

RUTFLAGGAN

nr 3 1987



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 2037 - S-162 02 Vällingby, Sweden



BIZZARRINI CORSA 1964

Ny styrelse

Vid årsmötet fick vi en styrelse med en hel del ändringar.

Den nya styrelsen består av:

Ordförande Ian Nilsson

Sekreterare Per Norberg

Kassör Olle Andersson

Tävlingssekr. Gunnar Brisman

Klubbmästare Leif Jönsson

Ledamot Regelfrågor Staffan Lindberg

Ledamot Jan Tromark

Det här betyder att Rickard Cederlund avgått som ordf., men tro inte att det betyder att Rickard lägger racingen på hylan-- nej knappast, för Rickard har redan tillträtt posten som president och det kommer naturligtvis innebära att han fortsätter att agera för oss i RHK, tack för det Rickard.

Gamle slitvargen Lasse Widenborg har också utgått ur styrelsen. Samma sak för Lasse som för Rickard, deras nya uppgifter kommer att innebära fortsatt hårt engagemang-- för Lasses del i det nystartade Tekniska Utskottet.

Startnummer

Det har varit en hel del turer om startnummer den senaste tiden. Förra årets försök funkade inget vidare.

Inför den kommande säsongen har Sportvagnsklubbarna beslutat att man ska utdela fasta nummer för säsongen enligt den ordningen att de som kommer till Kinnekulle får de första numren i varje serie. Därefter fylls serierna på i den takt det kommer kombatanter till tävlingarna. OBS, inga förbeställda nr!

Utland

För dig som tänkt starta utomlands i år kommer vår tävlingssekreterare vara behjälplig i praktiska spörsmål. Det kan vara klokt att i god tid slå Gunnar en signal för att snacka igenom alla praktikaliteter. Det vore ju synd om det hängde på läkarintyget ifall du ska få åka eller ej på tex Ringen.

Klass - rep

För att förbättra kontakterna inom klubben och mellan de olika klasserna har det valts klassrepresentanter.

Kontakta din egen klassrepresentant när det gäller starter osv;

Gammelbilar Ingmar Engström

Formel Jr Gunnar Rössler

Racersport -F Gunnar Brisman

GT o GTS E o F Dragos Mihailovici

G-bilar Stig Johnsson

Nyare Formelbilar Anders Lindskough



FÖRARKURSER

Åter dags för dem som ännu inte haft möjlighet att ta licens.
Förarkurser anordnas under våren på följande datum och platser:

25-26/4 på Mantorp Ring Inger Pettersson 08/7721718 dag o kv.
25-26/4 på Knutstorp Ring Lars Mattson a 0410/20400 b 0410/20976
1/5 på Gelleråsen Ring Karl-E Anderson 0584/10216 el 0583/63054
22-24/5 på Falkenberg Ring P Haegermark 031/891613 a el 031/282691

Som vanligt fattas alltid tid så här års. M a o BRÅTTOM MED ANMÄLAN!

Tävla utomlands

RHK har tillskrivit de utländska arrangörerna bakom de tävlingar som listades i förra RUTFLAGGAN. Inbjudningshandlingar med anmälningsblanketter börjar droppa in. Hittills har vi fått in handlingar från AMOC:s evenemang på Brands Hatch 3/5 1987. Finns att tillgå hos Ian Nilsson 08/802775 el 08/7554840 hem. Ring så skickar vi!
Organisationen på Nürburgring har hört av sig med ett trevligt brev med löfte att skicka handlingar till det sedvanliga augusti-köret.

UPPROP

Utan funktionärer inga tävlingar!

SVKG och andra arrangörsklubbar har ofta svårt att få tag i frivilliga funktionärer i tillräckligt antal. Alla vill komma till dukat bord och tävla eller bara titta på, få vill hjälpa till.

Kanske inte alla känner till att hjälp är välkommen;

Du behöver inte ha funktionärslicens

Det räcker om Du är 15 år

Vissa arrangörer betalar milersättning

Du ser tävlingen från ringside

Du behöver inte nödvändigt ställa upp hela dagen

Det är faktiskt roligt!

Du som inte själv tävlar, och Du som har lämpliga bekanta, varför inte göra en insats någon gång? Hjälpt behövs som flaggvakt, tidtagare,

depåfunktionär och besiktningsfunktionär. Kontakta gärna arrangerande klubb eller RHK i förväg, eller bara anmäl Dig i sekretariatet vid banan.

Du kommer att bli mycket populär!

C T G ?

Har Du oxå undrat över klassbeteckningarna i FIA och FISA-tävlingar?
Här har Du svaret:

C1: GP-vagnar 1931 -1953

C2: GP o. F2 över 1100 cc, 1954-1960, frontmotor

C3: som C2 men mittmotor

C4: Sportprototyper o. tvåsitsiga tävlingsbilar över 1450 cc
1947 - 1957

C5: som C4 men 1958 - 1960

C6: som C4 men 1961 - 1963

T1: F3 o. FJ max 1100 cc 1954 - 1960, samt F3 500 cc

T2: Formel o. FJ 1961 - 1963, samt FJ med mittmotor 1100cc 1958-1960

T3: Sportprototyper o. tvåsitsiga tävlingsbilar max 1450 cc 1947-1955

T4: som T3 men 1956 - 1960

T5: som T3 men 1961 - 1963

GT1: GT-bilar max 2000 cc 1945 - 1954

GT2: GT-bilar över 2000 cc 1945 - 1954

GT3: GT-bilar max 1300 cc 1955 - 1960

GT4: GT-bilar 1300 - 2000 cc 1955 - 1960

GT5: GT-bilar över 2000 cc 1955 - 1960

GT6: GT-bilar max 1300 cc 1961 - 1963

GT7: GT-bilar 1300 - 2000 cc 1961 - 1963

GT8: GT-bilar över 2000 cc 1961 - 1963



Puh!

TRÄNINGSKÖRNING

TRÄNINGSKÖRNING 9/5 på Kinnekulle Ring. Ställ upp på denna möjlighet att testa dig själv och din bil inför säsongen. Särskilt viktigt för medlemmar med nytagen licens samt för dem som skall köra Norrköping. Grindarna öppnar 8.00 och vi kommer att försöka organisera det hela så att vi kan utnyttja banan maximalt under dagen. Banan kostar 3.000:- att hyra så vi hoppas på stort deltagande. Vi kommer att ta ut en av- på en 100-lapp/ekipage. Väl mött!

Försäkringar

Två av våra försäkringshandläggare, Per Haegermark och Mats Israelsson, har varit på försäkringsutbildningshandläggningsresa, bekostad av Folksam, vår sponsor.

Sammanfattning:

Skadorna på nyare bilar har ökat, en fördubbling faktiskt!

Bättring måste ske om de låga premierna skall kunna bibehållas.

En "karenstid" om ett år införs genast, d v s du måste ha varit medlem i MHRF-ansluten klubb i 1 år innan du kan ansöka om försäkring. Gäller dock ej lager- och renoveringsförsäkring.

Större noggrannhet vid besiktningarna eftersträvas.

Renovering på sådant sätt att de krav som finns för att få försäkring uppfylls.

Bilarna skall användas enligt de föreskrifter som finns.

Vi som är medlemmar i RHK tävlar på banorna, inte på vägarna.

hälsar kompensationsgubben

Mats Israelsson

Nr 121

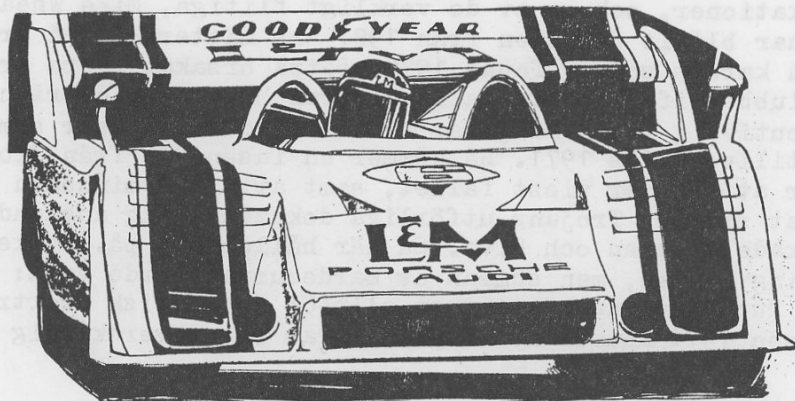
Klubbens nestor par preference, Björn Atterberg, fyllde 70 år 2/4. Vi utbrister i 328 extrasnabba HURRA och önskar Björn en framgångsrik säsong 1987.

Påminnelse

De som ännu ej betalat sin medlemsavgift för 1987 kommer att få påminnelse därom i form av ett inbetalningskort. Sista datum, enligt kassören, blir 30/4. Den som inte betalat senast detta datum stryks som medlem i Racerhistoriska Klubben. Plocka alltså fram inbetalningskort, 300 kr av sparade medel och gack till posten!

G-män på Mantorp

Testdag 3/5 på Mantorp Park för s.k. Super Sport Cars kategori G. Eventuella intresserade ringer till klassrepresententen Stig Johnsför vidare information, tel a 033/127980 alt b 033/55934.



DEBATT 1

Efter årsmötet, under allmänna diskussionsstunden, framkom synpunkter på uppläggningsen av årets Norrköping Grand Prix, GT/GTS-klassen. Idén med Norrköping och RHK:s deltagande har varit att, inför den publik som kommer till evenemanget, ge en bred bild av vad historisk GT-racing har att ge. Styrelsen i klubben anser att man bäst uppnår detta mål genom att visa en så stor mängd olika bilmärken som möjligt, därav tanken om 8 st "märkesteam" om vardera 3 bilar vilket ger de 24 bilar som tillåts starta.

Några av de på årsmötet deltagande medlemmarna tyckte att detta var en mindre lyckad uppläggningsen. Den bästa propagandan för historisk racing skulle man få genom att de 24 snabbaste skulle få köra. Detta är ju egentligen en fråga som berör den historiska pudelns kärna. Vad är historisk racing? Är det bara själva tävlingsmomentet eller är det möjligen något mer? Att visa upp en historiskt riktig bil kanske. En del rynkar på näsan åt ordet uppvisning, inklusive en del mer eller mindre korkade journalister. En gyllene kompromiss mellan tävling och uppvisning, hur ser den ut?

I Sverige har vi tyvärr ännu inte så många bilar att vi kan fylla snävt begränsade klasser, t ex GT tillverkade mellan 1954 och 1957 och med en cylindervolym av 1600 - 2000 cc. Innan den dagen kommer får vi nog acceptera att vi har en mycket stor spridning bland våra bilar. Hur kör man en tävling mellan en förare som har en kanon och en annan som har en knallpulverpistol? Om de 24 snabbaste bilarna skall få köra, skall vi då skrota alla gamla bilar och peka lång näsa åt alla idioter som inte förstått att köpa en bil tillverkad på ny-årsafton innan åldersgränsen?

Historisk racing kan aldrig bli någon "rättvis" racing. Vissa bilar har alltid varit snabbare än andra. Synpunkter från medlemmarna på historisk racing mottages under klubbens adress, och kommer dessutom att publiceras.

DEBATT 2

I den ansedda engelska tidningen AUTOSPORT har under våren förts en debatt som rör den engelska motsvarigheten till vår klass G. Engelsmännen kör en klass som heter HSCC Historic GT Championship med Atlantic Computers som sponsor. (GT är tydligen ett relativt begrepp, här betyder det Lola T70, McLaren o likn.) Klassen är öppen för bilar som tävlade under perioden och som följer periodens specifikationer samt mästerskapsreglementet. Med period avses fram till 31/12 1970 med ett "roll-over year" för bilar byggda under 1971 men identiska med bilar som tävlat internationellt under perioden. En reporter i AUTOSPORT har påpekat att de flesta verkar åka med 1971 års specifikationer, och en av de verkligt flitiga, Mike Wheatley på BRM P154 har blivit utsluten från 1987 års mästerskap på grund av han åkt med en kaross som ej fanns 1970. Detta orsakar flera arga insändare. BRM-klubben ifrågasätter alla McLaren M8E, varvid Brian Cocks, chief executive i HSCC, raljerar över alla dummerjösar som tror att en M8E tillverkades 1971. Så kommer en insändare från Trojan Ltd som säger att så var visst fallet, samt att HSCC minnsann aldrig intresserat sig för Trojans utförliga dokumentering angående samtliga tillverkade McLaren och Elva. Så där håller det på. Mycket väsen för ingenting kanske, men summan av kardemumman torde vara: Varning för alla "uppdateringar" samt en alltför optimistisk övertro på att klassgränsen 1971 kommer att flyttas fram inom överskådlig tid.

TOURING CARS

Med denna bulletin följer FIA:s reglemente för historiska saloonbilar. Av praktiska skäl distribueras det på engelska. Om du har några frågor av översättnings- alt regelnatur i övrigt, ring Staffan Lindberg 08/7724100 eller ännu bättre, skriv ett brev.

Vi har även från FIA i Paris fått 11 sidor som säger vilka bilar som är homologerade mellan 1950 - 1965. Av tryckkostnadsskäl distribueras detta omfattande material inte till samtliga utan den som har intresse av touring-car-homologeringar skriver en rad till klubben så kommer listan på posten.

TECHNICAL REGULATIONS FOR HISTORICAL TOURING CARS (1950-65) IN INTERNATIONAL EVENTS

Further to the announcement of the eligibility of Touring Cars for international events for historical cars in Bulletin n° 213, the following regulations complete article 3.8. of Appendix K as published in that Bulletin and in the 1987 Yearbook of Automobile Sport.

Art. 3.8. : Special Touring Cars

3.8.1. - Definition

Special Touring Cars are cars homologated in Groups 1 and 2 between 1 st January 1950 and 31st December 1965.

No car will be accepted which has a homologation number superior to 1408 for the old series or 5064 for the new series (see list of CSI homologations in Appendix). Cars must be models having competed in Touring Car circuit races in their period internationally, or nationally for cars built before the advent of international events for them.

The Special Touring Car category includes and merges the regulations for Groups 1 and 2 of the period concerned.

3.8.2. - Classes

Class 1	up	to 1000 cc
Class 2	1001 cc	to 1300 cc
Class 3	1301 cc	to 1600 cc
Class 4	1601 cc	to 2500 cc
Class 5	over	2500 cc

3.8.3. - Fuel-Combustive

The use of "commercial fuel" is obligatory, that is to say the use of motor fuel produced by an oil company and currently distributed at road refuelling stations throughout one same country.

May therefore be used, all commercial fuels of the country in which the even takes place, with no other additive except that of a lubricant of current sale which cannot increase the octane number, or water.

All other conditions shall conform to art. 252.8.1. of Appendix J 1987. Only air may be mixed with the fuel as an oxidant.

3.8.4. - Mountings and Modifications authorized. No other alterations are permitted

Except for what is explicitly authorized any part damaged through wear or accident may only be replaced by a part which must be exactly the same as the one for which it is substituted.

a/ Lighting devices : all lighting and signalling devices must comply with the legal requirements of the country of the event ; cars from abroad must comply in this respect with the Convention on international road traffic.

b/ Ignition coil, condenser and distributor : are free, on condition the ignition system remains as provided by the manufacturer for the considered model. The addition of an electronic system is not permitted.

Plugs : same number per cylinder as provided by the manufacturer ; make and type free.

c/ Battery and generator : the tension (voltage) of electrical devices may not be changed. The make type and capacity (amperage) of battery and generator are free as well as their attachment system provided the method for driving the generator and the location of the battery are unchanged. By location of the battery is meant the compartment of the coachwork in which the battery is originally mounted.

The replacement of the dynamo by an alternator is authorised.

d/ Suspension : suspension control devices are permitted, to the exclusion of all aerodynamic devices. The make and type of shock absorbers are free. Adjustable shock absorbers of the same type are permitted. However, no addition is allowed, and neither their original purpose nor their number, nor their system of operation may be modified. By system of operation is meant : hydraulic, (with or without an additional gas chamber) friction, telescopic, or lever type. The original supports may not be changed in any way.

e/ Cockpit : the only elements of the cockpit which may be changed are as follows : windscreen, quarter-light, door, and rear windows, front-seats, steering wheel, shape and length of the gear change lever, and shape and size of control pedals (quarter-light and door windows may only be replaced by safety glass). No other cockpit element may be removed or replaced except as provided by articles v) and 3.8.5.

f/ Bumpers, embellishers, stream-lining : bumpers are compulsory on all cars for which the manufacturer has normally provided them, when they are racing on open roads.

For races and hill climbs on closed circuits the Supplementary Regulations may authorise or prescribe the removal of bumpers, failing which said bumpers shall remain.

Wheel embellishers may be removed as may external coachwork embellishers with the exception of those surrounding lamps and the radiator grille and always on condition that no sharp corner or projection becomes exposed.

The addition of any protective device for the underneath of the car is forbidden unless such a device is mentioned on the recognition form for the model in question or is authorised or made compulsory in the Supplementary Regulations.

g/ Reboring : maximum tolerance : 1.2 mm but the resulting increase in cylinder-capacity may not be such as to make the car pass into a higher cylinder-capacity class (see art. 3.8.2.). This reboring tolerance is valid for any type of engine (with or without sleeves).

h/ Fan : complete freedom regarding the number and the dimensions of the blades (or their complete removal) as well as the possibility of temporarily stopping their action by a clutch. It is permitted to replace the original fan by an electric one.

i/ Air-filter : may be changed or removed.

j/ Fuel-pump : a mechanically controlled pump may be replaced by an electrically controlled one, the location of which may be different.

k/ Oil filter and cooler : an oil filter and/or oil cooler may be added when the model provided by the manufacturer has none, or an existing one may be altered.

l/ Carburettor(s) : the carburettor(s) may be changed by substitution by carburettor(s) of a size different from that specified on the Homologation Form for the model concerned provided that :

i) The make, and all details of design and operational principles remain identical with those of the carburettor(s) specified on the Homologation Form for the model concerned (number of chokes, jets, throttles, pumps etc.).

ii) The carburettor(s) may be fitted directly on to the inlet manifold using the original attachment bolts or studs and holes and without any intermediary piece.

m/ Springs of any kind : (valves, clutch, suspension, etc.): they may be replaced by other ones of unrestricted origin, but without modification of the number provided by the manufacturer and on condition they can be fitted without any alteration of the original supports.

n/ Transmission : any manually or automatically controlled gearbox and any axle ratio provided and supplied by the manufacturer, mentioned in the maintenance booklet and/or on the recognition form may be used.

o/ Differential : may include a device to limit its normal functioning, of the cam or disc type, if such device was homologated for the model in the period of the class.

- p/ Pistons and Camshaft(s) : all modifications of pistons are permitted. Their shape may be altered and they may be lightened or replaced by other pistons supplied or not by the manufacturer.
Camshaft(s) may be altered or replaced by other ones supplied or not by the manufacturer.
- q/ Cylinder Head and Block : the increase of the compression ratio through machining the cylinder head or block, or using a thinner gasket or doing without one, is authorised.
- r/ Muffler : the make and type are free, on condition that the original exhaust manifold, and particularly its outlet port, remains identical to the original part. The silencing effectiveness shall, in any case, remain within the legal limits of the country where the event is run.
- s/ Finishing off : all perfecting operations by finishing or machining the original parts but not their replacement except with regard to carburettors, pistons, camshafts, and springs as specified hereabove in arts. l, m, and p. In other words, provided it is always possible to ascertain unquestionably the origin of the series production part, it may be rectified, balanced, lightened, reduced or modified with regard to the shape through tooling, to the exclusion of any addition of material or any mechanical extension.
- t/ Wheels and tyres : "racing" type tyres are prohibited : tyres must be road-tyres with minimum aspect ratio 70% and must carry a "D.O.T.", or "D.T.P." mark or the national equivalent.
"Alloy" rims may be replaced by steel rims and vice-versa.
The diameter and width of the rims homologated in the original period may not be changed.
The track may in no case be modified from that homologated in the original period.
- u/ Brakes : the fitting of a dual pump or any type of device providing both a simultaneous action on the four wheels and divided action on two wheels is authorized.
The make and attachment system of linings are free, but no other change is authorized. In particular, the dimensions of inner friction surfaces must remain unchanged.
The mounting of a braking servo-assistance system is authorized.
- v/ Radiators and fuel tanks : any fuel tank provided by the manufacturer for the model considered and mentioned in the maintenance booklet and on the recognition form may be used.
Water radiators are free, but their attachment system shall not be modified in any way. The addition of a radiator screen whether fixed or mobile, regardless of its system of control, is authorized. The location of all fuel or water pipes is free.
The location and type of filling port for a fuel tank are free even if a change in type and location entails a new aperture in the coachwork.
- w/ Supplementary accessories not included in the recognition : are authorized without restriction provided they have no influence whatsoever on the behaviour of the car, such as those concerning the aesthetics or the inside comfort (lighting, heating, radio, etc...) or those enabling an easier or safer driving of the car (speed-pilot, windscreen washer, etc...) provided they do not affect, even indirectly the mechanical performance of the engine, the steering, the transmission, the road holding and the braking.
All controls and their functions must remain those provided by the manufacturer, but it is permissible to arrange them in such a way as to make them accessible and easier to use i.e. lengthening of the handbrake-lever, fitting of additional pads to the brake-pedal, lowering of the steering column, etc... The position of the steering-wheel may be indifferently on the left or on the right, provided this only results in a simple transposition of the steering-system linkages as provided and supplied by the manufacturer.

3.8.5. - Technical scrutineering - Safety

Safety prescriptions must conform to title III of Appendix K, Scrutineering for Speed Events, paragraphs 4 and 5 in their entirety, with the following additions :

- a) Windscreens : must be of laminated glass.
- b) Cables, lines and electrical equipment : fuel, oil lines and brake cables must be protected externally against any risk of deterioration (stones, corrosion, mechanical breakages, etc) and internally against all risks of fire.
If the series production fitting is retained, no additional protection is necessary.
- c) Roll Cages : cars must be equipped with safety roll cages to the specifications of Art. 253.8. of the 1987 Appendix J, for Production Cars (Group N).
- d) Safety Harnesses : wearing of two shoulder straps and one abdominal strap : fixation points on the shell : two for the abdominal strap two or possibly one symmetrical in relation to the seat for the shoulder straps.
- e) Cockpit : the rear seat squab and back may be removed, providing the cockpit is sealed off from the luggage boot.
- f) Bumpers : if the bumpers are removed, their supporting brackets must be also.

AGGSKALET!

Nej, rubriken syftar inte på Ditt huvud utan det som skall skydda detsamma och det skall INTE vara av typ äggskal.

Nu när racersäsongen snart drar igång så finns det en del säkerhetsdetaljer som Du naturligtvis kollar: Glöm inte 5 cm mellan skyddsbågen och hjälmen, skyddsbågen skall vara den högre. Bältet skall inte vara uppätet av hunden eller råttan och fastsättningen skall ej vara upprostad. Gemensamt för ovan nämnda detaljer är att de inte i reglementet är begränsade av tillverkningsår o d.

Du har "of körs" lagt märke till att jag hittills inte pratat så mycket om huvudbonaden men här kommer det. Se sidan 63 i 1986-87 års utgåva av Racing.

Om Du sedan tittar på insidan av hjälmen, under oljan och mjällen så bör Du hitta ett märke med en massa konstiga tecken på. Ur dessa tecken kan Du utläsa tillverkare och tillverkningsår, samt namn och typ av hjälm.

Det som är intressant, nämligen materialet, kan Du ej finna, (åtminstone inte i min hjälm), och det är det viktigaste tillsammans med tillverkningsår.

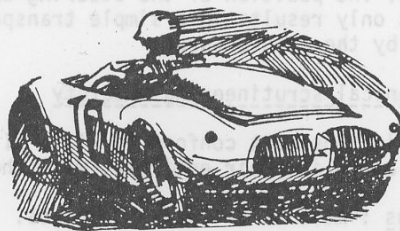
För glasfiberhjälm gäller 5 år och för ABS eller Karbonatpolykarbonatplast 3 år, inkl tillverkningsåret.

Skulle Du nu ha blivit osäker, vilket var meningen, på materialet i Ditt skal, ring försäljaren av hjälmen och kolla om den är godkänd.

ÄR DEN INTE OK KAN DET INNEBÄRA ATT DU INTE FÅR STARTA och då hjälper det ju inte hur många timmar och tusen kronor Du lagt ned på bilen i vinter.

Nog för denna gång.

"Ilkhaja Kastar" (??? betyder kanske herr Rör på arabiska)



SÖKES:

Vem har en MGA-motor som det står "1600" på sidan på , och som dessutom är till salu. Det gör inget om den saknar topplock eller kolvar, stakar el axel. Ring Pia Tigerschiöld a 08/7680740 el b 08/7554840 så blir hon jätteglad!

SIX-SHOW med RÖRET

Av flera anledningar på är festligheterna runt fävlingarna i år lite ändrade.

Detta innebär för Din del att Du inte behöver anmäla Dig till Klubbmästaren mer än vid 1 - 2 tillfällen.

Det innebär också att detta papper är VIKTIGT då inte så mycket kommer att skrivas i fortsättningen.

Här följer en lista med aktiviteter om var och hur RHK håller till.

Kinneulle 30 - 31 maj 1987:

Övernattning finns det många alternativ på. Bland annat Bed and Breakfast samt Motellet utan varmvatten.

Middag ordnas i klubbstugan av arrangören och brukar vara mycket trevlig.

Norrköping 6 - 8 juni 1987:

Majgården är bokad. Mer om detta i senare utskick.

Anderstorp 27 - 28 juni 1987:

RHK kommer att ha grillar igång i depån där Du kan fixa Din egen köttbit. Valfri övernattning på hotell eller tält.

Knutstorp 18 - 19 juli 1987:

Klubbmästaren ämnar på denna tävling satsa allt på racet och kan tyvärr inte arrangera något speciellt för Er.

Mantorp 8 - 9 augusti 1987:

Klubbmästaren smälter förtreten (alternativt firar) föregående race på Vandrarhemmet i Mjölby dit Du kan ringa på tel: 0142-100 16 och boka rum. Lite osäkert ännu med maten men RHK-grillen kommer att finnas där. Mer om detta i senare utskick.

Falkenberg 5 - 6 september 1987:

Vi (RHK) bor på Strandbadens Fritidshotell vid Skrearstranden i Falkenberg.

På kvällen stor avslutningsfest med RHK-grillen och Din egen matbit.

Vill Du koka maten finns två pentrys för detta. Boka rum på tel: 0346-171 22, öppet på morgonen och kvällen.

Skulle det inte bli race i Falkenberg återkommer Er eminente Klubbmästare med nya idéer.

Varför står det "Six-show" i rubriken? frågar vän av ordning.

Svar: Räkna tävlingarna! = **6**

Er Klubbmästare

Leif o. Jönsson

RHK

Protokoll fört vid årsmöte i Öresrum 19870307

- 1 Mötet öppnades av Ordf Rickard C.
- 2 Valdes Rickard C till ordf. för mötet.
- 3 Valdes Per N till sekreterare för mötet
- 4 Valdes Nils Björk o Gunnar Brisman att justera protokollet
- 5 Konstaterades att mötet blivit stadgeenligt utlyst.
- 6 Godkändes styrelsens verksamhetsberättelse o lades till handligarna.
- 7 Fastställdes den föreslagna föredragningslistan.
- 8 Kassarapporten godkändes.
- 9 Revisorernas berättelse upplästes o lades till handl.
- 10 Fastställdes årsräkenskaperna.
- 11 Bëviljades styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret.
- 12 Föredrogs 1987 års budget, vilken lades till handl.
- 13 Fastställdes årsavgift för 1988 till 300kr.
- 14 Upplästes motion från kassören ang stadgeändring. Motionen bifölls. Upplästes motion från Hågeman/Haegermark. Motionen kunde inte bifallas av mötet.
- 15 Valdes Ian Nilsson till ordförande för 1 år.
Valdes Per Norberg till sekreterare för 2år.
Valdes Gunnar Brisman till tävlingssekr. för 2 år.
Valdes Leif Jönsson till Klubbmästare för 2 år.
Valdes till suppleanter Åke Hansson o Gunnar Rössler.
- 16 Valdes Marianne Casleñ och Åke Axelsson, med Pia Tiger-schiöld som suppleant, till revisorer.
- 17 Valdes till valberedning Bengt Dieden. Mats Israelsson och Walter Rosenlechner.
- 18 Kallades Helmer Alsed till Hedersmedlem.
- 19 Kallades Rickard Cederlund till president. Beslutade mötet att varje avgående ordförande kallas till president, varvid tidigare president blir "past " president.
- 20 Avslutades detta årsmöte av den nyvalda ordf, Ian N.

"Chefsideologens" utläggning i förra RHK-bladet, om vilka som kan godkännas för att delta i historisk racing, öppnar ett intressant perspektiv för sommarens tävlingar. Vilka av oss som hittills varit med får ställa upp?

-Vi som först i mogen ålder fått möjlighet att utöva vår favoritsport avfärdas som "kompensationsgubbar", vars antal "ökar oroväckande". Där försvann de flesta nu aktiva...

-Yngre, äregiriga racingförare väljer knappast de historiska klasserna som en språngbräda för karriären, men skulle så ske faller de säkert på klausulen om otillräcklig hänsyn till den egna bilen...

-Vilka kan då möjligen SL godkänna som förare av historiska bilar? Ja, den enda grupp jag kommer på är väl f d aktiva, som gör comeback i historisk racing...

De godkända förare som nu ev. finns kvar, får de vara med och åka, om de har en gammal bil? -Inte säkert! Bilen måste inte bara vara gammal, och i tidstypiskt racing-skick, den måste också ha ett förflutet som tävlingsbil! Där försvann åtskilliga fina bilar från våra banor...

Vilka kan vi då få se på startlinjen i sommarens tävlingar? Jo, jag har inventerat och kommit fram till Gösta Pettersson och... och.. -Ja, blir det några fler??

Björn Sandberg
Kompensationsgubbe

Reglor och råd:

I nr 1/87 fick vi veta att FISA:s vrede drabbar den som gör minsta avsteg från Regelementet. Är det möjligen inte så att detta är sant för internationella arrangemang, men att vi på nationell klubbnivå har en viss rörelsefrihet? Hur kan annars Sportvagnsserien, som ju förutom de historiska klasserna, har ett för Sverige unikt, "hemkört" reglemente, ha undgått Balestres vrede?

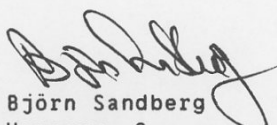
Jag menar nu inte att vi ska skriva ett eget historiskt reglemente! Däremot borde det finnas möjlighet att anpassa de befintliga reglerna till förhållandena här, med ett begränsat antal bilar osv. I viss utsträckning har vi redan gjort så, i och med att GTS-bilar tillåts delta i Klass G. (Tack för det!) Så vitt känt har inga represalier vidtagits från FISA för detta regelbrott...

Självklart kan en bil, klassad i ett nationellt tillägg till Appendix K, inte räkna med att delta i internationella evenemang. Å andra sidan, hur många har möjlighet till sådana utsvävningar?

Jag vill passa på att stötta det förslag som Per Håge man framförde i nr 6.5/86, att "förlänga" klass F nationellt t o m 1965. Självklart gör jag det av egoistiska skäl, men nog är Pers argument övertygande?

Slutligen, oberoende av detta förslag, hoppas jag att GTS-bilar upp till -71 även i fortsättningen får vara med i klass G. Denna klass har man delat upp i två, G1 och G2, baserat på årsmodellen enbart (!). Jag kan inte låta bli att tycka att en uppdelning efter biltyp, GT-bilar resp racingsportvagnar hade varit mer realistisk...

Björn Sandberg


Björn Sandberg
Hangarv. 3
183 62 TÄBY

Svar

Svar till Björn S om
KOMPENSATIONSGUBBAR

Valet av invektiv kan ju diskuteras. I detta fall tycks de utöver irritation också lett in på villospår.

Det väsentliga i min utläggning är att det finns en växande sk trend i vår verksamhet som leder till att de historiska bilarna förvanskas, förfalskas och förstörs. Detta strider bestämt mot vårt mål och måste på ngt sätt förhindras. Jag tror på ett rytande då o då i syfte att bidra till förbättringar.

Jag godkänner alla förare av historiska bilar som förutom gällande licens också har respekt för racinghistorien.

OM REGLOR OCH RÅD

Bilsportförbundet har en gång sagt i racingutskottet att "Antingen Appendix K eller ngt annat reglemente, inte både och".

Om man kör historisk racing så kör man efter app K. App K kan bara ändras eller anpassas av Kommissionen för historiska bilar.

Samtidigt med ett arrangemang för "Historisk Racing" kan man köra "efterhistoriska bilar" efter någon "hemkörd" regel som vi gör med klassen GS1 o GS2 (S står här för Sverige)

Det verkar kanske onödigt pedantiskt men det är inte så att GS1 o GS2 "tillåts i klass G". Vad som är klass G framgår av AppK Title II G, Formule Libre Historique.

Detta löser också frågan om biltyp eftersom monoposto- och racersportvagnarna tillhör App K, medan GTS-bilarna står utanför och måste köras i GS1 o GS2.

Per Hågemans förslag är tyvärr ogenomförbart och det är därför som vi har valt lösningen med GS1 o GS2.

Staffan L.

Legend

På årsmötet kallades den svenske racing-legenden Helmer Carlsson till hedersmedlem. Helmer var själv närvarande och höll ett trevligt tacktal. Förhoppningsvis får vi se Helmer vid en och annan tävling under året. Välkommen i gemenskapen, bäste hedersmedlem!

Till salu

Pia Tigerschiöld säljer sin Triumph TR3 A 1959. Rallykam, ny koppling mm. Bromsar 95 hk på bakhjulen på Lasse Widenborgs bromsbänk.
Pia har tel a 08/7680740 b 08/7554840

FJ FORMEL JUNIOR, VAD ÄR DET ???

Alla känner inte till reglerna. Det har inte med juniorer och seniorer att göra. Egentligen är reglementet underbart enkelt, kläckt 1956 av Giovanni Lurani och faslagt 1958 av FIA. I sammanfattning :

1. Ensitsiga bilar med grundelement från homologerade Touringbilar
2. Minsta hjulbas 2000 mm, spårvidd 1100 mm, max karossbredd 950mm
3. 1100 cc och min 400 kg, eller 1000 cc och min 360 kg. Vikten räknas utan bensin men med olja, vatten.
4. Motorblock o. topp från FIA-homologerad Touringbil, likaså växellådshus. Lådans inälvor fria, men diffspärr eller diffbroms inte tillåten. Växellådshus och block får komma från olika bilar.
5. Om bilen som släppte till motorn hade trumbromsar, måste också FJ-bilen ha detta. Omvänt för skivor. I övrigt fritt.
6. Om bilen som släppte till motorn hade förgasare måste också FJ-bilen ha detta. Omvänt för insprutning. Förgasartyp, antal, storlek etc helt fritt.
7. Motorns slaglängd får inte ändras, motorn får inte ha överliggande kamaxel, kamaxeln får inte flyttas, flera ramlager får inte monteras.
8. Fungerande startmotor måste finnas ombord.
9. Karossen måste vara öppen, med friliggande hjul och med störtbåge. (obligatoriskt redan 1958, men den fick vara hur klen som helst!)
10. ID-handling och vanlig handelsbensin.

Det är allt, men för oss ändå inte allt. Vi har ju vårt kära Appendix K också! Vilket innerbär t.ex. att däckdimensionen, som var helt fri då, nu inte får ändras från original hur som helst. FJ med 13" hjul lär nu få köra med Dunlop 4.50M x 13 och 5.25M x 13.

Numera går FJ med frontmotor i klass E och de med mittmotor i klass F.

F.ö. kan nämnas att det finns ett knippe FJ till salu i England, priser från 8000 pund. Tag chansen och skaffa en riktig racerbil medan det går!

hälsar Gunnar "Junior" Brisman

"K"

ÄNDRINGAR I APPENDIX K

Följande text ersätter titel V i Appendix K och reglerna om tävlingsnummer och reklam på historiska bilar ingående i kapitel XVI i internationella tävlingsreglementet.

Reklam på historiska bilar avgränsas maximalt till ett utrymme om 50 cm x 14 cm längs överkanten och längs underkanten på tre av tävlingsnummren (maximum 4 nummer per bil).

Ett av de två utrymmena vid varje tävlingsnummer får reserveras för arrangörens reklam. De tävlande får därför inte vågra att föra denna reklam. Anmälares/förarens namn får förekomma en gång på var sida, max. dimensionen 10 cm x 40 cm per sida. Ett äkta klubbmärke får förekomma på var sida, max. dimensionen 10 cm x 10 cm.

Tävlingsnumrets siffror skall vara svarta på vit bakgrund. På ljusa bilar bör det vara en svart, 5 cm bred, bård runt hela den vita bakgrunden.

Siffrorna skall vara av klassisk typ;
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

På alla bilar skall minimihöjden på siffrorna vara 23 cm och stapelbredden 4 cm och bakgrund plus reklam skall vara maximum 50 cm bred och 60 cm hög på vart och ett av numren.

På varje bil skall tävlingsnumren anbringas:

- på framdörrarna eller utmed sittbrunnen på vardera sidan av bilen
- på bilens nos (främre huven), läsbart framifrån.

Bilar som inte är i enlighet med dessa bestämmelser bör uteslutas ur tävlingen.

Se vidare bilagda figurer, skala 1:5.!

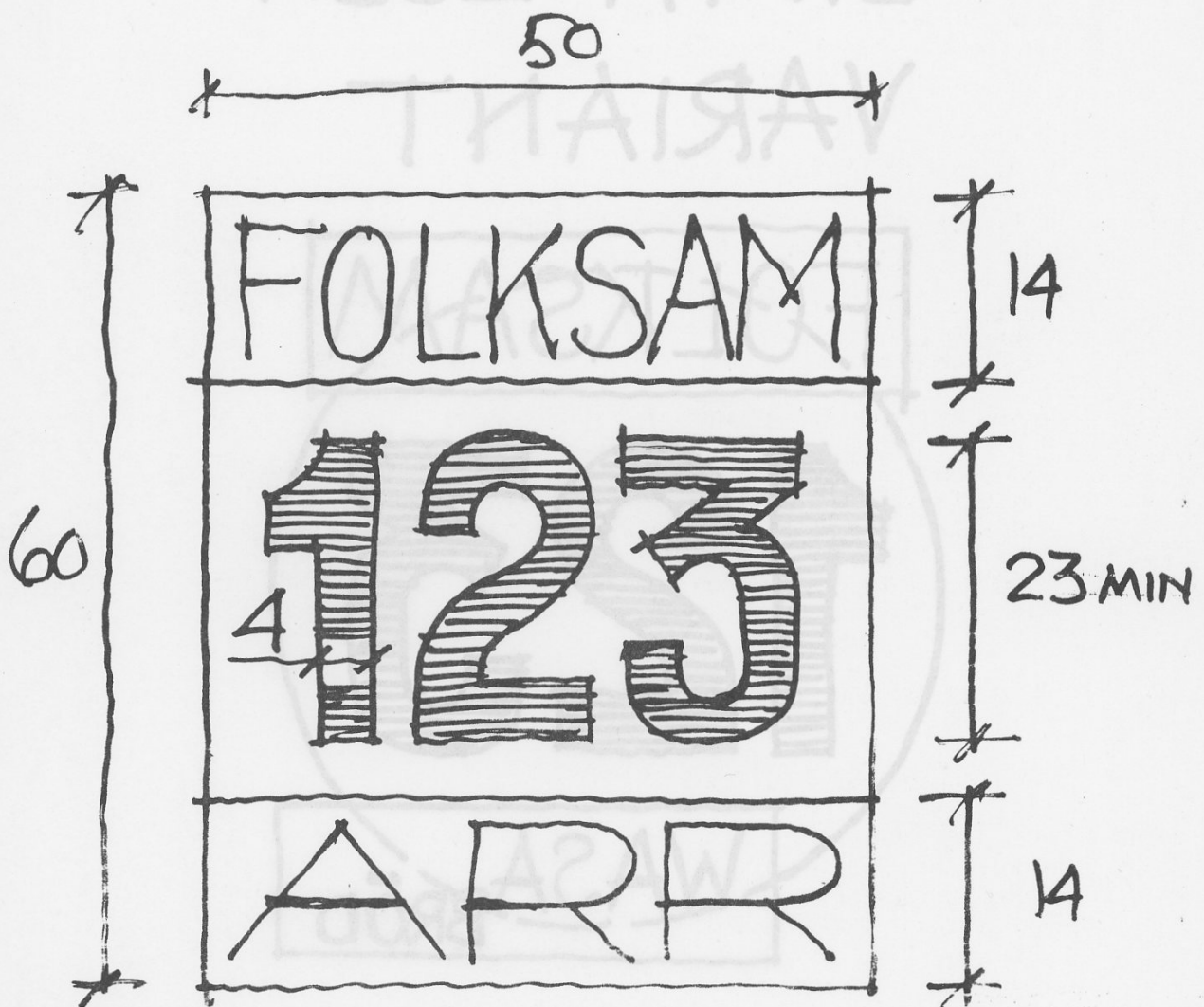
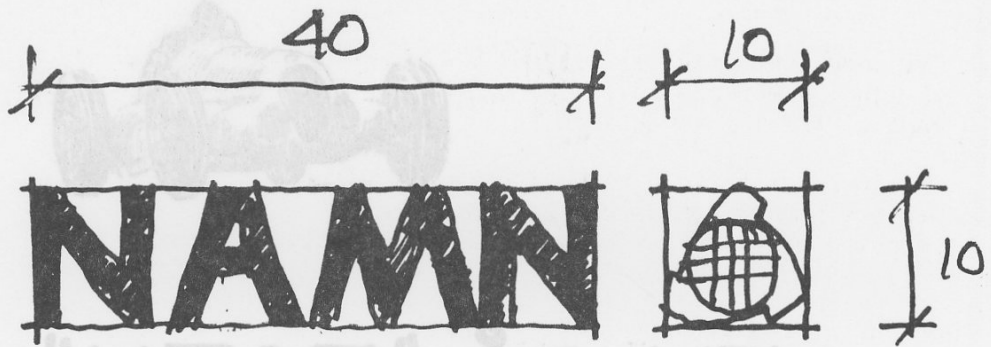
Tilläggsparagraf till Artikel 2.4.

Till hjälp för arrangören skall en kopia av FISA-identitetshandlingens första sida biläggas anmälan till alla internationella tävlingar. Kopian skall klart utvisa i vilken klass och kategori det nationella bilsportförbundet har placerat bilen.

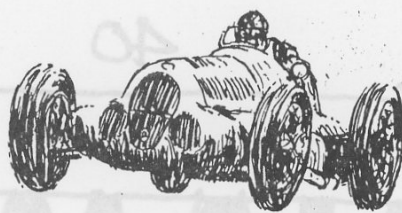
Tillägg till Artikel 3.5.1. (GT-bilar) och Artikel 3.6. (GTS-bilar).

Bilar som homologerats före 1963-12-31 medges utnyttja modifieringar och tillägg som homologerats av FISA före 1964-12-31.

PÅ SIDORNA



REKLAM PÅ 3 AV
4 NUMMER



EX PÅ "EGEN"
VARIANT

FOLKSAM

123

WASA BRÖD

