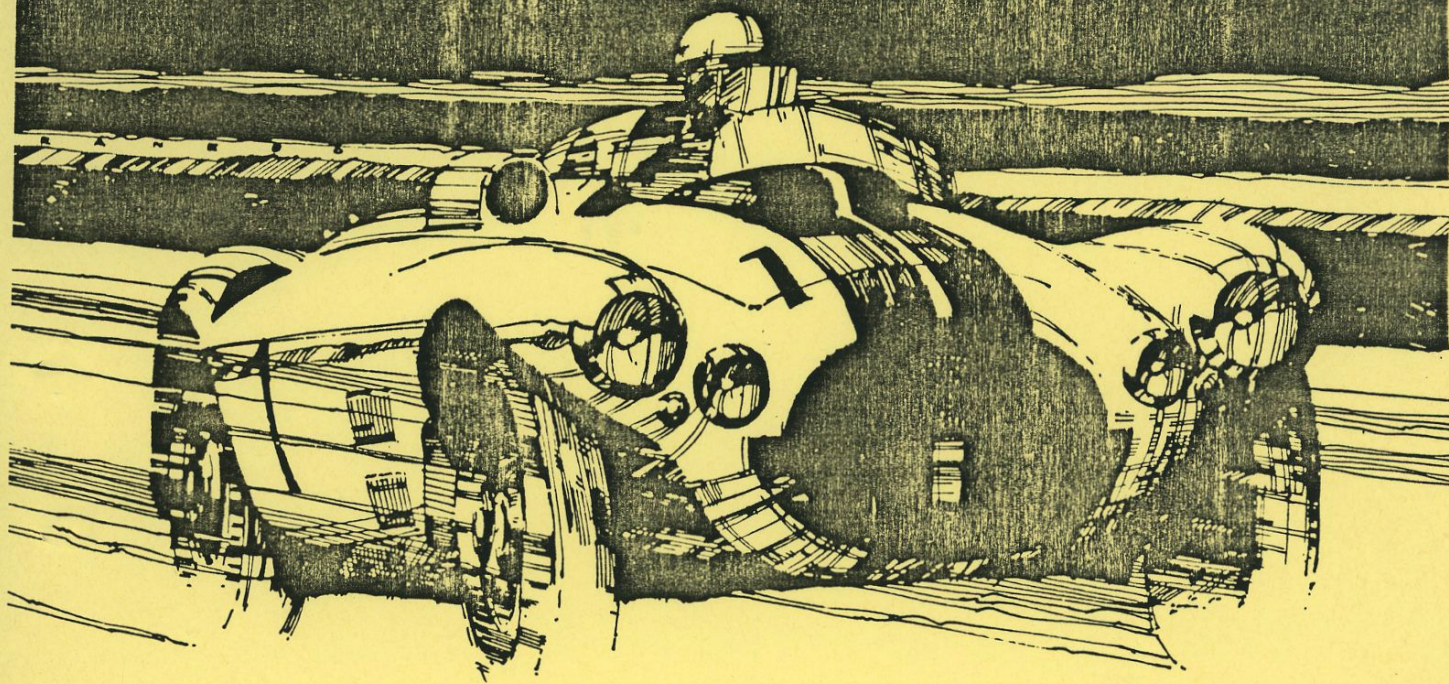


**RUTFLAGGAN**

**nr 2 1987**



**8th Annual  
Monterey Historic  
Automobile Races**



**AUGUST 21-22, 1981 Laguna Seca Raceway**

---

**A Tribute to BRIGGS CUNNINGHAM**

## ARSMÖTET

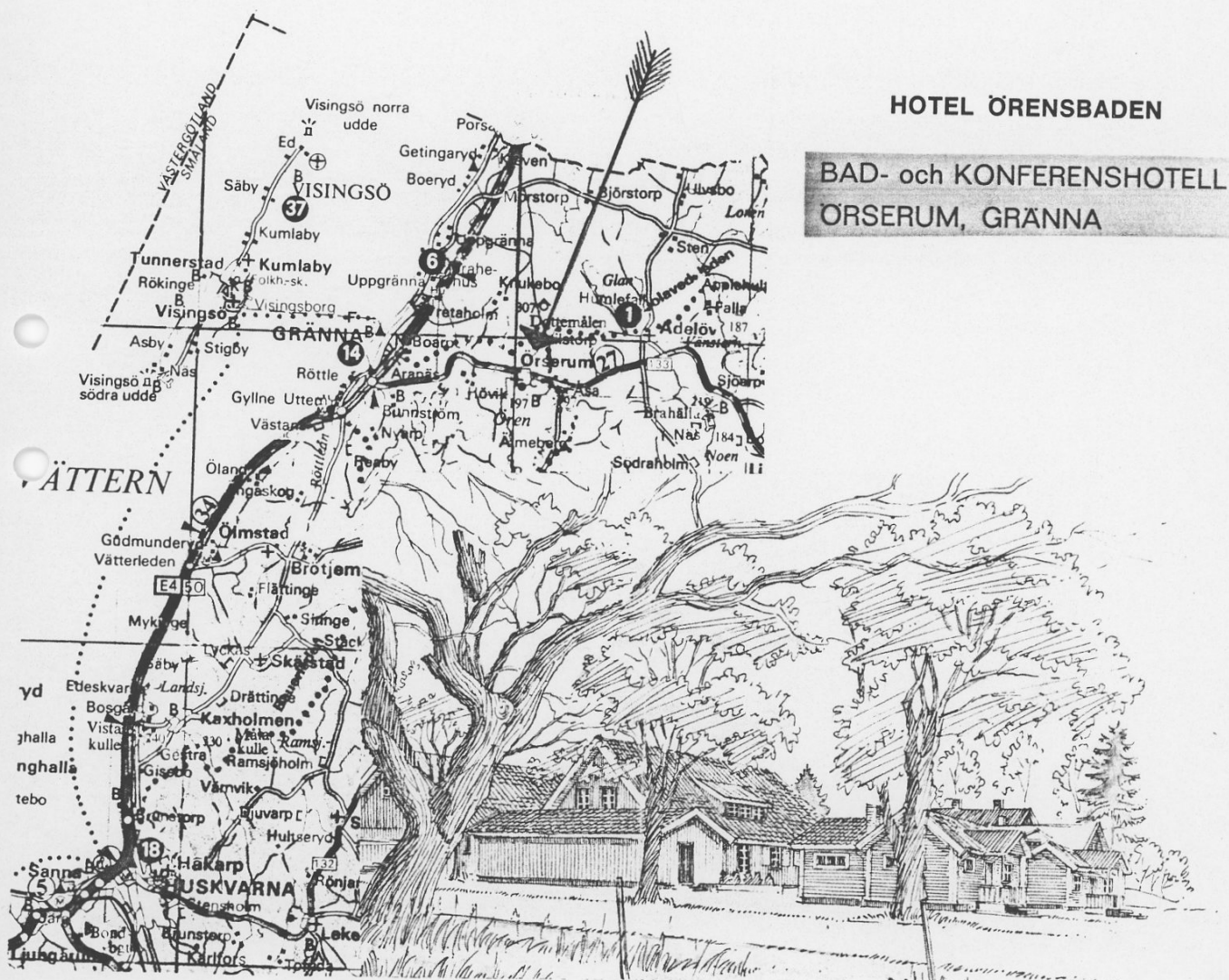
Som tidigare meddelats är RHKs årsmöte 1987 förlagt till hotell Örensbaden i Örserum. Det har dock beslutats om en ändring angående tiden. Vi kommer att köra igång kl 11.30 med årsmötesförhandlingarna. **OBS! 7 mars!**

I sedvanlig ordning kommer mer allmänna frågor att avhandlas efter lunchen. I det här sammanhanget kommer det bli möjligt att ställa de där frågorna man så gärna velat ha ett vettigt svar på.

En karta finns bifogad. Som du ser är det lätt att hitta den lilla 'hälan'.

**OBS!** Anmälningstiden har redan gått ut, men för att ge dig en till chans har vi förlängt tiden till 14 februari 1987.

\* Då RHKs ekonomi som vanligt så här års är ansträngd är det bra om Du betalar in medlemsavgiften för 1987 så snart som möjligt. För att åtnjuta fortsatt medlemskap krävs att Du betalar allra senast den sista mars- men varför vänta! Ett inbetalningskort finner du i samma kuvert som tidningen.



## HOTEL ÖRENSBADEN

BAD- och KONFERENSHOTELL  
ÖRSERUM, GRÄNNA

FÖRSLAG TILL FÖREDRAGNINGSLISTA

1. Mötet öppnas
2. Val av mötesordförande
3. Val av mötessekreterare
4. Val av två personer att jämte ordföranden justera årsmötesprotokollet
5. Fråga om mötet är rätt utlyst
6. Fastställande av föredragningslistan
7. Styrelsens verksamhetsberättelse
8. Kassarapport
9. Revisionsberättelse
10. Fastställande av årsräkenskaperna
11. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
12. Föredragning av budget för 1987
13. Fastställande av årsavgiften för 1988
14. Motioner
15. Val av styrelseledamöter
16. Val av två revisorer och en revisorsuppleant
17. Val av valberedning
18. Kallande av hedersmedlem
19. Kallande av president
20. Mötet avslutas

PÅMINNELSE

Klubbmedlemmarna påminnes om stadgarna §9 sista stycket.

Det betyder att om Du vill ställa förslag till årsmötet dvs "motionera" och förslaget inte gäller val av styrelse eller stadgeändring så måste styrelsen ha din motion med posten den 23 februari dvs den bör vara postad före helgen 21-22 februari.

Adress: Box 2037, 162 02 VÄLLINGBY

Direkta frågor typ "vad tänker klubben göra åt..." är inte motioner och besvaras inte på årsmötet.

Efter mötet och lunchen har vi sk "information" dvs fritt fram för frågor svar och åsikter så länge vi orkar.

# WHAT DO THESE EVENTS MEAN?

## INTERNATIONELL TÄVLINGSKALENDER 1987.

|      |                   |                             |
|------|-------------------|-----------------------------|
| 19/4 | Paul Ricard (F)   | Fiacupen GT                 |
| 3/5  | Brands Hatch (GB) | Fiacupen                    |
| 17/5 | Monza (I)         | Fiacupen Fisatrofén         |
| 31/5 | Zandvoort (NL)    | Fiacup, Fiacup GT, Fisatrof |
| 7/6  | Brands Hatch (GB) | Fiacup GT, Fisatrof         |
| 28/6 | Monthlery (F)     | Fiacup, Fisatrof            |
| 9/8  | Zolder (B)        | Fiacup, Fiacup GT, Fisatrof |
| 16/8 | Nürburgring (D)   | Fiacup, Fiacup GT, Fisatrof |
| 30/8 | Salzburgring (A)  | Fiacup GT                   |
| 13/9 | Most (CS)         | Fiacup GT, Fisatrof         |
| 27/9 | Vallelunga (I)    | Fiacup GT                   |

Styrelsen arbetar på att få fram inbjudningshandlingar till ovanstående evenemang. Mera senare.

## VIKTIGA DATUM SVENSKA EVENEMANG

\* Följande viktiga datum kan anses som tämligen definitiva:

7/3 ÅRSMÖTE

Maj Träningskörning. Definitivt besked nästa bulletin.

30-31/5 Kinnekulle Sportvagnsmeeting

6-7-8/6 Norrköping Grand Prix GT/GTS

27-28/6 Anderstorp Sportvagnsmeeting

18-19/7 Knutstorp Sportvagnsmeeting

8-9/8 Mantorp Sportvagnsmeeting

5-6/9 Falkenberg Sportvagnsmeeting

---

*... Great cars become outdated.  
They, and the men who made them  
should not be forgotten ...*

---

## VIKTIGA NYHETER

Vid sportvagnsklubbarnas möte i Mölndal 24/1 träffades följande överenskommelser:

- \* Vid anmälan till tävling med bil i de historiska klasserna skall alltid fotokopia av ID-handlingens första sida bifogas anmälan. Samma system gäller f ö även vid internationella tävlingar fr o m 1987.
- \* Vi påminner om det GULA KORTET, vilket alltid skall åtfölja ID-handlingen. Liksom tidigare gäller att historisk bil får köra endast en tävling med ifylld men ej av SBF stämplad ID-handling, om bilen är besiktigad och godkänd av besiktningsman. Utan ID-handling får bilen ej starta, ej ens utom tävlan, utan hänvisas i förekommande fall till annan lämplig klass eller debutantheat. F ö kan nämnas att ett vagnkort, likt vårt gula kort, kommer att introduceras i alla övriga klasser fr o m första tävlingen 1987.
- \* Licenser. Innehavare av norsk, dansk eller annan utländsk licens får icke starta i nationell svensk tävling, vilket är det som normalt arrangeras i sportvagnsmästerskapet. Möjlighet för utländsk medborgare att ta svensk licens finns, men vederbörande får själv informera sig om vilka regler som gäller i hemlandet. Vi kommer så snart som möjligt att informera om vilka förarkurser i racing som kommer att arrangeras under våren.
- \* Startnummer. Fasta sådana kommer att införas, något som vi länge önskat. Två nummerserier skall användas, en för de historiska klasserna och en för de övriga. SSK kommer att tilldela varje deltagare ett nummer vid första tävlingen på Kinnekulle. Numret behålles sedan under året.
- \* Deltagaravgiften kommer sannolikt att höjas till 350:-
- \* Säkerhet. Många kör med för låga störtbågar. Vid besiktningen skall kontrolleras att bågen är minst 5 cm högre än hjälmens översta punkt med föraren i körställning. Gäller företrädesvis öppna bilar, men i princip även täckta.
- \* Besiktning: Tid reserverad för viss klass skall respekteras.  
Tidsprogram: Idén med tävling både lörd och sönd spolades.  
Mindre väntan mellan sista race och prisutdelning önskvärt.  
Depå: Bättre ordnat på Mantorp för sportvagnar önskvärt.  
På Knutstorp kompletteras med skiss över depån.  
På Anderstorp önskas särskilda platser för åskådarsportvagnar, så att deltagarna har sina platser kvar.  
Rally: Start från annan plats än från depån rekommenderas.  
Resultatlistor: Bör finnas tillgängliga direkt efter tävlingen samt sänds inom en vecka till de tre övr klubbarna.  
Förarsammanträde: Rekommenderas före träning där så är möjligt.  
Mera fart och flyt under uppvärmningsvarv efterlyses.  
Historic saloon: Ej aktuellt för 1987.  
Formelsbilsklubben: Kör uppvärmningslopp på Mantorp.  
Vid alla officiella publikationer skall de fyra arrangörsklubbarnas logotyper alltid förekomma, för att poängtera samarbetet klubbarna emellan.



## NYTT PÅ BANRYKTESFRONTEN -- del 2

- \* Vår medlem nr 280, "Barbarossa" Boman, låter hälsa att följande hänt beträffande följetongen "Falkenberg- att plöja eller inte plöja- det är frågan": Nyhems fastighetsbolag har övertagit tillgångarna, asfalten, staketen mm, varvid arrendeförhållandet med Falkenbergs Motorklubb upphört. Banan hålles i stånd av Nyhem och kan hyras, exempelvis av RHK, från gång till annan. Rätt, Ulf?

## HÖJNING AV LICENSAVGIFTEN

- \* Som ni säkert noterat har licensavgiften höjts från 165 kr 1986 till 300 kr 1987, en höjning med dryga 80% om jag kan räkna rätt. Varför frågar sig vän av ordning, då ingen information lämnats av SBF. Sekr har talat med Märt Metslov som säger följande: "Under 1985 försvann ca 1100 licenser, en siffra som 1986 steg till 2700(!) mestadels på rallysidan, förare och kartläsare. Allmänna prishöjningar på ca 10% gör att licensen tyvärr blir dyrare." En i sanning skrämmande utveckling där man ser den siste licensinnehavaren betala hela kalaset själv! Här ligger en verklig utmaning för SBF att se till att detta inte blir verklighet!

\*\*\*\*\*  
\*\* KLUBBMÖTE 19/2 kl 19.00. PLATS: MILLIES GARAGE Skärplingbacken 13 \*\*  
\*\* uti Bandhagen. ÖL mm tillhandahålles. Medtag 10 kr. \*\*  
\*\* Kom och lufta dina åsikter samt hör vad andra har att säga! \*\*  
\*\* VÄLKOMNA! Visning av nya TVR och gammal Amilcar \*\*  
\*\*\*\*\*

## \* STARTERSÄTTNINGAR-LICENSER-KLUBBTILLHÖRIGHET

Två notiser har förekommit i ämnet tidigare. Glöm dom! Vi beklagar att missförstånd uppkommit. Så här är det:

RHK KOMMER ATT FORTSÄTTNINGSVIS ENDAST BETALA UT STARTERSÄTTNINGAR TILL DEM SOM KÖR FÖR RHK. DETTA BETYDER ATT RHK SKALL STÅ SOM ANMÄLARE I PROGRAM, START- OCH RESULTATLISTOR MM. RHK HAR INGET INTRESSE AV ATT DU LÄMNAR DIN GAMLA KÄRA KLUBB SOM DU KANSKE TILLHÖRT I MÅNGA ÅR. DU KAN ALLTSÅ FORTFARANDE HA DIN TÄVLINGSLICENS UTSTÄLLD PÅ DIN GAMLA KLUBB. OM DU VILL BYTA KLUBB SÅ ATT RHK BLIR DIN MODERKLUBB SÅ KAN VI TILLHANDAHÅLLA BLANKETT FÖR KLUBB-BYTE.

\* TEKNISK KOMMITTÉ

Racerhistoriska Klubben har av Svenska Bilsportförbundet delegerats att handha efterlevnaden av vårt regelverk, Appendix "K", en situation som av RHK:s styrelse setts som otillfredsställande, då styrelsen ibland känt att den fått "stå till svars" för våra regler inför våra medlemmar. Därför kommer den tekniska kommitté'n att "lyftas bort" från RHK och hamna under Svenska Bilsportförbundets racingutskott, som då mera direkt får ansvaret för säkerhetsfrågor och efterlevnad av App K. Detaljerade uppgifter kommer när konstruktionen är helt klar.

MYT OCH VERKLIGHET

Eftersom ingen idag, mig veterligen, kör Cobra, och Robban Andersson flyttat till USA, kanske det går för sig att avsluta med en Frank Gardner igen, mannen som kört allt:

These Cobras really were animals in the literal sense of the word. They bucked and skipped and crashed about and there wasn't a lot you could do with them except keep your foot down on whatever pedal happened to be appropriate, hang on and hope.

The initial 5 litre jobs were bad enough, but then they dropped some 7 litre engines into the Shelby cars and I drove one of these things in the Bahamas Speed Week, on an airfield at Nassau. The old twin-tube chassis was just about rupturing itself carrying this enormous great cast iron engine around, and the springs it was using were very hard—like around 600 pounders at a very conservative estimate.

I remember there was myself, Dan Gurney and Ken Miles all fighting with these monsters, and they rushed around until the things broke and departed into the bushes, and just by keeping the thing on the island, and not up the palms or in the coral reefs all round, I actually managed to finish this 100-miler.

Cobras were terribly demanding cars physically, and when they started doing a crude form of triangulation on the chassis and building slippery-shaped coupé bodies they got even hairier if that was possible.

The philosophy seemed to be that if one end didn't stick to the road you just fitted bigger tyres to it, and if it still didn't go round corners then you removed the driver and bolted a new one into his place. They were difficult cars and they were light enough, powerful enough and slippery enough to go terribly fast, and any accident you had was liable to be a bloody big one.

I drove Willment's coupé in the TT at Oulton Park, and shared another with Jack Sears in the Nürburgring 1,000 Kms. We finished second in our class there, but basically this thing wasn't up to that kind of work in your wildest dreams. It was taking off and crashing down all round the 'Ring and after the race it took two days for our wrists to go down after fighting the kick-back from the steering! Believe me, any normal saloon car would go round corners better than they did . . .

## KLUBBAR OCH STYRELSEARBETE

Det har nu gått ett antal år sedan RHK bildades, ja det är faktiskt så att vi nästa år firar 10-årsjubileum. Målsättningen var, då som nu, att främja historisk racing. Idag är det ju inskrivet i våra stadgar. I början när klubben bestod av några tiotal medlemmar och verksamheten var blygsam så var också styrelsearbetet inte heller speciellt betungande. Idag har klubben 200 medlemmar och antalet problem, frågor och idéer som skall behandlas vid varje styrelsemöte har ökat dramatiskt. Styrelsen består dock, i stort sett, av samma antal personer som för nio år sedan, en ekvation som ju inte går ihop. Med ett ökat engagemang följer också större krav på klubben och dess styrelse. Bokföring, medlemsmatrikel, data-listor, fordonsförteckning, skrivarbete, distribution av utgående post, exempelvis detta alster, regeltolkning, översättningsarbete, kontakter med in- och utländska klubbar, bilsportförbund, sponsorer, besiktningar..... Listan kan göras lång.

Kort sagt, vi behöver er hjälp!

Så här borde det kunna fungera:

Istället för att i detalj gräva ner sig i frågor av ovan nämnd art borde styrelsen ägna sig åt sin huvuduppgift: Att fatta bra beslut och därigenom gå på offensiven för historisk racing i Sverige.

Vilka behövs då? Klass- eller heatrepresentanter vilka kan hålla kontinuerlig kontakt med den egna klassen eller det egna heatet, och kanalisera idéer och synpunkter till styrelsen via en tävlingssekreterare. Vilka duktiga personer kan jobba med sponsorfrågor? Vi tror faktiskt att det går att vaska fram flera bra klubb- eller klasssponsorer. Vilka kan ta på sig att vara depåchefer på tävlingarna så att vi kan få lite ordning och reda i depån? Kontaktpersoner med andra klubbar och arrangörer? Vem är villig att jobba med PR och marknadsföring?

Låt oss se vad vi kan vaska fram på årsmötet 7/3!!

\* NORRKÖPING GRAND PRIX  
\* Som tidigare meddelats kommer vi i år att prova en ny variant i  
\* Norrköping. Tävlingen är ju ett publikevenemang och målsättningen  
\* är att ge publiken både en bra tävling samt en bred bild av vad  
\* historisk racing är i Sverige idag. Vi tror att vi bäst åstad-  
\* kommer detta genom att presentera en mångfald bilar på racet,  
\* samt att göra en snygg depå. Med ett strategiskt läge kommer depån  
\* att passeras av en stor mängd åskådare. Circa 30 bilar kommer att  
\* få träna, 24 tillåts starta. Vi försöker så långt det går att ge-  
\* nomföra idén med märkesteam om tre bilar. Går inte detta fullt ut  
\* fyller vi på med de tränings snabbaste utanför teamen, vilket i  
\* praktiken torde innebära att de flesta kommer att kunna åka.

klippklipp

-----klippklipp  
TEAM/LOTUS/PORSCHE/TRIUMPH/BMC/FERRARI/ALFA ROMEO/MASERATI/  
/JAGUAR/ÖVRIG/ anmäler härmed följande tre bilar till Norrköping Grand Prix(GT/GTS-bilar)

Reserver

.....  
.....  
.....

Insändes till RHK Box 2037 162 02 Vällingby snarast

P.O. Box 40, Leamington Spa CV32 5QB, England

Tel: (0926) 882266

Telex: 317238 Quick G

# Historic European Racing Organisation

## INTERNATIONAL STEIGENBERGER SUPER SPORTS CUP 1987

AIDE MEMOIRE OF HERO MEETING AT THE CREST HOTEL 2ND NOVEMBER 1986

---

- 1) Outline of programme of events for 1987 is as follows:

|               |               |                                  |
|---------------|---------------|----------------------------------|
| BRANDS HATCH  | JUNE 7        | GRAND PRIX CIRCUIT               |
| NURBURGRING 1 | JUNE 13/14    | GRAND PRIX CIRCUIT               |
| HOCKENHEIM    | JULY 4/5      | GRAND PRIX CIRCUIT               |
| SPA           | JULY 25/6     | GRAND PRIX CIRCUIT               |
| ZOLDER        | AUGUST 8/9    | SLIPPERY CIRCUIT!                |
| NURBURGRING 2 | AUGUST 15/16  | OLDTIMER FESTIVAL(SHORT CIRCUIT) |
| SALZBURGRING  | AUGUST 29/30  | GRAND PRIX CIRCUIT               |
| NURBURGRING 3 | OCTOBER 24/25 | NON-CHAMPIONSHIP (SHORT CIRCUIT) |

- 2) Probable programme of events will be as follows:

| VENUE         | Free Practice Day | Official Practice Day | RACE DAY                                  |
|---------------|-------------------|-----------------------|-------------------------------------------|
| BRANDS HATCH  | Friday 5 June     | Saturday 6 June       | Sunday 7 June(early)                      |
| NURBURGRING 1 | Friday 12 June    | Saturday 13 June      | Sunday 14 June                            |
| HOCKENHEIM    |                   | Saturday 4 July(am)   | Sunday 5 July(am)                         |
| SPA           | Friday 24 July    | Saturday 25 July      | Sunday 26 July<br>(prior to 24 hour race) |
| ZOLDER        | Friday 7 August   | Saturday 8 August     | Sunday 9 August                           |
| NURBURGRING 2 | Friday 14 August  | Saturday 15 August    | Sunday 16 August                          |
| SALZBURGRING  | Friday 28 August  | Saturday 29 August    | Sunday 30 August                          |
| NURBURGRING 3 |                   | Saturday 24 October   | Sunday 25 October                         |

- 3) 1987 will be a seven-round championship and the probable start money payable after the completion of one lap of each event will be £300, with the exception of Brands Hatch which will be £150 and Spa £260.
- 4) In view of over subscription it was urged that you register immediately with £100 and similarly enter immediately whichever races you wish to take part in, with a deposit of £50. If cancellation is made at least four weeks prior to the event, the entry deposit will be refunded in full, similarly if you complete one practice lap of the event the £50 will also be refunded.
- 5) Classes in the championship will be the same as 1986, with a prize allocation to be announced at a later date.
- 6) To assist in organising hotel accommodation for the group, all were requested to indicate the number of people in their party and the room allocation for each event. This was not a booking but merely to assist administration.
- 7) All were urged to make early arrangements for paperwork from the RAC, as they have indicated that their efficiency may be impaired due to the increased number of overseas visits. Assistance in obtaining paperwork was offered by the organiser.

**H**istoric  
**E**uropean  
**R**acing  
**O**rganisation

*International  
Steigenberger Super Sports Cup*

Name ..... Address .....  
Telephone Home .....  
Business ..... Post Code .....

CAR MODEL ..... ENGINE TYPE ..... ENGINE CAPACITY ..... YEAR .....  
COLOUR ..... UK CHAMPIONSHIP NUMBER .....

A) I wish to be a HERO in 1987 and enclose £100 registration fee

B) I wish to enter the following events and enclose £50 for each entry (this deposit is refundable after the completion of one practice lap of the applicable race)

| <u>VENUE</u>                        | <u>DATES</u> | <u>ESTIMATION ONLY OF NUMBER OF PERSONS REQUIRING HOTEL ACCOMMODATION</u> |    |                    |                  |
|-------------------------------------|--------------|---------------------------------------------------------------------------|----|--------------------|------------------|
|                                     |              | No. in Party                                                              |    | Single (with bath) | Twin (with bath) |
| BRANDS HATCH                        | JUNE 6/7     | YES                                                                       | NO |                    |                  |
| NURBURGRING 1                       | JUNE 13/14   | YES                                                                       | NO |                    |                  |
| HOCKENHEIM                          | JULY 4/5     | YES                                                                       | NO |                    |                  |
| SPA                                 | JULY 25/26   | YES                                                                       | NO |                    |                  |
| ZOLDER                              | AUGUST 8/9   | YES                                                                       | NO |                    |                  |
| NURBURGRING 2                       | AUGUST 15/16 | YES                                                                       | NO |                    |                  |
| SALZBURGRING                        | AUGUST 29/30 | YES                                                                       | NO |                    |                  |
| NURBURGRING 3<br>(non championship) | OCTOBER      | YES                                                                       | NO |                    |                  |

C) I will require help with FERRY CROSSINGS CARNETS RAC PAPERWORK (please tick if required)

ALL CHEQUES TO BE MADE PAYABLE TO CASTPEARL LIMITED - AS ENTRIES ARE LIMITED THESE WILL BE ON A 'FIRST COME, FIRST SERVED' BASIS

Send to CASTPEARL LIMITED, P O Box 40, Leamington Spa, Warks CV32 5QB England - Tel: 0926 882266 Telex: 317238 Quick G

## REGULATIONS : FIA ROAD CHALLENGE FOR HISTORICAL CARS

In 1987 there will be a Road Challenge for drivers competing in rallies for historical cars.

### Article 1 - GENERAL PROVISIONS

The Road Challenge is open to drivers holding the appropriate current FISA licence. The General Prescriptions will be observed unless otherwise stated hereafter. If, at the outcome of this Challenge, 50 % of the qualifying events have not been disputed, the FISA may refuse to award the title.

### Article 2 - ELIGIBLE CARS

The Challenge will be open to SPORTS-PROTOTYPE and TWO-SEATER RACING CARS and to SPECIAL GRAND TOURING CARS (GTS) only as defined in Appendix K, all complying with art. 3.1. (general requirements for open road events) of Appendix K. All cars must be registered for use on the open road and must be accompanied by a valid FIA Identity Form.

Periods and Classes admitted :

#### Period D

|       |          |               |         |
|-------|----------|---------------|---------|
| Class | SPORTS 1 | 1931/40 up to | 1450 cc |
| Class | SPORTS 2 | 1931/50 over  | 1450 cc |

#### Period E

|                |                                             |               |                                 |
|----------------|---------------------------------------------|---------------|---------------------------------|
| Class T3       | SPORTS-PROTOTYPE and TWO-SEATER RACING CARS | 1947/55 up to | 1450 cc                         |
| Class T4       | "                                           | "             | 1955/60 up to 1450 cc           |
| Class C4       | "                                           | "             | 1947/57 over 1450 cc            |
| Class C5       | "                                           | "             | 1958/60 over 1450 cc            |
| Class G1 - GTS |                                             |               | 1945/54 up to 2000 cc           |
| Class G2 - GTS |                                             |               | 1945/54 over 2000 cc            |
| Class G3 - GTS |                                             |               | 1955/60 up to 1300 cc           |
| Class G4 - GTS |                                             |               | 1955/60 from 1301 cc to 2000 cc |
| Class G5 - GTS |                                             |               | 1955/60 over 2000 cc            |

#### Period F

|                |                                             |               |                                 |
|----------------|---------------------------------------------|---------------|---------------------------------|
| Class T5       | SPORTS-PROTOTYPE and TWO-SEATER RACING CARS | 1961/63 up to | 1450 cc                         |
| Class C6       | "                                           | "             | 1961/63 over 1450 cc            |
| Class G6 - GTS |                                             |               | 1961/63 up to 1300 cc           |
| Class G7 - GTS |                                             |               | 1961/63 from 1301 cc to 2000 cc |
| Class G8 - GTS |                                             |               | 1961/63 over 2000 cc            |

Historical Touring Cars 1950/65 as defined in Appendix K may be admitted but shall not be awarded points for the Challenge.

### Article 3 - CHARACTERISTICS OF THE EVENTS

There shall be at least 24 hours between the starting time of the first car and the finishing time of the winner in each event.

Events may include :

Special stages on roads and races on circuits, or special stages on roads only.

The total distance of special stages shall not be less than 50 km and not more than 300 km.

Stages on circuits shall not constitute more than 50 % of the total distance of special stages.

Special stages on roads shall not be longer than 15 km each.

There is no minimum number of starters required in order for an event to qualify for the Challenge.

### Article 4 - CLASSIFICATIONS AND POINTS

In order to be classified, a driver must complete at least 50 % of the events, rounded down to make a whole number.

For the final classification of the Challenge, the same rules as for the FIA European Championship for Historical Cars will apply, but the number of best classifications retained by each driver, of the total of qualifying events actually organized, will be 50 % + 1.

Provision shall be made for a driver who, for technical reasons, has missed a special stage or a circuit event, to catch up and be re-admitted to the classification : he will be given the worst overall time achieved in the event in which he has not run increased by 10 %.

If, for technical reasons, a driver misses a time control or finishes outside the maximum time or interrupts the stage at any moment by not following its running, he may be re-admitted to the event and given the worst overall time achieved in that particular stage increased by 10 %, provided that within the two hours following the posting of the classifications for that stage he informs the Clerk of the Course in writing of his intention to continue the event.

In this case, he must report to the parc fermé 30 minutes before the start of the next stage.

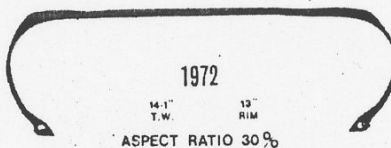
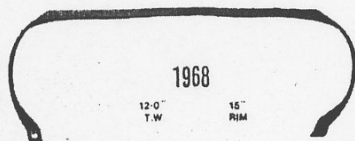
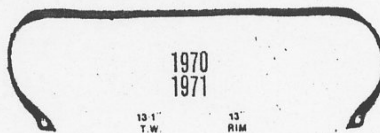
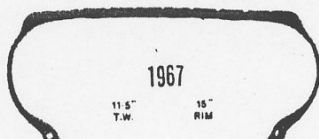
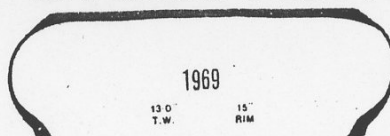
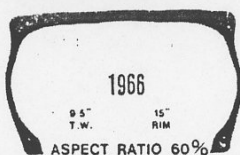
Each case will be decided by the Stewards of the Meeting.

#### Article 5 - QUALIFYING EVENTS

|                |                                 |
|----------------|---------------------------------|
| 26-29 March    | Rallye des Garrigues (F)        |
| 7-8 April      | Sanremo Rally Historic Cars (I) |
| 26-29 April    | Coupe d'Italie (I)              |
| 9-12 September | Manx Rally (GB)                 |
| 3-4 October    | Tatry Rally (CS)                |

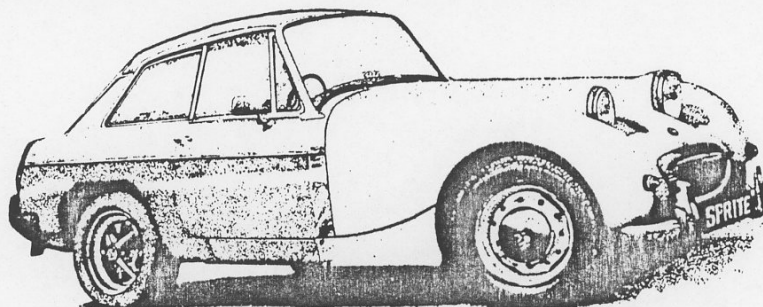
*This Goodyear photo aptly demonstrates the marked change in racing tyre design since 1966.*

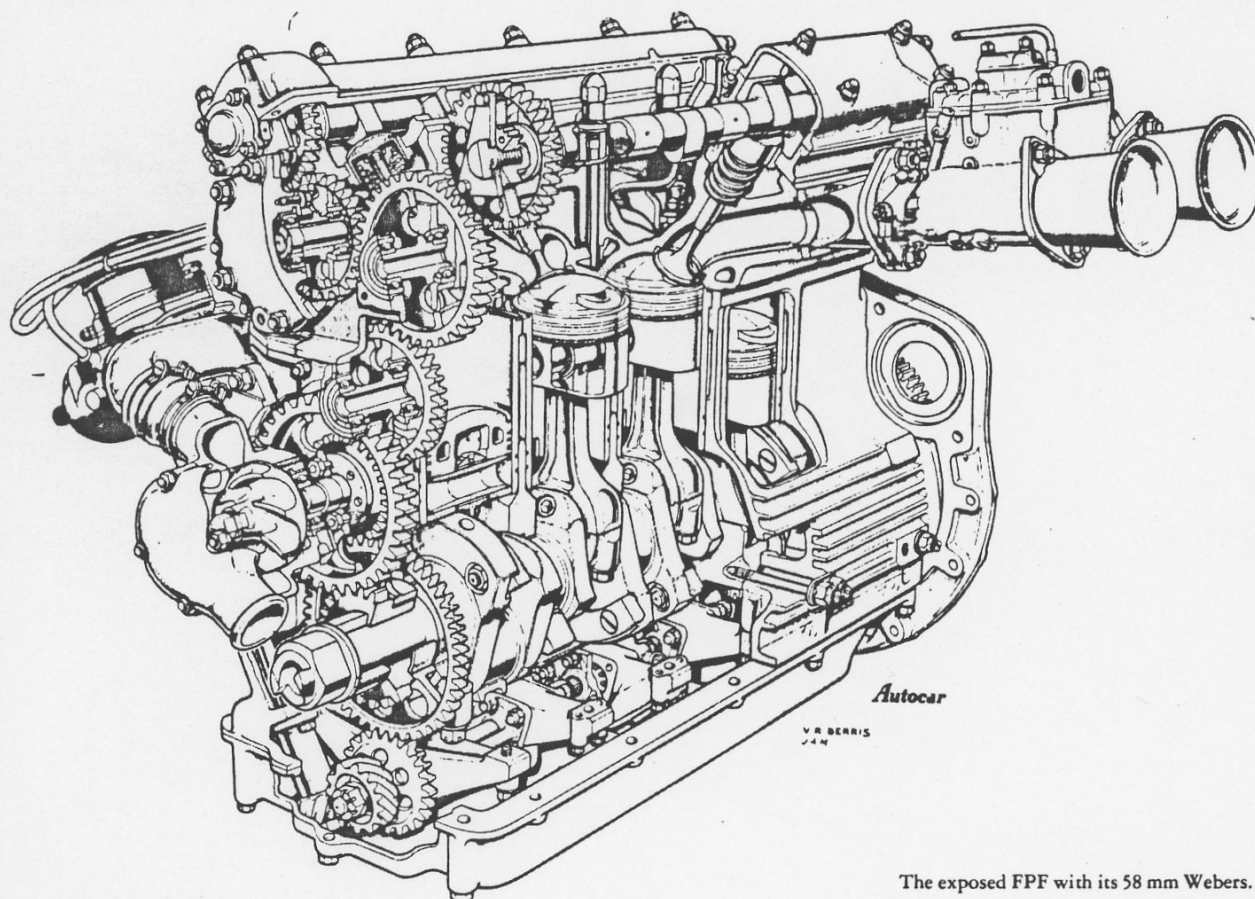
## RACE TYRE EVOLUTION



Lite om däck-  
profiler saxat  
ur Frank Gard-  
ners utmärkta  
bok "Racing  
drivers' manual".

## DON'T END UP WITH ONE OF THESE!





The exposed FPF with its 58 mm Webers.

| YEAR | TYPE  | ENGINE    | BORE & STROKE (mm) | DISP.  | HORSE-POWER  | APPLICATION              | COMMENTS                       |
|------|-------|-----------|--------------------|--------|--------------|--------------------------|--------------------------------|
| 1951 | FW    | SOHC 4    | 72.0 x 62.5        | 1020cc |              | Fire Pump                |                                |
| 1953 | FPE   | DOHC V-8  | 76.0 x 68.0        | 2477cc | 265 @ 8,250  | 2.5-liter F 1            | Not raced                      |
| 1954 | FW    | SOHC 4    | 72.0 x 62.5        | 1020cc | 71 @ 6,000   | Sports prototype         | Kieft LM, 1954                 |
| 1955 | FWA   | SOHC 4    | 72.4 x 66.6        | 1098cc | 76 @ 6,200   | Sports racing            | Production engine              |
| 1956 | FWB   | SOHC 4    | 76.2 x 80.0        | 1460cc | 59 @ 4,500   | Fire pump                |                                |
| 1956 | FWB   | SOHC 4    | 76.2 x 80.0        | 1460cc | 108 @ 6,400  | Sports, Formula Libre    |                                |
| 1956 | FPF   | DOHC 4    | 81.2 x 71.1        | 1475cc | 145 @ 7,300  | 1957 F 2                 | First designed race engine     |
| 1956 | FWE   | SOHC 4    | 76.2 x 66.6        | 1216cc | 70 @ 6,000   | Road cars                | Series I Elite                 |
| 1957 | FWE   | SOHC 4    | 76.2 x 66.6        | 1216cc | 96 @ 7,250   | Production racing        | GT class, International racing |
| 1957 | FPF   | DOHC 4    | 86.4 x 83.8        | 1963cc | 182 @ 7,250  | F Libre, F 1             | Moss, Argentina 1958           |
| 1957 | FWC   | SOHC 4    | 72.4 x 45.2        | 744cc  | 48 @ 6,000   | Lotus 11, LM 1957        | Index winner                   |
| 1958 | FWM   | SOHC 4    |                    | 650cc  |              | Exp. marine outboard     |                                |
| 1958 | FWM   | SOHC 4    | 64.3 x 57.0        | 741cc  | 36 @ 4,500   | Fire pump                | Single carburetor              |
| 1958 | FWM   | SOHC 4    | 64.3 x 57.0        | 741cc  | 45 @ 6,000   | Marine                   |                                |
| 1958 | FWMA  | SOHC 4    | 64.3 x 57.0        | 741cc  | 65 @ 7,500   | Sports racing            | Lotus, LM 1958                 |
| 1958 | FPF   | DOHC 4    | 88.9 x 88.9        | 2207cc | 196 @ 6,250  | F Libre, F 1             | Mid-1958, F 1                  |
| 1959 | FPF   | DOHC 4    | 94.0 x 89.9        | 2496cc | 240 @ 6,800  | F 1, sports              | 1959-1960 World Champ          |
| 1960 | FWM 6 | SOHC 6    |                    | 375cc  |              | Industrial               |                                |
| 1960 | FWMT  | SOHC 2    |                    |        |              | Fire pump                |                                |
| 1961 | FPF   | DOHC 4    | 96.0 x 95.0        | 2750cc | 255 @ 6,500  | Indy, Sports 1966-67 F 1 | Last Climax in Grand Prix      |
| 1961 | FPF   | DOHC 4    | 81.8 x 71.1        | 1495cc | 151 @ 7,500  | 1961 F 1                 | Moss, Monaco 1961              |
| 1961 | FWMC  | DOHC 4    | 64.2 x 57.1        | 742cc  | 85 @ 8,250   | LM Index 1961            | Lotus Elite, 4 Amals           |
| 1961 | FWMV  | DOHC V-8  | 63.0 x 60.0        | 1496cc | 174 @ 8,700  | 1.5-litre F 1            | Prototype                      |
| 1962 | FWMV  | DOHC V-8  | 63.0 x 60.0        | 1496cc | 187 @ 8,500  | 1.5-litre F 1            | Production                     |
| 1963 | FWMV  | DOHC V-8  | 67.8 x 51.6        | 1490cc | 195 @ 9,500  | 1.5-litre F 1            | Short stroke, Lucas F 1        |
| 1964 | FWMV  | DOHC V-8  | 72.4 x 45.5        | 1498cc | 200 @ 9,750  | 1.5-litre F 1            | Shorter stroke, smaller block  |
| 1965 | FWMV  | DOHC V-8  | 72.4 x 45.5        | 1498cc | 210 @ 10,500 | 1.5-litre F 1            | Four valve head                |
| 1966 | FWMV  | DOHC V-8  | 72.4 x 60.0        | 1980cc | 244 @ 8,900  | 1966 F 1, Tasman         | 1967 Tasman champ              |
| 1966 | FWMW  | DOHC 0-16 | 54.1 x 40.6        |        |              | 1.5-litre F 1            | Not raced                      |

Komplett lista  
över Coventry  
Climax motorer.  
Som kuriositet  
kan nämnas att  
Coventry Climax  
idag ägs av Kal-  
mar Mek Verkstad.  
Bra för reserv-  
delsförsörjningen,  
månne?