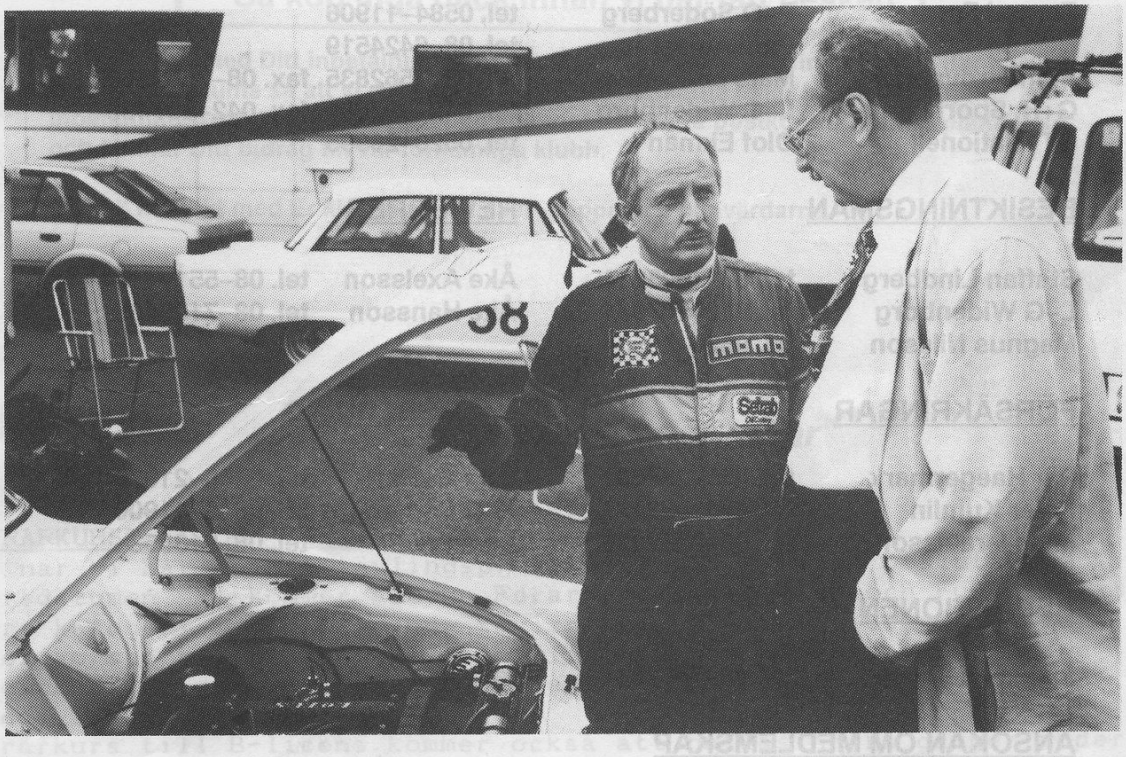
RUTFLAGGAN NR 1.1994.

RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 4007, S-183 04 Täby, Sweden



STYRELSE

Ordförande	Staffan Lindberg	tel. 08-393344	
Kassör	Gia Israelsson	tel. 08-7327231	fax. 08-7327233
Sekreterare	Kent Baeck	tel. 044-231219	
Ledamöter	Mats Israelsson	tel. 08-7562835	fax. 08-7562566
	Bruno Rösler	tel. 019-225618	
	Horst Brüning	tel. 08-7327231	fax. 08-7327233
	B-Å Bengtsson	tel. 0346-17350	fax. 0346-13177
Suppleanter	Olof Odsell	tel. 031-284201	
	Tommy Brorsson	tel. 0435-52698	

KLASSREPRESENTANTER

A-D	Bengt Frelin	tel. 08-7684285	
	Roland Haraldsson	tel. 0325-27125	
GT-GTS	Mian Jutterström	tel. 08-7562835	fax. 08-7562566
	Göran Kölborn	tel. 08-7427270	fax. 08-7422795
GTP	Pär Haegermark	tel. 031-282691	
Midget	Håkan Sandberg	tel.0532- 14935	
Formel J	Åke Axelsson	tel.08-55174141	
Formel V	Åke Lindh	tel. 044-241510	
Formel Ford	P-O Söderberg	tel. 0584-11906	
	Paul Ainsar	tel. 08-6424519	
Standardvagnar	Mats Israelsson	tel. 08-7562835	fax. 08-7562566
G+H, Sportvagnar	L-G Widenborg	tel. 042-207681	fax. 042-207433
GT-Nationell	Olof Ekman	tel. 0520-26995	

BESIKTNINGSMÄN

Staffan Lindberg	tel. 08- 393344
L-G Widenborg	tel. 042-207681
Magnus Nilsson	tel. 0520-29534

REVISORER

Åke Axelsson	tel. 08-55174141
Åke Hansson	tel. 08-7158496

FÖRSÄKRINGAR

Pär Haegermark	tel. 031-282691
Peter Kumlin	tel. 0243-28477
Mats Israelsson	tel. 08-7562835

VALBEREDNING

Ian Nilsson	tel. 0435-21370
P-O Söderberg	tel. 0584-11906
Lars Fritz	tel. 08-913053

REDAKTIONEN

Mats Israelsson	tel. 08-7562835	fax. 08-7562566

ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP

Göran Kölborn	tel. 08-7427270	fax. 08-7422795
Johan Ålander	tel. 018-343770	

Nyheter för 1994 års tävlingssäsong

För i år gäller nya grepp för tävlingssekretariatet. Det är numera styrelsen i sin helhet som ansvarar och följande styrelsemedlemmar har blivit utsedda till banvärdar /kontaktmän:

Karlskoga:	**Bruno Rösler**
Anderstorp:	**Horst Brüning**
Falkenberg:	**Bengt-Åke Bengtsson**
Knutstorp:	**Tommy Brorsson**
Mantorp:	**Mats Israelsson**

Telefon och ev. faxnummer hittar Du på sida 2 i rutflaggan. Har Du någonting Du undrar över eller önskar hjälpa till med ta då kontakt med banvärden för den aktuella tävlingen.

Vi har fått en ny styrelse och jag vill tacka alla avgående ledamöter och önska alla nya välkomna.

Fri träning på Gelleråsen den 1. Maj kl. 9.00 - 18.00. Kostnad 200:-

Annars gäller för närvarande allt som presenterades vi årsmötet. Ljud- och däcksfrågorna är under behandling och vår ordförande återkommer så fort något händer.

" Så köp inga däck innan vi har fått besked"

Tilsammans med Ditt inbetalningskort har Du fått en undersökning av Mats där han önskar svar bums så att vi vet vad som händer i buskarna (eller kanske garagen). Inbetalningskortet tar Du i näven och styr mot närmaste postkontor öppnar plånboken och lämnar Ditt bidrag till vår förnämliga klubb.

Så håll kontakt med Er klassmamma eller -pappa och banvärdarna.

Brumma på

Horst

"RHK - Vi gasar tills det rasar"

FÖRARKURSER UNDER 1994

Nu när vi har spikat tävlingsprogrammet har vi även beslutat om kursdatumen. Vi kommer att ha Förarkurs kategori C och Funktionärskurs kategori C vid följande tävlingar. OBS! att vissa gånger är teorikursen på fredag kväll och vissa gånger på lördag förmiddag. I dagsläget är det inte spikat hur enär tidsschemorna ännu inte är lagda för tävlingshelgerna.

Förarkurs till B-licens kommer också att hållas några gånger under säsongen. Datum för dessa återkommer vi till.

30/4 - 1	maj	Kinnekulle Ring
14 - 15	maj	Kinnekulle Ring
21 - 22	maj	Kinnekulle Ring
3 - 4	sept	Kinnekulle Ring
8 - 9	okt	Kinnekulle Ring

RACERHISTORISKA KLUBBEN

Anteckningar från årsmötets
andra avdelning 1994-01-29

Angående hjälmbestämmelser:
-Max verklig vikt i alla sportgrenar 1500gr,undantag formelbilar 1700gr.Gäller från 1994-05-01.
1995-01-01 gäller 1500gr inkl. utrustning och flamsäkert material. Prisex. Jethjälm 1875kr inkl.moms. och för integralhjälm 2500kr. Svenska Bilsportförbundet har tagit fram en helt ny typ av hjälm, Bilsporthjälmen. Den kommer att finnas i flera olika fabrikat längre fram i tiden och troligen i lägre kostnader.
För ev. centralt inköp kommer Rutflaggan att införa en intresseanmälan.
Lennart Lindström:
-Med anledning av att många svenska rekord i Flygande kilometern är möjliga att slå av RHKs medlemmar, informerades om att möjligheten kommer att finnas i slutet av maj -94 och att intresseanmälningar emotsågs tacksamt.
Appedix K är förnyat med betoning på historiskt.Tipset var att följa ID-handlingarna noggrant.
Däck:
-Enhetsdäcket är Dunlop Racing med gummiblandning 204 och storlekarna 10-19 tum. Styrelsen fick i uppdrag att utverka en tvåårig övergång och nationell dispens. Per Schultz-Gunnar Elmgren var tänkta som lämpliga att bearbeta.
Ian Nilsson anmälde intresse i att forska i däckbranschen.
Reklam:
-Mycket strikta regler om dekaler. Plats och storlek kan vara avgörande vid godkänd besiktning.
Bränsle:
-Orange ring på tävlingsbil betecknar annat bränsle t.ex. metanol, som kräver speciell utbildning för att bekämpas vid olycka. Obs! brinner med osynlig låga som kan ge otrevliga och oväntade skador.
Banägaren har rätt att bestämma ljuddämpningsgraden.
Falkenbergs Motorbana meddelade att träningstillfällen finns onsdagar 17.00-20.00 onsdagar. Tävlingslicens och 100dB gäller.
Vid ev. inträde i EG kan nationell tävlingslicens gälla på nationella tävlingar utomlands plus medical card eller liknande handling.

Kent Baeck

ÅRSBERÄTTELSE RHK VERKSAMHETSÅRET 1993

Trots de erkänt dåliga tiderna måste ändå 1993 betecknas som ett för den historiska racingen och Racerhistoriska Klubben framgångsrikt år, både kvantitativt och kvalitativt.
Under året har sex tävlingar genomförts där sammanlagt 516 starter noterats, ett nytt rekord i sig. Vi har på svensk mark haft nöjet se två tävlingar med internationella inslag och i skrivande stund ser det ut som om chanserna är goda för att evenemang med EM-status kan bli ett årligen återkommande inslag i svensk historisk racing.
Försök har genomförts med en ny bilkategori på nationell basis med lovande framtidsutsikter.
Ett flertal av klubbens medlemmar har tävlat i internationella sammanhang, några med stor framgång.
Klubbens medlemmar har under året erhållit 6 nummer av vår klubbtidning, "Rutflaggan", med viktig information rörande vår hobby, såsom datum för nationella och internationella evenemang, regelnytt, annonser mm.
Styrelsen har under året haft tre reguljära styrelsemöten samt ett större antal informella möten. Ett s.k planeringsmöte har avhållits under hösten med styrelse och klassrepresententer.
Vid årets slut hade klubben c:a 240 medlemmar.

TACK FÖR MIG!

Efter att ha arbetat inom RHK från starten 1978 kan det vara lämpligt att lämna över rodret till andra krafter inom klubben. Det har varit 15 roliga år där jag kunnat se medlemsantalet 60-faldigas och få uppleva att historisk racing fått ordenligt fotfäste inom svensk banracing, ja det är nog till och med så att just vår hobby för tillfället är en av de få discipliner inom svensk racing som uppvisar tillväxt!
Någon bilkategori har blivit tunn s a s av åldersskäl, en annan har i princip försvunnit av
andra orsaker, men nya klasser har tillkommit och andra kanske snart knackar på dörren till den historiska gemenskapen.
Klubben har också under dessa år kunnat arbeta i endräkt och sämja och utvecklas på ett positivt sätt. Sammanhållning och kamratskap har för mig varit positiva faktorer i ett ideellt arbete och kommer att vara det även för andra som vill ställa upp och jobba för klubben och för den historiska racingen!
Klubbens relationer till förbund och arrangörer är goda och även bra internationella kontakter har knutits genom åren.
Jag önskar den nya styrelsen lycka till med arbetet under 1994 och passar samtidigt på att önska alla klubbmedlemmar en god jul och ett gott nytt år!

Ian Nilsson

NÄRVARANDE:

44 deltagare
inkl. styrelse

RACERHISTORISKA KLUBBEN

ÅRSMÖTE

Lördagen 29 jan 1994

Plats: Brunstorps Värdshus
HUSKVARNA

==========

1 Ordförande Ian Nilsson hälsade deltagarna välkomna och förklarade mötet öppnat.

2 Till mötesordförande valdes Ian Nilsson.

3 Till mötessekreterare valdes Kent Baeck.

4 Mötet valde Per Haegermark och Jan Tromark att jämte ordförande justera protokollet.

5 Att årsmötet blivit rätt utlyst konstaterades och godkändes.

6 Dagordningen fastställdes.

7 Styrelsens verksamhetsberättelse godkändes.

8 Kassarapporten godkändes.

9 Revisionsberättelsen godkändes.

10 Mötet fastställde årsräkenskaperna.

11 Styrelsen beviljades ansvarsfrihet.

12 Årsmötet godkände valberedningens förslag att nya styrelsen på prov bildar en teknisk och ideologisk kommité bestående av Ian Nilsson (sammankallande), Lars-Göran Widenborg och Per Hågeman.

13 Förslag till budget upplästes och godkändes. Mötet lämnade bl.a. förslag till bättre ränta och olika utformning av klubbtidningen.

14 Årsavgiften fastställdes till 500 kronor för år 1995.

15 Till ordförande valdes Staffan Lindberg 1år.
Till styrelseledamöter valdes: Gia Israelsson 2år Bruno Rösler 2år, Mats Israelsson 2år, Kent Baeck 1år, Bengt-Åke Bengtsson 1år och Horst Brüning 1år.
Till styrelsesuppleanter valdes Tommy Brorsson 1år och Bengt Olov Odsell 1år.
Till revisorer valdes Åke Axelsson 1år och Åke Hansson 1år.
Till revisorssuppleant valdes Per Norberg 1år.
Till valberedning valdes Ian Nilsson 1år, Lars Fritz 1år och PeO Söderberg 1år.
Avgående ordförande Ian Nilsson valdes till President för RHK.

16 Mötet avslutades.

Vid protokollet
Kent Baeck

Justeras
Ian Nilsson, Per Haegermark, Jan Tromark

HISTORIC CARS INFORMATION

1994 TYRE REGULATIONS

In Appendix K article 15.3.2), Pirelli models listed should include P6, P600, P7 and P700.

TECHNICAL ELIGIBILITY DECISIONS

. Ford 289 cu.in. V8 engines : the later Ford motorsport "302" block is not an acceptable replacement in cars of period F.

. Retractable headlights : from 1st January 1995, these must be as original, with the full mechanism in place.

. Ford Lotus Cortina : rear axle location must only be by the standard specification bracket (reinforcing tubes are not acceptable).

. Ford Mustang "Fastback" : as no period evidence has shown that the Mustang with the "Fastback" body was homologated, this model is not eligible as a GTS car in period F.

. Shock-absorbers : models fitted with a gas chamber additional to the original, whether outside or inside the damper body, are not acceptable under art. 11.2) of Appendix K.

. Handbrake : the operating lever may be re-located within the cockpit, in Competition Touring and GTS cars.

. Sparking plugs : plugs of smaller diameter than the standard specification may be used, with appropriate adaptors, if period evidence of their use exists.

. Jaguar E-Type 4.2 litres : is allowed to compete in class F in standard specification (FIA recognition form n° 184) only (not with 3.8 litre options).

. Spare wheels : may be removed from Touring and GT cars for circuit events.

. Austin-Healey Sprite : for Mark I cars of classes E or F, a tolerance of 1 inch is permitted on track widths.

. Porsche 356 : for cars for which there were no period FIA recognition papers, the following minimum weight will apply when measured as defined in article 11.11) of Appendix K :

Types (356)	Minimum weight
- 1100, 1300, 1300S, 1500, 1500 S Super :	750 kg
- 1500 Speedster, A/1600 GS Speedster :	700 kg
- A/1300 Coupé Cabriolet, A/1300 S Coupé Cabriolet :	805 kg
- A/1300 Speedster :	720 kg
- A/1500 GS, A/1600 GS Coupé Cabriolet Hardtop :	780 kg
- A/1600 :	810 kg
- B/1600-90 Coupé Cabriolet Hardtop :	830 kg
- B/1600-90 Roadster :	800 kg

CLARIFICATION Convert 790 kg

. Appendix K, articles 11.7) and 12.3), Springs : by the word "coil" is meant one complete turn of a spiral, not a complete spring.

ERRATUM

. Appendix K, article 11.2), French version only, should read :

"La marque des amortisseurs est libre, mais leur nombre et leur principe de fonctionnement ne peuvent s'écarter de la spécification d'époque.....".

RENEWAL OF ELIGIBILITY DECISIONS PUBLISHED UP TO OCTOBER 1993

Decisions concerning the eligibility and technical specifications of particular cars and parts, which are not included in Appendix "K" and which are valid until further notice.

GENERAL REMARKS

- Suspension :

. Rosejoints ("Unibal") may be used on anti-roll bars for Compétition Touring and GTS cars if this does not affect the geometry of the suspension (Bull. 240, 8/89).

. Bracing devices : reinforcement bars or struts on the suspension mounting points to the body shell (or chassis) are forbidden unless a period specification for the model concerned (Bull. 264, 10/91).

. The mounting of anti-tramp bars on the rear suspension is forbidden unless a period specification for the model concerned.

- Engines :

. The length of valves may not be modified (Bull. 187, 5/84).

. Sump Baffles : fixed or mobile sump baffles and gates are permitted (Bull. 265, 11/91).

. Oil-coolers : must be contained within the periphery of the bodywork as viewed from above. The addition of an oil filter or cooler (Art. 12.6) shall only apply to the engine oil (Bull. 265, 11/91).

. Period "E" Formula 3 : the engines re-manufactured to the specification of the Norton 500 cc Long stroke (79,6 mm x 100 mm) engine by R. Utley and C. Banyard-Smith are accepted to replace the original engines of the same specification.

. The Formula Junior cylinder-head re-manufactured to the specification of the Cosworth Ford 105E/109/E cylinder head by Richardson is accepted to replace the original heads of the same specification.

. The FIAT 1100 engine blocks of the D and R series are accepted to replace the 1100/103 block having the serial number 103H.

. BMC series "A" engine : the cylinder head bearing the casting code 12G940 is accepted for use on series "A" engines.

- Gearboxes :

. Helical-cut pinions may be replaced with straight-cut ones (Bull. 265, 11/92).

. Gearboxes in which gear selection is made with dog clutches are not permitted for Touring, Competition Touring, GT or GTS cars.

. As the JAGUAR E-type gearbox was a commercialized version of the JAGUAR D-type box and results in no increase in performance it is within the spirit of the rules to use E-type boxes on all cars originally equipped with D-type boxes (Bull. 155, 2/81).

- **Wheels :**

. The use of split-rim wheels is forbidden unless they are proved to be a period specification (Bull. 240, 8/89).

- **Brakes :**

. The fabrication of an airbox around disc brakes for cooling purposes is admitted (Bull. 263, 9/91).

- **Windscreen in Classe E :**

. For open cars built before 1955 windscreens are free providing they extend to at least 20 cm vertically above the scuttle top surface. For cars built between 1955 and 1961 inclusive windscreens must have the following minimum dimensions :
- vertical height above the scuttle top surface : 20 cm.
- width : 90 cm up to 1000cc ; 100 cm over 1000cc (Bull. 236, 3/89).

TECHNICAL DECISIONS FOR INDIVIDUAL CAR MODELS

- **A.C. Cobra :**

. It is permitted to fit rosejoints to the suspension of these cars (Bull. 240, 8/89).

- **Alfa Romeo GTA :**

. The modification of the inlet tracts of twin-plug GTAM heads, by the addition of metal to revert to the GTA dimensions, is forbidden. (Bull. 261, 8/90).

- **Alfa Romeo 1900 ss :**

. If the permitted 15-inch rims are used instead of the original 400 mm, a tolerance of 3 inches will be allowed for the track, as long as the wheels remain covered by the unmodified bodywork (Bull. 263, 7/91).

- **Alpine A 110 1300 (1296 cc) :**

To be eligible for Class F in GTS the car must conform to homologation form n° 222 of 1966 (Bull. 263, 7/91).

. Track and rim dimensions must conform to homologation Form n° 222 :
Front 1250 mm/rear 1222 mm. Max. rim width homologated : 4 1/2 inches (Bull. 265, 11/91).

- **Aston Martin DB4 GT Zagato :**

. The maximum rear track dimension permitted is 144 cm.

. Minimum weight 1206 kg (Bull. 192, 12/84).

- **Aston Martin DB4 :**

. All DB4's may use the GT engine (Bull. 263, 7/91).

- **BMW 328 :**

. The gearbox of the Volvo M40 must not be used because it was built after the second World War. The BMW 328 should be equipped with its original gearbox (Bull. 240, 8/89).

- **DKW F12 (recognition n° 1164) :**

. Carburettors recognized are : Solex 40C1B, Weber 45DCOE, Weber 42DCOE8.

- **Diva 1650 cc :**

. This car is not acceptable as a GTS (Bull. 229, 5/88).

- **Ferrari 250 GT :**

. Maximum permissible track widths :
Class E : 143,5 Front, 141, 4 Rear.
Class F : 144,5 Front, 145,0 Rear (Bull. 236, 3/89).

- **Ford Falcon :**

. The windscreen may be replaced with polycarbonate, of minimum 5 mm thickness (Bull. 265, 11/91).

- **Ford Shelby GT 350 :**

. Two original homologation forms are acknowledged as valid :

FIA n° 191 "Mustang Shelby GT 350", with front and rear tracks of 144,78 cm.

FIA n° 504 "Ford Shelby GT 350", with 148,8 cm front track and 147,3 cm rear track. Page 11 of this form, which is not stamped or dated by the FIA, is not accepted as valid (Bull. 240, 8/89).

- **Jaguar E-Type :**

. Homologation forms : cars of class E must conform to form n° 34 (6A) of 1961 and cars of class F to form n° 100 (6B) of 1963, or form n° 184 of 1964.

. Brakes : in the recognition forms, under "Brakes", the number of wheel cylinders is specified as front : 4, rear : 4. This means 4 in total, i.e. 2 per wheel.

. Valves : each of the valve sizes shown on the homologation form may be used with either of the homologated heads (Bull. 229, 5/88).

In Class F, homologation form n° 100 allows inlet valves of diameter 44.4 mm and 53.2 mm : one or the other may be used but no intermediate size (Bull. 273, 8/92).

. Exhaust manifold pipes must pass between the engine and the front sub-frame, in the absence of proof that a different configuration was current in the period (Bull. 251, 8/90).

. The location of the rear sub-frame must not be modified ; mounting may be done with nylon bushes, but rosejoints must not be used (Bull. 251, 8/90).

. Maximum homologated dimensions for recognition form n° 100 :

Disc wheel rim width : 203,2 mm.
Front track : 135 cm.
Rear track : 141 cm (Bull. 213, 11/86).

- **Lancia Aurelia** : track.

. Tolerance of 1 inch is granted (Bull. 213, 11/86)

- **Lola T70 Mk II** :

. Is eligible in Class F (Bull. 236, 3/89).

- **Lotus 7** :

. The Lotus 7 is not recognized as a GT or GTS car (Bull. 187, 5/84).

. As this car was not homologated in the GT category and did not compete internationally in the period, it is eligible only in the sports-prototype classes, to the exclusion of any FIA Championship, Trophy or Cup events (Bull. 216, 3/87).

- **Lotus 11** :

. May use the Climax FWE engine of 1216 cc, the FWA of 1098 cc or the FWB of 1475 cc (Bull. 238, 5/89).

- **Lotus 23** :

. The maximum cylinder capacity acceptable for Ford Twin Cam engines is 1600 cc (Bull. 238, 5/89).

- **Lotus Elite** :

. Suspension : the use of rosejoints ("Unibal") is accepted on the inboard pick-up of the bottom rear wishbone only (Bull. 213, 11/86).

. The minimum rim diameter permitted is 15 inches (Bull. 192, 12/84).

. Exterior trim (e.g. window and windscreen surrounds) may not be removed (Bull. 263, 7/91).

- **Lotus Elan (26 and 26R)** :

. Rose-jointed suspension is not permitted on Lotus Elans in the GT or GTS categories in Class F (Bull. 192, 12/84).

- **Lotus 26R (Class F, GTS)** :

. Homologation extensions up to 31.12.1964 only are admitted (Bull. 216, 3/87).

. Dry sumps are not admitted in Class F, GTS (Bull. 223, 11/87).

- **Mc Laren M1** :

. The following are eligible in Class F :

M1 A with Oldsmobile 5,500 cc.
M1 A with Ford 4,700 cc.
M1 A with Chevrolet 5,500 cc.
M1 B with Oldsmobile 4,500 cc.
M1 A with ventilated discs, and M1 B with Ford and Chevrolet engines, are not eligible in "F" (Bull. 236, 3/89).

- **Mini-Cooper** :

. Wheel-arch extensions are not admitted on pre-1966 cars (Bull. 263, 7/91).

- **Porsche 356** :

. The homologated track dimensions are as follows :

Cars with standard brake drums :
- front 1306 mm
- rear 1272 mm

Cars with homologated option 60 mm wide drums :
- front 1346 mm
- rear 1312 mm (Bull. 251, 8/90).

- **Porsche 901/911** (reminder of previous announcements in March and May 1989) :

. The 901/911 short wheelbase model introduced in 1963 is eligible as a GTS in Class F, to the specifications of the FIA homologation form n° 183 <u>of 1965 only</u>. (i.e. excluding subsequent extensions). Only chassis numbers from 300 001 to 305 100 are admitted (Bull. 247,3/90) ; form n° 503 (Weber carburettors) is only valid for Class G (Bull. 251, 8/90).

- **Skoda** :

. The following models are accepted as GT cars (Bull. 263, 7/91) :

Skoda Felicia type 994 (1959-61) 1150 cc.
Skoda Felicia Super type 996 (1961-64) 1150-1300 cc.
Skoda 450 (1958-59) 1150 cc.

- **TVR** :

. Due to an error in the original homologation forms, the correct specifications of the wheelbases are established as follows :

TVR Grantura Mk. 1, Mk. 2 and Mk. 2a : 7ft.00.
TVR Grantura Mk. 3 and Griffith : 217.17 cm (Bull. 250, 6/90).

§TAPPAN .

SVENSKA
BILSPORTFÖRBUNDET
The Swedish
Automobile
Sports Federation

Stockholm 16 december 1993

NYA INTERNATIONELLA BESTÄMMELSER

Nu gäller nya, internationella regler för tävlande i internationella tävlingar inom och utanför Sverige.

För att få tävla internationellt måste Du ha en internationell godkännandestämpel i Din licens. Stämpeln skall, precis som licensen, förnyas årligen.

Gör så här:

Lös ut din licens som vanligt.

Gör läkarundersökning på vårt speciella formulär (rekvireras från SBF).

Förse Din licens med passfoto, skicka licensen och läkar- intyget till SBF:s kansli.

Kansliet stämplar licensen och returnerar den via postför- skott.

Accident Control Card ersätter det tidigare Medical Card från och med årsskiftet. För dem som tävlar internationellt hemma i Sverige gäller dock Medical Card från 1993 även januari 1994.

Alla som deltar i en internationell tävling måste ha ett "blått kort" dvs ett Accident Control Card. (Nationella klasserna är undantagna). Kortet utfärdas efter det att Du gjort Din läkarundersökning och är giltigt i fem år, men observera att Du måste göra en läkarundersökning varje år, det är endast det blå kortet som är giltigt i fem år.

Två viktiga undantag: Ekipage som tävlar i nationell klass med enbart svenskt deltagande är undantagna. Dragracing; Även för Er gäller dessa nya bestämmelser, vilket innebär att alla som innehar förarklass C, B eller A skall genomgå en läkarundersökning innan Ni söker internationell licens.

Har Du frågor kontakta gärna Lillemor eller Lotta på tel. 08- 605 62 47 eller 605 62 46.

Med vänlig hälsning
SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET

Lillemor Mossberg Lotta Eriksson

Lillemor Mossberg/Lotta Eriksson

TARGA FLORIO 1993

Rapport fra medlem nr. 66 John Erik Skjefstad, Oslo

Tenk deg at du sitter i en Porsche 906, en Carrera 6 1966 modell, eller kanskje en Ferrari P3, eller en Ford GT40, med retning Dalen i Telemark gjennom Morgedal. Stedet er Brunkeberg, midt i sentrum med tribuner på begge sider. Bilen foran deg, en AC Cobra 289, har mindre enn ett halvt minutt til start. Bak deg har du en Alfa Romeo T33 V8, ett halvt minutt etter – AC'n foran får 5 sekunder tegnet og du kjenner gjennom grunnfjellet at turtallet i den 4,7 liter store V-åtter'n stiger. Du ser at han får "Go" tegnet av starteren, ser at bilen står stille et stakket øyeblikk mens grå røyk driver opp fra bakhjulene, så skyter den fart, sidelengs, og to brede svarte striper materialiserer seg på asfalten – som slanger – The snake has uncoiled –

Ett halvt minutt igjen til start – Du sjekker for n'te gang at sikkerhetsselene sitter, halvhjelmens stropp likeså, oljetemperatur ok, mens din egen temp-eratur er på over 38. Motorturtallet på 2 liter boksersekseren stiger i takt med din egen puls, henholdsvis 4000 og 140.

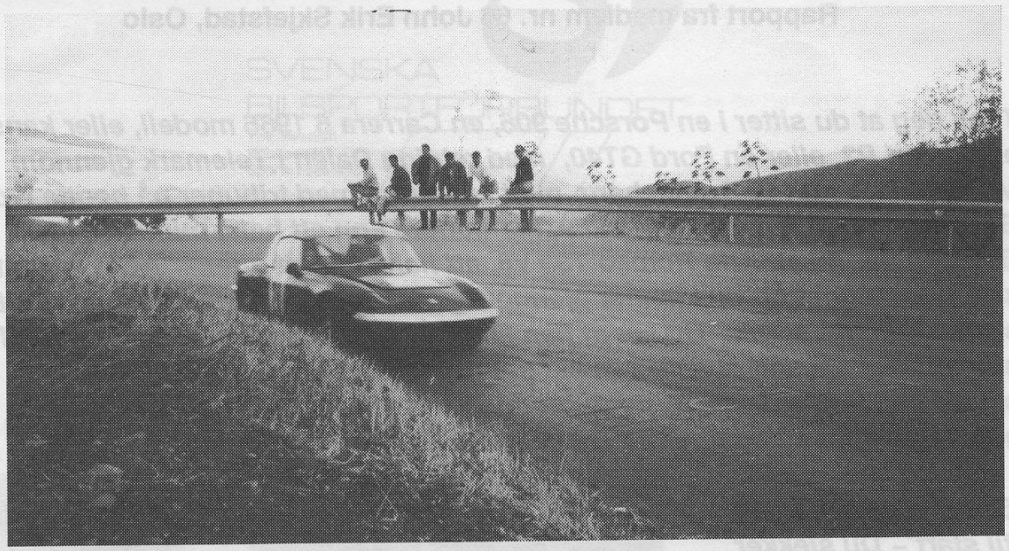
Du vet at du sitter i en bil som kan vinne totalt av de 55 deltakerne.

En liten og lett sportsprototyp, ytterligere lettet med 80 kg idet du slipper kartleser/ annenfører fordi du kan veien mer eller mindre utenat etter mange timers uoffisiell trening. Du har nå et håndvåpen, kvikk rundt de mange hundre svingene, gearet for 240 kilometer i timen, bremser som duger ned bratt-bakkene mot Dalen – Dine vinnersjanser er store –

5 sekunder – 4 – 3 – 2 – 1 – KJØR – Du lar venstrefoten skli av clutchpedalen, sidelengs, ved 6000 omdreininger, og venter at bakhjulene skal gi de 210 hestene grep –

Du er igang min sønn – Brunkeberg – Ofte i Morgedal – Dalen – Vråliosen – Eidstå – Brunkeberg. En herlig, tøff spesialetappe på over 10 mil og den skal kjøres 10 ganger – i ett – riktignok har du en å dele kjøringen med, men dog – Tilskuerne kranser løypa i tusentalls – gjennom tettstedene i 200, du blir heiet frem, du ser det langt mer enn du hører det – og passerer du så mål for siste

gang – da som lønn er jorden din med alt som finnes i den, og – enda mer, du er en mann min sønn – (fritt fra Kiplings "If")

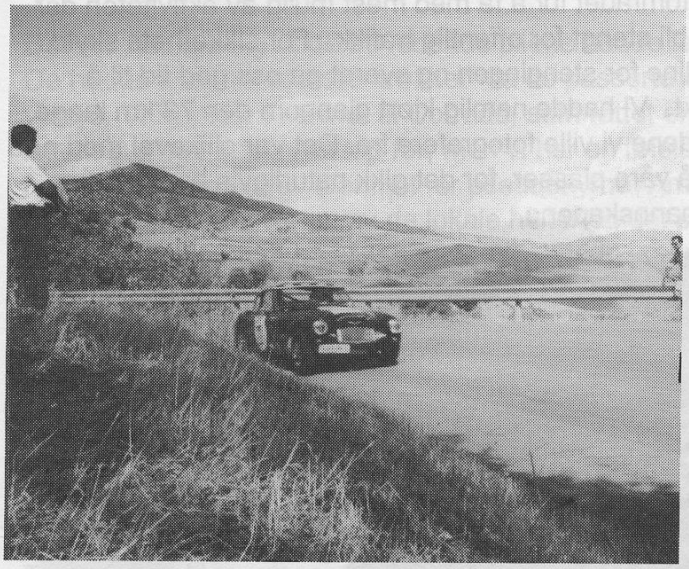


Tenk deg nå at du bytter ut de ovennevnte stedsnavn med andre, mer eksotiske som du finner på den italienske øya Sicilia i Middelhavet, Cerda, Caltavutoro, Collesano, Campofelice, da vil du kanskje få en viss oppfatning av hvilke dimensjoner Targa Florio hadde.

TARGA FLORIO, i likhet med Mille Miglia, har alltid hatt en spesiell plass i italiensk og internasjonal motorsport. Dette har vært et unikt løp, helt fra 1906, da Vincenzo Florio fant det for godt å starte med billøp på offentlig vei i de sicilianske fjell og frem til 1973 da den tekniske utvikling av sportsracere gjorde det uforsvarlig å fortsette. Med tilfeldige bønder og saueflokker som trafikerte de avstengte veiene, ble dette overraskende "chicaner" som bidro til å gjøre forholdene uakseptable. Standarden på veiene og bilene utviklet seg ikke i samme takt, bilene vokste fra veiene, akkurat som her hjemme – Over en periode på 10 år, 1962 til 1972, økte gjennomsnittshastigheten for vinneren fra 101 til119 km/time

Bilfabrikantene deltok med sine "værste" racere, rattet av godt betalte førere, Tazio Nuvolari, Achille Varzi, Stirling Moss, Graham Hill, Jo Siffert, Nino Vacarella, Sandro Munari og ikke minst, våre skandinaviske venner Jo Bonnier og Leo Kinnunnen, alle vinnere. De benyttet de samme bilene som de brukte i det franske 24–timers, Le Mans. Riktignok med andre utvekslinger i gearbokser og differensialer og et noe annet fjæringsoppsett, men ellers likt. Den eneste forskjellen av betydning var hastigheten. I Le Mans opererte de i 1973 med en snitthastighet under trening på 225 km/time. I Targa samme år, holdt vinnerne, Gijs van Lennep og Herbert Müller i Porsche Carrera RSR, et snitt på over 115 km. For å gi en indikasjon på hastigheten på de krokete sicilianske fjellveiene vil du, *som den dyktige fører du er*, med en liten normal familiebil, Fiat Uno, Opel Corsa etc., traversere etappen "Targa" i dagens historiske Targa Florio med 1 kilometer pr. minutt, altså 60 km/time. Vinneren av etappen kjører 2 km på den samme tiden. Til sammenligning kan vi fortelle at allerede i 1906 hadde de et snitt på 47 km/time. Nå skal det imidlertid gjøres oppmerksom på at dagens løp er delt i etapper og der

inngår ikke lenger den 6 kilometer lange rettstrekningen vestover langs nordkysten, mellom Campofelice og jernbanestasjonen i Cerda. Denne strekningen setter naturligvis opp snitthastigheten betydelig. Her kunne hastig-heten nærme seg 300-



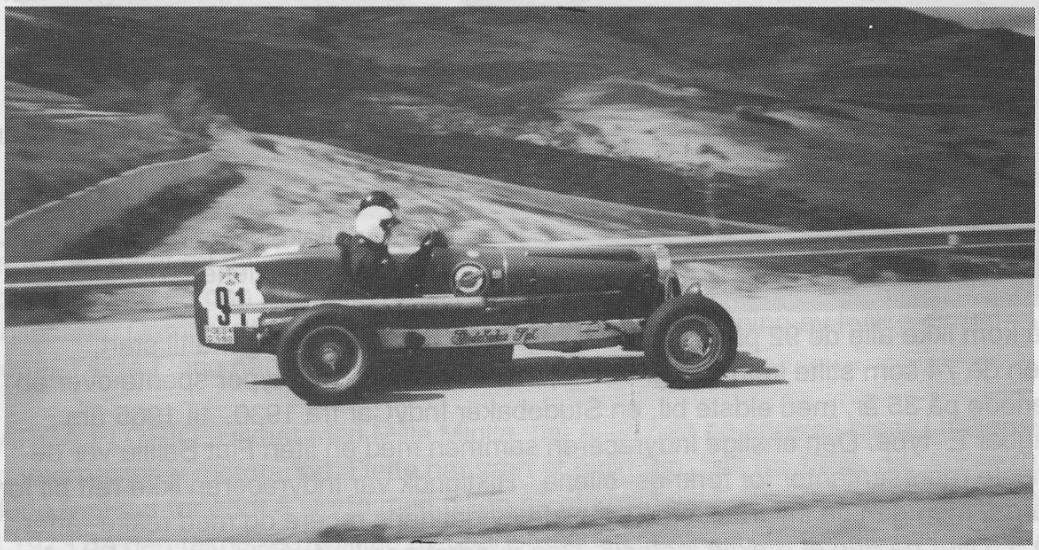
Årets Targa Florio Storiche er det åttende i rekken av Targas historiske gjennopp-livelse og det trenger nok et merhelhjertet opplivings-forsøk om de skal nå et nivå tilnærmet gamle dager, eller tilsvarende dét historiske Mille Miglia har oppnådd. Det begynte jo så lovende i 1986 med seier for en Ferrari GTO, men har sakte og sikkert fått en redusert deltakelse av de riktig spen-nende bilene.

Nå kom ikke alle de 92 påmeldte deltakere, inkl. de 10 utlendingene til start, men de 74 som stilte kom igang. Variasjonene i bilmerker og typer spente over en periode på 35 år, med eldste bil, en Studebaker IndyCar fra 1930, til 1965 års Jaguar E-type. Den enslige Indyraceren sammen med en liten Fiat Ballila var de eneste representanter for førkrigs-bilene. Riktignok var Indyraceren ikke rett bil for Targa, men den ga ihvertfall ett visst bilde av datidens racere og med rekke-åtter på 5,5 liter ga den et mektig inntrykk. Den dundret nemlig forbi oss dagen før på rettstrekningen mot Cefalu mens vi lå i 140 km - så vi vet dét. De riktig eksotiske bilene, prototypene, gr. 3, 4 og 5, fra motorsportens mangfold fikk vi ikke se, dessverre, og banen var ikke lenger kranset av tusenvis av entusiastiske sicilianere, opptil 250.000 i de gode dager. Allikevel kunne man fornemme fordums atmos-sfære. Ved start/mål var de gamle bygninger og tribuner fra den aktive perioden pusset opp, og sammen med den hektiske aktiviten i området ga dette et godt bilde av hvordan det engang var.

Å bli akkreditert som fotograf og journalist var ikke noe problem da vi kom fra *Norsk Sportsvogn-klubb. ....* Vi ble vennlig mottat og utstyrt med det nødvendige materiale selv om vi ikke hadde meldt vår ankomst på forhånd. Egentlig oppnådde vi ikke noe mer med dette enn vi ville ha gjort uten, men pressekortet dinglende på brystet ga allikevel

en viss status sammen med norsk flagg i Trysillua og fancy Würth paraplyer. Dette bidro muligens til at det norske flagget ble heist sammen med de andre utenlandske flagg –

Vi drøyde i det lengste ved startområdet for å få med mest mulig av aktiviteten der før vi måtte ut i løypa som ville bli stengt for offentlig trafikk. For sikkerhets skyld spurte vi sekretariatet om deadline for stengingen og svaret ga oss god tid til å plassere oss hvor vi hadde tenkt. Vi hadde nemlig kjørt gjennom den 73 km lange banen dagen før og funnet stedene vi ville fotografere fra. Det var allikevel med nød og neppe vi fikk installert oss på våre plasser, for det gikk naturligvis ikke uten diskusjon med de utsatte postmannskapene.



Søndag 3. oktober kl. 0901 gikk starten og med 1 minutt mellom hver bil kom de ganske tett. Fjorårets vinner startet først, "Amphicar" med annenfører "Wise", tydelig to pseudonymer, hvilket er tillatt i motorracing. De kjørte Jaguar E–type som det fantes godt om i deltakerlisten, 10 ialt. Som før nevnt var deltakelsen redusert i forhold til tidligere år med hensyn til variasjonene i bilmodeller, men konkurransen mellom de 3 ledende biler ble ikke mindre spennende av den grunn. De tre ledende besto av "Amphicar/Wise" i E Jag (minst 4,2 liter), Corrado i Alfa Romeo GTA 1600 og Tommy Brorson/Leif Olsén i Olséns Lotus Elan. I tillegg til de nevnte Jaguarer som alle ble kjørt av lokalfolk, deltok det østerrikske laget Koppenwallner/Grommer med en 3–liter Austin–Healey og flere tyske lag med Porsche 911og 356 sammen med myriader av Lancias, Alfas og Fiat i alle farger og former, bemannet av lokale helter.

Etter fem etapper av de totalt ni, ledet Amphicar med henholdsvis 5 og 10 sekunder på herrene Corrado og Brorson. Fra tid til annen falt det litt regn på enkelte deler av banen, eller som sicilianerne så godt uttrykte det *"svoltasi con condizioni metereorlogiche variabili"* og dette gjorde naturligvis forholdene spennende, eller svært spennende for noen. Det ble frafall, 14 ialt, men de ledende bilene holdt seg i sporet uten synlige kontakter med naturen. Vi så riktignok en liten åpen Siata Daina GS som hadde hatt et ikke helt kjærlig møte mede en mur og Brorson/Olséns Elan hadde noen skrammer på venstre siden.

Disse viste seg å ha blitt påført da paret tok igjen en Lancia Flaminia Zagato som de mente hadde lagt seg helt over til venstre for å slippe dem forbi på høyre side – trodde de – og så la Flaminia'ns fører bilen over til høyre igjen, men der var det allerede en Lotus – Begge biler fullførte.

Det var helt tydelig at de tre ledende bilene hadde førere som hadde kjørt mye bil. De hadde klart det største "trøkket" da de passerte oss opp mot Calta-vutoro. Vi kjenner ikke mer til Corrado, som rattet en Alfa GTA, enn at han var en lokal figur og har vunnet løp før, men vi har en følelse av å sett hans navn i resultatlister tidligere. Derimot er pseudonymet Amphicar ikke helt ukjent. Han er fra Palermo og derfor en av de lokale helter og det sies at han under trening til fjorårets Targa, som han før nevnt vant, hadde vraket en BMW M3. Han vant også Targa totalt i 1976 i en Osella, men da hadde ikke lenger løpet VM status, så konkurransen var neppe
den samme som før. I år, som ifjor, kjørte han en E-type Jag, tilpasset FIA's regelverk for historiske biler, men vi har på følelsen at den var frisert svært nær grensen av det tillatte – og vel så det. Den tredje av de ledende var ekvipasjen Tommy Brorson og Leif Olsén i Olséns velpreparerte åpne Lotus Elan som for løpet var påmontert hardtopp. Som en "ratt-vridare" av rang, med Europamesterskap både i Formel V, historisk sportsvogn og standardbil, hadde Tommy helt klare vinnersjanser om forholdene på banen var stabile. Han hadde vært gjennom Targa Florio to ganger tidligere, begge ganger med Lotus Elite, men med en motor på 1,2 liter var volumet i minste laget for å vinne totalt. Det ble derfor en sjette plass i 92, men nå lå det til rette for "the out-right win".

Spenningen toppet seg på den nest siste etappen, "Targa" , som var kortet ned til 24 kilometer, opp til det høyeste punktet, Caltavutoro, og ned Imeradalen til Collesano. Her tok Corrado inn hele forspranget på 31 sekunder som Amphicar hadde opparbeidet seg og de lå følgelig likt før siste etappen "Collesano". Brorson tok inn 30 sekunder og lå nå 9 sekunder bak disse. Amphicar startet som nr. 1 og siden Brorson og Corrado startet som henholdsvis nr. 28 og 40, nærmere en halv time etter, skulle dette vise seg å være utslagsgivende for resultatet. Det hadde nemlig begynt å regne da disse to startet den siste etappen og dette felte dem begge. Brorson tapte 1 minutt og 2 sekunder i forhold til Amphicar på den 8,6 km lange etappen og Corrado tapte 1.53.

Vel inne i mål ble alle kjøretøyene plassert i "parc fermé" hvor de måtte være til besiktigelse var foretatt og det endelige resultat forelå. Vi registrerte at det var svært mye måling av og styr rundt Brorson/Olséns Elan, opp og ned og frem og tilbake på bukk. Tilslutt trakk dommerkollegiet seg tilbake for hoste opp det endelige resultat. Styret rundt Elanen viste seg at de mente å ha funnet spor-vidden bak 1 mm for bred – *en millimeter* – Heldigvis besinnet de seg og ga Tommy og Leif deres velfortjente andreplass etter Amphicar.

Løpet som sådan synes å være godt avviklet og spenningen ved det var så absolutt til stede, men vi savnet som tidligere nevnt de riktig eksotiske bilene. For å få tilbake de "riktige" ekvipasjene tror vi at arrangøren bør tenke i de samme baner som arrangøren av Mille Miglia. Kanskje legge det opp med

mindre vekt på hastigheten, den kommer av seg selv, og la deltakerne kjøre gjennom byene i de hastigheter de selv måtte velge. Sicilia var i historisk tid verdens midtpunkt og bør kunne bli det igjen med skikkelig organisering og markedsføring. Uansett så vil det nok friste oss med en gjentakelse, men da bør deltakelsen bli kvalitetsmessig bedre. For dere som ikke har vært der finnes det meget rimelige charterturer i oktober.....

La classifica: Targa Florio 1993

Deltaker	Nasjonalitet	Bil/volum	Tid
1. "Amphicar/Wise"	Italia	Jaguar E-type 4,2	1.12.58
2. Brorson/Olsén	Sverige	Lotus Elan 1,6	1.14.19
3. Corrado	Italia	Alfa Romeo GTA 1,6	1.14.51
4. Fini/Rinaldi	Italia	Jaguar E-Type 4,2	1.15.42
5. Beghetto/Marsili	Italia	Jaguar E-Type 3,8	1.18.15
6. Braconi/Briguglia	Italia	Jaguar E-Type 4,2	1.18.43
7. Koppenwallner/Grommer	Østerrike	Austin-Healey 3.0	1.19.01
8. De Luca	Italia	Porsche 911 2.0	1.20.26
9. Perego/Spotti	Italia	Jaguar E-type 4.2	1.20.32
10. Faraci/Runfola	Italia	Jaguar E-type 4.2	1.20.40

Fotografier:

1. "Amphicar", Jaguar E-type ved start etappe "Targa"
2. Brorson/Olsèn, Lotus Elan på etappe "Targa"
3. Corrado Alfa Romeo GTA ,ved start etappe "Targa"
4. Koppenwalner/Grommer, Austin-Healey 3000 på etappe "Targa"
5. Ammendola/Curti, Lancia Aurelia Corsa på etappe "Targa"
6. Weber/Brockling, Studebaker Special på etappe "Targa"

Continental Oldtimer

ANDERSTORP 3 · 4 · 5 JUNI · 94

Vilket jubileum i Anderstorp!

I juni 1968 invigdes Scandinavian Raceway . Denna händelse firade vi i somras med en fantastisk bilsportfest - Continental Oldtimer Grand Prix Jubileum. En makalös week-end med historiska racerbilar, sportvagnar och internationella toppnummer som Steigenberger International och Formel 1-uppvisning.
Vid sidan av banan såg det ut som i den stora världen. Flaggor och trumpeter smattrade i skyn tillsammans med uppvisningsgruppen från Flygvapnet och Bosse Gruvers hisnande luftshow. Depån hade förvandlats till rena utställningen med allt från små halvpannor till Ferraris, Jaguarer och våldsamt snabba racersportvagnar.
I tälten serverades det mesta och på marknadsgatan kunde man köpa drömbilen för en spottstyver, om än i något mindre skala.
Tolvtusenfemhundra entusiaster passade på att njuta och det var fler än på någon annan racingtävling 1993.
Ja, se det var en helg väl värd att minnas!

Välkommen till Continental Oldtimer Festival 1994!

Ingen av oss vill vänta 25 år på nästa jubileum. Därför gör vi om hela grejen redan 1994! Nu infaller Continental Oldtimer Festival den 4-5 juni.
Målsättningen är att bjuda på en ännu bättre show med delvis nya inslag.
Bland höjdpunkterna finns en deltävling i EM-serien för historiska standardbilar och en satsning på klassiska flygplan.
Övriga historiska racingklasser kommer naturligtvis tillbaka i minst samma omfattning som tidigare.
Redan i februari räknar vi med att alla bitarna ska sitta på plats, och då återkommer vi med en mer detaljerad plan.
En smakfull karamell att suga på, eller hur!

Märkesklubbar och uppvisningsheat.

Ett populärt inslag stod ett större antal av landets märkesklubbar för. Nu satsar vi mer på er med en omfattande avdelning. Vid nästa utskick får du bland annat information om hur man anmäler sig.
En annan attraktion var uppvisningsheatet med äldre formel- och sportvagnar. Här kördes det utom tävlan med många fina bilar på banan.
En del av dem till och med så originella att vi bara sett dem på bild tidigare!
Nu vill vi ha ut ännu fler godbitar så vi börjar med ett upprop redan idag.
Kontakta oss om du vill köra (kupong kommer i nästa utskick)!

Kryssa för i kalendern!

Vissa datum är viktigare än andra. Bland dessa finns definitivt den fjärde och femte juni 1994. Continental Oldtimer Festival lovar att bli årets verkliga motorfest!
Hjärtligt välkommen, bäste bilentusiast!

S 5640 —
MOMS 1408 —
SUMMA 7048 —

1497 —
x 4
=

INFORMATION

Datum	Ev klassificering	Sida
	1994	5

DUNLOP

Utfärdare/ref: TL Racing AB Hagag.2 602 15

Arbete/Ärende

Historiska Däck L&M serien

RUBRIK / Rubrik SIZE	Text CONST TYPE	Stick part	Compound		exkl.moms	inkl.mom
500L10		CR65/70			1050:-	1313:-
450L12		CR65			1104:-	1380:-
450L13		CR65			1152:-	1440:-
550L14		CR65			1538:-	1923:-
450L15		CR48			1320:-	1650:-
500L15		CR65			1410:-	1762:-
550L15		CR65			1648:-	2060:-
600L15		CR65			1769:-	2211:-
650L15		CR65			1903:-	2379:-
600L16		CR48			1867:-	2334:-
650L16		CR48			2013:-	2516:-
450M13		CR65			1152:-	1440:-
525M13		CR65			1320:-	1650:-
550M13		CR65			1428:-	1785:-
550M14		CR65			1562:-	1953:-
500M15		CR65			1635:-	2044:-
550M15		CR65			1806:-	2258:-
600M15		CR65			1920:-	2400:-
650M15		CR65			2060:-	2575:-

FASTA TÄVLINGSNUMMER 1994 GT/GTS

UPP TILL 1150 cc NR 1-10

G3
E UPP TILL 1150
SILVER
BOKSTAV

NR 1.
NR 2.
NR 3.

G8
F UPP TILL 1150

NR 4 MIAN JUTTERSTRÖM
NR 5 JAN ERIK JOSEFSSON
NR 6 STEFAN LESCHNER
NR 7
NR 8
NR 9
NR 10

1151-1300 cc NR. 11-29

G4
E 1151-1300
GUL
BOKSTAV

NR 11 LENNART HENIER
NR 12 TOMMY BRORSON
NR 14 RICHARD SCHULTS
NR 15 LEIF OLSEN
NR 16 BARBRO NYSTRAND
NR 17 BJÖRN BERLIN
NR 18
NR 19
NR 20 X
NR 21
NR 22
NR 23

G9
F 1151-1300

NR 24 PONTUS HEMMINGSSON
NR 25
NR 26
NR 27
NR 28
NR 29

1301-1600 cc NR. 31-59

G5
E 1301-1600
RÖD
BOKSTAV

NR 31 JONAS REINIUS
NR 32 MICHAEL O. ROSENLECHNER
NR 33 WALTER ROSENLECHNER
NR 34 JAN SKOOG
NR 35 PER ROSENDAHL
NR 36 HANS NILSSON
NR 37 PIA TIGERCHÖLD
NR 38
NR 39
NR 40 X
NR 41
NR 42
NR 43
NR 44
NR 45

G10
F 1301-1600

NR 45 PETER Y. LUKACS
NR 46 THOMAS HENRYSSON
NR 47 TORD EKENGREN
NR 48 PER LÖVERILD
NR 49 JAN-OLOV JOHANSSON
NR 50 X
NR 51 ANDERS EK
NR 52 ERIK CYRUS
NR 53 GÖRAN LARSSON
NR 54 BENGT ÅKE BENGTSSON
NR 55
NR 56
NR 57
NR 58
NR 59

1601-2500cc NR 61-79

G6
E 1601-2500
GRÖN
BOKSTAV

NR 61 PEHR PRÖJTZ
NR 62 CHRISTER SVENSSON
NR 63 MICHAEL HOFFSTEDT
NR 64
NR 65
NR 66
NR 67
NR 68
NR 69

G11
F 1601-2500cc

NR 70 X
NR 71 BJÖRN JANSSON
NR 72 ULF HANISCH
NR 73 LARS BRUKKDAHL
NR 74 LASSE JÖKSSON
NR 75
NR 76
NR 77
NR 78

DÄCK

1762 x 4 = 7048:–

%

5990:–

5 st = 7488:–

ÖVER 2500 cc NR 81 - 99

G7	NR 80	X	G8	NR 90	X
E ÖVER 2500	NR 81	LARS WRAMELL	FÖVER 2500	NR 91	HENRY ANDERSSON
	NR 82			NR 92	JOHAN SOLMAN
	NR 83			NR 93	ULF WESTERLUND
BLÅ	NR 84			NR 94	GÖRAN KÖLBORN
BOKSTAV	NR 85			NR 95	FRANK OLSON
	NR 86			NR 96	KENT SEVÅSEN
	NR 87			NR 97	
	NR 88			NR 98	
	NR 89			NR 99	

AD UNDER 2000 cc NR 01 - 05

G1	NR 01
A-D UNDER 2000 cc	NR 02
	NR 03
	NR 04
	NR 05

AD ÖVER 2000 cc NR 06 - 09

G2	
A-D ÖVER 2000 cc	NR 06
	NR 07
	NR 08
	NR 09

A-D 1.1 1941 - 31.12 1954

E 1.1 1955 - 31.12 1961

F 1.1 1962 - 31.12 1965

OM NI KÄNNER TILL NÅGON SOM BYGGER GT/GTS BIL

SÅ BE DEM HÖRA AV SIG TILL MIG

MIAN JUTTERSTRÖM
08 / 756 28 35

FAX 08/756 25 66

STANDARDVAGNSSIDAN

Dessa klasser kommer vi att köra under 1994.

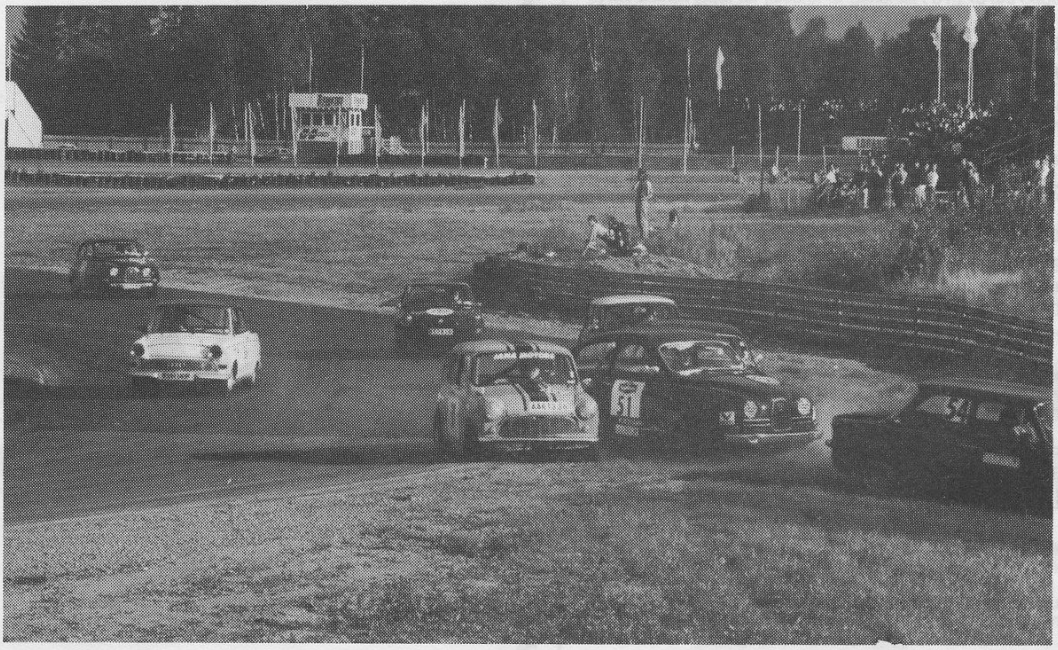
TC 1	---	TC 5	Bilar	1/1 1947	----	31/12 1957	alla cc klasser		
TC 6	---	TC10	Bilar	1/1 1958	----	31/12 1961	alla cc klasser		
TC11			Bilar	1/1 1962	----	31/12 1965	0	---1150 cc	
TC12			Bilar	1/1 1962	----	31/12 1965	1151	---1300 cc	
TC13			Bilar	1/1 1962	----	31/12 1965	1301	---1600 cc	
TC14			Bilar	1/1 1962	----	31/12 1965	1601	---2500 cc	
TC15			Bilar	1/1 1962	----	31/12 1965	2501	------- cc	

Grupp 4 bilarna kommer att få köra även under 1994 men kommer att få flytta upp en klass. Ex: Pickos Gr 4 koja är under 1150 cc, den kommer då att gå i TC 12.
Endast äkta Gr 4 bilar från tiden kommer att godkännas.

P.g.a. detta kommer det att bli nya startnummer på nästan alla bilar.

När vi byter ut startnumren ska vi passa på att sanera lite i reklamen för att inte våra kära besiktningsmän ska behöva lägga ner en massa tid på detta, utan ta den tiden till mera viktiga punkter på bilen.
Reklam får endast placeras ihop med ditt startnummer, ex:2 dekaler på huven,2 dekaler per sida på bilen=6 dekaler totalt, alla enligt de mått som står i App K.
Vid de stora tävlingarna kan en huvudsponsor lägga beslag på vissa av ovanstående ytor.
Försök även att sanera i klubbmärkesdjungeln så blir det inga problem vid besiktningarna 1994.

Om du inte har läst App K 1994 så skicka efter detta från SBF, det är översatt till svenska och väldigt lättläst.



GTN är en historisk klass på samma villkor som övrig historisk racing.

Nu när snön viner runt knuten och kylan tränger genom de tjockaste mekoveraller är det lite svårt att inse att säsongsstarten är nära. Fortsätter det såhär har jag snart slitit ut vinterns tredje isskrapa. Usch.

Hursomhelst, för mig med nedplockad motor och en lång lista på småplock talar kalendern obarmhärtigt om att det är nog bäst att att jag börjar skruva på allvar om det ska bli färdigt i tid.
Det är märkligt hur lätt "en liten titt på lagren för säkerhets skull" sväller ut till ett projekt i Öresundsbroformat.

Med nya Appendix K och årsmötet i ryggen är det nu helt klart att vi kör oförändrat 1994. Vi slipper enhetsdäck och bilarna kommer att bedömas på samma sätt som 1993. Mycket trevligt.

GTN Cup 1994 drar igång vid premiären på Gelleråsen och körs sedan vid alla evenemang. Nyhet för 1994 är det nya poängberäkningssystemet som premierar deltagande i alla race, presenterat i No5 1993.

Det blir intressant att se om någon kan utmana Pekka Nyström i år. I fjol var det nästan omöjligt att hänga med hans Corvette, särskilt mot slutet av säsongen när hjulvinklarna började stämma. Vem trotsar kung Pekka av GTN?

Än så länge ser det ut som om Marius Heggstad kommer att få härja fritt i klassen 1601-2000cc med sin röda MGB. Blir det något tillskott i hans klass eller ska han verkligen få det så lätt?

Välkända Hasse Skoog i Morgan har synts i Nostalgia under vintern och siktar på en full säsong. Det är förunderligt att det går att få en så gammal konstruktion att gå så fort. Läckert!

Under vintern har intresset för GTN ökat och antalet besiktigade bilar stiger stadigt. Under tiden mumlas det dessutom en del i garagen.

Det ryktas att:

- en Davrian med BMC 1275cc-motor från Lund kanske dyker upp.
- Johan Birath, mek åt Atte Åkersten, snickrar på en nyimporterad Mini-Marcos.
- Ytterligare Mini Marcos från Örebro och Mini Jem från Haverdal är på väg in i lilla klassen. Var är alla Midgets och Spitfires?
- En Lotus Europa och en ovanlig Lotus Elan Coupé, bägge från Stockholmstrakten, är på väg in i 13-1600-klassen.

Dessutom tätnar våra led ytterligare i år då GTP kör tilsammans med oss istället för GT/GTS.

GTN

Det har pratats om att vi borde märka upp bilarna i heat 6 på något sätt, "N" på våra bilar, "R" på racersportvagnarna och/eller "P" på GTP-bilarna. Kanske märka med cylindervolymsklass? Är det bra? Hör av er, alla inblandade, för eller emot. Vi tar beslut på grundval av opinionen.

Efter premiären på Gelleråsen kommer ett riktigt tungt evenemang; Continental Oldtimers Grand Prix i Anderstorp. Lite förhandsinfo kittlar; Steigenberger, entimmars EM Saloonrace, 30min hundkojarace med förarbyte, massor av körtillfällen och en riktig folkfest med mängder av klubbar och utställda bilar.

Redan vid lunch på torsdagen drar detta igång så se till att vara ledig. Vårt heat ligger ganska tidigt i programmet så det kan bli trevliga dagar med gott om tid att se de andra heaten.

Den här gången tänker jag dessutom hålla mig utanför sandfållorna.

I samband med detta planerar vi att ha ett GTN-möte med grillparty senare på kvällen. Missa inte detta!!!

Vi ses på Gelleråsen!!!

Olof

RACERHISTORISKA KLUBBEN

HJÄLMBESTÄMMELSER

För svenska förare i svenska tävlingar samt för utländska medborgare med svensk licens gäller följande hjälmbestämmelser:

Fr o m 1 maj 1994

a) Integralhjälmsförbud i folkrace.

b) Maxvikt på hjälmen i alla sportgrenar är 1 500 gram med undantag för förare i formelbilsklasserna där maxvikten på hjälmen är 1 700 gram.

c) Maximal vikt på hjälm för juniorförare i gokart är 1 100 gram.

d) Maximal vikt på hjälm för folkracejuniorer samt i damklassen är 1 100 gram.

e) Medicinsk ålder för juniorer är generellt t o m 18-års dagen.

Fr o m 1 januari 1995

Jet- och integralhjälmar rekommenderas vara utförda med intrigerat hörselskydd. Om hörselskydd ej finns inbyggt i hjälmen skall hörselproppar användas.

De hjälmvikter som anges skall vara totalvikten vilket inkluderar all typ av extrautrustning på hjälmen såsom skärm, visir, intercom, regnsnurra m m.

Används intercomutrustning skall hjälmen, av fabrikanten, vara förberedd för detta med utrymme för hörsnäcka och förborrade hål. Hjälmar som ej är testade och godkända enligt detta utförande får ej föränderas från ursprungscertifikatet.

Inredningen i hjälmen (klädseln) skall vara flamsäkert material. (Obligatoriskt krav för hjälmar tillverkade efter 1 januari 1995).

		Maxvikt
Rally:	Jethjälm inklusive extrautrustning	800 g
	Är hjälmen utrustad med intercom	950 g
RA/RC/FR:	Jethjälm inklusive extrautrustning	800 g
	Är hjälmen utrustad med intercom	950 g
RA formel:	Integralhjälm inklusive extrautrustning	1 500 g
Gokart senior:	Integralhjälm inklusive extrautrustning	1 500 g
Gokart junior:	Integralhjälm inklusive extrautrustning	1 100 g
	Vid regn: Får jethjälm med regnsnurra och glasögon, ersätta ovan angivna alt.	ingen maxvikt
Crosskart:	Jethjälm med extrautrustning	1 500 g
Drivers Open:	Hjälm	ingen maxvikt

Undantag från detta är rally där man även i fortsättningen kommer att godkänna Peltors internationella rallyhjälm, med inbyggt intercomsystem, vid nationella tävlingar.

Har någon en hjälm tillverkad före 1 januari 1995 och som uppfyller ovan angivna vikter men saknar flamsäker inredning får denna hjälm slutanvändas t o m 1 januari 1997.

SLAG UNDER BÄLTET AV FIA

Appendix K är säkert bra till stora delar, men tyvärr räcker det med några rader från FIA för att man ska tappa hakan och undra vad i hela världen de håller på med.

I ca 10 år har dis kussioner om Porsche 356 vikter förts, men nu skulle äntligen besked komma för någon skulle ta tag i problemet och ta fram siffror. Problemet var från början att det ej fanns några homologiseringar utan endast ett s.k test-blatt där Porsche uppenbarligen rullat in fullt utrustade bilar med reservhjul, verktyg o.s.v. Knappast någon GTS-bil eller hur? I en FIA bullentin har nu skrattretande,okunniga siffror pre-senterats. Några ex.

- Walters S90 GT som väger ca 740 kg utrustad som då när den tävlades med på 60-talet är 90 kg för lätt.
- Min och Per Rosendahls 356A bilar är 100 kg för lätta. De ska enligt FIA väga 810 kg. Vikten enligt testblatt är 840 kg med all utrustning på d.v.s full inredning, reservhjul, domkraft etc. och en full tank 42 kg bensin. Detta betyder att en sådan s.k testblatt bil efter målgång och 15 l bensin kvar i tanken skall uteslutas.
- En 356A Carrera med 40kg tyngre motor, 6 l mer olja och dubbla oljekylare fram, alltså minst 50 kg tyngre får väga 30 kg mindre d.v.s 780 kg.

Jag ska inte trötta ut Er med fler räkneexempel utan bar kon-statera att 356:or kommer vara sällsynta på tävlingsbanorna i sommar och de som kör är för lätta. Ett annat ex. vidare-befodrat från en engelsk 356 åkare gäller en Volvo P1800 som under hösten körde en rallytävling. Efter tävlingen vägdes bilen som var helt orginal och absolut inget var bortplockat från den. Det visade sig att den var 190 kg för lätt och att det berodde på att Volvo hade ett rykte om sig att bygga robusta och ordentliga bilar.

Man kan i efterhand Konstatera att en del biltillverkare inte hade något intresse alls för tävlingar med vissa bilmodeller och följdaktigen inte brytt sig om tävlingsvikter och tilläggs-homologiseringar. Engelsmännen däremot gjorde t.ex Mians lätta MG Midget 100 kg för tung och Björn Janssons lätta MGB 50 kg

för tung. Våra Porschar ser utrustningsmässigt ut som dessa men är ca 100 kg för lätta. Om nostalgin och byråkratin får härja fritt i Paris kommer fler och fler sluta med det här vi alla tycker är så kul. Dessutom har säkert dyra enhetsdäck skrämt bort en del och det är väl bara miljövännerna som tycker att det här är bra.

Vore det inte bra med ett reglemente som istället sa att man medvetet ej fick lätta bilen men man fick ta bort vissa delar.

Förtvivlad Jan Skoog

INFORMATIONS VOITURES HISTORIQUES/ HISTORIC CARS INFORMATION

. Championnat d'Europe pour Voitures de Sport Historiques, 1994

- Correction : les définitions des classes C4 à C9 telles que publiées dans le règlement du Championnat de 1994 dans l'Annuaire du Sport Automobile de la FIA sont incorrectes et devraient être les suivantes :

,) : jusqu'à 1300 cm3, 1956-61 inclus.
C5) : de 1301 cm3 à 2000 cm3, 1956-61 inclus.
C6) : au-dessus de 2000 cm3, 1958-61 inclus.
C7) : jusqu'à 1300 cm3, 1962-65 inclus.
C8) : de 1301 à 2000 cm3, 1962-65 inclus.
C9) : au-dessus de 2000 cm3, 1962-65 inclus.

. Voitures de Grand Tourisme de Compétition (GTS) : Annexe K, Art. 8.4.

Carrosserie : il est précisé que dans la définition des voitures GT de Compétition (GTS) à l'Art. 8.4, l'exigence du paragraphe 2 selon laquelle les voitures homologuées ne peuvent utiliser que des pièces prévues dans l'homologation, se réfère aux spécifications mécaniques : il est permis d'inclure, pour la carrosserie seulement, des modifications effectuées à l'époque dans les limites des règles internationales pour les voitures de Grand Tourisme en vigueur à l'époque, comme indiqué au paragraphe 3. C'est pourquoi, pour l'établissement de la "spécification d'époque" concernant la carrosserie des voitures de GTS seulement, l'Article 8.10, i) n'excluera pas l'application des Articles 8.10 ii) iii) et iv), à condition que la carrossserie soit conforme avec une configuration complète utilisée sur le modèle concerné, dans une compétition internationale organisée à l'époque conformément au règlement de la FIA

`écisions d'admissibilité

- Hillman Imp De Luxe 998 et Super 998 : ces modèles, dans la spécification de la fiche d'homologation N°526, sont reconnus, avec entrée en vigueur immédiate, en tant que Voitures de Grand Tourisme ; l'utilisation des extensions de la fiche 526 est limitée à 'les apparaissant sur les fiches d'amendement 1 à 6.

- Porsche 911 : les voitures de la période F peuvent utiliser le dispositif de réglage de carrossage se trouvant sur les attaches supérieures de la suspension avant, créé sur le châssis N°302695.

. Pneus

- Les monoplaces de Formule France et D.B. Monomil peuvent utiliser respectivement les pneus Michelin XAS (FF) et X qui équipaient à l'origine ces formules, lorsqu'elles participent à des courses limitées à l'une ou l'autre formule. Pour les épreuves comprenant d'autres voitures, l'Art. 15 de l'Annexe K doit être respectée.

. Errata : Annexe K de 1994

- Dans l'Art. 10.14, la référence à l'Article 257.13.4 de l'Annexe J devrait indiquer l'Article 259.14.4.

- Dans l'Art. 13.5, version française seulement, la seconde phrase devrait être : "Sur les voitures de Classe F, les systèmes d'allumage électronique **peuvent être utilisés** à condition d'être couplés..."

. 1994 European Championship for Historic Sports Cars

- Correction : the definitions of classes C4 to C9 as published in the 1994 Championship regulations in the FIA Yearbook of Automobile Sport are incorrect and should read as follows :

C4) up to 1300cc, 1956-1961 inclusive,
C5) from 1301cc to 2000cc, 1956-1961 inclusive,
C6) over 2000cc, 1958-1961 inclusive,
C7) up to 1300cc, 1962-1965 inclusive,
C8) from 1301cc to 2000cc, 1962-1965 inclusive,
C9) over 2000cc, 1962-1965 inclusive.

. Competition Grand Touring Cars (GTS) : Appendix K, Art. 8.4.

Bodywork : it is pointed out that in the definition of Competition GT (GTS) cars in art. 8.4, the requirement in paragraph 2 that homologated cars may only use parts included in the homologation refers to the mechanical specifications ; it is permitted to include, for the bodywork only, modifications carried out in the period within the limits of the international rules for Grand Touring cars in force at the time, as stated in paragraph 3. Therefore, for the establishment of the "period specification" with regard to GTS cars' bodywork only, article 8.10 i) will not exclude the application of articles 8.10 ii) iii) and iv), on the condition that the bodywork is in conformity with a complete configuration used on the model concerned, in an international competition run to FIA regulations in the period.

. Eligibility decisions

- Hillman Imp De Luxe 998 and Super 998 : these models in the specification of homologation form n° 526 are recognized, with immediate effect, as Grand Touring Cars ; the use of the extensions to form 526 is limited to those on amendment forms 1 to 6.

- Porsche 911 : cars of period F may use the camber adjustment facility featured on the front suspension top mounts, introduced on chassis number 302695.

. Tyres

- Formula France and D.B. Monomil single seaters may use, respectively the Michelin XAS (FF) and X tyres which, originally equipped those formulas, when competing in races limited to one or the other formula. For events with other cars, art. 15 of Appendix K must be respected.

. Errata : 1994 Appendix K

- In art. 10.14, the reference to article 257.13.4 of Appendix J should read article 259.14.4.

- In art. 13.5, French version only, the second phrase should read: "Sur les voitures de Classe F les systèmes d'allumage électronique **peuvent être utilisés** à condition d'être couplés.....".

RHK:S PRYLMARKNAD

Köpes: Till AMC-AMX 68-70, Tillbehör, Trimdelar, originaldelar eller bara bra att ha grejor.
Säljes: AMC Hornet S/C 360-71, en av 784 tillverkade. Ev. byte.Pris 25.000:- eller hbj.
Ulf Westerlund tel. 08-9788307, Fax. 08-975492, Mobil. 010-2716766.

Köpes: Glasfiberfront till "Frogeye". Jonas Lindquist. 08-59116928.

Köpes: Föraroveraller för nat. bruk st. 46 gärna mindre samt en st. 54. Ring Håkan08-7564631 eller 08-7566446, Lena 08-54352518.

Säljes: Effyh 1950, komplett så när som Motor och låda. Peter Kumlin 0243-228477

Säljes: Turner Mk. III -63. Klar för GTS heat 2. G 10 tel. 070-7201635 el. 031-886210 Per Löveryd

Säljes: Elva Courier MK IV, 80.000:-, Van Diemen -75 FF ex works car CH.nr. 008, 50.000:-, Massor med tävlingsutr. Lotus Cortina MK I, Holbay lättviktsvev 2 st. + 4 st. ultralätta stålstakar. 10.000:-, Massor med tävlingsdelar till MG midget "1275" för GTN klassen, massor med MGA och MGB delar och lite motordelar till Alfa-Romeo 1570+1779+1962cc. Kjell Wallin 08-7731717

Säljes: Halon brandsläckare 4 kg. pris 625:- Bertil Persson 044-289060 dag, 044-247494 kväll.

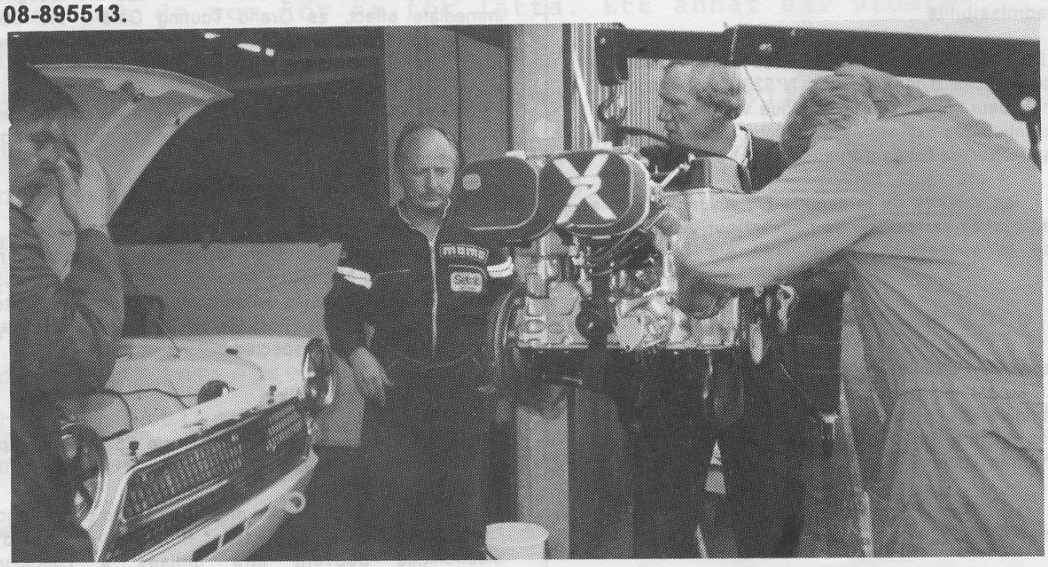
Säljes: F3 midget, TLV-48 ID-handl. Fullt körklar. Evtl. byte mot husbuss. Bruno 019-225618

Säljes: Porsche 356B-60. Ren-obj. pga tidsbrist. Magnus Nilsson 0520-29534 h, 0520-86320.

Köpes: 4 st. Dunlop Racing 15" för 4 1/2 " Fälgar. 4 st. 4 1/2 " Renault Gordini fälgar. Pontus Hemmingsson 018-558441 h, 08-7348868 arb.

Säljes: 1 Brabham BT 41 F3 1972/73. Ch.nr. 14 S ex. Uffe Svensson. Totalrestauread som ny. Holbay motor. Vit. 1 Brabham BT 41 F3 1972/73. Ch.nr. 21. Totalrenoverad. Holbay motor. Svart. Bägge är raceklara. Per Gjerdrum 047-66-847622 h. 047-66-982905 kont.

Säljes: Franstolar/baksoffa/ dörrsidor röd MB-tex till Mercedes 220S/SE (W III). Pris 3600 kr. för allt. 2 st. Mercedes 220S -61 kommer att skrotas och div. delar (ej plåt) blir till salu. Mercedes Benz tidningar IN ALLER WELT (Sv.) nr. 1,5,6 1980. 1,2,6 1981 och IN ALLER WELT (Ty.) 6 1989. 1,5,6 1990 och hela 1991. Bengt Bengtsson, Skyttens väg 1, 17560 Järfälla eller fax. 08-895513.



Det är inte bara på Falcon som det behöver bytas motor (Silverstone -93) foto: Nicke

Malmö 940111

Racerhistoriska klubben
Box 4007
Redaktionen
Att: Mats Israelsson
Fax 08-7562566

God fortsättning, redaktör´n !

Tacksam om nedanstående "information" införes i Ert nästa medlemsutskick.

Medical Check Up for Racing Drivers.

Ni som tävlar internationellt (gäller även internationella tävlingar i Sverige) behöver ett Accident Control Card vilket ersätter tidigare Medical Card.
Nytt för i år är att "fulleffektsprov på rullande landsväg" (EKG under pågående belastning på testcykel) krävs redan fr.o.m. 40 års ålder. Dessutom är årlig "kontrollbesiktning" (läkarundersökning) som tidigare obligatorisk.
Undertecknad hjälper som tidigare hugade chaufförer med detta till en facil penning (kr 250:- för läkarundersökning och kr 550:- för läkarus. inkl. arbetsprov).
Läkarundersökning och arbetsprov utförs vid ett och samma besökstillfälle i Helsingborg eller eventuellt i Malmö.
Intresserade kan ringa dagtid 042-144335 och kvällstid 040-122786.
Carsten Wihlborg, Sportvagnsentusiast och leg. läkare

Även tacksam om nedanstående annons införs i nästa annonsblad under säljes.

Äkta Minilite fälgar
5 st , 5,5x13, Triumphdelning, aldrig använda (originalkartong),kr 12000:-
Tel dagtid 042-144335, kvällstid 040-122786
Carsten Wihlborg

Raciga hälsningar!

Carsten Wihlborg
V.Fågelvägen 5
236 42 Höllviken

MONACO GRAND PRIX -94 !

Direktbuss från Örebro till Monaco Grand Prix den 12/5 -94. Resan omfattar 6 dagar med 3 övernattningar i Golfe Juan i ett nybyggt lägenhetshotellet ligger mellan Cannes och Nice ca 1 mil från Nice och 3 mil från MC. Vi kommer under Grand Prix åka tåg till MC för att undvika köer med buss.

I resan ingår: BUSS, BÅT, LÄGENHETSHOTELL, VÄGSKATTER.

Vi startar den 12/5 kl 06.00 från Örebro i en Setra Hds med toa, pentry, video, och kaffeautomat samt 2 chaufförer. Vi åker över Helsingborg-Helsingör, vidare Rödby-Puttgarden genom Tyskland. Vi stannar för mat och kaffe paus.

Till Basel har vi 100 mil och genom Italien och Schweiz ca: 80 mil. På fredag-middag passerar vi Franska tullen och ser så småningom Furstendömet Monaco.

Vi kommer in ovanför MC och passerar på mellancornichen. Genom Nice går vi ner efter strandpromenaden. Vi beräknar komma till hotellet under fredagen den 13/5 (kvällen). Vi övernattar mellan fre-lör-sön-mån vilket blir 3 hotellnätter. Hemresa måndagmorgon efter överenskommelse.

Vi kan också skaffa biljetter till Grand Prix, men dessa måste förbeställas i god tid, och kommer att kosta mellan 150-1400FF.

Lördag 14/5	*Sittplats*	*300-700 FF*	*Stoplats*	*150-200 FF*
Söndag 15/5	*Sittplats*	*500-1400 FF*	*Stoplats*	*200-300 FF*

Allt detta och ett glatt humör på köpet får Ni för 3 600:-
Med reservation om något tillstöter. vi bör ha 25 personer för att genomföra resan.

FÖR MER INFORMATION RING: Roland Nylén 0586-44 398 eller 010-2808356
Din Resa 019-223225 eller Morgan 070- 5223225 Fax: 019-11 44 88