

# Junior Nytt

Jubileums-



30 år

Junioravdelingen 1970 - 2000





*Friske sjåfører fra klubben før og nå.  
Per Odvar Nyborg i Saab V4 gr. 1 i Rally Bavaria, Tyskland 1975 og  
Bruno Arntsen i Opel Astra Kit Car, Rally Hedemarken 1999.*



Junioravdelingen 30 år . . . . .	2
Nøtteknekker'n . . . . .	4
Mobiltrippen . . . . .	5
Rallystoppen og Jr.avd. . . . .	6
Stifinner'n 1972 . . . . .	8
Stifinner'n som sprintrally på grus . . . . .	10
Rally Snøfreser'n 1979 til 2000 . . . . .	12
Sprintrally på Rud . . . . .	13
Julebordet . . . . .	14
Postmesterskapet . . . . .	16
Bilslalåm og bilcross . . . . .	17
Bilslalåm og autoslalåm . . . . .	21
Junioravdelingens aktiviteter utenom bilsport . . . . .	23
Junioravdelingens formenn gjennom tidene . . . . .	27
Hvem har vunnet hva? Klubbmesterne . . . . .	33



### Junior Nytt

**Adresse:**  
NAF Asker og Bærum  
Junioravdeling  
Boks 356  
1301 Sandvika  
Tlf: 67 54 35 79  
Fax: 67 54 05 71

**Redaksjon:**  
Redaktør av  
dette nr.:  
Bjørn Lie  
Morten Olsson  
Petter Stenseng  
Svein Hansen (trykk)

## Gratulerer alle sammen



### Ja nå fyller faktisk vår kjære JR-avd 30 år

Det at klubben kan feire sitt 30 års jubilé bunner og grunner i at det fremdeles er attraktivt å være medlem av NAF Asker og Bærum JR. Postmesterskapet er en meget viktig bit i vår klubb, og uten alle dere hadde det selvfølgelig ikke blitt noen billøp!!! Skal klubben fortsette å eksistere er det viktig å ta vare på disse grunnsteinene i vårt system. NAF Asker og Bærum JR er også en banebrytende arrangørklubb, og rally har blitt hovednisjen vår. Med rally Snøfreser'n og Sprintrally gir vi alle aktive i Norge et godt bidrag til rallysporten. For de aktive medlemmene våre er selvfølgelig billøpene det viktigste, men jeg tror at Jr-nytt / klubbmesterskapene og ikke minst julebordet på Geilo med sosialt samvær og en tett kontakt med alle i vår klubb er med på å gi vår klubb ekstra styrke.

Et av klubbens store arrangementer fra gammelt av var bilsportssaftene.

Dette var et populært tilbud, men det har i de senere år vært vanskelig å fange klubbmedlemmenes interesse på dette punkt, og mye av grunnen er vel at alle har tilgang til rallyfilmer og informasjon fra kabel-tv og Internett osv. JR-styret har i stedet prøvd å få i gang klubbmesterskap i Go-karting men dette har heller ikke gitt de store resultater, men JR-styret mener at dette bør kunne bli populært bare vi kommer bedre i gang med arrangementet.

På vegne av JR-styret (og alle medlemmer) ønsker jeg også å takke Styret i NAF Asker og Bærum for all støtten JR-avd får. Dette er selvfølgelig en viktig faktor for JR-avd suksess.

SÅ vil jeg gratulere alle med 30 års jubileet, og håper vi alle ses på 40 års jubileet!!!

### GRATULERER

Hilsen  
Petter Stenseng

# Junioravdelingen 30 år!

Jeg, Hans Chr. begynte i NAF Asker og Bærum som sekretær i mai 1969, Kom da som "bondesønn" fra Frogn, like ved Drøbak.

Denne stillingen i NAF Asker og Bærum hadde aldri tidligere vært lønnet, men fra mai i 1969 har den vært det!

Hvordan vi klarte å starte en *Junioravdeling* er litt vanskelig å uttrykke, men får gjøre et forsøk.

Styret i NAF Asker og Bærum spurte om jeg kunne tenke meg å prøve på dette, det hadde vært prøvet før, men uten hell. Det ble avsatt kr. 3 000,- til dette prosjekt i 1969 og da var det jo bare å prøve.

På den tiden (som i dag), leiet vi kontorer hos Finstad Autoco i Sandvika (Ford), og der jobbet det mange som var bilsportsinteressert, i tillegg til mange andre jeg hadde truffet ute på PO-løp, som jeg drev aktivt med på den tiden.

Da var det å samle disse og det gjorde vi og *Junioravdelingen* var i gang!

Mitt navn er alltid trukket inn når det gjelder vår *Junioravdeling*, men jeg startet den, men så



*Hans Christian med Wankel-motorisert Mazda i forløperen til Finnskogrally, Firestone Rally, anno 1972.*

**må** det være klart at det er **alle** de som deltok aktivt på en eller annen måte som har æren for at vi i dag kan se tilbake på en aktiv *Junioravdeling* gjennom 30 år. **Ingen spesielt nevnt og ikke glemt.**

Hvordan kom så jeg inn i denne jobben, jo det var ganske tilfeldig skal jeg si.

Far til en svært god venn av meg hadde hørt om denne jobben og da jobbet jeg på Ås og bodde på Rykkinn i Bærum. Han synes dette var kjempe dumt å jobbe på Ås og bo i Bærum. Så kjente han noen, som

kjente de rette og jeg ble hentet fra smøregrava på Shell stasjonen i Ås "Korsegården Shell st." "Døds krysset på Mosseveien" inn til møte med de "store" herrer i NAF. Tror ikke jeg har vært mer nervøs verken før eller senere ..... Men jeg fikk jobben!

NAF Asker og Bærum har historisk, lenge før min tid, vært anerkjente for sine billøp og premier. Rally gjennom Krokskogen var det ikke mange som klarte, men det siste Vinterrally som ble arrangert før rallystoppen arrangerte "gamle gutta" i NAF Asker og Bærum. Start på Haslum

og mål på Stallkroa og med etapper på Krokskogen. Trond Schea vant i Ford om jeg ikke husker feil, med 28 sek på John Unnerud. Etter dette løpet var det *Junioravdelingen* som overtok billøpsarrangementene i Asker og Bærum.

Sportskomiteen i NAF Asker og Bærum var også med å danne malen for hvordan en *Junioravdeling* kunne drives rundt bilsport og vi fikk mye god bistand av "kara" de første årene, disse "kara" var omtrent på alder den gang, som mange av oss er i dag. Tror nok vi kan si at de også må få sin del av æren for at vi har

blitt den Junioravdelingen vi er i dag.

Det som har vært gledelig gjennom alle disse 30 årene må være at vi hele tiden fikk med oss jenter i vår Junioravdeling, og det var utradisjonelt i NAF. Ja jeg vil gå så langt som å si at jeg tror ikke vår junior-avdeling i år hadde kunnet feire 30 årsjubileum hvis jentene ikke hadde stilt opp for oss i alle disse årene.

Jeg var på riktig sted til riktig tid for 30 år siden, men jeg håper dere alle vil støtte meg i den

påstand at NAF Asker og Bærum Junioravdeling hadde ikke eksistert i dag hvis alt skulle vært avhengig av en person! Jeg fikk i oppdrag å starte en Junioravdeling, med-

lemmene er junioravdelingen og de til en hver tid sittende hovedstyrer i NAF Asker og Bærum har uten tvil sin store del av æren for at vi i dag kan feire 30 år.

Vi konkluderer med at vi alle har vår del av æren, det hadde ikke vært noen Junioravdeling i NAF Asker og Bærum uten oss!!



NAF Asker og Bærum hadde også før Junioravdelingen mange gode og "friske" sjåførere. Her er Erik Aaby/Steinar Jortun i aksjon under Rally Sorland 1969.

MORGES AUTOMOBIL-FOREBUND, Avd. Asker og Bærum  
Vinterløp P.O. Spesial 4-5 feb. 1967.

**RESULTATLISTE.**

Klasse A.		Kartleser		Prisker	
Nr.	Starter.	Fører	Kartleser		
1	6	Helge Menkerud	Karl Lunde		15.05
2	8	Trond Schea	Richard Steen		15.17
3	3	John Unserud	Knut Moberg		15.34
4	5	Kjell Gudim	Monty Karlsen		16.05
5	7	Ole Hodumgeeth	Ole Marius Stannes		16.46
6	15	Jan Gundersen	Arild Antonsen		18.28
7	11	Olaf Hellenes	A. Wang Sandaa		20.26
8	4	Arvid Kolgrov	Steinar Gundersen		20.41
9	13	Terje Nygren	Hans G. Wang		21.33
10	10	Heidi Jessel	Kis Sæviig		21.48
11	14	Leif Haglund	Willy Paulsen		22.16
12	2	Jan B. Kolstad	Egil Stenshaugen		22.59
13	9	Arve Andersen	Pål Sænsberg		23.26
14	12	Trine Jensen	Tore Solheim		28.06

15 deltagere startet i kl. A. 1 deltager diskvalifisert.  
Premier utdeles fra 1 til og med 5.

Klasse B.		Kartleser		Prisker	
Nr.	Starter.	Fører	Kartleser		
1	19	Jan Nilsen	Sverre Bryde		22.09
2	23	Erik Aaby	Håkon Chr. Drædal		24.35
3	26	Harald Padum	Herlow Hjertvik		25.17
4	22	Odd Angell	Terje Beardseth		26.50
5	28	Karl Kreuts-Nansen	Johan Amund Bye		28.57
6	20	Ole Bengt Andersen	Rolf Pedersen		29.29
7	30	Peto Polkstad	Terje Låa		30.12
8	25	Pinn Thomstad	Tom Råhne		31.37
9	18	Thorbjørn Hansen	Terje Enger		34.01
10	17	Ejner Jensen	Stein Lundbeck		39.26
11	1	Fer Svein Iglebek	Asbjørn Flåene		69.02

15 deltagere startet i kl. B. 4 deltagere brøt løpet.  
Premier utdeles fra 1 til og med 5.

Deltager nr. 1, Carl Georg Knudsen og Hans Stadshaug er diskvalifisert i henhold til tilleggsregulenes avsnitt 17.1.  
Refleks triangel er funnet! Fies tilbake ved henvendelse til sekretæren telf. 54 12 66.

Premieutdeling p. Strand Restaurant torsdag 30. mars i forbindelse med avdelingens turiststafett. Møtet begynner kl. 19.30. Informa Solreisler viser filmer og kosser om Manarøyene og Mallorca. Alle deltagerne i vinterløpet er velkommen.

Sandvika den 14. februar 1967  
Sportskomiteen.



NAF Asker og Bærum arrangerte anerkjente løp også før Junioravdelingen. Dengang var det en Sportskomite. Vi trykker et av deres produkter, PO-Spesial fra feb. -67. Etterhvert ble Hans Chr. ansatt som sekretær.

Lørdag 16. januar 1971 i Åsa. Jan og Trond Gustavsson drar av gårde innover Krokskogen på siste SS arrangert av NAF Asker og Bærum. Etter dette overtar Junioravdelingen billøpene i klubben.

(Foto: Odd G. Antonsen)

# Nøtteknekker'n

Nøtteknekker'n, Norges største PO-cup på 70-tallet, er faktisk eldre enn NAF Asker & Bærum jr. Høres kanskje litt rart ut, siden det jo er denne klubben som arrangerte den, med Hans Chr. i spissen. Men i starten var den hans arbeidsgiver, NAF Asker & Bærum som sto bak.

For meg personlig har Nøtteknekker'n betydd mye. Da klubben spurte meg om jeg kunne skrive litt om Nøtteknekker'n til Jubileumsheftet, var det nok for at jeg var løypelegger og løpsleder for cupen gjennom mange år. Men Nøtteknekkerhistorien for meg starter tidligere enn som så.

Høsten 1969 var det en nærvøs Geir som sto på startstreken som kartleser i sitt første PO-løp. Desto gladere var jeg etter løpet da det gikk opp for meg at vi hadde vunnet nybegynnerklassen, C2. Det var innfallsporten til bilsportmiljøet for Geir Fosshem. Der jeg vel har tilbrakt mer tid enn i både hjem og jobb gjennom 30 år.

Høsten 1970 var det igjen klart for Nøtteknekker'n. Denne gang var det en cup på tre løp. Premiesamlingen min viser at jeg vant det andre og tredje løpet, pluss at jeg totalvant



*Geir Fosshem og Opel Rally Kadett*

cupen. Dette var faktisk min første totalseier. Jeg husker ikke noe fra løpene, men premieutdelingen på stallkroa glemmer jeg ikke. Det var nemlig Rolv Wesenlund som sto for utdeling av pokalene. På denne tiden ble også

NAF Asker & Bærum jr. stiftet. Jeg kom inn i klubben, og ble spurt om jeg ikke kunne ta ansvaret for Nøtteknekker'n. Det ble mange møter og karbonadesmørbrød i kantina hos Finstad Autoco, der NAF Asker & Bærum hadde sine

kontorer.

På begynnelsen av 70-årene fikk vi rallystoppen, og PO-løp var eneste form for landeveisløp i Norge. Jeg husker Nøtteknekker'n var innfallsporten for mange til motorsport. I dag sitter det folk i ledende verv i bilsporten som fikk sitt første møte med denne sporten gjennom Nøtteknekker'n. Vi har kjente rallyførere og ikke minst andreførere (notelesere) som også debuterte i denne cupen. Folk du stadig treffer, og mimrer sammen med.

Selv har jeg gjennom Nøtteknekker'n, som deltager, løypelegger og løpsleder fått venner for livet. Noe jeg kan takke NAF Asker & Bærum jr, med Hans Christian Bjerke i spissen, for.

TAKK.

*Geir Fosshem*

# Mobiltrippen

Mobiltrippen ble arrangert for første gang 19. mars 1982. NAF Asker og Bærum bestemte seg for å lage et Bil-Orienteringsløp. Den tradisjonelle PO-sporten hadde vist en nedadgående tendens, mest på grunn av vanskelighetsgrad og krav til bil. Ettervert så krevde PO-løpene spesialbiler for å kunne komme frem på alle de "krøtterstiene" som ble brukt. Forutsetning for å kalle arrangement Bil-O var at det skulle kunne gjennomføres med familiebil. For å kunne finne frem var det heller ikke nødvendig med trippeteller utover den standard nullbare 100-meters trippen de fleste biler hadde, men det var selvfølgelig en fordel med en ordentlig tripp og kartleserlampe. Den aller første Mobiltrippen hadde undertegnede som løpsleder og Rolf Hammer som løypesjef, med Frank Søberg, Kari Lene og Tore Skaug, Magne Lyshaug, Per Borg og Øyvind Gedde som de øvrige i komiteen. Med start på Tyrigrava Kro og en løype som gikk sydover og østover, ble løpet en stor suksess. Hele 49 deltagende lag stilte til start. Så vidt jeg kan huske, så fant og alle tilbake til Tyrigrava etter en rundtur i Akershus og

Østfold. Den første Mobiltrippen ble vunnet av Kiss Sørvig med Tom A. Granli i kartleserstolen. De fikk bare 25 prikker. Det mest positive var at av de 49 påmeldte så var hele 35 lag nybegynnere.

Siden meningen var å gjøre Mobiltrippen til en tradisjon på samme måte som Nøttekneker'n og Stifinner'n, kunne vi ikke gi oss med ett løp. Neste gikk av stabelen 18 mars 1983. Komiteen var den samme med unntak av Øyvind Gedde som hadde trukket seg. 36 deltagende lag stilte til start på Knut Ove's kro på Harestua og med Hadeland som løypeområde. Vinnere i 1983 ble de gamle ringrevene Jan Følkner og Monty Karlan med 3 prikker. C-klassen ble vunnet av Arnfinn Rustberggard og Kjell Slåtten fra Gol med 200 prikker. Begge de første Mobiltrippen var vinterløp. Fra 1984 ble løpsdagen flyttet til mai. Løpene inn gikk i Østlandscupen i Bil-Orientering, et samarbeid mellom flere klubber i østlandsområdet. 15 mai 1984 startet igjen løpet på Tyrigrava og det var 36 lag som stilte til start. Totalvinner dette året var Helge Wettre og Oddvar Moland med 4 prikker.



*Per Arnt Nilssen*

11984 kom det et nytt medlem inn i sportskomiteen. Det var Paul Heyerdahl. Han fikk i 1985 selskap av Anders Kristiansen. Disse to lagde en fin løype med start på Mortens Kro dette året. Løypetraseen gikk i kjente trakter oppover mot Frogner og Jessheim i området mellom Glomma og E6. Til tross for en generell nedadgående tendens innen Bil-O stilte 33 lag til start denne tirsdagen i mai. Totalvinner ble Roar Hagen og H. Gulbrandsen med 9 prikker. I 1986 hadde Paul Heyerdahl overtatt som løpsleder. Med seg i komiteen hadde han Anders Kristiansen og Eilif Hougen. Løpet var fremdeles en del av Østlandscupen. Igjen var starten fra Mortens Kro på Gjelleråsen. Løypa gikk over Glomma ved

Fetsund og utover mot Bjørkelangen. 37 lag stilte til start den 10. mai. Vinner av 1986 års Mobiltripp ble Inger Lise Sandmo og Oddvar Moland. Til tross for hele 37 deltagende lag i den siste Mobiltrippen, var det færre og færre som ville kjøre Bil-Orientering og PO-løp. 1986 var siste gang Mobiltrippen ble arrangert. Mobil avsluttet samarbeidet med NAF Asker og Bærum jr. Klubben ønsket å bruke sine ressurser på andre arrangementer, blant annet gikk Grusspruten for første gang i 1987. I og med at også Stifinner'n ble arrangert for siste gang i 1987, så var en epoke i junioravdeling over. Med bilsportslig hilsen

*Per Arnt Nilssen*

# Rallystoppen og Junioravdelingen

**De fleste har hørt om rallystoppen i Norge, men det begynner å bli en stund siden. Så her er historien om hvordan rallysporten ble landsforvist i mange år, og hvordan vi kom i gang igjen.**

I 1972 var alt bra med rallysporten i Norge. KNA hadde de store rallyene, Vinter Rally og Rally Norge på høsten. Det internasjonale Gulf Rally Oslo, som gikk i begynnelsen av juni med KNA som arrangør, hadde ikke blitt kjørt på et par år, men det var en del andre arrangører som hadde bra rally. KAK med Rally Sørland bl.a., andre var Rally Bergen og Farris Rally i Larvik. Det var vanlig at NRK sendte fra prøver som ble kalt TV-prøven. Det var en lik som skulle forårsake rallystoppen. Under Rally Norge 1972 var ikke NRKs produsent klar over at det måtte en viss oppbremsing strekning til etter flying finish på etappen. Etter at skilte var satt ut av KNA, så flyttet produsenten målskiltet en sving lenger ned for det ville bli bra på TV. Da ble oppbremsingen for kort når Per Engseth kom som første av de som virkelig kjørte fort. For ikke å dundre rett ut i riksveien, så brukte han Lars Sundling sin Honda 600 som bremsekloss. Lars kjørte service for sin kone Hanne Skotvedt og var

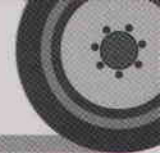
inne å så på prøven. Lars skjønte godt hva som hadde skjedd og han klaget ikke på hendelsen. Men journalist Knut Moberg i Dagbladet slo dette stort opp, og Arbeiderpartiet ved samferdselsminister Reiulf Steen slo politisk mynt på dette og la ned rallyforbud fra årsskiftet 1972/73.

Farris Rally hadde allerede en godkjennelse for sitt rally som skulle gå 3. Februar 1973. Men det måtte følge piggdekk bestemmelser for vanlig vei, da det ikke var noe godkjent rallyreglement lenger. Det skulle nå gå mange år før vi fikk vanlige rally igjen her i landet. Totalvinner i dette siste rallyet ble Erik Aaby i Opel Ascona med kun et sekund på John Haugland i Skoda. Haugland kjørte for øvrig piggfritt som en

test til VM rallyet i Sverige senere i måneden, da dette gikk piggfritt i 1973. Det ble nå i mange år kjørt norsk rallycup i svenske og danske rally. Først sponset av Dan-Block (dansk bremsebelegg) og siden Mack (amerikanske lastebiler). Dette var å regne som NM i rally. Vinteren 1975 ble det kjørt tre skikkelige rally i Norge. NMK Gjøvik hadde to løp, det ene sammen med NMK Fluberg. De kalte løps-

*Arild Løvå / Frank Johansen under nattbakkeløp på Gjøvik i 1975*





*Fra det siste Rally Vinter.  
Spektakulær kjøring av John Unnerud og kartleser Egil Moreite, som siden ble en god støttespiller for Junioravdelingen.*

formen nattbakkeløp, men det var mange fine og lange fartsetapper. NMK Sandefjord tok også opp ideen og laget et rally som de kalte spesialløp, også her var det flotte fartsetapper på veiene mellom Lågendalen og Siljan. Også dette siste løpet vant Erik Aaby i Ascona. Disse løpene var i gråsonen og det ble med disse tre løpene. Junioravdelingen satte i gang opplivingsforsøk av rally med Trysil prosjektet. En komite med Jan Egil Jensen, Svein Nordahl, John Erik Nilsen, Lasse Kvalnes og Hans Chr. Bjerke ville lage et prøve arrangement i rally i et avgrenset område i Trysil, langt

vekk fra folk. Det ble mye snøscooter kjøring vinteren 76 og mye papirarbeide og søknader som så positivt ut. Vi regnet med rally i Trysil februar 77. Men avslaget kom og den begrunnelsen som ble gitt var at det var for dårlig publikum sikring og for mye snø/elg. Men så kom militærområdet på Terningmoen opp. I og med at dette var et lukket område så fant ikke veikontoret i Hedemark noe som kunne hindre dette prøvearrangementet. 17. februar 1979 gikk det første Snøfreser'n uten publikum, men med 150 funksjonærer. Jørn Ola Krogh vant i Ascona, men det var like mye en seier over myndigheter

som hadde gjort alt i en årrekke for å hindre rally i Norge. Snøfreser'n var eneste rally frem til vinteren 1982 da ble det kjørt rally på Dokka og Finnskogen. Disse løpene gikk på en måte på et avgrenset område og det kunne kjøres med rallypigg. Nå ønsket samferdselsdepartementet et forslag fra NBF på nytt rallyreglement. Spesielt skulle det være fokus på at det ikke skulle være noe avgjørende konkurransemoment på transportetappene, og at det skulle være streng kontroll på service. Dette ble en oppgave for sekretariatet til NAF A & B Jr. og mange av resurspersonene i våre rekker jobbet fram et nytt reglement

for rally som både samferdselsdepartementet og politikerne kunne godta. Rett etter dette laget mange av de samme en håndbok for rallyarrangører. Det ble nå flere rally etter hvert, men når deltakerene skulle ut på offentlig vei så måtte husmorpigg benyttes. Vinter rallyene ble i sin helhet kjørt med slike piggdekk helt til 1986, da rallypigg etter svensk norm også ble innført her i Norge. Nå var vi omsider tilbake der vi slapp i 1972, og mye av den æren for dette skal Junioravdelingen ha.

# Stifinner'n som PO-løp

Oppsummert av Tor Halvorsen



Arne Schei / Tor Halvorsen som la opp løpet, Tor første del, Arne andre del. Delene ble vel omtrent like lange. 2. del var ment å være vanskeligst med Gardermoen/-Trandum, del 1 gikk hovedsak i Nes.

Begynte over 2 år før med løypelegging/planlegging.

For å få erfaring med så lange løp ble 1 1/2 lag sendt for å kjøre et vinterløp i Bergen vinteren før. Arild Sandberg/Arne Schei, og Tor leste for et lokalt fantom i Renault Gordini. Dette løpet hadde rene fartsetapper i området rundt Voss, ville greier. Løpet gikk Bergen-Hardangervidda og retur.

Egen grunneierkomite med bl.a. Geir Fosshem.

Skulle bli Norges største PO-løp, ble vel på over/ca. 30 mil.

La opp delene parallelt og så fort den ene fant

på noe vanskelig og nytt, fulgte den andre etter – ble en konkurranse om å få det vanskeligst mulig.

Løpet ble kontrollkjørt veldig mange ganger, fordi det stadig ble lagt inn nye sløyfer og vanskeligheter. Det var jo så lenge igjen til løpet skulle gå...

Fikk tak i spesialkart fra forsvarret over Gardermoen/Trandum og lagde et eget kart på grunnlag av dette på del 2. Brukte ellers 1:50 000 kart å planlegge etter – resten av løpet gikk på Oslofjord kartet.

Pressesjef Wenche Knudtzen – kjørte bl.a. TV (Jon Hervig Carlsen) rundt. Litt av en tur hørte jeg. God TV-dekning.

Samband Norsk Radio Relæ Liga – tungt utstyr og til dels tunge folk med i hver bil....

Bensinkrise allerede første delen – måtte kjøre ut kanner til Nordkisa utpå natta, men da hadde veldig mange allerede hatt problemer. Uventa.

Start på Årnes med baneprøve og mye folk.

Pause og start del 2 på Esso Tavernaen på Dal.

Mål på Mortens kro – tok veldig lang tid før noen dukka opp der....

Løpet måtte brytes søndag morgen – for ikke å komme i konflikt med kirketida....

Mange biler ganske langt fra mål enda.



Protesten til Monty var på Hauerseier på første delen, uenighet om vi skulle kjøre umerket vei rett over merkety vei eller umerket, litt merket og så umerket. Protesten ble tatt til følge – husker ikke om det var appell eller ikke. Prinsippet med umerkede veier på den karttypen var å kjøre første ikke oppgitte vei på kjøreordren, i riktig retning.

Finn R. kjørte med Willy, de var ikke spesielt begeistret for konseptet.

Fikk etter hvert over svenske lag, Bruno Berglund var bl.a. med som den første svenske kartleseren. Og de gjorde det uventet bra.

*Stifinner-komiteen 1975*



*Følkner/Karlan i "Stifinner'n"*

## Stifinner'n's historie

ÅR	DATO	STARTSTED	LØPSLEDER	VINNERE	ANTALL STARTENDE
1972	7.10.	Årnes	Hans Chr. Bjerke	Kjell Gudim / Monty Karlan	74
1973	13.10.	Bjørkelangen	Hans Chr. Bjerke	Nils Granberg / Kjell Aamodt	80
1974	12.10.	Lillestrøm	Hans Chr. Bjerke	Nils Granberg / Kjell Aamodt	89
1975	11.10.	Sandvika	Hans Chr. Bjerke	Elisabeth Lund / Monty Karlan	112
1976	9.10.	Sandvika	Hans Chr. Bjerke	Nils Granberg / Kjell Aamodt	141
1977	29.10.	Lillestrøm	Hans Chr. Bjerke	Nils Granberg / Kjell Aamodt	135
1978	14.10.	Gardermoen	Hans Chr. Bjerke	Jan Følkner / Monty Karlan	130
1979	13.10.	Jevnaker	Svein E. Hansen	Jan Følkner / Monty Karlan	107
1980	11.10.	Gardermoen	Svein E. Hansen	Frode Eidem / Vidar Eidem	99
1981	10.10.	Lygnaset	Svein E. Hansen	Arne Gjevik / Leif Norås	76
1982	9.10.	Lygnaset	Vidar Holum	Wilhelm Karlsen / Per Lund	65
1983	15.10.	Tynggrava Kro	Vidar Holum	Jan Følkner / Monty Karlan	66
1984	20.10.	Gardermoen	Vidar Holum	Svein T. Lund / Oddvar Moland	68
1985	19.10.	Sundvolden	Holum/Hansen	Joar Christensen / Vidar Eidem	61
1986	18.10.	Ski	Tore Skau	Roy Sandmo / Oddvar Moland	52
1987	17.10.	Gardermoen	Tore Skau	Eero Weiste / Antti Kivimaa (SF)	80
1990	27.10.	Sundvolden	Svein E. Hansen	Roy Sandmo / Oddvar Moland	44
1991		Avlyst på grunn av liten deltagelse.			

# Stifinner`n som sprintrally på grus



*Stifinner`n -89.  
Løypegutta Gustav Fredrik Huseby og Rolf Hammer sammen med løpsleder Per Erik Borgen.*

Etter 16 år som Norges største PO-BilO-løp ble Stifinner`n oppgradert til sprintrally. Mange var skuffet over at Stifinner`n ble borte fra Bil-O kartet, men veldig mange var glade og spente på hva den nye Stifinner`n ville representere. Det ble tre Stifinner`n som sprintrally. Alle ble kjørt på Hønefoss kanten og med de fleste farts-etappene på grusunderlag. Per Erik Borgen var løpsleder og han hadde med seg mange kjente Stifinner navn i komiteen, på løypesiden var Rolf Hammer og Gustav

Fredrik Huseby av de mer sentrale. Det første løpet i 1988 hadde trase på Hvals-moen og Eggemoen, med bl.a. to prøver på NAFs glattkjørings bane. Valter

Jensen/Håkon Stamnes i Mazda 323 4WD vant foran Roar Vannebo/Dag Halvorsen i samme biltype. I 1989 startet løpet i Hønefoss, gikk via Egge-moen, Hensmoen til

Bergland ved Sokna. Vinnere ble Per og Kari Gulbrandsen i Vauxhall Chevette 2300 HS foran Trond Lyseng/Bjørn Gulbrandsen i Opel Ascona B. Løypa hadde nå fått flere km både på SS og transport siden, og ekteparet Gulbrandsens vinnertid var nå 10.40 mot Valters 6.40 året før. I 1990 var det mål på Hadelands Glassverk og vinnere Valter og Håkon i Mazdaen. De brukte 8.46 og var 25 sekunder foran Torfinn Heller/Jan Terje Rogneby i Subaru. Det ble det siste Stifin-

ner`n som sprintrally. Stifinner`n ble laget som Bil-O-løp i 1991 i Lier, men etter at ca 1.200 innbydelser var sent ut så meldt kun 21 seg på. Det ble naturlig nok avlyst.

## Grusspruten

Året etter Overtok Jon Erik Nilsen som løpsleder og hadde med seg Gustav Fredrik Huseby og Bjørn Lie på løypesiden. Sprintrallyet skiftet navn til Grusspruten, men holdt seg fortsatt i Buskerud. Norges Bilsport Forbund manglet et rally for å få alle NM-rundene i havn, og for første gang ble et sprint rally en NM-runde. Krøderen var start og målsted og løpet hadde to lange asfaltetapper. Det over Bjøreskogen mellom Sigdal og Krødsherad gikk over i snitt hva NBF godkjenner da Vannebo under-skredet tiden med 2 sek. Og prøven måtte utgå i resultatlisten. Roar Vannebo/Bent R. Jacobsen i Toyota Celica GT4 vant likevel på anvendt tid 14.40. Det var 10 sekunder foran Arne og Egil Stenshorne i Mazda 323 4WD. I 1992 ble Grusspruten ikke arrangert og i 1993 ble base lagt til Kongs-

berg. Løpet hadde vokst betraktelig og løypa gikk over Blefjell, oppover Numedal og over til Sigdal. Vinner ble Roar Vannebo nå med Edgar Andre Ellingsen som kartleser. De kjørte sin Toyota Celica GT4 inn til seier på 30.33. Det var 49 sekunder foran en identisk Toyota kjørt av Birger Gundersen/Petter Vegel.

Det viste seg vanskelig og økonomisk risikabel å lage så omfattende løp så sent på høsten på grusunderlag. Dette ble det siste Grusspruten. Komiteen jobbet en tid med å få laget et NAF Høstrally på fjellet mellom Hallingdal og Valdres. Her hadde Erik Aaby og Kjell Paulsen jobbet fram fire lange prøver på knallhardt grusunderlag fra Rally Norge løpet, prøver som vi kunne overta. Vi ønsket å blåse liv i rally på norske høstfjell slik vi var kjent for før i tiden, men så kom taken om å flytte rally til publikum og fjelleventyret ble skrinlagt



**Resultater, Stifinner'n, sprintrally 8.10.88:**  
 Totalt:  
 1. Valter Jensen/Håkon Stamnes, NAF Asker & Bærum, Mazda 323 4WD 8.36, 2. Roar Vannebo/Dag Halvorsen, KNA Eiker, Mazda 323 4WD 8.40, 3. Jan Høgmoen/Tone Høgmoen, NMX Modum & Sigdal, Lancia Delta 4WD 8.42, 4. Rolf Ingar Schou/Kjell Pedersen, NMX Eidsvoll, Ford Sierra XR 4x4 8.42, 5. Geir Mosteide/Sven Løvli, NMX Eidsvoll, Lancia Delta 4WD + 0.06, 6. Bent R. Jacobsen/Ole K. Fuglestad, NMX Modum & Sigdal, Audi Quattro GSi, 7. Odd Moev/John Svindal, NMX Eidsvoll, Mazda 323 4WD 8.58, 8. Monty Karlsen/Carl Bodd, NAF Asker & Bærum, Lancia Delta Integrale 4WD 8.59, 9. Roy Stubberud/Henning Gundersen, KNA Kongsvinger, Ford Sierra XR 4x4, 10.0, 6. Vidar Vissebråten/Jan Erik Gulbrandsen, NAF Hallingdal, Opel Kadett GSi 7.00, 11. John Haugland/Petter Vegel, NMX Aurskog/Holand, Skoda 130 LR 7.01, 12. Torfinn Heller/Hallgeir Raknerud, KNA Indre Østfold, Subaru 1800 4WD 7.01, 13. Håkon Jacob Matheson/Gulbrand

rud, NMX Aurskog/Holand, Ford Escort 7.02, 14. Erik Friisrud/Årnik Rødgreen, NMX Modum & Sigdal, Mazda 323 4WD 7.04, 15. Ole Henry Olsen/Tur Arne Olsen, KNA Kongsvinger, Mazda 323 4WD 7.05.  
 Gruppe A over 2000 ccm:  
 1. Valter Jensen/Håkon Stamnes, NAF Asker & Bærum, Mazda 323 4WD 8.36, 2. Jan Høgmoen/Tone Høgmoen, NMX Modum & Sigdal, Lancia Delta 4WD + 0.06, 3. Rolf Ingar Schou/Kjell Pedersen, NMX Eidsvoll, Ford Sierra XR 4x4 + 0.06, 4. Odd Moev/John Svindal, NMX Eidsvoll, Mazda 323 4WD + 0.20, 5. Roy Stubberud/Henning Gundersen, KNA Kongsvinger, Ford Sierra XR 4x4 +0.24, 6. Torfinn Heller/Hallgeir Raknerud, KNA Indre Østfold, Subaru 1800 4WD + 0.25, 7. Geir Kirkhorn/Hans I. Svendsen, NAF Asker & Bærum, Ford Sierra XR 4x4 + 4.32.  
 Gruppe N over 2000 ccm:  
 1. Roar Vannebo/Dag Halvorsen, KNA Eiker, Mazda 323 4WD 8.40, 2. Geir Mosteide/Sven Løvli, NMX Eidsvoll, Lancia Delta 4WD + 0.10.



Stifinner vinnere i 1988 og 1990. Valter Jensen/Håkon Stamnes



**Resultater, Stifinner'n 10 på topp:**  
 1. Valter Jensen/Håkon Stamnes, Mazda 323 4WD, 8.46, 2. Torfinn Heller/Jan T. Rogneby, Subaru 1800 Turbo 4WD, +0.23, 3. Runar Pedersen/Henning Solberg, Lancia Integrale 16V (Gr. N), +0.28, 4. Trond Lyseng/Bjørn A. Gulbrandsen, Opel Ascona A (Nasj.), +0.29, 5. Trond Larsen/Heige M. Utengen, Mazda 323 4WD (Gr.N), +0.33, 6. Birger Gundersen/Tom Mønsen, Toyota Celica GT-4, (Gr.M), +0.37, 7. Terje Braathen/Steinar Lundet, Ford Escort, (Nasj.), +0.39, 8. Erik Aaby/Kjell Paulsen, Ford Cosworth, (Gr.N), +0.41, 9. Bjørn A. Vik/Lars Ness, Ford Escort (Nasj.), +0.44, 10. Vidar Vissebråten/Jan E. Gulbrandsen, Opel Kadett GSi, +0.49, 10. Jørn Ola Kroeg/Jostein Raud, Opel Mania (Nasj.), +0.49

Østgaard/Lars Sønsteby, FI-Øst Rimo, +0.37.  
 Gr. A over 2000 ccm:  
 1. Valter Chr. Jensen/Håkon Stamnes, Mazda 323 4WD, 8.46, 2. Torfinn Heller/Jan T. Rogneby, Subaru 1800 4WD, +0.25, 3. Erik Aaby/Kjell Paulsen, Ford Cosworth, +0.41, 4. Bent R. Jacobsen/Ole Fuglestad, Mazda 323 4WD, +0.56, 5. Jarle Berg/Rolf Ingar Schou, Lancia Integrale, +1.15.  
 Nasjonal innlitt 1600 ccm A+B:  
 1. Thore Berntsen/Bjerg S. Berntsen, Lada, 10.12, 2. Erlvind Skjolden/Kjell Hakkebo, NSU, +0.25.  
 Nasjonal over 1600 A+B:  
 1. Trond Lyseng/Bjørn A. Gulbrandsen, Opel Ascona, 9.15, 2. Terje Braathen/Steinar Laupe, Ford Escort, +0.10, 3. Jørn Ola Kroeg/Jostein Raud, Opel Mania



**Resultater, Stifinner'n 10 på topp:**  
 1. Per Gulbrandsen/Karl Gulbrandsen, Vauxhall Chevette 10.40, 2. Trond Lyseng/Bjørn Gulbrandsen, Opel Ascona A + 0.14, 3. Per Engseth/Arne Eikåsen, Mazda 323 4WD +0.16, 4. Geir Kirkhorn/Tom Røhne, Ford Sierra XR 4x4 +0.20, 5. Bruno Arntsen/Berit M. Tangbjør, Opel Kadett GSi +0.22, 6. Johnny Nyengen/Bjerg Nyengen, Ford Escort +0.24, 7. Rune Andresen/Egil Solstad, Peugeot 205 GTT +0.28, 8. Berndt Paul H. Christensen, Mazda 323 4WD +0.30, 9. Odd Liengen/Henning Øvre, Mazda 323 4WD +0.30, 10. Kjell Britthens/Bent Jensen, Mazda 4WD +0.35.



**Resultater, Grusspruten 10 på topp:**

1. Roar Vannebo/Bent R. Jacobsen, Toyota Celica GT4, 14.40,
2. Arne Stenshome/Egil Stenshome, Mazda 323 4WD, 14.50,
3. Ove Olofsson/Beritt Tangbjør, Sierra Cosworth, 15.06,
4. Morten Østberg/Gunnar Andersen, Mit. Galant, 15.15,
5. Erik Aaby/Jan Orlof Forsberg, Sierra Cosworth, 15.19,
6. Tommy Jahnsrud/Werner Seigerud, Mitsubishi, 15.22,
7. Ole V. Sätvedt/Anders Dawidson, Mitsubishi, 15.24,
8. Per Engseth/Arne Eikåsen, Mazda, 15.33,
9. Torfinn Heller/Jan Barkerud, Subaru, 15.35,
10. Bengt Thorsell/Petter Vegel, Mazda 323 4WD, 15.35.



Grussputvinner i 1991 og 1993 Roar Vannebo. Her med kartleser fra 93, Edgar Ellingsen



**Resultater, Grusspruten 10 på topp:**

1. Roar Vannebo/Edgar A. Ellingsen, Toyota Celica GT4, 30.33,
2. Birger Gundersen/Petter Vegel, Toyota Celica GT4, 31.22,
3. Per Engseth/Arne Eikåsen, Mazda GT-4, 32.35,
4. Tommy Jahnsrud/Werner Seigerud, Mit. Galant, 32.41,
5. Torfinn Heller/Tommy Elvestad, Subaru Legacy, 32.47,
6. Runar Pedersen/Egil Solstad, Lancia Integrale, 33.04,
7. Morten Østberg/Gunnar Andersen, Mi. Galant, 33.11,
8. Bruno Arntsen/Geir Kirkhorn, Opel Astra GSi, 33.11,
9. Kjell Kaasa/Bjørn G. Eng, VW Golf 16V, 33.30,
10. Nils Petter Gill/Roar Kvarud, Subaru Turbo, 33.40.

# Rally Snøfreser'n 1979 til 2000

Av John Erik Nilsen



Jeg er så heldig og få lov til å være med og jobbe frem rally i Norge igjen. Det var en "del av oss" som i flere år arbeidet med dette gjennom det vi etter hvert kalte «Trysil Prosjektet».

Her ble det organisert flyfotografering av en tiltent løype, befaringer med div. myndigheter og viltekspert. Vi snørekjorte med scootere i løypa med representanter fra Politi og veimyndigheter i vel 30 grader minus.

Om det var kulda eller noe annet som hadde årsaken, skal være usagt, men prosjektet ble ikke godkjent av myndighetene – *Elgen* fikk vist skylden.

Etter to års arbeide med dette prosjektet syntes vi det var for ille å kaste inn håndkle. Så kom Terningmoen og Forsvaret inn i bildet og et nytt prosjekt ble startet, målet var å få til et rally på militært område på Terningmoen på Elverum.

Etter "rimlig" mange møter og en svært positiv holdning fra ledelsen på

Terningmoen, var det i 1979 klart for den første **Snøfreser** på Terningmoen.

Alle ble kjørt inne på militært område og "nesten" uten publikum.

Etter noen år, "snek" vi oss "litt" utenfor gjerdet på Terningmoen og så var vi i gang!

De første årene fungerte jeg som sikkerhetssjef og fikk kjempekontakt med Odd Jordet fra Politiet på Elverum, kjempekar som betydde mye for oss og Rally Snøfreser'n.

Men det var mange utfordringer under veis, blant annet viltproblemet i området. Vi leide fly for å se hvor *elgen* var og det var mye *elg!*

Men med faglig bistand fra viltneimda gikk også dette bra, noe det har gjort hele tiden siden. Snøfreser'n vokste raskt og i 1987 kom NRK Fjernsynet og laget en direkte sending på ca 2 timer. Kjempe sak for oss i Junioravdelingen spesielt, men også for norsk rallysport generelt. Hele Norge satt som klistret til TV'n hele lørdagen, unntaket var alle de tusener som ville følge løpet fra brøytekanter.

Seertallene for NRK fortalte at dette var godt stoff, ja i overkant av hva de hadde forventet.

Nå var det ingen tvil, *norsk rallysport var på banen igjen*, og ikke minst



takket være Snøfreser'n og alle de dyktige medhjelpere som har brukt enormt mye tid og som fortsatt bruker masse tid på Snøfreser'n.

Mange av de som var med helt fra Trysil prosjektet, inkludert meg selv, er fortsatt engasjert i Rally Snøfreser'n – dette

må da være nesten unikt i norsk bilspport.

Rally Snøfreser'n har i alle år blitt rangert av NBF som et svært bra billøp og det er vi alle i NAF Asker og Bærum Jr. svært stolte over, ikke minst alle vi som jobber mye med dette billøpet vårt.

## VINNERE I RALLY SNØFRESER'N:

1979	Jørn Ola Krogh/Henning Nyengen
1980	Valter Jensen/Hilding Haustreis og John Haugland/Petter Vegel
1981	Avlyst i 12 time grunnet været
1982	Rolf Jacob Andersen/Jan Egil Jenssen
1983	Valter Jensen/Håkon Stamnes
1984	Rolf Jacob Andersen/Steinar Jortun
1985	Rolf Ingar Schou/Erik Pedersen
1986	Valter Jensen/Håkon Stamnes
1987	Valter Jensen/Håkon Stamnes
1988	Per Engseth/Petter Møystad
1989	Arne Stenshornet/Egil Stenshornet
1990	Per Engseth/Arne Eikåsen
1991	Valter Jensen/Håkon Stamnes
1992	Valter Jensen/Håkon Stamnes
1993	Torfinn Heller/Tommy Elvestad
1994	Birer Gundersen/Petter Vegel
1995	Trond Sveinsvoll/Bent Helle Jensen
1996	Trond Sveinsvoll/Bent Helle Jensen
1997	Henning Solberg/Runar Pedersen
1998	Petter Solberg/Egil Solstad
1999	Henning Solberg/Runar Pedersen
2000	Per Engseth/Arne Eikåsen

# Sprintrally på Rud

Vi bringer rally til publikum, og ikke publikum til rally.

Dette var ideen som Jon Erik Nilsen og Bjørn Lie hadde etter et arbeidsmøte i senioravdelingen høsten 1994. Og dette ble grunnlaget for Sprintrally Bilbyen Vest.

Klubben hadde i noen år brukt mye ressurser på sprintrally på senhøsten, og veiunderlaget ble lett kjørt opp enkelte steder, og laget både kostnader og ulike forhold for deltakerene.

Jon Erik Nilsen hadde liggende et utkast til sprintrally på asfalt med etapper over hele Asker og Bærum, en av etappene var hos Rud, nemlig hos Honda. Dette grep Bjørn Lie fatt i og påtok seg løypesjef jobben sammen med Gustav Fredrik Huseby som grunneier sjef. Klubben har mange kjente i bilmiljøet på Rud og Jan Hroar Bjørklund ble en sentral støttespiller. Ved dette prosjektet begynte alle bilforhandlerne å trekke i samme enden av tauet, og brukte sprintrallyet til felles PR utad. Det første sprintrallyet på Rud gikk i oktober 1995 med 61 deltakere. Det var fire prøver på Rud og tre prøver utenfor. Det var Industriveien i Sandvika, industrifeltet på Arnesenga og industriområdet ved Holma-



veien. Spesielt den siste var spektakulær med en trang start, passering av bro, full flærr rundt Iveco bygningen, for så å tømme kassa helt nedover Holmaveien og en vanskelig nedbremsing til grus. Disse syv prøvene ble kjørt to ganger. Sprintrallyet var en suksess både blant deltakere og publikum. Det kom masse folk til billøp som aldri hadde vært på billøp før, og deltakerene fikk vist seg fram for sponsorer. Med asfalt som underlag var det like forhold for alle (om det ikke regner). I 1996 ble det fullt startfelt på 100 biler og det har det vært siden. For å få en stigning i programmet kjøres de antatt raskeste til slutt. Største usikkerhet momentet er publikum tilstrømmingen, vi har hvert år langt over 10.000 personer inne i løpet av de fire timene sprintrallyet pågår. Dette gjør sprint rallyet til det klart største sportsarrangementet i kommunen.

Men vi er opptatt å ha et godt forhold til nærmiljøet og tar alle klager seriøst opp med politiet. Det at motorsport kan være farlig fikk vi bekreftet da etappesjef Morten Granvold fikk hard medfart av veteran VWen til Kjell Gudim ved målgang på Honda. Men Morten kom seg etter luftturen og var på plass som etappesjef året etter. Et annet problem var tyvstart problematikken de første årene, vi så klart at i et så kort løp var elektronisk tidtaking ønskelig. Etappene forandrer seg litt fra år til år og i 1997 var foreløpig siste året det var prøver utenfor Rud. Det var siste året med Bjørn Lie som etap-

pesjef, men løpsleder Petter Stenseng tar løpet rutinert videre med Paul Heyerdal som løypesjef. Nå måtte noen valg gjøres. Skulle løpet være åpent for alle, eller skulle vi gjøre det om til et elite stevne med de 30 beste som kjørte tre ganger? Eller skulle vi lage to minutters startmellomrom, slik at bilene kunne kjøre to runder inne på prøven med en gang. Hovedsponsor, Bilbyen Vest, ønsket at alt skulle forgå på Rud, og slik har det vært de siste tre årene med et pauseområde hvor deltakere kan møte hverandre og ikke minst vist frem bilene til det store publikummet. Løpet er mye et show med konkurranse moment, snitt hastigheten er ikke all verden, men nok til at det blir spektakulært både for publikum og deltakere. Sprintrallyet har klart sitt marked før barmark sesongen starter og kjære venner – det er det største sportsarrangementet i vår hjemkommune.

## Totalvinnere av Sprintrally Bilbyen Vest

1995	Holm Jacob Matheson/Mette Sjølie	Ford Escort RS	9.24
1996	Birger Gundersen/Ulf Atle Hansen	Ford Escort Cosw.	11.24
1997	Birger Gundersen/Arvid Øye	Ford	4.19
1998	Petter Solberg/Mona Langset	Toyota Celica GT4	1.12,9
1999	Henning Solberg/Helmer Teksdal	Toyota Celica GT4	6.16,3
2000	Henning Solberg/K.A. Svang(E.Fasting)	Ford Escort Cosw.	5.30,7

# Julebord på Geilo Hotel for 29. gang

Den andre helgen i desember 1971 ble Geilo Hotel for første gang fylt opp av NAF A & B Juniorer. 250,- kroner kostet det fra fredag rekeaften til søndag frokost.

Hotellet besto da av flere bygninger og det bar litt preg av brakkeby. Bl.a var da kjellerlokalet som vi nå kjenner som Mølla delt opp i rom til overnatting. Men stemningen var på topp fra første julebord og vertskap var familien Haaland.

Hotellet bygget ut til 1972 og 160 Juniorer var tilstede. Helt siden denne tiden har vi hatt hotellet for oss selv og det har alltid vært fullt. Var det ikke rom nok til alle, ble det noen som bodde på Ro Hotell eller Haugen Hotell. Til selve julebordet på lørdagen var vi på det meste 180 personer. Og julebordet ble til juleuken for noen. Fortsatt er det mange som kommer opp på torsdag kveld. Det tidligste oppmøtet vi har registrert er onsdag til lunsj.

Det er mange hoteller på Geilo, men det er ingen som kan oppvise en slik uavbrutt rekke med fullt hotell som vi har stått for. Hotellet ble oppgradert på romstandarden og utformingen av spisesalen forandret for ti år siden. Omtrent samtidig fikk vi eierskifte fra familien Haaland til familien Mietle. Denne ombyggingen gjorde at spisesalen, med plass til 130 gjester, nå setter premissene for hvor mange vi kan ta imot til julebord. Men en for-

del er det at nå bor alle på hotellet. Ulempen er at klubben ofte får venteliste for å få være med. Men slik er det å være populær. Ganske tidlig ble julebordet lagt til siste helgen før jul. Dette for å holde prisen nede, og det viser seg at ved å legge om litt av jule forberedelsene så er det ikke noe stort problem for de fleste å komme seg til fjells denne helgen tett oppunder jul.

Det er et stykke vei til Geilo, og vi har sett mange varianter på å komme dit. Noen har til og med brukt privatfly til Dagali flyplass. Mange kjører privatbil og foret kan ofte være en stor utfordring, som bl.a. i fjor. Sosiale som vi er så slår vi oss sammen og kjører med fulle biler.

I de 28 årene vi hittil har vært på Geilo så har temperaturen variert mye, og i spesiell sterk kulde kan det være en prøvelse å få i gang en bil som er vant til klimaet rundt Oslofjorden. På det værste har vi klart å starte kun fire biler for egen maskin, men vi har da NAF hovedmedlemskap, så det er ikke noe egentlig problem med veihjelp osv. – det tar da bare litt ekstra tid. Og tid har vi nok av denne søndags morgenen før vi skal blåse en ballong grønn et sted i Halling-dal. Mange kommer med tog og har en uanstrengt reise til og fra. Her har vær og temperatur lite å si for transporten. Vi har også hatt busser og det ble veldig livlige turer. Spesielt husker vi en tur med over 50 feststemte



Senioravdelingen i NAF A&B har i en årrekke delt ut sjekker til de beste rallyførerne.

deltakere. Bussen fikk motorstopp ved Ål. Motoren var av midtligger typen, dvs. at den ligger midt i bussen under midtgangen. Den kommer en til ved å ta opp en luke i midtgangen. Med så mye motor-ekspertise i bussen skulle ikke det være noe problem å få den i gang igjen. Peter Wessel var en tusenkunstner og han tok kommando, vippet opp luke og satte i gang feilsøking. Men det var et syn å se å høre 50 ikke helt edru eksperter gi råd til Peter som satt nede på motor-

blokka. Bussen ble startet omsider, og inn på Geilo Hotel rant det et stykk oljete Peter og 50 latter kvalte og ikke helt edru busspassasjerer.

Julebordet ble det naturlige stedet å ha sesong avslutning og premieutdeling. Haaland innstiftet tidlig Geilo Hotells Pokal, og den har hele tiden vært høydepunktet under premieutdelingen. Men æresprisene, ofte fantasifullt laget av Erik Tandberg, får også stor oppmerksomhet. Vi ser igjen frem til årets julebord, det 29. i rekken.

Stilige jenter og gutter. Her er Berit Tandbjør på vei opp for å hente sitt klubbmesterskap som 2. fører i rally.





*På lørdagen er det først apertiff nede i Mølla, og så opp i spisesalen for festkleddede og feststemte Juniorer.  
Her fra julebordet i -94.*



# Postmesterskapet

Dette mesterskapet har blitt ryggraden i NAF A & B Jr. Allerede første året, 1973, var det mange som hadde tatt poeng ved å ta jobber som postmannskap. På de 27 årene som har gått siden oppstarten av postmesterskapet er det utrolig mange jobber som er gjort av klubbens medlemmer. De fleste aktive utøvere i klubben har startet sin karriere i en eller annen funksjonær sammenheng, så mesterskapet er viktig for rekrutteringen både for de som deltar og de som arrangerer. Men det er jo interessen for motorsport og samværet med andre med samme interesse som er drivkraften for de fleste. Vi som klubb er helt avhengig av denne interessen og kan ikke få takket nok til alle de som har hatt navnet sitt på listene opp igjennom årene. Klubben regner med at dere har fått noe

tilbake også ellers hadde dere ikke kommet igjen og igjen. Vi skal ikke gjøre noe forsøk på å regne ut hvor mye som er gjort opp igjen om årene, men det er mange, mange årsverk. Det er artig å se at et er faktisk ikke rent få som har funnet hverandre som livskamerater og etablert familie gjennom postmesterskapet og motorsporten. Dette var selvfølgelig ikke tilsiktet da klubbmesterskapet ble innstiftet, men må sees på som en positiv effekt. De aller ivrigste funksjonærene i løpet av siste år får sin heder på julebordet, og det blir faktisk en hard innsjutt på høsten når noen ser at de nærmer seg premieplass på listen. Dette blir jo en vinn-vinn situasjon for



*På postjobb.*

*Kjell Selvik (t.v.), Øystein Landsgård og Ann Mari Hjort.*

både funksjonær og klubb, og faktisk hele motorsporten. Og det er ofte fantasifulle og fine hedersbevisninger som kommer disse til ære. Mange av klubbens medlemmer har gjennom postmesterskapet fått påfyll av kunnskap til å komme langt innen arrangement av billøp, og både innsats og kunnskapsnivå er meget høyt

for mange av våre funksjonærer. Men bredden blant fotfolket er heldigvis stor og vi har brukt for alle, bare ta kontakt med sekretariatet. Dette gjelder enten dere er nye eller kommer ut av dvale. Miljøet kan vi sterkt anbefale for en meningsfylt og spennende fritid.

*Så mange stiller Junioravdelingen med for å betjene en hel fartsetappe i Østfoldrally. Alle kledelige nye klubbensere.*



# Bilslalåm og bilcross på is hos Johannes Faale på Ballerud gård

Ballerud gård ligger sentralt på Høvik og her finner vi en av klubbens viktige støttespillere i Johannes Faale.



lang avstand mellom kjelelene, og lang start-sone samt flying finish. Dette gjør at 4-hjuls trekk ikke favoriseres spesielt. Resultatene fra de tre løpene i 1981 viste også dette. Denne bilslalåmen ble fort populær, og det var mellom femti og sytti deltagere hver gang. Så sent som 22. mars ble det kjørt i nydelig vårvær. Det samme oppsettet med bilslalåm ble kjørt vinteren 1982.

På begynnelsen av 80-tallet sprøytet Johannes et av jordene sine slik at sjåførskolene hadde en glattkjøringsbane å undervise på. Den banen ble veldig bra og bilslalåm komiteen ønsket å benytte den til bilslalåm på is.

Banen ble utvidet slik at det gikk å kjøre parallell slalåm, og Johannes sto ofte opp om natten og sprøytet vann slik at det ble rene skøyteisen. Reglene for denne type bilslalåm sier at det er

Sentral i bilslalåmkomiteen på denne tiden var Jan Terje Rogneby, han var med overalt hvor det var bilslalåm. Hans interesse var også på den nye motorsport grenen som ble kalt bilcross. Denne løpsformen hadde eksistert i Sverige i noen år og Junioravdelingen hadde hatt besøk på bilsporet av svensker som fortalte om dette. Jan Terje og Egil Nordlien ble sendt på ekskursjon til et svensk arrangement og kom

hjem full av ideer. I mellomtiden hadde de første bilcross løpene blitt arrangert i Norge, med Håkavika i Nedre Eiker som det aller første. Men vi kunne bli den første klubben til å ha det å is. Og slik ble det. Johannes kappet ned noe kratt skog slik at det ble en kuppert banedel i

fullt startfelt på 100 biler ble det mye god underholdning. Det var lagt opp til bilslalåm på banen helgene etter, men våren kom tidlig og det ble med åpen dag, uten tidtaking, da isen begynte å gå opp i vårsola. Klubben og Johannes måtte gods snakke med et par naboer for å få til



tillegg til glattkjøring banen. Men det skulle kjøres pigg fritt og for å få feste slik at det ble litt fart og spenning så ble det kjørt på singel og vannet etterpå. Dette var en krevende jobb for Junioravdelingen og spesielt komiteen som besto av Løpsleder Jan Terje Rogneby, Øyvind Gedde, Odd Samuelsen, Per Erik Borgen, Erik Tandberg og Johannes Faale. Men festet for bilene ble nesten for bra til å begynne med. Etter hvert som bilene dro ned snø fra kantene ble det bredere sladder og spektakulære innbremsinger. 6. mars 1983 gikk den første bilcrossen på Ballerud med stort publikum fram møte og med

videre bilcross, og året etter ble det kjørt nytt bilcross løp med navnet Expertcrossen. Nå var det også lagt inn kjedisheat ved at ordførerne fra Oslo, Asker og Bærum fikk låne biler til eget heat. Dette var godt stoff for pressen og klart raskest var ordføreren i Asker, Eivind Wang. En kombinasjon av ombygging på Ballerud og dårlig vintervær gjorde at denne aktiviteten stoppet. Den hittil siste kappkjøringen på Ballerud gård var en fartsetappe i Rally Viking, et rally for historiske biler. Men Johannes har vi fortsatt med i mange av våre større arrangementer.





På slutten av 70-tallet la Vauxhall ned sitt rallyteam i England. Det ble drevet av den tidligere nordmannen Bill Blydenstein og ved at to av klubbens kjørere, Lars Sundling og Tom Joelsen, var på utkikk etter potente rallybiler, så hentet to ex-fabriks Chevetter i Norge. Bilene hadde 2,3 liters 16-ventilet motor og var klasset i gruppe 4. Her er Tom Joelsen i aksjon under et vinterrally i Østerrike januar 1981.



Historiske rally blir det mer og mer av. Her er Monty Karlan på vei til totalseier i RAC Historic Rally



Det engelske VM rallyet har alltid vært populært blant klubbens medlemmer. Det het RAC Rally og Great Britain i mange år, for så å skifte navn til Network Q RAC Rally. Her er Bernt Kollevold på startrampen i Chester med Peugeot 309 GTI 16V



Mitsubishi Lancer i forskjellige Evo-utgaver har det blitt mange av i norsk rally. Her ser vi utvendig forskjell på den vanligste Evo 4 og den foreløpig siste Evo 6. Gruppe N over 2000 ccm har blitt en stor klasse etter at denne bilmodellen ble utbredt. Det går også mange Subaru i denne klassen, også mange av våre aktive kjører denne bilmodellen. Vi har prøvekjørt begge bilene og de er veldig forskjellig å kjøre. Helt subjektivt mener vi at Mitsubishi har noe bedre kjøreegenskaper og klart bedre bremses, men det rå draget til Subaru når det virkelig går fort, det matcher ikke Lanceren. Det kan en faktisk lese ut av etappetider. Er det stor fart og høyt snitt på prøvene kommer stort sett Subaru best ut. Er det mye knot så dominerer Mitsubishi klassen.



Nok en fargerik fører i Junioravdelingen, Birger Gundersen, her i Seat Kit Car





Klar for grusbaneace. Hans Hallberg og medhjelpere Frank Johansen og Morten Granvold.



Baneprøven på Melløs stadion var alltid en seriøs oppgave i Mosseløpet. Et PO-løp senhøstes som det alltid gikk fort i. Her i Ascona, Bjørn Foss og Svein E. Hansen.

Marlboro World Championship Team hadde i 1981 et lag fra Junioravdelingen. Her poserer Tom Joelsen og Bjørn Lie på Vauxhall Chevetten før start på den siste prøve i Janner Rally i Østerrike. En prøve som ble overført direkte på TV. Per Engseth hadde brutt med Ascona 400, men poserte gjerne for å reklamere for sin asteriske sponsor Batida som.



Bilslalåm med Stein Hårdeng i Hillman Imp.



Stifinnerkomite med Vidar Holum i kledelig starter-dress.

Det beste resultat noen fra klubben noen gang har prestert var så langt tilbake som i RAC-rally 1975. Da ble Erik Aaby/Per Odvar Nyborg nummer fem totalt til tross for rulling og mange fabrikk-kjørere. Og RAC var langt på den tiden. Totaltiden til Erik var nesten ti timer på prøvene. Her er de på publikumsprøver i Sutton Park i Birmingham.



Kjent rally Escort og kjente ansikter. Erik Pedersen og Rolf Ingar Schou.



Harald Heusmann har kjørt banerace verden rundt på profesjonell basis og alltid representert Junioravdelingen på en flott måte. Her med biler fra formel 3 og sportsvogns VM.



Wenche Knudtsen var med i klubben fra starten av, og fikk tidlig tilgang til fabrikkbiler fra Lada. Hun var godt støttet av importøren Konela Bil og kjørte mange rally i VM-serien. Her i RAC-rally og Safari Rally i Kenya.

# Bilslalåm og autoslalåm

Det å kunne kjøre billøp uten å måtte montere inn sikkerhetsutstyr i bilen hadde lenge vært et ønske fra mange i klubben. Dette ønsket hadde ligget der siden de første årene av Junioravdelingen.



*Geir Fossheim vant det første offisielle bilslalåmløpet i 1977. Tidligere hadde NAF Asker & Bærum jr. arrangert klubblop, men denne bosten ble det første løpet anmeldt gjennom Norges Bilsportforbund.. Geir vant klassen over 4 meter, mens Paul Heyerdal vant klassen under 4 meter med sin Mini.*

Rallystoppen var et faktum fra 1972 og det gjorde at mange dro utenlands for å kjøre, og disse fikk nye impulser. I flere land ble det kjørt bilslalåm lignende prøver på torg i bysentrum eller på industriområder. Flere av klubbens rallykjørere tok dette med til styret i Junioravdelingen og det ble besluttet å ta en studiereise til Helsingør i Danmark høsten 1976. Styremedlemmene Gunnar Stenberg og Erik Tandberg skulle se på arrangørsiden og Bjørn Lie kjørte i løpet. Jan Følkner tok en tur til Lubeck for å se på en tysk variant av løpsformen. Klubben laget et utkast til reglement, men farten måtte være lav for å unngå

å få påbud om innmontering av sikkerhetsutstyr. Klasseinndeling var også vanskelig å få til. Start og målgård var greit, og så ble det prøvet fram at maks ti meter mellom kjeglene var akseptabelt for farten. Da ville fortsatt vanlig forsikring gjelde.

12. juni 1977 gikk det første prøveløpet på Økern, det var et lukket arrangement kun for klubbens førere og det var klasser for bakhjul-

strekk og forhjulstrekk. En fant fort ut at bilenes størrelse hadde mye å si. En Mini med 3,08 meter i lengde hadde 1,5 meter mer tumleplass mellom kjeglene enn en Volvo. Da kom klasseinndelingen på over og under fire meters lengde etter vognkort. Økern ble etter dette vår arena for bilslalåm på asfalt og det ble arrangert ordinære konkurranser fra høsten 1977. De første vinnere av løp i bilslalåm i Norge var Paul Heyerdal i Mini og Geir Fossheim i Mazda. Løpsformen ble fort veldig populær og det ble ofte startfelt på rundt 100 biler på Økern. Deltakere kom fra hele østlandsområdet for å kjøre om en cup på minst fire løp, og med en

cupfinale som etter hvert ble ganske heftig. Det ble kjørt etter utslagningsmetode, og etter hvert som dekkene ble varme festet de voldsomt og det ble både to-hjulskjøring og taking. I 1980 ble det eget klubbmesterskap for bilslalåm i Junioravdelingen og det har bestått siden. Veiunderlaget for bilslalåm arrangementene var ikke bare asfalt, det ble kjørt en del på grus og om vinteren ble det kjørt på snø og is. På vinterløpene var kjelgeavstanden maks 25 meter siden friksjonen var så dårlig.

Junioravdelingen laget en arrangørhåndbok for bilslåm sponset av Mobil. Denne ble grunnlag for arrangørkonferanser med representanter fra klubber over hele landet. Og konferansene var fulltregnet da dette var en løpsform som både kunne arrangeres og få deltakere på en enkel måte. Mange klubber som ikke hadde laget bilslåm før ble nå aktive og klubber som var i dvale våknet igjen. Noen klubber har vokst seg veldig store etter oppstart i bilslalåm og blitt NM-arrangører i rally, som NMK Nore og Uvdal og NAF Hamar Jr. Med denne store bredden både geografisk og i deltakere ble det NM status i de to klassene. Junioravdeling-

en hadde dette to ganger på Økern med Erik Tandberg som løpsleder. Interessen var så stor at det i NM 1983 måtte kjøres kvalifisering på lørdagen for å komme frem til de 120 som skulle kjøre i NM på søndagen. Utover 80-tallet ble bilslalåm mer og mer distriktenes løpsform. En arrangørstab på 6-7 og med et deltakerantall på mellom 20 og 40.

Junioravdelingens trofaste medlemmer Stein Hardeng og Bjørn Lie lette videre for å utvikle konseptet. De kom over Autocrossing fra USA og Autotesting i England. De dro over og filmet i Manchester, sydde sammen et norsk reglement og vår klubb laget et testløp. NBF godkjente da dette som ny løpsform. Navnet ble Autoslalåm og som vi vet har denne løpsformen for lengst overtatt NM status med klasser for standard og modifisert bil. Fortsatt er det ikke krav til noe ekstra sikkerhetsutstyr i bilene, og løypene blir satt mer åpent og det blir mer fart over det hele.



*Skoda med hekkmotor var vinnerbil i klassen over fire meter. Her er Skoda 110 R.*



# Vi i Bilruta ønsker



**Hjertelig  
til lykke  
med  
30 år!**

*Som NAF Asker og Bærum Jr. samarbeidspartner står  
vil alltid til tjeneste med:*

- Bilglass til alle bilmerker
- Gratis lånebil ved frontrutebytte
- Bilglass til alle bilmerker
- Reparasjon på frontruter
- Siktriller mens du venter
- Vi hjelper deg ved forsikringsoppgjør/  
skademeldinger

Sprekk i ruta?  
Kom til Bilruta!

Engervannsveien 23, 1337 Sandvika  
Tlf. 67 54 64 70  
NAF medlemmer: Tlf. 67 54 64 62

# Junioravdelingens aktiviteter utenom bilsporten

## Bowling og fotball

Det har gjennom tidene vært arrangert aktiviteter som har vært av ymse karakter. Noen egner seg på trykk andre ikke. Vi begynner med å nevne to fysiske aktiviteter som NAF A & B Juniorene har hevdet seg i, nemlig bowling og fotball. En gang på 1970-tallet fant den ikke ukjente Erik Tandberg ut at bowling mesterskap måtte være midt i blinken for datidens "harde kjerne", og bowling ble det. Det ble faktisk arrangert hele to mesterskap i Nadderudhallen. Det ble meget vellykket. På disse arrangementene ble det bevist at det faktisk går an å spille en bowlingkule over tre baner på et kast - aktverdige! Så skulle "gutta" prøve seg med shorts og fotballstøvler. Det falt seg nemlig slik at under et billøp kom det en liten bemerkning fra KNA om at de ønsket å utfordre den mest PR-kåte klubben. Dette tålte selvfølgelig ikke Junioravdelingen å høre fra en konkurrent klubb som KNA. Det gikk derfor ikke lang tid før det ble stablet opp et lag fra Juniorenes side. Et lag som virkelig skulle banke opp KNA. Slaget sto på Jarmyra de to første kampene. Hvem som vant og tapte

er i den sammenheng lite vesentlig, spesielt fra Juniorenes side.

En verdig avslutning er en selvfølge når KNA og NAF A & B Juniorene møtes. Derfor foregikk selve finalen i ordnede forhold - på Ullevål Stadion!! Denne kampen ble spilt som forkamp før en førstedivisjons kamp. Her skulle det ikke spares på konfekten, for med Jon Herwig Karlsen som speaker, og godt besatte tribuner, ble det en opplevelse som ikke glemmes så lett.

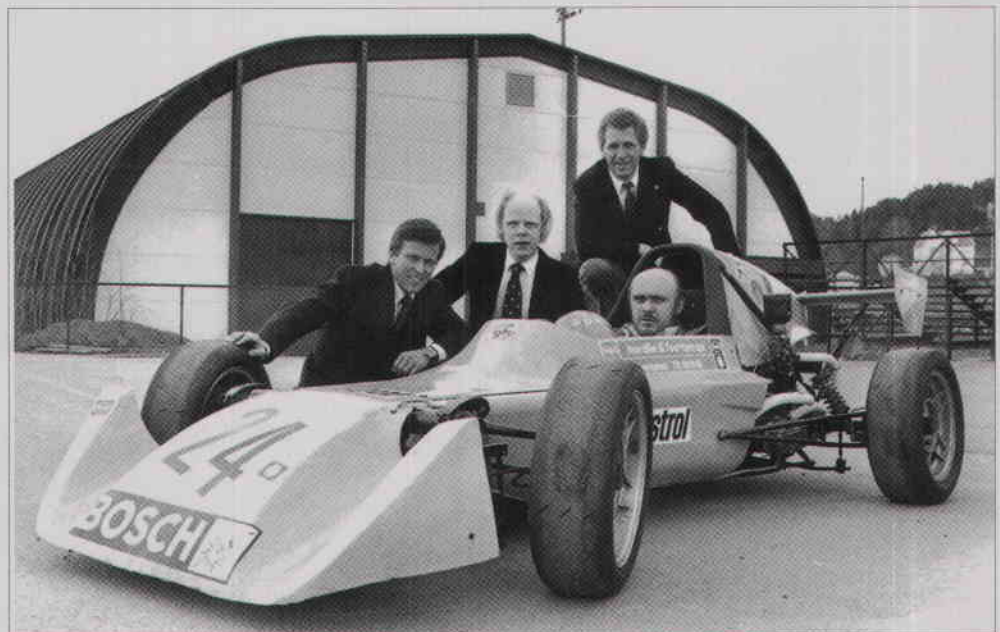
## Premieshow og sommerfester

Cafenaen i NAF huset i Storgata var i mange år fylt opp av feststemte og festklede bilsporet utøvere og deres venner og venner. De fleste var Juniorer, men siden dette var en blanding av premieutdeling og fest, så var det deltakere fra hele Norge samt våre naboland. Det har også vært populære sommerfester, mange husker godt 10-års jubileet under sommerfesten på Holmenkollen restaurant en veldig varm sommerkveld. Etter dette ble det sommerfest nede på

Dronningen, hvor bl.a. 15-årsjubileet ble holdt.

## Motorsport utstilling

På slutten av 70-tallet arrangerte klubben to motorsport utstillinger i den store hallen på Kadettangen.. Jan Følkner og Erik Tandberg var sentrale i dette. Utstillingene ble godt besøkt, men ble også veldig resurskrevende. På denne tiden startet også våre medlemmer Lars Sundling og Tom Joelsen opp firmaet Motoraction. De drev profesjonell virksomhet



Motorsportutstilling på Kadettangen



Liv Berstad, kjent dragrace fører, forteller under en bilsportaften på Holmenkollen

TV og redigerte opptak som video komiteen hadde gjort. Klubben kjøpte kamera og en liten gjeng medlemmer dro ut på rally og andre arrangementer og filmet, da spesielt våre egne kjørere. Bjørne sitter fortsatt på alt dette stoffet som nå har blitt historisk for klubben. I dag er det parabol og internet som gjelder på dette området.

Videokomiteen med Morten Olsson bak kamera

innen utstilling, først på Ekeberghallen og så to år på Sjølyst. Dette gjorde at klubben ikke gjorde mer som utstillingsarrangør.

### Bilsportsaften

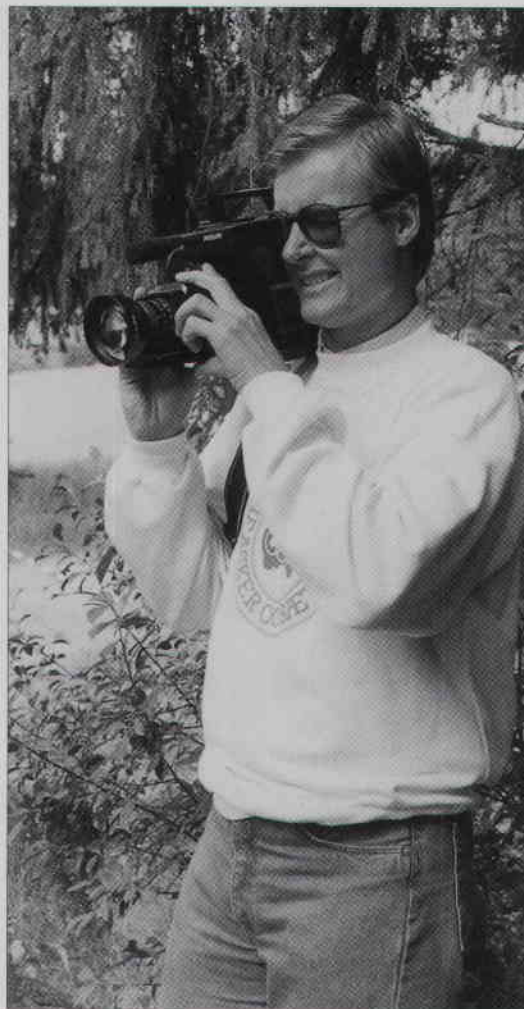
De første møtene til Junioravdelingen ble holdt i kantina til Finstad. Så var vi litt på Stallkroa før kafeen på Holmenkollen restaurant ble tilholdsstedet i mange år. Det var utallige personer innom og fortalte om tema eller opplevelser fra inn og utland, kanskje helst det siste. På det meste var det langt over 100 personer tilstede, og det var mange bilsportaftener i løpet av året. Nye 16 med mer filmer fra Castrol eller Ford var alltid et trekkplaster, i en tid da NRK hadde monopol på TV og para-

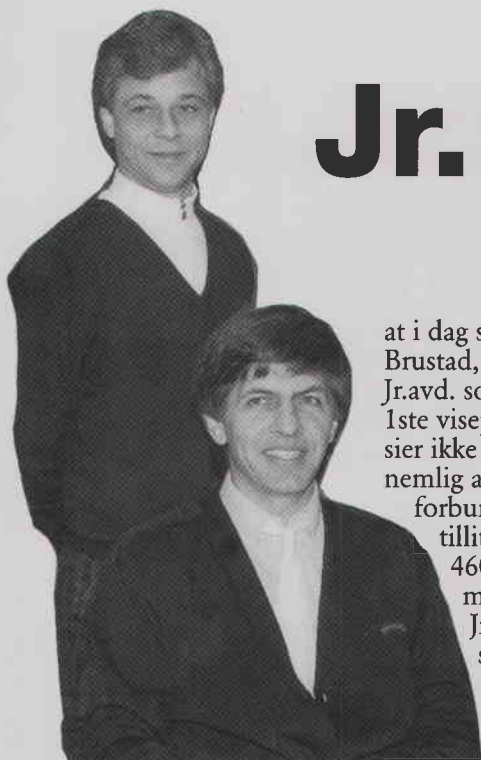
bolen ikke var kommet. Så tok vi frem TV og video, filmet selv og klubbaftenene steg igjen i popularitet.

Etter hvert ble det vanskeligere og vanskeligere å få mange til å møte opp. Bilsportaftene på Holmenkollen ble færre og tiden hadde gått litt fra dette konseptet. Etter dette flyttet klubben bilsportaftener til Strand Restaurant hvor vi møttes noen ganger i året. Etter dette har klubbafteften med go-kart mesterskap overtatt.

### Video komiteen

Thomas Bjørne var tidlig en pådriver til at vi skulle lage opptak selv. Gjennom sin jobb var Thomas lenge en stor resurs for klubben på dette området. Han sørget for utstyr på bilsportaftenerne, tok med flere





# Jr. avd. 30 år

at i dag sitter Jan Eyolf Brustad, en av gründerne i Jr.avd. som forbundets 1ste visepresident og det sier ikke så lite. Det betyr nemlig at han er valgt som forbundets 3dje høyeste tillitsvalgte blandt 460 000 medlemmer.

Jr.avd. har fostret store navn til motorsport på nasjonalt og internasjonalt plan, som vår

lokalavis Budstikka er flinke til å trekke frem i lyset. Mange er det vel som har fått med seg litt erfaring i fra innsatsen i Jr.avd. og over i det private også. Jeg tenker da blandt annet på møte og organisasjonsoppbygging. Med sine vel 700 jr. medl. må det kunne sies at Jr.avd. i A&B er unik.

Det er mange andre lokalstyrer i NAF som har prøvd å bygge opp en junior avd. på våre erfaringer og materiell, uten helt å ha lykket. Noe av dette kan selvfølgelig skyldes for dårlig oppfølging fra lokalavd.'s styre, noe som det ikke har manglet på i NAF A&B.

Helt fra Hans Heitmann og senere Arne Dahl Jr.s tid som formenn har jr.avd. vært moderavd.s Hjerte-barn.

Den har vært og er en avd. med respekt i bilsportmiljø utover hele landet. Ingen kan arrangere billøp som NAF A&B Jr. Dette har blitt bekreftet igjennom mange arrangementer. Til slutt vil jeg på vegne

av avd.styret få lov til å gratulere med de første 30 årene! Jeg håper inderlig at det skal bli minst 30 aktive år til for NAF A&B Jr.avd., men det kommer an på oss selv, ikke så mye i kroner og ører, men i aktiv innsats fra alle for å få til et effektivt tillitsmannsapparat i jr.avd.

*Karsten*

Først og fremst vil jeg benytte anledningen til å gratulere NAF Asker og Bærum jr.avd. med 30 års dagen. I tradisjonen tro skal denne feires på Geilo Hotel 15. - 17. desember. Det er ikke med rent lite stolthet vi i avdelingsstyret ser på det resultatet som er kommet ut av den satsningen styret bestemte seg for i 1969, og som ble en realitet på et møte i kantina til Finstad Autoco i 1970.

Jr. avd. er, og har helt fra starten av vært, en vesentlig faktor i norsk bilsport, og en rekrutteringskilde til sentrale tillitsvalgte i Norges Bilsportforbund og NAF.

Den gang NAF ble stiftet den 21. mai 1924 het det bl.a. i vedtektenes § 2: «Forbundets formål er å fremme interessen for motorvognens anvendelse som kommunikasjonsmiddel og til sportslig bruk».

Jr. avd. har i alle år vært en miljøskaper, og har engasjert seg i de fleste aktiviteter for alle oss som har interesse for bilsport. For å nevne noen av de

aktivitetene til jr.avd., som i dag kanskje er mindre kjent, kan jeg nevne: Eget bowlinglag, eget fotballag, arrangert motorsportsutstillinger på Kadettangen, Bilcross på Ballerud, Bilslalåm-håndboka, Rally-båndboka, samt de mer kjente som: Stifinner'n, Nøtte-knekker'n, Grus-spruten, Bilslalåm, Mobiltrippen, Snøfreser'n, Sprintrally på Rud, Postmesterskap, Bilsport-afte-ner, Go-Cart-mesterskap, og sist men ikke minst JuniorNytt, som har holdt oss alle oppdatert og det tradisjonsrike julebordet på Geilo Hotel, hvor vi samles for 29. gang. Det første julebordet ble holdt på Stallkroa på Øvrevoll. Ingen annen klubb kan vise til gjennomgående så mange gode resultater som jr.avd. i NM og andre mesterskap, i de forskjellige aktivitetsgrener, som vi har deltatt i, gjennom så mange år. Dette skyldes utelukkende den positive holdning, og en fantastisk frivillig innsats, som ble grunnlagt av Hans Christian og hans første jr.styre, og som har gått i arv til alle senere styrer, tillitsvalgte og medlemmer. Jeg er sikker på at dette vil fortsette i tiden fremover, jr.avd. er kommet for å bli! Jeg gleder meg til å treffe dere alle under den store feiringen på Geilo!

*Odd Samuelson  
for avdelingsstyret*

Hvem ville vel trodd at NAFs Jr.avd. i A&B skulle bli 30 år den dagen i 1970 da vi satt i Finstads kantine i Sandvika, samlet for første gang.

Lite visste vi den gang om Hans Chr. og den kapasitet han stod for. Og tenk hvilken familie han har hatt på hjemmefronten i alle disse årene. For en ting må vi med en gang slå fast, og det er at foruten han hadde vel ikke NAF Jr.avd. A&B hatt den historien og vært som den er i dag.

Hva har så denne Jr.avd. betydd for NAF A&B sine medlemmer opp igjennom årene? Jo, den har vært et attraktivt tilbud på lokalplanet til bygdens yngre garde med interesse for bilsport, og et særdeles aktivt støtteapparat til amatører, «halvprofesjonelle» og aktive utøvere av nesten alle typer motorsport. Den har videre fostret tillitsmenn til avd.-styret og komiteer oppnevnt av styret i mange år. Ikke bare på det lokale plan, men også på Forbundsplan. Her må det nevnes



Folke Engebretsen var i flere år klubbmester i bane på tidlig 70-tall. Han kjørte alltid Ford. Her ligger han som nummer to med Lotus Cortina.



Start nummer 44 i Stifinner'n 1974 var Aina Walle (frøken Norge året før) i VW-cup bil utlånt fra importør Harald A. Møller A/S. Stifinner'n var det største landeveisløpet i Norge på den tiden og hadde både TV-dekning og ble brukt til PR-opplegg, som dette med en frøken Norge sjåfør.



Forhjulstrekk kan både overstyre og understyre. Her vist ved Accorden til Lars Sundling i Nordmarksnetta i Årjeng og Bruno i Peugeot 205 på Terningmoen.



Klubben har mange aktive innen banekjøring. Her fra Golf-cupen som hadde store startfelt rundt 1980.



Israce er nå historie, men hadde store startfelt på 70-tallet. Faktisk var så mange med at NM-runder måtte deles etter klasser med to arrangørsteder samme helg. Her viser NSU-sjåfør Bjørn Lund hvordan det kan gjøres elegant på isen. Trimco Tuning står det på NSUen, bak det sto Herman Dalbakk og Rune Rochstad. Rune var i mange år en veldig aktiv mekaniker i klubben og hjalp både bane og rallykjørere. Fiat 850 Coupe sjåfør Bjørn Enger har mistet taket på det (i dobbel forstand).



# NAF Asker & Bærums Jr Formenn gjennom tidene

- Mye av suksessen for klubben ligger nettopp i disse personene. Vi bringer her noen betraktninger fra dem selv om klubben, miljøet, de aktive etc.

Følgende personer har hatt formannsvervet fra dagens Petter og tilbake til begynnelsen:

## Petter Stenseng



1996–2000

Min interesse for rally kom gjennom vennskap med Ståle Gjørstad og Bruno Arntsen som for øvrig smittet flere i vårt nærmiljø. Disse fortalte da at NAF Asker og Bærum Jr var den beste klubben å være medlem i. Jeg kan tydelig huske den positive mottagelsen jeg fikk når jeg sto på kontoret til NAF A og B Jr's lokaler i Budstikkagården i Sandvika. Der møtte jeg for første gang vår daglige leder Hans Christian Bjerke som virkelig er en av klubbens store drivmotorer. Jeg fikk et kjempe bra inntrykk av klubben når jeg meldte meg inn og det var i 1986.

Etter dette var jeg aktiv og deltok i nesten alle rallys som ble arrangert frem til 1994. I 1992 fikk jeg en henvendelse fra Reidar Samuelsen med tilbud om plass som varamann i jr. styret, og dette takket jeg ja til. Siden den gangen har jeg sittet i jr. styret. I 1996 ble jeg valgt som leder i jr. avd. og dette har beriket meg på mange måter.

Når sprintrally bil byen vest ble arrangert for første gang i 1995 var jeg med som ass-løpsleder og overtok som løpsleder neste år. Dette har også gitt meg stor innsikt i hvilket flott apparat jr-avd administrerer.

Jeg syntes selvfølgelig det er gøy å se at klubben hele tiden er med og at vi etter 30 år drift fremdeles regnes blant de beste i klassen!!!!

*Da vil jeg til slutt gratulere klubben og dens medlemmer med 30 års jubileet.*

## John-Erik Nilsen



1993–1996

NAF Asker & Bærum jr. kan i år se tilbake på 30 aktive år innen norsk bil-sport.

Jeg selv begynte vel kanskje i feil ende, da klubben ble dratt i gang. Var først med i jr. styret så avd. styret, deretter var jeg formann i avdelingen frem til 1983. Hele tiden var jeg vel ganske aktiv i junioravdelingen. Arbeidet både med "Nøtteknekker", "Stifinner" "Mobiltrippen", "Grusspruten", Rallystoppen med myndighetene, og vår kjære "Snøfreser".

Mest tid pr. arrangemen ligger vel i arbeidet med "Stifinneren. Der var

Svein E. Hansen og jeg radarpar på grunneier-siden opp igjennom årene.

Junioravdelingen har i alle år vært mitt hjertebarn og når jeg ble forespurt om å bli junioravdelingens formann i 1993 som resirkulert aldrende tillitsmann, tok jeg dette som en stor utfordring.

Mitt ønske har i alle år vært å kunne presentere hva vi er opptatt med på hjemmebane.

Når jeg nå sto som formann i 25-årsjubileet, måtte det jobbes hardt. Vi klarte å realisere og innføre noe ganske nytt: Sprintrally Bilbyen Vest. Dette lot seg gjøre med et meget godt samarbeid med Bilbyen Vest som ønsket å presentere sitt tilbud for den store mengde av publikum-mere.

Rundt Sprintrally Bilbyen Vest har vi klart å lage et rally som har samlet mellom 12.000-15.000 tilskuere hvert år gjennom 6 år. **DETTE ER STORT !!!!!**

Vi fikk også i min tid som formann anledning til innkjøp av telt som

som skulle brukes ute i vær og vind for å markere både for postmannskaper og deltagere. Våre egne medlemmer skulle møte sin egen tilhørighet ute i rallyløypene. Dette er blitt veldig godt mottatt.

Bilsporsaftener satset vi også på og det hjalp litt på rekrutteringen. Jeg følte vi hadde et godt arbeidende styre som jobbet godt sammen. Slik jeg ser det har jr. avd. gjennom alle år vært heldig stillet med dyktige tillitsmenn som hele tiden har ønsket at avdelingen, skulle "ligge" i toppen. Det har vi klart. Tillitsmenn og ansatte, skal ha all honnør for topp engasjement gjennom alle år.

I et miljø som vi har hatt i disse 30 år, har jeg hatt gleden av å få masse gode venner. Jeg føler klubben styres veldig godt og fortsatt har masse å bidra med innen bilsport.

*Mine beste lykkeønsker til en JUBILERENDE, og OPPEGÅENDE 30-åring.*

## Anders Kristiansen



1990-1991

Tenk at klubben allerede er blitt 20 år? Det er jo litt spesielt å være formann i et jubileumsår. Jeg har jo vært med i de siste 8-9 årene. Det begynte med at Reidar spurte om jeg ville bli med å kjøre et bil-O-løp. Dette syntes jeg var veldig morsomt, men Reidar var av en helt annen formening da vi kom i mål. Jeg hadde ikke skrevet opp en eneste PK! Gjett om Reidar var fornøyd? Bilslalom har jeg også en del erfaring fra - først som funksjonær og siden bak rattet. Her må jeg nevne at jeg på den tiden hadde en meget råtten 1964 modell Boble. Den var så grøten at det siste løpet den gikk på Økern greide Reidar å kjøre i stykker forsetet. Det formelig løsnet fra karosseriet, dette førte til en del problemer i svingene. Bedre ble det ikke når jeg skulle starte, i starten hadde det løse setet store planer om å tippe bakover. Heldigvis var baksetet like intakt, slik at dette bremsset det løse setet noe. Hovedsaken var

som dere vel forstår å holde seg fast i rattet, men etter å ha sneiet 2 lyktestolper og nesten fått Per Arnt på panseret fant jeg det best å bryte løpet.

Det var siste gang Bobla så dagens lys på Økern-torget. Den ble begravd hos Brødrene London dagen etter. En meget trist avskjed hadde Reidar og jeg den dagen.. Dette var i 1982 og samme året meldte jeg meg inn i klubben. Siden har tiden for det meste gått med til komitearbeid og styreverv.

Jeg kom med i styret først som varamann og siden som styremedlem og det siste året som formann. Det første året mitt satt Odd Samuelsen som formann og etter han kom da Reidar. Det er mange ting som kan nevnes under disse årene, men en ting utpeker seg; og det er det utrolig fine miljøet som er i klubben vår. Det håper jeg vi kan bevare også i tiden fremover!

*Til slutt vil jeg ønske alle medlemmer til lykke med jubileet!*

## Reidar Samuelsen



1987-1990  
1991-1993

Bakgrunnen for at jeg meldte meg inn i nettopp NAF A&B Jr. må jeg nok i første rekke takke min bror Odd Samuelsen for. Han hadde meldt seg inn et år eller to før meg og det ble til at jeg hang med på bil-løp stadig vekk, og lærte dermed på den måten klubbens medlemmer å kjenne. Så for meg har det aldri funnets noen annen klubb enn NAF A&B Jr.

Interessen for bilsporsport uansett gren har nok ligget mer eller mindre latent i alle år, men det slo vel ut i full blomst det året jeg fylte 16 og fikk kjøpt meg moped. Den benyttet jeg nemlig nesten hver helg til å reise rundt på Østlandet for å se på billøp. Husker spesielt noen kalde kvelder og netter (på post med moped), under så vel Nøtteknekker'n, Mobiltrippen og Stifinner'n hvor den eneste varmekilden en kunne oppnå langt ute i skauen kl. 02.00 om natta, var en skarve reklame-lighter. Som du kunne banne på var tom; før en

skulle legge turen hjem-  
over i en fart av 40-50  
km i timen på en sliten  
Corvett 50. Når omsider  
oppsamler'n var kom-  
met; 2 timer etter tids-  
skjema. Men en kan vel  
ikke klage, for selv om  
det høres rart ut gjorde  
jeg det frivillig. Men den-  
ne epoken tok slutt etter  
to år.

Å-å-h-h, jeg kan enda  
huske følelsen av å gå ut  
fra biltilsynet med «lap-  
pen» mellom fingrene og  
med store drømmer om  
billøp i «toppen».

Og som seg hør og bør  
etter 3-4 år på post var  
PO (som det den gang  
het) det som stod først  
på ønskelisten. Fra min  
aktive periode innen  
PO/bil-O-miljøet kan jeg  
vel nevne delt førsteplass  
under Stifinner'n, samt  
vinner av Østlandscupen  
i Bil-O, (begge deler  
opplevd sammen med  
den glitrende kartleser  
Jan Kolstad) som de stør-  
ste og gjeveste plassering-  
ene i denne grenen.

Ellers ble det jo også litt  
tid til Bilslålåm-kjøring,  
samt diverse strøjobber  
under andre arrange-  
menter, alt fra isbane til  
Rally. Lysten lå vel hele  
tiden i bakgrunnen til å  
få rigget seg en rally-bil,  
men den gang ei. For i  
1983 takket jeg ja til å  
starte opp som varamann  
til Jr.-styret. Da under  
Vidar Holums trygge  
ledelse. Og etter det kan  
man vel enkelt og greit si  
at en ble bitt av en ny  
basill (eller kanskje bak-  
terie) som førte til at en  
fra den dato aldri har  
hatt fritidsproblemer.  
Etter et år med Vidar i

formannsstolen rykket  
jeg opp som styremed-  
lem i 1984, samme året  
som Odd overtok rorpin-  
nen i styret. Og da til-  
slutt når Odd trakk seg i  
årsskiftet 86/87 var jeg  
allerede blitt visefor-  
mann, noe som førte til  
3 år fra 87-90 som for-  
mann. Det å prøve å hus-  
ke navn på alle jeg har  
sittet i Jr.-styret sammen  
med er ikke lett, helt  
sånn på sparket, men for  
å nevne noen: Per-Arnt  
Nilssen, Morten M.  
Næss, Øyvind Gedde,  
Vidar Holum, Jan  
Kolstad, Leif Arne  
Nesset, Odd Samuelsen,  
Per-Erik Gjørstad, Bruno  
og Berit, Vagleik  
Løkensgaard, Sven Arve  
Janson, Petter Braathen,  
Jens Tore Nordal,  
Morten Olsson.

Av spesielle hendelser  
under min periode:

- Brev fra Samferdsels-  
departementet 12. mai  
1987. RALLY STOPPEN  
ER OPPHEVET.

- Innføring av  
Nøtteknekker'n på nytt,  
med kartleserkurs -88.

- Oppgradering etter  
dagens forhold av PO-  
løpet Stifinner'n til Rally  
Stifinner'n -88.

- Samarbeidsavtaler med  
Toyota, Gjensidige og  
Mobil.

Dette er bare noen gan-  
ske få punkter av mange  
viktige/spesielle hendel-  
ser under min tid. Men  
for meg personlig har det  
aller viktigste vært å få

anledning til å lære så  
mange gode venner å  
kjenne. Jeg tør vel påstå  
uten å trække andre på  
tærne, at maken til fin  
gjeng som det jeg har  
møtt i denne klubben, ja  
det tror jeg ikke man fin-  
ner.

Fremtredende aktive  
klubbmedlemmer. Det er  
vanskelig å trekke frem  
noen spesiell da det tross  
alt er bredden innen  
hver gren som har vært  
fremtredende denne peri-  
oden.

### Odd Samuelsen



1984-1987

Først og fremst vil jeg få  
benytte anledningen til å  
gratulere alle juniorer  
med vel overståtte 20 år.  
Som tidligere aktiv, og  
formann i juniorstyret, er  
det godt å se at klubben  
fortsatt er en av de mest  
seriøse og aktive motor-  
sportsklubbene i Norge.  
Da det i år er 20 års jubi-  
leum, som skal markeres  
med «pump og prakt»,  
under vårt tradisjonsrike  
julebord på Geilo, er det  
lett å bli litt nostalgisk og  
tenke tilbake på den  
tiden fra jeg selv ble

medlem og frem til idag.  
For mitt vedkommende  
startet det hele i 1974,  
hvor min vennekrets ble  
utvidet til å omfatte  
noen som var aktive  
innen det som ble kalt  
PO. Bilsport var jo en  
«tøff» og «spennende»  
sport, som jeg tidligere  
bare hadde sett i, og lest  
om, i ukeblader, tidsskrif-  
ter etc. Litt praksis hadde  
det vel også kanskje vært,  
i helt ukontrollerte for-  
mer, men det egner det  
seg vel ikke å komme inn  
på her.

Det hele startet for meg  
med å stå post i PO-løp.  
Stifinner'n var selvfølgelig  
det store den gangen.  
Medlem i klubben ble  
jeg i 1975, og jeg fant  
meg mange nye kame-  
rater. Og det var vel nett-  
opp dette, kameratska-  
pet, samholdet og det  
fine miljøet, som gjorde  
at en ellers «rastløs» ung-  
dom endelig begynte å  
slå røtter.

I 1976 startet jeg min  
egen aktive karriere,  
etter å ha stått post i 2  
års tid. Det var naturlig å  
starte med PO, men jeg  
fortsatte raskt til rally,  
deretter isbane, bilslålåm  
og bilcross. For en nybe-  
gyner var det mange  
problemer som dukket  
opp, og da var det godt å  
tilhøre en klubb med  
lang og bred erfaring.  
Det manglet aldri en  
hjelpende hånd, selv fra  
de «store» gutta, som  
f.eks. Monty Karlan,  
John Haugland, Hans  
Hallberg, Hans Christian  
Bjerke og Erik Tandberg,  
for å ha nevnt noen.  
Jeg interesserte meg tidlig  
for klubbarbeidet. Først i

forskjellige komiteer, deretter i styresammenheng. Jeg ble valgt inn i styret på generalforsamlingen i 1980, og satt som styremedlem i 1980, 1981, 1982 og 1983, fra og med 1984 ble jeg valgt til formann, etter at Vidar Holum gikk av.

Som styreformann satt jeg i 3 år, frem t.o.m. 1986. Dette var ialt 7 utrolig lærerike år, preget av et godt kameratskap og mye arbeid. Etter at jeg gikk av som styreformann har jeg engasjert meg i komiteearbeid for junioravdelingen, hvor bl.a. videokomiteen har vært en av mine kjeppehester. Jeg har også engasjert meg i avdelingens arbeid, og sitter i dag som viseformann her. En gang NAF ASKER & BÆRUM, Alltid NAF ASKER & BÆRUM!

Mine år i NAF Asker & Bærum jr. så langt, har vært en spennende og fin tid, selvom det til tider har vært mye arbeid, som nesten har gått på helse, jobb og familie løs, «angrer jeg ikke ett eneste sekund». Jeg håper, selv om jeg vel snart blir medlem av veteranklubben, at klubben vil bruke meg i mange år till!

*Til slutt 3 x 3 HURRA!  
For 20 års jubilaranten!*

## Vidar Holum



1981-1984

Undertegnede med medlemsnr. 173 fra ca. 1973? ble medlem fordi klubben var aktiv og hadde mange fine arrangementer både sportslig og sosialt. Det bærende sportslige elementet den gang var Stifinner'n og Nøtteknekker'n. Da jeg selv bodde på Røa var ikke Bærums grense mer enn noen hundre meter unna, i tillegg har jeg en kamerat, Bjørn Lossius som var svoger'n til Jan Følkner. Resultatet av dette ble forhandlinger i garasjen i Eilins vei om lån av den blå Escorten til Stifinner'n 1973, dette tente interessen for A&B Jr.

Interessen for bilsport ble tent på Kløfta i 14 års alderen da jeg hadde sommerjobb hos Dan Holm & Co. Der fikk jeg høre alle de gromme historiene om Bjerkebanen før krigen i åpen MG med piggkjetting mot Joacim Bonnier. Jeg bodde i midten av 60-tallet på Hønefoss. Med Egemoen og forskjellige andre moer innen rekkevidde, var min far og jeg ute mange netter og så

på fartsetapper. Hva var vel grommere enn to-takt Saab eller Lotus Cortina og Gordinier, og lukten av Castrol blandet med svidd granbar?

Så ble det PO-debut i min fars Renault. Med en kamerat som var gammel nok og hadde lappen kjørte vi Ringerikscupen 1968, hjemme sa vi at vi skulle på kino med noen jenter. Endelig med lappen halvtørr i baklomma (datert 7 dager før jeg fylte 18, naboen kjente bilsakkyndige), var ikke veien lang til NSU forhandler Lyseng og en flunkende ny 1000 som bare timer etter ankomsten på Kiilbrygga ble av med støtfangere og det som skulle til på den tiden. Grusbane var tingen uten bur, men det som var viktigst var at lokket stod litt oppe bak og på Jarlsberg kom ildprøven i et kobbelt med Cooper'er.

Høydepunktene fra min aktive periode som utøver var vel Bjerkebanen i 69, resultatene kan vi snakke om senere, og midten av 70 deler som sjåfør for Jan Følkner i PO-NM og senere som kartleser for Jan i Rally med South Swedish som det selvfølgelig høydepunkt i Escort'n.

Jr. arbeid kom jeg inn i via reklamekomiteen for Stifinner'n og så inn i styret hvor jeg tok over klubba etter Erik Tandberg 1981, nervøs, men fattet. Vi var en fin gjeng i styret og var inne i aktive år med mange prosjekter. Med meg

hadde jeg Øyvind Gedde, Per Arnt Nilssen, Jan Terje Rogneby og Odd Samuelsen. Odd tok forøvrig over som formann etter meg i 1984.

Som tidligere nevnt arbeidet vi med mange prosjekter både internt i klubben og eksternt for å fremme interessen for bilsport og trafikksikkerhet.

Av de viktigste prosjektene vil jeg nevne:

Bilslalåm som konkurranseform, med håndbok for andre arrangører.

Bil-O og Østlandscupen i Bil-O

Snøfreser'n og Rallyhåndboken

Bilcross på Ballerud

Av spesielle hendelser er det mange minner som dukker opp, men det jeg først vil si er at det var en utrolig innsatsvilje og evne til å nå de mål vi satte oss. En annen stor fordel klubben hadde var de mange ressurspersoner, hvis kompetanse klubben kunne trekke på. Så det å løfte fjell var ikke noe problem.

Det jeg husker med størst glede var årene som løpsleder for Stifinner'n, og tårer da Øystein Landsgård kom og sa han trodde de hadde slettet alle resultatene kl. 05.30 på Gardermoen en søndag morgen. Dette var et descenium før noen visste hva PC og harddisk var, men som Monty pleier å si; alt ordner seg for snille gutter og jenter.

Eller da vi bygde vei i

Indre Østfold, det var få ting som var umulig.

Eller da Tore og Monty var løypeleggere på Gardemoen, et mer samstemt team er det sjelden man ser i lederbilene.

Eller da Svein, Erling og Øystein brukte halve natta på å definere forskjellen på «nøyaktig» og «akkurat».

Eller da Tone og Terje, (var Tore med også?) kjørte lederbilen i møkkakjeller'n på Hadeland, husker jeg feil hvis det sto en danske i veien? Eller da...

Det var mange fremtredende ressurspersoner i klubben som var med på å farge miljøet, hvor skal jeg begynne?

Jan Følkner, strategen som så litt lenger. Knut Næss, sponsoren som ble inspiratoren. Finn R., nøkkelpersonen i samarbeidsprosjektene. Valter Jensen, ener'n blant de aktive. Hans Halberg satte på plass skapet.

Dataguruene Øystein Landsgaard, Svein E. Hansen og Geir Martinsen; de hadde det meste inne på harddisken.

Hans Chr., som på en mirakuløs måte greide å knytte sammen de løse trådene. Det utrolige er at jeg har her bare nevnt et fåtall, det var mange mange flere.

*Så til slutt vil jeg ønske NAF A&B JR. lykke til i de neste 30 år. Stå på gutter og jenter, sett dere store mål, det er da dere virkelig får utrettet noe.*

## Erik Tandberg



1977–1981

I en alder av 12 år fikk jeg være med min far til KNA hotellet for å overvære starten på Rally Viking. Allerede dengang var interessen for billøp stor, og som 15 åring tok jeg toget til Tønsberg for å titte på et grusbaneløp på Jarlsbergbanen. Mitt første baneløp. Jeg ble mest fascinert av «formelbilene», og jeg kjøpte senere Stener Svarteruds første formel V. Bilen ble aldri konkurranseklar, da det kom nye sikkerhetsbestemmelser for slike biler. Bl.a. ble det påbudt med veltebøyle, noe som på den tiden var helt uhørt... Ikke fikk vi lov til å sitte på bensintanke heller.

Jeg var påmeldt på «debutantkurs» på Dalsland Ring, men kom aldri så langt. En sen høstkveld skulle bilen prøves. Vi surret 2 lom-melykter på støtdemperen foran, og Nesøya Rundt skulle prøves. På «rakstrekket» forbi skolen traff jeg et kumløkk i ca. 150 km, og begge lyktene forsvant som prosjektiler. Å kjøre en formel V i mørket uten lykter i ca

150 km er ikke lett. Ikke hadde vi sikkerhetssele heller, det var for dyrt i innkjøp. Det endte med totalhavari i en av kommunens sandkasser, og bilen ble solgt på rot til Solør for 4000,- kroner. Vi fikk forøvrig hjelp av lensmannen til å finne det ene bakhjulet.

Etter en «kort sesong» som tribunesliter skulle vi hjelpe Hans Christian med å stå poster i PO-løp. Det var vel her det hele startet. En fin gjeng, et godt miljø som etter alle disse årene fra 1972 har gitt så utrolig mye glede. Styrejobber, komiteearbeid, aktiv som kjører og som funksjonær.

NAF Asker og Bærums Junioravdelings bilsportsmiljø har snart «tatt» 20 år av ens liv, og minnene er så mange, så mange. Det er vanskelig å trekke frem noen spesielle episoder fra alle disse årene, men årene i kartleserstolen hos Gunnar Stenberg har betydd mye. 76 rally ble det sammen med Gunnar, og tar man en titt bort på premiehilla må man ofte smile og tenke på de tider da bilen luktet som en bondegård med mine spesialsydde geiteskinnsstøvletter for bruk av kartlesere i vinterrally ...

Skal man allikevel forsøke å trekke frem spesielle episoder, må det kanskje være da vi «tjuvlånte» en speedway sykkel i korridoren på OK Motor Hotel i Karlstad. Ellers har jeg vel ikke helt oversikten om hvordan man klarte å få ca 50 traktor-

hjul inn på hotellrommet i Snapphanerallyet, men det ble vanskelig å finne toalettet i løpet av natten, noe som viste seg å være nødvendig...

Blir man pensjonert i ung alder får man virkelig sette seg ned å skrive sine «memoarer». En bokserie som sikkert kan bli på mange, mange bind.

*Jeg vil gratulere med jubileet, takke for alle hyggelige stunder og ønske styret i junioravdelingen lykke til med det videre arbeid...*

*Erik Tandberg*

## Svein E. Hansen



1975–1977

*Hva fikk deg til å melde deg inn i NAF Asker og Bærums junioravdeling?*

Hans Christian Bjerke samlet i 1969 en eller annen gang, mange av de som var aktive i PO til et arbeidsutvalg i NAF Asker og Bærum. Etterhvert fant vi ut at vi trengte noen vedtekter som fastsatte organisasjonen av junioravdelingen. Wenche Knutsen og jeg utformet forslag til ved-

tekter som for en stor del er identisk med de vi fortsatt har. Styret i avdelingen med bl.a. Hans Heitmann, Arne Dahl, Ørnulf Wiig og Leif Christensen var veldig positive til aktivitetene våre og sørget for at vedtektsforslaget ble en mal for å opprette junioravdelinger over hele landet i NAF-regi. På denne måten ble NAF A & B JR etablert, og jeg synes det har vært morsomt å være med fra starten.

*Når startet din interesse og på hvilken måte for bil-sport?*

Min første jobb etter skolen var hos en Ford-forhandler hvor bilsportens store ideal den gang, Trond Schea, også var ansatt. Sammen med andre kolleger reiste jeg ofte rundt i store deler av landet for å se på rally, og ofte måtte vi jo lese nøye på kartet for å finne de rette veiene inn til fine tilskuerplasser på fartsetappene. I løpet av kort tid havnet jeg som annenfører i en rallybil, og senere samme året deltok jeg for første gang i PO-løp og samlet mange prikker.

I «Midnattsløpet» som ble arrangert av KNA Oslo brukte jeg ca. 45 minutter på å finne en av de siste postene. Ved mål tok Trond Schea og Egil Moreite imot oss, og satt umiddelbart igang med et høyst privat kartleserkurs. Interessen kom, og det har etterhvert blitt endel løp, både PO og rally, de fleste sammen med Per Arnt Nilssen.

*Hva kan nevnes fra din tid som utøver?*

Stor deltagelse i PO-løpene, som regel mer enn 100 lag i hvert løp. JR-avdelingen satt igang prototypen på bilslalåm, og jobbet iherdig for å få igang rally igjen etter rallystoppen.

*Hvem var med i styret under din periode?*

Styremedlemmer var Erik Tandberg, (som overtok som formann etter meg,) Kjell Selvik, Gunnar Stenberg, Lasse Kvalnes.

*Spesielle hendelser som kan trekkes frem?*

Erik Aaby plasserte seg som nummer 5 i RAC-rallyet, og jeg fikk æren av å tildele ham Geilo Hotells pokal med celebre gjester fra England tilstede ved julebordet på Geilo.

*Hvem var den mest fremtredende av de aktive (klubbmedlemmer og andre)?*

Det er veldig vanskelig å trekke frem enkelte. Jeg har allerede nevnt noen navn, men så vidt jeg kan huske, hadde NAF Asker og Bærum stor andel av de aktive i svært mange former for bilsport.

## Hans Christian Bjerke



1970–1975

Høsten 69, for hele 30 år siden ble den PO-glade Hans Christian Bjerke ansatt i NAF Asker & Bærum. Han ble fore-spurt av avdelingen om han kunne tenke seg å danne en junioravdeling som kunne ta seg av bilsportsaktivitetene i klubben. Hans Christian grep med glede utfordringen og det bevilgede beløp på kr. 3000,- og satte i gang. Så høsten 1970 var NAF A & B jr. en realitet med følgende styresammensetning: Hans Christian Bjerke - formann  
Wenche Knutsen - nestformann  
Jon Erik Nilsen  
Jan Eyolf Brustad  
Kåre Rustad  
Dag Selvik - varamann  
Det var PO-sporten som var drivkraften i klubben og den første Nøtteknekker'n i junior regi ble arrangert i 1970. Det var «Knekker'n» som skapte grunnlaget for tankene om en Stifinner og den første Stifinner'n gikk av stabelen i 1972, mye takket være primus motor Ame Scheie og Tor Halvorsen. Dette

løpet ble vunnet av Monty. Stifinner'n var i mange år det mest kjente og beryktede. PO-løp som ble arrangert i Norge.

Av fremtredende aktive på denne tiden kan Hans Christian nevne personer som: Willy Paulsen, Finn R. Jacobsen, Monty Karlan, Tor Halvorsen, Ame Scheie, Grunde Espeland, Stein Svendsen, Geir Fossheim.

Hans Christian var på denne tiden ikke bare aktiv på funksjonærsiden, men forsynte seg også grovt av premiebordene på den tidens løp. Det hele startet i 1967 med broderen Knut i kartleserstolen. Av de prestasjonene Hans Christian selv setter høyest var på den tiden han var C kjører, men allikevel vant totalt på Finn-skogen og i Grenland med få prikker. De siste årene som aktive hadde Hans Christian, Monty som kartleser.

Hans Christian har også forsøkt seg på andre bilsportsgrener, som f.eks. bakkeløp hvor han på Bjørkelangen i julen 1969 med en Rally Kadett endte opp med premie og en hederlig plassering.

Rally har også Hans Christian hvert innom, men innen denne grenen betrakter han seg selv som en meget forsiktig sjåfør, så selv med opptil flere sladder ble det aldri noen bulker eller riper i lakken, og heller ikke premier.

Det er ikke få biler Hans Christian har slitt ut