

Mötesanteckningar MCT-möte i Täby 2010-11-20

Närvarande: Blekinge: Oddvar Myhr, Centralt: Patrik Ericsson, Centralt: Johanna Dahl, Dalarna: Peter Jansson, Gotland: Stig Göransson, Halland: Magnus Carlsson, Jämtland: Pär Nilsson, Jönköping: Andreas Håkansson, Kronoberg: Knut Rasmusson, Skåne: Pelle Randau, Stockholm: Veronica Eade, Södermanland: Owe Granqvist, Uppsala: Roger Söderbom, Värmland: Nils-Åke Ingemansson, Västerbotten: Jonas Sjöström, Västernorrland: Ulf Johansson, Västmanland: Pia Thulin, Västra Götaland: Sture Johansson, Västra Götaland: Michael Karlsson, Västra Götaland: Magnus Sjöstrand, Västra Götaland: Helena Raaby, Örebro: Claes Carlsson, Östergötland: Börje Pettersson

1 Mötets öppnande

Patrik Ericsson hälsade alla välkomna. Kort presentationsrunda. Sekreterare Veronica Eade (Yasha).

2 Fastställande av dagordning

Mötet föreslog att den föreslagna dagordningen skulle hållas öppen för att vara flexibla för frågor som kan komma upp under dagen.

3 Föregående minnesanteckningar

Föregående minnesanteckningar från 2009-11-14 lästes igenom och godkändes, då kvarstående frågor kommer upp på dagens mötes dagordning.

4 Hur har årets verksamhet fungerat i stora drag?

Korta rapporter från distrikten

Norrbottnen/Jämtland - tillgång till gokartbana fritt och man har kört sin första Knix i år!

Västerbotten - Knix i Lycksele, planer på att köra en 2-dagars eftersom avståndet är så stort att det kan vara mer praktiskt att köra så.

Värmland - 2 Knix under 2010, R&R som grund till Knixkurserna. Dyr hyra (5000 + moms, söndag 9-14). Många avåkningar när man lägger på broms som kursmoment. Troligen för mycket att tänka på för nybörjare.

Uppsala - Knix/Rörken "business as usual" + Järfälla varannan söndag. Järfälla för att kapa köerna på Rörken, viket fungerat för att minska antalet deltagare på söndagar på Rörken och total på Rörken. Betydligt fler deltagare än planerat på Järfälla. 8 ggr Järfälla + 31 ggr Rörken 2010. Aktiviteten 2011 kan minskas något eftersom ATT kommer att användas, dock kommer söndagarna att användas för bokade kurser för klubbar mfl.

Blekinge - samarbete med SBP för grundutbildningarna. Man har kunnat få mc:n besiktigad i samband med att grundkurs arrangerats. Gruskurser har hållits under 2010.



Gotland – Grundkurser, säljer kurser till klubbar och kör teori på vinterhalvåret istället för att låta folk stå och svettas på kursen i full utrustning. Fler kom på teorin på vintern än vad som faktiskt kom på körtillfället. Vårrallyt – öppen kurs. Ambition 225 blev ca 190. Knix – färre dagar i år än 2009, 7 ggr – 99 har kört (ca 60-70 unika individer). Ny entreprenör var orolig för att det skulle vara en dålig affär att hyra ut till SMC på sommaren, men det har visat sig att sommaren tvärtom en bra tid eftersom gokartverksamheten inte är så intensiv som man trott under exempelvis juli månad. 10 dagar bokade 2010. 7 instruktörer finns, 3 nya aspiranter. SMC Väst var på Gotland Ring och SMC Gotland uppskattade besöket. 55 deltagare på 2 dagar i samband med Lelleträffen och i samarbete med Uppsala.

Södermanland – Nystart/omstart för styrelsen och verksamhet. Tuvängen 2 dagar, samarbete med Västmanland 1 dag som fungerat bra och en storbanedag på Sviestad 2010.

Västmanland – Knix på Gröndal (Eskilstuna) med Södermanland, ingen egen verksamhet eftersom ansvarig (Robban) skadades svårt vid en mc-olycka under året och ingen kunde ta hand om planeringen och ta ansvaret omedelbart. Stor instruktörsbrist råder. Verksamheten ska dras igång för 2011, storsatsning på värvning och kurser inför året som kommer. En gruskurs arrangerades också 2010, ca 15 deltagare. L-ABC/ HLR-utbildning kommer 2011.

Västra Götaland – Storbaneverksamhet i stort. Målen uppfyllda. Gotland Ring var ett äventyr, som genomfördes i samarbete med SMC Gotland. Tuft år med konkurrens om instruktörsresurser och deltagare. Nyrekryteringar har skett med framgång. Ser fram emot 2011. Grundkurser – 8 st, oftast på parkeringsplatser + 1 grus som uppskattades av deltagarna. Ca 130 deltagare totalt. 1 klubbaktivitet som inte drog så många deltagare. Ändringar inför 2011. 3 aspiranter har kommit in i år, men för att köra egen Knix behöver distriktet fler instruktörer. Grundkurser för 2011 ska delas upp för nybörjare och avancerade som idé. HLR-kurser, samarbete med AI under 2010. BMW-klubben är distriktets knixarrangörer, med instruktörer från SMC Väst som resurser. Kommunikationen behöver förbättras.

Jönköping – 2 grundkurser planerades, 1 genomfördes. Instruktörsstatus behöver inventeras och inför 2011 är ännu ingen planerat.

Örebro – 2 grundkurser 2010, med väldigt dåligt deltagande. Desto fler deltagare på "alternativgrundkurser" som anordnades i Lindesberg. 4 Knixkurser på Täby Supermotopark, mer jämn tillströmning av deltagare på Knix. Man har gått från 4-15 deltagare till 8-10 på alla. Tjejdagen uppskattad, dock inte så många deltagare. Gruskurs med FMCK inplanerad, men trots att många efterfrågade kursen anmälde sig bara 3 stycken och kursen ställdes in. 2 nya instruktörer för året. Sammanlagt 9 instruktörer i distriktet, jmf med 2 st 2004.

Skåne – 2 grundkurser 2010, ändå är det kö, 250 deltagare jmf 150 2009. 2011 ska alla instruktörer i SMC School Skåne delta i grundkurs (avrostning). Knix har flutit på väldigt bra för året och samarbetet med banägaren är god. 2011, 2 dagar grundkurs + Knix. SMC School Skåne genomförde en tjejdag på Knutstorp 2010 med fullt antal deltagare.

Västernorrland – grundkurser, 3 kurs på gokartbana varav en ställdes in på grund av att för lågt antal anmälda. Ca 20 deltagare per kurstillfälle. Gruskurser planerades, men instruktören som var ansvarig kraschade sin mc under våren och övriga kurser ställdes in för året. För 2011 planerar man samarbete med närliggande distrikt, i hopp om att öka deltagarantalet. 2 nya instruktörer för året.

Dalarna – 2 grundkurser som drog ett litet antal deltagare, så inför 2011 arrangerar man endast en dag och då ihop med SBP. Gruskurs + en tjejkurshelg. 8 körningar på Amsberg/Knix, som drog samma antal deltagare som man hade på 9 dagar 2009.



Halland – grundkurser har tidigare delats upp på utbildningsdagar och traditionell avrostning, som dragit färre och färre deltagare. 2010 introducerades Vårlyftet på Falkenbergs motorbana. Enkät för återkoppling på nyheten, muta med en korv gjorde att man fick många svar. Distriktet har 15 Gl. Man har fått 3 timmar på Falkenberg 2011 en lördag. Knix – en bana i Laholm är lämplig efter att den asfalterats om, så bearbetning kommer att inledas inför framtiden. AI – projekt sedan ett par år tillbaka där distriktet försöker att få "egna" AI, 3 st på gång och troligen 2 till som ska utbildas.

Östergötland – MC-dag drop-in. Liten aktivitet i distriktet i övrigt eftersom andra aktörer använder resurser och som gör att egna aktiviteter är svåra att planera och genomföra.

Kronoberg – börjar få igång verksamhet och samarbetar med Blekinge. Man har fixat en asfaltsplan som man har dragit en ca 600 m lång bana som det är fritt att utnyttja när distriktet arrangerar verksamhet där. Nya medlemmar och instruktörsaspiranter har blivit resultatet. Det finns en möjlighet att det kan bli Knixkurser framöver. Man arrangerar ett "sommarkansli" vid banan.

Stockholm – planerades 2 grundkurser varav 1 genomfördes (ca 80 deltagare) samt ett samarbete med BMW MC-klubbens avrostning "Kul på Hjul" för ca 150 deltagare. Knix på Tuvängen 14 kurstillfällen, avancerade kurser på Gelleråsen 5 dagar varav en tvådagarskurs + 1 instruktörsdag. För 2011 planeras 4 dagar på Gelleråsen för deltagare, 3 grundkurser + "Kul på Hjul" med BMW MC-klubben, 1 grundkurs grus tillsammans med Uppsala, 1 avancerad gruskurs i slutet av säsongen samt Knix på Tuvängen.

5 Teoriblocket/ledarskapsutbildningen

Tunt med anmälningar, dags att se till att de som ska gå ledarskapsutbildningen anmäler sig! 40 dagar före är egentligen sista datum för anmälan, men om det finns någon som bör/tänkt gå så se till att anmäla nu!

Vi måste ha en dialog med Patrik för att kunna arrangera de här teoridelarna på ställen i landet som är lämpliga för de aspiranter vi har för tillfället.

6 Instruktörskonferens 2011

Varför har vi en instruktörskonferens? Vad är syftet? Senaste konferensen lades stor tonvikt vid arbetet med uppdateringen av R&R, men sedan blev inte resultatet något som kommunicerades ut.

Utbildning? Information? Diskussion? Samvaro? Belöning?

Information kan man sköta via mejl, det behöver inte kosta 3500 kr/person.

Samarbete kräver att man har ett kontaktnät, viket gör att det finns en vinst med att ses. Vi har en gemensam verksamhet, där vi ska kunna byta erfarenheter med varandra och även nyttja resurser gemensamt. Utan att ses fysiskt blir det opersonligt och utvecklingen mot att nyttja gemensamma resurser och skapa samarbetet stagnerar.

Konferensen är också en oppmuntran för dem som har lagt ner en massa resurser. Om vi anser att det är nätverkandet som är syftet, ska det framgå att det är en "bjudhelg", en belöning.

Vid en öppen omröstning framgick det att alla vill ha instruktörskonferensen kvar.

Kärnfrågan blir då det inledande, vad ska en instruktörskonferens åstadkomma?



Ska alla vara med, så finns det distrikt som omöjligt kan ha råd att skicka ALLA som arbetar med kursverksamheten. Hur löser man det rent ekonomiskt? (kommer att diskuteras i annan fråga under dagen)

Grupparbete 8 min – Vad ska konferensen innehålla?

Idéer

- Vad förväntas av mig som instruktör?
- Vad är det som gäller? Skiljer det i förutsättningar mellan distrikten vad gäller krav, ersättning, administration etc?
- Kunskapsinventering
- Centrala/obligatoriska utbildningar, ex.vis HLR, teknik, fjädringsinställning,
- Både gemensamma aktiviteter och delade aktiviteter som ämnesspecifika workshops och seminarier.
- Åt vilket håll pekar pilen? Vart ska vi? Vad jobbar vi med? Vad är målsättningen med året? Verksamheten i stort?
- Vilka övningar har vi på grundkurser? Idéutbyte mellan distrikten. Andra kurser?
- Årstid på mc-säsong på kurserna, teorikurs under icke mc-säsong. Små workshops som ger möjlighet att utveckla, inspirera och skapa samarbetsutrymme.
- Nätverksbyggande, kontakter, intryck, idéer, diskussioner, dialog, utbyte genom grupparbeten och seminarier.
- Gemensamma grupparbeten AI-GI-resurser
- Olyckor/utbildning: Film i utbildningssyfte, Se varningstecken, Krasch – köra vidare? Omhändertagande efter olycka, krishantering
- Att följa regler, uppförande instruktörer, vett och etikett
- Försäkringsinformation (kräver samarbetspartner eller internt arbete om hur vi ska kunna påverka/göra skillnad)
- Verksamhetsplanering, kursverksamhet, instruktörsutbildning m.m.

Viktigt att ge möjlighet att vara med på flera aktiviteter, så att man inte står i valet och inte får information eller samverka överallt där man har intresse och möjlighet. I Sollentuna löstes detta exempelvis genom att alla seminarier gick minst två gånger under konferensen.

Vad är distrikten villiga att betala för deltagande i konferensen?

Det är stora skillnader i gruppen, dels distrikt som har väldigt många funktionärer, de som har några enstaka, och dessutom de som har väldigt långt att åka OCH/eller har många som ska delta.

Ett förslag på 1000 kr/deltagare, skulle det vara acceptabelt?

Jämfört med 3500 kr är det rimligt, vissa distrikt tyckte att de 500 kr som det kostade i år var för mycket, det är tveksamt för stora distrikt som har många även om det är en låg avgift. Glesbygdssöd? Har man budgeterat för konferensen?

Företag som sponsorer? Som vill synas och höras i samband med en konferens?

Kan man inte lägga resurserna som läggs på stormötet läggas på instruktörskonferensen istället?

Nej, är det enkla svaret, men det är ordförandemötet som till syvende och sist som bestämmer vad man gör under ett verksamhetsår. SMCs styrelse har fått i uppdrag att stå för centrala utbildningar, men under andra former än stormöteshelgen (som vi befinner oss på idag). Distriktsinformatörer, styrelser, ekonomiansvariga, MCT etc måste få den utbildning som behövs för att bedriva SMCs verksamhet i distrikten och de resurserna kommer inte att försvinna även om det blir under andra former.



Att lägga konferensen på en billigare anläggning? Patrik vill ha alla samlade på samma ställe för att främja nätverkandet och det finns inga vandrarhem eller liknande anläggningar som tar 200 personer samtidigt.

Lunchuppgift, diskutera lösningar för konferensen gällande kostnader, läge så att vi efter lunchen kan försöka hitta möjligheter.

Orättvisan/rättvisa är en viktig fråga. Vad finns i kassan? Hur mycket får distriktet för länstian? Kan man använda fördelningen för länstian som ytterligare faktor för att kunna fördela kostnaden för att delta i en instruktörskonferens? Det är tyvärr så att inte alla distrikt som gör det man "ska" för de pengar man får från länstian, så de lägger pengar på hög där andra har ebb i kassan för att man har många medlemsaktiviteter och annat som är distriktets medlemmar till gagn.

Kan distrikten avgöra vilka som får åka? Måste alla åka? Kan man villkora deltagande med aktivitet? Vad händer om man bara får skicka ett visst antal? Om konferensen bara är en belöning för dem som är aktiva, vad händer då med de utbildade instruktörer som är lågaktiva och som är den bästa investeringen om man kan få dessa att bli aktiva igen?

Kommunikation är A och O. Revirtänk och eget race är inte effektivt och med den instruktörskår SMC har får vi ut mer och får synergieffekter om vi samarbetar. Det finns instruktörer som kör 2 dagar på ett år och andra som kör 20 kursdagar + resdagar och lägger stora resurser på att vara instruktör.

MCT bestämmer i slutänden vem/vilka som åker från distriktet.

Förslag på att splitta kostnaden för konferensen baserat på länstian, alltså procentuellt baserat på antalet medlemmar i distriktet. Samtidigt får MCT besluta vilka som får åka. Baksidan blir att det distrikt som inte är så nogräknat, kanske skickar hur många som helst eftersom det kostar lika mycket att skicka 1 som att skicka 100.

Att en deltagare ska bekosta en del av konferensen själv är en balansgång. Om man kategoriskt kräver det kan mer ses som en bestraffning, men om ett distrikt får ett pris på konferensen och ser att man för att kunna skicka alla måste ta ut en avgift från deltagarna så får man ta det beslutet i distriktet.

Beslut: Instruktörskonferensen kostar det den kostar, distrikten kommer att få information och sedan besluta vilka som får delta och hur ekonomin ska gå ihop. Patrik kommer att sätta ihop anmälningssida med öppen anmälan och återkoppling till distrikten om vilka som anmäler sig.

12-13 februari 2011, i Jönköping, Eurostop

7 Inrapportering av deltagarlistor

Babs rapporterar. Inrapportering av deltagarlistor, kommer ut en ny mall som ska användas istället för den tillfälliga som skickades ut tidigare i år.

Listorna ska till Babs, för ALLA kurser som arrangerats under året.

Deltagardatabasen för Knix har inte blivit det den skulle i år, men under Knixmötet nästa helg kommer man att prata mer om det arbetet kan fortsätta och lyftas upp till att bli ett nationellt system för inrapportering av deltagare och koppla denna till SMCs centrala databas. Att även lägga förvaltning och hosting för databasen hos SMC skulle kunna vara en möjlighet för 2012.

Kurser som arrangerats och sålts genom Riks' centrala system behöver inte rapporteras.



Inrapportering av kursdagar kommer också upp, vilket sker med handpåläggning och måste göras för att försäkringsbolagen ska kunna göra en koll om det faktiskt har arrangerats en SMC-kurs om en deltagare anmäler en skada som skett på en SMC-kursdag.

Patrik skickar ut länken till anmälan av kursdagarna.

8 SMCs åtagande att förevisa ABS och snacka om hastigheternas konsekvenser

SMC har ett åtagande i en nationell strategi att prata om skillnaden mellan hojar med och utan ABS, tala om vad det innebär, förevisa hur en ABS fungerar och prata om nyttan med ABS för genomsnittsmotorcyklisten i trafik.

Gruppen önskar (Yasha) få ett utbildningsmaterial som teoretisk grund för att kunna prata ABS. Det finns instruktörer som generellt är motvilliga till att prata teknik och med ett teoretiskt stöd som kan hämtas där annat utbildningsmaterial finns (på nätet) kan man skapa bättre förutsättningar för att ställa krav på att instruktören tar med momentet på kursen.

Den andra saken vi **ska** prata om på våra kurser är hastigheten, konsekvensen av hastigheten eftersom det inte är hastigheten i sig som är farlig. Skillnaden mellan 30 och 50 är livet. Önskvärt med ett teoretiskt material här också, men Patrik anser att det här är något som en instruktör ska kunna själv.

9 L-ABC/HLR-utbildning

Vi har inte råd att ställa ut ambulanser på alla körningar, främst pratar vi då om Knixkurser som ökar lavinartat i antal, men för att kunna möta det ökade antalet deltagare som också ökar risken för att allvarliga olyckor sker även i denna verksamhet föreslås:

- Utbildning av sjukvårdare med djupare kunskap i hantering av olyckor, som kan finnas på kurserna. En skraddarsydd utbildning som erbjuds distrikten och har en mc-anknytning. Ej bestämt vem som ska hålla kurserna, men den kommer att läggas ut externt. SMC tar fram och styr dock kurskonceptet.
- L-ABC- och HLR-utbildning till alla som jobbar på SMC:s kurser.
- L-ABC och HLR för medlemmar.

SMC tar fram kursprogrammet med tillhörande utbildningsvideo. Kostar ca 125 000 SEK och man ser et utbildningsbehov på ca 1000 personer initialt.

Där distrikten har tagit fram egna utbildningspaket och redan har beställt utbildningar, är det bra att man kör vidare som planerat. Riks' paket beräknas vara i full drift under maj-juni 2011.

Alla instruktörer **SKA** ha den här utbildningen aktuell och är inte fullgod instruktör om utbildningen inte är genomförd.

Frågan om krishantering, som resultat av arbetet som skedde på konferensen i Borlänge, och den mall som ska utarbetas. Till säsongen 2011 ska det arbetet vara klart och tillgängligt. Jonas Sjöström och Göran Ekman sammanställer det sista nu.

10 Kursverksamhet 2011 – hur ser planeringen ut?

Diskussion om budget/ekonomi, frågan kom upp angående om hur vi kan planera så många kurser när verksamheten går med förlust? Patrik talar om att utbildningsverksamheten inte går

med förlust, det beror helt enkelt på hur man räknar och var man redovisar kostnader och intäkter.

Intäkter totalt på kurser drygt 1 100 000 SEK, kostnader drygt 800 000 SEK. Resultat: ca 285 000 SEK

Ekonomi ute i distrikten, intäkterna för kurser som arrangeras via distrikten, syns inte annat än som bokningsavgiften på 150 kr/deltagare. Exempelvis Stockholm, Västra Götaland och Skåne som kör avancerade kurser i egen regi.

Utbildningsverksamheten är SMCs starkaste politiska vapen och är till stor nytta för SMC. Under den här punkten hade Patrik tänkt att informera om storbaneverksamheten för 2011, men punkten stryks eftersom tiden är knapp. Ca 100 kursdagar på storbana planeras för 2011.

Problem att få tag på instruktörer på vardagar och när kursdagar krockar. Om det krockar försöker man lägga verksamheterna så långt ifrån varandra som möjligt för att inte konkurrera om resurser och deltagare samt att man försöker att lägga verksamhet på så många helgdagar som möjligt.

Arlanda Test Track (ATT) kommer att bli ett tillskott för 2011, men det kvarstår ännu ett ställningstagande från kommunen för att kunna bedriva verksamhet fullt ut. De boende (20 personer) har protesterat mot verksamhet som är utanför polisens dagverksamhet, men SMC och banägaren har mött alla krav och arbetet ska förhoppningsvis resultera i att kommunen ändå ger tillståndet.

Nytt för 2011 är att man kör mer på steg 5 och 6, men de körs inte på ATT.

11 Hur hjälps vi bäst åt att genomföra alla kurser?

Det utbildas nya GI och AI hela tiden, men många av dessa är redan inne i rullorna för att de antingen är GI eller AI och "bara" fick en andra examination.

Vi måste hjälpas åt och främja resandet mellan distrikten för att kunna bedriva verksamheten även i distrikten som inte kan hålla kurser på grund av brist på funktionärer.

12 Hur rekryterar vi nya funktionärer?

Det är helt klart svårt, men det måste göras för att vi ska kunna möta efterfrågan på SMC-verksamhet. Det finns inte så mycket att säga här förutom att det är viktigt att vi aktivt rekryterar fler funktionärer.

Patrik ska skicka ut ett frågeformulär för rekrytering av GI.

13 Grundläggande krav på AI, ska det vara GI?

Drömmen vore att alla instruktörer har kompetens inom alla discipliner, åtminstone grundläggande.

- Det finns förslag på att alla AIA ska vara resurser på kurserna innan man går vidare och blir instruktör, så att man förstår vilket jobb det ligger bakom den rollen.
- Ska man ställa kravet på en AI att de också har genomgått GI-utbildningen?

Ska det vara ett krav att en instruktör är MINST GI? Ska alla AI tvingas att bli GI för att få vara kvar i verksamheten eller ska ett så'nt krav gälla från och med det beslutas?



Skrämmer vi bort de AI som inte vill vara GI om vi ställer kravet?

Varför vill vi att AI ska vara GI? Är det för att öka kunskapen om motorcykeln så kan man lägga det som en del i grundutbildningen för AI.

Stockholm (Yasha) har ett önskemål och en idé om att vi borde ha GI som grund för att göra instruktörerna mer kompletta och kompetenta:

- Motorcykel i trafik – många AI har tappat kopplingen till trafiksäkerheten och kan inte relatera till trafik. Det är stor skillnad på att prata trafik utifrån ett teoretiskt, obligatoriskt kursmaterial och att faktiskt vara ute i riktiga situationer och relatera till verkligheten. Detta gäller även gamla erfarenheter, många instruktörer kör inget annat än på bana idag och om det inte ändras har hela syftet med SMC:s verksamhet gått förlorad om vi låter det gå för långt.
- Förståelse för motorcyklars olikheter, möjligheter och förutsättningar. De moment man övar på på motorcykeln i GI-utbildningen och övningen som GIA är väsentliga delar för att kunna förstå hur en motorcykel fungerar och reagerar med människan och omgivningen. Grundläggande körteknisk färdighet som ger en mer komplett instruktör som kan relatera till fler motorcyklister än den begränsade klick som trots allt besöker en avancerad kurs. Att dessutom kunna variera sig som instruktör är viktigt, inte bara sett ur sättet att förmedla/lära ut utan också relaterat till hojtyper, geometri teknik som rör sig utanför vad som står i Råd&Riktlinjer.
- Grundläggande instruktörsöga – någont som är omöjligt att träna upp på storbana och som med GI-utbildning och träning som GIA ger en bättre helhet som instruktör. Förståelsen för att individen, trots att vi har ett särskilt upplägg och program för kursen, måste utgå från sin plattform/grundkunskap och att det är upp till instruktören att ta reda på vad den plattformen består av för att möta individen. Det betyder också att man får möjlighet att öva sig på att se även andra moment än de som är nämnda i boken eftersom man får en grundläggande kännedom om och kunskap i hur en motorcykel fungerar, hur den reagerar och vad man kan och ska titta på för att få tips som hjälper vid kommunikation med deltagaren. Som AI faller det åter tillbaka på läsningen vid Råd&Riktlinjer som är en bra vägledning, men som begränsar om man aldrig lär sig att tänka utanför och får grunderna för motorcykelkörning.

Det råder inte enighet om att AI-kåren är så dålig på ovanstående områden som Yasha påstår.

Förslag på hur man löser det, använda instruktörsdagarna till att utbilda inom de delar där man anser att det finns brister.

Det vore önskvärt att AI verkligen var GI också i grunden, men det är inte rimligt att kräva att alla befintliga AI ska vara GI för att få fortsätta vara instruktör. Däremot finns det en möjlighet, för att få mer kompletta instruktörer, att införa GI som grund för att gå vidare som instruktör inom SMC.

AI är utbildade för att köra Råd&Riktlinjer, men det finns andra delar som behöver kompletteras för att kvalitetssäkra instruktörerna.

Vi kommer här fram till att gruppen har väldigt olika syn på vad som bör krävas av en instruktör och vad som ingår i utbildningen av en instruktör. Det är en klok syn att lägga in utbildning för AI om hur en GI jobbar.

Vi behöver tänka till och lägga upp en plan för vad vi ska ha för utbildningstrappa (kursplan saknas).



Lång diskussion om hur man utbildar AI och vad som krävs för att en AIA ska släppas upp för examination, samt information om inkonsekvenser i behandlandet av AIA på väg till examination. Råd&Riktlinjer är A och O för AIA/AI.

Räcker det att vara GI för att vara instruktör på Knix? Det är inte självklart att en GI kan vara Knixinstruktör för att man är godkänd GI. Det är självklart att man går bredvid när man inte har den kunskapen/erfarenheten.

14 Instruktörsutbildning GI 2011

26-28/8-2011 i Västerås (om inte något hindrar bokningen)

15 Instruktörsdagar på Storbana, vad har vi för grundkrav?

Grunden till frågeställningen är att det kommer GI till utbildningsdagarna som aldrig har varit på bana förut och det har varit problematiskt.

Ska vi ställa krav på att GI har gått minst två kursdagar på storbana innan man kommer till internutbildning på storbana?

Rekommendationen till utbildningsgruppen är att alltid ha en steg 1 tillgänglig för de funktionärer (instruktör eller resurs) som aldrig varit på bana förut.

Utbildningsgruppen (Mats Finér, Per Gjers, S-O Forsberg, Niklas Östergren, Josef Löwner + 1 oidentifierad skåning) klev just in i salen och deklarerade att man planerat in deltagande för andra funktionärer än AI att delta på utbildningsdagarna på storbana.

16 Knixmöte 28/11-2010

I Uppsala.

Förra året arrangerades det här mötet för första gången och var upptakten till ett gott samarbete och en samordning för verksamheten 2010. Succén fortsätter.

Vill man ha en fråga behandlad på mötet den 28/11, är det dags att skicka det ärendet till Patrik!

17 Riskutbildning, sänkta krav? Utbildning istället för prov

Transportstyrelsen har funderat på om man ska sänka kraven på riskutbildarna, vilket innebär en större chans för SMC att ta sig in på marknaden för riskutbildning.

Provet (3e körkortsdirektivet) – här ska man införa ett prov mellan A begränsad och A. SMC har lagt förslag på att istället för att genomföra provet, går man en utbildning och här kan SMC erbjuda en utbildning och då kan man välja en kurs hos SMC eller prov.

18 Vad ska vi ställa för krav på våra funktionärer?

Hur länge kan man vara inaktiv instruktör innan man struken ur listorna?

I Stockholm har man börjat skriva ett avtal med instruktörer som distriktet har bekostat utbildning för. Exempel 2 Knixkurser och 2 grundkurser för att få delta i verksamhetsårets konferenser och utbildningsdagar. Ett år i taget.



Det kostar mycket att utbilda framför allt instruktörer. Det är hög omsättning och stor andel slutar innan man har haft nytta av dem fullt ut och dessutom är de kanske kvar i rullorna fast de inte är aktiva och inte heller har för avsikt att vara det. På papperet har distriktet ett stort antal funktionärer totalt, men när det väl kommer till kritan är det ingen som jobbar.

De personella resurserna räcker inte till, trots att vi rekryterar nytt.

Det är upp till distriktet att ställa krav på funktionärer och vi måste göra det attraktivt för våra funktionärer att jobba kvar hos oss. Kanske viktigare än att ställa krav, vilket man troligen måste göra OCKSÅ.

19 Samarbete BilSport&MC

Återkoppling från årets verksamhet. Hur ser det ut med avtal för instruktörer med klass 7-hojar? Självrisikeliminering.

Utifrån den förra instruktörskonferensen, i Borlänge i mars 2010, och den information som gavs angående samarbetet med BilSport&MC och avgiftsrabatter för SMC-medlemmar.

Jesper Christensen informerar om sporthojar endast kan trafikförsäkras i BilSport&MC. Affären med att helförsäkra sporthojar går inte ihop jmf det tidigare samarbetet med Folksam. Försöket med sporthojförsäkringen resulterade i minskade kostnader, men fortfarande alltför höga utgifter i förhållande till intäkter.

En idé om att ge SMC ett försök, genom att erbjuda att SMC tar ut 50 sporthojförare som försäkringsbolaget ger en rimlig försäkringspremie mot att SMC skriver ett avtal om att garantera hälften av underskottet om det blir resultatet av dessa försäkringar. SMC tackade nej till det "erbjudandet" eftersom risken anses för hög för organisationen.

En utvecklingsmöjlighet är så kallad "e-call", kraschdetektor, där idén är att koppla lägesfunktionen i mobiltelefonen till en larmcentral så att man kan ställa in "läge noll" i normal körställning och vid en olycka följer man en kedja av åtgärder som antingen avfärdar olyckan eller skickar ut en ambulans. Andra lösningar diskuteras också, eftersom en kraschdetektor kanske inte täcker alla risker. Den framtida teknologin kommer snabbt, lösningarna kan tänkas användas för att kontrollera förutsättningar runt olyckor och körstil som att logga hastigheter, vägval etc, på gott och ont.

De etablerade försäkringsbolagen är inte helt bekväma med de här lösningarna i dagsläget. Men, det är tänkbart att detta ändras över tid.

Idag är det ett ökande antal sporthojar som kör oförsäkrat och dessutom tar bort registreringsskylten.

Kontentan av det hela är att det inte går att motivera någon i försäkringsbranschen att försäkra sporthojar i ett större samarbete vart alla hojkategorier ska ingå med bra medlemsvillkår.

20 Råd&Riktlinjer lägesrapport

På grund av resursbrist har det inte blivit färdigt, men det vore bra att ha jobbet klart till instruktörskonferensen i februari 2011.

22 Övriga frågor

Reklam att hänga på motorcyklar presenterades, men idén diskuteras i säljgruppen så information kommer.

Märk att den som sätter ut reklam är ansvarig för eventuell nedskräpning och kan riskera böter om många hamnar på marken (finns ett fall där böter utdömts efter att reklam har satts på bilar).



Kostar i dagsläget 3 kr/st, men det priset kan förmodligen förhandlas ner.

Västar – en väst har specialdesignats för att kunna användas utan att skava i tanken eller i nacken vid skinnstället och går att anpassa i storlek och passform. Visades av Per Gjers © Planen är att den ska subventioneras och vara personlig med namn, kommer att kosta ca 100 kr. Färg? Patrik bestämmer.

Instruktörerna har önskan om att få namnet tryckt på både fram- och baksidan på västen.

Utbildningsgruppen - Kort sammanfattning av vad som händer framöver

- 4 instruktörsdagar på storbana 2011
- GI och resurser är välkomna på kursdagarna, men vi sätter då AIA på att utbilda dessa och passar på att skapa övningstillfällen
- Första dagen i april - avrostning
- Det ska vara kul
- Teman för utbildningsdagarna för AI och AIA, med möjlighet att välja vilken inriktning för dagens utbildning

Olycksstatistik och information – visades kartor med utsatta mc-olyckor över landet. Det är olyckor som resulterat i att personer blivit inlagda på sjukhus och står för ca 60% av olyckorna. Kartorna kan användas för att kommunicera ut olycksriskerna och kan hämtas från SMC:s hemsida och skrivas ut i önskat format.

23 Mötets avslutande

Patrik tackade för väl genomfört möte.

Patrik Ericsson
Mötesordförande

Veronica Eade
Mötessekreterare

