

RUTFLAGGAN NR 2 2006



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

PREMIÄR!



RHK-Cupen premiärstartade på Mantorp Park. Premiär i RHK-Cupen var det även för Göran Boström i en snabb Chevrolet Camaro, ex. Picko Troberg och Bosse Ljungfeldt. Efter bilens tradition blev det även här vinst, och här leder han före "The Bergers", bägge i Ford Escort RS 1600.
Foto: Bengt-Åke Gustavsson.

"Bruno ville bara säga"...

BRUNO RÖSLER

Årets Velodromlopp är avklarat med rekordmånga deltagare i gassande värme. Dom flesta deltagande sken i kapp med solen, vilket värmer organisationen lite extra. Det innebär att banan är bokad av RHK för ytterligare 3 år framåt, samma helg, veckan före midsommar. M.a.o., pricka av i semesterlistan 2007!

Det ryktas vilt att hist. FIA-EM skall gå av stapeln 19-20 aug. på Mantorp. En telefonkontroll med Mantorp Park under slutet av året visar att det är Peter Sanell som hyrt banan. Eftersom vi inte i något skede, till dags dato, blivit tillfrågade, vare sig

inofficiellt eller officiellt, om deltagande eller medhjälp av tekniker etc. kommer RHK inte att på något sätt vara engagerade i den tävlingen.

Det hör till saken att den 28 januari -06 hölls ett möte för Nordic Cup i Göteborg tillsammans med de övriga nordiska länderna och repr. för SBF-NEZ varvid beslutades om tävlingsdatum under säsongen 2006 för resp. land.

Den 19-20 aug. kommer den danska deltävlingen att äga rum på Sturup, vilken vi givetvis deltagar i. (Se tävlingskalendern.)

Bruno

Från Redaktionen

Annus horribilis? Nej inte riktigt kanske. Men någon har kanske märkt att det har varit svårt att nå mig per telefon, fax eller E-post. Saken är den att jag just flyttat min telefon, men detta tog Operatören en månad att ordna, vilket normalt brukar ta max 3-4 dagar, som jag i min naivitet alltså trodde. Jag hade först ringt och man skulle kontakta mig om det var något konstigt. Efter en vecka anade jag ugglor i mossen, och ringde ånyo varvid konstaterades att ingenting hade gjorts, men det skulle lätt ordnas om jag visste vad det gamla numret var dit telefonen skulle flyttas. Jag var då på en utställning i Essen, så det fick anstå tills jag kom hem. Ånyo väntan i Operatörens växel. "Du har nu nummer 27 i kön, men vi tar..." Till slut kom jag fram med mitt ärende, och det skulle ta några dagar att fixa, dock var man tvungen att koppla om manuellt. Drygt tio dagar gick och kontakt fick återigen tas. "Du har nu... osv." Nu kunde man konstatera att min telefon var bortkopplad från den gamla adressen, men inget annat hade skett, men nu lovade man att nu skulle det hända saker. Och det gjorde det också. Under tiden hade min mobil åkt i golvet och kopplat bort både sig och mig, och när jag sedan schabblat med PIN-koden så var det helmörkt. Då blev man tvungen att använda sig av en annan åttasiffrig sk. PUK-kod som jag fått tio år tidigare när jag skaffat mobil för första gången, och som jag nu naturligtvis inte hade en aning om var den fanns. Så det blev till att knäa och låna en annan telefon och ringa till mobiloperatören. "Du har nu... osv." Jag fick en massa frågor som jag tydligen svarade rätt på, så jag fick min efterlängtna PUK-kod. Efter en vecka blev jag så SMS-ad, vilket jag naturligtvis råkade radera innan jag läst det, och fick följande dag ringa Operatören ("Du har nu ... osv") som upplyste att följande dag skulle en reparatör ringa mig för att

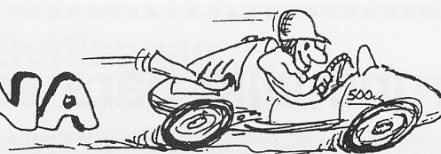
komma överens om en tid dagen därpå. Och tänka sig, han ringde, och han kom följande dag, otroligt efterlängtna. Det var väl litet omständligare än vad jag trodde, men han visste vad som skulle göras, så efter trekvart var allt fixat. Faxen hade lämnat in alldeles innan hela den här episoden, så den stod också startklar efter reparation.

Däremot är min Canon kopieringsapparat troligtvis slut. En grov fjäder har skjutit genom plastchassiet som en kanon(!) rakt ner i papperslådan. Att sedan min mobiltelefon fått ett slutligt spader och "käkat" upp två batterier, som sedan inte gick att ladda, på bara två dygn, är väl bara logiskt. Nej, tacka vet jag min DKW!

Kontentan av detta är att om Du faxat något till mig mellan 14 april och 11 maj, eller mailat mellan 14 april och t.v., och detta fortfarande är aktuellt, så please, gör om det igen. Jag håller på att få installerat bredband, och vet inte när det blir klart. Om Du provat att ringa, så vet Du redan att det varit svårt.

Ja, jag glömde ju säga att jag bytt ut min veteran dator mot en ny, övertalad som jag blivit, under tiden. En kompis, datanörd, jobbade ett antal timmar för att föra över allt det gamla till den nya datorn, plus en massa annat som jag förmodligen inte har förstånd till att använda. Han nämnde också att han plockat bort 912 st virus ur den gamla datorn. Konstigt, jag har inte märkt något!

För övrigt så domineras detta nummer av startnummerlistor. Vissa klasser i marginalen har flyttats till andra heat av arrangören, men jag har t.v. valt att vara kvar i den gamla uppsättningen. *Observera att för att få ett startnummer reserverat i RHK-Cupen, så krävs medlemskap i RHK.* Vår örnögde kassör har sett till att rödpennan kommit fram i vissa fall, tyvärr får man väl säga!



Goodwood Revival 2005

Efter två års uppehåll hade F-3/500 återigen förmånen att bli inbjuden som klass till Goodwood Revival. Som vanligt vill ju nästan "alla" vara med och åka. Från svensk sida har vi alltid varit gynnade med att få med de som visat intresse. Denna gång var det tyvärr litet värre, då våran kvot även skulle innehålla tävlande från Danmark, Tyskland och Italien. Man tittade tydligt på tidigare meriter bl.a. på Goodwood. De utvalda var Peter Kumlin, Effyh, Håkan Sandberg, JBS (bägge för 6:e gången), Per Hågeman och Olle Linde, Cooper, Rickard With, Effyh samt på sladden Pekka Nyström, Kiehn Special. Från Danmark kom bekantingen Thorkil Kirk Simonsen med sin Alfa Dana.

PER HÅGEMAN

För egen del gick transporten med Krister Wigrens husbil med min Cooper och Rickard Withs Effyh på släp. Vi körde genom Danmark till Esbjerg och sedan med färjan till Harwich. Via en snabb visit på Brands Hatch anlände vi till Goodwood på onsdagskvällen. Avlastning och socialt umgänge med bekanta, och därefter inkvartering på ny plats ovanför Lavantrakan, där vi blev grannar med Pekkagänget och Jörgen Carlsson. Peter Kumlin hade hyrt en husvagn ett stenkast därifrån. Övriga hade hyrt in sig på hotell eller B+B. Vi hade tagit med oss "period" cyklar för att transportera oss till banan och depån, och Peter hade med sig en trehjulig flakmoppe som tilldrog sig uppmärksamhet vart han än kom.

Traditionsenligt är torsdagen vikt för besiktning, och det beredde inga problem. Lika traditionsenligt är Håkan Sandbergs Swedish Smorgasbord med al-lehanda svenska special aperitifer, där våra medtävlande, andra insiders och även besiktningsmännen, deltagar. Kanske därför besiktningen går så bra, who knows? Min Cooper klarades av utan att jag visste om det. "Already ready"! Senare eftermiddagen ägnades åt att bevista cricketmatchen i parken framför Goodwood House med allmänt mingel och champagne. Därefter följde förarmötet. Med tanke på de olyckor som inträffat förra tävlingen, så blev mötet egentligen främst ett stort förmaningstal av Earlen. "Before you put your nose inside another car to try to pass him, just think a split second on me" manade han. Tyvärr så kom det även detta år att inträffa flera olyckor som hade kunnat sluta mycket värre än de gjorde.

Fredag och träningsdags för midget. Bra väder och det faktum att några av tidigare års framgångsrika åkare saknades, gjorde att det fanns förutsättningar för hyfsade träningsresultat. Peter Kumlin överraskade med en fjärde tid med sin Effyh, men det gick också utöver motorn som fick ersättas av reservmotorn till tävlingen. Undertecknad nådde till en

10:e tid, Olle Linde 20:e, Pekka Nyström 22:e, Håkan Sandberg 24:e, Thorkil Kirk-Simonsen 26:e och Rickard With 28:e. Alla undrade ju hur Peter burit sig åt.

Fredagskvällen avnjöts, för dem som ville, i det fria, men inte som har varit brukligt, i Goodwood House, utan i en konstpark en bit ut i skogen där en del mer eller mindre underliga konstverk ställts ut. Den mesta tiden gick dock åt att mingla och dricka champagne, igen! En och annan blev väl t.o.m en aning överförfriskad in mot midnatt, men vad gjorde det?

Lördag; tävlingsdags för oss som körde midget. Som vanligt litet spänning i luften. Skall bilen starta? Skall man komma iväg i starten? Skall man komma igenom Madgewick utan missöden. Skall den hålla ända in i mål? Sedvanligt förarmöte före start, återigen med förmaningar.

Så då äntligen startdags. Det är alltid någon som trilskas, men till slut är alla ute på banan. Starten gick relativt bra, men på rakan efter Madgewick blev det trångt och jag tappar några placeringar. Peter bara försvinner, och de andra svenskarna ser jag inte av, men Håkan Sandberg fick bryta med sin JBS i början med något mystiskt fel, och även Pekka Nyström med Kent Perssons Kiehn Special med ett lossnat ventilsäte. Thorkil Simonsen hade också otur med sin Alfa Dana då han tappade drevet på motorn inklusive kedja. Tråkigt! Nortonmotorn går helt utmärkt, och snart är jag invecklad med en fight med ett par äldre gentlemen som jag tyckte att jag nog borde kunna köra ifrån, tills jag kom att tänka på min egen ålder. Och dom hade också Nortonmotorer i sina Cooprar och gick minst lika fort som min. Geoff Gartside i den ena kunde jag passera då han höll på att snurra före chikanen. Han körde för övrigt på Roskilde Ring redan 1959 med en fin 4:e plats, och det var långt innan jag hade körkort. David Stevensson klarade jag inte av, trots att jag hade ett bättre snabbaste varv.

Peter kom in på en utmärkt 5:e plats efter Neil Hodges i en Cooper Mk 8, ex. Anders Ericsson. David Lecoq vann det hela med sin Petty-Norton, och själv kom jag på 8:e plats. Av övriga svenskar kom Olle Linde 14:e med sin Cooper-JAP och Rickard With 18:e med sin Effyh-JAP.

På kvällen var vi på sedvanlig baluns iförda smoking, och där delades även priset till "The best driver beaten by the best Swedish driver", och det blev Gordon

Russel i en Mackson-JAP som jag kommer ihåg, rök något våldsamt i inledningen. Russel var som de flesta midgetåkare en trevlig prick, och deltog även i motorcykelracet med en Norton Manx.

Jag skall här inte gå in och kommentera eller referera övriga klasser då detta redan är gjort i de flesta ledande tidskrifter där Historisk Racing behandlas.

*Svenska midgetåkare som åskådare till flyguppvisning med Spitfires m.fl.
Foto: Per Hågeman*



APPENDIX K

TECHNICAL REGULATIONS

Application from 1 April 2006

Article 5.13.6.f – Rollbars / rollcages Change as follows:

«(f) Whenever bolts and nuts are used, the bolts used should be of a sufficient minimum diameter, according to the number used. They must be ... etc.»

Article 7.3.2 – General Technical Regulations for Production Road Cars Change as follows:

«7.3.2 Touring, Competition Touring, GT and GTS and GT cars of period G onwards must comply with the Appendix J international competition regulations appropriate to the final year of their period as defined in Article 3.»

Article 7.3.3 – General Technical Regulations for Production Road Cars Change as follows:

«7.3.3 In the case of A Touring Cars only those modifications explicitly authorised in the period Appendix J applicable to Group 1 or N cars; and must be in conformity with its the relevant homologation form, excluding but no any homologation variants variant stamped 'Valid for Group 2 only' are is allowed. However brake servo-assistance may be disconnected or removed.»

Article 7.3.4 – General Technical Regulations for Production Road Cars Change as follows:

«7.3.4 A GT cars are permitted only those modifications explicitly authorised in the period Appendix J rules applicable to Group 3 or B; or by the relevant must be in conformity with its homologation form, excluding but no any homologation variants variant stamped 'Valid for Group 4 only' is allowed.»

Appendix I – List of Categories and Formulae eligible for International Events In Periods E – J, change as follows:

«Period E and F Grand Touring Prototype cars (GTP)
Cars defined under art 2.2.5 and 2.2.6: GTP-E, GTP-F and GTP-G GTP 1, GTP 2 and GTP 3.»

Appendix VII - Specific to certain Cars Change as follows:

«Austin-Healey 3000 Mark II and III
... Austin-Healey 3000 cars of period E (homologation n°25) in the GT category must only use SU carburetors.
Where it is proven that a specific period E car was fitted with Weber carburetors and used in competition prior to 31 December 1961, that specific car may be classified as period E GTP A or B 1 or 2. If not so proven ... etc.»

Startnummerförteckning RHK-Cupen 2006

För att erhålla ett fast startnummer i RHK-Cupen krävs medlemskap i RHK

Rev. 06 05 29

Heat 1 Äldre GT/GTS-bilar, "GT -65"

Klass GT/GTS 12, Period F: 1962-65, över 2500 cc

1. Kåge Schildt	Austin Healey 3000 Mk II	1961	6. Olof A. Brodén	Jaguar E-Type	1962
2. Anders Lotsengård	Austin Healey 3000 Mk I	1959	7. Björn Jansson	Jaguar E-Type	
3. Hans-Eric Johansson	Jaguar E-Type	1963	8. Anders Schildt	Austin Healey 3000	
4. Karl Arne Henriksson	Jaguar E-Type	1962	9. Ulf Randers	Jaguar E-Type	1962
5. Mats Ek	Sunbeam Tiger	1964	10. Lars-Göran Andersson	Mustang Shelby GT 350	1965

Klass GT/GTS 11, Period F: 1962-65, 1601-2500 cc

11. Per-Erik Svensson	Triumph TR 4A	1966/65	18. Tomas Ekman	Volvo P 1800 S	1965
12. Kenneth Arvidsson	TVR Grantura Mk III	1963	19. Andris Nollendorfs	Porsche 911	1965
13.			20. Frank Högman	Porsche 911	1965
14. Lars Brunndahl	Porsche 911	1965	21. Carsten Wihlborg	M.G. MGB	
15.			22. Lasse Jönsson	Porsche 904	1964
16. Björn Jansson	M.G. MGB		23. Lars-Göran Hagman	Marcos 1800 GT	1965
17.					

Klass GT/GTS 10, Period F: 1962-65, 1301-1600 cc

25. Rolf "Myggan" Nilsson	Lotus Elan	1965	31. Roger Adamsson	Lotus Elan	1965
26. Anders Ek	Lotus Elan	1965	32. Tommy Brorsson	Lotus Elan	1963
27. Bengt-Åke Bengtsson	Lotus Elan	1964	33. Thomas Henrysson	Lotus Elan	1964
28.			34. Per Broberg	Lotus Elan	1964
29. Tord Ekegren	Lotus Elan	1964	35. Olof Cederberg	Lotus Elan	1965

Klass GT/GTS 8, Period F: 1962-65, 0-1150 cc

42. Horst Brüning	Ginetta G4	1964	44. Christer Nilsson/ J. Hansson	Ginetta G4	1965
43. Jan-Erik Josefsson	Triumph Spitfire	1965			

Klass GT/GTS 7, Period E: 1955-61, över 2500 cc

56. Nils-Fredrik Nyblaeus	Austin Healey 100 M	
---------------------------	---------------------	--

Klass GT/GTS 5, Period E: 1955-61, 1301-1600 cc

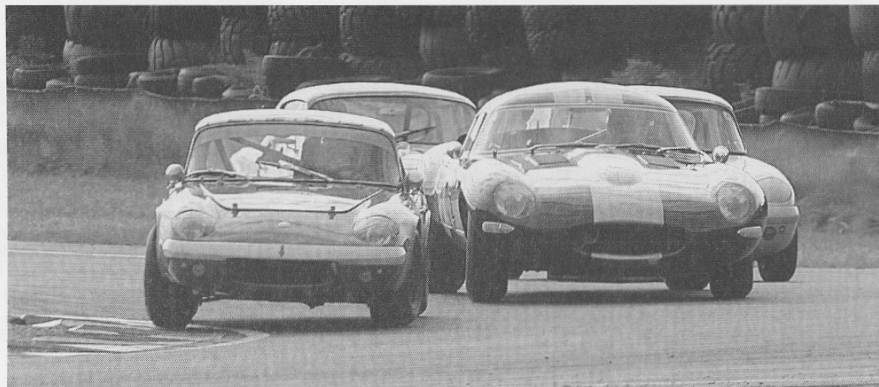
71.			76.		
72. Per Rosendahl	Porsche 356	1959	77. Hans Nilsson	Porsche 356 A	1959
73.			78.		
74. Walter Rosenlechner	Porsche 356		79. Andris Nollendorfs	Porsche 356 Speedster	1958
75. Jörgen Öhman	Porsche 356 Super 90	1960	81. Fredrik S. Hermelin	Porsche 356 A	1959

Klass GT/GTS 4, Period E: 1955-61, 1151-1300 cc

89. Alf Hansson	Alfa Romeo Giulietta SV	1961	93.		
90.			94.		
91. Lennart Henjer	Alfa Romeo Giulietta S	1961	95. Jörgen Carlsson	Lotus Elite	1961

Klass GT/GTS 3, Period E: 1955-61, 0-1150 cc

96. Leif Mohlin	Austin Healey Sprite	
-----------------	----------------------	--



Rolf "Myggan" Nilsson,
Lotus Elan, leder före
Hans-Erik Johansson,
Jaguar E-Type vid
RHK Cupfinalen på
Falkenberg 2005.
Foto: Bengt-Åke Gustavsson

Heat 2A Äldre standardbilar, "Std. '65" under 1150 cc

Rev. 06 05 29

Klasser CT 1-2, Period E före 1962, 0-1300 cc

1. Peter Kumlin	Austin A 35	1957	8. PeO Eriksson	BMW 700 Sport	1961
2. Fredrik Tornérhielm	SAAB 93	1959	9. Elmon Larsson	Austin A 40 Futura	1961
3. Per Hågeman	DKW Junior	1962/61	10. Gunnar Johansson	SAAB 93B	
4. Hans P. Zolnir	SAAB 96	1961	11. Nicolina Hübert	SAAB 96	1960
5.			12. Nils Alvthin	SAAB 96	1961
6. Nicklas Enander	SAAB 92	1954	13. Sonny Dahlberg	SAAB 96	1961
7. Christofer Robin Eklund	SAAB 96	1961	35. Ronny Engström	BMW 700 Sport	1961

Klass CT 8, Period F: 1962-65, 0-1150 cc

15. Nils-Olov Jonsson	SAAB 96 Sport	1964	31. Hans Axemyr	Morris Cooper 997	1962
18. Yngve Gustavsson	SAAB 96 Monte Carlo	1965	32. Alf Pålsson	DKW AU 1000 S	1963
19. Lennart Nilsson	SAAB 96 Sport	1965	33. Rolf Jensen	SAAB 96 Sport	1962
20. Arne Allard	Fiat Abarth 1000 TC	1966/65	34. Anders Jensen	SAAB 96 Sport	1964
21. Lars Byström	DKW F 12	1963	36. Leif Zimmer	SAAB 96	1963
22. Dan Henningsson	Opel Kadett	1964	37. Kari Lehto	Austin Cooper 998	1963
23. Tord H. Elander	NSU Prinz 1000	1965	38. Lennart Thurn	Morris Cooper S 970	1964
24. Sebastian Wrethagen	Austin Cooper S 1071	1964	39.		
25. Lars Göransson	NSU Prinz 1000	1965	40. Tbn.	Fiat Abarth 850 TC	1962
26. Peter Bäckström	SAAB 96	1964	41. Lars-Erik Danielsson	SAAB 96	1965
27. Magnus Rehbinder	Morris Cooper 998	1965	42. Lennart Hermansson	DKW F 12	1965
28. Krister Wigren	SAAB 96 Sport	1963	45. Bo Severinsson	Renault R8 Gordini	1965
29. Sam Bernhardsson	BMW 700 Sport	1964	46. Hakon Mörner	Renault R8 Gordini	1965
30. Kenneth Nilsson	DKW F 12	1965	49. Uno Johansson	Renault R8 Gordini	1965



Fight på Gelleråsen, Velodromloppet 2005, # 8, PeO Eriksson, BMW 700 Sport och # 9, Elmon Larsson, Austin A 40 Futura. Foto: Bengt-Åce Gustavsson

Heat 2B, Äldre standardbilar, "Std '65" över 1150 cc

Rev 06 05 29

Klass CT 9, Period F: 1962-65, 1151-1300 cc

31. Max Wiebke	Austin Cooper S	1965	43. Ola Magnusson	Ford Anglia Super	1963
33. Andreas Eriksson	Morris Cooper S	1965	44. Bengt Bengtzon	BMC Cooper S	1964
36. Ulf "Doc" Lindberg	BMC Cooper S		45. Frank Edvinsson	BMC Cooper S	1964
37. Lars-Göran Itskowitz	Morris Cooper S	1965	46. Lars Bergström	Austin Cooper S	1965
39. Lars Fritz	BMC Cooper S		47. Pähr Svensson	BMC Cooper S	1965
40. Carl von Heidenstam	Austin Cooper S	1965	48. Hans Söderholm	BMC Cooper S	1965
41. Tommy Jagerwall	BMC Cooper S	1964	49. Yngve Gustavsson	Morris Cooper S	1965
42. Håkan Lindevret	Austin Cooper S	1964	50. Ulf Alm	Morris Cooper S	1965

Klass CT 10, Period F: 1962-65, 1301-1600 cc

51. Bo Warmenius	Ford Lotus Cortina	1965	62. Thomas Thelin	Ford Lotus Cortina	1965
53.			63. Tommy Brorsson	Ford Lotus Cortina	1963
54.			64. Gerhard Carlsson	Ford Lotus Cortina	1964
55. Arne Allard	Alfa Romeo Giulia Super	1965	65. Robert Petersson	Alfa Romeo Giulia Spr GT	1965
56. Bo Johnsson	Alfa Romeo 1600 GTA	1965	66. Ulf "Doc" Lindberg	Ford Lotus Cortina	1963
57. Bjarne Nygren	Ford Cortina GT		67.		
59. Sören Johansson	Ford Lotus Cortina	1963	68. Jonas Modin	Ford Cortina GT	
60. Lars-Åke Nilsson	Ford Lotus Cortina	1965	69.		
61. Mats Bergelin	Alfa Romeo Giulia Super	1965	70. Jan-Erik Josefsson	Ford Cortina GT	1965

Klass CT 11, Period F: 1962-65, 1601-2500 cc

71. Anders Hylén	Volvo Amazon 122 S	1965	79. Dan Johansson	Volvo Amazon 122 S	1964
72.			80. Johnny Aldosson	Volvo Amazon 122 S	1965
73.			81. Jan-Ove Johansson	Volvo Amazon 122 S	1965
74. Hans Axemyr	Volvo Amazon 122 S		83. Dick Gärder	Volvo Amazon 122 S	1966/65
77. Alf Andersson	Volvo Amazon 122 S	1965	84. Hakon Mörner	Volvo Amazon 122 S	1964

Klasser CT 3-5, Period E före 1962, över 1300 cc

85. Håkan Sandberg	Sunbeam Rapier MK III	1961	87. Johan Solman	Jaguar Mk II 3,8	1961
86. Lars Fritz	Volvo PV 544 Sport	1961	88. Gunnar Olsson	Volvo PV 544 Sport	1961

Klass CT 12, Period F: 1962-65, över 2500 cc

89. Lars Esselius	Ford Falcon Futura Sprint	1964	96. Bengt-Åke Bengtsson	Chevrolet Corvair Monza	1965
91.			97. Mats Ricknäs	Ford Mustang	1965
93. Victor Israelsson	Ford Mustang	1965	98. Mikael Ward	Ford Mustang	1965
94. Tommy Johansson	Ford Falcon Futura Sprint	1964	99. Johan Högman	Ford Falcon Futura Sprint	1964
95. Thomas Gustavsson	Ford Mustang	1965			



Lotus Cortinan har snurrat och Bent Bengtzon i Hundkojan kunde inte väja varför Kojan, # 44, ser litet ledsen ut. Yngve Gustavsson (skymd) och Tommy Jagerwall, # 41, hade dock litet mer tur. Det hela inträffade under finalen på Falkenberg 2005. Foto: Bengt-Åke Gustavsson.

Heat 3 Nyare formelbilar

Rev. 06 06 21

Formel V 1300, 2-förgasare "D"

7. Klas Lindqvist	BMVee-Kami	1976	8. Lars-Gunnar Ljungman	Kaimann	1973
-------------------	------------	------	-------------------------	---------	------

Klass FF/1, Formel Ford, Period G: 1968-71

10. Björn Larsson	Lotus 61	1970	18. Lars-Erik Åkersten	Hawke DL 2A	1970
11. John Bolding	Lotus 51A	1968			

Klass FF/2a, Formel Ford, Period H: 1972-76

19. Håkan Alriksson	Tiga FF 76	1976	27. Christer Andreassen	Royale RP 21	1975
20. Jörgen Eriksson	Royale RP 21	1975	28. Mikael Gustavsson	Van Diemen RF 75	1975
21. Per Norberg	Merlyn Mk 20A	1972	29.		
22. Lars-Gunnar Ljungman	Royale RP 16A	1974	30.		
23. Björn Otterberg	Merlyn Mk 20A	1972	32. Torbjörn Jungeby	Van Diemen RF 76	1976
25.			33. Per Knuthson	Van Diemen RF 76	1976
26.					

Klass FF/2b, Formel Ford, Period I: 1977-81

34. Henrik Hansson	Tiga	1977	42. Mats Andersson	Hawke DL 19	1978
35.			43. Christer Andersson	Crossle 32 F	1978
36. Lars Ove Andersson	Van Diemen RF 79	1979	44. Lars Klintberg	Van Diemen RF 77	1977
37. Henry Andersson	Van Diemen RF 79	1979	45.		
38. Ingemar Pettersson	Van Diemen RF 77	1977	46.		
40. Lennart Hermansson	Van Diemen RF 79	1979	48.		
41. Hans Lundberg	Royale RP 24	1977	49. Peter Sikström	Van Diemen RF 79	1979

Klass FF/3, Formel Ford, Period J: 1982-90

50. Henrik Hansson	Van Diemen RF 85	1985	55. Claes-Göran Pettersson	Van Diemen RF 83	1983
51.			56. Pär Martin Ahlsröd	Royale RP 36	1985
52. Claes Juhlin	Van Diemen RF 84	1984	57. Kevin Crammer	Van Diemen RF 87	1987
53. Micke Juhlin	Royale RP 31	1982	60. Aslak Heldal Haugen	Van Diemen RF 85	1985
54. Mats Lindhagen	Van Diemen RF 85	1985			

Klass F3/2, 1000 cc Period G: 1964-70, och F3/3, 1600 cc Period H: 1971-73

61. Leif O. Jönsson	Titan Mk 3	1968	64. Göran Anderberg	Tecno	1969
62. Ulf Peterson	Focus Mk V	1965	66.		
63. Per Gustafson	Brabham BT 18	1966	67. Morgan Södergren	Chicken	1966

Klass F3/4, 2000 cc Period I och J: 1974-1990

68. Pontus Karlsson	Ralt RT 34		73.		
69. Håkan Alriksson	Ralt RT 3	1983	74. Micke Juhlin	Magnum 833	1983
70. Petter Huse	GRD 372	1972	75. Peter Gustafson	Magnum 853	1985
71. Pähr Svensson	Ralt RT 30	1986	76. Johan Krondahl	Ralt RT 30	1985
72. Mats Andersson	Ralt RT 3	1981			

Formel Ford 2000, Period H+I: -1985

77. Göran Sprinchorn	Reynard SF 84	1984	82. Steen Seit Jespersen	Reynard SF 83	1983
78. Tomas Otterberg	Van Diemen VD 81	1981	83. Lennart Engström	Delta	1980
80. Bruno Hvid Nielsen	Reynard SF 84	1984	84. Jonas Waern	Reynard SF 78	1978
81. Rune Karlsson	Sparton SF 79	1979	85. Morgan Södergren	Reynard SF 83	1983

Formel 2 1000 cc

65. Magnus Ahlqvist	Cooper T 71	1964			
---------------------	-------------	------	--	--	--

Formel 2, Atlantic, Period G+H+I: -1990

87. Petter Huse	GRD 373	1973	89. Micke Juhlin	March 742	1974
88. Rolf Johansson	GRD 722	1972			

Klass FW/1b, Formel Super-Vee "F", Period I 1977-1981

79. Seved Lundberg	Vee-Max		90. Stefan Olsson	March 803	1980
--------------------	---------	--	-------------------	-----------	------

Heat 4 Äldre formelbilar

Rev. 06 06 21

F3/1, 500 cc, Midget: 1948-60

1. Allan Göransson	Swebe-Triumph	1954	15. Håkan Sandberg	RJ 500	1958
2. Lars Håge	Swebe-JAP	1952	16.		
3. Per Håge	Cooper Mk 12-Norton	1958	17.		
4.			18. Olle Linde	Cooper Mk 10-JAP	1956
6. Tbn.	Swebe-JAP	1948	20.		
7. Göran Anderberg	Alfa Dana-JAP	1958	21. Frank Högman	Effyh-JAP	1950
9. Anton Schön	Alfa Dana-JAP	1956	22.		
10. Kent Persson	Kiehn Spec.-JAP	1958	24. Peter Kumlin	Effyh-JAP	1949
11. Karl Olof Andersson	Lundgren Spec.-JAP	1949	28. Rickard With	Effyh-JAP	1949
14. Håkan Sandberg	JBS-Norton	1952	31. Tbn.	Special-FN	1949

Förkrigsbilar, Period A-D: -1946

30. Roy Palm	Rally NCP	1930	36.		
32. Roland Haraldsson	Riley Brooklands	1929	37. Per-Olof Håkanson	Bugatti typ 37A	1927
33. Magnus Neergaard	Riley 9 Sports	1931	38.		
34. Svend Algren	M.G.		40. Ingemar Wittström	M.G. KN Spec.	1934

Nordisk SpecialKlass HS 4, Period E

39. Robert Petersson	Ford Spec.	1948
----------------------	------------	------

Formula Junior, Period E: 1958-60

41. Lars-Göran Sjöberg	Swebe Cooper-Ford	1960	46. Bruno Rösler	Joker-DKW	1960
42. Ingvar Malm	Elva 100-BMC	1959	47. Göran Anderberg	Elva 200-Ford	1960
43. Ingvar Malm	Focus Mk III-Peugeot	1960	48. Tord Bodin	EBA-Ford	1960
44.			49. Horst Brüning	Lola Mk II-Ford	1960
45. Olof Rosén	Elva 100-BMC	1959			

Formel Junior, Period F: 1961-63

50. Mikaela Axelsson	Lotus 22-Ford	1962	54. Jörgen Carlsson	Merlyn Mk 3-Ford	1961
53. Anders Ericsson	Lola Mk 5-Ford	1962	57. Göran Anderberg	Lola Mk 3-Ford	1961

Formel Vee 1300 "B"

64. Lars Runo Tillback	RPB		73. Alf Karlsson	Beach Car	1965
67. Lennart Mattsson	RPB	1968	74. Kristian Larsson	RPB	1968
69. Johnny Olsson	Veeva	1965	75. Kent Baeck	RSM Tasco	1967
72. Frank Högman	RPB	1967	77. Louis Banka Jonson	Dolling	1967

Formel Vee 1300 "C"

66. Alf Andersson	RPB	1967	89. Christer Eriksson	Hansen Mk IV	1971
78. Mats Miller	RPB	1970	90. Thomas Nyberg	Hansen Mk IV	1971
80. Roger Johansson	RPB	1970	91. Lars-Gunnar Johansson	GMS III	1970
81. Catharina Hansen	Hansen MK III	1971	92. Bo Pettersson	Veemax	1971
82. Anderz Johansson	RPB	1970	93. Seved Lundberg	RPB	1970
83. Markus Lefors	RPB	1970	94. Bertil Persson	RPB	1971
84. Sven-Erik Hedman	Motul	1970	95. Karin Hansen	Hansen Mk III	1970
85. Axel Madsen	BMVee	1969	96. Olle Grimstedt	Austro Vau	1969
86. Nils-Åke Gustafsson	Hansen Mk II	1969	97. Sven-Åke Svensson	Austro Vau	1970
87.			98. Gösta Rustas	GMS III	1970
88. Curt Johansson	RPB	1970	99. Linus Sjöberg	Veemax	1969



Formel Vee-batalj på SSM, Knutstorp
2005. # 68 Kenneth Ryd, Beach Car och
89 Nils Wramell, Hansen Mk IV.
Foto: Bengt-Åke Gustavsson.

Heat 5 Nyare standard- och GT-bilar

Rev. 06 06 09

Klass CT 12, 17, 22, 27, Period G+H 1966-76, 1151-1300 cc

2. Conny Abrahamsson	Ford Escort GT	1971	7. Kent Böe	NSU TT	
3. Bo Johansson	Renault R8 Gordini	1967	8. Lars-Erik "Atte" Åkersten	BMC Clubman	1972
4. Ronnie Mattsson	Mini Cooper S	1970	9. Håkan Lindevret	BMC 1275 GT	1972
5. Pähr Svensson	BMC Clubman 1300 GT	1971			

Klass CT 13, 18, 23, 28, Period G+H 1966-76, 1301-1600 cc

11.			18. Mikael Södergren	Ford Escort TC	1970
12. Gerhard Carlsson	Ford Lotus Cortina Mk II	1968	19. Lars Fritz	Ford Escort TC	
13. Tommy Brorsson	Ford Escort TC		20. Thomas Bengtsson	Alfa Romeo 1600 GT	1970
14.			21.		
15.			22.		
16. Sture Danielsson	Ford Escort TC	1969	23. Anders Agfors	Alfa Romeo 1600 GTj	1966
17. Per Chr. Nielsen	Ford Escort TC	1970			

Klass CT 14, 19, 24, 29, Period G+H 1966-76, 1601-2500 cc

24. Roland Falkenbäck	Alfa Romeo 2000 GTV	1968	35. Stefan Olsson	Ford Escort Mk II	1975
26. Rikard Hasselblad	BMW 2002 Ti	1970	36. Hans Axemyr	Volvo 142	1972
27. Mikael Mattsson	Alfa Romeo Alfetta GT	1975	37. Lars Krokstedt	Volvo Amazon 122 S	
28. Anders Berger	Ford Escort RS 1600	1970	38.		
29. Benny Pettersson	Volvo 142	1970	39. Tage Johansson	Volvo Amazon	1970
30.			40. Lennart Elofsson	Alfa Romeo 2000 GTV	1975
31.			41.		
32. Lennart Bengtsson	BMW 2002 Ti	1970	42. Axel Ekman	Volvo PV 544	1961
33. Thomas Hall	Ford Escort RS 1600		43. Erik Berger	Ford Escort RS 1600	1975
34. Lennart Nilsson	SAAB 96 V-4	1971	45. Greger Peterson	Ford Escort RS 1600	

Klass CT 15, 20, 25, 30, Period G+H 1966-76, över 2500 cc

25. K-G Almström	BMW 3,0 CSL		58. Jonas Nihlén	Opel Commodore GS	1972
50. Göran Boström	Chevrolet Camaro	1970	59.		
51. Fredrik Andersson	Ford Capri 3000	1970	61. Anders Persson	Chevrolet Camaro	1969
52. Claes Thore	Ford Capri 3000	1972	62. Jonas Bengtsson	Ford Capri 3100	
53. Magnus Paulsson	Ford Capri 3000 RS		63.		
54. Kristoffer Lindquist	Ford Capri 3000	1970	64. Uno Svensson	Ford Capri 3100	1973
55. Johan Strimbold	Ford Capri 3000	1970	65. Mikael Östberg	Chevrolet Camaro	1969
56. Bo Bergström	Ford Capri 3000		66. Jörgen Sjölin	Ford Mustang Boss 302	1969
57. Jürg Bächli	Opel Commodore GS	1970			

Klass GTS 14, 19, 24, 29, Period G+H 1966-76, 1151-1300 cc

70. Stefan Svensson	Fiat Abarth Scorpione	1970
---------------------	-----------------------	------

Klass GTS 15, 20, 25, 30, Period G+H 1966-76, 1301-1600 cc

71. Anders Sperber	Lotus Elan	1967	75.		
72.			77. Johan Lundberg	Marcos 1600 GT	1968
73.			78. Fredrik Bolander	Marcos 1600 GT	1968
74.			79. Bruno Olsson	SAAB Sonette V-4	1968

Klass GTS 16, 21, 26, 31, Period G+H 1966-76, 1601-2500 cc

81. Bosse Tinghäll	Porsche 914/6	1970	83. Johan Hansson	Triumph GT 6	1969
82. Hans Edin	M.G.B GT				

Klass GTS 17, 22, 27, 32, Period G+H 1966-76, över 2500 cc

86. Axel Ekman	Porsche 911 Carrera	1974	89. Andris Nollendorfs	Porsche Carrera	
87. Lasse Jönsson	Porsche 911 Carrera RSR		90. Lars Brunn Dahl	Porsche 911 Carrera	

Om det inte stämmer i matrikeln, eller om Du
flyttar, eller byter telefon,
kontakta medlemsregistratorn, Anders Ek.



Heat 6 Tvåsitsiga racerbilar

Rev 06 06 21

Klass TRSC 10 period F, 1962-65, 1500-2000 cc
23.

Klass Sportvagnar Gr 4 & 6 period G, 0-2000 cc

Klass Sportvagnar Gr 4 & 6 period G, över 2000 cc

Klass Sport 2000 Period I, 1978-82

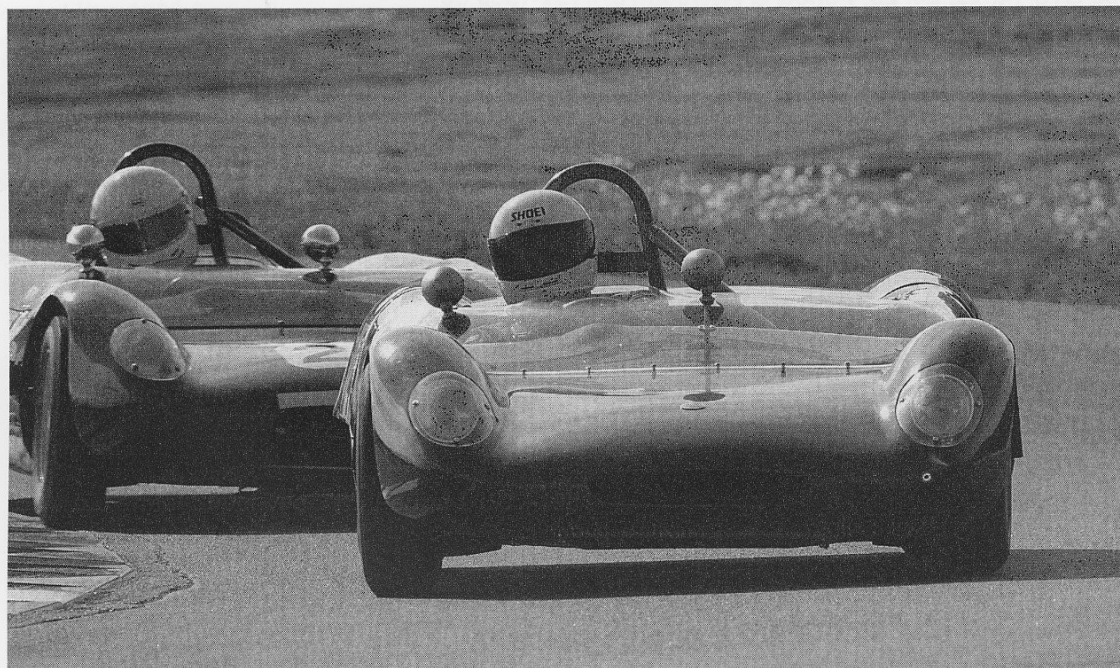
40. Mats Lindhagen	Lola T492	1978	54. Ulf Alm	Lola T 590	1980
41.			55. Mogens Christensen	Lola T 590	1980
42. Per Reimann	Tiga SC 78	1978	56.		
43.			57. Håkan Alriksson	Tiga SC 81	1981
44. Ulf von Hauswolff	Tiga SC 79	1978	58. Jan Hellberg	Shrike P 15	1981
45. Mats Älfvåg	Lola T492	1978	59. Lars-Gunnar Johansson	Tiga SC 81	1981
46.			60. Nicklas Johansson	Tiga SC 81	1981
47. Eva-Lisa Andersson	Tiga SC 79	1979	61.		
48. Michael Carlson	Lola T492	1979	62. Mikael Royson	Lola T 592	1981
49. Jörgen Eriksson	Lola T492	1979	63. Pähr Svensson	Royale S2000M	1981
50.			64. Kåre Minnberg	Tiga SC 82	1982
51.			65.		
52.			66. Lars-Göran Itskowitz	Tiga SC 79	1979
53. Lars/Nils Wramell	Tiga SC 79	1979			

Klass Sport 2000, Period J, 1983-

80. Rickard Adestam	Tiga SC 84	1984	84. Anders Ericsson	Tiga SC 86	1986
81.			85.		
82.			86.		
83. Per S. Dahl	Tiga SC 86	1986			

Klass Sportvagnar period H & I

99. Rolf Johansson	March 84S	1984
--------------------	-----------	------



Heatet för Racersportvagnar brukar för det mesta handla om Sport 2000 bilar, men här är det två gamla Lotus 23or som fightas med Olle Bergqvist först, följd av Lars-Göran Itskowitz. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

BILDER FRÅN MANTORPSPREMIÄREN – FOTO BENGT ÅCE GUSTAVSSON



Ovan: Starten har gått för de nyare Formelbilarna, I täten Thomas Mullin, Formel Opel, # 50 Bruno Hvid nielsen, Reynard SF 84 och # 50 Henrik Hansson, Van Diemen RF 85

T.v.: Ooops! Rolf Johansson har gjort om vingen till luftbroms.



Bergers i farten.



Jörgen Sjölin, ny i Std.ny med en fin Mustang Boss 302.



Hans Söderholm, spektakulär som vanligt.

Till:
Svenska Bilsportförbundet
Bergkällavägen 31A
192 79 Sollentuna

Begäran om dispens för historiska bilar enligt Appendix K

FIA:s beslut att nu gällande fordonsidentifieringshandling Historic Vehicle Identity Form (HVIF) ska upphöra i och med utgången av år 2006 och ersättas Historic Technical Passport (HTP) har vållat stor oro och besvikelse bland många av Racerhistoriska klubbens aktiva medlemmar på grund av den betydande kostnadsökning som drabbar bilägarna. Detta ledde till ett beslut på RHK:s årsmöte 2006-03-04 att hos SBF begära dispens från kravet på nya handlingar för nationella tävlingar.

Utvecklingen de senaste åren har varit sådan att många medlemmar bara åker någon eller några tävlingar per år, inte sällan med olika bilar. Kravet på nya handlingar för en kostnad av 5000 kr (plus egna kostnader) per bil kommer otvetydigt att innebära att många utövare kommer att låta sina bilar stå och det därmed kommer färre startande till tävlingarna.

Instegskostnaderna för nya utövare av historisk racing, tenderar att bli avskräckande höga av flera skäl. En viktig del av denna kostnadsökning härrör sig till de legala kostnaderna för att erhålla HTP.

För RHK innebär ett minskat intresse att delta i tävlingar med historiska tävlingsbilar enligt Appendix K en ökad osäkerhet att ekonomiskt kunna säkerställa att klubben som företrädare för historisk racing i Sverige även i framtiden kan garantera tävlingstillfällen iför dessa historiskt intressanta ekipage.

Det kommer följaktligen i sin tur också innebära att publikintresset riskerar att minska. Inget av detta är, ur något perspektiv, till gagn för den Historiska Racingen.

RHK:s uttalade ambition är att samla och aktivt leda den historiska racingen i Sverige och att följa FIA:s regelverk Appendix K. Om ett antal förare väljer att inte skaffa de nya handlingarna finns en påtaglig risk att bilarna istället kommer att köras utanför nuvarande organisation och historiska regelverk.

RHK begär därför att SBF utfärdar en nationell dispens för ekipage som avser att enbart köra nationella tävlingar även kommande år 2007.

Vidare att SBF noggrannare ser över kalkyl och kostnader för införandet av HTP och verkar för att framlades införa ett differentierat pris, där uppdatering av en historisk tävlingsbil med giltig HVIF sker till en lägre kostnad än vid upprättande av en HTP-handling för en bil som tidigare ej haft någon handling inom ramen för Appendix K

För Racerhistoriska Klubben

Bruno Rösler
Ordförande



SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET
THE SWEDISH AUTOMOBILE SPORTS FEDERATION



Till: Racerhistoriska klubben
C/o Bruno Rösler
Kolmilevägen 5
691 94 Karlskoga

FIA beslutade 2004 att samtliga HVIF handlingar för historiska tävlingsbilar skulle bytas ut. Det beslutades samtidigt att under två övergångsår skulle den gamla HVIF gå att tävla på för att god tid skulle finnas att göra en ny besiktning för den nya HTP handlingen. Detta innebär att under 2005 och 2006 skulle man kunna köra på sin gamla handling och inför 2007 göra en ny besiktning för HTP.

En av anledningarna till utbyte av handlingarna var att HVIF hade varit i bruk sedan 1988 och väldigt mycket hade hänt med bilarna under dessa år. En annan del var att FIA med anledning av HVIF:s utformning riskerade bli indragen i juridiska processer om bilars ursprung. Dessutom infördes ett nytt system med barcode för införande i FIA:s databas.

Då SBF beslutat följa FIA:s internationella regelverk App K för denna kategori av bilar så innebär det att dom HVIF handlingar som tidigare utfärdats ej gäller efter 2006-12-31. Dessa handlingar är FIA:s egendom och skall makuleras efter 2006 års utgång. Någon dispens kan därför ej bli aktuell.

Något nationellt regelverk för dessa bilar är inte Historiska Utskottet berett att utforma eller ställa sig bakom, då detta skulle kullkasta 25 års arbete med att bygga upp den verksamhet som bygger på App K. Samarbetet med våra grannländer skulle inte heller kunna fortsätta som nu om vi i Sverige skulle övergå till nationella handlingar. Att blanda HTP besiktade bilar med nationella bilar anser utskottet som uteslutet då detta strider mot regelverkets intentioner. Tävlade med historiska bilar är en egen tävlingsdisciplin.

Kostnaden för utfärdandet av en HTP handling täcker i dagsläget knappt den faktiska administrativa kostnaden inklusive ersättning till besiktningsmannen. HTP handlingen är ett bestående dokument som ej behöver bytas ut varje år. Slår man ut kostnaden på 10 år blir den inte särskilt hög och betydligt billigare än en nationell vagnboksbesiktning som skall uppdateras varje år. Att bytet av handlingar skulle innebära någon fara för tävlingsverksamheten är inte utskottet särskilt oroade för då till dags dato ca 135 bilar htp besiktigats.

Stockholm 2006-05-03
För Historiska Utskottet
Åke Hansson/Ordförande

Bilsportens Hus

Bergkällavägen 31 A
SE-192 79 Sollentuna
Sweden

Telefon: 08-626 33 00
Telefax: 08-626 33 22
e-post: mailbox@sbf.se

Phone: +46 8 626 33 00
Fax: +46 8 626 33 22

Org.nummer:
802000-3425

Årsmöte i Racerhistoriska Klubben 4 mars 2006.

- § 1 Bruno Rösler hälsade alla välkomna och förklarade mötet öppnat. Före själva årsmötet delades två priser ut. Bosse Lindman fick "Torstens Memorial" för sitt engagemang i utåtriktad verksamhet. Sture Danielsson fick "Presidents Trophy" för förtjänstfullt arbete i klubben.
- § 2 Till mötets ordförande valdes Hans Zolnir.
- § 3 Till mötets sekreterare valdes Björn Otterberg.
- § 4 Till justeringsmän valdes Bosse Lindman och Henrik Hansson.
- § 5 Frågan om mötet utlysts på rätt sätt besvarades med: Ja.
- § 6 Föreslagen dagordning godkändes.
- § 7 Styrelsens verksamhetsberättelse godkändes.
- § 8 Kassaraapporten godkändes efter några frågor som kassören besvarade.
- § 9 Revisorernas berättelse lästes upp och godkändes.
- § 10 Klubbens räkenskaper för 2005 föredrogs och godkändes.
- § 11 Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.
- § 12 Kassören föredrog förslag till budget för 2006 som godkändes.
- § 13 Årsavgiften för år 2007 fastställdes efter diskussion och röstning till en återgång till 500 kr.
- § 14 En motion från Roland Haraldsson, Per Hågeman, Peter Kumlin, Lennart Nilsson och Håkan Sandberg om att RHK ska verka för att nuvarande fordonshandlingar "Historic Vehicle Identity Form" skall behållas som ID-handling vid nationella tävlingar, avslogs av formella skäl men efter en längre diskussion beslutades att styrelsen skriver till SBF och begär dispens för att från kravet på nya handlingar.
- § 15 Frågor om klasser och klasgränser kom upp. Risker med stora hastighetsskillnader i heaten har varit en återkommande fråga bl.a. bland standardbilarna och i Formel Ny heatet. Problemet är att det är svårt av tidsskäl att öka ut antal heat.
- § 16 Val av styrelseledamöter:
Valet skedde helt enligt Valberedningens förslag som bifogas.
- § 17 Revisor och revisorsuppleant valdes enligt valberedningens förslag se bilaga.
- § 18 Till ny valberedning valdes: Lennart Henjer och Kaj Wallin.
- § 19 Mötesordföranden tackade deltagarna och förklarade mötet avslutat.

Jönköping 2006-03-04
Vid protokollet

Mötesordförande

Björn Otterberg

Hans Zolnir

Justeras

Justeras

Anteckningar från övriga frågor efter RHK:s årsmöte 4 mars 2006.

Ordförande: Bruno Rösler

- § 1 Framtidsgruppen, Tommy Brorsson, Per Hågeman och Lasse Widenborg utökas med en person: Bosse Lindman.
- § 2 Bruno frågade mötet om klubben även i fortsättningen ha en anmälarlicens?
Svar: JA. Ett ex kommer att finnas att låna hos: Bruno Rösler, Lars Hagman, Henrik Hansson, Per Hågeman och Björn Otterberg.
- § 3 Årets tävlingar:
RHK-CUPEN: Mantorp 27 – 28 maj, Gelleråsen 16 – 18 juni, Knutstorp 7 – 9 juli och 8 – 10 september.

NORDISK CUP: Gällersåsen 27 – 28 maj, Sturup 19 – 20 augusti, Ahvenisto 26 – 27 augusti

KÖRS I FÖLJANDE KLASSER:

Standardbilar -65	CT1 – CT 10
GT bilar -65	GTS 3 – GTS 12
Standardbilar 66 – 71	CT 11 – CT 20
GT bilar 66 – 71	GTS 13 – GTS 22
Formel Wee	Typ B, C, D, FV/1, FV/2a
Formel Ford 1600 -90	FF/1, FF/2a, FF/2b, FF/2c
Sport 2000 -90	S2/1, S2/2, S2/3

Eventuellt kommer en EM-tävling att köras på Mantorp. (RHK är inte engagerad)

- § 4 Banan på Gotland är ännu inte godkänd.
- § 5 Transpondrar: Det kommer inte att kunna garanteras att det finns transpondrar till alla vid kommande tävlingar: Alla uppmanas att skaffa egna.
- § 6 Ordföranden tackade deltagarna för visat intresse och avslutade mötet.

Vid pennan

Björn Otterberg

Konstituerande styrelsemöte efter årsmötet 4 mars 2006.

Närvarande styrelseledamöter samlades för en kort genomgång.

Ordförande: Bruno Rösler.

- § 1 Ledamöternas uppgifter diskuterades utifrån ett bifogat förslag.
- § 2 Förberedelser för bilmässan pågår, Bosse Lindman och Håkan Lindevret håller i detta.
- § 3 RHK:s digitalkamera lämnar Henrik Hansson till Hans Zolnir.
- § 4 Klubbens ljudmätare måste kalibreras, Åke Hansson ordnar detta.
- § 5 Nästa styrelsemöte hålls 6 maj hos Björn Otterberg i Skillingaryd.
- § 6 Ordföranden avslutade mötet.

Vid pennan

Björn Otterberg

RHK Styrelsemöte 2006-05-06

Plats: Skillingaryd

Närvarande: Bruno Rösler

Ordförande

Hans Zolnir

Anders Ek

Lars-Göran Hagman

Henrik Hansson

Sture Danielsson

Björn Otterberg

Före det formella mötet gick vi igenom post och tidningar samt talade allmänt om racing och klubben.

- § 1 Ordföranden hälsade alla välkomna och förklarade mötet öppnat.
- § 2 Dagordningen fastställdes.
- § 3 Föregående mötes protokoll lästes och kommenterades.
- § 4 Ekonomin har förbättrats något. Anders delade ut kurvblad över aktuella tillgångar, klubb-brevpapper och medlemsförteckning på CD
- § 5 Hemsidan: Henrik uppdaterar startnummerlistan och för in beskrivningarna från RHK:s broschyren där klassbeskrivningar saknas. Han visade hemsidan på datorn.
- § 6 Rutflaggan: Bruno vill få svaret från SBF på vår skrivelse om dispens för nya fordonshandlingarna innan nästa nummer skickas ut. Bruno påminde också om att alla i styrelsen bör bidra med ledare i Rutflaggan.
- § 7 Teknik: Många har tagit ut de nya fordonshandlingarna. Översättning av Appendix K pågår.
- § 8 Tävlingar: Bruno berättade om pågående aktiviteter inför Velodromloppet. Mike Luff blir ansvarig för depån tillsammans med Lars Göran Hagman, Hans Zolnir och Sture Danielsson
- § 9 Nordic Cup: Nästa år ändras cupen till NEZ-tävlingar (Nordisk Europeisk Zon) vilket innebär att fler länder kan delta.
- § 10 Övriga frågor:
 - Ett teknikmöte med klassrepresentanterna och styrelsen ska hållas vid tävlingarna på Mantorp 26-28 maj. Bruno talar med Lasse Widenborg.
 - Bosse Lindman har på grund av sitt arbete avsagt sig uppdraget som pressansvarig för Velodromloppet. Bruno undersöker alternativ.
 - Stockholmsmässan: vår monter hade en ganska bra besöksfrekvens, bäst var sista lördagen.
 - Årets avslutningsfest: Kan gärna läggas två veckor senare. Den bör inte hållas under en tävlingshelg.
 - Klassrepresentanterna beställer priserna, Henrik H hämtar och tar med till avslutningen där resp. klass ställer iordning.
 - Vi bör göra mer reklam för våra tävlingar bland Veteranbils- och sportvagnsklubbar.
 - Bruno beställer pins med klubbmärket.
 - Kan vi ordna prova på-körning vid något tävlingstillfälle, vi har debutantlicencer som kan användas.
 - Anders påpekade att anmälningsblanketten till tävlingarna är oklar vad gäller anmälare, vi bör ange RHK om vi inte har någon annan, Brunos signatur behövs inte om föraren undertecknar.
 - Nästa möte för Nordisk Cup äger rum måndagen efter Velodromloppet.
 - Ingen särskild anmälan erfordras för att få poäng i Nordiska Cupen.
 - Om medlemsavgift till RHK inte har betalats före en tävling, kan det göras vid tävlingen och ett provisoriskt medlemskort erhållas mot en tilläggskostnad av 50 kr.
 - Henrik H kontaktar Bengt-Åke Gustavsson angående hur B-Å G:s engagemang som fotograf och presskontakt kan utformas, om ett bra engagemang kan ordnas är vi beredda att avstå från den hittillsvarande rabatten på 20% . Fullt pris har varit 1000 kr/år + moms.

Ny justerad Ledningsgruppsadresslista kommer.

Vid Pennan

Justeras

Björn Otterberg

Bruno Rösler