

RUTFLAGGAN NR 2 1999



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

L ä s o m

DD 300- legenden!



Horsts sida

Ja då var det dags igen.

HORST BRÜNING

Per Hågeman har varit flitig. Han har skaffat sig en dator och håller på som bäst med Rutflaggan så nu får alla hjälpa honom för då blir det nog en riktigt bra tidning.

Årsmöte har vi haft och enligt min mening har det nog varit ett av de mest konstruktiva och positiva möten på länge. Mer om detta kommer.

Tävlingar 1999 i nuläget:

Maj	8 - 9	Kinneulle
Juni	5 - 6	Mantorp Park Sports Car Show
Juni	19 - 20	Karlskoga Velodromloppet-RHK
Juli	3 - 4	KnutstorpEM deltävling (preliminär?!)
Juli	17 - 18	Knutstorp MGCC
Aug	22 - 23	Falkenberg
Sept	11 - 12	Anderstorp RHK:s finaltävling med fest

Horst

Testkörning för bil på Falkenbergs Motorbana 1999

Onsdagen	9 juni		
Onsdagen	30 juni	FF&JTCC	09.00-17.00
Torsdagen	1 juli	GTR?	09.00-17.00
Fredagen	2 juli	Bil	09.00-17.00
Onsdagen	7 juli	STCC	09.00-17.00
Onsdagen	28 juli	Bil	
Fredagen	20 aug	Bil	09.00-17.00
Onsdagen	1 september	MC & bil	
Onsdagen	8 september	Sponsorträff MC & bil för FMK medlemmar	
Onsdagen	15 september	MC & bil	
Onsdagen	22 september	MC & bil	

Testkörning på onsdagskvällar sker mellan 17.00-20.00. Mellan 19.45-20.00 på onsdagar finns det möjlighet för MC att testa på bilkvällar och bilar att testa på MC-kvällar.

Falkenbergs Motorklubb frångår sig allt ansvar för eventuella skador på de fordon som testas. All körning sker på egen risk. Bullerkrav: För bilar, max 100 dB(A) enligt SBF:s normer.

Mätning kommer att ske, och vid överträdelser av ljudnivå avvisas fordonet från testen.

F.M.K. kommer att utföra mätningar även vid sidan av banan; ca 10 meter från banan får ingen

bil överskrida 95 dB(A) vid förbikörning.

Kaffe och mackor finns för försäljning vid bandepån.

Förfrågan kan ske på tel.nr:

0346/193 88	Helena/Sven-Göte Svensson
0346/806 48	Rolf Nilsson
0346/501 76	Erling Larsson

VÄLKOMNA!

Forts.

Borgwards tävlingshistoria

PER HÅGEMAN

Eftersom det förflutit en viss tid sedan det förra kapitlet i denna historik, så följer här en kort resumé.

Under 1956 hade Borgwards chefskonstruktör, Karl Ludwig Brandt kunnat presentera en ny "Rennsportwagen" med en helt ny motor i aluminium, med insprutning och 16 ventiler. Även om debuten på Solitudebanan i juli 1956 inte var helt lyckad, så var dock framtiden lovande. 1957 hade man kört i back-EM med blandade framgångar, där till slut Hans Herrmann belade en hedrande andra plats.

Inför 1958 års säsong var planerna inte helt klara till att börja med, men arbetet med att utveckla motorn fortsatte. Det borde vara nu som man nådde den s.k. snapsgränsen. Snapsgränsen ??? Jo, när man uppnådde 150 hkr., dvs. 100 hkr per liter cylindervolym, skulle Brandt spendera och bjuda sina medarbetare på några flaskor snaps. I januari 1958 meddelar man att man skall delta i back-EM och att man förhandlar med kända tyska och utländska förare. Hans Herrmann och Giulio Cabianca var dock klara. Nytt för året var att cylindervolymgränsen var satt till 1500 cc, och det var ju en fördel för Borgward, då konkurrenterna tidigare kört med större motorer.

Årets första tävling i back-EM började där förra

ner startade för Borgward, och Herrmann slutade som segrare.

Men en riktig stortävling stod för dörren, nämligen 1000 km Rennen på Nürburgring. Borgward hade anmält tre bilar. Då det ju var ett långdistanslopp, krävdes det två föra till varje bil, så det gick ju åt en hel kader av förare. Hans Herrmann fick dela bil med svenske Joakim Bonnier som hade knutits till stallet. Fritz Jüttner skulle samsas med Helmuth Schultze som tydligen tagits i nåder efter alla tidigare krascher, och tredje bilen delades av Giulio Cabianca och den unge stuttgartaren Eberhard Mahle, som mest hade gjort sig känd för fina körningar i Porsche och Volvo PV 444. Att han sedan hade en far som ägde en



Hans Herrman under träningen inför 1000 km Rennen på Nürburgring 1958

årets slutade, dvs. i Grekland. Då de amatörmässiga, men glada och entusiastiska arrangörerna inte betalade någon ersättning, var det klen med anmälningar. Borgward ställde upp med Herrmann och Cabianca. Träningen skedde kl. 05.00! Bilarna visade sig vara snabbare än förra året, mycket tack vare att vridmomentet var förbättrat. Så var det dags för tävling. Von Trips (Porsche) var snabbast med 6.30,8. Hans Herrmann gick in som tvåa med Borgwarden med 6.36,6 och Cabianca blev trea med 6.50,5.

För första gången på nästan två år ställde Borgward upp i en bantävling på Wien-Aspern, som gick på ett flygfält. Hans Herrmann och Fritz Jütt-

stor kolvfabrik gjorde kanske inte det hela sämre.

Så var det då söndag, och förarna startade på Le Mans-vis, dvs. de fick springa till bilarna när starten gick. Hela världseliten var på plats med Stirling Moss, Mike Hawthorn och Peter Collins i spetsen. Tyvärr tvingades Herrmann snart att bryta med brusten bakaxel, och fick sedan hoppa in i Jüttner/Schultze bilen, där dock kopplingen redan var på fallrepet, för att sedan gå sönder helt. Även den tredje Borgwarden tvingades tyvärr att bryta med defekta främre stötdämpare. Man tycker kanske att detta liknade ett rejält debackel, med tanke på att man testat 150 mil på just denna ba-

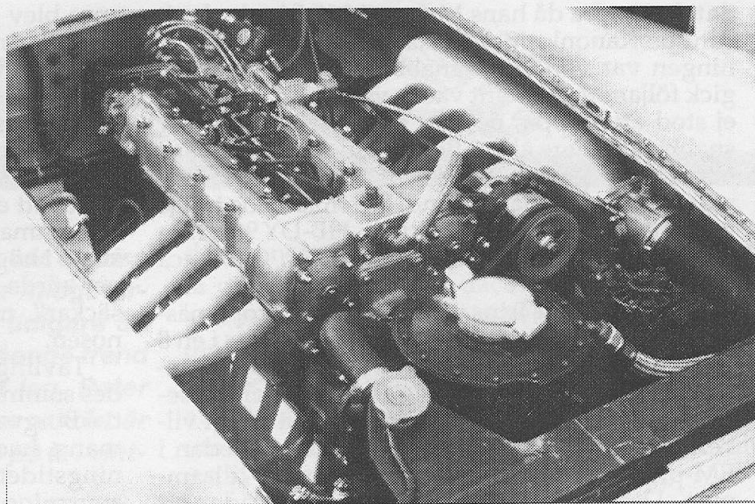
nan, men man kunde i alla fall dra en hel del positiva värderingar. Motorerna, som "trimmats ner", med tanke på att distansen ju var åtskilligt längre än backtävling, beredde inga som helst problem. Borgwards start hade också bemötts mycket positivt i fackpressen.

Den andra deltävlingen i back-EM gick på franska Mont Ventoux vid Rhonedalen mellan Lyon och Avignon. Redan i den första omgången pulveriserade Jean Behra med sin Porsche det gamla backrekordet med en tid på 12.09,8, följd av märkeskompisarna von Trips och Edgar Barth. Hans Herrmann, Borgward kom 4:a med 12.28,8 följd av Cabianca, likaledes Borgward. Samtliga dessa fem var under Daetwylers rekord från fjolåret.

Italien och Trento-Bondone i Sydtyrolen var skådeplatsen för tredje deltävlingen i back-EM. Borgward ställde som vanligt upp med Herrmann och Cabianca, men fick nu också sällskap med Joakim Bonnier. Efter träningen såg det ljusst ut då Hans Herrmann nådde den bästa tiden med 9.33,2, och när han sedan klämde i med 9.23,31 på tävlingen, trodde man ju att saken var klar, men efter honom kom von Trips in på fantastiska 9.17,1. Bonnier förankrade sig i Borgward-laget med en fin tredjeplats, och Cabianca gick in som 5:a. En bra Borgwardinsats, men seger hade ju smakat...

Fjärde deltävlingen gick den 27 juli på Schauinslandbacken vid Freiburg i Tyskland, nära franska gränsen. Borgward ställde åter upp med tre bilar. På träningen var åter Herrmann snabbast, följd av von Trips och Barth i en annan Porsche samt därefter Bonnier. Skulle då äntligen Hans Herrmann få vinna? Borgwardvagnarna verkade gå som aldrig förr. Diskussionen runt bordet med Porsche-folket visade att Herrmann var klar favorit, då Bonnier utbrast: "Det verkar bra, men i morgon tänker jag vinna! Skall vi slå vad?"

På tävlingsdagen kantades bansträckningen av mängder med entusiaster, och von Trips var först ut, men efter 3 km försvann han ut i skogen. Sedan var det Jean Behras tur med sin Porsche, och han noterade föga övertygande 7.38,1. Nästa, Barth, Porsche! Mellantiden visade på 2 sek. snabbare än Herrmanns träningsåk, men det gick för fort, och han bromsade av sig, rakt fram i ett träd. Då hade alltså de värsta konkurrenterna kört, och nu var alltså nr 14, Hans Herrmann redan på väg upp för backen, men han visste inte vad som hänt. På Barths avåkarställe rådde stor förvirring, och det viftades först med gul flagga (= fara, var beredd att stanna), sedan rödflagg (=stopp), och sedan åter med gul flagga. Vem som helst kan ju förstå hur lätt det är att köra fort under sådana förhållanden, och Herrmann saktade naturligtvis av, och fick tiden 7.35,6. Bonnier med nr 15 följde och gjorde en bra åkning som gav den bästa tiden, 7.32,6. Men det var ett åk till, och man räknade den sammanlagda tiden. Herr Koch, Borg-



Direkt insprutning, dubbeltändning och 16 ventiler; maskinrummet i en Borgward 1500 RS.

wards tävlingsledare, protesterade, och ville att Herrmann skulle få göra om det första åket, vilket ju inte borde vara helt orätt. Aber, ach nein! Var det så att man inte tystade ner sig, så skulle man minsann se till att Herrmann diskvalificerades, eftersom han inte stannat för den röda flaggan. Så det så!

Andra åket drog igång med blandade känslor. Herrmann hade egentligen tappat för mycket för att kämpa med Bonnier om första platsen, men kanske ändå...? Jean Behra förbättrade sin tid till 7.34,6, medan Bonnier körde litet sämre: 7.37,8, vilket dock gav drygt 2 sek. bättre sammanlagd tid än Behra. Äntligen Borgwardseger, men skulle det bli en dubbel? Hans Herrmann körde i rasande fart upp för backen igen, och mellantiden pekade mot en sluttid på 7.30. Då får man höra i högtalarna att Herrmann råkat ut för en punktering på ena framdäcket. Det lät som ett hån! Med en tid på 7.56,3 gick han i mål på fälgan, och det räckte till en tredje plats, 2,5 sek. före Cabianca.

För oss svenskar var det naturligtvis roligt att Bonnier tog Borgwards första backseger, och att han även slog Bernd Rosemeyers över tjugo år gamla rekord, men man kan ändå inte annat än känna medlidande för Hans Herrmanns bittra öde.

I samband med Tysklands GP för Formel 1 på Nürburgring en vecka senare, arrangerades även ett prestigefyllt lopp för sportvagnar upp till 1500 cc. Jean Behra i Porsche vann med 59.30,4 i sluttid, och Bonnier gjorde återigen en fin insats, och gick in som tvåa, slagen med 15 sek. Herrmanns vagn gav inte full effekt, men han gick in som 4:a på den jämna tiden 1.00.00,0., en timme prick, således, slagen av Barth med en dryg sekund. Jüttner gick in som 6:a.

Gaisberg, Österrike, nästa! Femte deltävlingen i back-EM. Första träningen gick i regn, och Giulio Cabianca var överraskande snabbast med sin Borgward bland sportvagnarna. Andra träningen såg Joakim Bonnier som den snabbaste, vilket också var anmärkningsvärt, då han som mest körde bara med en hand, eftersom han ska-

dat den andra då hans Maserati 200 S hade slagit runt på Kanonloppet veckan innan. I tredje träningen var von Trips snabbast. Tävligen som gick följande dag i fint väder visade att von Trips ej stod att stoppa, då han med sin Porsche var snabbast i bägge åken. Bonnier gick in som tvåa i lättvikts-Borgwarden (reg. HB-EA 178) som Herrmann använt i Schauinsland. Herrmann tog tredje plats i Bonniers vinnarvagn (reg. HB-DY 909) från Schauinsland, 3,4 sek. efter Bonnier. Cabcianca blev 7:a.

Wolfgang von Trips var redan klar Europamästare när sjätte och sista deltävlingen kördes i en 8 km lång backe mellan Ollon-Villars vid Genève-sjön. Detta blev en underlig tävling i flera avseenden. Arrangörerna hade en prislista enligt vilken bara det snabbaste åket räknades, medan i EM-prislistan bägge åken skulle läggas tillsammans. Dessutom kom ett oväntat regnväder att förrycka resultaten. I Borgwardtrion hade den franske veteranen Maurice Trintignant hoppat in i stället för Cabcianca som återgått till OSCA. Bonnier var snabbast på träningen i den "lätta" Borgwarden. Behra och von Trips var dock snabbare än Bonnier i första åket, och sedan följde Herrmann som 4:a. Trintignant blev 10:a. Då det regnade inför andra åket, kom första åket att gälla för arrangörernas "snabbaste tid"-lista för sportvagnarna, medan i EM-listan en del GT-bilar kom att nästla sig in då de hann köra innan regnet. Det blev även andra omkastningar och Barth (Porsche) blev EM-segrare före två GT-Porschar. Bonnier sjönk till 4:e plats, medan von Trips, Herrmann, Behra och Trintignant sjönk till 6:e, 8:e, 11:e och 15:e plats respektive.

I det totala EM-sammandraget vann alltså von Trips med 38 p. Bonnier tog silverplatsen med 31 p., Herrmann bronsplatsen med 30 p. och Cabi-

anca blev 6:a med 23 p. Tre Borgward bland de sex bästa måste vara godkänt.

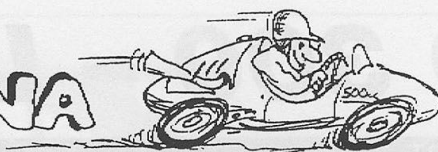
En stor tävling återstod, Avusrennen 1958 i Berlin. Bonnier fick igen förtroendet att ratta "lättviktaren" som inför denna tävling blivit ännu lättare med en ny strömlinjeformad nos i superlätt elektron med inbyggda strålkastare. Bakdelen hade fått en "ryggsäck" – enligt Bremenjargong – i samma material, vilken skulle ge bättre luftsläpp i höga farter. Eberhard Mahle och Fritz Jüttner körde de andra bilarna som också fått "ryggsäckar" men bara en liten aerodynamisk puts i nosen.

Tävlingen kördes om två heat där tiderna lades samman. I första ledet stod två Porschar och två Borgward, där Mahle, som ersatte sjuke Herrmann, hade överraskat med näst snabbaste träningstiden efter Behra. Heatet vanns, trots en snurrning, av Jean Behra ca 15 m före Bonnier. I heat två tog Bonnier ledningen före Behra, och det blev en kamp som man sent glömde. Behra hängde på som en igel efter Bonnier, ända till sista varvet då han smet förbi. Efter över en och en halv timmes sammanlagd körning blev Bonnier förvisad till andraplatsen, slagen med 0,8 sek. Bittert! Men med rätta propsade Behra på att Bonnier måste följa med på arevarvet. Mahle gick in på en utmärkt 4:e plats och Jüttner gick in som 5:a, trots att bilen började gå illa på slutvarvet. Säsongen 1958 var slut, och förarna bjöds på "mottagning" av Carl F.W. Borgward för visade insatser. Senare testade även Stirling Moss Borgwarden på den holländska Zandvoortbanan till belåtenhet, så det var naturligtvis rykten i svallning inför 1959 års säsong, och även om den skulle komma att bli intressant för Borgwards del, så skulle 1958 års säsong tyvärr att bli den sista för de klassiska tävlingsvagnarna från Bremen.



Så här skrev tyska "Auto, Motor und Sport" om Avusloppet. Här leder Joakim Bonnier i "lättviktaren" före Jean Behra i Porsche

HALVPANNORNA



PER HÅGEMAN

En ny säsong står för dörren. Det var en viss nergång i antalet totala starter för midgetarna under förra året, jämfört med tidigare år. Vi får hoppas att det blir en uppåtgående trend i år. Det är ju roligt att rejsa, vet jag. Peter Kumlin och Anders Ericsson tycker att det är så roligt att dom var ute och körde på is i vint-ras.

Det ni!

Beträffande däck, så skulle vi i år egentligen köra på andra Dunlop racingdäck, nämligen modell R5, som ju är mer periodriktiga till våra bilar än de som vi hitintills använt. Detta enligt ett FIA-beslut för ca 1,5 år sedan. Vi skulle således fått en rimlig övergångstid att slita ut våra tidigare däck. Täta förfrågningar i England visade att inga däck fanns framme, utan de första fanns först vid årsskiftet. Således beslutade FIA vid ett möte i Prag i vintras att förlänga tiden som vi får använda de befintliga däcken till nästa årsskifte. I England har man beslutat om en nationell dispans för ytterligare ett år, delvis med tanke på att en hel del bilar enbart går backtävlingar och sprints med repor kring en minut.

Vad kommer detta att innebära i praktiken för våra bilar? Man kan klart konstatera att de "nya" däcken är smalare än motsvarande dimension av de vi kör på nu. Enligt specifikation skulle de vara en liten aning högre än de befintliga. Man skulle kunna tänka sig att de är långsammare att köra med, men för oss som som har svårt med spee-

den, kanske det kan vara så att man äntligen kan få upp litet anständig däckstemperatur, och på så sätt kanske kan sänka varvtiderna. Men skulle det trots allt gå saktare så saknar det ju egentligen betydelse, den stora vinsten ligger i så fall i att bilarna kommer att se riktigare ut, och dessutom får vi i så fall mer tid på banan, och då blir det ju billigare att köra per minut räknat.

Priserna då?

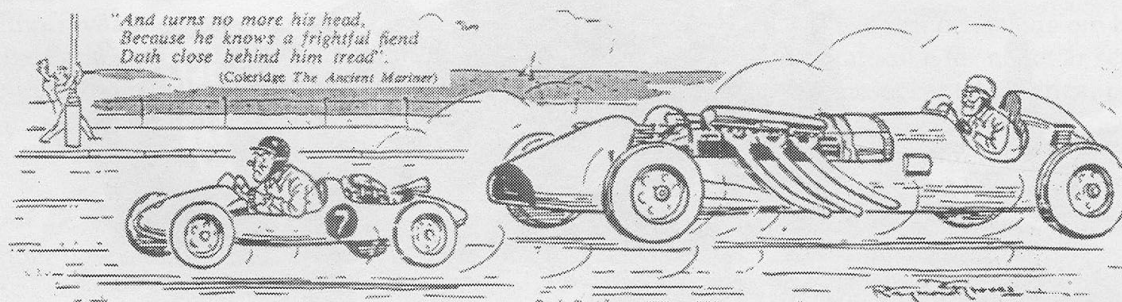
I England kostar de £111 resp. £125.50 för 4.50 resp. 5.00", vilket är ungefär detsamma som för de vi har använt hitintills. Tråkigt bara att vår krona blivit allt sämre, så att vi på så vis drabbats av prishöjning.

Däcken kommer att kunna skaffas från Tomas Lindström i Norrköping, men det är nog bäst att beställa i förväg, då de väl knappast är lagervara.

Jag har ett par R5, 5.00x15", som Olle belastade sin redan överlastade Merca vid hans senaste Englandsbesök. Jag vet, för den är alltid överlastad på väg hem från England. Jag tar med dom till Mantorp och Karlskoga, för de som vill titta närmare.

Den intelligente tävlaren inser snart att det finns alla skäl att vara extra aktiv i år, och slita ut de befintliga svålarna. Dom andra får väl sälja dem till någon GT eller Standard "E" åkare vid millenniumskiftet.

*"Alla, ja nästan alla
kan köra i RHK-Cupen"*



*"And turns no more his head,
Because he knows a frightful fiend
Dath close behind him tread".
(Cokeridge The Ancient Mariner)*

DD 300 – LEGENDEN

KG SCHILDT

Få bilar i världen har en så lång historia, och har gått så många race som denna fantastiska bil – kanske ingen överhuvudtaget.

Det är i alla fall med säkerhet den bil i världen som har gått flest race med en och samma chaufför, John Chatham.

BÖRJAN

Alla berömda engelska worksbilar är som många säkert vet, mest kända under sitt "namn" på nummerplåtarna. Så också DD 300 som däremot började sin karriär under ett helt annat namn/nummer – nämligen UJB 143.

Detta var 1960 när bilen byggdes på fabriken i Warwick, och man tog fram en serie worksbilar för rally och racing. Andra berömda syskon i samma Healey-familj var UJB 141 och UJB 142 som framgångsrikt deltog i både rally och racing under sextiotalets början.

Vid denna tid hade alltså fabriken i Warwick ett 3000-team bestående av dessa bilar och ett antal andra MGA Twin Cam vilka uteslutande användes för tävlingar. Dessa bilar byggdes och tillhörde Warwickfabriken under sina första race, för att sedan överflyttas till den nya fabriken i Abing-

don, där man vid den tidpunkten också tillverkade MGA, Austin Healey och andra sportbilar. UJB 143 började sin karriär med 12-timmarsloppet på Sebring 1960 med Peter Riley och Jack Sears bakom ratten, där man slutade trea i klassen.

Systerbilarna bröt med växellådsproblem.

Samma år på Le Mans och med samma chaufför fick man däremot bryta med motortrubbel. 1961 var det dags för Midnattssolsrallyt, och här gjorde Peter Riley bra ifrån sig genom att bli tvåa i klassen och tolv totalt.

Ännu bättre gick det i 1961 års Tour of Corsica som gick i november, när Pat Moss vann sin klass och slutade sjuttonde totalt i denna krävande tävling. Efter 1961 försvinner också UJB 143 från fabriken officiella tävlingslistor och meritförteckningar.



Jack Sears and Peter Riley med UJB 143 på Le Mans 1960 där dom tyvärr bröt med motorproblem



John Chathams första tävling med DD 300 den 30 oktober 1966. Tävlingen var en hillclimb anordnad av tidningen Stroud News and Journal

SÅLD FÖR FÖRSTA GÅNGEN

Fabriken sålde nu bilen till George Humble, och inför Le Mans 1961 sålde han bilen vidare till David Dixon som snabbt beställde registreringsnumret DD 300 – då var också vår tids legend född eller pånyttfödd och omdöpt, för vid denna tidpunkt hade UJB 143 mest uppträtt som en normal works rally/racingbil runtom i Europa.

Chaufförer detta år på Le Mans var Dickie Stoop och John Bekaert, och även nu fick man bryta med tekniskt fel.

DD 300 var återigen tillbaka på Le Mans 1962 rattad av Bob Olthoff och John Whitmore, varvid man bröt på en åttondeplats sex timmar före mål. I South African Rand Nine Hour Race slutade Olthoff tvåa med minsta möjliga marginal efter Mike Parkes segrande Ferrari 250 GTO! Detta var definitivt inte heller den sista gången i historien som DD 300 utmanar bilar som denna Ferrari, Aston Martin eller liknande.

SÅLD FLERA GÅNGER

Under de följande åren såldes DD 300 till ett antal olika ägare i England, och den såldes även till en person vid namn P. Sabine, bosatt i Australien.

Vad bilen gjorde på andra sidan klotet har inte gått att få fram – den kanske inte ens var där?

SÅLD TILL JOHN CHATHAM

1966 köpte så John Chatham bilen, och nu ändras inget i ägarhistorien något mer – han äger den fortfarande nämligen.

John åkte sin första tävling – Stroud News and Journal – den 30 oktober 1966, vilken var en hillclimb, och han vann nu sin första tävling i första racet med DD 300. Det här gav tydligen mer smak!

Nu inleds den mest intensiva tävlingsperiod man kan tänka sig.

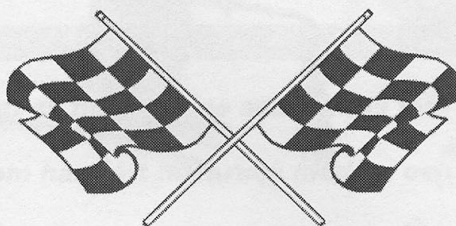
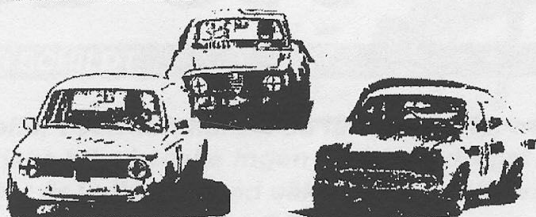
När John och jag satt och och talade om bilen på Dijon-Prenois i Frankrike för något år sedan, berättade han att rekordet i antal tävlingar på ett år var 53 stycken!

Ett i veckan, men koncentrerat till sommarhalvåret, kan man räkna ut att här måste ha åkts två race varje helg – åtminstone!

Bästa året var 1968 med 27 segrar.

*Historien om DD 300
fortsätter i nästa Rutflagga...*

STAND NY Gr2



STANDARD NY Grp 2

LENNART ELOFSSON • E-mail: lennart.elifsson@saab.se

I år verkar det som vi får ett betydligt större startfält än 98. Framförallt är det klassen 1601-2000 cc som växer med flera bilar och märken. En Saab V4 låter väldigt kul. Det rycktas om att karossen i denna V4:a är en alldeles ny förstärkt rallykaross som inhandlades under 70 talets början. Tänk bara att slippa att laga rost. Jag kan också notera att andelen Alfor växer. Men fortfarande saknar jag BMW folket. Vi Stand Ny har haft ett klassmöte där vi diskuterade reglementet och kom

med en del förtydligande. Jag bifogar detta. Jag vet att det vässas motorer på många håll och det kommer nog gå lite fortare för en del.

Men var rädd om min kompis!

Inga påkörningar tack!

Ciao!



Protokoll klassmöte Stand Ny 1999 6 februari Eurostop Jönköping

Syftet med mötet var att gå igenom reglementet för att underlätta framtida tolkningar. Närvarande var 22 personer de flesta tävlande inom RHK och Stand Ny. Mötet leddes av de båda klasspapporna Michael Rasmussen och Lennart Elofsson och som teknisk representant var L-G Widenborg inbjuden. Efter en kort inledning där bl.a. L-G Widenborg berättade om Apendix K och knytningen till dåtidens reglemente och Lennart Elofsson redogjorde för klassindelning och innebörden av periodspecifikationen fortsatte vi med att diskutera specifika punkter enligt nedan.

Reklamregler

Reklam på bilarna ska följa reglementet vilket bl.a. säger att man högt får ha 6 dekalering i anslutning

till tävlingsnummer(3*2). De båda klasspapporna värdjade om förståelse för att reservera minst en plats för reklam för de prissponsorer som de anskaffar. Vi enades om att detta ska gälla. En bil får vara lackerad i sitt original reklammönster från tiden förutsatt att det är bevisat att detta chassinummer var utfört under perioden.

Tvärstag huvudbåge

Deltagarna enades om att ett tvärgående stag i huvudbågen vid golvet bakom förarplatsen ska tillåtas av säkerhetsskäl. Vi föreslår därmed en regeländring i nuvarande reglemente Stand Ny. Tvärstaget får inte svetsas/bultas i kardantunneln. Diametern ska vara av samma dimension som sidosträvorna. Montering av ovan tvärstag

är inte obligatoriskt. Ett tvärgående stag i bakre sidostävorna kan få anbringas som fäste för säkerhetsbälte om ett naturligt fäste i karosseriet saknas. Antalet infästningspunkter i karosseriet får inte utökas i något fall (max 6). O.B.S.! man får ej ändra något i en homologerad bur. L-G Widenborg gör bedömningen om stag för bälte ska tillåtas.

Tolkning av mening- en "Inga andra änd- ringar är tillåtna!" pkt 12 sid 9 grp 2 reglementet

Detta är en generalklausul som träder i kraft när det inte framgår att något är "fritt" eller får bytas ut. Denna klausul kan sättas ur spel om homologeringshandlingen tillåter annat. Fritt ska inte tolkas som att moderna metoder eller delar får användas. Delar och konstruktioner ska vara av samma typ som användes under tidsperioden.

Insprutning kontra direktinsprutning

I punkt 12.5 i reglemente Stand Ny ska ordet insprutning ersättas med ordet direktinsprutning. Detta var ett rent skrivfel.

Torrsump

Torrsump är inte tillåtet om det inte är homologerat.

Tändsystem

Det är tillåtet att ersätta ett mekaniskt brytarsystem med ett elektroniskt brytarlöst system. Elektroniken får ej vara programmerbar utan av den typ som användes under tidsperioden.

Bromsar

Det är tillåtet att byta skivor och trummor. Skulle homologerat bromsok ej gå att finna, kan ett likvärdigt ok som fanns under tidsperioden få användas.. Fyrkolvsok är endast tillåtet om det är homologerat. Distanser mellan okhalvorna för att få plats med en ventilerad skiva är ej tillåtet om inte det är homologerat. Friktionsytorna får ej förändras!

Plastluckor och skärmbreddare

Plastluckor är tillåtet om det är homologerat. Plastdörrar tillåtes ej. Skärmbreddare är tillåtet om det är homologerat.

Homologerings- handling och vikter

Vi föreslog att alla skaffar sig en original homologeringshandling (med hålad stämpel) som ska följa med bilens ID handling vid varje tävling. Det underlättar ev. tvister vid besiktning. Vi beslöt att ett par bilar ska genomgå en allmän besiktning med homologeringshandlingen som grund vid varje tävling. Dessa två lottas vid varje tävlings-tillfälle. Beträffande bilens tävlingsvikt så gäller den vikt som finns noterad i homologeringshandlingen till aktuell bil.

Mötet beslöt att alla bilar som har felaktiga bromsar ska åtgärda detta senast till säsong 2000. *Dock med hänsyn tagen för ev. prestandahöjande egenskaper. Samt att detta ej ska vara något prejudikat gentemot andra tolkningar och jämförelser, och att detta gäller endast de bilar som tävlat med felaktiga bromsar under 98, enligt tolkningen på mötet ovan fen 6 feb. 1999, samt undvika diskussion om huruvida "nya bilar" påbörjade byggen, inköpt material m.m. skall kunna jämföras.*

Föreslås följande tillämpning.

Tävlande i samma klass 1300, 1600, osv. Skall efter tävlingen om han så anser, skriftligen inlämna till klassrepresentanten protest mot ovanstående, vilket med automatik medför anmärkning i ID handlingen för åtgärdarn till nästa tävling.

Detta torde vara hanterbart för att få saken utagerad.

**Lennart Elofsson
Michael Rasmussen
L-G Widenborg**

Du som ännu ej betalt:
Glöm inte
att betala in
medlemsavgiften!

Startnummerförteckning

RHK-Cupen 1999

Nr: _____ Namn: _____ Bilmodell: _____ Årsmodell: _____

Heat 1

(ej fasta nummer uttagna)

Rev. 99 04 11/PH

Heat 2 Äldre GT/GTS-bilar

Klass: G12 Över 2500cc Kat. F

1		
2	Kent Sävåsen	Chevrolet Corvette
3	Hans-Erik Johansson	Jaguar E-Type
4	Johan Solman	Jaguar E-Type
5	Mats Ek	Sunbeam Tiger 1964
6	Hans Jörgen Krag	Ford Shelby GT 350
7	Björn Jansson	Jaguar E-Type
8	✶ Henry Andersson	Chevrolet Corvette 1965
9		
10		

Klass: G11 1601-2500cc Kat. F

11	Per-Erik Svensson	Triumph TR 4A
12	Kenneth Arvidsson	TVR Grantura
13		
14	Lars Brunndahl	Porsche 911 1965
15	✶ Christer Nilsson	Triumph TR 4A
16	Björn Jansson	MGB
17	Ulf Hanisch	MGB
18	Lasse Jönsson	Porsche 904
19		
20		

Klass: G 10 1301-1600 cc Kat. F

21	Bengt-Åke Bengtsson	Lotus Elan
22	Anders Ek	Lotus Elan
23	Tord Ekegren	Lotus Elan
24	Lars-Magnus Trozelli	Lotus Elan
25	Kjell Strandberg	Datsun
26	Thomas Henrysson	Lotus Elan
27	Lars Bondesson	Lotus Elan
28	P-Å Forsvall	Lotus Elan
29	Tommy Brorsson	Lotus Elan 1963
30		

Forts. Startnummerförteckning RHK-Cupen 1999

Nr:	Namn:	Bilmodell:	Årsmodell:
Klass: G9 1151-1300cc Ka. F			
37	Pontus Hemmingsson	Matra Djet	
38			
39			
Klass: G8 0-1150 cc Kat. F			
41	Mian Jutterström	MG Midget	
42	Gia Bruning	Ginetta G4	1964
43	Jan-Erik Josefsson	Triumph Spitfire	
44	Staffan Lindberg	Ginetta G4	
45			
46			
Klass: G7 Över 2500 cc Kat. E			
51	Lars-Axel Wramell	Austin Healey 100/4	1956
52	Kåge Schildt	Austin Healey 3000	1961/62
53	Richard Schultz	Austin Healey 3000 Mk II	1961
54			
55			
Klass: G6 1601-2500 cc Kat. E			
61	Per Pröjtz	Triumph TR3	
62	* Tomas Ekman	Volvo P 1800	1961
63			
64			
Klass: G5 1301-1600 cc Kat. E			
71	Jan Skoog	Porsche 356	
72	Per Rosendahl	Porsche 356	1959
73	Michael Rosenlechner	Porsche 356	
74	Walter Rosenlechner	Porsche 356	
75	Jörgen Öhman	Porsche 356 S 90	
76	Björn Cronholm	Porsche 356	
77	Hans Nilsson	Porsche 356	
78	Henning Riise	TVR	
79	Andris Nolendorfs	Porsche 356	
80			
81	* Fredrik Hermelin	Porsche 365	
Klass: G4 1151-1300 cc Kat. E			
91	Lennart Henjer	Alfa Romeo Giulietta Sprint	1961
92	* Arja Koivisto	Alfa Romeo Sprint Speciale	
93	Leif Olsén	Lotus Elite	
94	Lennart Almström	Lotus Elite	
95			
Klass: G3 0-1150 cc Kat. E			
....99			

Forts. Startnummerförteckning RHK-Cupen 1999

Heat 3 Äldre standardbilar

H = Anmäld till HTCC

Rev 99 03 16/PH

Nr: Namn: Bilmodell: Årsmmodell:

Klass: TC 10, Standardbilar före 1962 (Kat. E) samtl. Cyl.vol

1	Tommy Lundin	Renault CV 4	
2	Dick Gärder	BMW 700 Coupé	
3	Per Hågeman	DKW Jnior	1961
4	Andreas Zolnir	SAAB 96	
5	Olof Ekman	Volvo PV 544 Sport	1961
6	Carl-Olof Christiansson	Sunbeam Rapier Mk IIIA	1961
7	Börje Melin	Volvo PV 544 Sport	1961
8			

F-bilar TC 11 0-1150 cc

16	Lars Källberg	SAAB 96	
17	Sture Danielsson	Opel Kadett	
18	* Yngve Gustavsson	Morris Cooper 998	
19			
20	Gunnar Johansson	SAAB 96	
21	Lars Byström	DKW F 12	1963
22	Lennart Hermansson	DKW F 12	
23	Tord Elander	NSU 1000	
24 H	Sebastian Wrethagen	Austin Cooper S	1964
25	Nils Thelin	DKW F 12	1965
26	Sveneric Myhr	Renault R8 Gordini	1965
27 H	Anders Weglin	SAAB 96 Sport	1964
28	Joakim Elander	NSU 1000	
29	Henrik Hansson	Austin Cooper 998	

F-bilar TC 12 1151-1300cc

31	Max Viebke	Austin Cooper S	1965
32 H	Jan-Åke Andersson	BMC Cooper S	
33	Lennart Thurn	Morris Cooper S	1965
34	Lars Fritz	BMC Cooper S	
35 H	Gunnar Dahlgren	Austin Cooper S	1965
36	* Christer Nordlund	Morris Cooper S	1964
37 H	Picko Troberg	BMC Cooper S	
38 H	Nils Holmér	BMC Cooper S	
39 H	Gerhard Carlsson	Ford Anglia Super	
40	Carl von Heidenstam	Austin Cooper S	
41 H	Tommy Jagerwall	BMC Cooper S	
42 H	Nicklas Johansson	BMC Cooper S	
43 H	Hans Edvinsson	BMC Cooper S	
44 H	Bengt Bengtzon	BMC Cooper S	

Forts. Startnummerförteckning RHK-Cupen 1999

Nr:	Namn:	Bilmodell:	Årsmodell:
F-bilar TC 13 1301-1600 H = Anmäld till HTCC			
46	H Tommy Brorsson	Ford Lotus Cortina	1963
47	Lennart Nilsson	Ford Lotus Cortina	
48	Håkan Ricknäs	Ford Lotus Cortina	
49	Bjarne Nygren	Ford Cortina GT	
50	Hans Svedberg	Ford Lotus Cortina	
51	Bo Warmenius	Ford Lotus Cortina	
52	H Christer Johansson	Ford Lotus Cortina	
53	H Mikael Gustavsson	Ford Lotus Cortina	
54	Göran Kylborn	Ford Cortina GT	
55	Thomas Hall	Ford Lotus Cortina	
56	Bo Johnsson	Alfa Romeo 1600 GTA	
57	Michael Högström	Ford Lotus Cortina	
58	Thomas Bergelin	Alfa Romeo Giulia	
59	H * Sören Johansson	Ford Lotus Cortina	
60	H Lars-Åke Nilsson	Ford Lotus Cortina	
61	Arne Allard	Alfa Romeo Giulia Super	
F-bilar TC 14 1601-2500 cc			
71	H Anders Hylén	Volvo Amazon	
72	Uno Svensson	Volvo Amazon	
73	Peter Boström	Volvo Amazon	
74	Hans Axmyr	Volvo Amazon	
75	H K-G Almström	BMW 1800 Ti	
76	H Mats Anstrin	BMW 1800 TiSa	
77	Alf Andersson	Volvo Amazon	
78	Östen Johansson	Volvo Amazon	
79	* Dan Johansson	Volvo Amazon	
80	H Lars Krokstedt	Volvo Amazon	
81	Jan-Ove Johansson	Volvo Amazon	
82	Michael Hoffstedt	Volvo Amazon	
83	Dick Gärder	Volvo Amazon	
84	Hakon Mörner	Volvo Amazon	
85	Karl-Erik Pettersson	Volvo Amazon	
F-bilar TC 15 Över 2500 cc			
90	H Bengt Winqvist	Ford Falcon Futura Sprint	1964
91	H Bo Bergström	Ford Mustang	1965
92	H Richard Schultz	Ford Mustang	1965
93	H Victor Israelsson	Ford Mustang	1965
94	H Tommy Johansson	Ford Falcon Futura Sprint	1964
95	H Bengt-Åke Bengtsson	Chevrolet Corvair Corsa	1965
98	H Mikael Ward	Ford Mustang	1965
99	H Håkan Ricknäs	Ford Falcon Futura Sprint	1964

Forts. Startnummerförteckning RHK-Cupen 1999

Heat 4 Nyare formelbilar

Rev. 99 05 05/PH

Nr:	Namn:	Bilmodell:	Årsmmodell:
Formel Ford Kat. G			
1	Tihm Lilja	Swebe F3/FF	1971
2	Paul Ainsar	Lotus 61	1970
3			
4	Jan Wahlbeck	Royale RP3A	1971
5	Rolf Lassbo	Lotus 69	1971
6	Bo Strandner	Hawke D12A	1970
7	Åke Axelsson	Lotus 51	1968
8	Mikaela Axelsson	Lotus 61	1970
9			
10	Göran Anderberg	Lotus 61	1969
11	Mats Gren	Lotus 51	1968
12	Per Cewrien	Hawke D12A	1970
13			
14			
15	Christer Svensson	Lola T-200	1971
16	Christer Jöneskog	Merlyn Mk 20	1971
17			
19			
Formel Ford Kat. H			
21	Mats Linde	Merlyn Mk20A	1972
22	Ulf Peterson	Royale RP16A	1974
23	Björn Otterberg	Merlyn Mk20A	1972
24	Jan Hansson	Merlyn Mk24	1975
25	Ursula Ljungberg	Royale RP 21	1975
26			
27	Christer Andreasson	Royale Rp 21	1975
28	"E-tuna"	Van Diemen RF 75	1975
29	Mats Lundvall	Titan Mk6C	1973
30	Mikael Ljungdahl	Van Diemen RF 75	1976
31	Carsten Frimodt	Corami FF	1974
32	Kjell Wallin	Van Diemen RF 76	1976
33	Per Knuthson	Van Diemen RF 76	1976
34	Stefan Strömberg	Merlyn Mk 24	1973
35			
Formel Ford Kat. 1			
39	Patrik Andersson	Royale RP 24	1977
41	Bengt Ernryd	Royale RP 24	1977
42	Mats Andersson	Hawke D1 19	1978
43	Anders Paulsson	Poker	1978
44	Rolf Johansson	Van Diemen RF 77	1977
45	Kjell Wallin	Van Diemen RF 77	1977
46	Tord Bodin	Royale Rp 24	1977
47	Tony Andersson	Royale RP 24	1977
48	David Andersson	Tiga	1979

Forts. Startnummerförteckning RHK-Cupen 1999

Nr:	Namn:	Bilmodell:	Årsmodell:
Forts. Formel Ford Kat. 1			
49	Peter Sikström	Van Diemen RF 79	1979
50	"Tim & Pekka"	Van Diemen RF 79	1979
51	Ulf Hedetoft	Tiga FF	1977
52	Lars Ove Andersson	Van Diemen RF 79	1979
Formel V 1300 2-förgasare			
55	Björn Leufvenius	RPB	1970
56	Sören Pedersen	RPB	1970
57	Östen Ljungberg	RPB	1970
58	Stefan Nilsson	Hansen	1975
59	Christer Olsson	Vee-Max	1976
Formel 3 1000 cc, Kat. G			
60	Göran Anderberg	Tecno	
61	Leif O. Jönsson	Titan Mk 4	1969
62	Christer Lofthammar	Brabham BT 15	1967
63	Morten Larsen	Brabham BT 21	1969
64	Karsten Frimodt	Brabham BT 28	1970
65	Åke Axelsson	DAF F-3	1970
66	Jörgen Ekdahl	Lotus 69	1970
67	Johan Gaimark	Kami	
69	Bo-Ronny Eriksson	Quantum-SAAB	
Formel 3 Kat. H + I			
18	Mikaela Axelsson	Martini Mk 28	1978
70	Francis Horn	Chevron B 38	1977
71	Gabriel Wergeland	GRD 733	1973
72	Mats Haleen	Lola F-3	1978
73	Rickard Appelgren	March 753	1975
74	Per Boström	Ralt RT 1	1979
Formel Super-V			
77			
Formel Ford 2000			
81	Stefan Olsson	Sparton SF 79	1979
82	Johan Krondahl	Sparton SF 79	1979
83	Jan Hansson	Sparton SF 79	1979
84	Jonas Waern	Reynard SF 78	1978
Formel 2 Kat. G + H + I			
85	P.O. Söderberg	March F-2 (782?)	1978
86	Christer Lövström	March 712	1971
87	Anders Paulsson	March 722	1972
89	Bengt Ernryd	March 722	1972
90	Per o Paul		
99	Mats Haleen	GRD 742	1974

Forts. Startnummerförteckning RHK-Cupen 1999

Heat 5 Äldre formelbilar

Rev. 99 05 06/PH

Nr: Namn: Bilmodell: Årsmodell:

F-3 500 cc, Midget

1	Allan Göransson	Swebe-Triumph	1954
2	Lars Hågeman	Swebe-JAP	1952
3	* Per Hågeman	Cooper Mk 12-Norton	1958
4	Carl-Axel Klarberg	Alfa Dana-JAP	1957
5	Björn Leufvenius	Effyh-Triumph	1952
6	TBN	Swebe-JAP	1948
7	Göran Anderberg	Alfa Dana-JAP	1958
8			
9	Roland Fröjd	Cooper Mk 11-Norton	1957
10	Kent Persson	Kiehn Spec.-JAP	1958
11	Mats Gjerdrum	Cooper Mk 12-Norton	1958
12	Conny Karlsson	Effyh-JAP	1950
14	Håkan Sandberg	JBS-Triumph	1952
15	Carlo Eriksen	RJ 500-JAP	1958
16	Torbjörn Eriksson	Effyh-JAP	1949
17	Ulf Peterson	Effyh-SRM	1949
18	Olle Linde	Cooper Mk 10-JAP	1956
19	Björn Roxlin	TLV-JAP	1949
20	Anders Eriksson	Cooper Mk 8-JAP	1954
21			
22	Bjarnme Pettersson	Swebe-JAP	1949
23			
24	Peter kumlin	Effyh-JAP	1949
25			
28	Ingemar Edwardsson	Effyh-JAP	1949
30	Yrjö Amberla	Cooper Mk 12-Norton	1958
31	Calle Bergström	SJ Spec-FN	1949

Förkrigsbilar, Kat. A-D

32	Roland Haraldsson	Riley Brooklands	1929
33	* Lars-Göran Itskowitz	Riley Brooklands	1930
35	Magnus Neergaard	Riley Brooklands	
36	C-O Christiansson	Alvis 12/70 Spec.	1938
37	Magnus Ahlqvist	Mathis	1923

Formula Junior, Kat. E

41	Lars-Göran Hagman	Swebe-Cooper-Ford	1960
42	Ingvar Malm	Elva 100-BMC	1959
43	Ingvar Malm	Focus Mk III-Peugeot	1960
44	Leif Olsén	Lotus 18 Ford	1960
45	Olof Rosén	Elva 100 BMC	1959
46	Bruno Rösler	Joker-DKW	1960
47	Marianne Vaplan	Gemini BMC	1960
48	Tord Bodin	EBA-Ford	1960

Forts. Startnummerförteckning RHK-Cupen 1999

Nr:	Namn:	Bilmodell:	Årsmodell:
Formel Junior, Kat. F			
52	Åke Axelsson	Lotus 22 Ford	1962
53	Anders Ericsson	Lola Mk 5 Ford	1962
54	Jörgen Carlsson	Merlyn Mk 3 Ford	1961
55			
Formel Ve 1965-68			
60	Karl Ljungberg	RPB	1967
61	Östen Ljungberg	RPB	1968
62	Ursula Ljungberg	Broke	1966
63	Gert Benke	Beach Car	1967
64	Staffan Melin	Hansen	1966
65	Lars-Inge Hulterström	Veeva	1965
66	Viggo Westerberg	Veeva	
67	Stig Fagerström	Autodynamic	1966
68	Weine Friis	Dolling	1967
69	Kjell Svensson	RPB	1968
70	Johan Bertilsson	Dolling	1967
71	Lars Gunnar Ljungman	Alvenius	1968
72	Sven-Erik Hedman	RTPB	1968
73	Alf Karlsson	Beach Car	1965
74	Louis B. Johnson	Dolling	1966
75	Kent Baeck	RSM Tasco	1968
76	Sven G. Berggren	RPB	1965
77	Thjim Lilja	Dolling	1965
78	Marie Eriksson	Beach Car	1966
79	Nick Tammemägi	RPB	1968
80	Peter Johansson	Beach Car	1966
81	Bo Pettersson	RPB	1967
82	Bengt Gelotte	RPB	1967
84	Mikael Johansson	Beach Car	1967
Formel Ve 1969-71			
85	Axel Madsen	BMWee	1970
86	Mats Lundvall	Hansen	1969
87	Jacob Ljung	Hansen	1970
88	Stig Åke Fagerström	RPB	1970
89	Anton Svensson	Hansen	1970
90	Thomas Nyberg	Hansen	1971
91	Bosse Tinghäll	GSM III	1970
92	Ulf Peterson	BMWee	1971
93	Seved Lundberg	BMWee	1969
94	Bertil Persson	RPB	1970
95	Karin Hansen	Hansen	1970
96	Olle Grimstedt	Austro	1970
97	Sven-Åke Svensson	Austro	1969
99	Lars-Göran Sjöberg	Vee-Max	1969

Forts. Startnummerförteckning RHK-Cupen 1999

Heat 6 Nyare standardbilar och GT bilar

Rev. 99 05 07/PH

Nr: Namn: Bilmodell: Årsmodell:

Kategori Standard 72

Gr 2 0 - 1300 cc
Fr 3.500 cc, Midget

2	Erik Andersson	NSU Spiess Gr 2	1967
4	Erik Cyrus	Alfa Romeo 1300 GTAj	1969
5	Pelle Brusebäck	Alfa Romeo 1300 GTAj	1970
6	Tord Elander	NSU TT 1300	1971
8	Lars-Erik "Atte" Åkersten	BMC Clubman	1972
9	Håkan Lindevret	BMC 1275 GT	1972

Gr 2 1301-1600 cc

11	Ola/Hans Junelöv	Lotus Cortina	1967
12	Martin Rasmussen	Lotus Cortina MkII	1968
14	Thomas Hall	Ford Escort TC	1969
15	Ola Åkesson	Ford Excort TC	1969
16	Svenerik Myhr	Ford Escort TC	1969
17	Gabriel Wergeland	Ford Escort TC	1969
18	Bertil Carlsson	Ford Escort TC	1970
20	Peter Holmberg	Ford Escort TC	1972
22	Anders Berger	Ford Escort TC	1972
25	Erik Berger	Ford Escort TC	

Gr 2 1601-2000 cc

26	Roland Falkenbäck	Alfa Romeo 2000 GTV	1968
27	Lennart Björk	Ford Escort BDA	1968
28	Greger Pettersson	Ford Excort BDA	1969
29	Peter Pettersson-Berg	Ford Escort Mexico	1971
30	Mats Åbjörnsson/Anders Weidow	Ford Escort GT	1970
31	Tommy Sjödin	Ford Escort BDA	1970
32	Michael Rasmussen	Ford Escort Mk 1	1970
33	Bo Lindman	Alfa Romeo 2000 GTV	1970
34	Lennart Nilsson	SAAB 96 V4	1971
35	Sture Danielsson	Opel Ascona 19 SR	1971
36	Maria Österman	Volvo 142	1972
37	Bertil Holmgren	Volvo 142	1972
38	Robert Pettersson	Alfa Romeo 2000 GTV	1973
39	Per Löveryd	Alfa Romeo 2000 GTV	1974
40	Lennart Elofsson	Alfa Romeo 2000 GTV	1975

Gr 2 över 2000 cc

42	Fredrik Andersson	Ford Capri 3000	1970
44	Magnus Paulsson	Ford Capri 3000	1970
46	Kristoffer Lindqvist	Ford Capri 3000	1970

Forts. Startnummerförteckning RHK-Cupen 1999

Nr: Namn: Bilmodell: Årsmodell:

Kategori "GT Ny"

0-1300 cc

60	Stefan Svensson	Abarth Scorpione	1970
67	Gerhard Carlsson	Mini Marcos	

1301-1600 cc

71	Anders Sperber	Lotus Elan	1967
72	Gerhard Carlsson	Marcos 1600 GT	
75	Christer Svensson	Alpine Renault A 110	1970

1601-2000 c

80	Marius Heggstad	MGB	
81	Bo Tinghäll	Porsche 914/6	
82	Hans Edin	MGB GT	

över 2000 cc

86	Axel Ekman	Porsche 911 Carrera	1974
88	Pekka Nyström	Chevrolet Corvette	1970

Sportvagnar Kat. F, G o H

99	Olof Wijk		
----	-----------	--	--

Standard "nyare" 1973-76

Med utgångspunkt av förra årsmötets diskussion angående intresset att införa en ny homologerad årsklass för H-bilar 1973-76 fick jag till uppgift att vidare undersöka saken. Till dags datum har c:a tolv förare med bilar visat intresse för detta.

Den tyska tidningen Sport Auto visar under aktuell period att de dominerande märkena Ford och BMW satsade hårt på att vinna EM, varvid utvecklingen av bilar skedde explosionsartat. Utifrån denna utvecklades en modifiering av regelverket rörande denna bilkategori, vilket fick till följd att bilarna blev allt snabbare och aerodynamiskt utvecklade. Brytpunkten för detta skedde 1975, vilket medför vissa problem eftersom tidsperioden sträcker sig t.o.m. 1976. Utifrån detta, har framtidsgruppen

att ta ställning hur man skall utforma denna klass.

Jonas Nylén

Svar:

Tyoär kan vi i dagsläget inte ge något entydigt svar, då framtidsgruppen ej haft något möte sedan skrivelsen kommit in. Det är också en mycket komplex fråga vilket delvis också framgår av brevet. FIA har ännu ej heller några regler inom regelverket för Appendix K för denna kategori av bilar.

Tidsgränserna måste också diskuteras i detta sammanhang.

När framtidsgruppen penetrerat frågan, kommer vi att meddela styrelsen om våra synpunkter.

Jo, det var det här med licenserna!

Har du rätt licens till det fordon du tävlar med? Kontrollera allra först att Du fick rätt licens när de gamla licenserna omvandlades till licens av typ kreditkort. Från början kunde man få en licens för "Historical Cars" som täckte nästan alla historiska bilar. Licens för "vanliga" bilar gick bra för historiska bilar också, men under resans gång kan ju något fel kunnat uppstå. Ring i så fall upp Förbundets licensavdelning med uppgift på relevanta uppgifter och stå på Dig. Det mest sannolika är nog att Du har den licens som du är berättigad till och den också stämmer med ditt tävlingsfordon. Skulle Du inte ha licens som är "rätt" till ditt fordon, ja, då är nog bara en kurs som är det rätta.

Hur som helst.

Karl Ljungberg har gått till botten med detta komplex och här följer vad han kom fram till:

Följande gäller banracing:

INTERNATIONELL LICENS

Superlicens: Formel 1 världsmästerskap för förare

Klass A: Formel 1, FIA Internationella F 3000 mästerskap, USAC/Indycar mästerskap

Klass B: Alla FIA mästerskap som ej nämnts ovan, alla andra fulla internationella tävlingar, andra tävlingar, kategorier och mästerskap som är specificerade i de nationella reglerna av respektive ASN i det organiserande landet.

Klass C: Minsta nödvändiga för alla tävlingar listade på FIA:s internationella kalender, men som inte är nämnda ovan (utom tävlingar för historiska bilar och för handikappade förare)

INTERNATIONELL HISTORISK LICENS

FIA:s historiska internationella förarlicens är giltig för den kategori av bilar för vilken den är utställd, för alla FIA sanktionerade hastighetstävlingar för historiska bilar, och är nödvändig för sådana tävlingar om inte föraren har någon grad av normal FIA internationell licens.

FIA:s historiska internationella licens är märkt med ett stort övertryckt H

Licenser är giltiga för följande kategorier av bilar:

Klass H 1: Alla historiska bilar *utom* formelbilar

Klass H 2: "Vintage" racingbilar, racingbilar upp till 2000 cc efter 1930, Sport och sportprototyper över 1100 cc och upp till 2500 cc, alla Grand Touring bilar.

Klass H 3: Alla förkrigssportbilar, efterkrigssport- och sportprototypbilar upp till 1100 cc, Grand Touringbilar upp till 2500 cc

Klass H 4: Endast historiska rally

Varje klass av normal FIA internationell förarlicens är giltig för *alla* historiska bilar och är obligatorisk för formelbilar.

NATIONELL LICENS

Racing: Får *endast* köra standardbilar, (även historiska)

Historisk racing: Får *endast* köra historiska standardbilar

Formel: Får *endast* köra formelbilar (även historiska)

Historisk formel: Får *endast* köra historiska formelbilar.

ONE WOMAN RACE TEAM

MIAN JUTTERSTRÖM

Del 9

I förra numret berättade jag om diverse trubbel med MGn, och hur jag lyckats bli av med mitt gamla hus och sedan köpt ett nytt och börjat flytta. Nu stod MGn i tur att flyttas...

Dragbil eller grönskylt, hmm, en av grannarna har ju bilfirma. Han borde ha grönskylt; alltid värt ett försök. Bilfirmamannens son öppnar dörren. "Pappa, ja, han är i Paris, kan jag hjälpa dig?" Nu tittar jag för första gången på flera år ordentligt på honom. Den lilla mopedligisten har blivit en mycket stilig ung man. Jag framför mitt ärende, och något paff blev man när han replikerar: "Javisst kan jag fixa grönskylten. När behöver du den?" Nu var jag med grönskylt. Så istället för att lasta MGn på släpet, lastade jag MGn med så mycket som gick, och tryckte på hard toppen.

På självaste valborgsmässoafton styrde jag MGn mot det nya hemmet. Bilen gick orent, och dog under 3000 varv. Så det blev till att gasa och hålla varvet uppe. Nu var det så att vädret var strålande och folk satt och njöt i sina trädgårdar med flintastek på grillarna. Kan ni se det framför er? Hur lugnet bryts av en nedlastad MG som låter som om den kom i 200, raka blås, men egentligen kröp fram. Folk dök upp överallt bakom sina häckar med grillvantar och grillspett och bara glodde. Jag parkerade framför garaget, slingrade mig ut och ropade: "Hej, jag är er nya granne". Och detta var bara början. På måndag skulle mitt flyttlass komma.

På måndag anlände flyttbussen tidigt, och jag visade basen på vad som skulle med först i huset, sedan i källaren, och sist i uthuset. Det var allt sa jag, och basen teg, vände på klacken och försvann ned till bussen. Konstig prick, tänkte jag, och lommade ner till bussen efter en stund. Han stod med ryggen mot mig, och talade, eller snarare skrek i sin mobil-

telefon: "Hon har motorer, bakaxlar och allt jävelskap. Skicka hit en buss till, det här går inte !!!

Hoppsan, jag blickade honom och hans mannar med en kopp kaffe och lite mackor, och sedan började vi bära. Basen + två flyttgubbar? jag och mina två barn. Efter en timme kom ytterligare en buss med två man. Nu var vi alltså åtta stycken som bar och bar, och jag började ana att det här kommer att gå åt skogen när båda bussarna var fulla och en massa fortfarande återstod. Det blev till att kalla på en tredje buss!! Nu följde jag med de två bussarna till det nya hemmet, och hoppades att den tredje skulle fixa resterande själv.

På nolltid var huset plus garaget proppfullt, så det blev till att trava lådorna på uteplatsen och ut på gräsmattan. Ekvationen gick inte ihop – från 150 m² till 30 m² biutrymmen. Sent på kvällen var även den tredje bussen tömd. Hej mitt namn är Taikon. Vi spikade upp en jätteprensning från taket, och drog den långt ut på gräsmattan över allt bråte. Första natten och åtskilliga nätter framöver, fick jag dela säng med bl.a. MGns reservhuv. Det är inte kul att flytta.

Morgonen därpå åkte min dotter och jag tillbaka till det gamla huset för att städa och hämta släpet. Det var inte tomt! Huset alltså. Vi körde två lass till Hagbytippen och fyllde sen släpet och våra bilar med ytterligare ett lass som skulle hem. Ja Sierran var tillbaka. Kl 23.30 fick jag hämta den på valborgsmässoafton. Det där med en kurvig lady hade tydligen gått hem. Sedan städade vi till kl halv två på natten. Då var man ganska slut när man satte sig vid ratten för hemfärd. Plötsligt kvicknar jag till och upptäcker att Sierran är på väg in till stan. Fel håll! Gör en rundpall. Det skramlar till i backspegeln. Hoppsan, jag har visst släpet med mig, och surrat lasten hade jag också glömt!

Lika bra det, för jag har ju i alla fall ingen plats kvar.

Nästa nummer av Rutflaggan...

kommer ut??? Ja det är lätt att lova för mycket, tydligen, men målsättningen är att det skall kunna vara något färdigt till Svenskt Sportvagnsmeeting.

Vi hoppas på att få de första tävlingsreportagen från de inledande tävlingarna. Vidare har Zeb Wrethagen skrivit ett kåseri om hur det kunde gå till när man tog sig till och från tävlingarna för drygt 30 år sedan. Det måste Du helt enkelt läsa! FIA-bulletiner kommer det också att vara – om det kommer några, plus litet till.