode Jess Klippen	36

POWER

Nr. 1-2020

Power har blitt til etter en dugnad med mange medlemmer i Holy Riders på deltakerlista. På vegne av alle i HR takker vi alle som har bidratt:

Redaksjonsråd (og tekst)

Karl Lone, Sentralstyret/
avd. Vestfold, ansvarlig redaktør
Frode Jess Klippen, avd. Sydvest
Jørn Stampe Hansen, avd. Vestfold
Leif Lia, avd. Trøndelag

Tekst (og foto)

Arne Rønjom, avd. Telemark
Arvid Aasgard, avd. Nordhordland
Dag Martin Østfold,
avd. Nordhordland
Einar Haagensli, avd. Trøndelag
Frode J. Klippen, avd. Sydvest
Halvard Bergsholm, avd. Sydvest
Jone Kalheim, avd. Sydvest
Hjalti Arnason, avd. Østfold
Peter Grün McCarthy, avd. Østfold
President Harald Vatne
Vi bruker oppsettet og utforming av
bladet som Anne Skaiå utvikla som
mangeårig redaktør i POWER.

Foto

Henning Gjelsvik, Tore Knudsen, Lars
Mjølhus, Stein Arild Øye, Thomas Lind
Ihlebak, Geir Berge, Einar Dahlen,
Rune Enstad, Mikael Mong Elstad,
Frode Gilen, Tore Olsen, Wenche Jess
Klippen, Svein Birki Birkeland.

Bønneringen

Bønneringen i Holy Riders er et nettverk av mennesker som ber, for at Guds vilje skal skje i MC-miljøet.

Vi har en Gud som vil at vi skal be til ham om hjelp og styrke for ting i hverdagen. Gud er glad i oss mennesker og bryr seg om hvordan vi har det! For mange er det naturlig å spørre om forbønn for ting som kjer eller rører seg i enkeltmenneskers liv.

*«Be, så skal dere få. Let, så skal dere finne. Bank på, så skal det lukkes opp for dere. For den som ber, han får, og den som leter, han finner, og den som banker på, blir det lukket opp for.»
Matteus 7, 7-8*

Dersom det er noe som angår deg eller venner av deg i MC-miljøet, så ikke nøl med å be om forbønn! Vi har taushetsplikt.

Send SMS til bønnetelefonen vår hele døgnet på 957 89 474, eller bruk e-postadressa vår pray@holyriders.no

*«Vær ikke bekymret for noe! Men legg alt dere har å be om fram for Gud i bønn og påkallelse med takk!»
Filipperne 4, 6*

Det er en rar tid nå. Vi har fått et nytt begrep som alle kjenner til, nemlig korona, eller Covid-19, som er den riktige medisinske benevnelsen på viruset som herjer. Dette viruset har også påvirket oss i Norge. Noen synes dette viruset er altoppslukende og farlig, og andre bryr seg ikke så mye.

Akkurat nå

Regjeringen har avlyst alle større arrangementer fram til 15. juni, og vi i sentralstyret var usikre på om vi ville få mulighet til å arrangere Pilegrimstreffet? Heldigvis ser det nå ut som vi kan få det til, selv om det blir et annerledes Pilegrimstreff i 2020. Vi får ikke lov til å være flere enn 200 personer på treffet, og vi må følge mange forebyggende tiltak, som gjør gjennomføringen utfordrende. Mest sannsynlig får ikke utlendinger komme inn til Norge uten å sitte i karantene, så vi regner ikke med å få besøk på Pilegrimstreffet fra utlandet.

Så en annen sak som er uvanlig. Skal du som medlem i Holy Riders på Pilegrimstreffet i år, må du melde deg på og betale på forhånd, slik at vi kan planlegge mat, overnatting, beskyttelses-tiltak m.m. Blir vi flere enn 160 som ønsker å komme, må vi dessverre prioritere hvem som får komme.

Hvis dere går med tanker om å be med dere noen MC-venner på Pilegrimstreffet, så oppfordrer vi dere til å melde på alle på forhånd, sammen med dere. Så har vi gjort det slik at vi ønsker å ha mulighet til å ta imot 40 MC-venner på Pilegrimstreffet, som ikke har fått med seg informasjonen om forhåndspåmeldingen, eller hatt mulighet til påmelding. Vi har gjort dette for vi tror det er MC-folk som har behov for å være sammen med oss, og som trenger noen å snakke med / få forbønn.

Lev som kristne

Koronaviruset har gitt oss utfordringer, og forandret samfunnet. Vi som kristne har samme utfordringer som alle andre, men jeg tror at det finnes nye muligheter til å dele vår tro, for oss kristne i denne spesielle situasjonen. Mange opplever hvor sårbart livet er,



Foto: Rune Enstad

og hvor lite «kontroll» vi mennesker har. Da kommer det opp eksistensielle spørsmål, som kan være vanskelig å finne svar på. Som kristne vet vi hva som skjer når livet i denne verden er slutt. Når jeg har hatt samtaler med personer som ikke har tatt imot Jesus som sin frelser, opplever jeg at mange av de ikke har den samme tryggheten som jeg opplever. Flere har sagt at de «misunner» meg den freden jeg har i livet mitt.

I Salme 23 står det et fantastisk vers: «Selv om jeg går i dødsryggenes dal, frykter jeg ikke for noe vondt. For du er med meg. Din kjepp og din stav, de trøster meg.»

I disse linjene ligger det ikke en lovnad om at vi blir spart for utfordringene i livet, men at Gud har kontroll på hva som skjer. Som kristne så vet vi at Gud, som er universets skaper, har de beste planene for oss. Det skal sies at jeg ikke alltid ser hva som er best for meg selv i en del situasjoner, men jeg velger å stole på at det som skjer er det beste for den situasjonen jeg står i. Denne «freden» er noe av det beste jeg opplever som kristen, og Gud har minnet meg på at

jeg skal dele dette med de menneskene jeg møter når jeg får anledning.

Jeg vil på slutten her dele et bibelvers og noen tanker om dette med dere, fra Filipperne 4,7: «Guds fred, som overgår all forstand, skal bevare deres hjerter og tanker i Kristus Jesus.»

Guds fred overgår alt vi mennesker kan forklare, og er en fantastisk fred som vi har erfart og kan formidle til våre MC-venner. Freden handler for meg om det eksistensielle, og freden er gitt oss kristne i «pant». Det betyr ikke at vi er spart for ting / bekymringer som skjer i livene våre, for som jeg skrev lengre oppe, opplever vi livets realiteter som alle andre. Men vi som kristne har en visshet om hvor vi kommer fra og hvor vi skal når livet på jorda er slutt.

Dette er et godt budskap som jeg oppfordrer deg til å grunne / be over, og be Gud om å vise deg hvem du kan dele dette fantastiske budskapet med.

Vær fortsatt velsignet.

Harald

POWER

Organ for Holy Riders MC



Holy Riders MC, stiftet i 1981, er en tverrkirkelig misjonsorganisasjon i form av en motorsykkelklubb med rundt 300 medlemmer fordelt på 14 avdelinger i Norge, 3 avd/grupper i Sverige og rundt 10 avd/grupper i Tyskland som er eget nasjonalområde. Vi har også medlemmer i Russland, Ukraina og Litauen. Vår målsetting er å spre evangeliet om Jesus som Frelser og Herre i og rundt MC-miljøet. For å bære klubbens ryggmerke stilles egne krav til blant annet fartstid og et markert kristent standpunkt.



Skann QR-koden og få HR-info.

Holy Riders MC

epost: info@holyriders.no
organisasjonsnr: 979 446 802
klubbkonto, Norge: 9365.05.79060
klubbkonto, Sverige: 5702-1511
President: Harald Vatne, tlf. 472 89 933
epost: president@holyriders.no

Medlemskontor

Stein Arild Øye, tlf. 481 50 681
epost: medlem@holyriders.no
Medlemskonto: 9365.05.79095
Adr-ending meldes avdelingsleder. Medlemskap:

Kr 1.250 pr/år (ektefelle kr 625) + evt. lokal kontingent.

Power

Ansv. red.: Karl Lohne, tlf. 911 44 276
epost: power@holyriders.no
Oppsett og trykk: Bjorvand & co

Internett

Webmaster (tekn.): Vidar Solberg, tlf. 958 68 493
epost: webmaster@holyriders.no
http://www.holyriders.no/

HRMC Racing

Leder: Tom Fagermoen, tlf. 478 92 669
epost: racing@holyriders.no

Kaffetelt

Koordinator: Karl Lohne, tlf. 911 44 276
epost: kaffetelt@holyriders.no

Gavekonti

Klubb-gaver: Klubbens hovedkonto (se 1. spalte)
Lønnskompensasjon, HR: 9365.05.79117
Utenlandsk reisestøttekonto: 9365.05.67992

Forside: Stein Arild Øye i HR Racing.

Foto: Thomas Lind Ihlebak. Øvrige foto: Einar Haagensli og Jone Kalheim/Geir Berge.



Med ungdommen på Danmarkstur til Hardanger

For å lære opp ungdommen i MC-livets store turgleder, planla vi Danmarksturen med stor D våren 2020. Men så kom koronaen. Rådyrene var gode, og endringer i planene måtte foretas. Opprinnelig var vi en gjeng godhjerta fedre (ingen bekymrede mødre) som tenkte å ta med avkom og avkoms venner, på MC tur til Danmark. Og målet – jo et besøk på Danmarks Massey Ferguson museum – som av kjennere blir nevnt som verdens største Massey Museum. Fint skal det være.

Tekst og foto: Jone Kalheim

Korona-tilpasninger

Vi hadde opprinnelig samlet sammen 13 forventningsfulle sjeler – som etter hvert som avreisen nærmet seg smertelig fikk erfare at årets Danmarkstur ikke ble noe av. Ikke kunne vi på «lovlig» vis ta en felles overnattingstur i Norge med alle 13 heller – så gruppen måtte reduseres drastisk. Det endte opp med en 17 åring, en 18 åring, to 20 åringer og en 22 åring – ja – og en 51 åring. Noen «erfarne» turkjørere, og andre ute på første langtur. Turgeneralen med lengst erfaring hadde sett seg ut noen kjekke «kristelige veier» (smale og svingete), samt noen interessante nybrøytete fjelloverganger. Ruten ble satt med avgang fra Bryne på Jæren, og oppover til Hardanger – og dersom helsa skulle holde og Gud ville – muligens like opp til Sognefjorden. Helsa

sviktet for noen, og været ble mer regntungt enn først antatt, så turen endte opp «kun» i vakre Hardanger-distriktet.

Vi får gå over i det litt mer seriøse hjørnet. Noe av det kjekkeste med MC hobbyen for min del, er turkjøring – gjerne med teltovernatting – og veldig gjerne med innslag av grusveier og eller andre smale veier. For oss som har kjørt tur noen år, koster det lite å hive teltet på sykkelen og sette nesen ut i det ukjente – men for de som ikke er så vandt – kan det være greit å ha noen å slenge seg med på de første turene. Og det å reise flere i lag på tur – gir også en dimensjon utover bare kjøregleden.

Hardanger i Danmark

Jeg liker godt å ha en «grov-rute» klar på forhånd, gjerne med et par alternative «spennende veier» - som ofte er de tyn-

neste veiene på kartet. Når en så først er i gang, er det utrolig kjekt å ta avstikkere på små stikkveier, skogsveier, fjellveier osv. Det blir mange flotte naturopplevelser, og ofte morsomme kjøreopplevelser. Et tips for å ha god oversikt når en kjører er å bruke en GPS til hovedruta, og gjerne en smarttelefon med en god kart-app som viser alle småveier, f.eks OSMand. Eller så kan en gi blaffen i alt som heter elektroniske duppeditter, og bare prøve seg på småveier. Men respekter skilt og bommer, og oppfør deg som folk – da kommer en langt her i livet ...

Oppover i Hardanger kjørte vi via Rosendal, og opp til Jondal. Her går det en avstikker opp til Folgefonna – og et sommerskiserenter. 1. mai er det enda mye snø i fjellet – og brøytekanter er høye. Nesten som å kjøre i et kjøleskap – men utrolig fascinerende. Og kontrasten er



store på denne årstiden – og Norge viser seg på mange måter fra sin beste side. Blå fjorder, grønne bygder – og så etter ti minutter opp i høyden, snødekte fjell og hvite vidder. Og på MC kjenner du temperatursvingningene ekstra godt ...

Noen foretrekker innendørs overnatting på tur - med alle fasiliteter. Det er helt topp til sine tider, men god gammel-dags «fri camping» er heller ikke å forakte. Og da denne turen gikk – med alle korona begrensninger – var fri camping i praksis eneste alternativet. Fordelen er at det er billig, det kan være koselig, en har ofte mulighet for et leirbål – og en fryser (nesten) ikke om natten ... Gode soveposer er ikke å forakte på MC tur i vår vakre Norge.

MC-bål

Vår første leirplass fant ungdommen litt avgjemt nede ved sjøen, i nærheten

av Utne. Blikkstilte sjø, helt klar himmel – og et varmende bål – det gir en egen stemning – og ro i sjel og sinn. Og en kan si hva en vil, men det er noe eget å krype ned i soveposen etter slike flotte kvelder – og samtidig vite at en har nesten hele MC sesongen foran seg! Det å våkne til regn morgenen etter, må en nok bare venne seg til om en kjører på tur i Norge.

Med den yngste garde på tur må en regne med at ikke alt nødvendigvis går som en har planlagt. For vår del ble det litt mekking på lørdagen utenfor Mekke Hardanger i Odda. For øvrig en meget hyggelig betjening – og vi fikk tak i det vi trengte av kabelsko og verktøy.

Etter mat og mekking ble ruten lagt vest og sørover igjen, i retning Åkrafjorden. Her var værmeldingene best. På vei over fjellet til Åkrafjorden fant vi igjen en vei opp i fjellheimen. Vi havna opp ved Blå-

falli II kraftstasjon – etter mange krappe svinger, smale partier, trange tunneller og imponerende brøytekanter. Bare det verdt en tur i seg selv.

Åkrafjorden har jeg kjørt mange ganger, men da langs E134. Nå måtte vi prøve nordsiden – nærmere bestemt Matre og Åkra. På ingen måte verdens navle, men definitivt verdt et besøk. Og her fant vi også noen kjekke grusveier. Teltplass ble etablert – men vi feiget ut og droppet leirbål. Litt kjipt å måtte bli stilt til ansvar for avsvidd skog og lyng i Matre.

Frokost på MC tur er for vår del klart definert: egg og bacon. Baconet stekes først – og så stekes eggene i massevis av baconfett. Ikke nødvendigvis kjempesunt – men kjempagodt. Og en klarer mange mil i salen med en slik start.

Ikke noe å lure på

Så til dere som lurer på om dere skal ta dere en helgetur på MC'en – hiv dere rundt, utforsk småveier og steder du ikke har vært før, nyt naturen – og ta gjerne med den yngre garde for å lære fra deg ett og annet turtriks. Og kanskje har vi med noen flere år på baken, noe å lære av de yngre?

I strålende solskinn over vakre Jæren, og til toner av Matti Røssland over intercomen, med sangstrofen «Eg må reisa bort for å lengta heim», - ja da var turen vel unnagjort og vi var vel i havn for denne gang.

AWO 425

I Telemarks-avdelingen har vi over tid hatt gleden av å ha besøk av Knut Erik Berge Langkås og hans rullende klenodium, en AWO, og den har en stund hatt hedersplassen inne i våre lokaler. En AWO, hva er det, forresten?



Knut Erik Berge Langkås med AWO 425.

Tekst og foto: Arne Rønjom

Knut Erik forteller at:

Det var en Brukås fra Bø i Telemark som etter sigende skal ha kjøpt den ny, og for å vise at han kunnebetjenelånet, måtte han som alle andre opplyse for politiet på Notodden yrket sitt; Han var en

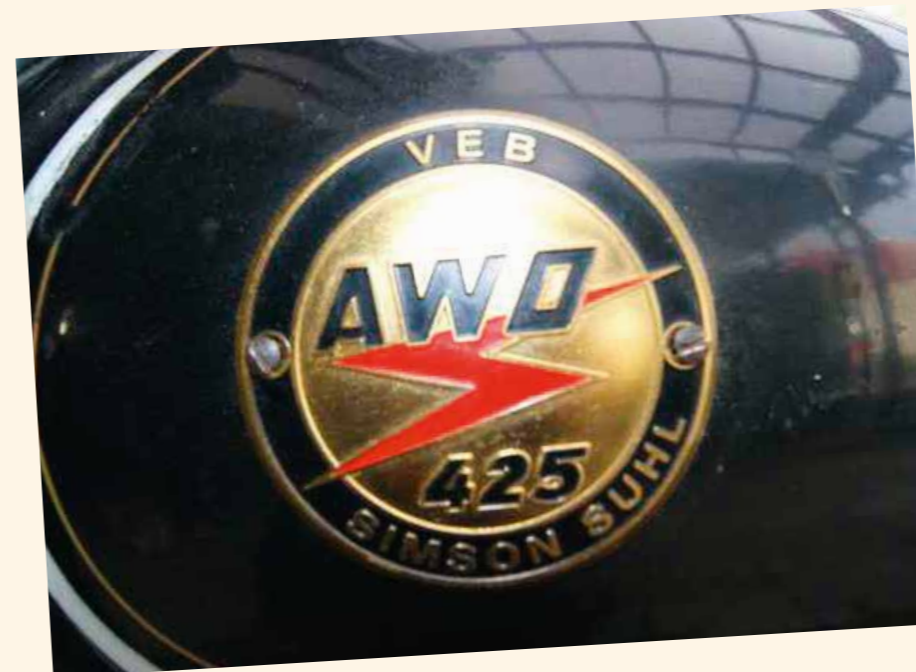
sjømann! Brukås skal ha solgt sykkelen videre til Langkås dy. i 1966, han og broder Gunnar kjørte mye opp og ned i Bøgata og Knut har lekt Petter Solberg og kjørt det den gikk. Han var ikke helt fornøyd og ville trimme AWO'n, men det endte dessverre med fire pappesker med diverse

deler i låven på Langkås i Bø frem til 1993.

Etterhvert fikk onkelen min interesse for den. Da stod faren min, onkel og bror av onkel rundt sykkelen sammen med fire pappesker av deler, og følgende episode utspant seg:

Onkel som ville kjøpe sykkelen sa: "Ja, Knut..., hvor mye skal du ha for den? Knut: Nei..., eg veit ikkje eg... så ble det pinlig stille noen sekunder, så sa onkel: 3- eller 4000 kr? Da var Knut ganske rask til å svare: 3000.

Onkel brukte mange timer på å få tak i deler og mange timer på å fikse opp sykkelen. Skjermene var ganske bulkete, så han har jobba med millimeter-presisjon for å få skjermene i sin opprinnelige form igjen. Han har også lakkert hele sykkelen med pensel. Det er det bare å ta av seg hatten for. Så ble den stående i garasjen i over 20 år. Nå har han gitt stafettpinnen videre til meg. Jeg arvet den. Jeg hadde AWO'n hos en meget dyktig kar i Porsgrunn som gikk over tank og forgasser. Han kunne fortelle da han skulle løsne på forgasseren, så smuldra aluminiumen opp som kjeks. Så forgasseren nå er uoriginal. AWO'n maler som en katt nå og den skal ut på veien i vår, den



*Fra venstre:
Stilig tankemblem.*

*Under:
Fiffige detaljer med kardang
og hjuloppheng.*



sees nok plutselig på Vindfjelltunet mellom Telemark og Vestfold der det samles hundrevis av sykler på tirsdagene.

Motorsykler i stedet for våpen

Byen Suhl i gamle DDR fikk bystatus allerede i 1527 og har fra ca 1550 vært kjent for sin fremstilling av våpen. Etter andre verdenskrig fikk ikke Jaktvåpenleverandør Simson lenger lov til å lage våpen. Da var det tid for en ny måte å få brød på bordet. Heldigvis var alt godt organisert i det

tidligere DDR. Simson fikk en bestilling fra Awtowelo for å utvikle og bygge en motorsykel som fikk navnet AWO. Det faktum at resultatet så mer enn litt ut som en 250 ccm BMW, var ubeskrivelig. De fleste prototyper kjørte sommeren 1949 og produksjonen startet i Suhl i 1950.

AWO - en slags BMW

AWO 425 kan beskrives som en slags 250 ccm BMW. Typebetegnelsen AWO 425 stod for Awtowelo, firetaktsmotor med 25(0)

ccm cylindervolum.

I 1952 blei fabrikken innlemmet i IFA. Under navnet IFA ble det produsert personbiler, lastebiler, landbruksbiler, motorsykler og mopeder. Simson Suhl var en av de største produsentene av tohjulinger i verden. DDR-maskinene var og er vanligvis av bedre kvalitet enn de ekte russiske motorene fra denne tiden. I dag verdsettes gode eksemplarer av en slik sykkel til 60 000 – 70 000 kr.

Mysteriet med den tomme grav – og hva så?



Tekst: Dag Martin Østvold
Foto: Tore Knudsen

Tror du på påskens budskap om Jesu oppstandelse fra de døde? Hvorfor bør vi tro - og hva betyr det hvis Jesus virkelig er oppstått fra de døde?

Oppstandelsen fra de døde er noe både jøder og muslimer benekter. Buddhister og ateister trekker på skuldrene over det. Hva med deg? Her er noen teorier om oppstandelsen

Teori 1) Disiplene har bedratt oss når de forteller at Jesus stod opp

Argument: Jesu disipler hadde satset livet sitt på en manns liv og hans budskap. Han var død. Det var tungt for dem å ta inn over seg Golgata-hendelsen. Så de bestemte seg for at de ville forkynne at Jesus var oppstått slik han påstod at Han ville, selv om de visste at det hele var en bløff. For ikke å tape ansikt.

Motargumenter: I følge NT forstod ikke disiplene helt at Jesus ville oppstå – og de hadde vanskeligheter med å tro på kvinnes vitnesbyrd om at Jesus var oppstått. En av dem, Thomas, nektet å tro dersom han ikke fikk møte Jesus, så han. Etter å ha møtt Jesus etter oppstandelsen, ble alle disiplene forvandlet fra noen ganske feige menn til modige vitner. Omtrent alle apostlene ble senere i livet også drept for det de trodde på og forkynnte. Var de uvitende og til dels feige

disiplene i tillegg onde mennesker? Ville de selv ha gått i døden for noe de visste var løgn og bedrag? Var det ikke nettopp frykten deres som gjorde at flere sviktet Jesus da Han var på vei mot korset? Og dersom de fortalte en løgn, var ikke det et budskap som stod helt i strid med den etikk og moral som Jesus hadde lært dem og vist dem?

Teori 2) Graven var tom fordi disiplene stjal Jesu legeme

Matteus 28,11-15 forteller at de jødiske lederne satte ut et rykte om at disiplene stjal Jesu legeme mens vaktsovdaterne sov. Er det rimelig? Det var dødsstraff for romerske soldater som sovnet på vakt. At disiplene lydløst skulle ha maktet å rulle til side den enorme steinen, mens flere soldater sov rundt dem, er så å si utenkelig.

Forklaringen i Matteus 28 er atskillig mer troverdig: Soldatene fikk penger av de religiøse lederne i Israel for å holde tett om dette utrolige som hadde skjedd; deres sak ble håndtert for dem av de religiøse med makt, slik at de slapp straff for tjenesteforsømmelse.

Teorien om at disiplene hadde stjålet Jesu kropp for deretter å si at Han var oppstått, stemmer dårlig med det vi vet om apostlenes karakter og troverdighet. Det påståtte ranet gjør det også er uforståelig at de valgte kvinner som de første vitnene, de som på den tiden hadde lav status og ofte ble regnet som ubrukelige vitner.

Teori 3) Kvinnene og disiplene oppsøkte feil grav. Derfor trodde disiplene at Jesus var oppstått, men ifølge evangeliene var gravstedet kjent av alle. Både de offentlige myndigheter, soldatene, de religiøse lederne; Josef av Arimatea, Jesu egen mor, andre kvinner og andre av Jesu venner – de hadde alle sett hulen han ble gravlagt i.

Det å fremvise Jesu døde kropp i grav-

hulen, ville en gang for alle knuse de kristnes budskap om de hadde en død kropp å vise frem. Men det var ikke noe lik å vise frem der ...

Teori 4) Disiplene hadde hallusinasjoner som ledet dem til en feilaktig konklusjon

Argument: Jeg leste om denne teorien på VG-nett. Disiplene hadde syner og hallusinasjoner av Jesus etter korsfestelsen. Påskens hendelser hadde satt dem ut av sunn psykologisk dømmekraft. Vi vet at når folk ønsker å se noe eller tro på noe veldig sterkt, kan det komme syner som «selvoppyllende profetier.» Mennesker ser og tror det de ønsker å se og tro. I god tro forkynnte de så at han var oppstått og at de hadde møtt ham.

Motargumenter: Hallusinasjoner og syner kommer som regel etter at en person har drømt, lengtet og grublet over at noe skal skje. For disiplene kom oppstandelsen uventet, og først trodde de det ikke selv. De fleste var dessuten jordnære fiskere og håndverkere, ikke luftige mystikere. Hallusinasjoner er som oftest individuelle, mens Jesus flere ganger møtte disiplene som gruppe. Hallusinasjoner skjer oftest på bestemte tider og steder over lang tid; Jesus viste seg på ulike steder i 40 dager etter oppstandelsen og for mer enn 500 personer på en gang i følge Paulus. «Blant dem lever de fleste ennå, men noen er døde,» skriver han i Korinterbrevet.

Teori 5) Historien om Jesu oppstandelse er en legende

Argument: Troen på Jesu oppstandelse er i virkeligheten ikke mer enn en from legende, sier noen. Ikke annet enn en god eventyrhistorie. I likhet med det meste annet av det overnaturlige som er blitt knyttet til denne mannen.

Motargumenter: Sagn og legender utvikler seg vanligvis over tid – i god avstand fra begivenhetene. Disiplene for-

kynte Jesu oppstandelse fra begynnelsen under store forfølgelser. Allerede på 1. pinsedag rett etter Jesu død proklamerte Peter oppstandelsen (Apostlenes gjerninger 2,22-36). I resten av Det nye testamente er Jesu oppstandelse et kjernepunkt i alt som skrives og forkynnes.

Ja, også Jesus selv talte tydelig om at han skulle dø og stå opp igjen (bl.a. Markus 8,31; 9,31; 10,34). Bibelens beskrivelse av Jesu oppstandelse er dessuten realistisk og nøktern, uten de særegenheter som oftest kjennetegner sagn og legender. Etter 300 år ble den kristne tro statsreligion i det romerske imperium og har preget den vestlige kultur til denne dag.

Hva sier du?

Oppstandelsen er beviset på at det Jesus sa om seg selv var sant. Han var mer enn en god mann, mer enn en profet. Han var Guds Sønn.

Oppstandelsen er beviset på at Jesus tok all synd på seg på korset og beseiret døden. Milliarder av mennesker har levd. Men døden har beseiret dem alle. Jesus er unik. Han slo døden i andre omgang

Oppstandelsen er beviset på at Jesus vil komme igjen. Hvis det Jesus sa var sant, hvis det Jesus gjorde var virkelig, hvis hans oppstandelse har skjedd – er det ikke da også grunn til å tro på resten av det Han har sagt til oss i Bibelen?

Oppstandelsens betydning er hva Jesus har lovet: «Hver den som ser sønnen og tror på ham skal ha evig liv – og jeg skal reise ham opp på den ytterste dag!» (Joh. 6, 40)

Troen på Jesus er ikke en krykke i livet, men en kraft for hverdagen og et håp for evigheten. «Er ikke Kristus stått opp, da er vårt budskap tomt, og deres tro er også tom. Og vi er de mest ynkelige av alle mennesker.» (1.Kor.15,14)

Er det ikke like godt å være på vinnerlaget? Søk Gud og be om troens gave!



Koronabønn 2020

- Be for de i risikogruppen. Mange motorsyklister er i risikogruppen, og mange har venner og familie som er det.
- Be Gud om å minne oss på våre mc-venner der ute. Om det er noen vi burde tatt en telefon til for eksempel. Be Gud om å vise oss måter vi kan vise mc-folket Guds kjærlighet på i de omstendigheter vi er i nå.
- Be om at Den Hellige Ånd rører ved hjertene til de som vi ellers ville møtt på mc-fest, mc-treff osv... Det er kraft i bønn og vi vet at Gud er ikke avhengig av at vi er fysisk tilstede, men at vi slutter en ring og ber til Ham som har ALL MAKTT.
- Be for våre ledere og for Regjeringen i Norge og Sverige.
- Be for motorsyklister i utlandet. Be om Guds beskyttelse over disse menneskene. At de kjenner at Guds kjærlighet holder dem oppe i denne krisen, og at de ikke er alene.
- Be for de av oss som er i økonomisk krise som følge av koronakrisen

“Vær ikke bekymret for noe! Men legg alt dere har på hjertet, fram for Gud. Be og kall på ham med takk. Og Guds fred, som overgår all forstand, skal bevare deres hjerter og tanker i Kristus Jesus.” (Fil.4:6)

Med Holy Riders og Gann på 10 dagers cruise til Isle of Man og TT Classic 2019

Isle of Man er verdenskjent for sine Tourist Trophy races, på dårlige veier og i vanvittige hastigheter. Det er derfor lett å komme med en dag for dag race skildring, men jeg er redd at det vil bli kjedelig lesning. Det ligger timesvis med filmer på YouTube og resultatlister finnes lett på nett. Det artikkelen handler mer om, er om det er verdt å ta turen, selv om rundetider og snitthastighet interesserer deg midt på ryggen?

Med 8 m i tidevannsforskjell var det ikke stort å se til Gann ved kai i Douglas.



Tekst og foto: Einar Haagensli

Fakta

Motorsyklister er individualister, så også med gjestene på Gann, det var mange både klubber og enkeltpersoner med, av de 120 påmeldte var kanskje 20 medlemmer i Holy Riders. Turen var i en kristen motorsykelklubbs regi, men andaktene var selvsagt frivillige. Dette selv om andaktene var korte og enkle - det handler jo bare om tro, håp og nestekjærlighet - humane prinsipper uten at vi trenger være Gud selv.

Undertegnede hadde tatt med seg kona Trude og en Honda CB500 fra 2001 i bil på turen til Stavanger. På kaia var det godt med parkering, bra for de som trakk sykkel på henger. Her stilte vi 120 deltakerne, av disse 18 damer. De fleste stilte med egen sykkel, kanskje ti passasjerer.

Som skipets gjester lå på de litt finere lugarene på de øvre dekk, vi fikk servert frokost, lunsj og middag under seilas, kun frokost og middag ved landligge. Båten er i god stand, og hadde vært gjennom en renovering rett før den ble skoleskip i 2007. Lugarene ble ryddet, god og fast middagsmeny, mannskapet hyggelige og kunnskapsrike. Som gjester holdt vi oss unna de delene av skipet som ble brukt til undervisning.

Over Nordsjøen

Turen gikk i viking-led over Nordsjøen fra Stavanger. Vi så rekker av oljeinstallasjoner, inkludert Johan Sverdrup, som nettopp hadde åpnet. Vi passerte så nord for Skottland og ankom første stopp, den Nord Irske byen Londonderry, på morgenen andre dag. Det brukes ca 1 ½ time på å få alle syklene på land, samt tanke rasjonen på tre liter bensin, før alle skal starte på galskapen med å kjøre på feil side av veien - eller er det feil side?

Vel, vi startet å kjøre, slett ikke i noen samlet flokk - alle på jakt etter nærmeste bensinstasjon, noe vi fant etter litt leting. For dette handler ikke om å kjøre i formasjon til samme destinasjon, på Gann gav mannskapet tips om hva som det kan være verdt å få med seg. Så finner du noen som du kan tenke deg å kjøre sammen med, eller kjører alene etter egne mål. For med så mange på tur vil interessene variere veldig og ikke minst var det store forskjeller innad i hastighet langs veien. For å ha ha det trivelig på motorsykel må du kjøre et tempo som du er komfortabel med, dette handler jo i stor grad om frihet. Fruen og jeg dro vestover og startet på Giant's Causeway, som består av merkelige steinformasjoner, fortsatte

til Joey's Bar og minnesmerket etter Joey Dunlop, før vi kjørte tilbake til Derry og ruslet litt i byen. Noen dro nordover, andre sjekket produksjon av edle dråper og de friskeste kjørte til Belfast. Det var mange Nord-Irske flagg å se, det bar tydelig preg av rojalister. Det var også Irske flagg på mange boliger, her var det tydelig å se at innbyggerne ikke spiller på samme lag.

116 sykler var klare til å lastes om bord til avtalt tid, dette skjer helt problemfritt, vi spiser middag mens vi ligger til lands og ytterligere to sykler dukker opp og tas ombord. Vi venta og venta, hvor er de to siste - jau - de kom etter et par timer da en to-takter hadde kjørt tom for bensin pluss noe annet krøll (les mer i annen reportasje). Dette skapte mye usikkerhet ut fra Londonderry, siden det ville føre til kluss med losen som skulle møte oss i Douglas på Isle of Man klokka 9 morgenen etter. Blir båten for sen der, kan det få store konsekvenser for i landsettingen av motorsykler, da det er 8 meter forskjell på flo og fjære - noe som gjør at det kun var nok flo den dagen vi kom og den dagen vi dro til å få åpnet sideporten på Gann. Et voldsomt oppbud både fra havnevesen og tollvesen mønstra skipet, syklene kom seg på land og vi var klare for en motorsykelverden uten like.



Italienske klassikere gjennom Ramsey.

Klar for IoM TT Classic

Douglas er en overraskende stor, moderne og flott by, det skinner i fasader og gull-skilt, øya er jo et skatteparadis som formelt sett tilhører Dronning Elisabeth, som gjør øyas 75 000 innbyggere rimelig velstående. Øya er også et populært sted å ha fritidsbolig. Gann ruver på havna, som også er ferge- og hurtigbåthavn for reisende til- og fra øya. Vi var heldige med været, og kunne fra båten høre motorsyklene som akselererte inne i byen ut fra Quarter Bridge. Fruen og jeg lot Hondaen få hvile og rusla etter lyden opp dit og så noen flotte nedlegg nede ved Quarter Bridge, det er mengder av folk som står der og ser på treningen denne aftenen.

På turen over hadde jeg sammen med to andre vunnet en tur rundt TT-løypa i bil med Erik Kjuus som guide, han er for tida Norges eneste Isle of Man-fører. Erik fortalte om løypa, om hopp, krappe svinger, gir-valg, hastighet og ikke minst punkter langs veien som han sikter etter for å komme perfekt inn i svingene. Det går så fort at det er for sent å endre kurs når du er inne i svingen. Erik forteller også om livet som roadracingfører, litt økonomi, barne- og ungdomsarbeid som han driver med - vi ønsket ham alt godt. Jeg fikk ikke sett ham i løp, noe jeg absolutt



Luftig sjev med Honda RC30 over Ballaugh Bridge. Foto: Svein Birkeland

burde ha gjort, men han startet ikke mens vi var der pga av trøbbel med sykkel. Han skulle kjøre Manx (non-professionals) etter at vi dro. Sørgelig, siden gjengen på båten kunne fortelle om fet lyd fra Aprilia RSV Mille R. Et godt tips er å sjekke Kjuus-Racing eller hjemmesiden www.kjuus.com. Erik er en mann som nå satset alt på TT Isle of Man 2020, selve hovedløpet som nå er avlyst, Coronaviruset endrer verden, økonomien og sponsorene kan lett falle fra.

Tilbake på Gann hadde de fleste alt dratt på tur, sannsynligvis for å se på kjøring - må innrømme at jeg personlig liker bedre å kjøre selv. Vi kjørte vestover til Peel, da store deler av øya med TT-løypa nå var avsperrert. Peel er en flott gammel by, men det er havneområdet som jo er mest interessant, der ligger Peel Castle. Borgen ble bygget av den norske vikingkongen Magnus Berrføtt, som levde fra 1073-1103 (konge fra 1093). Ellers bør jeg vel nevne Leece Museum, et must for dem som er svært motorsykel-interessert, dette er lokalisert i Peel.

Ennå en tur gikk opp i høyden langs kysten ned mot Port Erin. Det er en smal, relativt oversiktlig og svingete vei, med fantastisk utsikt og fri fart - da kan det vel ikke bli stort bedre? Eller kunne det? Tenk en Honda CB500, med to store personer, full gass i kombinasjon med svinger og enkel skivebrems foran og bak - ingen vinner-kombinasjon!

Stranda i Port Erin er gigantisk, eller fjæra er veldig lang - for det ligger båter



Kawa-totakt for alle penga i Peel.

langt inne på land. Vi kjørte så opp til jernbanestasjonen til Isle of Man Steam Railway, skikkelige damplokomotiv står klare til å frakte passasjerer, da mest turister. Port Erin har også et eget damplokomotiv-museum.

Rundt på øya

Tog er et glimrende fremkomstmiddel på Isle of Man for dem som ikke har sin egen MC med på tur. Det er fire togselskaper som opererer linjene. Isle of Man Steam Railway tøffer med damp som framdrift fra Port Erin til Douglas. Her kan du bytte til Douglas Bay Horse Tramway, som jo egentlig er en hestetrukken trikk, som går fra sentrum langs den flotte sjøkanten og bort til den elektrifiserte jernbanen. Manx Electric Railway tar deg da fra nordsiden av Douglas videre nordover til byen Ramsey, togturen kan være et godt utgangspunkt for å se løpene, da Ramsey sentrum er nordre vendepunkt for løypa går opp mot Snaefell (snøfjell). Til Snaefell går det også et tog, så deltakerne i løpene må krysse jernbanesporene til Snaefell Mountain Railway, slett ikke ufarlig. Det toget går fra Laxey, som er en gammel fiskerlandsby, navnet stammer fra elva med det gammelnorske navnet Laxå (lakselv). Laxey ble etter hvert et gruvesamfunn, med industri som vises i form av det gigantiske vannhjulet som pumpa vann ut av gruvene, det finnes også et mindre vannhjul som ble brukt til drift av vev og spinnerier. I Laxey er det jernbanestasjon som muliggjør overgang fra hovedlinja til fjell-jernbanen. Det er svært populært å ta toget opp til Snaefell, spise litt lunsj og se løpene oppe på fjellet. Oversikten over løypa og hastighetene her er begge vanvittige.

Litt distraheret av et Outlet for shopping havna vi på Tynwald Mills tett ved TT løypa mellom Peel og Douglas. På Tynwald

Hill (tingvoll), ble den første lovgivende forsamlingen på øya samlet i året 979 og demokratiet ble her praktisert i flere hundre år før de andre britiske øyene. Her er det utrolig lite folk og jeg kunne stå i første rekke tett inntil løypa og se på syklene som kommer i et vanvittig tempo på rettstrekningen ved Balling. Det er vakter der som følger nøye med på radioen og jubler vilt over at det er en lokal helt i ledelsen på løpet - nedturen blir derfor stor da denne føreren går tom for bensin like før målpassering. Etter Outlet'n la vi turen over nok en flott fjellovergang ned til utkikkspunktet ved Cregneash. Her kan du se over The Sound (sundet) til øya Calf of Man, med sine kraftige strømmer. Et vakkert og romantisk sted, med en populær kafe og masse folk - anbefales.

Livet på båten

Kveldene på Gann kan vel oppsummeres som middag, litt dessert/kake og kaffe - gjerne etterfulgt av skrøner og litt info om steder det er spennende å besøke. Sigbjørn Harboe er teknisk inspektør på Gann, medlem i Holy Riders og kjører utrolig skarpt på sin Ducati 851 som han har med på turene. Mange fra mannskapet har egen motorsykel ombord på Gann og de er derfor lokalkjente på øyene vi besøkte - masse tips å få. Sigbjørn liker ikke å kjøre i kø, han inviterer derfor med gjestene på Gann til en frisk runde i TT løypa før mengden av motorsyklister våkner og veiene er åpne for trafikk. Vi startet klokka 6 og lot det stå til, fulgte fartsgrensene i bynære strøk, over fjellet er det jo fri fart, men hastigheten er justert ned til 50 mph i enkelte skogspartier, samt at siste del ned fra fjellet var satt ned til 60 mph. Sigbjørn er stødig og kjent i løypa, en glimrende kar å ha som guide. Politiet er tydelig tilstede, har laserkontroller og står strategisk plassert langs løypa. Honda 500'n ble for puslete selv med full gass, klarte bare 150 km/t

på rettstrekken opp til løypas høyeste punkt. I bakken fra Kates Cottage og ned mot Creg-ny-baa gikk det derimot rime- lig fort, her blir fartsgrensa justert ned til 60 mph i forkant av en krapp høyre- sving. Det må være såpass med bremses på Hondaen da... En annen fun-fact er at det er svært mange fotografer engasjert under løpene, som fortsetter å ta bilder også i etterkant av løpene. Passerer du da og noterer seg tid og sted for når noen tok bilde, lar det seg gjøre å finne ditt eget bilde til salgs på nett. Tøft!

Søndag er kirkedag

Søndag er kirkedag i familien vår, så da dro vi til den lokale menigheten i Den anglikanske kirke. Det var akkurat som på film, det var damer i fine kjoler med hatter, pyntede menn og en rund og rappkjefet prest, frisk til å preke var han også. Vi ble invitert på kirkekafe, menigheten hadde fått med seg at Gann var i byen, briter er så åpne, vennlige og inkluderende. Flere hadde vært i Norge og en skulle etter planen reise med Nord- landsbanen sommeren 2020 (vet ikke om det ble noe?). Vi snakket også litt om hva kirken tenkte om TT-løpene, det går jo gjerne noen liv tapt hvert år. Men det hadde de et avslappet forhold til, det var ingen som ble presset til å kjøre løp - dette handler om folk som søker det ekstreme. Vi kjørte så opp til Point of Ayre, fyret på nordspissen, men her var det tjukk tåke. Det var tusenvis av motorsyklere langs veiene i begge retninger, for dette dagen for MC-markedet i Jurby - et skikkelig brukmarked. Undertegnede takler det å stå i kø meget dårlig, han vil heller kjøre. Vi ruslet litt i gatene i Ramsey, ikke veldig spennende og besøkte spinneriet i Laxey. Kjører også litt på sideveier oppe i fjellet, selve TT-løypa fra Ramsey og opp til The Bungalow var stengt pga tåke. Så mange av øyas egen sauserase, Manx Loaghtan, med litt mørkere brun ull og fire eller seks horn. Forresten, jeg



Intens rigging ut og inn av Gann. Her er vår egen Birki på veg ut med GoldWing'en.

kan ikke garantere at det var den lokale varianten vi så, da de fleste lignet på sau- en Shaun med svarte hoder og ben. Vi kikket også etter den lokale katterasen Manx, denne skal hoppe som en kanin og mangler nærmest hale. Når man snakker om det lokale dyrelivet på øya kan man ikke overse Manx wallabyene, en bestand på 130-150 dyr, som har blitt svært populære. Det finnes fargespra- kende skulpturer, suvenirer og tøydukke- varianter av disse små kenguruene. Arten spredde seg på øya, etter at noen eksemplar rømte fra en lokal dyrehage på 50-tallet.

Mot slutten på IoM

På mandagen tok vi det med ro, handlet litt mc-utstyr som selges med 0% VAT (mva). VAT er 20% på andre varer, noe som gjør shopping litt mer interessant, selv for meg. Kjørte litt mer på vestsida, ville se Erik Kjuus i løpet, så vi lurte oss ned til TT-løypa ved Laurel Bank, her er det et godt punkt for å se frisk kjøring, men vanskelig tilgjengelig. Løypa går langt nede i dalen her ... Kjuus står opp- ført i programmet, men kom ikke, fikk senere høre at han ikke startet pga trøbel med sykkelen. Dessverre. Skulle delta i Newcomers i et senere løp.

Tirsdag var siste dag på Isle of Man, vi tenkte å se Castletown, byen som ligger helt sørøst på øya. Som tenkt så gjort, det er vakkert uansett hvor du kjører, vi la turen via løypa til Southern 100 Road Races. Castletown er absolutt en vakker by med slott, collage, kanal og restauran- ter, like ved flyplassen. Litt lenger sør ligger det sannelig et fyr ute på et langt nes, jeg tenkte at det må jo fotograferes særlig nå som det er så fint vær. Vi kjørte på eget ansvar over golfbanen, før vi

kom til en parkeringsplass med ei grind, denne var tydelig merket med at innkjø- ring, sykling, lufting av hund og alskens annet ikke er lov. Det kom en sveitsisk- registrert bil kjørende ut fra området, så kona mente at da kunne vi også kjøre inn, men jeg tenkte at sikkert ikke så lurt og valgte å gå. Neset er langt, jeg så det kom en Range Rover imot, tok et skritt til side, hilset, nikket og smilte - men damen som kjører bare freste til- bake. Skjønte ingenting, jeg. Vel tilbake på Gann forteller jeg om hendelsen på Langness fyr (langnes). Da ler NAF- gutta og forteller at dette fyret ble kjøpt av Jeremy Clarkson og er i privat eie. Når jeg googler Langness og Clarkson er det lett å finne stoff om rettssaker og krang- ling angående allmennhetens adgang til området, og ja - damen var visst eks. fru Clarkson, som for øvrig kommer fra Isle of Man.

Hjemturen

Stoppet på hjemturen var lagt til Orkn- øyene, vi la til kai i administrasjonssente- ret, byen Kirkwall. Vi så mange tydelige tegn på dette samfunnet har vært under norsk herredømme, deres rimelig nye flagg er også likt vårt norske, bare med gult i stedet for hvitt. Vi valgte å kjøre runda rundt øya inkludert Birsey, stedet hvor en heller upopulær Earl bygget seg et palass som senere ble lagt i ruiner. Fortsatte til 5000 år gamle steinalderut- gravninger på Skara Braes, stoppet ved steinformasjonen Ring of Brodgar, som kan minne om Stonehenge, besøkte også byen Stromness. Tok så turen ned til det naturlige sundet Scapa Flow, som var briternes flåtehavn under både første- og andre verdenskrig. Her senket tyskerne sine krigsskip som var tatt til fange etter første verdenskrig, for selv å komme seg

hjem etter krigen. Churchill fikk bygget barrierer mellom noen av de ytre øyene for å sikre området ytterligere. På Lamb Holm (lammeholmen) holdt britene Ita- lienske krigsfanger, disse var katolikker noe som medfører messeplikt. Fangene fikk derfor tillatelse til å bygge om den ene brakken til kapell, noe de virkelig klarte ved hjelp av sement og maling. Vi avsluttet så dagen med å rusle i Kirk- wall og St. Magnuskatedralen, som er sjokkerende stor. Den er tydelig preget av tette relasjoner til Norge, kan minne om Nidarosdomen litt nedskalert, med norske flagg, norsk Bibel foran alteret og ikke minst utsmykning malt av Håkon Gullvåg. Ragnvald Jarl startet byggingen i 1137 til minne om St. Magnus som ble drept i 1115. Vi hadde jo bare en dag, men du verden hva man rekker når man kan kjøre selv og planlegge dagen etter eget for godtbeholdende - fantastisk!

Hjemturen over Nordsjøen gikk fint, men havet er lumsk og Gann kan føles liten der den ruller på bølgene. Til neste tur skal vi kjøpe sjøsykeplaster, så flere gå rundt med dette på halsen. Skulle det gå riktig ille, har Gann sykepleier om bord, og på returen fikk vi også besøk av redningshelikopter fra Johan Sver- drup-plattformen som satte ned red- ningsmann, lege og bære på dekket, som trening. Jo, de tok med båra og forlot i elegant stil også, kun øvelse.

Bli med!

Er det verdt å ta turen? Absolutt! Morro å se de som virkelig tar av på MC, selv om vi var der på amatør- og veteranløp- ene. Du ser mange flotte motorsyklere i gatene, over alt. Fantastiske veier i form av britisk landevei, smalt og svingete, antikt, minner fra vikingetida, steinhus holder seg godt, et godt motorsykel- miljø på båten, mulighet for litt lovlig full gass, opplevelser som ble delt med de andre på kveldene. Neste mulighet med Holy Riders blir i 2021, god tur da!



På Sulby Straight som passasjer i bil med Erik Kjuus. Akkurat her har TT-ræserne med Superbike 320-330 km/t når de passerer.



Det går mange veteranog-rüter på Isle of Man, noen med damp.

På tur i Norge - Lofoten 2019



Engabreen er en del av Svartisen, nesten til havet.

Mellom slurkene med nytrekt kaffe og en bit av nystekt eplekake med vaniljesaus, går drøsen lett. Vi er på MC-kafe i Holy Riders MC-satellitten i Eigerøy Arbeidskirke i Egersund. Vi samles den tredje mandagen i måneden gjennom sommerhalvåret. Johan fra Varhaug er en av dem som har deltatt jevnt og trutt gjennom de fem årene vi har arrangert MC-kafeen. Hørte jeg rett, hadde han virkelig tenkt å kjøre til Lofoten alene på sin BMW RT 1200 denne sommeren? Ja, det var hans bestemte plan.

Tekst og foto: Frode Jess Klippen

Tankene begynte straks å surre i hodet mitt, kanskje jeg skulle spørre om å få bli med? Det gikk et par uker før jeg sendte en sms og spurte om han hadde lyst på selskap. Svaret tikket inn ikke lenge etter, det ville bare være trivelig! Johan hadde planlagt turen i grove trekk, men ingen ting var spikret! Fremdriften og planen fulgte vi hele turen, det ble perfekt! Vi fant snart ut at vi hadde mange felles interesser, ønsker og kjørestil. Kunne det bli bedre? Nepp! Nå vil jeg invitere dere lesere av Power med på kryss og tvers, nord og sør, over fjell, under- og på fjorden, gjennom grisgrendte strøk og norske «storbyer».

Opp gjennom Sør-Norge

Det ble onsdag i begynnelsen av juli, men blir ikke ferdig med alt på jobben jeg måtte ha klar før ferien, jeg måtte ha en dag ekstra. Sure greier, for planen var at vi skulle starte på vår MC-tur torsdag morgen kl. 09.00. Jeg måtte ta den kjedelige telefonen til Johan og be om utsettelse en hel dag. Spent på reaksjonen ringer jeg Johan. Det er supert, sa han, har du sett værmeldingene for torsdag? Kolossalt med nedbør hele dagen. Ok, den gikk greit. Nå er det slik at Johan og jeg har det romslig med fridager da en er 100% pensjonister og den andre 60%. Det vi mister i den ene enden av turen, kan derfor lett legges til i den andre. Når vi attpåtil har hver vår Wenche hjemme som godtar planen om at vi blir borte et



Johan tar ei pause på veg ned Trollstigen.



Å nei Frode, framhjulslageret...

par uker, så ligger Norges mange veier åpne for oss. Fantastisk!

Fredag morgen, sola gløtta frem mellom tåke og litt morgenyrr. Vi tok veien fra RV44 til E39 over Høg-Jæren til Vikeså, deretter gjennom Hunnedalen til Sirdal, over Suleskar til Valle, Dalen og Åmot. Tåke og yr har blitt til rent solskinn i løpet av formiddagen. Noen feilmeldinger på kjørecomputeren på BMW 1600 GTL'n min gjorde meg litt urolig, men etter at jeg tok ut sikringen på den ekstra USB-ladekontakten jeg hadde montert dagen før, ble alt ok. Dette lovet godt. I Åmot skulle vi kjørt rett nord på RV37, men der greide vi jammen å havne på vesterveg på E134. Hva gjør vel det, vi fikk 50 km ekstra kjøreglede rundt Totak tilbake fra Haukeli til Rauland. Supre MC-veier, gleden på vår side, vi hadde det bare flott. Fremme på Rjukan ble det en god stopp, tanking og middag. Flott sted for en kort helgetur en annen gang.

Fra Rjukan og opp Tessungdalen til Uvdal og Geilo i strålende sol, det må bare oppleves. Fantastisk natur, utsikt over fjell og vann, gode veier med relativt nylagt asfalt. På Geilo var det innkjøp av proviant for overnatting på hytte. Vi hadde ikke detaljerte planer for hvor langt eller hvor vi skulle kjøre hver dag. På Geilo sjekket vi ut at det var hytteutleie på Myrland langs RV50 mot Hallingskarvet. En telefon og hytta var i boks. God drøs rundt kveldsmaten med utveksling av dagens opplevelser, og en takk til Vår Herre. Dag 1 hadde gitt oss 500 km udelt kjøreglede.

Over fjellet, ned i dalen

Lørdag morgen klokka sju var det opp å spise frokost, smøre matpakke, fylle termos og pakke syklene. Litt lavt skydekk, samtidig stoppet regnet, vi kunne kjøre glade, takknemlige og svært fornøyde videre. Siden vi bare hadde løse planer for turen, var det lett å forandre veivalg og dagens mål. Da ble det Fosshalvøya via Åfjord og Osen til pizzastopp i Namsos. Her traff vi en svenske som også var på vei fra Göteborg til Nordkapp på to hjul, men han trødde alle mila. For et mot. Fra Namsos trilla vi på Kystriksvei 17 via Foldfjorden, Bindalsfjorden og til Brønnøysund for ei skikkelig natt på hotell.

Den svingete veien over Utvikfjellet, utsikten fra Karistova med hvite fjelltopper, grønne skråninger og beiter, samt en blå fjord; Slike syn gjør rett og slett noe med deg. Det er så flott at det nesten er trafikkfarlig. En is i Stryn, før vi la veien langs Strynsvannet mot Geiranger, Trollstigen og «hyttenatt» i Åndalsnes. Sol og tørre veier, kveld og nattefred på hytta.

Trivelige Trøndelag

Dag 3 ble bare 300 km, av de ca 250 km på bakhjulet... (He, he). Planen var å nå Molde og Kristiansund, vi ville følge ytterste kyststripe gjennom Trøndelag og Helgeland til Bodø. Etter 50 km rykket det kraftig til i framhjulet, hva var det?

Kjørte litt rolig videre, men følte at sykkel len dro til siden. Ny stopp, opp på midtstøtta, Johan presset ned bakparten og jeg sjekket framhjulet. Uff-da, det skrapte og nykket i framhjulslageret, hva nå? Med 250 km til Trondheim etter korteste veg kunne vi nå en BMW-forhandler og kanskje mulighet for reparasjon? Vel fremme på Heimdal, antagelig godt hjulpet av Guds engler, ble det en god natt på pensjonat, fem minutters kjøring fra merkeverksted MC Tuning.

Maken til service og god hjelp skal du lete lenge etter. Fem minutter etter åpningstiden mandag morgen stod GTL'n på verkstedet. Tre kuler manglet i framhjulslageret, ikke merkelig det rykket skikkelig i MC'n idet de forsvant ut. Jeg er takknemlig for at det gikk bra i hele 25 mil. Verkstedet serverte kaffe, Johan og jeg benyttet tiden til å skaffe oss litt MC-snadder, prøvesitte nye modeller av BMW og Triumph, mens det hølregnet ute. Tre timer etterpå trillet de GTL'n ut av verksted med nytt lager og nytt framdekk. Samtidig stoppet regnet, vi kunne kjøre glade, takknemlige og svært fornøyde videre. Siden vi bare hadde løse planer for turen, var det lett å forandre veivalg og dagens mål. Da ble det Fosshalvøya via Åfjord og Osen til pizzastopp i Namsos. Her traff vi en svenske som også var på vei fra Göteborg til Nordkapp på to hjul, men han trødde alle mila. For et mot. Fra Namsos trilla vi på Kystriksvei 17 via Foldfjorden, Bindalsfjorden og til Brønnøysund for ei skikkelig natt på hotell.



Godt sengen finnes over hele landet, artikkelforfatteren stekker ut ryggen.

Åja, vil lå i telt også!



Noraførr

Dag 5 forlot vi Brønnøysund nydusjet, både mann og sykkel, med en skikkelig hotellfrokost innabords. Dagens mål var slektsbesøk og overnatting på Sandhornøy i Gildeskål sør for Bodø, i salmedikter Elias Blix' rike. Vi prøvde å fordøye alle «scenebildene» vi passerte og så fra dekket på ferjene vi fulgte, men det var ikke lett. Lukta langs de tørrelagte stredene på fjære sjø, blomstene i grøftekanter, øyer og holmer vi passerte, gjennom lange-lange-lange tunneller. Svartisen, blå og hvit, med brearmer ned mot fjordene i Meløy. Alt kan ikke beskrives, du må kjøre turen selv for å forstå det. Etter en god privat overnatting med mye trivelig prat, eksellent bevertning både kveld og morgen, tok vi en rolig start klokka 10. Bare godlyd i BMWene igjen, på veg til Bodø via Saltstraumen. Sola skinte, tørre veier, flotte panorama, herlige svinger. Vi måtte være i Bodø kl. 13.00 for å ta ferga til Moskenes i Lofoten, en overfart på fire timer.

I Bodø holdt jeg plass i fergekøen, mens Johan tok turen opp til den lokale BMW-forhandleren. Et merkelig fenomen hadde oppstått i det vi passerte polarsirkelen; GPSene våre taklet ikke å være «Noraførr», Johans gikk helt i svart og min gikk over i nattmodus. En modus vi absolutt ikke trengte nå her nord der midnattssola rådet. Vel om bord på ferga, faststroppede MC' r, blå himmel og blått hav i dag også. Lofotveggen langt der fremme mot Nord-Vest. Fire timer, hva kan de brukes til? Nå ja, mat må man jo ha, litt drøs med andre MC-folk, blant annet en gjeng med finlendere som også ville se Lofoten. En velfortjent lur på dekket mellom to kasser med redningsvester kunne passe godt. Da vi slo

øyene opp igjen, var det mye folk rundt oss på dekk; svensk-, tysk-, norsk- og japansk språk om en annen. Turistene sto der med sine mobiler og dyre kamara, knipset litt her og litt der, og not den fine overfarten. Kanskje de lurte litt på de to som lå og sov så godt på dørken? Vel fremme i Moskenes, bar det rett ut til Å, ytterste bosetting på Moskenesøya. Vi parkerte nede blant de gamle, originale husene og gikk rundt mellom sjøboder, museer og rorbuer. Her måtte vi bare få av oss kjøreklærne, for sola steikte fra klar himmel, kokvarmt og vindstille. Det var busslaster med turister og bobiler så langt øyet kunne se, og alle overnattingsplasser var fullbooket. Nå skulle endelig teltet vi hadde dratt med oss hele veien, komme til nytte. Det ble en flott kveld med primuskoking av pølser og en god natts søvn i teltet på Rystad Camping, som akkurat har fått seg nye og flotte servicebygg.

Innover og nedover

Vi fulgte stort sett E10 gjennom hele Lofoten med noen så avstikkere her og der; Smeden i Sund, Nussfjord (Norges best bevarte fiskevær), videre til Henningsvær, en av mine favorittplasser i Lofoten. Thorbjørn Egners sang, en ekte lofotorsk jeg er, for jeg er født i Henningsvær, kjenner du sikkert til? Stopp og tanking i Svolvær, før vi endelig tok ferja fra Løddingen til Bognes i Hamarøy. Nok en flott fergetur, bortsett fra en MC-veld da ferga la til kai. Det så ikke bra ut der den lå over en pullert og oppetter en stålbejelke, oppskrappt og med hvite malingsstriper på sideboksen og kåpa, men med litt gnikking og polering var det til slutt lite som viste. Hell i uhell. Nå var også de store turmålene våre nådd.

Tilbake på E6 bar det sørover i relativt store jafs. Jeg vil bare nevne at naturen og veiene over Hamarøy er en tur verd. Fauske ble passert med en liten avstikker fra Finneid til Sulitjelma og gruvebyen Jakobsbakken, som var min arbeidsplass i tre år på slutten av 1970-årene. Kvelden og natten ble tilbrakt på Røklund i Salt-dalen, på enda en super campingplass med hytteutleie.

Ny flott morgen med nye veier og god asfalt. Milene bare forsvant over Saltfjellet, med en liten obligatorisk stopp ved Polarsirkel-globusen med tilhørende fotograferingsbevis, og litt teknisk kontroll og service på den ene MC'n. Sørover ned fra Saltfjellet dukket det opp et skilt i vegkanten om et MC-museum på

Storforshei. Et lite, men interessant museum med Tempo, Ariel, NSU, Zundapp, BMW og noen russiske sykler. Vi stakk også innom Arctic Circle Raceway, Norges beste Road Racing-bane like nord for Mo i Rana. En av de seks rundene i NM i Road Racing ble kjørt her denne uka. Utrolig hvor fort det går og hvor hardt nedlegget virkelig er gjennom svingene på denne banen. Stein Arild, en av de som kjører for Holy Riders Racing, var akkurat ferdig med kvalifiseringsrundene når vi ankom banen. Kona hans, Karolina, var også med i depotet, koselig med prat, kaffe og is i varmen. Takk for hyggelige timer sammen!

... kjøre E6 ...

E6 sørover bød som vanlig på mye sommertrafikk, bobiler, turister i små og store biler, veiarbeid og litt venting. Slik trafikk gir utrolig god kjøretrening både i kø og med kjappe, men sikre forbikjøringer. Namdalen er flott, men laaaang. Nest siste natt på turen ble i Verdalen, men ingen av oss ble lottomillionærer av den grunn ... Litt grått og yr på morgenen før- og gjennom Trondheim, men en stopp på Størens Bakeri (fra Bør Børson) veide opp for det. Obligatorisk handling av Wienerbrød før vi klatra opp Drivdalen til Dovrefjell på ny-asfalterte og tørre veier. Det var vindstille over Hjerkinnsom tillot en stopp og lengre matpause på en av alle de fine rasteplassene som er satt opp langs veien.

It must come to an end

Siste natt tok vi hos Johans bror og kone på Brøttum. Takk for herlig grillmat, hyggelig kveld, god seng og flott frokost før siste etappe hjem; Gjøvik, Hokksund, Dalen i Telemark, Suleskar og Jæren. Dette ble en fantastisk reise, langs fjorder, under fjorder, på fjorder, over fjell og gjennom fjell, in i store skogsområder, trange og vide daler, byer og bygder, innom fiskevær og turistattraksjoner. Vi sov i telt, på hotell, i hytter og hos slekt. Opplevde raske veier og søvnige veier, smale veier, breie veier, bratte veier, flate veier, på veier i kø og veier helt alene. Total ble det 4350 km i løpet av våre ti dager gjennom Norge på sitt vakreste. Sååå mye flott natur, korte og lengre møter med mange hyggelige mennesker på fergeleier, bensinstasjoner og rasteplasser. Ingen ulykker. Vi har vært velsignet. Takk Johan, for at jeg fikk være med. En stille takk også til Gud for beskyttelse, samt den flotte naturen som Han så viselig har frembrakt og latt oss få oppleve.

Mekking, fixings og trixings

Overskrifta er et kjent begrep som gir gode assosiasjoner for oss i avdeling Trøndelag, da uttrykket var firmanavnet til en nevenyttig venn av klubben. Etter beste evne forsøker vi å holde denne mottoet gående i form av mekkekvelder på klubbhuset.

Tekst og foto: Einar Haagensli og Lars Mjølhus

De åpne mekkekveldene startet med det faktum at Leif Lia har et godt utvalg i det som for ham er drømmesykler. Drømmesyklene er i stor grad sykler fra 80- og 90-tallet; diverse Suzuki-Kawasaki-Honda-greier, i tillegg til jr.s nesten nye Yamaha YZF125R. Motorsyklene blir flittig brukt både av Leif selv, sønn Tellev, far Arthur og andre klubbmedlemmer, så behovet for service og vedlikehold er absolutt tilstede. I tillegg har den såkalte 'klubbsykkelen' skapt et betydelig engasjement og arbeidsbehov for de ivrige mekanikerne (se egen reportasje i neste nummer av POWER). Her måtte det med andre ord mekkes mer enn et kvarter på mandagene.

Det var i den forbindelse med nødvendig skruing på egne sykler, at ideen om å åpne huset for alle som ville mekke, tok form. Det å gjøre ting sammen er jo sosialt og inkluderende, vi deler kunnskap og finner løsninger på utfordringer. Etter litt refleksjon og kartlegging av ressurser i klubben, ble det bestemt fra og med høsten 2018 at vi åpner verkstedet hver mandag klokka 18 i vinterhalvåret for alle som lagrer sykler, samt dem som bare liker å være i et teknisk miljø sammen med andre.

Det er mye kunnskap fordelt mellom de som stikker innom, men en krumtapp i det hele er våre egen verkstedansvarlig Jonny Kristiansen, Jonny sitter gjerne med "fasit" i hodet om det kniper. Han er opprinnelig bilmekani-

ker og liker å skru, men jobber til daglig som butikksjef i FRETEX i Fjordgata i Trondheim. Vi velger å tro at han liker å bryne seg litt på våre utfordringer. Det kan i alle fall virke sånn. Jonny har også bidratt til å oppgradere fellesverktøyet og annet utstyr, slik at vi i dag kan tilby et nokså velutstyrt verksted med oppheng i taket, løftebukker, verktøy, trykkluft og arbeidsbenker. Verkstedet har fått nytt gulv lagt av vår venn Roar Rønningen.

Oppmøtet kan variere noe, men det har vært jevnt over bra og praten har gått livlig. Vi kjører fast program med mekking fra klokka 18, åpner for kaffe og noe å bite i rundt klokka 20. Andakten klokka 21 er et fint utgangspunkt for dypere samtaler, men vi har registrert at flere da gjerne er litt slitne og tar en tidlig kveld. Vi unner dem det ...

Om du finner tilbudet interessant er det bare å melde din interesse. Avdeling Trøndelag har godt med plass til vinterlagring, som inkluderer mulighet for mekking. Vi holder verktøy og stiller med selvutnevnte konsulenter.

Velkommen innom til alle som savner et trygt miljø som du kan være en del av eller at du bare vil slå av en prat. Vi tenker at dette også kan være en idé for andre avdelinger - det å gjøre noe sammen styrker samholdet og det er sosialt - du finner noe å prate om. Det gir avdelingen et styrket image som motorsykelklubb, samt at det er så enkelt. For de som har klubbhus med verksted er det bare å gjøre det!



(F.v.) Ganesh Ravindra, Leif Lia og Jonny Kristiansen pleier Leifs Suzuki GSX750ES, mens Lars Gøran Strømhaug fordyper seg i nye lagerhavari borti hjørnet.



Det gjelder å se ut som en mekaniker når du skal mekke.



Jonny Kristiansen (t.h.) på veg ned i styrelageret til 'Alpedronningen' (TransAlp) til Alex Paalberg.



Når det er tanken som teller

Hvordan fjerne rust inni en bensintank? Nettet flommer over av forskjellige forslag, fra å fylle opp med Coca Cola noen dager til mekanisk fjerning. Mange gode forslag, men alt til sitt bruk. Det trengs ikke store innsatsen for å fjerne overflaterust kontra gravrust. Videre gjelder det å ha en plan på etterbehandling av rent stål etter rustfjerning. Her er valgene like mange, selv om ikke alle har ønsket langtidseffekt.

Tekst og foto: Halvard Bergsholm, Horve Sau&Mek

Elektrolyse

Jeg har valgt elektrolyse i denne artikkelen, sammen med avsluttende behandling med Ferro-Bet. Fordelen i dette tilfellet er at jeg kan beholde originallakken, da vannløsningen som blir brukt, ikke vil skade lakken. Etterbehandlingen lar meg også følge med på eventuelle nye rustangrep fremover, kontra en Sealer / Coating som vil dekke over behandlede områder.

Elektrolyseprosessen består av en anode (offermetall) og en katode, som her er stålet i selve tanken. Anoden kan være jern, støpejern av stål eller grafit. Du kan ikke bruke rustfritt stål, da det vil danne seg giftig/skadelig gass. Det virker som om elektrolyseprosessen virker på det friske metallet under rusten, og får rustflak til å feste seg på anoden. Det er viktig med gode kontaktflater, og husk endelig å ventilere området på grunn av utvikling av knallgass i prosessen.

Før og etter inni tanken



Tanken

Utgangspunktet i dette tilfellet, er en bensintank fra en Honda CB450 K0 fra 1966, med mye gravrust inni etter dårlig lagring i årtier. Det var derfor rikelig å ta av. Utstyret som jeg bruker til elektrolyse er følgende:

12V batteri: Jeg bruker vanlig mc-batteri, da mye strøm kan føre til hydrogensprøhet i stålet. Jeg har ikke funnet noen konkrete tall her, men baserer meg på andres erfaring.

Analog batterilader: En elektronisk lader vil kunne registrere denne prosessen som en kortslutning og derfor slå av strømmen. Det går ikke.

Stativ med magnet i bunn: Innretningen jeg har og fungerer bra, er en sak som ofte blir brukt i forbindelse med måle-ur på dreibenk og lignende (se bilde).

Anode: En vanlig stålbit som er blankpusset fungerer flott. Greit med litt størrelse på biten, men den må ikke komme i kontakt med selve tanken.



Jording, strømforsyning og Krystallsoda, elektrolyse på gang.



Her bobler det bra i tanken.



Hondatanken - ferdig!

Stor plastbeholder: Tanken bør ligge oppi 'ei balje', som fanger opp søl og ikke leder strøm. Krystallsoda, kjøpt på Jernia.

Fremgangsmåte

Her har jeg skrevet ned en punktvis instruks og du bør gå gjennom den punkt for punkt:

- Når tanken har mye gravrust, er det en fordel med mekanisk fjerning først. Her er det bare å slippe fantasien løs. Jeg er tilhenger av dette oppsettet: Gipsskruer-bensintank-sementmikser-skummadrass. Fyll gipsskruene oppi tanken, pakk den godt inn i en del av en gammel skum-madrass eller lignende, legg dette inni sementmikseren og la det snurre og gå en del timer. Tørketrommel kan gå til nøds, hvis du ikke blir oppdaget. Tøm ut de skruene som kommer ut frivillig, og bruk en magnet på de mer gjenstridige. Skyll tanken godt med vann, og klargjør for elektrolyse.
- Begynn med å montere en ledning fra tanken som skal gå til minus-polen på batteriet. Slip bort gammel lakk og rust så ledningen får god kontakt med metallet. Jeg bruker 2.5 mm² ledninger.

- Lag en vannmix med krystallsoda, ca 4-5 spisekjeer per 10 liter vann. Jeg bruker varmt vann for å få best oppløsning. Se til at alle uttak/åpninger under tanken er tettet før vannmixen helles oppi. Jeg liker å ha tanken i en stor plastboks for å samle opp eventuelt søl og lekkasjer.
- Koble pluss på batteriet til anoden. Igjen, se til å ha rene overflater. Plasser anoden ned i tanken, så langt ned den kommer uten å komme i kontakt med stålet.
- Koble til batteriladeren. Det er eventuelt nå du angreir på at du ikke fulgte rådet i begynnelsen av artikkelen om å gjøre dette på en luftig plass. Det blir en del bobling og syding oppi tanken.
- Etter ett døgn i prosess bytter jeg væsken, da den er ganske så mettet. Anoden blir også renses for svart belegg med både fil og stålborste for å få fram metallet igjen. Husk å koble fra strøm før håndtering av anoden.
- Normalt tar prosessen 8-10 dager, hele tiden påkoblet både lader og

- batteri. Anoden bør renses en gang i døgnet. Igjen, husk å fjerne det svarte belegget som har oppstått på stålet, for best mulig virkning. Prosessen er ikke skadelig for metallet i tanken, og se an hvor mye rust som samler seg på anoden.
- Når det nesten ikke er mer flakrust som henger seg på anoden, tømmer du tanken og spylers den grundig ren med høytrykkspyler. Vær grundig med å få ut alt vann, og tørk den ut innvendig. Jeg har god erfaring med skotørkeren.
- Fornøyd med resultatet? Det blir ikke blankt stål inni etter denne prosessen. Overflaten blir grå og ruglete, med små svarte felt. De svarte feltene er Magnetitt, en stabil form for rust.

Som sluttbehandling for stålet, og forhindre ny rustdannelse, har jeg et par deciliter med Ferro-Bet rustfjerner oppi tanken, som igjen blir vendt rundt til alle overflater er dekket. Overskytende rustmiddel blir helt ut, og tanken blir satt til tørk i noen dager. Ferro-Bet vil ikke, i henhold til produsenten, løse seg opp i bensin. Ferdig!

SESONGSTART OG HR UNG I AVDELING NORDHORDLAND

I disse Korona-tider har det vore smått med organisert aktivitet, bortsett frå ein og annan sporadisk tur. Det er jo lett å halde dei anbefalte korona-reglane i trafikken, ingen spyting og tusen og ein, tusen og to, tusen og tre...



*Jørgen Kveldstad i aksjon på huset.
Foto: Henning Gjelsvik*

Tekst: Arvid Aasgard

Dugnad o'hoi

Dugnad er viktig for ein klubb. Det har blitt lagt ny grus på parkeringsplassen til klubbhuset.

Huset har blitt vaska og det nærmar seg maling. Men, så det kom det ei melding på medlemsida til Holy Riders Nordhordland som var kjekkere enn både grusing og maling.

Tur med ungdommen

Ungdommen er ikkje vanskelige å be, dei hiv seg rundt og er klare momentant. Henning Gjelsvik fekk ein forespørsel og plutselig hadde han blitt oppgradert til sjåførskule-lærar. Det er fleire i Holy Riders Ung Nordhordland som ikkje har førarkort enno og framleis er avhengige av foreldre eller andre for å få køyre motorsykkel. Holy Riders Nordhordland har kjøpt inn fleire kommunikasjonssett, slik at vi kan å ta med ungdommar på tur.

Nokre fekk sitte på, nokre fekk lærekøyre, nokre køyrte sjølv, det var ti ungdommer med på tur til torget i byd'n (Bergen, seff.)

Torget i Bergen er ein fin samlingsplass for motorsyklistar. Ekstra kjekt å reise dit, når me sjølve må halde MC-kafeen vår stengt i venting på lette i korona-restriksjonane.



*Den yngre garde i Holy Riders Nordhordland.
Foto: Arvid Aasgard*

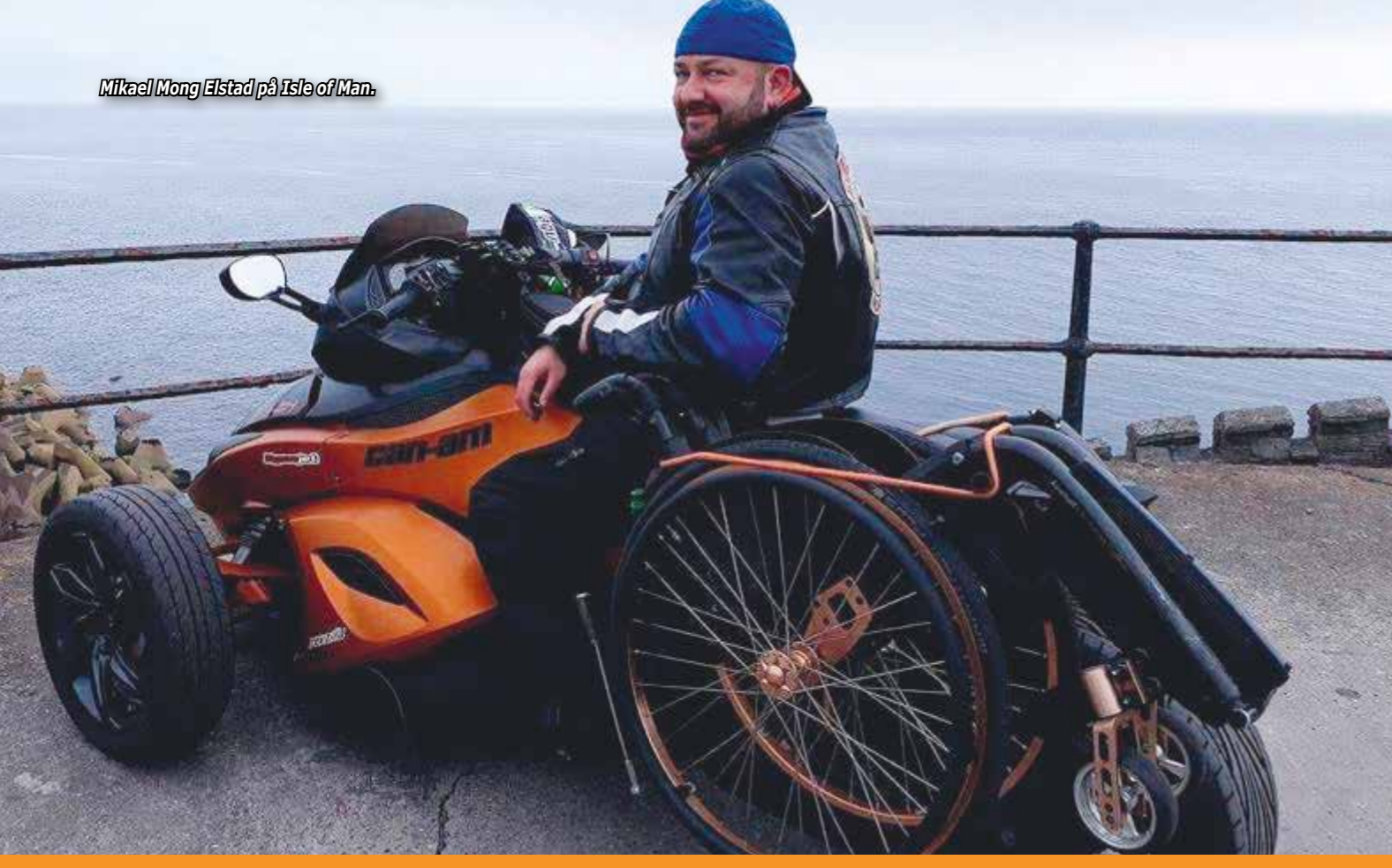
Det vart ein fin kortesje av motorsyklar, omlag 20 stk, som stakk innom torget denne kvelden. Holy Riders, Freebirds MC og andre.

For å skryte litt, ryggmerket til Holy Riders tek seg godt ut og er eit fint vitnesbyrd i seg sjølv. Det er kjekt å sjå at sesongen, her i vest, er godt i gang.

Det skal bli kjekt når vi får opne MC-kafeen og invitere alle dei flotte MC'rane på kaffe, vaflar og Jesus og sånn ...



*Fin samling av diverse syklar og førarar.
Foto: Tore Olsen*



Ved Sulby Bridge på Isle of Man.



Denne hadde gjort sitt, nå har jeg fått ny enda bedre fra Triumph 😊👍

...en utrolig frihetsfølelse, selv med brukket rygg!

Tekst: Frode Jess Klippen
Foto: Mikael Mong Elstad,
Frode Jess Klippen og TT Photos

Mikael (Mong Elstad), nå har du kjørt MC i mange år, hvordan får du til denne kombinasjonen?

Jeg har alltid vært glad i fart og spenning og før jeg brakk ryggen hadde jeg lett motorsykkel. Et tydelig bevis på det, var at jeg havnet i rullestol, men jeg så ingen grunn til å ta inn årene for det.

Fikk diagnosen 'Th12, L1-skade' i 1994 og ble lam fra livet og ned. Da var det bare og se seg om etter alternative løsninger. Startet først med en ATV. Jeg fikk sjekket balansen og stabiliteten på denne, det funkete helt fint. Det neste prosjektet ble en BOOM Trike, den koste jeg meg med i hele 13 år. Det var først da jeg var innom Can-Am forhandleren Rune Helleland på Klepp, at jeg så 'sykkelen i

mitt liv'. Der stod det en Can-Am Spyder RSS, denne bare måtte jeg få hjem! Straks la jeg Triken ut på finn.no.

Det var vel ikke bare å sette seg på å dra avgårde?

Nei, selvfølgelig, som rullestolbruker må du tilpasse enhver Trike/Can-Am til deg selv.

Er ikke det vanskelig? Hva vil du si til den som lurar på det tekniske?

Jeg er utrolig heldig og har mange flinke folk rundt meg, som hjelper meg med dette. Har også vært og vist min Can-Am hos E-Tac* på Forus, sånn at de fikk se patenten og hvor lett den var å bygge om. (* E-Tac er et firma som bygger opp biler og transporthjelpetstyr for handikappede). E-Tac finnes over hele landet, så det er bare å ta kontakt med dem.

Hva gir det deg, Mikael, å kunne kjøre motorsykkel?

Jeg har mange kompiser som kjører sykkel og jeg kan trygt si det er den beste måten å komme seg rundt på. Når sola skinner og jeg bare kan «dra inn» alle sanseinntrykkene fra den norske naturen på smale svingete veier og høre lyden som smeller ut av bakpotta, da har livet en ekstra dimensjon.

Stell og vedlikehold av mc, hvordan ordner du dette?

Det er et av minusene med å ha motorsykkel, den må vaskes. Det går det også, det tar bare litt lengre tid som rullestolbruker. Nå er jeg så heldig å ha fått meg ei fantastisk dame, som liker å kjøre motorsykkel og være med på å vaske etterpå.

Mikael, vi har kjørt en del turer sammen lokalt og til og med på Isle Of Man i 2017 og -19.

Når sola skinner og jeg bare kan «dra inn» alle sanseinntrykkene fra den norske naturen på smale svingete veier og høre lyden som smeller ut av bakpotta, da har livet en ekstra dimensjon.

Fortell litt om opplevelsene på turene?

I 2015 var jeg så heldig å få operert Stomi, da ble jeg helt fri og kunne virkelig kjøre mc ut i den store verden. Da slapp jeg å være låst til spesifiserte turer med garantert handicap-toalett. Nå kunne jeg skifte pose på motorsykkelen om det var så. Når jeg da fikk høre om turene til Isle of Man med Holy Riders og Skoleskipet Gann, da var det bare å melde seg på. For en fantastisk opplevelse.

På båten fikk jeg en god handicap-lugar, noe jeg ikke trodde de hadde? Mannskapet og bevertningen var helt topp. Der kunne du også velge om du ville sitte nede og fortelle dagens skrytehistorier, fra veiene-/race-løypa eller du ville opp en etasje for åndelig føde. Godt vennskap og hyggelige mc-folk innenfor alle kategorier av mc og mennesker.

På sist tur i 2019 gikk girshalteren i stykker i Nord-Irland, båten lå og ventet (lenge, takk) selv om den skulle videre til Isle of Man (les mer om dette i reportasjen fra IoM). Vi fikk tak i en redningsbil og begynte å skru allerede på båten. På Isle of Man gikk det ikke lang tid for å få sykkelen i orden, utrolig takknemlig for all hjelpen jeg fikk. Etterpå var det bare ut å nyte veiene, nesten fri fart over alt på øya, magisk! De lokale turene i Rogalandstraktene vil jeg ikke rope ...

Du er «The Big Boss» av Egersund MC, fortell litt om hvem dere er og hva dere holder på med?

Vi er en god gjeng i Egersund, med et fantastisk klubblokale (helt på bryggkanten i indre havn) og med verksted i kjelleren. Der har vi åpent hver torsdag året rundt fra 19-21, alle med motorsykel-interesse er velkomne!

Hva er de to beste sidene ved å være med i et aktivt mc-miljø?

Sosialt bra, god tilhørighet, det å komme sammen for å dyrke felles interesser. EMC (Egersund MC) arrangerer også fellesturer, lokale, samt med overnatting. Under det store «vårsleppet» 1. mai hvert år, med mellom 2000-4000 mc'er, selger og serverer vi både varm mat og kaker/kaffe i Egersund, før deltagerne vender nesen nordover mot Jæren og Stavanger igjen.

Takk for praten Mikael, da ser jeg frem til flere turer sammen med både deg og andre mc-venner over det ganske land.

Når Herren tar oss med på tur

- Et vitnesbyrd av Hjalte Árnason

Jeg vet ikke helt hva jeg skal tro? Skal jeg dele dette eller ikke? Noen godter seg kanskje? Andre setter et stempel på meg. Noen tror, andre ikke. Hvorfor skal jeg dele akkurat dette? Jeg er ikke noe spesiell. Sånne ting skjer for mange og ikke alle velger å dele det på den måten. Hvorfor fortelle en historie som ikke er slutt? Men, kanskje er den det, selv om mye tyder på at dette er bare - tja, sånn cirka - andre kapittel i den boka og mye igjen. Men, hvem skal fortelle den når den ER slutt? Og i familien må det gå an å dele sånt med kjære brødre og søstre!

«Jesus svarte og sa til dem; Om jeg også vitner om meg selv, er mitt vitnesbyrd sant, for jeg vet hvorfra jeg er kommet, og hvor jeg går hen, men I vet ikke hvorfra jeg kommer, eller hvor jeg går hen, I dømmer etter kjødet, jeg dømmer ingen». Joh. 8, 14-15.

Og hvem er jeg som ikke er spesiell? Jeg er nok ikke det. Helt vanlig. Jeg er vel født og oppvokst hedning, selv om jeg visstnok ble døpt i kirken og hadde en traumatisk, såkalt konfirmasjon. Jeg var ikke den mest opprørske ungdommen, dessverre. Faren min var stolt hedning, helt til han døde for noen få år siden. Jeg håper jeg fikk roet han litt på dødsleiet – det er ingen grunn til å være redd for å dø. Det er bare vakkert. Sånn som jeg ser det i alle fall. Nå. Moren min er derimot kristen, sier hun. Hun synger i kirkekoret i bygda og har et praktksemlar av en bibel i bokhylla i stua, en sånn gullkantet en. Den har stått der i mange år. Og gullkanten er virkelig gullkant i all sin prakt. Ikke bare fyller eller noe som ser egentlig ut som fingeravtrykk hos andre,

som faktisk åpner den. Men, jeg har jo aldri sunget i et kirkekor. Kanskje de får en slags overdose av Guds ord og ikke trenger å lese? Hva vet jeg?

Jeg har slitt med å feste rot et sted hele livet. Og jeg er ikke den som bosetter meg hvor forfedrene gjorde, bare fordi forfedrene syntes det var kult. Forfedre kan jo som nesten alle andre fedre - ta feil. Og det gjorde nok mine. Eller kanskje de ikke fikk noe valg, som jeg fikk? Jeg dro til Norge på et lite kurs i 14 dager. 15 år senere står jeg opp til ørene i skilsmisse og problemer.

«For mine sukk er blitt mitt daglige brød og mine klager strømmer som vannet. For alt det fryktelige jeg reddes for, det rammer meg og det jeg gruer for, det kommer over mig. Jeg har ikke fred, ikke ro, ikke hvile – det kommer alltid ny uro» Job 3, 24-26.

I denne perioden møtte jeg ei snill jente som dro meg videre igjennom dette. Men tilslutt fikk hun nok. Og etter å ha plantet meg alene i en trist og mørk leilighet, fant hun veien videre. Misforstå meg riktig, uten henne hadde ting sett veldig mye mørkere uten den kassen jeg flyttet inn i.

Jo, jeg søkte hjelp underveis. Jeg hadde til og med en forsikring på jobb som sikret meg hele to timer med psykolog! Hurra! Men det måtte visst sterkere krutt til for å få meg opp. Sånn kunne jeg ikke ha det lenger. Begynte å traumatisere min gode venninne. Under innflyttingen i kassen kom så ideen. Tar turen ut på Mærrepanna, som er et friluftsted i Fredrikstad.

Været er greit, blåser bra, men det er sol og grei temperatur for å være sluttet av september. Men, det er meldt kaldere og storm utover kvelden. Venninnen min traumatiseres litt til. Hun forstår hva som er på gang, men får ikke vite hvor jeg er før i siste liten. Regnet kommer, solen forsvinner, det blir surt å sitte sånn og vi sklir ned fjellet, ned i sjøen.

«Skyldløs er jeg, bryr meg ikke om å leve – jeg forakter mitt liv. Det kommer ut på ett, derfor sier jeg: skyldløs eller ugudelig – han gjør dem begge til intet», Job 9, 21-22.

Jeg har aldri vært noe idrettstalent akkurat, men jeg er glad i å svømme. Med de fete brillene (ja, de var både tjukke og fete) jeg gikk med som barn, var jeg sjanseløs i ballspill - så bare ballen i en sekundbrøkdell, den lille brøkdelen før den traff nesen min. Og det var omtrent utvalget hvor jeg vokste opp. Hånd eller fot. Annet var ikke sport. Nesen hadde det litt bedre med svømming. Og hadde jeg klart å svømme rett frem, hadde jeg kanskje blitt flink. Men, det kom etter hvert. Og nå fikk jeg faktisk bruk for talentet. Jeg var ikke i all verdens fysisk form, men det hadde ikke noe å si. Jeg kan de fleste teknikker og bytter på og kan svømme langt og holder ut. Og det gjorde jeg. Selv om bølgene var bikket meteren og mørket tittet frem. Det hadde skyet over og lynet smalt i skjærene rundt meg. Ja, vi valgte vestenden, som er teknisk sett utenskjærs og del av innseilingen til Fredrikstad.

Og jeg svømte. I en svart joggebukse og svart arbeidsgenser. Svarte sokker. In-

gen skal se meg. Det var litt vanskelig å orientere seg i mørket. Svømte mot tidevannet og tida ble litt diffus. Jeg var nok nærmere en kilometer fra avsparkstedet, når jeg sist husker.

«For den legemlige øvelse er nyttig til lite, men gudsfrykten er nyttig til alt, den har løfte for det liv som nu er og for det som kommer», Tim 4, 8.

Og sliten ble jeg, lå og fløt litt, hvilte litt. Og så kjempet vi videre. Eller prøvde. Det ble ikke mange tak før vi fløt igjen. Og takene ble bare færre med tiden, helt til jeg lå bare og fløt. Med bakhodet og skuldrene opp fra vannet – resten av kroppen hengende derfra, rett nedover. Etter hvert måtte jeg puste. Jeg telte ned og reiste opp hodet og tok et skikkelig dypt inn-pust. Dette er jo ikke noe jeg skal gjøre så mye av, tenkte jeg. Et par minutter senere sto jeg foran samme valget. Og naturen fikk råde. Et pust til.

Jeg er sikkert langt nok ute til at dette går som planlagt, tenkte jeg og fløt videre. Jeg har ikke tall på hvor mange pust det ble, men hodet ble tyngre og tyngre. I et av løftene merket jeg at det var blitt lysere rundt meg. Himmelen var kongeblå. Nå skjer det! Tenkte jeg. Og det skjedde. Ikke kanskje akkurat det jeg ventet på, men ...

«Ja, da skal du, fri for lyte, oppløfte ditt åsyn og stå fast og ikke frykte; for du skal glemme din møy, som forbi farne vann skal du komme dem i hu. Og lysere enn middagen blir da ditt liv, mørket blir for deg som morgenen. Og du skal være trygg, for da er det håp, og når du har sett deg vel omkring, kan du legge deg trygt til ro. Og du skal hvile og ingen skal skremme deg og mange skal søke din yndest. Men de ugudeliges øyne tæres bort, de har ingen tilflukt mere og deres håp er å utånde sjelen», Job 11, 15-20.

I neste pust var himmelen fortsatt kongeblå. Eller kanskje litt lysere. Og det var noe som fløy over meg. Engler. Akkurat som på glansbildene fra femtitallet. Små skapninger med valpefett og hvit kappe. Større enn jeg trodde. Kanskje en antagelse på grunn av det babyaktige valpefettet, men disse oppfattet jeg som ca. 80 cm høye. Tre stykker var de. To var helt hvite, men den siste så litt medtatt ut og var litt mer grå i fargen. De snakket ikke, men kommuniserte. De hvite tilhørte den stakkaren som hadde akkurat ringt 113 oppe på land. Den grå var min egen. Og den hadde vært opptatt i det siste, ref. fargen ... «din tid er ikke kommet. Du har fortsatt oppgaver her på jorden som ikke er utført. Vi kan ikke fortelle deg hva det er, fordi det er ikke i nærheten av å skje. Du ville ikke forstå hva vi snakker om».



Hjalte over Trollstigen.
Foto: Thomas Lind Thlebæk

Vel nede i vannet igjen, tok jeg en kjapp kontroll på min egen psyke. Den virket grei. Jeg var rolig, følte meg hverken kald eller varm. Hverken redd eller modig. Selvsagt dukket det opp mange spørsmål til disse skapningene, så jeg ventet ikke så lenge som jeg gjorde før. Tre, to, en og opp. Til bek mørke. Hva skjedde nå? Og forvirringen vokste mens jeg fløt videre. Etter et par pust til, dunket jeg bort i en skarp kant. Noe som lå horisontalt i vannet. Båt? Tenkte jeg. Ikke det nei. Det var en badetrapp.

Jeg og min nå sterkt panikkslagene venninne hadde veldig ofte gått turer der jeg nå fløt, men jeg hadde aldri lagt merke til en badetrapp. Det er kilometere med granittfjell på stedet. Men bare en badetrapp. Den fant jeg igjen senere. Etter et par forsøk. Regnskog og rustfritt.

Hva gjør vi nå? En fortvilet Hjalti tok tak og gikk opp. Vi hvilte litt nå, så går vi ut på tuppen og prøver igjen. Jeg lener meg inntil en stein og prøver å orientere meg. Tør ikke sitte ned, for da kommer jeg meg ikke opp igjen for egen maskin. Det er helt, helt svart. Så begynner jeg å forstå at selv om det blåser bra, så støyer

det unormalt mye. Jeg titter opp og ser en sønn oransje og hvit Sea-King rett over meg. Dette kommer jeg meg ikke unna. De har sikkert et termokamera og litt snacks der oppe. Og da kommer dette fine tanken: VI GÅR MOT LYSET, DA! Og det passet bra når en lommelykt rundet fjellet foran meg med en veldig våt, men hyggelig uniformert politibetjent hengende etter. Jeg måtte rope flere ganger på han før han så meg. Jeg hadde jo glemt at ingen skulle se meg. Svartkledd fra topp til tå. Han fikk meg frem til ambulansen som ventet. 32 grader, fryser ikke nei. Det ble litt blålys likevel. Kjapp tur innom legevakten, ha det til onkel politi og hei til doktor tante, som beordret meg vekk og videre. Veum i låst sluse, ribbet det jeg ikke hadde av slips, lommekniv, skolisser og verdighet.

På den andre siden av slusen fikk jeg den tvilsomme æren av å møte damen som «meklet» mellom meg og min tidligere kone i barnefordelingssaken. Hun jobbet litt ekstra der. Noen kaller det karma. Stakkars er vel mer riktig. For henne var det synd på. Jeg sov lett, kjente ikke noen temperaturforandringer i kroppen. På den andre siden av veggen var det full

utrykning og slåsskamp med en mindre samarbeidsvillig «kollega» av meg. Dette ble selvsagt hverken bekreftet eller avkreftet av personalet dagen etter.

Gikk rundt med uro i kroppen. Full av energi som måtte ut. Snakket egentlig ikke med noen. Ventet på psykolog. Han kom inn på ettermiddagen. Timene gikk veldig sakte med lite matlyst, mye trasking. Lengtet etter å komme hjem i kassen. Gå på jobb. Se om det dukket noen unger opp i helgene. Korridorene ble trangere, kortere og smalere. Dørene ble låst.

Psykologen kom endelig, en kar i tidlig 60-årene. Han hadde hørt om noen mislykkede idrettsprestasjoner fra kvelden før, ja. Jeg fortalte han hele historien. Snålt å sitte og pipe sønn, underveis. Hva synes han? Jo, det var spesielt. Hvordan har du det nå? Koker over av energi. Lengter etter ting og tang for første gang på lenge. Han ser rart på meg og sier: «Da synes jeg du skal gå hjem, jeg» Hva? Hjem? Jeg? Nå? OK, greit! De andre ansatte virket ikke helt enige i dette, men fant frem tingene mine, som politiet hadde levert på morgenen. Så var det å

traumatisere den stakkars venninnen igjen. Livredd for andre gang på to døgn. Hun kom og hentet meg. Kjørte meg hjem i kassen. Skjønte ingen verdens ting, ringte litt rundt og snakket om taushetsplikten.

De neste månedene gikk i å bearbeide. Ja, eller årene, for å være nøyaktig. Er kanskje ikke helt ferdig ennå, egentlig. Jeg ble tatt vare på av et knippe kristne damer. De sa ikke så mye. De lærte meg i alle fall å be på en ordentlig måte, og gav meg en bibel. (Les Jobs bok, du ... Hvilken del? HE-HE! Les hele, du, det gjorde jeg!) Og det ble plutselig noen å melde til. Og jeg fikk svar. Fine svar. Ting ordnet seg litt. Jeg haltet videre på jobb med god hjelp fra Job. Fant meg et annet sted å bo. NAV klarte å nøste litt opp i ting. Sønn at minusfortegnet på lønnslippen forsvant. Opplevelsen på vannet ble fortrengt. Kanskje ikke det rette ordet, men det er vondt å snakke om og begrenset hva folk gidder å høre. Dette skulle bli mellom meg og Gud, enn så lenge.

Men, vi må finne på noe nytt hobbyrelatert. Hva med motorsykel, spør venninnen? Hvorfor ikke? Tenker jeg. Jeg har aldri interessert meg for det og kjenner jo nesten ingen som har sykkel. Jeg har får sitte bakpå med en kamerat. Det var den første og antagelig siste gang jeg sitter bakpå. Det er ikke hans skyld. Jeg kontakter kjøreskole, og skaffer meg kjørelær på 'finn.no'. En sammensetning som får garvede stilister til å glise bredt, men de fungerte til mitt bruk. Ett år senere er det oppkjøring. Jeg skaffer meg en gammel Vulcan 1500 med visse utfordringer. De løses for det meste den sommeren. Siste kjøretur den høsten var 2. desember.

Vinteren går og min Kawasaki Vulcan blir lakkert, shaved, polert og gjennomgått. Den ble faktisk veldig fin. Som en originalsykel av den typen blir. Turer blir det. Med og uten venninnen bakpå. De to yngste ungene også. Og det var det som var målet: Sykkelen skulle glede flere enn meg.

Høk er en samlingsplass for mye rart her i Østfold. Det er midt imellom alt og ingenting, så det å putte dit med et veteran-kjøretøy av noe slag, slår aldri feil. Spør du pent, får du kjøpt både kaffe og softis også. Og hit forvillet jeg meg en torsdag ettermiddag. Jeg ruslet rundt på plassen, med kanskje rundt hundre motorsykler og speidet etter noen kjente, som det var fint lite av. Jeg kjente ikke mange som kjørte den gangen. Egentlig ingen. Ikke all verdens peil på sykler heller. Men i en krok ser jeg sykkelen min, eller det var jo faktisk ikke sykkelen min. Jeg hadde ikke parkert i noen krok, men den der var en helt lik, eller nesten. Jeg går rundt og titter og prøver å finne ut hvem eier. Han gir seg ikke til kjenne, så for oppmerksomhetens skyld henter jeg min sykkel og parkerer bak. Da kommer en kar løpende, med softis i høyre hånd og kaffekopp i venstre. Thomas (Ihlebekk), het han. Jeg pratet lenge med han og vi kjørte en liten tur sammen og det ble litt kontakt. Face, telefon og mer. Tiden gikk og kontakten fortsatte. Han byttet sykkel, så jeg kjøpte 1500'en av han, så nå har jeg to nesten helt like sykler, begge fungerende og på skilter. Tiden går videre og jeg ser på Facebook at han cruiser mellom forskjellige klubber rundt omkring, men er ganske så hyppig på Holy Riders. Jeg hadde jo ofte tenkt å kjøre innom der, hvis jeg så folk der når jeg kjørte forbi, men det var jo aldri noen å se der. Men, endelig får jeg det til. Jeg kjører inn mot klubbhuset og parkerer. Thomas kommer mot meg og gir meg en klem. Rune er nestemann, og etter den klemmen er jeg solgt. Jeg føler meg hjemme og plutselig får hele denne reisen en mening.

«For vårt evangelium kom ikke til eder bare i ord, men og i kraft og i den Hellige Ånd og i stor fullvisshet, likesom I jo vet hvorledes vi var iblant eder for eders skyld», Tess 1, 5.

Men, hva meningen er og hvor reisen ender er ikke godt å si. Til sommeren er det 27 år siden jeg fikk diplom for bestått kurs. Hit er jeg ledet, for nå i alle fall. Historien min fortsetter videre. I og

utenfor klubben. Vest er det blitt, uten ryggmerke enn så lenge, men jeg slipper i hvert fall å stave navnet mitt på fester, da. Det skjer ting rundt meg som ikke hadde vært naturlig uten denne opplevelsen. Jeg er takknemlig for den. Jeg opplever og står i ting som jeg aldri hadde klart uten roen og troen. Jeg høster av at jeg ikke lenger dømmer. Jeg omgås flotte mennesker jeg aldri hadde truffet uten den opplevelsen, og det gjelder ikke bare dere, brødre og søstre! Horisonten er bredere. Det er plass til alle som vil. Ledet er jeg videre og blir hørt. Jeg banker på ukjente dører og opplever mye godt og ja - litt vondt. Syklene durer og gleder flere og flere. Jeg har vært på flere turer med begge syklene samtidig, den ene da utlånt til MC-sultende bekjente.

Ting ordnet seg rett og slett fordi lyset og sannheten seiret over mørket og tvilen. Fem år senere er det fortsatt mye følelser i dette; selv om jeg i fjor sommer endelig klarte å fortelle dette uten å få så mye støv i øynene. Jeg synes fortsatt ikke at helikoptre er kule. I hvert fall ikke lyden fra dem. Dette kostet en del å skrive, men jeg håper det blir til inspirasjon for noen, styrke for noen og bekræftelse for noen. Dette er ikke bare mellom meg og Gud lenger. Jeg har en mening nå og svømmer mest innenskjærs i dagslys. Med og uten engler.



I 2018 utførelse: Hekla til venstre og Katla til høyre. Katla er unge Ihlebekk's første roadracingsykel. Foto: Hjalti Arnason

 **BØNNEREN I HOLY RIDERS MC**
Har du bønneemner/ønsker forbønn, send sms til bønneringen: **957 89 474** - pray@holyriders.no



Hæ, ka seie du? Kjøre någen i Holy Riders MC så fort?

Intervju med Holy Riders Racing, av en litt misunnelig Frode Jess Klippen
Foto: Stein Arild Øye, Thomas Lind Ihlebæk og Frode Gilen

Ja, faktisk, noen av våre medlemmer er aktive førere på Road Racing-banene. Holy Riders-miljøet favner mye, det vil dere se og lese om i dette, tidligere og kommende utgaver av POWER. Personlig liker jeg kjapp respons og at det sparker litt heftig når jeg vrir til. Andre liker den rolige brummingen av en-, to-, tre-, fire- eller seks sylindre i takt eller 'jevn utakt'. Slik er det, og slik ønsker vi at det skal være. Sammen har vi det flott. I dag vil dere bli litt bedre kjent med to av de aktive i Holy Riders Racing, Thomas Lind Ihlebæk og Stein Arild Øye. Vi begynner med den siste.

Stein Arild du har kjørt noen år nå, hvilke klasser kjører du og satser på i 2020?

Eg har kjørt Superstock 600 (Norges Cup i 2016, NC/NM i 2018). Prøvde meg i B-finalen i NM Superbike 1000 sista helg i 2019 pga motorhavari på R6'n. (Det

ble bronse, gratulerer! Red. anm.) Planen for 2020 er å kjøre Norges Cup i både Superstock 600 og Superbike 1000.

Stein Arild, beskriv miljøet i depoet under trening og løp?

Kanonbra miljø, med forskjellige personligheter og mål. For nokon er grillinga og det sosiale på kvelden nesten viktigare enn sjølva kjøringa. Mens nokon må skru heila natta for å få klar sykkel etter ein krasj, så kjeme det folk til som vil hjelpa med enten kunnskap eller deler. Me deler ofta både pit-boks og telt med andre førerar og har då felles grilling og sosialt på kveldstid. Den som kjeme først holder gjerne av plass til andre, sånn at me kan stå vegg i vegg og hjelpa kvarandre.

På banen er me konkurrentar, men samtidig hjelper me kvarandre. Trenger ein hjelp med sporvalg, små justeringar på kjørestil osv, så kommer folk og gir tips.

Hvilke motorsyklar og sikkerhetsutstyr blir benyttet i Road Racing?

Det er jo R-syklar som blir brukte i løp,

men det er jo fordi der er dei som er eigna til det. Men ein kan kjøra med kva sykkel ein vil, så lenge syklane oppfyller reglementet. For å kjøra 'trackdays' (= open bandedag), så gjelder andre reglar og mange kommer då med vanlege registrerte syklar.

Klassar i Norsk Road Racing:

NM-Superbike, NM-Superstock 600, NC-Superbike, NC-Superstock 600, Juniorsport, Supersport 300 JR, Supersport 300 Senior, Free For All.

Sikkerhetsutstyr:

Godkjendt hjelm, skinnhanskar, skinn-dress (helst heile dress, men er lov med to-delt som kan zippast isamen), rygg-skinne (fleire kjører også med brystplate) og tilslutt kjørestøvlar. Fleire kjører også med airbag, enten som ein del av dressen eller som laus vest utpå, men det er ikkje eit krav.

Kan Holy Riders Racing hjelpe interesserte personer i gang med Road Racing?

Me har i dag to godkjendte banesyklar

for Road Racing i klubben og me er veldig villige til å ver med å hjelpa om nokon vil prøva. Om det passer, så stille me som mekaniker, instruktør, pit-crew osv. Når det gjelder andre motorsport-greiner, så vil me gjerne ha med folk der også.

Thomas, hvordan var din veg inn i RR-miljøet?

Jeg var, og er vel fortsatt, en ganske fersk motorsyklist da jeg begynte med road-racing. Jeg tok lappen på tung mc i 2015, midt i 40-åra, men det gikk jo fint. Det er artig og koselig å kjøre mc på landeveien. Kose seg med kaffe sammen med venner, men det ble veldig fristende å prøve litt banekjøring også. En kollega på jobben trente litt RR på Rudskogen inni mellom. Han snakket jeg litt med og fikk nødvendig info av. Det ble påmelding til lisens-kurs: Bestått lisens i 2016 på en Vulcan 1500? He, he! Dette var jo virkelig ikke den mest optimale sykkelen å bruke, men det var jo veldig moro! Vi var tre mann på gruppa som ble godt kjent med hverandre på lisenskurset. Vi fortsatte å holde kontakten og trente sammen i Borg MCK.

Jeg var heldig og fikk tak i en billig '04 CBR 1000 RR, med det meste av utstyr man trenger for å kjøre løp. Du verden for en forskjell det var på en softchopper og en R-sykel når man kan få kjøre så fort man tør! (ellers også, red.anm.) En vanvittig opplevelse!

Trives du med RR fremdeles, Thomas?

Racingmiljøet er kjempeløft! Folk hjelper hverandre og de erfarne husker godt da de var nye i gamet og tar godt imot debutantene. Jeg er jo veldig heldig som har kort vei til Rudskogen og har fått trene de onsdagene som har passet og

sykkelen har vært kjørbar. Jeg kan nok ikke stikke under en stol at det har blitt mange 'uheldige avstigninger'.

Du begynte først i RR-miljøet, og deretter i Holy Riders, stemmer det?

I 2017 bestemte jeg meg for å ta en tur på besøk på en klubbkveld til HR avd. Østfold for å hilse på. Det var jo veldig spennende og hyggelig der og jeg ble etter hvert medlem i Holy Riders. Da ble det jo naturlig for meg å kjøre RR i HR Racing.

Trening, hvordan foregår det?

En vanlig RR-trening på Rudskogen er oppmøte ca kl 16, på med dekkvarmere, innsjekk og teknisk kontroll av sykkelen. Treningene er tre-delt, gruppe A, B og C rangert etter hastighet og det kjøres pass av 20 min hver time.

Thomas, er dette noe du kan anbefale andre?

Ja, dette kan jo virkelig anbefales, spesielt hvis du har lyst til å bli litt tryggere på deg selv og din egen kjøring. Du lærer mye av å kjøre på bane. Jeg har i alle fall hatt en veldig bratt læringskurve, og bruker mye av basic-ferdighetene også når jeg kjører på landeveien.

Er det ikke grusomt dyrt?

Det trenger ikke å koste så mye å kjøre RR, det meste av utstyret som trengs kan du kjøpe brukt. Den største kostnaden er nok selve sykkelen, men det selges brukte ferdig riggede RR-syklar i alle prisklasser internt i miljøet.

Holy Riders Racing har to RR-syklar, hvordan får man tilgang til en av dem?

Slik det er ment, så er syklene for medlemmer i racingavdelingen. Det er jo

bare å melde seg inn i HR Racing hvis du vil. Det er gratis å låne, mot at du leverer den tilbake i samme stand, dvs. med nye dekk og et oljeskift. Det er jo forskjell på om du bare skal prøve for å teste en trening eller bruke den på en hel trenings- eller løpshelg.

Til slutt Stein Arild, er det noe oss vanlige mc-kjørere kan gjøre for å bakke opp Holy Riders Racing?

Så klart er det alltid bruk for midler til å driva med motorsport. Grasrotandelen er ein mulighet. Det er forskjellige andre måtar å sponsa på også. Det er veldig få førerar som får reine penger i spons, men som oftast varer som kan brukast i satsinga eller selgast vidare.

Enda fleire alternativ?

Ellers trenger me hjelp når me er på løp og trening, du treng ikkje ver mc-mekanikar for å hjelpa, den beste hjelparen er kånå mi, seier Stein Arild. Det er også veldig kjekt å sjå folk som tilskuerar. Me får tilbakemeldingar på at folk legger merke til «Ryggmerkefolka» som dukkar opp.

For egen regning legger jeg til, at i 2019-sesongen fikk jeg besøke Holy Riders Racing under løpshelger både på Rudskogen og Arctic Circle Raceway. Vi ble veldig godt mottatt og syntes det var kjekt å se både på trening og løp, samt drikke kaffe, spise is og ta drøsen i depotet. Ta turen i 2020 på racingbanen og kos deg når koronaviruset ikke hindrer oss lenger.

Takk for praten, Stein Arild og Thomas.

Lykke til med 2020-sesongen!



Thomas Lind Ihlebæk begynte karrieren med Kawasaki Vulcan 1500.



"Kånå" er med i teamet; Karolina Øye.

ADVENTURE-TUR I MAROKKO

Tekst: Jone Kalheim

Foto: Jone Kalheim/Geir Berge

Etter noen år med fasinasjon for gruskjøring, og enda flere år med lesing av MC reiseskildringer fra turer som strekker seg over litt lengre distanser enn Bryne - Stavanger, kom lysten til en adventure-tur mer og mer frem. På et grustreff i 2018, Fjellkjør, ble det fortalt og vist fine bilder i sort hvitt og farger fra en tur til Marokko – av type Adventure – med stor A. Og det var planer for en ny ti dagers tur i 2019! Dette burde være gjennomførbart – uten å ta fri fra jobb og familie i månedsvis. Etter litt lett overtaling – egentlig utrolig fort gjort - fikk jeg med Geir Berge på ideen. Dette hadde vi ikke gjort før – så da får vi det nok til – tenkte vi.

Mai 2019 opprant, og etter anskaffelse av noe lettere kjøreutstyr enn det som benyttes til Primustreffet i Norge i februar, satte vi oss på flyet fra Sola til Malaga i Spania. Her treffer vi de andre deltakerne på turen, fem nordmenn og en svenske – i tillegg til hovedguiden vår fra Toro Adventures, Lyndon Foster.

Ved ankomst til basen utenfor Malaga er det rett i klargjøring og pakking av sykler fra arrangøren. Vi kjører med så lite bagasje som mulig. Overnattingen skal være på hotell – så det trengs ikke campingutstyr. At det tilfeldigvis er Ramadan, og alle restauranter i hele Marokko er stengt på dagtid - se det er en helt annen sak. Vi kjører med en pakksekk tvers over baksetet, og en liten tailbag til det vi vil ha tilgjengelig i løpet av dagen. Flere av oss oppdaget at det er essensielt å lukke tailbagen før en drar i vei på ujevnt underlag. Glemmer du det, ligger sakene dine fort spredd for alle vinder.

Dag 2 opprinner – opp 05.50, på syklene og av gårde til Algeciras – der fergen går til den spanske enklaven Ceuta, på nordspissen av Marokko. Guiden Lyndon er en smule nervøs på kaien. Han tror han har mistet passet, men det ligger heldigvis i en annen lomme enn der det skulle ha vært. Grenseovergangen inn til Marokko går bra for de fleste, men to av syklene har vært i Marokko før og utreisen er ikke registret i det fantastiske Marokkanske systemet. Da er det umulig å reise inn med de en gang



til, syklene er formelt sett i Marokko allerede. Dette på tross av at syklene beviselig nok står på utsiden av tollboden... Etter 3-4 timer med mye styr, og med god hjelp av en kvinnelig Marokkansk tollbetjent som forstår problemet, ordner det seg til slutt. Du føler deg fort liten i en slik situasjon der du er avhengig av andres forgodtbefinnende. Men det ordner seg for snille gutter, med god hjelp av gode folk, samt en stille bønn til vår Gud.

Følelsen av å kjøre ut av grensestasjonen og endelig være i det «virkelige» Afrika er spesiell – og god. Første etappe går på asfaltvei av god kvalitet, men det er lite folk ute. Alle restauranter er stengt på grunn av Ramadan, og dagens lunsj blir inntatt ved en kiosk som selger drikke, chips og kjeks. Så begynner vi på grusveiene, fine grusveier som går oppe i de relativt frodige åsene. Utsikten er nydelig. Vi får oppleve litt av «Afrika planlegging» allerede første dag. Rundt en sving er det plutselig en gravemaskin som har gravd en svær grøft for et rør tvers over veien. Det er bare å vente. Når de er halvferdige, fyller de på såpass mye masse at vi får passert. Enkelt og greit. Dagen avsluttes i den blå byen, Chefchaouen. Byen preges av bygningene som er farget i ulike blåtoner. Et fantastisk skue i solnedgangen og et must om du er i denne delen av Marokko.

Hotellet vi ankommer er flott, men et par hundre trapper opp fra parkeringsplassen og opp til resepsjonen får gang på pulsen. Noen av personalet snakker engelsk, men om de forstod alt, det kan vel diskuteres?

Dag 3 starter med gruskjøring oppe i fjellene, igjen i fantastisk natur. I området vi kjører er det mye cannabisplanter. Hm? Bruken av plantene er uten tvil av suspekt karakter, men det var utrolig grønt og fint. Etter en stund gjør vi en liten



feilnavigering, Lyndons turrute, for øvrig lagret mellom ørene, var litt uklart i noen veikryss. Plutselig kjører vi på stier midt mellom cannabisplantasjene, og det blir smalere og smalere. Det ender opp med at vi må lempe syklene over et steinete parti. Det stimer til med lokale folk som er mer enn villige til å hjelpe, og de har løftet tungt før. Jeg skulle være med å løfte bakparten på den tunge GS'en sammen med en av de lokale heltene. Det ble til at han tok hele vekta, mens jeg holdt forsiktig i bagasjebæreren, sånn for skams skyld. I mellomtiden klarer vår svenske venn å tippe utfor den smale stien. Sykkelen ble hengende i noe buskas, svensken stoppet litt lenger nede. Hell i uhell, det var fort 4-5 meter helt ned. Eneste skaden var en risp i kinnet, og kanskje litt såret stolthet. Etter denne interessante avstikkeren bar det nedover i lavlandet igjen, og vi kjørte gjennom noen mindre landsbyer. Her var trafikkkulturen meget interessant, eller det komplette kaos som noen vil kalle det. Det var bare å smøre seg med tålmodighet, det går for det meste bra.

Etter hvert som vi kom ned fra fjellene, steg temperaturen. Vi var oppe i 41 grader, og da var det viktig å få i seg nok drikke. Vi kjørte med drikkebeholder type Camelbacks på ryggen. Med ideen om at det kan være lurt å få i seg litt ekstra næring, ble vannet i starten iblandet diverse energipulver. Det smakte ganske godt første dagen, men så ble det fort utrolig kvalmt ... I lengden er rent vann å foretrekke.

Dagen avsluttes i byen Fez, Marokko's fjerde største by, blant annet kjent for sin Medina, som regnes som en av den største bilfrie medinaen i verden. Byen ble anlagt i det 9. århundre, og har verdens eldste universitet, grunnlagt i 859! Det er litt å tenke på. På den tiden var det ikke utpreget mange universiteter i Norge... Medinaen i Fez er et must når du først er i dette området, men det er fort gjort å gå seg vill. Det er et enormt område, med tusenvis av (trange) gater. Jeg er glad vi hadde guide!

Dag 4. Dette er den første dagen der vi får kjøre i «ørkenlandskap». Her snakker vi på ingen måte sanddyner, mer type endeløse stepper med litt innslag av sand. Landskapet kan være vanskelig å navigere i, da «veiene» ikke alltid er like tydelige. Dromedarene vi møter ser derimot ut til å vite hvor de skal. Teknisk sett begynner turen nå å bli litt mer krevende,



men på ingen måte uoverkommelig. Det hjelper utrolig på med friskt mot og godt humør. Turens første marksyning kommer for min del denne dagen, og det blir ikke den siste. Etter diverse bomturer ute i ørkenlandskapet, der vi «kommer ut» nesten der vi «kjører inn», avslutter vi dagen med 16 mil på ganske bra asfaltvei. Målet for dagen er Hotell Jurassic Park. Om navnet skylåtes at flere av rommene hadde en del levende kryp, skal være usagt. Vi får oss uansett mat og søvn, og da er vi fornøyd.

Dag 5 skulle vise seg å bli en lang dag med mye strev. Morsomt for de fleste,

men noen ankom hotellet mer slitne enn andre. Dagen startet med lange rette sletter med bra grusvei, til vi plutselig skulle over et fjellpass med mye stein. For min del var dette kanskje det mest krevende på turen. Kombinasjon av korte føtter og høy sykkel er utfordrende når terrenget er slik at du ikke klarer å holde sykkelen i bevegelse hele veien. Men med god støtte fra de andre, gikk dette bra.

Vi kjørte videre gjennom et tilsynelatende lite fruktbart landskap, men likevel dukket det opp husdyr som geiter, både her og der. Vi ble stoppet av en gjeter med en





liten motorsykkel som hadde gått bensinlens – og han ville gjerne ha litt bensin. Tviler på om han var helt uten bensin, det hadde stått en kar på samme sted på fjorårets tur, med samme «problem». Uansett så fikk fyren bensin, vi fikk tatt bilder av geitene. Alle var fornøyde.

Temperaturen var, i alle fall for en fra Jæren, høy, så en pause i kjøringen i en Oase var kjærkommet og forfriskende. Merket at det er viktig å få i seg nok drikke hele veien. Solen er nådeløs.

Veien videre gikk gjennom noen litt krevende sandpartier, og fremdriften ble mye mindre enn det vi skulle ønske. Det ble mange velt, og plutselig var Geir uheldig. I et parti med sand veltet han, og landet litt forkjært. Heldigvis var det bare noen ribbein som gikk, men det ble en lang tur til hotellet for han. Det begynte å skumre og av alle ting så fikk vi en solid regnbygge, i Sahara. Er du vestlending så er du vestlending! Mørket falt på, og stemningen i gruppa var litt spent.

Plutselig måtte vi til med en elvekryssing i mørket. Heldigvis var det lite vann, og relativt enkelt, og ikke mange milene etter nådde vi endelig hotellet. Klokken ble ca åtte på kvelden – og det var godt å være fremme etter en elleve timers strabasios tur. Geir proppet i seg så mye smertestillende han fikk plass til, og håpte å være kjørbar til dagen etter.

Dag 6. Geir er heldigvis oppegående, om enn litt redusert. Dagen starter sent, og første etappe består, heldigvis for enkelte, av mye god asfalt. Vi er i nærheten av byen Merzouga, og her begynner sanddynene. Ganske spesielt å se at det er et markant skille fra et mer «steppelignende» landskap til sanddynene. Vi tar ikke syklene ut i sanden, de er i tyngste laget til det. Men vi får «jogget» litt rundt og tatt de obligatoriske bildene. I en liten landsby like ved, stopper vi for å kjøpe suvenirer. Her står det et par slalåmski utenfor butikken. Sandslalåm er sikkert gøy, men jeg tenker at gliden må være noe begrenset?

Videre går ferden til Gara Medouar, en hesteskoformet fjellformasjon midt ute i «ingenmannsland». Her har blant annet scener fra James Bond filmen Spectre, og filmen Mumien, blitt spilt inn. Et populært turiststed og absolutt verdt et besøk. Veien går videre på noe grus, og vi kommer over et par litt halvkrevende parti. Det røyner på for ribbeina til Geir, men han kommer seg gjennom. En annen er litt uheldig ved en stopp, velter sykkelen og klemmer tåa mellom sykkel og en stein. Men dette må tåles..., og vi kjører videre. Resten av dagen blir med en del asfaltpartier, og det er det flere i følget som setter pris på. Temperaturen ligger på rundt 37 grader – vi fryser ikke. Dagen avsluttes på hotell i Zagora, og syklene får en velfortjent service.

Dag 7. Dagen startet igjen på asfalt, og vi kjørte til byen Ait-Ben-Haddou, som er en eldgammel befestet by langs den gamle karavane ruta mellom Sahara og Marrakech. Byen har også vært filmsett for flere filmer, blant annet Gladiatoren. Få folk bor i selve byen nå, men turismen holder liv i den.

Vi kjørte nå opp i Atlasfjellene igjen, temperaturen ble litt mer levelig, og ruta bestod av en uendelighet av svinger. Vi var oppe i ca. 2200 m.o.h. og livet var godt å leve. På vei nedover stoppet vi på en lokal veikro, det vil si et lite skur der vi fikk servert Marokkansk te av en eldre, kjekk og tannløs herremann. Teen kokes av lokale urter som vokser rundt dørene, og det brukes sukker – MYE sukker. Og det smaker fortreffelig. Dagen ble igjen til kveld og det ble mørkt. Det var litt utfordrende, men etter hvert fant vi hotellet som ligger like ved veien i landsbyen Tabant. Verten serverte fantastisk suppe og en like fantastisk frokost. Kanskje det mest «unike» hotellet vi hadde på hele turen? Ikke fordi det var råflott, det hadde bare mye sjarm.

Dag 8. Dagen startet med en tidlig frokost ute på takterrassen. Så bar det av gårde videre oppover i fjellene, på grusveier, før vi havnet ut på asfalterte veier igjen. Dagen ble en kort etappe til området Ifran, som om vinteren er en Ski resort! Godt med et bad før en seig biff til middag.

Dag 9. Dagen startet rolig med en blanding av asfalt og grus. Vi kjørte gjennom noen mindre byer. Her var trafikken tett, og det var biler og salgsboder i et fascinerende sammensurium. Vi kom nå igjen opp i Rif-fjellene, og vi skulle ha

siste etappe mot byen Chefchaouen, på grusveier som går rett gjennom områdene hvor det dyrkes mye cannabis. Vi kjørte noen fantastiske veier, og noen steder fikk vi igjen testet kjøreferdighetene. Noen av oss tok en avstikker ned til et hotell/gjestehus et stykke fra «hovedveien». Veien gikk kronglete og bratt nedover. Vel nede ble vi servert fantastisk god Marokkansk te med tilhørende hjemmebakst. Dagen var (igjen) allerede på hell, og vi var litt sent ute med tanke på mørket. Utfordringene begynte allerede i de første bakkene på vei tilbake til hovedveien. Det er bratt, og svinger, og jeg klarte selvfølgelig å få stopp, og velte midt i en sving. Underlaget var løst, men med litt hjelp og lirking og luring kommer jeg meg opp til slutt. Men tiden gikk. Vi kjørte videre over haug og hammer blant duftene grønne planter. Mørket kom sigende på, og vi skulle ned en bratt steinete vei før vi var nede ved hotellet. Her bør en ikke havne i grøfta, for da blir det langt opp igjen... Vi tok det med ro, og kom oss velberget ned. Det var ekstra godt å komme inn på hotellet etter slike etapper, men fy søren så gøy vi hadde hatt det.

Dag 10 var siste dag med «skikkelig kjøring». Gjengen ble delt i to, noen valgte å ta en lettere rute ned mot kysten, mens vi andre skulle holde oss på grusveier oppe i Rif-fjellene. Vi kjørte i et fantastisk landskap, opp og ned, med god utsikt og med god stemning. Området er frodig og temperaturen er mer behagelig enn lenger sør. Vi kjørte forbi noen lokale som guiden vår hadde blitt kjent med tidligere. De har ikke mye og har en særs enkel levestandard, men vi ble servert nybakt brød og te. Det smakte fortreffelig og var definitivt en opplevelse. Da vi nærmet oss kysten, skulle vi ha siste «offroad»-utfordring, og det endte – selvfølgelig – med at et par stykk gikk over ende. Men som alltid, det vil stort sett gå bra. Vi kom ned til kysten, til beine og fine asfaltveier og jeg slappet helt av. For mye faktisk. Inn i en rundkjøring var tydeligvis farten for stor. Plutselig sklir sykkelen under meg og jeg skled på baken bortover asfalten. Sykkelen stopper i en midtrabatt. Kanskje jeg burde vurdert festet i den svarte glinsende asfalten litt annerledes? Kun stoltheten ble såret, og siste hotellovernatting lå rett rundt hjørnet.

Dag 11: Det ble avreise fra hotellet som ligger like ved Middelhavet, og det var kun en kort tur til grensen. Passeringen



gikk smertefritt, og vi var snart på fergetil Spania. Vi ankom Malaga utpå ettermiddagen og det kjentes godt å være tilbake. Godt fornøyde og fulle av inntrykk. Dette skulle på en måte være en «once in a life time» tur, men kona

mi tviler på om det er korrekt? Og det har hun muligens rett i, det gav absolutt mersmak. Det hadde for eksempel vært gøy å kjørt til Mongolia, eller India, eller Iran, eller.....?

Kort om turen

Turen ble arrangert av Toro Adventures (<https://www.toroadventure.com/>), og det var Lyndon Foster herfra som var hovedguiden for turen. Lyndon kommer fra Storbritannia, men driver Toro Adventures rett utenfor Malaga. De leier ut BMW GS 1200'er til landeveiskjøring, i tillegg har han mange kurs/turer med både BMW GSer og lettere endurosykler. Han har hatt mange turer i Marokko på endurosyklene, og begynte å arrangere turer for store adventuresyklere for et par år siden. Turene ble gjennomført uten noe form for støttekjøretøy, og all bagasje måtte vi ha på sykkelen. Ruten er i grove trekk planlagt på forhånd, men du må være beredt for å ta ting litt på sparket. Etter min mening er det litt av sjarmen, og ofte er det de uforutsette episodene du husker best i etterkant.

For oss ble turen litt spesiell på grunn av Ramadan. Det var ingen kaféer som var oppe på dagtid, og lunsjen ble ofte inntatt på «kiosker» og bestod av chips og kjeks. Dette kunne vært greit med litt mer solide lunsjer, men dette ble også en del av totalopplevelsen.

På denne turen var det absolutt en fordel å ha kjørt en del sykkel fra før av, og Toro Adventure har noen minstekrav for deltakelse. Jeg tenker jeg at en av de viktigste egenskapene er å tørre og prøve seg, da får du fort til mye.

Marokko er et muslimsk land. Det visste jeg på forhånd, men hadde ikke dvelt veldig mye over det. Det er få kristne i landet, og ifølge bl.a. Åpne Dører så kan de kristne i Marokko møte en del restriksjoner og problemer. Jeg tenkte litt på dette da vi kjørte gjennom landet, f.eks. at vi ikke så en eneste kirke. Vi har mye å være takknemlige for i Norge, der vi har frihet til å velge hva vi vil tro på.

Fast innslag med potetkanon.



Line-up for servering av helsteckt villsvin.



I disse tider – en Grisefest

I disse tider hvor vi har vært isolert fra hverandre er det godt å tenke tilbake på møter og fester fra året og vinteren som var, så vel som drømme om Herrens hjelpende ord og gjerninger i året som fortsatt er rett foran oss.

Av Peter Grün McCarthy
Foto: Einar Dahlen

I Paulus' brev til Filipperne lærer vi:
«⁽¹⁾ Om det da er trøst i Kristus, oppmuntring i kjærligheten, fellesskap i Ånden, om det finnes medfølelse og barmhjertighet, ⁽²⁾ så gjør nå min glede fullkommen: Ha samme sinnelag og samme kjærlighet, vær ett i sjel og sinn. ⁽³⁾ Gjør ikke noe av selvheldelse og tom ærgjerrighet, men vær ydmyke og sett de andre høyere enn dere selv. ⁽⁴⁾ Tenk ikke bare på deres eget beste, men også på de andres. ⁽⁵⁾ La samme sinnelag være i dere som også var i Kristus Jesus.»

Siden 2013 har Holy Riders avd. Østfold invitert Biker- og mc-klubber i gamle Østfold og tilstøtende fylker til en gigantisk Barbecue-fest med helsteckt gris og -vill-svin med tilbehør, samt et godt Herrens ord som deles i beste broder ånd. For slik er det skrevet i Lukas 15:
«⁽⁴⁾ Dersom en av dere eier hundre sauer og mister én av dem, lar han ikke da de nittini være igjen ute i ødemarken og leter etter den som er kommet bort, til han finner den? ⁽⁵⁾ Og når han har funnet den, blir han glad og legger den på skuldrene sine. ⁽⁶⁾ Straks han kommer hjem, kaller han sammen venner og naboer og sier til dem: 'Gled dere med meg, for jeg har

funnet igjen den sau som var kommet bort.' ⁽⁷⁾ Jeg sier dere: På samme måte blir det større glede i himmelen over én synder som vender om, enn over nittini rettferdige som ikke trenger omvendelse»

November som var, møtte det rundt 90 gjester til helsteckt gigantisk villsvin, feit saus, salatbar, samt kaffe og dessert på klubbhuset. Vi fikk besøk av HR brødre og søstre fra de omkringliggende fylkene og det var godt å se så mange Biker-klubber troppe opp for å delta i Grisefesten. Det var stort oppmøte fra Nemesis, Vikings, Pastor'n MC, Rustlers, Disciples, Chopper Freak, Devils Choice, Forgiveness, samt Lunden MC.

Det var godt vi hadde forberedt to store fest-telt og at kjempegrillene var klare. Jeg tror at kokken selv startet kl. 5.30 på morgenen, for det var noen digre svin å krydre, den største på 60 kilo, men alt var klart til tiden. Det var mye leven og god stemning, kristen rockemusikk på anlegget og en dundrende andakt ble holdt av Nils Rune Kind, HR avd. Oslo/Maristiftelsen.

I bønnenrommet vårt var det levende lys og Holy Riders-bibler og det var stadig en og annen som trengte et lyttende hjerte. Avdelingsfrueene Victoria, Kathle-

en, Laila, Sigrunn og Linn Anette snakket og skjenket masse kaffe til tårer og latter. I Apostlenes syn og åpenbaringer (kap. 12) lærer vi om hjertets uro og det er nettopp da en rolig medsøster eller med-broder kan lytte med hjertets kraft: «⁽²⁰⁾ For jeg er redd at jeg ikke skal finne dere slik jeg vil, når jeg kommer, og at dere ikke finner meg slik dere vil. Jeg er redd jeg skal finne strid, rivalisering, hissighet, selvheldelse, baktalelse, sladder, hovmod og opprør». Men Herren er God og vil oss alle bare godt, slik er det skrevet.

Tradisjonen tro ble potet-kanonen ladet utenfor klubben og det ble skutt så det dundret i låven, kjempemorsomt og noe som gjestene likte, årets potetkanon og vandrepokal ble vunnet av Nemesis. Vi gratulerer – Hurra!

Neste Grisefest er planlagt til 17. oktober 2020, da er det bare å komme til god mat og godt fellesskap, følg med på: www.holyriders.no/ostfold

Kveldens hedersgjest.



Vi er i full gang med ny sesong!

To etasjer stappfulle av MC-glede!



Det er en sprek 50-åring som ønsker velkommen til ny MC-sesong. Vi har tro på nye 50 år og satser for fullt i 2020. Følger du med på våre sosiale kanaler blir det mange overraskelser i månedene som kommer!

Glem heller ikke Touringtreffet i Beitostølen som vi arrangerer helgen 4. - 6. september. Da kommer jubileumsboken og på lørdagskvelden slår vi til med eget jubileumsprogram!

Hilsen Speed-teamet



Skolmar 30, 3232 Sandefjord
Tlf. 33 48 70 00 - speedmc.no

ECO BOOST FUEL SAVER - CAMBERVINKEL - KYRIE ELISON

Av Frode Jess Klippen

Det mangler ikke på ord og beskrivelser i hverdagen vår. Noen forklarer tekniske finurligheter og spesialtilpasninger og andre forklarer forbruk og dreiemoment. Atter andre forklarer menneskelige følelser eller selve livet.

Eco Boost Fuel Saver, har jeg plukket opp fra reklame om motor-chipping. Cambervinkel har noe med hjuloppheget på en bil å gjøre, helling på hjula i forhold til bilens vertikale linje. Kyrie Eleison er noe som gjelder LIVET. Det er rop om barmhjertighet og omsorg. Jeg har hentet de to ordene fra kirken og fra Bibelen, i Lukas evangelium kapittel 18, vers 35-43. Historien utspiller seg i veikanten langsetter en vei Jesus gikk på. Du og jeg kjører vel for det meste bil eller MC? Passerer mennesker fort og fanger sjelden opp rop fra folk langs veien. Heldigvis, det gjorde Jesus.

Det satt en blind mann og tigget til livets opphold, han hadde hverken NAV, fastlege eller fritt sykehusvalg å henvende seg til. Måtte stole på menneskers medlidenhet og gavmildhet. Denne dagen var det mye leven og høyt snakk blant folket langs veien, han forhørte seg med de nærmeste og spurte hva som foregikk. De «seende» sa det var en «profet» eller... som kom gående langsetter veien. De kjeftet på tiggeren og sa han måtte holde munn, stakkaren. Heldigvis hørte han ikke på dem og ropte enda høyere «KYRIE ELEISON», som betyr «Herre miskunn deg over meg/Ha barmhjertighet med meg». Det ropet (!) er virkelig en bønn Jesus hører, gjennom støy fra mennesker, maskiner, R-sykler eller HD'r.

Kjære medkjører, motorsyklist, biker eller hva du enn er. Har du behov så rop så høyt* du bare vil til Jesus Kristus! Rop** gjennom all støyen i eget liv eller omgivelsene rundt deg. Jesus svarer deg akkurat likt som han svarte den blinde som de ba holde kjeft. Jesus sa: **Hva vil du jeg skal gjøre for DEG?**

**Han (Jesus) hører også de stille og viskende ord som bare du selv vet om og hvisker frem. Se i Klagesangene 3.26 – Det er godt å være stille og vente på hjelp fra Herren. **Sjekk også ut salme 18, vers 7 og 17-20)*

Ingen typer støy er for kraftig, til å overdøve et ærlig rop om barmhjertighet og nåde, for ørene til Jesus!

RETUR:

Holy Riders MC
Power, Liverødvn. 239
3243 KODAL

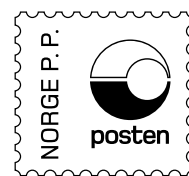


Foto: Wenche Jess Klippen