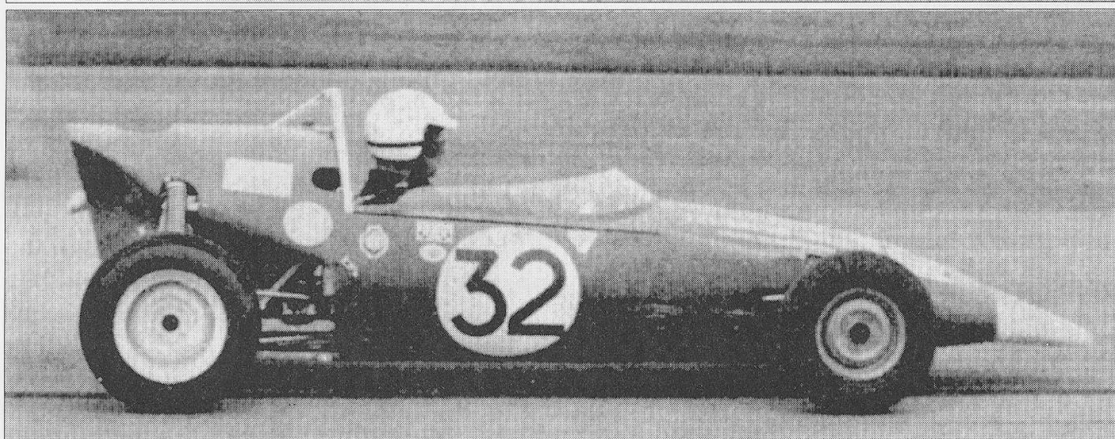
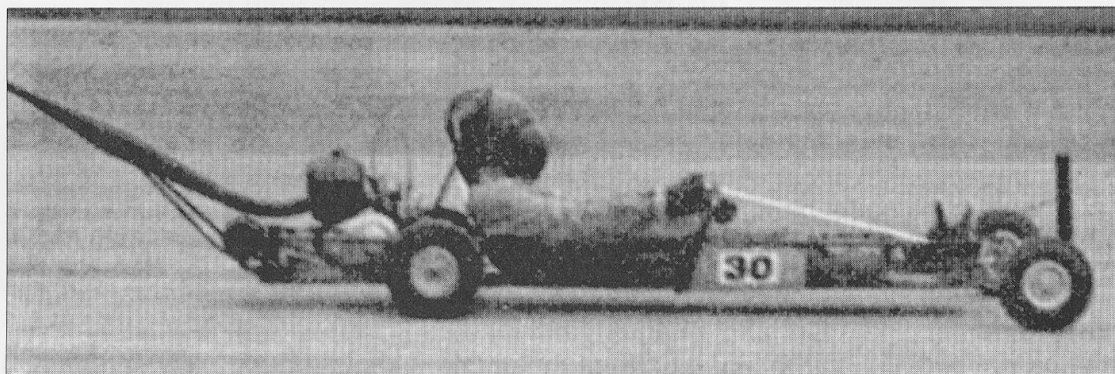


RUTFLAGGAN NR 1 2007



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

REKORDSLAGNINGSDAGS



Bilder från rekordslagningarna på Elvingtons Airfield i Yorkshire den 5 oktober 1968. Överst Brian Smiths specialare med kompressorförsedd 250 cc Villiers Starmakermotor. Han satte två världsrekord på stående start, ½ km och 1 km med 110,385 resp. 132,900 km/h. Dessa rekord står än idag. Den undre bilden föreställer Alan Staniforth med sin Terrapin-Min med 1100 cc kompressormotor, som också slog rekord, men hans rekord slogs redan efter ett år på samma arena av H. Bull, vars rekord dock står sig än idag. Du kan ha möjlighet att slå världsrekord själv i juni månad. Det behöver inte vara med en historisk bil, det kan kanske räcka med en pigg dragare. Se mer om detta i denna Rutflagga.

Glöm inte årsmötet 3 mars 2007 på Brunstorps Wärdshus!



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov
Hemsida: www.rhkswe.org

Rutflaggan

Bidrag, gärna med något **nostalgiskt**,
vill vi ha innan den 15 april, 2007.
Red.

Kassören önskar meddela att de som gör **betalning över nätet börjar med att ange sitt eget namn**, så slipper han ha en massa inbetalningar utan avsändare.

INFORMATION

STYRELSE

Ordförande Bruno Rösler
V. ordförande Hans P. Zolnir
Kassör Anders Ek
Sekreterare Björn Otterberg
Ledamöter Hans-Erik Johansson
Pähr Svensson
Lars Hagman
Suppleanter Håkan Lindevret
Sture Danielsson

Tel.

019-29 24 18
0142-250 49
OBS nytt:
0370-719 40
0470-75 30 13
0300-176 76
019-56 07 01
08-89 38 94
016-51 53 39

Mob./fax

070-622 56 18
070-570 70 41
070-274 40 62
070-630 63 33
070-577 10 02
070-604 64 64
070-527 69 34
070-793 79 87

E-post

bruno-rosler@swipnet.se
anders.ek5@comhem.se
bjorn.otterberg@telia.com
hagstad@swipnet.se
isab@telia.se
lassehagman@msn.com
hakan.lindevret@se.fujitsu.com

KLASSREPRESENTANTER

A-D Roland Haraldsson
GT-GTS Lars Hagman
Midget Per Hågeman
Formel J Lars-Göran Sjöberg
Formel V Bo Pettersson
Anderz Johansson
Sven-Åke Svensson
Formel Ford Michael Juhlin
Johan Krondahl
Standardvagnar Yngve Gustavsson
Lennart Nilsson
1000 cc Cupen Leif Zimmer
Sportv. G+H+I L-G Widenborg
Sport 2000 Pelle Svensson,
GT-Nationell Stefan Svensson
Jan Hellberg
Standard-Ny Sture Danielsson

033-41 62 41
019-56 07 01
040-91 18 13
0122-60330
018-30 11 11
0371- 152 23
0418-43 11 98
08-28 43 14
0451-614 03
08-590 845 04
0554-409 32
040-30 04 91
042-20 74 33
0300-176 76
0470-693 39
013-14 92 29
016-51 53 39

roland@automobilia.net
lassehagman@msn.com
ph.race@alfa.telenordia.se

Gar. 08-29 40 54

yngve.gustavsson@cramo.se
lennart.nilsson@osterbergs.nu
leif@zimmer.se

BESIKTNINGSMÄN

Per Knuthson tel. 0500-45 20 45
L-G Widenborg tel. 042-20 74 33
Magnus Nilsson tel. 0520-726 14
Åke Hansson tel. 08-715 84 96

REVISORER

Åke Axelsson tel. 08-551 741 41
Åke Hansson (suppl.) tel. 08-715 84 96

FÖRSÄKRINGAR

Staffan Lindberg tel. 0470-223 98
Peter Kumlin tel. 0243-22 84 77
Åke Lindh tel. 044-24 15 10
Åke Hansson tel. 08-715 84 96
Horst Brüning tel. 0435-230 97
Bruno Rösler tel. 019-29 24 18
Per Knuthson tel. 0500-45 20 45

VALBEREDNING

Lennart Henjer tel. 0454-164 88
Kaj Wallin tel. 019-22 81 14

REGALIA

Ferdinand Gustafson tel. 0520-65 53 77,
mob. 070-750 89 89

REDAKTIONEN

Per Hågeman tel. 040-91 18 13

WEB-MASTER

Henrik Hansson 0705-63 29 00 hh-tech@home.se

PRESSEKRETERARE

Bo Lindman 070-595 83 99, bo.l.lindman@telia.com

ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP

+ MEDLEMSREGISTER

Anders Ek, tel. 070-274 40 62
E-post: anders.ek5@comhem.se

PRODUKTION

Ögats Glädje & Idé AB, tel. 0435-77 03 70, fax /72.
E-post: info@ogats-gladje-ide.se

BIDRAG TILL RUTFLAGGAN SÄNDES TILL:

Per Hågeman
S. Klockspelsvägen 3A, 217 74 Malmö.
ph.race@alfa.telenordia.se
Vi behöver både bilder och reportage!
Vi vill gärna ha ditt material på diskett eller
CD-Rom för att spara tid och pengar till klubben.

Gunnar Elmgren

Svensk bilsport har sorg.

Gunnar Elmgren har efter lång tids sjukdom gått ur tiden.

Han skulle ha blivit 65 år i sommar.

Gunnar hade ett fantastiskt liv bakom sig.

Han var en av dessa sällsynt väl lottade människor som hade många strängar på sin lyra.

Redan i skolan ville han bli journalist, men drömde om en karriär som racerförare.

Bilintresset initierades tidigt, vid 13 års ålder satt han för första gången bakom en ratt och körkortet erövrades blott några få dagar efter artonårsdagen.

Tävlingsdebuten kom snabbt därefter.

Gunnar deltog i ett SM-lopp på anrika Skarpnäck utanför Stockholm med en Mini-Cooper.

Han placerade sig på femtonde plats och tyckte att det hade varit väl värt skolket från latinlektionerna i skolan.

Gunnar blev mycket riktigt journalist och kom att arbeta hos de största tidningarna i Sverige, som motorredaktör i Expressen, Svenskan och Teknikens Värld.

Efter Mini-Coopern införskaffades en liten Lotus Super Seven varmed Gunnar kom tvåa i det svenska sportvagnsmästerskapet. Nästa bil blev en Cooper T76, en ensitsig formel 3-racer.

Då upptäckte Gunnar att han nog inte skulle få göra goda vännerna Ronnie Peterson och Reine Wisell sällskap på prispallarna och drömmen om att bli racerförare på allvar fick sig en törn.

Gunnar kom även att prova på båtracing i off-shoretävlingar som navigatör och blev med tiden också en mycket uppskattad speaker vid motortävlingar, från klubbbracingnivå till Formel 1.

Efter många år som motorjournalist bytte han sida och arbetade med public relations i ett välkänt företag med samma namn.

Där kom Gunnar att bli ansvarig för konton som bl.a. British Leyland, Goodyear och Philip Morris/Marlboro.

Särskilt arbetet för Philip Morris passade Gunnar som handsken, eftersom det multinationella företaget just hade gått in som storsponsor hos det brittiska BRM-stallet.

Därefter kom Gunnar att arbeta för Renault, Volvo och Mercedes-Benz avseende public relations och public affairs.

1989 anställdes Gunnar som förbundsdirektör i Svenska Bilsportförbundet (SBF) och stannade på denna post i sju år.

En av de första åtgärder Gunnar vidtog som förbundsdirektör var att se till att förbundet skaffade en miljöpolicy. En åtgärd som visar hans framsynthet i viktiga samhällsfrågor.

Samtidigt fortsatte han sina uppdrag inom den internationella bilsporten, främst i

FIA Historic Motor Sport Commission där han valdes till dess president 1993.

Samtidigt hade Gunnar också gjort re-entré på tävlingsbanorna.

Nu i historisk racing med en magnifik Maserati 6CM som så småningom byttes ut mot en Maserati 250F CM8.

Det var en drömbil som kom att ge Gunnar flera klassegrar vid tävlingar i England och på kontinenten.

Tala om att leva som man lär!

Gunnar ägde under åren en mängd intressanta tävlings, sport- och lyxbilar.

Gunnar var också passionerat flygintresserad.

Han var under femtotalet år lycklig ägare till en Tiger Moth och vid sin död delägare i en Harvard IIB "fighter trainer" som var föremål för en omfattande restaurering.

Gunnar var medlem i ett stort antal klubbar. Han var en av grundarna av Racerhistoriska Klubben och mångårig stöttepelare i Stockholms Sportvagnsklubb (SSK), där han också var hedersmedlem.

Gunnars bortgång lämnar ett mycket stort tomrum efter sig, både nationellt och internationellt.

Hans obestridda kunskap och vänliga väsen gav honom vänner överallt.

I denna stund går våra tankar till hustrun Helen och dottern Victoria.

Kåge Schildt

Förbundsordförande

Svenska Bilsportförbundet

Från Redaktionen

Som kunde läsas i förra numret av Rutflaggan så hade FIA gjort en helvändning i sin syn på förhållandet med att köra med kopior eller replicor kontra "äkt" bilar. Ja, hela inställningen verkar nu vara mer "seriös" än någonsin, om uttrycket tillåts, efter det att John Huges arbetsgrupp, på hela 16 personer, arbetat färdigt. Eftersom Huges också valts till President i den Historiska Kommissionen (HMSC) efter Gunnar Elmgren, så kommer detta troligen att få stort genomslag på hur man ser på historiska tävlingsbilar. Han påpekar bl.a. vikten av att inse att historisk motorsport skiljer sig från modern, vilket också RHK alltid hävdar. Han vill också se bilarna användas nära sin periodspecifikation, så att de inte utvecklas till att till slut bli något liknande siluettbilar, och även detta är ju något som vi tycker är riktigt.

REDAKTÖREN

Det skall, som tidigare nämnts, skapas en databas som täcker alla historiska, internationella tävlingsbilar, vilket verkar bra. Han inser också att det finns ingen tid att spilla, då mycket av den kunskap som söks sitter i huvudet på folk som börjar bli gamla, och snart kanske inte finns med bland oss. Så sant som det är sagt. Huges inser att detta med databasen är ett stort och dyrbart projekt och utesluter inte att den skulle kunna finansieras från någon utomstående sponsor, vilket man i så fall måste applådera. Kan vi också lösa problemet med våra nationella racerbilar som aldrig varit på de internationella arenorna så vore det ännu bättre. Men det kanske inte är något problem?

Jag har spånat litet på min dator och fört in de tävlingar som jag kört, och då funnit att den gått dubbelt så många tävlingar som Historisk tävlingsbil, som den gjorde när den var en modern F-3 bil. Något som också ger näring till viss eftertanke.

Det är tveksamt om det kommer att bli något FIA mästerskap för Standard- och GT-bilar i år. I skrivande stund (17 februari) finns inga tävlingsdatum publicerade, och då är det ju svårt att planera något. Andra serier som U2, Top Hat och tyska Bredauers och Rosmann-serierna, liksom ADACs långdistanscup kommer naturligtvis att dra fördel av detta, så om FIA tänker ta sats till något nästa år, så krävs det nog litet mer än bara "FIA" om det skall bli någon framgång. Vårt "eget" NEZ-mästerskap är naturligtvis annars också ett alternativ, om man nu inte nöjer sig med RHK-Cupen.

Jag talade om licenskostnader i förra numret, och för en historiskt tävlande, är det förmodligen bara i FIAs serier det krävs internationell licens. Här är alltså möjlighet att "spara" 1650:-, dvs. om Du tänkt ta ut internationell licens, men inte behöver. Beträffande kostnader så kan man gå in på SBFs "prislista" (så lång att den nästan konkurrerar med SvDs börslistor) och konstatera att det kostar 2000:- att överföra en utländsk HTP-handling till SBF. Den verkar "lagom" för att det inte skall vara lönt att besiktiga utomlands. Konstigt nog så existerade inte denna avgift alls förra året och det kan knappast vara en merkostnad för SBP av den digniteten. Vi brukar, oftast med rätta, beteckna England som ett föregångsland vad gäller racing, men HTPn är vad jag förstår dyr även i England, även om man inte nödvändigtvis måste ha den vid alla nationella tävlingar där HSCCs duger gott. Men det dummaste hörde jag just, och det är inte 1 april än. Jo, alla fordon, även tävlings-

fordon, skulle föras med en anordning, "Pay as you go", förmodligen något slags GPS, som läser av hur mycket Du har kört, och sedan kommer det hem en månatlig räkning på detta, förutom "mätaren" som skulle kosta ca £ 200. Så dumt, att det måste vara politiker som ligger bakom. Of course! Så där i upprördhetens marginaler noterar vi att Donington Park har sålts till ett privat konsortium, med bilsamling och allt!

Bilsportarvet. Har Du hört talas om det? Nej, tänkte väl det. Själv tror man ibland att man är informerad om "allt" om historisk bilsport. Detta är ett arbete som en grupp inom Bilsportförbundet jobbar med för att dokumentera så mycket som möjligt av svensk bilsports historia innan den är borta för alltid. Jag råkade på en liten broschyr om detta i samband med Svenska Rallyt där SBF hade en monter, och detta är ju intressant, och stämmer väl överens med de riktlinjer som Huges driver inom FIA vad gäller dokumentation. Vår nya värld inom data ger ju möjligheter att lagra mycket på minimal plats som annars skulle ta hyllmeter. Tilltalande är ju också att allt arbete sker ideellt och att det inte finns några vinstintressen.

Man vill att Du skall skänka allt som kan vara av intresse; startlistor, program resultatlistor, tidningar, foton osv. som Du inte har användning för. Varje dokument kommer att tilldelas ett söknummer så att det blir lätt att spåra, varefter dokumentet fotograferas eller skannas för att sparas i en databas. Därefter kommer originaldokumentet att sändas till Riksarkivet för förvaring och säkerställs därmed för framtiden. Så släng ingenting som Du tror kan vara av intresse.

Konstigt nog verkar det som att RHK inte varit kontaktat, men strunt i det, det är bra att det kommit igång något som centralt dokumenterar Svensk Bilsport. Du kan skriva till SBF med Att: Bilsportarvet, eller maila bilsportarvet@sbf.se i detta ärende. Forskare, författare och journalister skall kunna ta del av materialet i arbete som handlar om detta ämne.

OBS! Till nästa nummer av Rutflaggan kommer vi i vanlig ordning att presentera listorna med startnummer över de olika heaten. Jag vill gärna ha rapporter från klassföräldrarna om hur det ser ut. Vissa har kanske sålt sina bilar, men vi hoppas ju att det kommer till en del nya ansikten också. Kom dock ihåg, att för att få åtnjuta ett fast nummer i RHK-Cupen krävs det förstås medlemskap i vår klubb.

Årsmöte den 3 mars 2007 på Brunstorps Wärdshus

Mellan Vätterns strand och E4-motorvägen norr Huskvarna. Avfart 101.

- | | | | |
|-------|--|-------|--|
| 10.30 | Kaffe och fralla vid ankomst. RHK bekostar. | 13.30 | Gästföreläsning; kåseri och info. om Mariestad av Björn Persson. |
| 11.00 | Årsmötesförhandlingar | | |
| 14.30 | Årsmötet fortsätter. Avslutas ca 15.45. | | |
| 12.45 | Lunchuppehåll. Lunch bekostas av resp. medlem. | 16.15 | Konstituerande möte för vald styrelse. |

Tag gärna med tidningen till mötet med tanke på motionerna och ev. nya namn på sid 2.

Tävlingskalender 2007

RHK Cupen

26-27 maj	Kinneulle Ring	RHK Cup+SPVM	SSK
15-17 juni	Velodromloppet, Karlskoga	RHK Cup/NEZ+SPVM	RHK/KMF
7-8 juli	SSM, Ring Knutstorp	RHK Cup+SPVM	MGCC
7-9 september	RHK-Final, Falkenberg	RHK Cup+SPVM	FMK

Vid dubbeltävlingar kommer båda racen att räknas. Om det förekommer dubbelrace kommer detta att framgå av inbjudan från respektive arrangör. Således kan Cupen bestå av 8 deltävlingar totalt. Borträknande av någon deltävling kommer ej att ske. Om tid för två träningar ej föreligger under samma tävlingshelg, gäller tidsträningen som startuppställning för race 1. För race 2 gäller bästa varvtid under race 1 som startuppställningsposition.

Säsongens prisfest och höstmöte

6-7 oktober Mariestad

Mariestads Kommun arrangerar motorkulturdagar i centrala delarna med bl.a. avstängningar med uppvisningskörningar, lådbilsrace, konstutställningar med tema motorsport etc. RHK:s prisfest och höstplaneringsmöte kommer att ske i samband med detta evenemang, där kommunen är behjälplig med trygga garageringar, festmåltid och lokal för konferens.

NEZ Historic Championship

5-6 (res. 12-13) maj	Ring Knutstorp	HMS, DK
15-17 juni	Velodromloppet, Karlskoga	RHK/KMF
14-15 juli	Bothniaring	Historic Race, SF
11-12 augusti	Våler	Norge

FIA Formel Junior Lurani Trophy

31 mars - 1 april	Mugello	Italien
27-29 april	Hockenheim	Tyskland
1-3 juni	Misano Adriatico	Italien
10-12 augusti	Old Timer GP, Nürburgring	Tyskland
22-23 sept.	Dijon-Prenois	Frankrike

FIA Cup for Historic GT cars and Challenge for Historic Touring cars ???

Övriga tävlingar

30 jun - 1 juli	Superprix Meeting, Brands Hatch	HSCC (med 500 Celebration)
28-29 juli	Falsterbo Classic	Skanör, FCSS
4-5 augusti	Copenhagen GP	Gatrace, Köpenhamn, HMS
10-12 augusti	Old Timer GP, Nürburgring	ADAC

International Historic Motorsport Show 2007, nu kallad Race Retro, som avhålls på Stoneleigh Park utanför Coventry, dit åtminstone att par dussin RHKare brukar söka sig, är framflyttad en månad till **den 23-25 mars**. Ytterligare finnes på www.historicmotorsportshow.com

Motioner

Göteborg 2007-01-12

Motion till RHKs årsmöte 2007 om ändring av § 3 i stadgarna.

Bakgrund:

De senaste årens skärpning och krav från framförallt FIA vad gäller bilarnas beskaffenhet, som t.ex. bränsletankar, bälte, släckare och däck har gett upphov till stora diskussioner och meningsskiljaktigheter. RHKs styrelse har vid dessa diskussioner alltid sagt sig vara tvingade att följa dessa med den förklaringen att det står i RHKs stadgar att klubben förbinder att sig följa FIA och IHVO.

Förslaget till stadgeändring av formuleringen i § 3¹ ger klubben möjlighet att tillåta nationella avvikelser, t.ex. vad gäller bälte², stolar², och reklam (t.ex. klassponsor).

Grundtanken med denna motion är att bilarnas specifikationer fortfarande skall överensstämma med periodspecifikationen och att vi skall ha FIA Appendix K som en guide för RHKs verksamhet.

Motionen är att stryka följande: "i enlighet med av FIA och IHVO fastställda regler".

MVH

Henrik Hansson

Ref. 1

Utdrag ur RHKs stadgar

§ 3 Klubbens Verksamhet

Klubben skall verka för i § 2 angivna ändamål, bl.a. genom:

- att lokalisera och bevara tävlingshistoriska intressanta bilar och delar av sådana
- att medverka till att dessa blir restaurerade på ett fackmässigt och korrekt sätt
- att ge råd beträffande identifiering och restaurering av tävlingsbilar och delar av sådana
- att anordna och deltaga i tävlingar och uppvisningar av historiska tävlingsbilar **i enlighet med av FIA och OHVO fastställda regler.**
- att arkivera litteratur och dokument inom intresseområdet
- att samarbeta med organisationer och myndigheter med anknytning till klubbens verksamhetsområde
- att hålla kontakt med in- och utländska organisationer med liknande verksamhet

Ref. 2

Utdrag ur SBFs Tekniska reglemente

http://web.sbf.se/regler/up/4/TR_Regler.pdf

TR 5.6 Bilbälten

TR 5.6.1 Typer

4-punktsbälte: Bälte med två axelband, ett midjeband. Antal fästpunkter skall vara två för midjeband och en eller två för axelbanden.

6-punktsbälte: Bälte med två axelband, ett midjeband och två för benen. Antal fästpunkter skall vara två för midjeband och en eller två för axelband och två för banden över benen.

Dessa bälten skall överensstämma med FIA Standard 8854, 8853, 8854/98, eller 8853/98.

Dock behöver FIAs åldersgräns inte uppfyllas avseende sista användningsdag.

För Racing, Rallycross/Backe är det ett krav på "vrid-lås" öppning. För rally rekommenderas s.k.

"push.button" öppning. Ett ASN kan homologera monteringspunkter för bälten i skyddsburen i samband med skyddsburshomologeringen (se art. 253.8.4) under förutsättning att dessa testas.

TR 5.16 Stolar och stolsfästning

Om original fästningspunkter och infästningar är förändrade, ska de nya delarna vara godkända av stolstillverkaren eller överensstämma med följande specifikationer (se skiss 253-52)

1. Fästena måste ha min 4 st fästningspunkter/stol, min 8 mm skruvar och förstärkningsplattor till chassiet. Min kontakryta mellan chassie och fäste är 40 cm² för varje monteringspunkt. Om snabbutlösningssystem används måste de motstå en kraft av 18000 N både vertikalt och horisontellt. Om stolen är justerbar måste det antingen vara originalet homologerat till bilen eller till stolen.
2. Stolen måste monteras till fästena med minst 4 monteringspunkter, 2 fram och 2 baktill på stolen, med min 8 mm skruvar och förstärkningsplattor inbyggda i stolen. Varje monteringspunkt måste motstå en kraft av 15000 N i varje riktning.

3. Min tjocklek på materialet för förstärkningsplattor, konsoler är 3mm för stål, 5 mm för aluminium.

Minsta längd/bredd på varje fäste är 6 cm.

Alla stolar som används i bilen ska antingen vara original, och endast modifierade med delar som godkänts av stol/bilfabrikant, eller homologerade av EEC, FMVSS eller FIA (8555/1992 eller 8555/1999 standard) utan modifiering. Dock behöver FIAs åldersgräns inte uppfyllas avseende sista användningsdag.

Alla stolar ska vara försedda med integrerat nackstöd.

■ ■ ■ ■ ■

Motion till Racerhistoriska Klubbens årsmöte den 03.03. 2007

Jag, Hans-Peter Zolnir motionerar om följande revidering av § 2 samt revidering av § 3, 4:e avsnittet i Racerhistoriska Klubbens stadgar

Lydelsen av § 2 idag: Citat

Klubbens ändamål

Racerhistoriska Klubben är en ideell sammanslutning vars syfte är att studera och sprida kunskap om tävlingsbilarnas och hastighetstävlingarnas historiska utveckling och kulturella betydelse och att främja historiska tävlingsbilars aktiva användning.

Jag motionerar om ändring av § 2 till: Citat

Racerhistoriska Klubben är en ideell sammanslutning vars främsta syfte är att studera och sprida kunskap om tävlingsbilarna i Sverige och svenska hastighetstävlingarnas historiska utveckling och kulturella betydelse och att främja historiska tävlingsbilars aktiva användning.

Under § 3

Klubbens verksamhet

4de avsnittet står idag: Citat

- att anordna och deltaga i tävlingar och uppvisningar av historiska tävlingsbilar i enlighet med av FIA och OHVO fastställda regler.

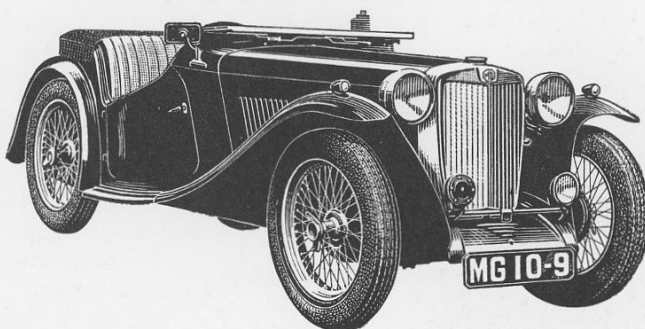
Jag motionerar om ändring till: Citat

- att anordna och deltaga i tävlingar och uppvisningar av historiska tävlingsbilar enligt tillämpliga regler som beslutats av Racerhistoriska Klubben, Bilsportförbundet samt Riksidrottsförbundet.

Specifisering av min redogörelse delger jag vid årsmötet.

Med vänliga hälsningar

Hans-Peter Zolnir



Skärpta regler vid Racerhistoriska Klubbens tävlingar gällande alla tävlingstillfällen under säsongen 2007.

På allmän begäran av deltagare, funktionärer och arrangörer, för att stävja ojuste och vårdslös körning i samband med träning/tävling, kommer följande regelskärpningar att tillämpas, vilka skall ingå i tilläggsreglerna för anmälan till racetillfällen där RHK deltagar. Klubbens mening är att aldrig tillåta några skador på vare sig förare eller fordon.

ORDFÖRANDEN

Denna skrivelse skall tillhandahållas tävlingsledare, domare och samtliga banfunktionärer. Funktionärerna skall vid funktionäresmötena informeras av tävlingsledningen om vikten av att inrapportera alla incidenter som kan betraktas som ojusta eller vårdslösa av racedeltagare enligt RHK:s värderingar om gentlemanmässiga och skadefria tävlingar.

Ojust eller vårdslös/omdömeslös körning skall inte accepteras. Med detta menas att avsiktlig trängning, någon form av hjul eller karosskontakt, ovillkorligen skall inrapporteras till tävlingsledare, vilken avgör bestraffningsform. Även domare kan i förekommande fall begära åtgärd av tävlingsledning.

Besträffningar:

Vid ojust körning visas Varnings/Observationsflagga enligt regelboken RA 6.2.1.F Den tävlande skall ovillkorligen kontakta tävlingsledningen direkt efter heatet för besked. Underlåtenhet kan medföra bestraffning.

För vårdslös/omdömeslös körning skall svart flagga tillämpas. Bedöms förseelsen inte som grav, kan den tävlande tillåtas fortsätta heatet efter tillrättavisning i bandepån av tävlingsledningen.

Bedöms förseelsen som grav, eller vårdslöst agerande med avåkning eller skada som följd, skall den tävlande diskvalificeras.

Om klubbstyrelse/klassansvarig gemensamt anser att den diskvalificerade föraren uppträder på sätt som skadar vår sportgren, äger dessa rätt att utdöma startförbud vid andra kommande tävlingstillfällen där klubben är arrangör/medarrangör.

Bruno Rösler

Ordförande, Racerhistoriska Klubben



"E-types på Goodwood".

Resultat av Nordiska Cupen 2006

GT/GTS-bilar, period E och F

			Gelleråsen (S)	Sturup (DK)	Hämeenlinna (FIN)	Väler (N)	S:a
1. Rolf Busch	Norge	Lotus Elan	8	8	-	7	23
2. Per Broberg	Sverige	Lotus Elan	9	8	-	-	17
3. Jan Tabell	Finland	Triumph Spitfire	6	-	8	-	14
4. Erkki Yrjölä	Finland	Porsche 911	6	-	7	-	13
5. Lennart Henjer	Sverige	Alfa Romeo G S	6	6	-	-	12

Standardvagnar, period E och F

1. Tommy Brorsson	Sverige	Ford Cortina Lotus	11	11	11	-	33
2. Tomas Gustavsson	Sverige	Ford Mustang	9	9	-	6	24
3. Dan Johansson	Sverige	Volvo 122 S	9	-	7	7	23
4. Dick Gärder	Sverige	Volvo 122 S	7	-	6	6	19
5. Jukka Suominen	Finland	Ford Cortina Lotus	9	-	9	-	18
6. Per Hågeman	Sverige	DKW Junior	9	6	-	-	15
7. Krister Wigren	Sverige	SAAB 96 Sport	7	5	-	-	12
8. Mats Bergelin	Sverige	Alfa Romeo G Ti	4	-	-	7	11
8. Vidar Österbråthen	Norge	Ford Cortina GT	5	-	-	6	11
10. Bo Severinsson	Sverige	Renault R8 Gordini	3	4	-	-	7



Tommy Brorsson tog hem två klasser i Nordisk Cup, dels med den gamla Lotus Cortinan, dels med sin Ford Escort TC, avbildad här från Copenhagen GP.
Foto: Per Hågeman.

Standardvagnar, period G och H

1. Tommy Brorsson	Sverige	Ford Escort TC	9	8	6	-	23
2. Clas Palmberg	Finland	BMW 2002	11	-	7	-	18
2. Ilkka Lindstedt	Finland	Austin Cooper S	7	-	11	-	18
4. Atle Ramberg	Norge	Ford Escort TC	6	-	-	6	12

Nyare formelbilar, period G och H

1. Kim Pettersson	Finland	RPB FVee	11	8	11	-	30
2. Caj Hasselgren	Finland	RPB Fvee	8	6	8	-	22
3. Christer Eriksson	Sverige	Hansen Mk IV FV	3	-	11	7	21
4. Roger Johansson	Sverige	RPB FVee	11	-	DQ	9	20
5. Henrik Hansson	Sverige	Van Diemen FF	9	-	-	8	17
5. L-G Johansson	Sverige	GMS III FVee	9	8	-	-	17
7. Curt Johansson	Sverige	RPB FVee	6	-	9	-	15
7. Sven.Å. Svensson	Sverige	Austro V	-	7	-	8	15
9. Arne Evaldsson	Sverige	Van Diemen FF	7	-	-	7	14
10. Björn Otterberg	Sverige	Merlyn Mk 20 FF	7	-	-	6	13
10. Lennart Mattsson	Sverige	RPB FVee	-	7	-	6	13
10. Bo Pettersson	Sverige	VeeMax	1	-	6	6	13
13. Jörn Bolding	Danmark	Lotus 51A FF	6	6	-	-	12

Racersportvagnar, period G och H

1. Kåre Minnbergh	Sverige	Tiga SC 82	4	-	6	-	10
-------------------	---------	------------	---	---	---	---	----

Rekordkörningar igen....

Efter notisen om Frank Högman och hans nysatta rekord, återkommer jag nu med mer information om försommarens evenemang på Västerås flygfält, då några av medlemmarna hos Er har visat intresse.

Tidpunkten lutar åt andra veckan i juni, om de meteorologiska förutsättningarna är bra, dvs. inget regn. Vi kör för att sätta *internationella* rekord, vilket är likvärdigt med världsbest i respektive klass, med notering i FIAs rekordlista, där vi tidigare har 11 noteringar av svenskar. FIA:s avgift för detta är € 750, vilken skall betalas in till SBF i god tid före tävlingen. Om man sedan misslyckas med rekordkörningen, återbetalas denna avgift, med troligen en mindre kostnad för administrationen. Kostnaden för arrangerande klubb m.m. bedöms komma på c:a 5.300 SEK; dock är ännu inte alla offerter inkomna. I summan ligger: Internationell avgift till SBF, tidtagning, läkare och räddningsfordon, frukost och lunch för anmäld förare och två mekaniker, hyra av flygfält, läktare, lifter för fotografer m.m.

Vi tror att antalet anmälningar kommer att ligga på en nivå så att alla får minst 2 körningar. Området är inhägnat och Du kan ställa in en trailer/buss för övernattnig. Annars har Västerås en god hotellkapacitet i alla prisklasser.

Nedan, FIA:s rekordtabeller för sträckorna 500 och 1000 meter, stående start. Fr.v.
Klassnummerbeteckning, klassen i cc, distans, hastighet km/h i snitt, bil, ev konstruktör, förare, datum och plats.

Grupp 1: Ottomotorer med kraftförhöjande utrustning (kompressor el likn), stående start.

1 0-250cc	½ km	110,385	Smith Spec	Smith	B. Smith	681005	Elvington Airfield
	1 km	132,900	Smith Spec	Smith	B. Smith	681005	Elvington Airfield
2 251-350 cc	½ km	106,571	Smith Spec.	Smith	B. Smith	691019	Elvington Airfield
	1 km	122,745	NSU	NSU	W. Hertz	711115	Bundesautobahn
3 351-500 cc	½ km	116,838	Rudge	Rudge	A. Gain	661016	Elvington Airfield
	1 km	131,757	Smith Special	Smith	B. Smith	701003	Elvington Airfield
4 501-750 cc	½ km	114,907					
	1 km	143,344					
5 751-1100 cc	½ km	135,539	Stripduster	Stripduster	H. Bull	691019	Elvington Airfield
	1 km	165,087	Stripduster	Stripduster	H. Bull	691019	Elvington Airfield
6 1101-1500 cc	½ km	143,682	Ford C. Turner	Ford	L. Turner	671019	Elvington Airfield
	1 km	179,152	Ford C. Turner	Ford	L. Turner	671019	Elvington Airfield
7 1501-2000 cc	½ km	142,266	B.M.W.	B.M.W.	H. Hahne	661214	Autodrome Monza
	1 km	180,247	B.M.W.	B.M.W.	H. Hahne	661214	Autodrome Monza
8 2001-3000 cc	½ km	143,570	B.R.M.	B.R.M.	A. Andersen	681005	Elvington Airfield
	1 km	180,407	Pontiac	Pontiac	M. Thompson	700715	Riverside
9 3001-5000 cc	½ km	141,300	McLaren Olds	McLaren	Miss P. Burt	671022	Elvington Airfield
	1 km	Ingen notering					
10 5000-8000 cc	½ km	177,865	Amadeus	Amadeus	W. Weichelt	701004	Elvington Airfield
	1 km	213,586	Assault	Assault	M. Thompson	600514	Riverside
11 över 8000 cc	½ km	85,472	Metalurgique	Metalurg.	D. Fitzpatrick	691019	Elvington Airfield
	1 km	213,898	Assault	Assault	M. Thompson	600514	Riverside

Grupp 2: Ottomotorer utan kraftförhöjande utrustning, stående start

1 0-250 cc	½ km	147,121	P.V.P.	P.V.P.	Bobo Westman	010929	Uråsa Airfield
	1 km	176,559	P.V.P.	P.V.P.	Bobo Westman	010929	Uråsa Airfield
2 251-350 cc	½ km	Ingen notering					
	1 km	Ingen notering					
3 351-500 cc	½ km	Ingen notering					
	1 km	Ingen notering					
4 501-750 cc	½ km	87,149	SAAB 93	SAAB	Nickl. Enander	010929	Uråsa Airfield
	1 km	106,657	SAAB 93	SAAB	Nickl. Enander	010929	Uråsa Airfield
5 751-1100 cc	½ km	77,731					
	1 km	94,629					
6 1101-1500 cc	½ km	117,801	FFrance-Suzuki		P-Y. Gaudillet	991002	Ladour
	1 km	144,746	FFrance-Suzuki		P-Y. Gaudillet	991002	Ladour
7 1501-2000 cc	½ km	90,120					
	1 km	117,765					

8 2001-3000 cc	½ km	Ingen notering			
	1 km	Ingen notering			
9 3001-5000 cc	½ km	94,930	AMC Jeep Comanche	Sc. Schramm	660906 Bonneville
	1 km	119,964	AMC Jeep Comanche	Sc. Schramm	660926 Bonneville
10 5001-8000	½ km	121,458	De Tomaso Pantera	Chr. Löfström	010929 Uråsa Airfield
11 över 8000 cc	½ km	Ingen notering			
	1 km	Ingen notering			

Grupp 3: Dieselmotorer med kraftförhöjande utrustning, stående start

Klass 1-5: Inga noteringar

6 1101-1500 cc	½ km	101,896	Supercat VW		Ang. Hamilton	930921 Elvington Airfield
	1 km	132,134	Supercat VW		Ang. Hamilton	930921 Elvington Airfield
7 1501-2000 cc	½ km	91,105	Peugeot 206	Peugeot	Ang. Hamilton	921011 Elvington Airfield
	1 km	113,330	Peugeot 206	Peugeot	Ang. Hamilton	921011 Elvington Airfield
8 2001-3000 cc	½ km	103,035	BMW 530 Td	BMW	Jan Oplustil	010929 Uråsa Airfield
	1 km	129,102	BMW 530 Td	BMW	Jan Oplustil	010929 Uråsa Airfield
9 3001-5000 cc	½ km	92,183	Ibex VM	Ibex	Ang. Hamilton	920714 Elvington Airfield
	1 km	116,146	Ibex VM	Ibex	Ang. Hamilton	920714 Elvington Airfield
10 5001-8000	½ km	96,540	Ibex Deutz	Ibex	Ang. Hamilton	920714 Elvington Airfield
	1 km	123,837	Ibex Deutz	Ibex	Ang. Hamilton	920714 Elvington Airfield
11 över 8000 cc	½ km	130,060	MAN 16-423	MAN	Boije Ovebrink	010929 Uråsa Airfield
	1 km	155,744	MAN 16-423	MAN	Boije Ovebrink	010929 Uråsa Airfield

Grupp 4: Dieselmotorer utan kraftförhöjande utrustning, stående start

Klass 1-5, 7-9 samt 11: Inga noteringar

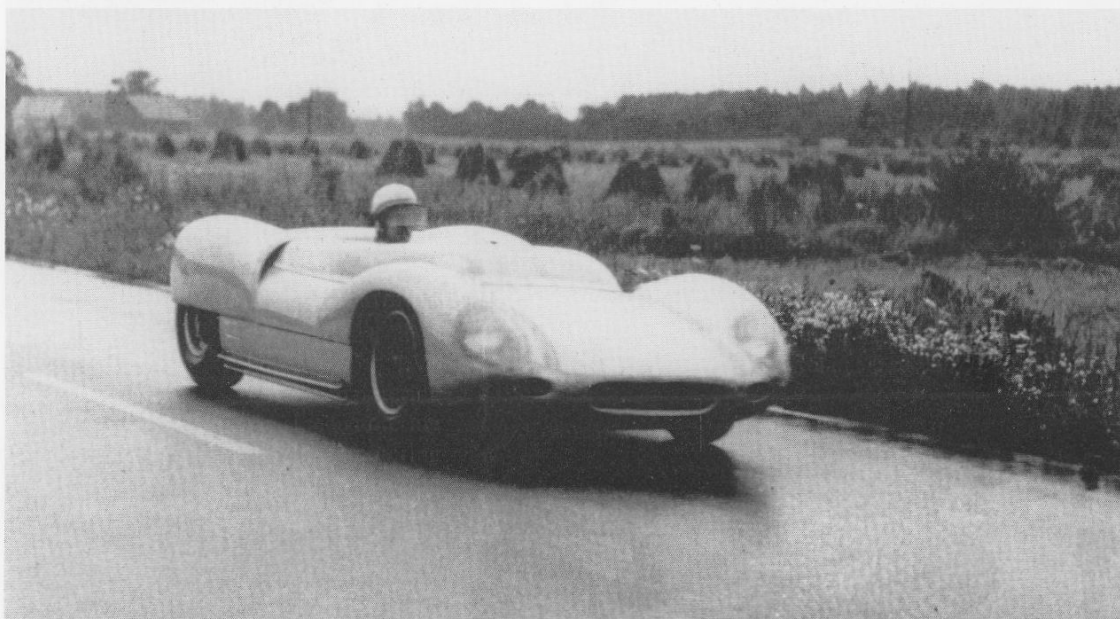
6 1001-1500	½ km	100,759	Rinaldi-Peugeot		Gerard Mundel	940521 Colmar-Mayenhem
	1 km	109,073	Supercat VW		Ang. Hamilton	930503 Bruntingthorpe
10 5000-8000	½ km	94,116	Ibex Deutz		Ang. Hamilton	930503 Bruntingthorpe
	1 km	118,654	Ibex Deutz		Ang. Hamilton	930503 Bruntingthorpe

All information av:

Lennart Lindström

Segrells väg 11, SE-386 95 Färjestaden

Tel: 0485-375 20. Fax: 0485-375 30. Mobil: 070-996 83 21



Rekordkörningar är en gammal klassisk svensk gren. Här sätter Joakim Bonnier Svenskt Rekord på flygande kilometern på rakan mellan Södra Sandby och Revinge den 9 augusti 1960 med 253 km/h i lånad Lotus 19, med vilken Stirling Moss vann Kanonloppet.

Bilder från säsongen som gick:

Karlskoga



Hård fight in i nya tröskurvan, Fr.v. Leif O. "Röret" Jönsson, Titan Mk 3, Anders Ericsson, Lola Mk 3 och därefter Erik Justesen, Mallock U 2. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Brian Jolliffe hade otur med sin fina Cooper 500 (Bilden) och fick bryta, men han vann istället med sin Cooper Bobtail. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Arne Evaldsson # 52 i Van Diemen i fight med Christer Andreasson, Royale RP 21. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Ronny Jensen
från Halden i sin
Beach Car.
Foto: Bengt-Åce
Gustavsson.



Kim Pettersson, Finland, Nordisk Cupvinnare i
en svensk RPB...



... medan Bo Pettersson, Sverige förlitar sig till en
finsk VeeMax. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Kör så det ryker, brukar man ju säga, men här var det tvärt om, för här slutade det med ett stopp för
Anders Sperber och hans Lotus Elan. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Svenskt Sportvagnsmeeting, Knutstorp



Lars Göransson har fått rejäl sprutt på sin NSU 1000, och här ligger han före Dan Henningsson i Opel Kadett t.v., och Krister Wigren i SAAB Sport t.h. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Kenneth Nilsson (t.h.) visar upp spektakulär kurvtagning med sin DKW F-12, medan Elmon Larsson i sin Austin A-40 Futura förskrämt (?) tittar på. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Orsak och verkan.
Här kan man spåra
varför det inte gick
så bra för Arne
Allard med Fiat
Abarthen.
Foto: Bengt-Åce
Gustavsson.





Här var det fight mellan två stora Austin Healeys. Närmast Anders Lotsengård, flitig deltagare i sin historiska "SID 1" och han utmanas av Anders Schildt. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

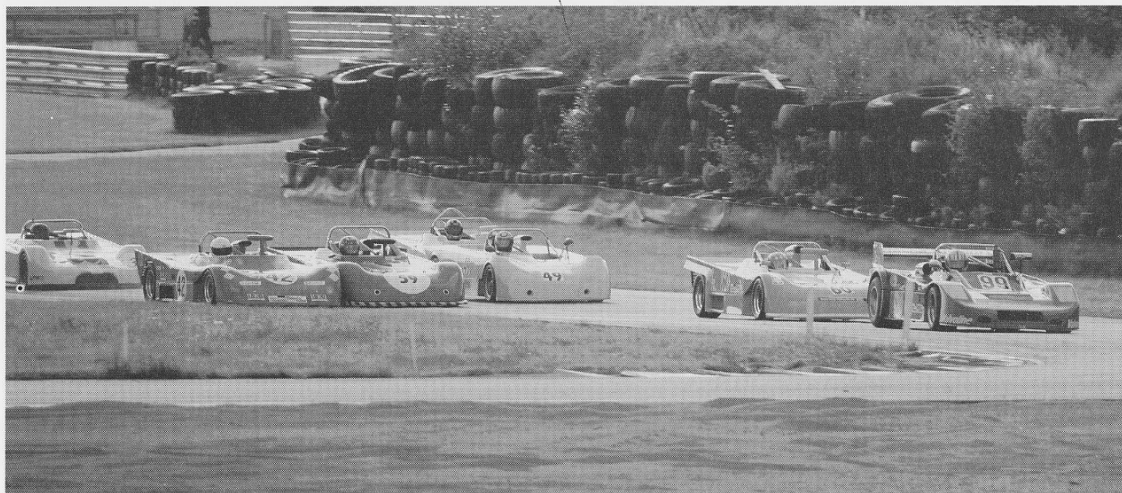


Lika barn leka bäst brukade man säga – åtminstone förr. Här är det # 92 Peter Stöhrmann från Lübeck och # 94 Lennart Almström som rastar sina Lotus Eliter. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

*Uno Svensson
kom äntligen
ut med sin
Ford Capri RS.
Foto: Bengt-Åce
Gustavsson.*

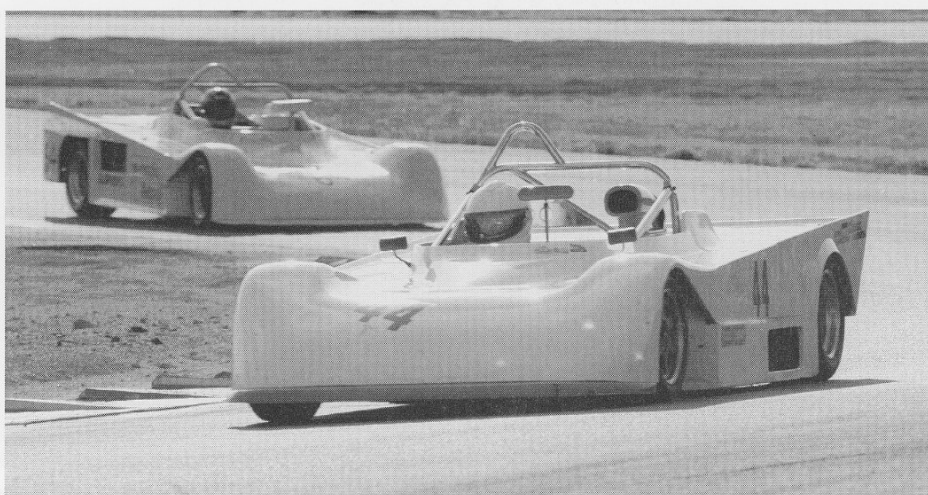


RHK-Final, Falkenberg



Här har starten gått och # 99 Rolf Johansson har tagit ledningen med sin March 84S före Nicklas Johansson, Tiga SC 82 och sedan följer i bredd # 42 Per Reimann, Tiga SC 78, # 59 Lars "Vegas" Johansson, Tiga SC 81 och # 49 Jörgen Eriksson, Lola T 492. Foto: Bengt-Åke Gustavsson.

Ulf von Hauswolff i en Tiga SC 79 före # 64 Kåre Minnbergh, Tiga SC 82. Foto: Bengt-Åke Gustavsson.



Från mitten i Standard över 1150 cc, Bengt Bengtsson och Frank Edvinsson # 45, i sina Hundkojor före Nils Thelin och Dan Johansson i sina Volvo Amazoner och Bengt-Åke Bengtsson i sin Chevrolet Corvair. Foto: Bengt-Åke Gustavsson.



*Tvekamp mellan Oplar.
Först # 58 Jonas Nihlen följt av Jürg Bächli.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*



Hans Axemyr har plockat fram sin Volvo 142, men hade en del trubbel. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Lennart Bengtsson med sin fina BMW 2002, fin klasstrea i RHK-Cupen efter efter två "omöjliga" BDA Escorter. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



*Fr.v. Anders Agfors, Alfa Romeo, följt av Jörgen Sjölin, Mustang Boss 302 (skymd), # 37 Lars Krokstedt, Volvo Amazon, # 34 Lennart Nilsson, SAAB V-4 och Axel Ekman, Volvo PV 544.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*



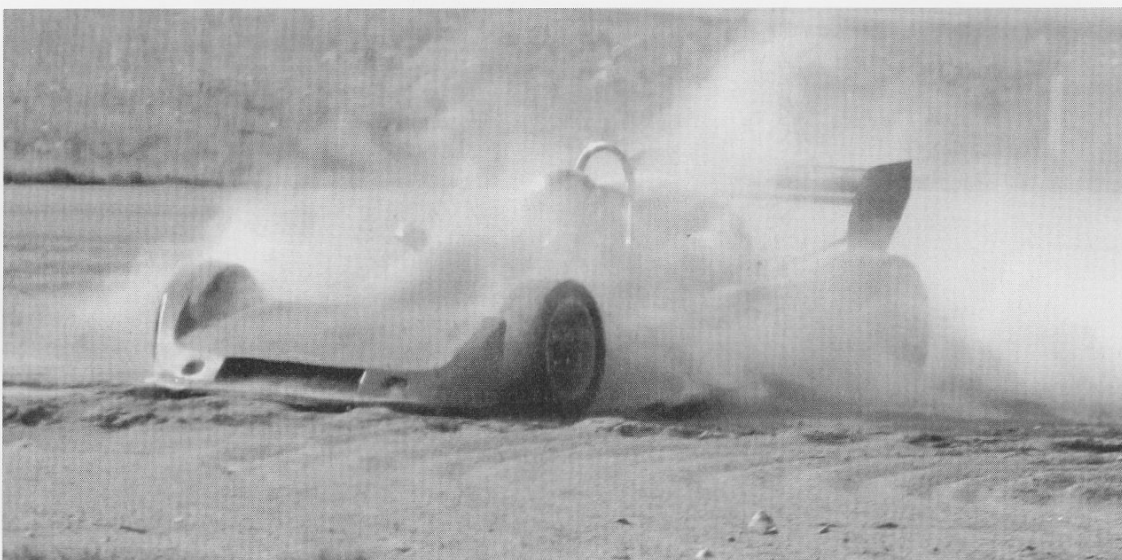
Tage Johansson i Volvo Amazon före märkeskollegan Lars Krokstedt. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Aslak Heldal Haugen, flitig och välsedd gäst från Norge i sin Van Diemen RF 85. Foto: Bengt-Åce Gustavsson



Micke Juhlin, March 742. Ja, nu visste vi det innan, annars så är det svårt utan nummer framtill. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Seved Lundberg, Vee-Max Super-Vee, tror vi i alla fall, har gjort besök i sandlådan i chikanen. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

APPENDIX K

Safety Equipments

APPENDIX J – ARTICLE 253 SAFETY EQUIPMENT (GROUPS N, A, B, SP)

Application from 1 January 2008

Article 253-6 will be modified as follows:

ARTICLE 6: SAFETY BELTS

6.1 Belts

Wearing of two shoulder straps and one lap strap; anchorage points on the shell: two for the lap strap, two or possibly one symmetrical about the seat for the shoulder straps.

These belts must be homologated by the FIA and comply with FIA standard n°8853/98 or 8854/98.

Furthermore, the belts used in circuit competitions must be equipped with turnbuckle release systems.

For rallies, two belt cutters must be carried on board at all times. They must be easily accessible for the driver and co-driver when seated with their harnesses fastened.

On the other hand, it is recommended that for competitions which include public road sections, the belts be equipped with push button release systems.

Application from 1 January 2008

Article 253-16 will be modified as follows:

ARTICLE 16: SEATS, ANCHORAGE POINTS ATTACHMENTS AND SUPPORTS

If the original seat attachments or supports are changed, the new parts must either be approved for that application by the seat manufacturer or must comply with the following specifications (see Drawing 253-52) mentioned below:

1) Anchorage points for fixing the seat supports:

The seat supports must be fixed either:

- on the anchorage points for fixing seats used on the original car
- on the anchorage points for fixing seats homologated by the manufacturer as an Option Variant (in which case the original anchorage points may be removed)
- on anchorage points for fixing seats in conformity with Drawing 253-54.

The seat supports must be fixed to the anchorage points for fixing seats via at least 4 mounting points per seat, using bolts measuring at least 8mm in diameter.

2) Fixing of the seat supports directly onto the shell/chassis

4) Supports must be attached to the shell/chassis via at least 4 mounting points per seat using bolts with a minimum diameter of 8 mm and counterplates, according to the Drawing 253-52.

The minimum area of contact between support, shell/chassis and counterplate is 40 cm² for each mounting point.

3) If quick release systems are used, they must be capable of withstanding vertical and horizontal forces of 18000 N, applied non-simultaneously.

PRYLMARKNAD

SÄLJES:

Ford Escort TC Mk 1 Färdig tävlingsbil för bana eller rally. FIA HTP bes, klass CT 18, period G2, 1970-71. 160 hk, 2000 E låda, 4-link, LSD, alu-tank, justerbara fjäderben, stol och bälte dat. 2005. Nyren., och i mycket bra skick!

Lars Fritz, Simrishamn

tel. 070-899 37 10, 0414-100 40.

Ny dokumentärfilm från Racefoto Nu är uppföljaren till Dalsland Ring klar! Den här gången handlar filmen om de förare som körde under den tidsepooken. Tolv av våra mest folkkära förare får kåsa fritt kring sina karriärer på världens alla racerbanor. Jag har kryddat filmen med stillbilder och filmklipp.

Filmen är två timmar lång och kostar 198 kr.

Finns både som DVD och VHS. Beställ via mail:

bengan@racefoto.se eller telefon 070-340 93 00.

Bengt-Åke Gustavsson

www.racefoto.se, Sulfitgat. 8, 666 31 Bengtsfors, tel 0531-61244

BMW 700 Sport Coupé 1961 Kanonbil i 1000 cc Cupens period E, med alla de rätta grejorna, bl.a. tätstegad s.k. berglåda. Genuin tävlingshistoria, ex. Åke Persson. Egentligen bara att tanka, skaffa nya racingdäck och en HTP och köra.

Ulf Karlsson

tel. 0141-21 23 16, mob. 070-538 21 32

Årets Racelexicon från Racefoto. Årets skiva från Racefoto innehåller 14.000 bilder samt alla resultat och reportage från svensk racing 2006. Av dessa är mer än 3000 st från historisk racing. Det blev så många att jag gjorde en DVD i år. Ett måste för alla racingentusiaster. Priset är som vanligt 250 kr.

Ni beställer genom att skicka ett mail till:

bengan@racefoto.se eller ring 0703-40 93 00.

På min hemsida (**www.racefoto.se**) kan ni se andra nyheter som t.ex. tackkort, julkort, fotocollage och inte minst mina två dokumentärfilmer om Dalsland Ring och Racerstjärnorna från sextioalet.

Bengt-Åke Gustavsson

Bilsportsförbundets Råd och Regler 1963-72, Bilsportkalendern 1969-79, Nationella Tekniska Regler + Tävlingsregler 1988-96. Pris 400:- +

frakt

Åke Lindh

tel. 070-994 15 10

BMW 700 Sport Coupé 1961 Period E. 3:a I 1000 cc Cupens period E 2005.

PeO Eriksson

tel. 0414-523 55, mob. 070-661 42 15.

forts. nästa sida