

RUTFLAGGAN NR 2.1991



RACERHISTORISKA KLUBBEN

Box 4007 S-183 04 Täby, Sweden

OBS! MEDLEMSAVGIFTEN

OBS! DAGS ATT ANMÄLA DIG

OBS! ÅRSMÖTE 9/3.1991 JÖNKÖPING

CHAIRMAN'S MESSAGE

Dax igen för årsmöte, tid och plats på annat ställe via den formella kallelsen. Som vanligt kör vi först årsmötesförhandlingarna, sedan lunch och därefter allmänt utbyte av åsikter.

Det är styrelsens förhoppning att årsmötet blir så välbesökt som möjligt. Inom klubben ser vi fram mot innevarande års säsong med stort intresse. Vi har framför oss, om jag kan räkna rätt, inte mindre än sex evenemang med publik, nämligen, i tur och ordning, Sturup, Falkenberg, Knutstorp, Anderstorp, Mantorp och Järvsö. En för klubben intressant och glädjande utveckling som också medför ett ansvar. Samtidigt har vi sportvagnsklubbarnas möten där vi naturligtvis känner ett visst moraliskt förpliktande att ställa upp. Det är därför av yttersta vikt att styrelsen får signaler på årsmötet som klargör de aktivas inställning: Är det lagom många tävlingstillfällen, för få, för många, rätt eller fel tillfälle och plats, är publiktävlingar att föredra framför andra tävlingar, hur viktiga är kostnaderna mm? Dessa frågor kräver svar av det skälet att åtminstone undertecknad inte tror att vi kan utlova fulla startfält i alla heat vid alla tillfällen. Bättre alltså att veta var vi står och stå för detta än att lova för mycket.

ANMÄLARLICENS 1991.

Klubbens anmälarlicens för 1991 har nummer 231. Licensen från SBF kostar numer hela 1000:- varför vi hoppas att den kommer till användning. För den som inte är insatt förhåller det sig så att för att få delta i internationella tävlingar måste man ha en s k anmälare (entrant) och det är ju naturligtvis RHK som ställer upp med denna service för sina medlemmar.

FLYTTAR!!

Efter 20 års trogen tjänst i Stockholms bilköer flyttar undertecknad med hustru och barn till Skåne för att njuta det lugna lantlivets fröjder.

Adressen blir:

Ian Nilsson (Gäller givetvis även Pia Tigerschiöld)

Pl 4806

264 00 Klippan

tel bost 0435/21370 (gäller fr o m 1/2 1991)



INFORMATION

VALBEREDNINGEN

Valberedningens förslag till 1991 års årsmöte i Jönköping den 9/3 1991.

Ordförande:	Ian Nilsson	omval 1 år
Ledamöter:	Roger Grimborg	omval 2 år
	Per Norberg	omval 2 år
	Horst Bruning	nyval 2 år
Suppleanter:	Erik Cyrus	omval 1 år
	Anders Freden	omval 1 år

För valberedningen i Racerhistoriska klubben

Bengt Dieden

För att sedan fördela arbetet för racingutskottet föreslår valberedningen och styrelsen följande.

Racingutskott Syd (Sturup, Knutstorp, Falkenberg)

Ian Nilsson

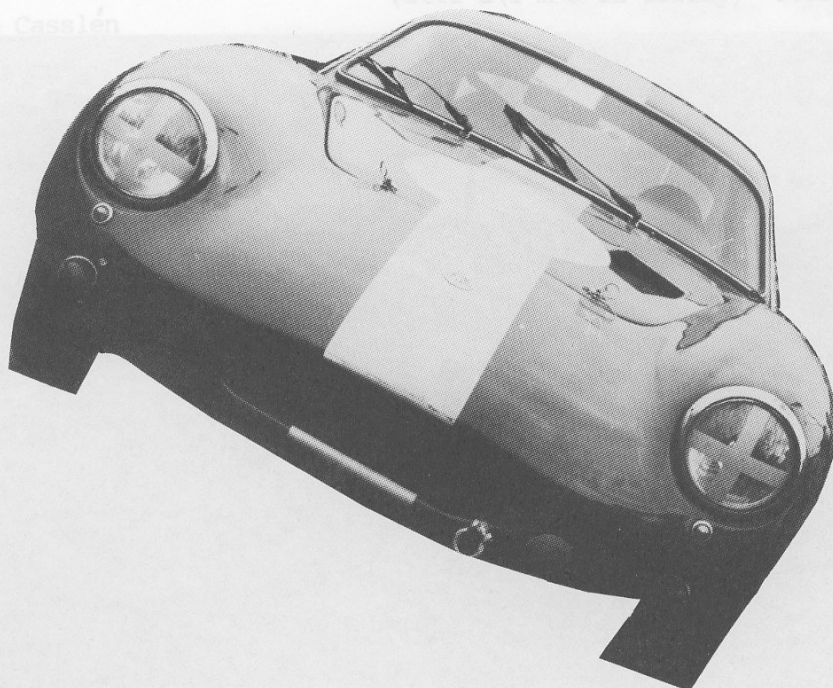
Jan Tromark

Racingutskott Norr (Anderstorp, Kinnekulle, Mantorp, Karlskoga, Järvsö, Finland)

Per Norberg

Horst Bruning

Har du några åsikter angående detta så ta kontakt med någon i valberedningen snarast så behöver det inte ta så lång tid på årsmötet, vilket betyder att vi kan avsätta mer tid till regeltolkning och annat som har med racingen att göra.



RESULTATRÄKNING RHK
FR.O.M. 900101 T.O.M. 901231 HÖGSTA VER.NR: 119
.....BELOPP.....SUMMA.....

DATUM: 910128 SID 1

INTAKTER

301 MEDLEMSAVGIFTER	97010.00	
311 SPONSOR BIDRAG	22500.00	
391 RANTEINTAKTER	3639.35	
395 ÖVR. INTAKTER	7415.00	
SUMMA KLAS 39		11054.35*
SUMMA INTAKTER		130564.35**

KOSTNADER

421 STARTERSÄTTNINGAR	-13050.00	
422 BANHYROR	-27800.00	
423 PRISER	-5008.80	
SUMMA KLAS 4		-45858.80*
521 RESEKOSTNADER	-1268.50	
531 MÖTEN	-26236.85	
SUMMA KLAS 5		-27505.35*
651 KONTORS.MTRL	-4240.30	
652 TRYCKSAKER	-16356.00	
661 PORTO & TELEFON	-17063.50	
671 DATAKOSTNADER	-2078.00	
681 PRENUMERATIONER	-1792.30	
682 FÖRENINGSAVGIFTER	-2564.00	
SUMMA KLAS 6		-44094.10*
701 FÖRSÄKRINGAR	-4676.00	
703 MARKNADSFÖRING	-1989.00	
711 ÖVR. KOSTNADER	-966.50	
SUMMA KLAS 7		-7631.50*
SUMMA KOSTNADER		-125089.75**

RESULTAT

5474.60**

.....ING.SALDO.....SALDO...UTG.BALANS

TILLGÅNGAR

102 POSTGIRO	370.00	-370.00	0.00
105 BANK	9673.70	43276.90	52950.60
111 KASSA OLLE	363.25	-469.50	-106.25
112 KASSA IAN	901.74	-62.80	838.94
121 DIV. FORDRINGAR	11500.00	-7000.00	4500.00
SUMMA TILLGÅNGAR	***	22808.69	35374.60

SKULDER

211 DIV. SKULDER	-8400.00	-29900.00	-38300.00
SUMMA SKULDER	***	-8400.00	-29900.00

EGET KAPITAL

BERÄKNAT EGET KAPITAL DIFF *** -14408.69 -5474.60 -19883.29

SUMMA SKULDER OCH EGET KAP. *** -22808.69 -35374.60 -58183.29

FÖRSLAG TILL FÖREDRAGNINGSLISTA ÅRSMÖTE RACERHISTORISKA KLUBBEN 9/3 1991.

- 1/ Val av ordförande för mötet
- 2/ Val av sekreterare för mötet
- 3/ Val av två personer att jämte ordföranden justera årsmötesprotokollet
- 4/ Fråga om mötet är rätt utlyst
- 5/ Fastställande av föredragningslistan
- 6/ Styrelsens verksamhetsberättelse
- 7/ Kassareport
- 8/ Revisionsberättelse
- 9/ Fastställande av årsräkenskaper
- 10/ Fråga om styrelsens ansvarsfrihet
- 11/ Föredragning av eventuella motioner
- 12/ Föredragning av budget
- 13/ Fastställande av årsavgift för 1992
- 14/ Val av styrelseledamöter
- 15/ Val av revisorer samt revisorssuppleant
- 16/ Val av valberedning

Mötet avslutas



MEDDELANDET

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Lördagen den 9/3 1991 klockan 11.00 är det dags för ÅRSMÖTET på BRUNNSTORPS VÄRDSHUS som ligger efter E 4an någon km norr om JÖNKÖPING.

Vi tar i vanlig ordning en kopp med kaka innan vi sätter igång med själva mötet, i halvtid intager vi en bit mat som vi betalar med mynt ur den egna fickan, sedan fortsätter mötet för att i vanlig ordning avslutas med lite om regler och liknande.

Då RHK är en klubb med över 300 medlemmar hoppas vi att det kommer några fler än det 30 tal som alltid dyker upp när det drar ihop sig till ÅRSMÖTE, det är nu du ska stå upp och göra din vackra stämma hörd så att vi kan hålla styrelsen med jobb under 1991. Om inte för något annat kom för att jäklas med oss som försöker hålla klubben aktiv, eller skicka in en motion senast 14 dagar före årsmötet, huvudsaken är att ni håller igång oss andra med lite nya friska förslag.

DAGORDNING ENLIGT STADGARNA.

MOTIONER SKICKAS TILL DEN NYA KLUBBADRESSEN.

MEDLEMSAVGIFTEN FÖR 1991.

Om du nu tror att alla pengarna som du har kvar i plånboken är dina så tror du helt fel. 350:- måste du betala till klubben om du vill vara med i RHK även under 1991, det är troligtvis en av dina bättre investeringar under året om man ser vad du får för utdelning. Bara vid första tävlingen får du 150:- i rabatt (Sturup) om du är med i RHK. En glad kassör är oftast en bra kassör, gör kassören glad, betala så fort du kan, idag är det fint väder för en kort promenad till postverket passa på nu.

De som ej betalt avgiften före den 15/4 1991 blir utan medlemskap och tidning.

Tänk även på att MHRF försäkringen och licensen kräver att du har betalat medlemsavgiften.



Postadress: 402 200-8
Telefon: 402 200-8
Telefax: 402 200-8
Postboks: 402 200-8

Postadress: 402 200-8
Telefon: 402 200-8
Telefax: 402 200-8
Postboks: 402 200-8

Postadress: 402 200-8
Telefon: 402 200-8
Telefax: 402 200-8
Postboks: 402 200-8

SVENSKA
BILSPORTFÖRBUNDET

The Swedish
Automobile
Sport Federation

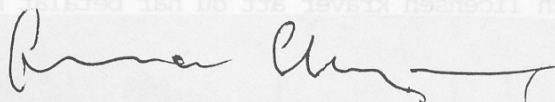
Stockholm 1991-01-03

Racerhistoriska Klubben
Box 4007
183 04 TÄBY

Tack för senaste numret av Rutflaggan. Jag vill bara göra ett litet påpekande som gäller klasserna A - D samt Midget m fl.

I protokoll från den 21 september 1990, punkt 7:3, klargörs att bilar med friliggande hjul i framtiden inte får tävla tillsammans med andra bilar. Protokollet bifogas för kännedom. Denna regel gäller med omedelbar verkan.

De bästa hälsningar



Gunnar Elmgren

GE/g1

Postadress: IDROTTENS HUS
S-123 87 FARSTA
SWEDEN

Gatuadress: Storforsplan 44, Farsta
Telefon: 08-713 60 00
Telex: 14179 Sports S

Telefax: 08-94 35 11
Telegram: Autosport, Stockholm
Bankgiro: 495-8617
Postgiro: 35 23 00-8



HISTORICAL CARS INFORMATION

FIA CHAMPIONSHIPS FOR HISTORICAL CARS

- New classes for the FIA Championship and the FISA Trophy :

From 1991, for safety reasons, single-seater "open-wheel" cars will not be admitted on the track to practice or race, at the same time as cars with enclosed wheels. Consequently, the classes eligible for these two Championships are reorganized as follows :

. EUROPEAN CHAMPIONSHIP :

- CLASS C1 Sports-prototype and two-seater racing cars up to 1300 cc, 1947-1955 inclusive.
- C2 Sports-prototype and two-seater racing cars from 1301cc to 2000cc, 1947-1955 inclusive.
- C3 Sports-prototype and two-seater racing cars over 2000cc, 1947-1957 inclusive.
- C4 Sports-prototype and two-seater racing cars up to 1300cc, 1956-1960 inclusive.
- C5 Sports-prototype and two-seater racing cars from 1301cc to 2000cc, 1956-60 inclusive.
- C6 Sports-prototype and two-seater racing cars over 2000cc, 1958-1960 inclusive.
- C7 Sports-prototype and two-seater racing cars up to 1300cc, 1961-1965 inclusive, and original Grand Touring Prototype cars corresponding to the definition of GTP category A in article 3.7 of Appendix K, up to 1300cc, 1963-1965 inclusive.
- C8 Sports-prototype and two-seater racing cars from 1301cc to 2000cc, 1961-65 inclusive, and original Grand Touring Prototype cars corresponding to the definition of GTP category A in article 3.7 of Appendix K, from 1301cc to 2000cc, 1963-1965 inclusive.
- C9 Sports-prototype and two-seater racing cars over 2000cc, 1961-1965 inclusive, and original Grand Touring Prototype cars corresponding to the definition of GTP category A in article 3.7 of Appendix K, over 2000cc, 1963-1965 inclusive.

Should the number of cars eligible for a race be insufficient, the organizer may run the FIA Championship race concurrently with the race for Class only C8 of the GT Cup and award points for both.

. FISA TROPHY :

- T0 500cc F3 cars and other single-seaters with a maximum capacity of 850cc built 1946 to 1960.
- T1 Formula Junior cars and other single-seaters with a maximum capacity of 1100cc built 1946 (1958 for FJ cars) to 1960.
- T2 Formula Junior cars 1961-63 inclusive.
- T3 GP-type cars 1931-1953 inclusive.
- T4 GP-type and Formula 2 cars, over 1100cc, 1954-1960 inclusive.
- T5 GP-type cars, 1961-1965 inclusive and Formula 2 cars 1961-66 inclusive.

- New regulations concerning the general classification of the FIA Championship, FISA Trophy, GT Cup, Touring Car Challenge and Rally Trophy, from 1.1.1991.

- The number of results taken into consideration for each driver will be the next whole number above 50 % of the total number of events organized;

- In cases of ex-aequo, the drivers' next best results will be taken into account, up to the total number of events organized ;

- Should the ex-aequo persist, the driver of the older car will take precedence (the Historical Cars Technical Committee to decide any disputes) ;

- Should the cars prove to be of the same year of construction, a tie will be declared between the drivers concerned ;

- The attribution of points at the end of each race/rally will be unchanged from 1990.

- The automatic awarding of one point to every starter in each race/rally will be discontinued.

- Classification of the Historic Rally Trophy :

From 1.1.1991, should more than 2 rallies organized in a same country be accepted as valid for the trophy, drivers holding licences of that country's ASN may only include results from maximum 2 of these rallies in their totals for the Trophy classification.

PARC FERME : REGULATION FOR APPLICATION FROM 1.1.1991

For all circuit races of the FIA Championships, at the end of the race, all the cars having crossed the finishing line shall be driven, under the supervision of the officials of the event, to a parc fermé where they shall remain until at least 30 minutes after the posting of the provisional results and until the stewards of the meeting order their release.

Any classified car which becomes unable to cross the line and/or to reach the Parc Fermé by its own means shall forthwith upon such disability occurring be placed under the sole and exclusive control of the marshals and the scrutineers who shall at the first convenient moment remove the car to the Parc Fermé.

Cars which have not been put in the Parc Fermé shall not be classified.

ROAD TYRES APPROVED FOR HISTORICAL CARS IN ROAD AND CIRCUIT EVENTS

- The following list of approved tyres, as established on 15.12.1990, is that referred to in Articles 3.5.5.n), 3.6.1.b) and 3.8.1.t) of Appendix "K" to the International Sporting Code 1991. No tyre having a section superior to 225 mm and/or a profile inferior to 60 % will be accepted.

Make :**Type :**

Avon

TURBOSTEEL ZZ ACR 6F

BF Goodrich

108-489

108-490

108-497

108-478

108-462

Dunlop

SP D4

SP D6

SP D7

SP D8

SP D40

SP Sport D3

Michelin

MXV

MXL

XWX

XAS

X

Pirelli

P5

P6

P600

CN36

CN36SM

Semperit

Top Speed

Direction

Yokohama

AVS

"RACING" TYRES

- Concerning those Dunlop "Racing" tyres which are authorized for circuit events, only the 204 compound will be accepted from 1.1.1991.

CLARIFICATION : MODIFICATION OF GTS CARS' BODYWORK

Article 3.6., para. 2) of Appendix "K" stipulates :

"Bodies must faithfully follow an original design, constructed in the period for that individual chassis ; replacement panels must be made in the original materials".

However, it is admitted that wings may be extended, but solely in order to comply with Article 5w) and on condition that the same modifications, carried out in the same manner, were used in international competition in the period of the class, with the same body type.

Given the number of cars which at present do not respect the above conditions (e.g : modifications to a coupé body which were made only to roadster models of the same car in the period), 12 months' notice is given, ending on 1.1.1992, in which to put these cars in order ; past this date, such cars shall no longer be eligible for an FIA Identity Form.

Brev till klubben från Lars Hågeman.

Skickar en ovanlig bild på broder Per, arbetande på sin Swebe -48. Av däcksutrustningen att döma har han tydligen tänkt tillbringa större delen av tiden utanför banslingan !

I övrigt är det febril aktivitet i midgetgaragen här nere.

Allan Göransson har lyckats skrämra ytterligare ett antal hästar ur sin redan vassa Triumph så bäva månde alla JAP-åkare inklusive mig själv.

Roland Fröjd har hunnit testa sin Cooper till sin och pappa Karl-Eriks belåtenhet, och Olle Linde har gett sig den på att ha sin Effyh klar till våren.

Även på andra håll mekas det intensivt, och vi ser med tillförsikt fram mot att möta våra nya heatkamrater FJ +FV samtidigt som vi naturligtvis gläds åt att möta våra gamla kamrater i A - D vid något tillfälle.

Hälsningar Lars Hågeman.



Det kommer säkert att bli ett mycket trevligt heat när man sätter alla bilar med fri-liggandehjul i samma heat, även om fartskilnaden är stor tror jag hela heatet vinner på det i längden.

Det gäller att markera klass-tillhörighet på ett sådant sätt att publiken verkligen förstår att det är flera klasser som kör i samma heat, men det är troligen en sak som kommer att lösas innan första starten. Det kommer att bli kul att se om någon midget kommer att spöa någon FJ på den kuperade och krokiga Sturupsbanan den 20 -21/4 det är nog inte helt omöjligt, den som kommer dit får se.

INBJUDAN MED DENNA TIDNING !!!!!

GT-GTS

HEJ RACINGVÄNNER

1991 års tävlingssäsong närmar sig med stormsteg. Alla jobbar väl febrilt i garagen. För att få en överblick av deltagarantalet ber jag dig fylla i denna enkät snarast.

Prel. tävlingsprogram

20-21 april	Sturup	Publiktävling
1- 2 juni	Falkenberg 1	Publiktävling
6- 7 juli	Knutstorp 1	Publiktävling
27-28 juli	Knutstorp 2	Sportvagnsmeeting
24-25 augusti	Mantorp	Publiktävling
6- 7 september	Falkenberg 2	Sportvagnsmeeting
14-15 september	Anderstorp	Publiktävling

Vi får inte mindre än fem publiktävlingar och det känns mycket stimulerande att 1991 blir det år som historisk racing slår igenom på de svenska racerbanorna. Vi måste göra allt för att det blir så. Ta dig en ordentlig funderare på ditt tävlingsdeltagande. STÄLL UPP FÖR HISTORISK RACING.

Per

Om du inte har fått detta utskick från Per Rosendahl ta då genast kontakt med honom då han måste få ett grepp om vilka som kommer att åka under 1991.

Har du redan fått separatutskicket så se till att du skickar in det så fort du kan, för Per måste ha det i god tid före årsmötet så han hinner sätta ihop det för att kunna presentera heatet för årsmötesdeltagarna, du kommer väl.

Detta gäller alla er som har en bil som klassas som GT/GTS/ (GTP) det är de bilar som man kallar sportbilar i folkmun =allt från stora muliga Corvetter via Alfor och MGB ner till minsta MG Midgeten, det finns massor av sådana bilar i landet har du en sådan bil och vill prova på det här med historisk racing ta kontakt med klasspappan som i detta fall är: PER ROSENDAHL

SUNDSLIDEN 3

252 85 HELSINGBORG

TEL:bost 042/912 10

arb 010/94 26 96

OBS!

DAGS ATT ANMÄLA DIG

Nu när vintern är slut, den svenska ekonomin blir bara bättre och bättre för var dag som går, skatterna är sänkta, bensinpriserna är på väg mot den lägsta noteringen i minne, industin går för högtryck, en viss person med en stor pröjsare och en ännu större sandlåda har fått fredspriset.

Det är nu det är dags att anmäla sig till STURUP den 20 - 21 April.

De klasser som får köra där är följande:

HEAT 2	GT/GTS
HEAT 3	STANDARD BILAR 0 ----1300 cc
HEAT 3,5	STANDARD BILAR 1301----- cc
HEAT 4	FF + F3
HEAT 5	FJ + FV + MIDGET

Standardbilarna kommer bara att delas om det blir för många som anmäler sig.

RHK kommer att subventionera startavgiften med 150:- för de som är med i RHK och har betalt medlemsavgiften i tid.

För de som inte körde på STURUP 1990 kan jag tala om att det är en mycket rolig bana att köra på då den har allt man kan önska sig, den är både krokig och kuperad så det krävs mer av föraren där än det gör på våra andra banor.

Det är nog bra med hästkrafter men det är inte det viktigaste på en bana av den typen som STURUP är.

Så passa på nu och prova en bra bana med en mycket fin publik som verkligen uppskattar historisk racing. Ett exempel på att funktionärerna är i superskick är detta: En viss röd BMW 700 tappade den lilla sprinten till motorluckan vid tre olika tillfällen på tre olika platser, tre gånger kommer det en funktionär springande från banan för att återlämna den, sprinten är 5cm lång och kostar max 10:- sånt måste vara unikt.

FATTA PENNAN OCH ANMÄL DIG OCH DIN BIL MED HJÄLP AV DEN ANMÄLNINGSBLANKETT SOM VAR MED SOM LÖSBLAD I DENNA TIDNING, TÄNK INTE ATT DU SKA GÖRA DET SENARE, GÖR DET NU SÅ SPAR DU EFTERANMÄLNINGSAVGIFTEN.

ANMÄLAN SKICKAS DIREKT TILL KAK/S Höllvikstrandsvägen 30 B 236 00 HÖLLVIKEN

Sturup Raceway



OLDTIMER FESTIVAL PÅ RING KNUTSTORP DEN 13-14 JULI

Det blir historisk racing på Ring Knutstorp i år i samregi med Hyllinge MS, trots att vi blev "blåsta" på ett EM. Tävlingen får ses som en generalrepetition för ett kommande EM, förhoppningsvis redan 1992. Till denna tävling, arbetsnamn OLDTIMER FESTIVAL, kommer också våra vänner i MCHK, Motorcykelhistoriska Klubben, att delta vilket betyder att evenemanget till stora delar kommer att se ut som förebilden på Nurburgring. Vi i styrelsen som aktivt kommer att arbeta med tävlingen hälsar detta med stor tillfredsställelse då vi vet att intresset för gamla motorcyklar är på topp, inte minst i Skåne, och det med största säkerhet kommer att ge ett fint publiktillskott. Så kära vänner! Fram med almanackan och skriv in årets viktigaste händelse så att du kan komma väl förberedd och självklart sprida informationen bland alla dina vänner och bekanta.

Så till lite praktiska detaljer kring själva arrangemanget.

Vi från RHK,s sida behöver få fram olika funktionärer för att hjälpa HMS med vissa praktiska detaljer. Vi behöver folk till kansli, informationskontor för utländska gäster, arbetsgrupp för arrangerandet av fest i depån på lördagskvällen, grupp som tar hand om våra sponsorer m.m.

Det vore bra om ni som känner på er att ni kan hjälpa oss med dessa saker, tog kontakt med styrelsen och berättar vad ni kan tänka er att hjälpa till med.

Vi vill också ha kontakt med er som har kompisar i utlandet som racar för att få er hjälp med att skicka inbjudningar och självklart också er hjälp med att övertyga dom om att vårt race är "the real thing"!

Det ska sägas att telefonen redan ringer hos undertecknad och samtalen är från medlemmar som vill ha tilläggsregler för att kunna skicka till sina polare utomlands. Det är toppen och vi hoppas inom kort att HMS har tilläggsreglerna klara för distribution.

Jag vill gärna att samtliga klassrepresentanter ser över sina klasser och inkommer med aktuella listor över bilar och förare i respektive klass, samt självklart även bistår med utländska kontakter.

På lämplig dag före tävlingen, förslagsvis torsdagen den 11 juli, kommer vi att planera en liten presskonferans på banan och då behöver vi några intressanta fordon som kan delta. Det vore dessutom bra om några av dessa har ett extra säte för att kunna bjuda eventuella journalister på en tur runt banan i en riktig klassiker. Hör av er till styrelsen i god tid så att vi kan planera.

Samma helg, på lördagen den 13 juli, firar BÅSTAD CLASSIC CAR SHOW 10-års jubileum, vilket med största säkerhet innebär invasion av bilintresserade i regionen och eftersom vi inte kolliderar med detta evenemang, som bara är på lördagen, gäller det att fånga upp intresset och få Båstadpubliken att även komma till Knutstorp på söndagen. Jag har pratat med Bengan Arvelid, ansvarig för evenemanget, och han är positiv till någon form av samarbete så att vi får en riktig bilhelg.

Vi tror också att en marknad med försäljning av prylar i hobbyn, modellbilar, affischer, delar m.m är ett viktigt tillskott en sådan här helg, så finns det någon eller några som är villiga att jobba med detta så hör ni av er. Självklart så fort som möjligt!

Vi kommer så snart som möjligt att famera en organisationskommitte', som ska bestå av folk från HMS, RHK och MCHK. Från RHK räknar vi med att delar av styrelsen kommer att ingå, samt vid behov även klassrepresentanterna. Så snart vi pratat oss samman med parterna kommer vi att kalla till ett första möte.

Jag har pratat med tidningen ARBETET i Malmö och det finns ett stort intresse från deras sida att gå in som medarrangör och sponsor, vilket drastiskt skulle ändra våra möjligheter att marknadsföra tävlingen och även lösa programfrågan i form av en bilaga i söndagsutgåvan av ARBETET.

Så gott folk!

Börja planera och tänk till om du har en möjlighet att hjälpa till. Det är **mycket viktigt** att det här blir en bra tävling med tanke på framtiden. Ring Knutstorp kommer att få FISA-observatörer på besök som ska rapportera till Paris om hur vi lyckas genomföra det hela, vilket ligger till grund för ett eventuellt EM 1992.

Keep on racing!
Jan Tromark

Ödåkra den 28.1.91

Deltagare HEAT 1

Björn Atterberg	BMW 328
Rune Berg	BMW 328
Ingmar Engström	MG TC
Gunnar Elmgren	Maserati 6C
Ingvar Fredriksson	Frazer Nash
Bengt Frelin	MG Magnette
Lennart Hajaanen	Bugatti 35
Björn Norman	Aston Martin
Ulf Bergman	Amilcar 1100
Staffan Lundberg	BMW 328
Björn Roxlin	Morgan
Janco Almgren	Morgan
Peter Kumlin	Midget
Lars Hågeman	Midget
Allan Göransson	Midget
Gunnar Rösler	Midget

HEAT 2

Jan Skoog	Porsche 356
Per Rosendahl	Dito
Walter Rosenlechner	Dito
Jonas Reinius	Dito
Kurt Bertilsson	Dito
Leif O Jönsson	Triumph
Nils Börje Gård	Dito
Dragos Mihailovici	Dito
Kennet Andren	Dito
Bengt Dieden	Alfa Romeo Guil
Stina Widenborg	Dito
Åke Hansson	Dito
Erik Cyrus	Dito
Bengt Åke Bengtsson	Dito
PO Svensson	A H 3000
Henrik Engström	A H 100
Gunnar Berger	A H Sprite
Claes Ottosson	Dito
Claes Muller	Lotus Elan S1
Mats Israelsson	M G Midget
Kjelle Wallin	Elva Courir
Lasse Cyrus	Lancia Aurelia
Hartmut Stammler	Abarth Simca
Gunnar Brisman	Maserati 3500
Peter Lindqvist	Ferrari SWB
Albert Sollevi	Ferrari 250
Björn Berlin	OSCA
Nils Blegvad	Daimler 250 SP
F Andersson	Ferrari 250 GT
Pia Tigerschiöld	TVR Grantura
Per Hågeman	GSM Delta 1000

HEAT 4

Staffan Lindberg	Ginetta G4
Ian Nilsson	Dito
Ian Nilsson	Bizzarrini 5300
Ian Nilsson	Lotus Eleven
Tommy Brorsson	Dito
Nils Björk	Diva GT
Per Hågeman	Dito X2
Bengt Åke Bengtsson	Lotus Seven
Per Haegermark	Marcos Fastback
Per Jamesson	Marcos Gullwing
Hartmut Stammler	Abarth
Tommy Brorsson	Lotus Seven
J O Berqvist	Dito

Deltagare HEAT 5

Ingvar Malm	Elva FJ
Horst Brüning	Lola FJ
Marianne Casslén	Cooper FJ
Björn Almström	GRD F3
Åke Lindh	LS4 1300 FV
Kent Baeck	RMS 1300 FV
Jan Mohlin	Swebe F3
Lennart Ek	RPB 1300 FV
Mats Miller	Veeva 1300 FV
P-E Syverstad	GRD F3
J-E Johansson	Merlyn FF
Anders Lindschough	RPB 1300 FV
Bengt Ljungberg	Brabham BT 35
Bosse Anderberg	Lotus FF
Nils Björk	Brabham BT 35
Christer Sandgren	FV 1300
Robert Marklund	RPB 1300 FV
Greger Pettersson	Brabham BT9 18
Per Wallin	Brabham BT21 F3
Arve Ytterdal	Brabham BT41 F3
Thomas Rådmyr	Lotus 69 F3
Leif Nymark	Brabham BT 41
Kenneth Andrén	Lola T200 FF
Christer Svensson	Lola T200 FF
Anders Åbjörnsson	Dolling 1300 FV
Staffan Olárs	Dolling 1300 FV
B G Fritzon	RPB 1300 FV
Åke Axelsson	DAF F3 Lotus F3
Sune Svensson	Slymper 1300 FV
PeO Söderberg	Lotus FF
Knut Wolland	RPB 1300 FV
Bo Gilbert Persson	Brabham F3
Arne Bergquist	Beach Car 1300 FV
Sveneric Eriksson	March F1 Cooper FJ
Jan Jönsson	Brabham F3
Per Ericsson	Beach Car 1300 FV
Bert Lehnberg	RPB 1200 FV 2 st
Niels Blegvad	Cooper T87 F1
Johnny Hansen	Itala 1300 FV
Patrik Lindell	GMS 1300 FV
Leif O Jönsson	Titan F3
Tord Bodin	EBA FJ
Bruno Rösler	FJ

Så här såg det troliga förarar och bilbeståndet ut när det inventerades första kvartalet 1988 det var många som var optimister och ville vara med och köra historisk racing.

Nu med facit i handen vet vi att flera försvann någonstans på vägen, flera vet vi vart de tog vägen, de flyttade, sålde bilen men om du känner till någon av dessa som bara gick upp i rök sparka på honom eller henne så de vaknar till liv igen. För ju fler vi blir desto roligare kommer vi att få.

Deltagare

HEAT 3

Mats Israelson	Cortina
Lennart Jansson	Cooper
Johan Ålander	Cooper
Hans Zolnir	DKW
Horst Brüning	BMW
Ola Gabrielsson	Jaguar
Tommy Johansson	Cortina
Christer Hagberg	Volvo
Stig Dahlman	Ford Anglia
Johnny Lundberger	Cooper
Jan-Åke Andersson	
Nils Olov Jonsson	Saab
Picko Troberg	Cooper
Håkan Eriksson	Cooper
Thomas Söderberg	Cooper
Jan Mathiasen	R8 Gordini
Per Erik Hansen	Lancia Fulvia
Roger Grimbiorg	Cortina
Mikael Hellgren	Ford Anglia
Mats Persson	Cooper
Sverre Lökken	Cooper

HEAT 6

Stig Jonsson	McLaren
Anders Jansson	Ferrari Daytona
Anders Wickström	Elva-Porsche
Gösta Pettersson	Chevron B8
Greger Pettersson	Chevron B16
Olov Wijk	Astra RN1
Bengt Ljungberg	Lola T212
Jan Lilliesköld	Attila
Lasse Jönsson	Porsche 907
Per Norberg	Ginetta G 12
J-O Bergqvist	Lotus 23
Lars Widenborg	Eagle
Leif Nilsson	Lola T 70
Arne Malthaus	Crosslé
Owe Persson	Lotus 47
Allan Dunevall	Vitesse
Thomas Henrysson	Lola T 212
Hartmut Stammler	Abarth
Peter Sikström	Royale
Magnus Neergaard	Ginetta G 12
Sten Hillgard	Porsche 910

RHK HÅLSAR NEDANSTÄENDE MEDLEMMAR VÄLKOMNA

Björn Hedren	Ledungsvägen 3 B 183 75	Täby
Kent Persson	PL 8084 263 91	Höganäs
Jan Ryden	Birger Jarlsgatan 101 113 56	Stockholm

NYA TÄVLINGSBANOR

är inte det enda man hör om från Finland. Intresset för tävlingar med historiska vagnar har ökat alltmer under senare år, och nu har man kommit till skott med en finsk racinghistorisk klubb, som bildades under förra året.

I april och maj kör man några provevenemang på några av de allt talrikare finska banorna. I slutet på säsongen avser man samköra riktiga tävlingar i samband med reguljära finska mästerskap i moderna klasser. Detta torde om inte annat ge gynnsamma publicitetsmässiga effekter på verksamheten. Internationella regler kommer att följas.

I det aktuella vagnmaterialet på 20-talet bilar finner man Sunbeam Tiger, Triumph TR3, MG, TVR, Daimler SP250, Mini-Cooper etc. Några gamlingar finns tyvärr inte sedan en Bugatti typ 35B (ex-John Isberg, Oslo, -Emil Elo, Helsingfors) med Kapitän-motor och DKW-kylare, som torde varit avhörd ännu 1956, försvann spårlost.

Bland banor som ligger utmärkt till för framtida svenskt deltagande finns Alastaro-banan (ca 65 km från Åbo, ny bred bana, ca 3 km lång), Ahvenisto-banan (ca 100 km från Helsingfors, ca 3 km lång) och den nya Jurva-banan (ca 150 km från Åbo). Den liksom färska Kemora-banan ligger fortfarande tyvärr litet långt norrut (ca 400 km från både Åbo/Helsingfors, ca 2,7 km lång) men var bred och ytterligt farbar med Bugatti sommaren 1989.

Lennart Haajanen

Titta vad jag hittade bland alla papper som hopar sig på en så stor redaktion som Rutflaggans är.

Hasse Zolnirs artikel om tvåtaktsmotorer som var med i nr 1-91 av Rutflaggan, och där undertecknad lyckats virra bort mittensidan, jag beklagar att det blev så.

Läs nu sidan 1 av artikeln i nr 1-91, sedan får du läsa denna sida för att sedan avsluta med nr 1-91. *Mats Jercelsson*

bli av med en konkurrent. Inte heller Mercedes kan anses skyldig till nedläggningen när de 1958 köpte DKW och sedan sålde fabriken 1964 vidare till VW.

Faktum är att DKW efter andra världskriget 1945 hade inget att sätta emot de allt bättre fungerande fyrtaktarna. Utvecklingen av DKW:s tvåtaktsare hade nu stått still sedan 1939. Även de trecylindriga motorer som kom efter 1945 konstruerades redan 1939.

Men tvåtaktaren har därför inte försvunnit. Den finns som utombordare från två till mer än 300 hk. Som motor för industri, gräsklippare, motorsågar osv med små cylindervolym. Med sin låga vikt, låg tillverkningskostnad, och små serier är denna tvåtaktare oslagbar.

Även som startmotor, som t.ex. tvåtakts diesel för fartyg fungerar motorn perfekt. Där emellan finns det inga bra tvåtaktsalternativ eller lösningar.

På tävlingsidan är tvåtaktaren oslagbar idag. Men så var det inte alltid. Först i mitten av 30-talet hämtade DKW fyrtaktarens insprång in. Med kompressorförbudet efter andra världskriget trodde de flesta att tvåtaktaren hade gjort sitt inom motorsporten.

GAS- & RESONANSSVÄNGNINGAR

Man besinnade sig och kom på att tvåtakt är en gasströmmotor. Och var därför redan ca 1950 ikapp fyrtaktaren igen på tävlingsidan. Tyvärr stoppade sammanbrottet av motorcykelindustrin i Europa en fortsatt utveckling.

Om man nu bortser från tävlingsmc 50 cc senare 80 cc, så dominerade de japanska cyklarna tävlingsbanorna. De drev

upp de specifika effekten till oanade höjder. Inom några år kördes allt som hette fyrtakt i botten. Så även Honda med sin 125 cc, fem cylindrar med fyra ventiler per cylinder 30 hk/12000 varv från 1965. Redan 1966 var denna fyrtaktsmaskin ordentligt fränakt av tvåtaktaren. Suzuki med sin 125 tvåtakt med två cylindrar gav 1965 också 30 hk/14000 varv men var lättare än Hondan.

Idag ligger effekten vid 300 kw/l. Detta betyder att DKW AU 1000 bör ha ca 400 hk för att vara konkurrenskraftig. Utvecklingen satte fart med insyglitmatning som övergavs senare för Reedventilen. Reedventilen höll sitt intåg efter att membranläpparna kunde göras hållbara. Men även Reedventilen, med sin numera strömningsvänliga takutformning är en gammal karamell. Redan 1915 kände man till takformen med sitt låga luftmotstånd.

Inom formel ett har tvåtaktsmotorn en given chans, den skulle utveckla över 1000 hk vid 3500 cc, fyrtaktaren utvecklar ca 700 hk. Men inom formel ett är tvåtaktsmotorn förbjuden.

Jag har sett några tappra amatörer i Europa med sina sportvagnsprötyper som utrustats med vassa båtracing två-

taktare av fabriken Johnsson och Evinrude. Fort gick det så länge de gick men problemen var många och båtracing är inte bilracing.

TVÅTAKTAREN INTE UNDERLÄGSEN

Principiellt behöver tvåtaktaren inte mera bränsle än fyrtaktaren. Principiellt är tvåtaktaren inte svagare. I framtiden kommer det att finnas insprutning för små tvåtaktsare. Några japanska fyrtakts mc är redan utrustade med insprutning.

Men vi gör ett teoretiskt experiment. Vi gör så här, vi tar alla fördelar från småmotorerna och från de jättestora bland och undvika de dåliga egenskaper. Vilken motor! Snål, liten, lät och inte att förglömma. Denna motor kan vi gömma var som helst i bilen. Och tillig att tillverka för fabriken. Det går bra på pappret men i praktiken är det, som ofta omöjligt i dag att genomföra.

Det som kan hända är att tvåtaktaren kommer så att säga köksvägen till bilindustrin.

Fram till 30-talet var de flesta bruksmotorerna utrustade med näskolv tills DKW började med den patenterade Schnürle vändspolning. Därmed slapp DKW de termiska problemen som näskolven med sin höga

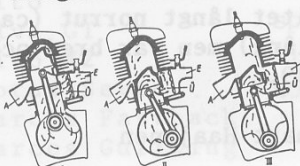
vikt och sin stora förbränningsyta medförde. De flata kolvbottarna blev sannerligen en välsignelse.

Tvåtaktsmotorn hade många utsvävningar i sin utveckling, som inte visade sig livskraftig till slut. Som t.ex. dubbelkolvmotorerna från t.ex. Puch, Garelli, Triumph som faktiskt byggdes under många år. Det byggdes även tävlingsmotorer med näskolv och motverkade kolv (Ladepumpe) av DKW och Imperial.

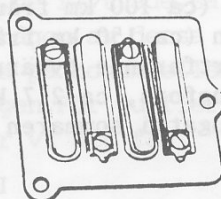
Dessa motorer kördes med ett rakt avgasrör och söp hinkvis med bränsle. Idag skulle dessa konstruktioner inte ha en chans, varken på tävlingsbanan eller som bruksmotor. Anmärkningsvärt är här även att Schnürle fick patent för vändspolningen. Patent som beskriver Schnürles system fanns tidigare för problemen med näskolven kände de väl till redan vid tiden före andra världskriget.

Näskolvstvåtaktaren byggdes i stort sett fram till 50-talet. Än idag i vissa amerikanska båtmotorer. Schnürles vändspolning, som DKW hade patenterat för sig, fick först under 60-talet då patenten upphörde en våldsam utveckling. Man fattar inte idag att de kunde bygga denna näskolvstvåtaktare i så stora serier.

Redan innan de började med vändspolning fanns det en motor med membranstyrd insygl. Reedventilen till höger typ UB 350, ca 1931. Membranen hade fyra fjäderläppar. Den senare tävlingsmotorn hade nio.



Schnürle patent.



Även DKW använde sig redan under 20-talet av laddningspumpen (Ladepumpe). Här en vanlig stolmotor med näskolv och tre kanaler.

SAKJES

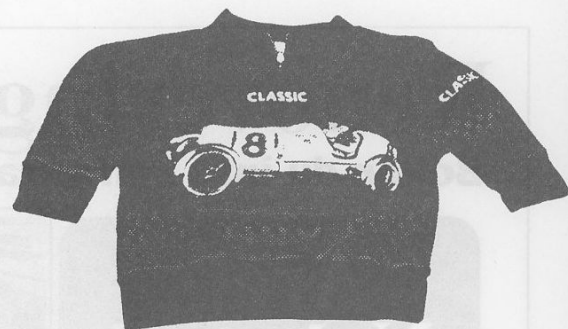
Bellhouse i aluminium till Lotus Elan eller Lotus Cortina.
Nya Powermax kolvar 85mm för dig som bygger 1650cc motor med
vevstakar till Ford TC eller vanlig Ford motor. Jag kan även
byta något som du har.
Michael Högström tel. 08-7962455 arbetet.

Alfa Romeo 1600 GT Junior. Visst arbete krävs. Bra objekt.
Göran Eriksson tel. 08-448495 hem.

BMW 700 Coupé 1962, f.d. tävlingsbil, vinnare Kanonloppet -
64, renoveringsobjekt + reservdelsbil.
Lars Fritz, Lussebo. 117, 12247 Enskede
tel. 08-913031

F 3 avgasgrenrör nerdraget till Lotustopp, 4 till 1
kollektor, slutrör. Perfekt skick. 1500.-.
Hewland ingående axel Formula Ford nästan ny 350.-.
Vev- lager Cosworth VP 5139 std. nya 500.-
" " " " 010 " 500.-
2 st. Formelbilsstötdämpare Billstein gas 100.- st.
Björn Almström tel. 0477-13033

Tuff biltröja för de yngre och yngsta racerhistorikerna!
Finns från 80 till 140 cm lång, vit eller röd med svarta
kantningar och mjuk skön insida. Pris 159.-
Kan köpas på årsmötet 9/3 eller beställas genom:
Stina Widenborg 042-207681 eller
Pia Tigerschiöld 0435-21370.



Nytilverkning av grenrör till VOLVO B 18
Kontakta TIMOS MOTOR Tel:08/745 54 40

Alfa Romeo Giulietta Sprint 1956 nr 1493-1732 renoveringsobjekt för 45.000:-
Bengt Åke Bengtsson Box 272 311 23 Falkenberg Tel:0346/173 50

KÖPES

Halda instrument, Tripmaster, Twinmaster eller Speedpilot.
Allt mekaniskt av intresse.
Michael Högström tel 08-7962455 arb.

Merlyn Formula Ford delar köpes. Allt av intresse till
mk 20 - 24.

Till Alfa 2000 Touring Spider 1960. Stötfångare.
Roland Svensson tel 0418-35170

Till Hewland mk 8/9. Kronhjul och pinjong 7/31. Kan byta mot
10/31.
Horst Brüning 08-7327231

STOPP OCH LÄS

Hjälp nu till att göra DIN Tidning intressantare. Sälj prylarna som har legat på hyllan i alla år, kanske någon annan saknar just den grejen. Du kan även köpa eller byta.

Fyll i blanketten och skicka den till :

MATS ISRAELSSON

GRANITVÄGEN 7 183 63 TÄBY

Tel:08/756 28 35 Fax:08/756 25 66

Säljes

.....
.....
.....
.....
.....
namn
adress
postnummer postadress
telefon

RenoveringsGuiden 1990/91

Boken du inte kan vara utan om du har fordon som hobby!

Årets Nyheter!

- Nyhet 1 Märkesregister
- Nyhet 2 U.S.A.-register
- Nyhet 3 53 sidor artiklar
- Nyhet 4 Språknyckel
- Nyhet 5 Tabell tum - mm
- Nyhet 6 Nu 340 sidor

Oavsett om du bara kör och njuter av ditt fordon, eller om du renoverar, samlar, racar, eller bygger fordon, behöver du ibland hjälp. Antingen för att hitta delar, eller folk som kan hjälpa dig med det du inte kan göra själv.

RenoveringsGuiden hjälper dig att hitta vad du söker, plus lite avkoppling i form av en hel mängd artiklar och bilder.



340 sidor med fler än 1.500 leverantörer, 600 klubbar, artiklar samt massor med annonser och bilder.

RenoveringsGuiden
för entusiaster av entusiaster

Har du bilar och mc som hobby är RenoveringsGuiden en oundgänglig hjälp för dig.

Med hjälp av separata register, både Alfabetiska-, Fack- och Märkesregister, för Skandinavien, Europa och U.S.A., kan du hitta vad du söker till just ditt fordon.

Beställ Idag!

Försäkra dig om ditt eget exemplar redan idag genom att sätta in pengar på vårt PG 429 71 36-6 eller lägg kupongen med en check eller sedlar i ett brev och skicka till oss på Alniproprodukter HB.

Adressen är. AlniproprodukterHB, Box 52, S-230 21 Beddingestrand, Sverige.

Telefax + 046-70 53 91

Jag beställer.....ex av RenoveringsGuiden 90/91
å 160:- inklusive emballage och porto.

Namn

Adress

Postnr/Ort

KI

Biltävling på Sturup Raceway

20 - 21 april 1991

INBJUDAN

KAK/S har härmed nöjet att inbjuda till tävling på Sturup Raceway den 20 - 21 april 1991 enl. följande tilläggsregler:

TILLSTÅND

Tävlingen anordnas i full överensstämmelse med FISAs internationella och SBFs nationella tävlingsreglemente samt dessa tilläggsregler, vilka är granskade och godkända av SBF samt sådana slutinstruktioner som kan komma att utfärdas före tävlingens början.
Tillståndsnr

TYP AV TÄVLING

Internationell och nationell racingtävling för bilar på permanent racingbana.

BANA

Tävlingen körs moturs på Sturup Raceway. Banlängd: 1.1 km. Banbeläggning: asfalt.

ORGANISATIONSKOMMITTÉ

Ordförande: Leif Tillberg
Ledamöter: Stig Andersson, Börje Jönsson, Erik Månsson, Paul Andersson.

TÄVLINGSLEDNING

Tävlingsledare: Leif Tillberg
Bitr. tävlingsledare: Paul Andersson
Tävlingssekreterare: Celine Kvant
Tävlingskassör: Maj-Britt Jönsson
Chefstekniker: Stig Andersson

UPPLYSNINGAR

kan erhållas genom KAK/S 040-45 64 01

TELEFON OCH TELEFAX

Återbudstelefon: 040-45 64 01
Telefon till banan under träning och tävling: 040-50 00 01
Telefon övrig tid och telefax: 040-45 64 01.

DOMARJURY

Domarordförande: Lennart Nilsson
Övriga ledamöter:

Besiktningskontrollant: Lars-Erik Pettersson

START- OCH MÅLDOMARE

Sven Forstlund

PRESS-SERVICE

Presschef: Björn Olsson, 046-47 077,
010-47 53 26. Telefax 040-45 64 01.

KLASSINDELNING

Klass 1
Grupp N under 2000 cc, 20 varv
Klass 2
Grupp N över 2000 cc, 20 varv
Klass 3
Historiska GT, GTS, GTP, 15 varv
Klass 4
Historisk Midget, 10 varv
Klass 5
Historiska saloonbilar under 1300 cc, 15 varv
Klass 6
Historiska saloonbilar över 1300 cc, 15 varv
Klass 7
Historiska formelbilar, 15 varv
Klass 8
Roadsport / Modsport, 15 varv
Klass 9
Volvo Original Cup, 10 varv
Klass 10
Junior racing, 5 varv

Tävlingen är öppen för alla som har giltig förarlicens för respektive klass.

Avlysning av hela tävlingen eller viss klass kan ske om färre än 10 har anmält sig.

ANMÄLAN

Anmälan skall ske med anmälningskortet nedan, vilket korrekt ifyllt och underskrivet av förare/anmälare skall vara KAK/S tillhanda senast den 8 april 1991.

Administrationsavgift SEK ~~400~~ ²⁵⁰ - skall vara inbetald senast den 8 april 1991 till bankgiro 5619-5035.

EFTERANMÄLNINGSavgift

Vid anmälan efter den 8 april tillkommer SEK 250:-. Administrationsavgiften och efteranmälningsavgiften skall betalas kontant vid ankomsten till banan.

Antal deltagare under träning och tävling är i enlighet med banlicensen. Arrangören äger rätt att maximera antalet i varje klass.

Tidschema för ankomst, besiktning, träning, försammanträde, testpass, tävling etc sändes som bilaga till startbekräftelsen.

ARRANGÖRS-/SPONSORREKLAM

kan förekomma i alla klasser. Bilens anmälare skall anbringa reklamen enligt anvisningar som ges vid utdelningen av reklamaterialet.

FRIKÖP FRÅN REKLAM

kan ske mot kontant erläggande av SEK 1.000:-. Den som friköper sig avsäger sig alla anspråk på eventuella prispengar.

TÄVLINGSSCHEMA - PRELIMINÄRT

Fredag 19 april
Frivillig besiktning 17 - 20
Lördag 20 april
Besiktning 8 - 10, träning klassvis 10 - 17
Söndag 21 april
Träning 9 - 11.30. Första start 13. Tävlingen avslutad 16.

PRISBEDÖMNING

sker klassvis.

PRISUTDELNING

för 1:an, 2:an och 3:an äger rum vid målplatsen efter varje heat.

PRISUTDELNING

sker i tälthallen snarast möjligt efter avslutad tävling. Hederspriser till 1:an, 2:an och 3:an i respektive klass. Minnesplakett utdelas till samtliga deltagare.

HOTELL

Sturup Airport Hotel (på gångavstånd från banan), rumsbokning 040-50 05 70. Priser: Dubbelrum 280:-/person, enkelrum 460:-/person. Priserna är inkl. frukost.
OBS: Boka senast den 8 april.

Lördagkvällen den 20 april kl 19.30 anordnas racingsupé med dans på Sturup Airport Hotel. Pris per person 130:-, vilket inkluderar varmrätt, vin alt. öl, kaffe, chokladtårter och dans till orkester.

Deltagande i supén bokas hos Sturup Raceway, 040-45 64 01. Avgiften skall vara insatt på bankgiro 5619-5035 senast den 8 april.

Välkommen till Sturup Raceway!

KAK/S Organisationskommittén

Anmälan

Posta i ett fullt frankerat kuvert till KAK/S, Höllvikstrandsvägen 30 B, 236 00 HÖLLVIKEN.
OBS: Anmälan skall vara KAK/S tillhanda senast den 8 april 1991!

Jag/vi anmäler mig/oss till KAK/Ss tävling på Sturup Raceway den 20 - 21 april 1991.

FÖRARE

Namn _____

Adress _____

Postnr/ort _____

Telefon _____

Licensklass _____

Licensnr _____

Klubb _____

Bilmärke _____

Modell _____

Årsmodell _____

Klass _____

ANMÄLARE (ej obligatoriskt)

Anmälare _____

Adress _____

Potr/ort _____

Telefon _____

Licensnr _____

Mitt/vårt deltagande i tävlingen sker på egen risk. FISA, SBF; KAK/S dess tävlingsledning och funktionärer ifrånsäger sig allt ansvar för under tävlingen inträffade skador, olycksfall eller dylikt.

Ort _____

Datum _____

Förarens namnteckning _____

Ankom	nr	anmäld
-------	----	--------