



1990

50 års jubilæums kavalkade

1990 var året, hvor AAS afviklede BT East Coast Rally - største arrangement nogensinde, men også året hvor klubbens begyndere i O-løb for tredje gang vandt DM for hold - se billedet nedenfor.



Bestyrelse - 1990

Jens Munkholm (formand)
Jens Erik Bæk (næstformand og Pr-udvalg)
Hans Jørgen Andersen (kasserer)
Niels Henriksen (sekretær)
Per Damgård Jensen (rally- og m/s-udvalg)
Mogens Buur (O-udvalg)
Flemming Johansen
Jan Præstekjær (banesportsudvalget)
Hans Jacobsen (materialeforvalter)

Klubnyt: Lars Bundgaard

Årets m/k: Lars Bundgaard

Kontingent: kr. 280,-

Mesterskabsplacering - 1990

Klubmestre i O-løb

O1: Hans Jacobsen / Hans Jørgen Andersen
O2: Jytte Meiner / Finn Nielsen
O3: Hans Ole Nielsen / Mogens Buur
O4: Steen Kristensen / Hans Henrik Pedersen
Benny M. Jensen / Morten S. Nielsen

Østjysk turnering i O-løb

O3: Hans Ole Nielsen / Mogens Buur
O4: Steen Kristensen / Hans Henrik Pedersen

Klubmestre i Manøvreprøver

0-1300 cc Erik Bom / Jørgen Strandgaard
1300-1600 cc Svend Erik Andersen / Bo Holde

Speedmann turnering i M & S prøver

Grp. N: Jan Hammer / Søren Wiasuer

Jysk mesterskab i M & S prøver

Over 1300cc: Tommy Kristensen / Per B. Damgaard

DM i baneløb

Goodyear Gti Cup: Lars Skovgaard



1990

50 års motorsports historie i form af udklip — her fra AAS-nyt i 1990.



Bred kørestil i BT East Coast Rally (foto: Poul Skjødt)

BT East Coast Rally – set fra en lukkevogn

Det største arrangement i klubbens historie passerede gennem ikke mindre end 7 politikredse, 22 kommuner og 500 beboere der var direkte berørt af rallyet på dets 641 km lange vej igennem det østjyske område, heraf 22 hastighedsprøver på i alt 185 km. Vi har valgt at fortælle om rallyet set fra lukkevognen på mini-rally delene.

Med udsigt til mange timer og km i bilen, lod vi Lada'en blive hjemme og kørte af sted i Corsa'en – det skulle vise sig at være letsindigt.

Løbsledelsens servicevogn fikede hurtigt telefonforbindelse i vores skrabede udgave af en bil uden cigartænder, og veludstyret med diverse instrukser, kort og kørebog skulle vi ud og opleve en ny verden.

Under transporten til første prøve kørte vi direkte bag feltet. Bilen foran os havde sat autopiloten på 80 km/t, og havde tydeligvis problemer med ledningerne til bremselygterne, idet de på intet tidspunkt lyste, uanset vejforløbet.

Allerede på første prøve havde vi selv problemer. Når man kører som sidste bil efter ca. 100 rally-biler på en grusvej, hvor der er gravet dybe spor, kan det godt være svært, at få en lille bil op ad bakken, men vi har en uforfærdet chauffør, så det gik, selv om jeg gjorde mig mine tanker om, hvad det var, vi begejstret havde begivet os ud på.

Prøve 2 husker vi længe. Ved starten hørte vi, at flere biler var kørt af, den ene lå endda på taget – det lød farligt. Vi tøffede langsomt afsted. Midt i en mudderpøl ville Flemming sænke hastigheden for at undgå pløre på den lille bil, og med et let tryk på bremsen, sendte han os direkte i grøften til publikums udelte begejstring. Der sad vi så med udsigt til en å og et cementrør ret for næsen. Prøvechefen havde med stor forudseenhed sørget for en traktor på stedet, som sammen med mange frivillige hjælpere sørgede for, at vi hurtigt havde fast grund under fødderne igen, selv med bilen i gear og håndbremsen trukket.

Vi var imponeret over den effektive kommunikation under løbet. Løbsledelsen meldte sig hurtigt for at høre, hvordan det gik, og resten af dagen måtte vi lægge øre til utallige bemærk-

ninger fra personer, der var utroligt velunderrettede om vores fadæse.

Alle de følgende prøver klarede vi uden problemer, helt frem til pausen i Randers. Undervejs samlede vi kørebøger fra udgæde biler, skaffede Falck transport til en via vores telefon m.m.

Når man ikke tidligere har deltaget i et sådant arrangement, gør det indtryk at se, hvor mange personer, der er i aktivitet på de enkelte prøver, og vor meget minstrimmel, der er sat op, hvordan alle veje er spærret og bevogtet.

Det var rart med en lille pause, og Flemming lavede gevaldigt op ved synet af pølsevognen, som han flittigt besøgte.

Efter pausen gik instruktionen på, at vi skulle holde os så tæt bag feltet, som muligt, for at lukke hurtigt, da vi på det tidspunkt var foran rally-feltet.

Det tog vi nok lidt for bogstaveligt på sidste prøve, som startede på grus. Bilen foran os var baghjulstrukket, og vi holdt ca. 1 meter bag den. Enhver kan tænke sig det uvejr, vi pludselig befandt os i.

Vel tilbage på Scandic hotel gav løbsledelsen middag, som vi nød meget, inden vi tog hjem efter en begivenhedsrig dag. (Signe Hilmar)



Gert Nielsen – næstformand i DIF

Efter 5 år som præsident i DASU, fratræder vor tidligere formand i AAS posten som Dansk Automobil Sports Unions øverste person, og bliver næstformand i Danmarks Idræts Forbund. Gert er dog stadig medlem af AAS.

Noget om tidtagning

Skulle der blandt klubbens medlemmer opstå væddemål om tider eller placeringer på Jyllandsringen inden for de sidste 10 år, er I velkommen til at konsultere mit arkiv, inden I mødes ved dagry til dødelig duel om udfaldet.

Mit nuværende EDB-program til tidsregistrering har jeg udviklet ved hjælp af programværktøjet Dataflex, og med dette system er jeg i stand til at gemme samtlige oplysninger registreret på en løbsweekend. Det vil sige alle køres samtlige tidtagningsomgange og heatresultater. Disse oplysninger gemmer jeg fra gang til gang, og jeg kan ved hjælp af dette praktisk talt finde tilbage til hvad som helst. Det er også så nemt at arbejde med Dataflex systemet, at jeg faktisk kan sidde og programmere nye funktioner og rutiner i programmet efterhånden som behovet opstår, selv under et løb. Med dette system har kørerne en meget høj sikkerhed for et korrekt resultat, samtidig med at resultaterne kommer hurtigere frem, end man er vant til fra mange andre baner i Europa. (Torben Lund – Timekeeper)

Har du hørt! ...at der i sidste nummer af AAS-nyt blev påstået, at Mogens Buur havde tabt et firecifret beløb på protester. Dette viser sig ikke at være korrekt, da det rigtige beløb kun er kr. 800,-!!... Men da der endnu er "Nytårs-løbet" tilbage, kan det være, at det alligevel kommer til at holde stik....