

# RACERHISTORISKA KLUBBEN



Bulletin maj 1984

## Racerhistoriker!

I takt med sommarens ankomst närmar sig racingsäsongen med rasande fart. Tiden har en obehaglig förmåga att gå alldeles för fort så här års. Alla ni som skruvar dag och natt för att få bilen klar: Be någon bekant läsa upp innehållet i detta utskick för er. Det innehåller förhoppningsvis en del matnyttigt. Vi andra sitter liksom CATCHPOLE lugnt och gottar oss åt säsongens begivenheter.

## CATCHPOLE

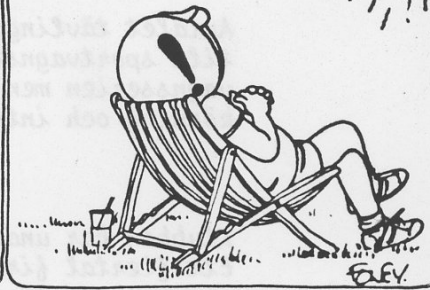
BY BARRY FOLEY

UP THE MOTORWAY TO OULTON PARK ON GOOD FRIDAY TO WATCH THE THUNDERSPORTS, DRIVE DOWN TO THRUXTON OVERNIGHT TO WATCH THE....

..F2 PRACTICE ON SATURDAY, GET HOME EARLY SO AS TO BE DOWN AT BRANDS FIRST THING ON SUNDAY FOR THUNDERSPORTS PRACTICE OR EVEN UP TO WATCH THE CLUBMAN'S AT...

...SILVERSTONE. POP DOWN TO CASTLE COMBE ON MONDAY TO SEE THE 'STAR OF TOMORROW' RACE, PRODSPORTS, SPECIAL GTs, FORMULA V, OH DEAR...

... I REALLY SHOULD HAVE GONE TO ONE OF THEM.



Vårsäsongen inleddes traditionsenligt med träningskörning, denna gång på Karlskoga och Gelleråsen. Ett 25-tal medlemmar hade mött upp en sval men solig 6 maj. Formelbilsgänget var väl representerat med flera Formel Vee, en Saab Tekno, Lotus 59, Lotus 61 mm. Bland GT-bilarna märktes flera 356 Porsche, Lotus Europa och Elan, OSCA, Diva GT 10 F, Ginetta G4R mm. En lyckad dag som dessutom bjöd på en intressant nykomling: Ingmar Engströms K1 Special (MG förstås). Inte varje dag man ser en frihjulsförkrigare, dessutom med kompressor. Grattis Ingmar!

Under påskhelgen återupplivades den gamla välkända Sportvagnen och Vi, denna gång i Skärholmen. Utställningen besöktes av 18000 personer och RHK:s monter rönt stort intresse. Utställda bilar var: MG K1 Special, Porsche Super 90GT, Alfa Romeo Guilietta Sprint Veloce (puh), Triumph TR3A, Bizzarrini Europa 1900GT, Mercedes Benz 300SL, MGA samt Fiat Balilla. Tack Lasse Knöppel, Walter R, Bengt D samt Mats Israelsson för att ni ställde upp och hjälpte till!

Med beklagande når oss nyheten att de historiska tävlingarna på Knuts-  
torp under pingsten, tillika ingående i EM-serien, blivit inställda.  
I bästa fall är tävlingarna uppskjutna till i höst. Låt oss för den his-  
toriska racingens skull hoppas att det även i Sverige skall kunna vara e-  
konomiskt möjligt att genomföra en internationell EM-tävling, i dubbel me-  
ning historisk.

Med detta utskick bifogas SSK:s inbjudan till Kinnekulle 26-27/5. Tryck-  
ningen av inbjudan har blivit försenad vilket gör att anmälan som vanligt  
skulle varit inne igår, men SSK accepterar säkert din anmälan även om den  
kommer några dagar för sent. Skynda alltså på med anmälan och ställ upp  
mangrant på Kinnekulle. Walter Rosenlechner som håller ett vakande öga  
över Västkustloppet i år vill ha en generalgenomgång av E- och F-klasser-  
na inför Falkenberg i Juli.

Vi bifogar redan nu (!) inbjudan till Mantorp 11-12/8. Fyll i även denna  
anmälan när du ändå har pennan framme!

Säkert har alla vid det här laget uppfattat att Norrköping i år fyller  
600 år och att RHK skall delta i festligheterna med en parad av histo-  
riska tävlingsvagnar. Bl a kommer Carl-Gunnar Hammarlund att köra Richard  
Cederlunds Porsche Abarth Carrera genom Norrköpings gator. Från RHK:s sida  
håller Bernt Lundström i projektet. Bernt behöver hjälp med arrangemangen  
av frivilliga krafter torsdagen 14/6. Ni som hjälper till kommer att bli  
bjudna på samma förmåner som de deltagande förarna. Ring Bernt på tel  
0155/70282.

De klubbmedlemmar som ännu ej har licens får med detta utskick en inbjudan  
till förarkurs på Gelleråsbanan 31/5. Anmälan skall vara inne före 20/5  
så det är som vanligt brådis. Vi vet inte i skrivande stund när nästa fö-  
rarkurs går av stapeln, så tag tillfället i akt och du kan vara med under  
ett flertal tävlingar redan denna säsong.

Antalet tävlingar med historiska inslag blir alltfler. Vi bifogar inbjudan  
till sportvagnsträff på Gelleråsen 2-3/6. Arrangemanget ingår inte i sport-  
vagnsserien men du som vill ta tillfället i akt till lite extra tränings-  
körning och intrimning av bilen har här en ytterligare möjlighet.

Klubben har under en tid sökt ordna en central sponsor för vår verksamhet.  
Ett flertal firmor har kontaktats och intresse finns för historisk racing  
som marknadsföringsinstrument. Vi får återkomma till säsongen 1985 längre  
fram. I skrivande stund finns dock ingen sponsor för 1984 varför det är  
fritt för individuell sponsoring under denna säsong. Du som har kontakt med  
företag som kan vara intresserade av att sponsra en klass skall naturligtvis  
ta kontakt med klubben.

Arbetet med insamlandet av homologeringshandlingar för våra bilar går sakta  
men säkert framåt och vi arbetar just nu på att införskaffa ett större antal  
som kan vara aktuella för de bilar vi ser på våra tävlingar. Vår målsätt-  
är att för en mindre kostnad tillhandahålla homologeringshandlingar över så  
många av våra medlemmars bilar som möjligt. Denna handling är ju mycket vik-  
tig då det gäller att bestämma en bils status och kommer säkert att få ökad  
betydelse i framtiden som tidsdokument över vad som historiskt kan accepteras  
i en bils utrustning.

Den 11/5 fick klubben inbjudningarna till FIA-tävlingarna på Zaandvoort 2-3/6.  
Anmälan skulle varit inne 10/5 (!) men den som vill ta en chans skriver till  
HARC Postbus 15422 1001 MK Amsterdam Holland.

Staffan Lindberg

Klasser - Heat - Poäng

Fr o m innevarande säsong tänker vi försöka med en fullständigare och till appendix K anpassad indelning av historiska tävlingsbilar. Det finns tre indelningsgrunder; ålder, biltyp och motorstorlek.

Ålder

Indelningen följer helt appendix K:s system, se Bilsportförbundets kalender.

Klass

A	bilar byggda före 1904-12-31
B	bilar byggda 1905-01-01 -- 1918-12-31
C	bilar byggda 1919-01-01 -- 1930-12-31
D	bilar byggda 1931-01-01 -- 1940-12-31
E (1)	bilar byggda 1941-01-01 -- 1960-12-31
F (2)	bilar byggda 1961-01-01 -- 1963-12-31
G (3)	bilar byggda 1964-01-01 -- 1971-12-31

- 1) Ensitsiga mittmotorbilar typ Formel 1, F2 och F junior byggda 1957-01-01 -- 1960-12-31 tillhör klass F.
- 2) Formel 1 och Formel Tasman (2,5 l) 1961-01-01 -- 1965-12-31 tillhör klass F.
- 3) Bilarna i klass G skall vara av påvisbart historiskt intresse och överensstämma med sin tids regler. De får delta i mån av inbjudan och inspektion av tävlingsbesiktningen. Enligt protokoll från möte i Kommissionen för historiska bilar 1983-12-12 i Paris begränsas klass G till en- och tvåsitsiga racerbilar.

Biltyp

Monopostbilar, d v s formelbilar t ex F1, F2, F3(500) senare F3, FV m fl.

Bipostbilar, d v s tvåsitsiga tävlingsbilar, under historiens gång kallade sportvagnar, specialsportvagnar, prototyper eller tvåsitsiga racerbilar. Det finns grand-prix vagnar från före 1940 som är tvåsitsiga men som skall betraktas som monoposto. Låt oss kalla dom för GP-bilar.

Turistvagnar eller Grand Turismo eller GT. Se appendix K 3.5.

Specialturistvagnar eller Grand Turismo Speciale eller GTS.  
Se appendix K 3.6.

Historisk Special som omtalas i appendix K 3.4 finns det så få av så dessa får, i mån dom dyker upp på tävlingar, hänförs till någon av de fyra övriga kategorierna.

Under tidigare säsonger har det rått något liberalare regler i GTS-klasserna. Därför finns det bilar som inte går in under reglerna i 3.6. Dessa får under 1984 köra i en särskild klass kallad Modifierade GT. Meningen är att denna klass skall försvinna, kanske till nästa säsong.

#### Motorstorlek

För formelbilar är motorstorleken bestämd i formeln. För övriga bilar har appendix K femton steg på skalan från under 400 cm<sup>3</sup> till över 5000 cm<sup>3</sup>. RHK slår samman dessa enligt följande:

E i Biposto under 2000 cm<sup>3</sup> och över 2000 cm<sup>3</sup>

F i Biposto under 1000 cm<sup>3</sup>, 1000 cm<sup>3</sup> - 2000 cm<sup>3</sup> och över 2000 cm<sup>3</sup>

E och F i GT, GTS och modifierad GT, under 1300 cm<sup>3</sup>,  
1300 cm<sup>3</sup> - 2000 cm<sup>3</sup> och över 2000 cm<sup>3</sup>,

I A-D blandas alla motorstorlekar.

#### Kombinationer och tävlingsutrymme.

På det här sättet får man ett stort antal kombinationer av klass - typ - motorstorlek. Vid våra tävlingar har vi inte tillgång till mer än några få heat. Därför måste flera sorters bilar köra i samma heat utan att alla i heatet tävlar mot varandra. Ett heat avsetter alltså flera "klassegrare". När man kombinerar ihop bilarna i heaten tar man hänsyn till att de ska gå någorlunda lika fort så att mycket varvningar undviks. Dessutom finns det vissa säkerhetssynpunkter att beakta. Vissa bilar kanske måste avvisas p g a att dom inte går att få med i någon vettig kombination på det utrymme som finns.

#### Heat-indelning

Om vi förutsätter att vi har tillgång till tre à fyra heat är RHK:s förslag följande:

	Åldersklass:	Biltyp:
Heat 1	A-D	Alla
	E	Alla Monoposto
		Alla GT
		Alla GTS
	F	Alla GT

	Åldersklass:	Biltyp:
Heat 2	E	Alla Biposto
	F	Alla Mod. GT
		Alla Monoposto
		Alla Biposto
		Alla GTS
		Alla Mod. GT
Heat 3	Bilar tillverkade 1964-01-01--1971-12-31	GT-bilar efter tävl.ledningens urval och inbjudan
Heat 4	G	Monoposto och Biposto
om möjligt i kombination med SSK-prototyper		efter urval och inbjudan

Heaten 1 och 2 är "rena" racerhistoriska heat. Heat 3 är en "eftergift" åt dom som trodde på en klass G för GT-bilar och är en företeelse som torde bestå endast denna säsong ut. Heat 3 är med andra ord inte racerhistoriskt. G-bilarna i heat 4 är racerhistoriskt OK, men frågan är om dom går att blanda med SSK-seriens prototyper.

Det bör utses en kommitté bestående av en ledamot från vardera SSK, SVKG och MGCC plus 2 ledamöter från RHK. Denna kommitté skall ensam ha makten och ansvaret över heat-indelning, urval och ev tilläggsregler för dom historiska bilarna och deras deltagande vid SSK-seriens tävlingar. Kommitténs beslut är utan apell. Kommittén ansvarar inför Bilsportförbundet.

#### Poängberäkning

I varje klasskombination, ålder, typ och motorstorlek utdelas poäng enligt poängskalan 9-6-4-3-2-1 från segraren räknat. Dessutom får alla som kört mer än halva antalet varv en poäng. Om endast 3 eller färre förare i klasskombinationen fullföljt mer än halva loppet utdelas halv placeringspoäng.

Ex. 4 förare kör mer än halva loppet och får 9+1, 6+1, 4+1 och 3+1 poäng.

3 förare kör mer än halva loppet och får 4,5+1, 3+1 och 2+1 poäng.

Poängen summeras vid säsongens slut och säsongssegrare och platsvinnare koras.

Det finns alltid invändningar mot alla system men något system måste man köra efter. RHK gör vad dom kan. Medlemsskapet i klubben innebär ingen rätt att få tävla med en bil som uppfyller reglerna i appendix K men vi försöker efter bästa förmåga att ordna så att det skall gå.