



RUTFLAGGAN

2019

1

RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

RIKSMÄSTARE 2018



Torbjörn Andersson, Mästare i Standard, Christer Olin, 3:a i Formel, Anders Bertilsson 2:a i Formel, Johan Lund, Mästare i Formel, och Reinhold Daubner, 3:a i Standard. Saknas Per Skärner, 2:a i Standard.

. Foto: Racefoto.



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov
Hemsida: www.rhkswe.org
Org.no 802013-0582, plusgiro 49377-5

Rutflaggan

Bidrag till Rutflaggan vill vi ha till den 10 juni 2019. *Red.*

BIDRAG TILL RUTFLAGGAN SÄNDERAS TILL:
Per Hågeman, S. Klockspelsvägen 3A, 217 74 Malmö.
ph.race@alfa.telenordia.se Vi behöver både bilder och reportage!

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.

För användande av materialet i Rutflaggan måste överenskommelse träffas med respektive artikelförfattare och fotograf.

INFORMATION

STYRELSE

| | |
|-------------|--|
| Ordförande | Hans Hillebrink |
| Kassör | Anders Ek |
| Sekreterare | Lena Ljungdahl |
| Ledamöter | Conny Johansson Patrik Åström Jan Christians Lars-Göran Widenborg |
| | 0155-507 91 042-207433 |

E-post

hillebrink@hotmail.com
kassor@rhkswe.org
sekreterare@rhkswe.org
ledamot_3@rhkswe.org
ledamot_1@rhkswe.org
ledamot_2@rhkswe.org
tekniker_1@rhkswe.org

KLASSREPRESENTANTER

| | | | |
|-------------------|----------------------|---------------|--|
| A-D | Magnus Neergaard | 040-49 56 00 | magnus.neergaard@telia.com |
| GT/GTS/GTP '65 | Elmon Larsson | 070-635 85 17 | elmon.lerum@telia.com |
| Midget | Per Gunnar Johansson | 0501-186 00 | pg.bighealey@telia.com |
| Formel J | Per Hågeman | 070-721 23 48 | ph.race@alfa.telenordia.se |
| Formel Vee | Lars-Göran Sjöberg | 0122-603 30 | larsgoran.sjoberg@finspong.com |
| FFord/övr. Formel | Johan Lund | 0171-445092 | johan@mckauto.se |
| Standard '65 | Lena Ljungdahl | 070-544 70 60 | lena.ljungdahl@telia.com |
| 1000 cc Cupen | Vakant | | |
| Sportv. F-I | Anders Jensen | 033-12 11 21 | andersjensen96@hotmail.com |
| Sport 2000 | Jan Christians | 070-679 89 90 | jan.christians@projektledarbyran.se |
| GT/GTS '81 | L-G Widenborg | 042-20 74 33 | lg.widenborg@zeta.telenordia.se |
| Standard '81 | Thomas Forslund | 070-348 10 31 | thomas.forslund@opel.com |
| Standard '85 | Stefan Svensson | 0470-693 39 | |
| Slicksbilar | Lars Weigl | 070-318 90 45 | lars@weigl.nu |
| TEKNIKER | Sture Danielsson | 016-14 14 41 | gunvor.glenning@swipnet.se |
| L-G Widenborg | Michael Sundin | 08-7184790 | michael.sundin@telia.se |
| Åke Hansson | Tomas Otterberg | 0240-15465 | tomas.otterberg@telia.com |
| Per Knuthson | | | |
| Conny Johansson | | | |

MILJÖ & PERSONLIGT SKYDD

| | | | |
|----------------|------------|-------------|--|
| Lars Palmkvist | 042-204867 | 070-2105849 | miljo@rhkswe.org |
|----------------|------------|-------------|--|

REVISORER

| | |
|------------------------|-------------------|
| Åke Hansson | tel. 08-715 84 96 |
| Lars Ohlsson | tel. 0250-432 21 |
| Anders Jensen (suppl.) | tel. 033-12 11 21 |

REGALIA

| | | |
|----------------|---------------|--|
| Lena Ljungdahl | 070-684 48 61 | sekreterare@rhkswe.org |
|----------------|---------------|--|

FÖRSÄKRINGAR

| | |
|-------------------|--------------------|
| Peter Kumlin | tel. 019-44 80 46 |
| Per Knuthson | tel. 0500-45 20 45 |
| Conny Johansson | tel. 070-727 37 63 |
| Per Hågeman | tel. 070-721 23 48 |
| MHRF-försäkringen | tel. 08-32 03 54 |

REDAKTIONEN

| | | |
|-------------|---------------|--|
| Per Hågeman | 070-721 23 48 | ph.race@alfa.telenordia.se |
|-------------|---------------|--|

WEB-MASTER

| | | |
|----------|---------------|--|
| Racefoto | 070-340 93 00 | bengan@racefoto.se |
|----------|---------------|--|

PRESSEKRETERARE

| | | |
|----------------------|---------------|--|
| Bengt-Åke Gustavsson | 070-340 93 00 | bengan@racefoto.se |
|----------------------|---------------|--|

ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP + MEDLEMSREGISTER

| | | |
|------------|---------------|--|
| Anders Ek, | 070-274 40 62 | anders.ingelstorp@gmail.com |
|------------|---------------|--|

PRODUKTION

| | | |
|-------------------|-------------|--|
| PR Tryck & Reklam | 0415-131 88 | niklas@prtryck.se |
|-------------------|-------------|--|

Hej alla vänner av Historisk Racing!

Första helgen i april hade Svenska bilsportförbundet sitt Förbundsårsmöte där styrelse valdes och hedersutmärkelser delads ut. Förre Dragracingutskottets ordförande, Lasse Pettersson omvaldes till ordförande. För RHKs del kunde vi glädjas åt att Anders Ek premierades med en Guldratt för mer än 20 år som vår förenings kassör. Grattis Anders!

Nu har värmnen kommit och premiären för RHK-serien på Kinnekulle nalkas med stormsteg. Det var många som testkörde på Kinnekulle i april och därmed har ett litet försprång jämfört med de som avstod.

Helgen efter påsk körde Lars-Göran Sjöberg och undertecknad EM-premiären på tyska Hockenheim. Bra uppvärmning inför premiären i RHK Cupen som körs på Kinnekulle 11-12 maj. Hoppas vi ses där!

Styrelsens fokus ligger annars på Välodromloppet Grand Prix helgen före Midsommar. Det är den enda tävlingen där vi själva är arrangörer. Vi samarbetar med Richard Göransson för att höja arrangemanget ytterligare. Nostalgistämningen i depån är ju hög varje år tack vare att alla team och besökare letar fram något med historisk fläkt från förr. Det tackar vi för! I år kommer tävlingen att ingå i en landskamp mot Finland där Ahvenisto Hämeenlinna är den andra tävlingen.

Från Anders Jahnsson i Linköping har vi fått klipp ur Autosport där det framgår att EU:s international market committee beslutat ta bort motorsport från texten i det nya Motor Insurance Directive. Nu återstår för European Commission att hålla sig till detta så att sunt förnuft får segra!

Säkert har många märkt att vi haft

problem med vårt Forum. Orsaken har varit att vår it-leverantör drabbats av intrång. Vi har beslutat byta leverantör till en med högre säkerhet, och flytten drog ut på tiden men skall nu vara säker i drift. När ni går in på vår hemsida får ni inte missa det fina fotoarkivet som nu utvidgats med bilder från 1997 och framåt.

Gärdesloppet går till Prins Bertils ära den 19 maj med bl.a. paradköring genom Stockholm. Men redan lördagen den 18 maj kommer den Vabis 1903 som deltog i, men bröt Sveriges första biltävling som genomfördes den 12 juni 1904, att avverka sista etappen och förhopningsvis gå i mål på Stockholms Stadion kl 13. Den kommer dagen efter att delta i kortegen från Haga och genom Stockholm.

Hans Hillebrink/Ordförande



Hans Hillebrink blev vinnare i FLA:s Lurani Cup med sin Lotus 20. Foto: Racefoto



Vid SBF:s Förbundsmöte fick Anders Ek motta Guldratten för att han hållit i kasöryjobbet i RHK i över 20 år. Foto: Racefoto

COME TOGETHER RIGHT NOW OVER THIS

Complacency over the Motor Insurance Directive has led motorsport to the brink of disaster — an orchestrated campaign is now desperately needed

JACK BENYON

This is a potentially apocalyptic issue for motorsport in Europe. That statement is neither scaremongering nor an untruth — Vnuk (not a type of helicopter) is a serious issue. Never could I have thought that a man falling off a ladder in a Slovenian farmyard could shape the future of motorsport.

The EU's interpretation of a 2014 European Court of Justice case — Damijan Vnuk v Zavarovalnica Trigalev — could lead to a huge change in how insurance arrangements are structured.

While presiding over this case the court decided that, for years, the Motor Insurance Directive had been misinterpreted and that, in fact, any motor vehicle — from lawnmowers to commercial trucks — should have third-party insurance, even on private land. And that includes vehicles in motorsport.

Cast your mind back to the British Grand Prix and the Kimi Raikkonen/Lewis Hamilton crash. Post-Vnuk, that could result in Mercedes claiming the incident on its insurance. Just picture the consequences in everything from F1 to the Trackday Trophy,

"A MAN FALLING OFF A LADDER COULD SHAPE THE FUTURE OF MOTORSPORT"

claiming for every crash, every weekend. How much do you think insurance premiums would cost if that were the case?

I've read about this before and wasn't it fixed? you may be thinking. Indeed, last year the Motor Sports Association and industry professionals were encouraged to reply to an EU consultation into the proposed text of the Motor Insurance Directive. But when that MID was released last month, nowhere did it exclude motorsport, or insert the phrase "in traffic", which had been the preferred outcome from those within the motorsport community. Indeed, some countries in Europe refused to acknowledge it as an issue. France was one nation that failed to take the Vnuk situation seriously, which is worrying since it's the home of the FIA.

The campaigning last year was clearly insufficient given what's at stake. People thought Vnuk had been consigned to the memory hole, only for it to prove them gravely mistaken.

The MSA is taking this extremely seriously. New chairman David Richards has already shown he detests unnecessary regulation and, if he decides that something is worthy of his time, be sure that he and his team have thoroughly researched it, investigated the matter fully and painstakingly analysed every possible angle before engaging in a course of action.

That action was to bring together FIA president Jean Todt and UK transport secretary Chris Grayling for a meeting at the British Grand Prix. "We had a very constructive discussion," Richards told Autosport. "Chris Grayling has been extremely supportive of our position on the insurance directive and Vnuk. The whole basis of the Vnuk argument is to protect the public from uninsured risks."

"The view that he takes, and that of the FIA, is that if an event takes place in the UK under the jurisdiction of the MSA, third parties are properly protected. Therefore it's not necessary to put another layer of legislation in there that complicates matters."

"We met with Jean Todt at the weekend to reaffirm the UK's support for the situation, and see how each could help each other."

Mutual support is what it's going to take to combat Vnuk. One of the main reasons many people in Britain cite for not taking this issue seriously is that other countries aren't taking it seriously either. Well, the FIA and France are now waking up to the fact that this is a huge issue. Countries such as Ireland and Germany have supported lobbying from the start, and others are joining the throng. But a sloppy, disconnected effort isn't going to work. This needs to be a movement, spearheaded by the FIA and backed by the ASNs — a united front in the battle against Vnuk.

Richards is bullish about the issue, even calling out the FIA for not doing enough. Anyone in UK motorsport should know how big a deal it is for the MSA chairman to adopt that approach.

"There have been campaigns, but I don't think we've been communicating at the most senior level in European government to date," added Richards.

"To be quite blunt about it, I think until the latest directive came out earlier this year, the FIA were of the view that this [lack of change in the MID wording] was not going to happen and perhaps there was a bit of complacency about it."

"I think now they have realised this is an issue that needs to be addressed properly and with the full effort of the FIA. I think Jean [Todt] understands it very well now and we're in a very different position."

How the stakeholders act in the coming months will be vital in combating this very real threat to the future of motorsport. 

Från Redaktionen

PER HÄGEMAN

Jag har tidigare nämnt om ”VNUK”, ett försäkringsfenomen som kunde hota all motorsport och Hasse Hillebrink har också berättat om detta i denna Rutflagga.

Nu har detta baxats upp till högsta EU-nivå och Anders Jahnsson har kastat sina argusögon över detta med tidningsklipp som synes på denna och föregående sida. Nu tycks det ha blivit avvärt för denna gång. Om det gått igenom hade vi förmodligen kunnat glömma allt om Appendix ”K”, HTP och allt och det är konstigt att man inte ”skyttat” med

denna på SBF:s hemsida. Nu är jag inte så välorienterad i dess nyare utföranden så det kanske har funnits något där om detta, så förlåt i så fall. Annars är man ju nyfiken på vilka svenskar som kunnat påverka EU:s international market committee, och i så fall vilken åsikt man haft i detta fallet. Och det är ju val till EU-parlamentet i slutet av maj och det

kunde ju vara intressant att veta vilka åsikter delegaterna har om det som intresserar oss mest.

Snart är säsongen igång igen, och för vissa så har den redan börjat. Våren kommer lika oväntat som vanligt...

Så är det visst litet ”nytt” om störthjälmar och skydd för störtbågar, så det är väl bäst att kolla. Hoppas att det går att nosa upp på SBF:s hemsida.

CLUB AUTOSPORT NATIONAL NEWS

FRÅN DEN ENGELSKA TIDSKRIFTEN AUTOSPORT 24 JANUARI 2019.



Motorsport wins crucial EU insurance vote

VNUK

A vital EU vote on an insurance law change that could have been catastrophic for motorsport has gone in the sport's favour.

The 2014 Vnuk court case determined that the Motor Insurance Directive (MID) was being interpreted incorrectly. It set a

precedent that all vehicles in the EU should have insurance, even if they are being used on private land.

That would have meant all cars competing in motorsport events in Europe would need to be insured individually. A further unintended consequence was that cars colliding on a race track could be

treated as road traffic accidents and involve the police.

Dan Dalton, an MEP for the West Midlands, is the son of a former marshal and timekeeper put forward the motion of excluding motorsport from the amended wording of the MID to the EU Parliamentary committee on which he sits.

The internal market committee voted on the amendment on Tuesday and sided with excluding motorsport from the implementation of the new insurance law.

Dalton had previously said that the potential outcome was “too close to call”.

The amendment still needs to be passed by the main parliament. But that body rarely goes against the decisions of its internal mechanisms, so the vote by the committee is highly significant.

“I am relieved that my fellow MEPs from this committee listened to my concerns about the risk this draft law poses to British motorsport,” Dalton told Autosport.

“As the son of a former marshal, I know that this is a way of life for many people in the UK. This is a victory for common sense regulation.”

“All MEPs will vote on this compromise at one of the next meetings in Strasbourg. This could be as early as February.”

“As a general rule, they will follow what has been agreed by our committee.”

JACK BENYON

Falkenberg Classic -18, RHK-Cup Final

BENGT-ÅKE GUSTAVSSON

Finalen för den Racerhistoriska Cupen kördes under tävlingen Falkenberg Classic tillsammans med Sportvagnsmästerskapet. Över 200 bilar kom till start. Vädret var inledningsvis väldigt ostadigt med blåst och regn under träningar och kval, men det torkade upp lagom till att racen skulle köras.



Starten har gått för förkrigs (m.fl.) bilarna. I täter Christer Larsson Cooper T52 FJ och #20 Ingvar Malm Ehva 100. Efter följer Roy Palm i en röd Bugatti T51 och Janne Hansson i en blå D:o T35. Foto: Racefoto.

I heatet för de äldsta bilarna fick vi se ovanligt många bilar. Christer Larsson vann det första heatet med sin Cooper Formula Junior före Ingvar Malm och Roy Palm med sin förkrigsbil. Larsson vann även det andra heatet, nu före Palm och Fredrik Bolander.

Det stora Formel Vee-heatet bjöd på mycket spänning och dramatik. Andra racet var helgens mest spännande av alla heat. Jag reflekterade över att drygt halva publiken gick hem efter det nyaste standardvagnsheatet, som körde strax innan Formel Vee-finalen. De anade inte vad de gick miste om! I det första racet tog Johan Lund hand om ledningen från start. Han fick oväntad hjälp av sina

värsta konkurrenter, nämligen Stefan och Melwin Nilsson. De hade en intern fight där de turades om att ligga före varandra. Denna kamp gjorde att Lund fick några meters lucka och en lugn resa mot segern. Melwin lyckades trötta ut pappa Stefan och tog sig loss för att ta upp jakten på Lund, men det var för sent. Lund vann före Melwin och Stefan Nilsson. Andra racet bjöd på ännu mera spänning. Inledningsvis var scenariet detsamma, men nu lyckades Melwin ta rygg på Lund i ett tidigare stadium av racet. Melwin utmanade Lund i chikanen, men det krävdes bara en liten touch för att Melwin skulle snurra bort sig. Lund kunde dock inte känna sig alltför säker,

för nu utmanades han av Pontus Bencsik istället. Bencsik tog sig snabbt om Lund och gick i mål först av alla, men tyvärr fick han en bestraffning för en incident med Axel Madsen. Lund fick därför segern före Stefan och Melwin Nilsson med Bencsik på fjärde plats. Men Bencsik hade en kamera i sin bil där man tydligt kunde se att han inte hade varit vällande till incidenten. Han gick upp till tävlingsledningen för att visa filmen, men eftersom protesttiden hade gått ut hade redan resultatlistan fastslagits. Bencsik tänkte inte på tidsgränsen, och nu får han vänta tills nästa säsong på sin första seger i klassen. —Jag är inte alltför besvikten, det viktigaste var ändå att jag



Det blev nattmekande för Anders Bertilsson efter smällen på träningen. Foto: Racefoto.

kunde åka hem med ett rent samvete eftersom min film visade att jag inte hade kört på Madsen med flit, sade Bencsik.

Johan Lund vann Formel Vee klass C, och han blev dessutom RHK:s Riksmästare i formelbilsklassen!

I B-klassen började helgen illa för favoriten Anders Bertilsson. Han hamnade i räcket efter en incident på banan redan på den fria träningen. Hela framvagnen var skrot men han lyckades få tag på en ny framvagn och kunde därför komma till start.

Bertilsson vann första racet före Christer Oliw och Jerker Vinberg. Bertilsson vann även det andra racet före Oliw och Magnus Rugsveen. Bertilsson tog full

poängpott i årets serie och vann naturligtvis Formel Vee-klassen, men blev ändå inte RHK-mästare.

Formel Ford-heatet hade denna gång blandats upp med Formel Vee med dubbla förgasare plus Formel Junior period F. Det blöta kvalet gynnade Formel Vee-bilarna som hade riktiga regndäck. De fyra första startplatserna innehades av Formel Vee med förarna Pierre Eklund före Kent Böe, Roger Johansson och Christer Skaby. Böe gjorde den bästa starten och ledde på första varvet, sedan tog Johansson över men han pressades av Formel Ford-förarna Niklas Nilsson och Henrik Hansson. Nilsson försökte ta Johansson på innern ut på rakan,

men Johansson täckte. Nilsson släppte på gasen men då blev han påkörd av Hansson som fick en ordentlig flygtur. Hansson landade på hjulen igen, fast utanför banan. Han kunde fortsätta även om han tappade några placeringar. Nilsson kunde ta sig förbi och till sist vinna före Johansson. Eklund kom trea totalt och tvåa i Formel Vee. En bit ner i fältet kom Böe trea. Roland Svensson kom tvåa i Formel Ford före Hansson. Reine Bergström vann Formula Junior-klassen före Hans Hillebrink och Petter Huse. Viktor Ljungdahl hade fått en knuff i första racet och tvingades utgå redan på första varvet. I andra racet startade han därför sist. Han jobbade sig metodiskt upp genom fältet och vann före Nilsson och Hansson. Roger Johansson vann Formel Vee före Eklund och Böe. Hillebrink vann Formula Junior före Huse och Bergström.

Formula slicksheatet gick till historien på ett märkt sätt... Trots att klassen är öppen för många olika klasser, som t.ex. F2, F3, Formel Opel Lotus, Sports 2000 mm, så blev det ett väldigt magert startfält. Flera som var föranmälda till tävlingen dök inte upp och Tomas Österberg körde av banan på kvalet. Till sist stod det bara tre bilar åt startlinjen! Detta var troligen det minsta startfältet i RHK:s historia. (När RHK startade 1978 var det naturligtvis inte så många bilar med, men de körde ihop med andra klasser och hade därför aldrig så små heat.) Sonny Johansson startade i pole före Torgny Johansson och Björn Johansson. Sonny tog starten och höll ledningen ett par varv tills Toirgny hade fått upp värmens i däcken. Sedan var det inget snack om saken. Det var en fröjd att höra Torgnys vackert klingande Hart-motor gå med fulla spjäll, varv efter varv. Torgny bjöd verkligen publiken skönsång! Han kostade till och med sig en piruett och fick ta till escaperoden. Detta sinkade honom något och Sonny övertog ledningen, men Torgny satte högsta fart igen för att jaga ikapp Sonny. På näst sista varvet hände det märkliga saker...

Både Sonny och Björn körde sakta mot depån. Medan Torgny närmade sig med expressfart. Torgny tvekade och släppte gasen, men bestämde sig snabbt för att köra vidare. Det var tur det, för målflag-



Viktor Ljungdahl fick starta långt bak i FF:s söndagsheat och köra upp sig till seger. Här har han just passerat det sista "hindret", Nicklas Nilsson. Foto: Racefoto.



Efter bara ett varv på 1000 cc Cupens söndagsrace har Reinhold Daubner redan hunnit tillskansa sig ett riktigt "drömförsprång". Foto: Racefoto.



Det är gott om Lotus Elaner i GT-65 heatet. Här är P.-Å Forsvall före Tord Ekegren, Olof Cederberg och Mats Ek. Foto: Racefoto.



Rolf "Myggan" Nilsson fick punktering på höger bak, men lyckades ändå vinna första heatet för Std '65. Foto: Racefoto.

gan väntade på Torgny, som därmed blev enda bilen som tog sig i mål! I andra racet tog Torgny hand om ledningen från start och han byggde snart upp en lucka till Sonny & Björn. Dock snurrade Torgny i chikanen och fick börja jaga Sonny igen. Det var en spännande kamp mot klockan. Sonny visste säkert att han var tvungen att ge järet fört för att hålla undan för Torgny, som närmade sig mer och mer. Spänningen försvann dock sedan Torgny snurrat en andra gång i chikanen. Sonny vann racet före Torgny och Björn.

Det var spännande att följa upplösningen i 1000 cc Cupen som mönstrade ett stort startfält med 23 bilar på griden. Tobias Ståhlberg var snabbast i kvalet före Torbjörn Andersson och Per Skärner. Skärner hade dock nya problem med bilen, denna gång fungerade inte kopplingen och han tvingades kasta in handduken. Ståhlberg hamnade på taket redan första varvet! Torbjörn Andersson tog hand om ledningen, men uppvaktades intensivt av Reinhold Daubner. Andersson lyckades hålla undan och vinna före Daubner med en knapp sekund. Bruno Helgesson kom trea. I andra racet var Daubner snabbast iväg i starten medan Andersson misslyckades helt. Han tappade många platser och fick ett styvt jobb att ta sig upp genom fältet. Daubner höll undan och vann, medan Andersson lyckades ta sig ända upp till andraplatserna. Jan Gunleik Kilen kom trea.

Skärner lyckades inte komma till start i andra heatet heller och tappade därmed viktiga poäng i riksmästerskapet där Andersson gick förbi och vann. Skärner fick trösta sig med att han vann 1000 cc Cupen. I E-klassen var det en stor engelsk dag när Jan Christians vann före Peter Kumlin och Tobias Svanberg, alla tre körandes Austin. Det blev samma tre även i andra racet.

Även standardheatet över 1000 cc bjöd på spänning. Bengt-Åke Bengtsson hade pole före Rolf "Myggan" Nilsson och Hans Beckert. Beckert tog kommandot före Nilsson och Bengtsson. Bengtsson tvingades dock snart släppa fighten då han fick problem med överhettad motor. Beckert tvingades bryta när endast några få varv återstod sedan han tappat



Trägen vinner. Bengt-Åke Bengtsson vann söndagsheatet för Std/GT 66-71 med sin Porsche 911 S/T, här jagad av Kjell Wallin i BMC Arden "S". Foto: Racefoto.

ett hjul! Nilsson hade punktering på det ena bakhjulet, men han lyckades släpa sig i mål och vann racet före Magnus Rehbinder och Magnus Lillerskog. Andra racet bjöd på en fight mellan Nilsson och Beckert, men nu höll bilarna som de skulle och Beckert vann före Nilsson och Frank Edvinsson.

I GT-'65klassen har vi fått se många spännande kamper, framför allt mellan Bengt-Åke Bengtsson och Anders Schildt. Dessa båda herrar stod i första startled även i finalen. Men Bengtsson hade gjort sin hemläxa och räknat på poängen inför finalen. Han visste att han inte behövde vinna racen mot Schildt eftersom de inte kör i samma klass. Han gav sig därför inte in i några onödiga fighter med Schildt som vann båda racen enkelt före Bengtsson och Tommy Bencsik. Bengtsson blev därmed RHK-mästare med full poängpott.

I klassen Standard & GT-bilar 1966-1971 var Lennart Bengtsson snabbast i kvalet, men han fick problem med bilen och kom inte till start. Det gjorde att Uno Johansson startade först med sin lilla NSU! Han hade kört bra i det regnvåta kvalet. När det blev torrt till racet kunde han dock inte hänga med. Det blev i stället en enkel seger för Micael

"Laban" Ericsson före Jonas Kullgren och Kenneth Nilsson. När de rullade fram till start i det andra racet saknades tyvärr "Laban". Hemmaföraren Bengt-Åke Bengtsson i Porsche vann före Nilsson och Kjell Wallin.

Det nyaste Standard & GT-heatet för bilar mellan 1972-1990 är fortfarande mycket populär hos publiken. De flockades för att se och höra Lennart Bohlins brutala Corvette. Bohlin vann bågge racen utan att förlita sig. Greger Peters-

son gjorde come back med sin Camaro och gjorde en strålande körsling, men tyvärr räckte varken han eller bilen till mot Bohlin denna gång. Två andraplatser blev facit för Petersson. Tomas Hall tog hand om tredjeplatsen i första racet och han hade bra häng på Petersson i andra racet när han tyvärr krokade ihop med Anders Dahlgren vid en varvning varför båda tvingades bryta och det blev Magnus Paulsson som tog hand om tredjeplatsen istället.



Greger Petersson gjorde en stabil insats under hela Falkenbergshelgen med sin stora Chevrolet Camaro ZL1. Här i fight med Jimmy Dahlgren (211) Mercedes-Benz 190E 2,3-16 och Tomas Hall, Ford Escort RS 1600. Foto: Racefoto.



Här var det blott blått. Jonas Kullgren först i sin SAAB Sonett V4 före Bo Johansson, Renault R8 Gordini och Kenneth Nilsson, Volvo 142. Foto: Racefoto.

De små GT-bilarna har visat en växande trend i GT-65 heatet. Här leder #47 Peter Björkqvist, Triumph Spitfire före #48 Anders Arildsson, Austin Healey Mk II och #95 Jörgen Brynne, Lotus Elite



Bild nedan: Blandat i 1000 cc cupen.

Först Jan Christians, Austin A40, följd av #51 Tore Lysebo Fiat Abarth 1000 TC, Lars-Erik Danielsson, SAAB 96 Sport, #4 Per Hågeman, SAAB 93B och #62 Ulf Svensson,





Magnus Rugsveen i en Broke och #70 Göran Tjärnlund, RPB före Susanne Qvist, Karolin och Glenn Kjellerson, Dolling.

Foto: Racefoto.



Trå förvånansvärt snabba FF 1600 av den äldsta divisionen. Först Roland Svensson, Merlyn Mk 17 före Henrik Hansson, Lotus 61.

Foto: Racefoto.



Bo Jobborg, Volvo Amazon och Jonas Pölda, Ford Cortina GT i en tilltrasslad situation. Foto: Racefoto.



Man måste inte köra med det "värsta" även om man kör i den nyaste Std/GT-klassen. Här har vi först Anders Dahlgren före Roger Woltersdorf i var sin VW Scirocco. Foto: Racefoto.

Historic Racing, något för alla.

I bland undrar jag hur länge jag hållit på med detta. Har ingen aning blir alltid svaret, men sen ler jag och tänker att pappa har gjort det än längre. För oss har det blivit lite av en pappa/son grej, visst är mamma alltid med på tävlingarna och håller ordning på oss, men det är nog i alla fall en speciell relation man får, hjälpa till och få hjälp. Något som jag tycker är signifikant för historisk racing, att hjälpa och värla om varandra och våra bilar.

TOMAS OTTERBERG

Racesäsongen 2018 var inget undantag, även om det blev speciellt och inget jag hoppas behöva bevitna igen. De flesta vet nog ganska omgående vad jag syftar på, de sekunder under Knutstorpställingen då pappa förlorade kontrollen över sin Merlyn FF 1600 och mycket olyckligt, slutligen hamnade upp-och ner bredvid en väldigt hård betongvägg. Detta ser jag från speakertornet, och inte bara bevitnar det, utan också precis kommenterar hans framfart. Som väl är gick det mycket, mycket bra. Efter en resa och övernattning på Helsingborgs lasarett var han hemma igen, och det är nu man kan se tillbaka på händelsen med stor ödmjukhet och tacksamhet. Till att börja med vill jag rikta min tacksamhet mot det läkarteam på plats som tog hand om honom, och mot den frivilliga banarbetaren som fick den otacksamma

uppgiften att stoppa mig då jag ville springa fram och se hur det hade gått. Vi fick aldrig chansen att tacka er riktigt, så det gör jag nu. Tänker på den sköterska som var med min mamma och Björn i ambulansen och fick höra hans frågor om och om igen om vad som hänt. Vid den tidpunkten trodde pappa att det var en startsmäll. Vill också tacka alla på plats som tog hand om mig och min son. Framför allt ett stort tack till Formel Ford gänget, ingen nämnd och ingen glömd.

Som om det inte var nog med det, själv lyckades jag köra av en inre motoraxel och en drivaxel. Som tur var hade Sonny delar som jag kunde låna vilket visar att racing är en gentlemannasport. Den bilen lyckades vi i alla fall laga och köra med. Merlynen fick vi hjälp med att lasta, men ni skall inte tro att det slutade

med det. På väg hem, efter stopp i Helsingborg för avlämning av kläder och upphämtning av mamma, så händer det minst av allt vill, punktering på släpet till pappas Merlyn, naturligtvis på 120-väg med övriga semesterfirare surrande som bålgetingar kring oss. Sakta, sakta tar vi oss fram till en avgång och konstaterar att det inte finns något kvar av däcket. Vi funderar ett tag, har ju aldrig sett ett reservhjul till kårran, kollar och ser att FF fälgarna inte heller passar. Ringer till pappa för att få reda på vart vinterhjulen ligger därhemma och får då till svar att han har ju reservhjul numera. Det ligger bak i husbilen. Jag kan inte annat än att le då det just sparade mig 4 timmars extra körsning.

Så hur gick då säsongen? Den startade bra för oss båda och slutade i moll. Jag lyckades parketa min F3:a i en blöt betongmur på Falkenberg med trasig nos och framvagn som resultat och pappa fick inte ihop bilen i tävlingsgodkänt skick. Men han lånade min Formel Ford 2000 till Mantorp och lyckades därför få två pokaler på avslutningsfesten medan jag fick bara en.

Vintern har dock varit god mot oss än så länge. Pappas Formel Ford ligger i bitar och ordningsställs enligt besiktningsmännens önskan. Den blir nog, som vanligt, klar någon sen kväll strax före vårens träning. F3:an håller just på att få nya vingar och jag letar bärarmar både i Sverige och England, för som sagt, jag vet inte hur länge vi har hållit på. Vad jag vet är att vi inte har någon tanke på att sluta. Hoppas bara att alla andra nu skruvar på sina klenoder så vi får en fantastisk racingsommar med massor av raceminnen. Låt oss bara hålla oss på banan så skall allt bli bra.



Artikelförfattaren i sin Reynard 873 jagas av Roger Johansson i en Reynard 883. Foto: Racefoto.

RHK:s årsfest 2019 på High Chaparral



RHK arrangerade årets fest på High Chaparral. Det var inte första gången avslutningen hölls där, men det var många år sen sist. Patrik Åström påpekade det faktum att F1-förarna bodde på High Chaparral när de körde F1-tävlingarna på Anderstorp under 1970-talet. Här följer bilder från helgens festligheter som även innehöll en tiokamp mellan de närmare 100 deltagarna!



Lena Ljungdahl och Patrik Åström skötte prisutdelningen med bravur. Foto: Racefoto.



Pristagare i slicksheatet, fr.v. Lars-Göran Sjöberg, Torgny Johansson och Björn Otterberg. Foto: Racefoto



Pristagare i Formel Vee: Fr.v. Hans Hillebrink, Christer Skaby, Göran Tjärnlund, Christer Olin, Jerker Vinberg och Magnus Rugsveen. Knästående: Johan Lind och Anders Bertilsson. Foto: Racefoto.



Pristagare i förkrigsklassen, fr.v. Janne Hansson, Fredrik Bolander, Magnus Neergaard och Roy Palm. Foto: Racefoto.

Pristagare för de äldre standardvagnarna: fr.v. Bo Johborg, Nikolaj Leed, Per Olav Kilen, Magnus Lillerskog, Bengt-Åke Bengtsson Hans Beckert och Lena Ljungdahl. Foto: Racefoto.



Pristagare i Std-GT -71: Fr.v. Jonas Bengtsson, Uno Johansson, Lennart Bengtsson, Kjell Gustavsson och Hans Jerkerfot. Foto: Racefoto.

Pristagare i äldre formelbilar, fr.v. Jörgen Brynne, Per Hågeman, Hans Hillebrink, Johan Lund och Lars-Göran Sjöberg. Foto: Racefoto.



Pristagare i Formel Ford, stående fr.v. Hans Nilsson, Linda Rydén, Anders Martinsson, Åke Axelsson, Mikaela Månlycke, Björn Otterberg, Tommy Rydén, sittande fr.v. Håkan Bengtsson, Morten Pedersen, Anders Öberg och Roland Svensson. Foto: Racefoto.