



1991

50 års jubilæums kavalgade

1991 gav en sand medalje regn til vore O-kørere, herunder et DM-mesterskab til Bjarne Nyrup og Willy Jørgensen i O2. Nedenfor ses de to AAS o-løb team's som sikrede sig 2 sølvmedaljer til DM for hold.

Team Shell TMO (begynderne)



Øverst fra venstre: Jørgen Stubtoft, Claus Loft, Henrik Møller-Nielsen, Henrik B. Mikkelsen, Benny M. Jensen
Nederst: Steffen Sørensen, Henrik Gammelgaard, Anne C.E. Rasmussen, Kay W. Christensen, Morten Skov Nielsen

Team Shell Oktaner (de rutinerede)



Øverst fra venstre: Bjarne Nyrup, Finn Nielsen, Bjarne Andersen, Ole Borgkvist, Keld Mortensen
Nederst: Willy Jørgensen, Jytte Meiner, Jens Jørgen Much, Malte Larsen, Bernd Thrysø

Bestyrelse - 1991

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

Kontingent: kr. 280,-

Mesterskabsplacering - 1991

Klubmestre i O-løb

O1: Keld Mortensen / Bernd Thrysø
O2: Bjarne Nyrup / Willy Jørgensen
O3: Ole Borgkvist / Malte Larsen
O4: Benny M. Jensen / Morten S. Nielsen
Henrik Møller-Nielsen / Anne C.E. Rasmussen

Jysk mesterskab i O-løb

O2: Bjarne Nyrup / Willy Jørgensen
O3: Ole Borgkvist / Malte Larsen

DM i O-løb

O2: Bjarne Nyrup / Willy Jørgensen

Klubmestre i Manøvreprøver

Henrik Møller-Nielsen / Anne C. Rasmussen



1991

50 års motorsports historie i form af udklip — her fra AAS-nyt i 1991.

I forbindelse med fejringen af Jyllandsringens 25 års jubilæum i 1991, blev nedenstående tale af klubbens første formand Erik Øjenholt gengivet i AAS-nyt.

Erik Øjenholts tale ved Jyllandsringens 25 års jubilæum

Som medstifter af AAS og dens formand de første 2 år, er det mig en stor glæde at komme til orde her i dag. Jeg hører godt nok til årgang "21" men skal forsøge at gear mig op på et fornuftigt omdrejningstal. Alt på denne jord bygger på initiativer. Eva og Adam var de første, der tog initiativet, og det har jo unægtelig udviklet sig. Initiativet til den første danske klub for 4-hjuls køretøjer blev taget i 1913 – Aarhus Automobil Klub blev stiftet, og da Jyllandsringen ikke fandtes på den tid, blev der i stedet kørt drabelige dyster på Fanø på den fortrolige strandbred der. Mercedes-forhandler Dinesen, Rosenkranzgade, Århus, var en af datidens store navne. Klubbens kontingent kr. 12,- årligt. Benzin dengang 19 øre literen! Krige og anden ufred satte en stopper for denne leg, så klubben sygnede hen og blev opløst i 1958, også i erkendelse af, at AAS var blevet stiftet den 4. nov. 1957, det skete i øvrigt i Blomstersalen på Klostergården, den nuværende restaurant René. AAS blomstrede hastig op med orienteringsløb på seriøs plan. Vor formand for O-løbene, daværende premierløjtnant Ole Boe Olsen, der var danmarksmester i denne sport, var et af vore goder der trak mange medlemmer til. Allerede da tænkte vi på baneløb, men vi havde ingen steder at dyrke sporten, og der var delte meninger om den økonomiske risiko derved. AAS tog initiativet til et samarbejde med Roskilde Ring, og det gav os god erfaring. Vi fik arrangeret et løb, der blev afviklet på Jysk Væddeløbsbane juni 1960, og det gav os blod på tanden, medførte nyt initiativ, så vi sammen med Esbjerg Motor Sport – osse på JV's bane arrangerede et løb i maj 1962..

Men men – AAS manglede en legeplads, derfor var det lykken, da Jørgen Kruse, Ole Hansen og entreprenør S.K. Jensen i 1965 fandt sammen og satte sig for, at NU skulle det være. Mange kræfter blev forenet, men ingen tvivl om, at vi kan takke afdøde S.K. Jensen for, at vi er her i dag, at dette store projekt blev gennemført. Vi kan glæde os over, at S.K. Jensens enke er her i dag. Ikke alene blev S.K. Jensen grebet af sporten, og var god ven med os alle, men evnede også at organisere og få økonomien til at holde sammen, få de meget store anlægsarbejder udført, dommertårn bygget m.m. Til banen, depot og p-plads blev der brugt 70 tdr. land, der medgik 4800 tons asfalt og op til 10 store entreprenørmaskiner var i gang. SK forvandlede på rekordtid grusgraven til bane, til dette flotte anlæg, der ligger så smukt i dag, stærkt udvidet med FDM's nye moderne faciliteter og aktiviteter pga. de mange initiativer, der er taget.

Bag enhver dansk bilbane skal der stå en bilklub anerkendt af Dansk Automobil Sports Union, og den skal påtage sig det sportslige ansvar. For SK var det naturligt, at det blev AAS ikke alene, fordi han var med i dens bestyrelse, men også fordi AAS var blevet landets næststørste klub. Stor var glæden, da vi i maj 1966 kunne line up til åbningsløb med mange kampivrige køreere og mange villige officials i flotte farvestrålende Valvoline dragter. Mange lovord og ønsker blev givet af de, der talte ved indvielsen. Daværende borgmester i Gladsaxe, Erhard Jacobsen klippede snoren over, og startflaget gik for første løb. Erik Fagerdal blev banens inspektør og på sin charmerende måde – det var bare skægt! - fik han skabt løb og interesse for JR. Hans påhit med lårkorte piger som blikfang og en topløs i startbilen, det gav PR. Masser af fans i flotte pants. Da Fagerdal i 1972 ansatte Inger som sin sekretær gik der koks i maskineriet. Alle faldt for denne bedårende lyshårede skønjomfru, så de var ved at glemme deres opgaver, men det viste sig hurtigt, at ikke alene var hun køn, hun havde

også ben i næsen, så hun dygtig klarede sine opgaver og på mandig vis kunne holde alle disse afskyelige motorsports- og pigeblade mandfolk på rette afstand. Mange løb blev arrangeret bl.a. Hella Grand Prix med rekordstor deltagelse. Politiet måtte bede os udsætte starten et kvarter, da der var bilkø helt ind til Silkeborg. Uanset vi havde 30 hundeførere som vagter, blev hegnet brudt ned, og mange slap billigt indenfor. Mange gode dyster blev afholdt ofte med stor dramatik også i dommertårn og cafeteria. Resultater skulle diskuteres, protester overvejes osv.

Selv havde jeg fornøjelsen at være tidtagerchef de første 8 år. Det kunne der skrives meget om, men ét er sikkert: tidtagningen er yderst vigtig i et motorløb. Fungerer den ikke perfekt, så gælder det ikke stort, at alle andre officials passer deres job korrekt. Et pragtfuld hold på 15 tidtagere, omgangstællere og beregnere var et godt team at arbejde med. Dengang havde vi ikke edb at støtte os til, og det var ikke altid lige let når dommertårnet ofte blev fyldt op med uvedkommende, når ingeniør Japp ville give gode råd, og journalisterne havde de bedste pladser foran tidtagerne, så disse ikke havde frit udsyn over banen. Dengang var der balkon foran dommertårnet.

Der er mange der burde hædres her i dag, et stort antal officials har tilbragt i hundredvis af deres fritidstimer på JR gennem de 25 år i et godt, velfungerende og kammeratlig samarbejde. Blandt disse har vi 3 jubilarer, der har været med i 25 år: Erik Christiansen, også kaldet Ægge-Erik (joh, joh, han handler skam med æg), han har figureret i samtlige programmer som banechef i 25 år. Utrættelig har han holdt styr på al kørsel og med dygtige officials dirigeret og givet rette flag på rette tidspunkt. Hans trofaste medarbejder Bent Thomsen har ligeledes været med i de mange år og gjort en fortræffelig indsats. Leo Rasmussen, automobilforhandleren fra Galten, ham kommer vi heller ikke uden om. Sikkerhedschefen, der ikke alene har været med i 25 år, men troligt og villigt sendt sit eget mandskab og rydningsvogne på banen. Talrige er de slæbninger af godt bulede biler, som Leo har lagt materiel til. Har der været brugbare vrage imellem har han såmænd også budt på dem.

Desværre mistede vi S.K. Jensen ved en meningsløs ulykke. Derved kom banen til at stå overfor et ejerskifte. John Lundberg blev manden der tog chancen, tog initiativet. I 1973 lejede han da banen på egen risiko og hentede topnavne og nye biler hjem. Ved en tur i USA blev det til 3 Camaro'er, det var rigtig legetøj. Tilskuerne skulle trækkes til og have noget til gengæld, de skulle have race for pengene, og det fik de. Nok havde John en fortid som skotøjshandler men solgte også brugte biler. Fritiden fik han brugt på Roskilde Ring, så han vidste, hvad racerløb skulle være. Jyllandsringen skiftede ejer i 1974, da FDM overtog banen, men John fulgte med, fik en kontrakt og har på mesterlig vis forstået at styre sig igennem de mange løbsarrangementer i de forløbne 18 år. John stillede store krav til os alle, men også til sig selv. Jeg glemmer ikke Ramløse Cup i 1974, da han sendte 165 biler på banen, dog ikke på en gang, men pænt fordelt i 7 klasser. Den ene var 66 gokarts, det blev en sensation. England, Norge, Sverige og Danmark i kamp. Selv med en Omega-tidtagermaskine var det svært at holde tid på disse bisummende, mekaniserede lopper, men det var sjovt. Ved det løb tog vi 3.670 omgangstider og 165 resultattider – uden edb-teknik. Vi skrev 17 stencils og dupliserede 4000 A4 ark for at dække pressens og køreernes behov for resultater.

JR har virkelig levet op til de forventninger, der blev givet udtryk for ved indvielsen i 1966, den er blevet dansk motorsports mekka. Alle i AAS ønsker JR, John Lundberg og FDM hjertelig tillykke. På vegne af tidligere formænd i AAS, Åge Møller-Nielsen, Harry W. Bondesen, Gert Nielsen, Poul Nielsen, og den nuværende formand Jens Munkholm – alle takker for et godt samarbejde, som vi ønsker må fortsætte til fælles bedste. (Erik Øjenholt)