

RUTFLAGGAN NR 2 1989



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 2037 - S-162 02 Vällingby, Sweden



Ernst Paulson visar homologerat Porsche-paraply,
- men på vilken bana?

INSIDAN..

Så var årsmötet avklarat. För Er som inte var där kan hänvisas till protokoll och genomgång längre fram.

Sägas kan dock att det gick smidigt tillväga, varken långa utvecklingar eller överhopp av viktiga ämnen.

Bla gicks klassrepresentanternas ansvar igenom.

Nya på den posten för '89 blir Per Rosendahl med hjälp av Bengt Aلسed, ansvariga för GT/GTS klassen.

Per har öppnat starkt med ett utskick om deltagande och önskemål betr sommarens övningar - ett föredöme.

Även Stig Johnssons arbete med att få ett fint startfält till Norrköping är något som bör nämnas. Resterande klassrepresentanter ligger säkert också i startgroparna med friska ideer och nya tävlande för 1989 - kör hårt! På Norrköping kommer klubben förutom av G-klassen även att representeras i form av ett tält, med möjlighet till lunch för medlemmar. En väl så god anledning till att besöka stadsloppet även utan racerbil.

ID-HANDLINGEN skall skrivas och sändas in snarast, annars finns risken att allt inte hinns bli genomgånget och godkänt till sommaren. Per Haegermark påtalar även vikten av att ID-handlingens förstasida skickas in tillsammans med anmälan till tävling.

OBSOBSOBS FÖR ER ALLA MED EIFFELBÖJELSER I AUGUSTI!!

- AvD-Sports-Department låter meddela att man tvingats ändra datumet för Oldtimer Grand Prix. Det enda som gäller är 3-6 Augusti - inget annat, hälsar Bernd Renneisen.

Med detta utskick följer även ett exemplar av vår nya fina PR-FOLDER. Känner Du att det finns sponsorer eller annat lurande i Din närhet som kan aktiveras med hjälp av denna rekvireras den lämpligen från Ian Nilsson (se matrikel) Tidningen AUTOMOBIL som hjälpte till och stöttade rekordförsöken sänder även med ett exemplar av sin fina utgåva med vår annons i.

meddelar RED.

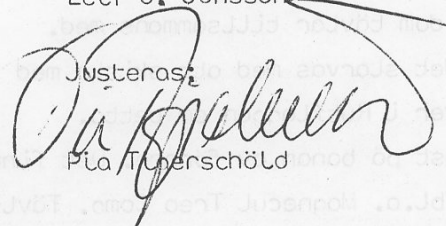
Protokoll från Racer Historiska Klubbens årsmöte 1989

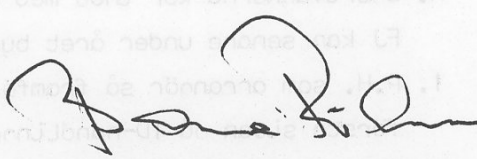
1. Ian Nilsson (I.N.) hälsar deltagarna välkomna och förklarar mötet öppnat
2. Mötet väljer I.N. till ordförande.
3. Mötet väljer Leif Jönsson till sekreterare.
4. Pia Tjersschöld och Bruno Rössler valdes till att justera mötes protokollet
5. Mötet befanns rätt utlyst.
6. Deltagarna godkände föredragningslistan.
7. Deltagarna läste verksamhetsberättelsen och godkände denna.
8. Kassareportern godkändes likaledes.
9. Deltagarna godkände revisionsberättelsen.
10. Årsräkenskaperna godkändes.
11. Mötet gav styrelsen ansvarsfrihet.
12. Den preliminära budgeten för 1989 godkändes.
13. Mötet beslöt att årsavgiften för 1990 skall vara SEK 350.-
14. En inkommen motion från Jan Tromark (J.T.) unlästes.
Kassörens, Olov Andersson, svar lästes för deltagarna.
Motionen diskuterades och olika förslag lades fram för att få en ändring till stånd, då det tycktes som om alla föredrar att lägga ett möte på hösten. Mötet beslutade att lägga ett arbetsmöte till första hälften av oktober där de aktiva kan komma med förslag till ändringar inför kommande säsong, detta möte skulle även kunna fungera som prisutdelningsfest och matsen bör då vara Jönköpingsstrakten. Mötet beslutade också att styrelsen skall utreda möjligheterna att flytta årsmötet till hösten.
15. Bennt Dieden läser valberedningens förslag till ny styrelse, samt motiverar förslaget. Mötet godkänner förslaget i sin helhet.
16. Mötet valde sittande revisorer för 1989 samt Mats Israelsson till revisorsuppseant.
17. Mötesdeltagarna valde sittande valberedning med acklamation.
18. Ian Nilsson tackar deltagarna för visat intresse, och avslutar mötet.

Vid protokollet


Leif O. Jönsson

Justeras:


Pia Tjersschöld


Bruno Rössler

Övriga frågor i samband med Racer Historiska Klubbens årsmöte.

- A. Sponsorbidrag till Europamästaren Tommy Brorson. Mötet rekommenderade styrelsen att bifalla förslaget.
- B. Norrköping GP: Stig Johnsson, klassreo. för G-klassen hoppas kunna få ihop c:a 20 bilar till Norrköping. Han undrade om RHK vill vara med i en parad för historiska racerbilar. Styrelsen utser en samordnare för paraden, totalt bör 3 bilar från varje klass ingå. S.J. tillsammans med J.T. undrade om RHK vill ställa dit ett tält för lunch-gäster där t.ex. RHK-medlemmar får gratis förskaffning. Styrelsen undersöker kostnader och organisation.
- C. Ett stort tack till J.T. för framtagnandet av RHK-foldern, som kommer att vara till stor hjälp vid bl.a. sponsorjakt. I.N. poängterade att den inte skall användas för privata sponsorjagningar utan för att presentera RHK och dess verksamhet.
- D. Per Norberg rensätterar körschemat: detta publiceras i nästa utskick. Finland: L. Haajanen informerar att endast registrerade bilar med ljuddämpare och luse är aktuella. Inga tävlingar under 1989 för RHK. Järvsö backtävlning: hotellbygge, mycket intresserade för ett arr. 1990.
- E. Rapport från klassrepresentanterna:
 - L. Haajanen, ett större antal startande under 1988 än under 1987, tror starkt på ytterligare en ökning under 1989.
 - M. Israelsson, 60st svar på enkät i Idrottsbladet 15-20 bilar raceklara. S. Johnsson, Norrköping c:a 20 bilar, Karlskoga krocker tjuvår med Hockenheim men hoppas på kanske upp till 15 bilar då endast några få kör utomlands. Per Haegermark tar resten av G-klassen som S.J. ej hinner med.
 - A. Lindskoug, Formelbilarna blir ungefär som under 1988. Nya klassreo. för GT- GTS-bilarna, Benot Alsed med Per Rosendahl som bilsittare.
 - T. Brorsson, klenz som vanligt, borde slås samman med annan klass.
- F. Önskemål från klassreo. att få anmälningslistor från arrangören senast en vecka innan race för att kunna "prata med" tveksamma fall.
- G. Förskottsansökan till arr. direkt från RHK. Styrelsen tar förnyad kontakt med arrangörsklubbarna.
- H. Sportvagnarna kör ihop med G-bilarna, FJ kör ihop med formelbilarna. FJ kan senare under året byta klass som dom tävlar tillsammans med.
- I. P.H. som arrangör så framförde han att det slarvas med att skicka med första sidan på ID-handlingen. RHK skriver i Rutflaggan om detta.
- J. P.H. Bilsportförbundet kan göra dopingtest på banan av förare. Det finns lista på apotekerna över dopingpreparat, bl.a. Magnecyl Treo Comp. Tävlingsläkaren kan ge dispens för huvudverkstabelter.
- K. I.N tackade deltagarna för nyttiga synpunkter inför säsongen 89 och önskade alla en trevlig tävlingssäsong // vid prolokkottet:
Leif O Jönsson

I HÅGKOMMELSER

Först ett par kommentarer till Tävlingssekreterarens svar på mina funderingar i nr 1/89: Jag håller med om det mesta och tackar för klagörandena. Jag vill dock protestera mot påståendet att jag skulle tycka "anledningen till att vara med... är möjligheten att vinna". -Efter 3 år i klass G, bland MacLaren, Lotus 23 och Chevron med min lilla Alfa borde väl jag om någon ha bevisat motsatsen. Det utan jämförelse viktigaste skälet för mig att delta är att jag tycker det är så *förtvivilat skojigt* att köra bil på bana. Jag *vet* dock att chansen att få hop på ryggen till en framskjuten placering *faktiskt* verkar sporrande, då plånboken är tunn, lågtrycken hopar sig och vägen till Falkenberg tycks oändligt lång...

Slutsurrat om detta från min sida. Tänkte avsluta med några spridda minnen från förra säsongen, då för första gången så nya bilar som min Alfa från 1965 tilläts i GTS, 1300-2000:

Årets höjdpunkt inträffade vid årets sista tävling. Jag har som de flesta andra beundrat Lennart Haajanens Bugatti 35C, fascinerats av det kraftfulla avgasljudet och häpnat över att han vågar använda sin dyrgrip på banorna.

Jag hade med klockan i hand konstaterat att utvecklingen gått framåt, en simpel massproducerad "sportvagn" från 60-talet tar sig, efter lite trimning, runt banan fortare än en Grand Prix-

HÄR HAR JAG TÄNKT ATT REDAKTÖR'N
SKA KLISTRA EN BILD UR ARKIVET,
FÖRESTÄLLANDE LH:S BUGATTI

bil från 1926. Möjligen har fler än jag antagit att Lennart "tar det lite försiktigt" med sin raritet. -Nu vet jag bättre! Vid finaltävlingen tränade min klass tillsammans med gammelbilarna, och jag fick tillfälle att åka bakom Bugattin ett antal varv...

Det var en i sanning skakande upplevelse! Bilen kördes hela tiden precis på gränsen till katastrof, hasande och skuttande över hela banans bredd, framhjuln pekande än hit än dit, då piloten jobbade frenetiskt med sin stora ratt för att tygla vildjuret. De smala cykeldäcken lutade alarmerande då de kämpade för att hålla den höga smala farkosten kvar på banan och jag drog mig försiktigtvis lite längre bakåt, för att inte bli inblandad i den avåkning som tycktes omedelbart förestående. -Icke så, varje kurva avverkades på samma halsbrytande sätt, och jag började förstå att detta var normalt körsätt med en Bugatti om man heter Haajanen. Det mäktiga rytandet från den kompressormatade raka 8-an reducerade brummandet från min 102dB-bil till ett svagt bakgrundsbrus, och varje växling ackompanjerades av en hälsosam rökpuff av racingolja från avgasröret. Ack, hade jag haft en videokamera i bilen!

Uppvisningen varade ett par varv, innan jag halvt paralyserad av intrycken kunde förmå mig till att försöka komma förbi, för att lätt skakad jaga en bra träningsstid själv. Att Lennart trots alla bestyren i den egna bilen dessutom hann med att observera vad som hände bakom, gör inte saken sämre!

Ett gott råd till nästa tillfälle, stå inte och tryck i depån då gammelbilarna åker, ta besväret att gå till en kurvig bansektion och studera *verklig* bilkörning, ni kommer inte att ångra er...



Årets speakerfadäs. -Sorry Janne, utmärkelsen går till dig, efter hård kamp med Olle. Han lyckades visserligen röra hop det mesta på Falkenbergstävlingen, men det kan delvis förklaras med dåliga förberedelser och ringrost. Du vinner på ditt envetna upprepande av de orimliga snitthastigheter som MGCC:s tidtagningsdator räknat ut vid SSM... Jag kan ha överseende med att något felgrepp med utrustningen kan ge tokiga värden. Men hur *du* kan sitta och tuta i publiken att tex en Triumph TR2 har 175 km/h i *snitt runt Knutstorp Ring, av alla banor*, det är mer än jag kan förstå!



Årets speakerinsats. Utan tvekan, den utmärkelsen går till Erik Emanuelsson för insatsen vid SSK:s meeting på Kinnekulle. -Inte nog med att han tydligen vet allt om alla bilar och deras förare, han lyckades dessutom hålla isär klasserna som körde i samma heat, och och på ett föredömligt sätt hålla publiken informerad om läget. Utomordentligt!



Mest spännande tävling för min del blev SVGK:s race på Anderstorp. Plats i första ledet, som vanligt frånaxad av ett par bilar i starten, men efter några varv i ledning. Mats gjorde ett fint jobb med att hålla en viss skönsjungande Alfaförsäljare, som sin vana trogen startat sist, bakom sig. Så småningom blev dock trycket för stort och jag tvingades konstatera att den hotfullt svarta TR-nosen snabbt blev allt större i backspeglarna...

Då vi åkte ut på sista varvet var den *väldigt* nära, men nog skulle det väl hålla ett varv till? -Då, just när jag svepte ut på flygrakan såg jag i ögonvrån en gul färgklick! *Gulflagg*, möjligen på väg att tas in, ty den Giulietta Sprint som hade snurrat en bit in på rakan var på väg igen. Krisen var nu fullständig, framför låg den långa raksträckan, på den en långsammare bil som jag inte vågade köra om, och bakom en hårt satsande konkurrent, som kanske inte ens hunnit fram i tid för att få gulflagg! Med adrenalinet puttrande höll jag mig bakom den hindrande Giuliettian, och när nästa flaggpostering äntligen dök upp var Nils-Börges TR2-a alldeles i hasorna på min Alfa.

Giulietta-piloten, som nu hade backspeglarna fulla av våra bilar blev så exalterad att han bromsade på sig, och tog en liten tur i gruset medan vi stormade förbi. Fyra kurvor kvar, i backspeglarna såg jag kortvarigt hela *sidan* på Triumphen, och antog då att det skulle bli lite lugnare ett tag. Mycket riktigt, fick lite andrum och korsade mållinjen med någon sekund till godo på andre man...



Årets miss. För min egen del, självklart tävlingen på Mantorp, där jag efter att ha legat i täten sedan varv 2 blev omkärt av en friskt satsande Nils-Börge då endast 3 kurvor återstod av loppet.

En och annan tror kanske att "Pastorn" hade hjälp från ovan men så var det inte, snarare tvärt om...



Årets träff. Roligaste träffen var nog det avslutande mötet på Falkenberg. Inledningen blev motig, med hållregn och allmänt elände, depån är ju ett dåligt

skämt, arrangörerna hade strul med tidtagning och omkringboende bilhatare - men, *vilken bana!* En sann njutning att köra på, jämn, snabb och lagom kuperad. Wow! Hade inte kört där sedan den nya chikanen kom till, men tyckte faktiskt *ännu* bättre om banan nu! Att jag dessutom lyckades utkräva revansch på en viss Triumph-åkare gör inte saken sämre...

Hoppas att säsongen -89 blir minst lika trevlig att minnas...

Björn Sandberg

KOMMENTAR TILL BJÖRN SANDBERGS FUNDERING FRÅN...

Det är ju bara att hålla med Björn om att det skall tävlas om segern och inte att denna skall tilldelas någon som i efterhand bedöms vara förtjänt av denna.

Samtidigt måste man förstå styrelsens ambition att stimulera deltagande med mindre konkurrenskraftiga, men därför inte mindre historiskt intressanta bilar. Men det går att kombinera tävlingsmoment och uppmuntra deltagande av konkurrenssvaga bilar.

Svaret är: Handikaprace!!

Under 1988 provade vi detta i förkrigsklassen med mer smak, för vi tänker fortsätta även 1989.

I ett konventionellt heat finns endast en vinnare och de övriga känner sig mer eller mindre som förlorare.

Efter ett handikaprace kan vi alla, med ett visst mått av självbedrägeri, gå omkring och känna oss som lite vinnare.

Det kan naturligtvis vara svårt att genomföra praktiskt i vissa klasser, men jag tycker i alla fall att det tål att diskuteras. Speciellt om alternativet skulle vara Tipstjänst nyckfulla Lottomaskin.

Lars Hågeman

Hej alla racevänner.

Det var ganska exakt 1 år sedan det hela började. Vi var på Sollentunamässan och Stina Widenborg sa till mig att gå till Stammler och fråga om jag inte kunde få köpa hans AR SS. Stammler tittade lite förvånat på mig och skrattade och trodde nog inte att jag menade allvar. Det trodde inte heller min man Lasse som hade hört samtalet. Vi har inte tid att raca vi får vänta, vi har ju så mycket annat för oss sade han.

På middagen som var efter mässan, på Star Hotel, satt jag och sneglade på Stammler medan jag åt min köttbit och tänkte att, ska jag ringa upp honom imorgon. (om bilen alltså.)

Lasse o jag sov på saken och sagt o gjort ringde jag upp Stammler och frågade om jag fick komma och titta på bilen. Söndagsutflykten gick till Värmdö till garaget där bilen stod. Han startade och jag gick runt och tittade och det var inte mycket att fundera över. Efter några dagar var bilen min.

Nu hade min 7års plan blivit verklighet. Jag trodde inte det var sant. Snabbt som ögat anmälde jag mig till en förarkurs. Jag gick en gång tidigare och tog licens 1981 men kom aldrig igång med körningen. Mycket berodde på att jag hade småbarn men också det primära, jag hade ingen bil. Nu sju år senare tänkte jag att det man vill det kan man, och därför började jag min förarkurs i Knutstorp våren 1988.

Jag var tvungen att ta om licensen efter alla år. Nu blev det bråttom. Premiären för säsongen började närma sig. In i affärer och köpa den utrustning man måste ha för att köra racing. Som tur var kunde jag ha Lasses gamla overall, så där kom jag nog undan med en bra slant. Dom pengarna, plus lite till förstås, gick till att köpa en släpvagn. Jag har insett att det är nödvändigt och viktigt att man har frächa och bra grejer.

Nu var vi på väg till Mantorp på mitt första race. Måste jag förklara att det pirrade i magen.

När vi på kvällen kom till Mantorp möttes jag av Stig Jonsson. Vi hälsade på varandra och jag berättade att jag var ny. Han visade mig var vi skulle stå och sedan fick jag titta på hans bil. Han har ju en sån där Super Star som jag knappt vågar tänka mig att sitta i. Tur att man bara har en liten 1300 cc:are tänke jag.



Undertecknad med Stina Widenborg på Mantorp -88.

Stina Widenborg var mitt stora stöd. Vi har ju lika dana bilar och det kändes skönt när vi åkte ut på banan tillsammans i Mantorp. Jag hann inte mer än ut på banan förrän jag kände att detta var livet. Det var det här jag ville göra.

Före första tävlingen frågade tanten i korvkiosken om jag ville ha en korv. Men då var det minnsan inte läge för några korvar. Men när tävlingen var över då satt det fint med både en och två korvar.

Hur nervös man än är innan en tävling så känns det alltid lika dystert att åka hem igen. Det tog naturligtvis ett tag innan jag lärde känna alla i mitt heat. Men nu tycker jag att jag i stort vet vem alla är. Och jag känner mig alltid varmt välkommen varje gång jag kommer till en tävling. Tyvärr fick inte Stina och jag tävla mer tillsammans resten av säsongen eftersom hennes 2:a växellåda gick sönder. Så nu är jag ensam kvinna igen, inte bara i mitt heat utan ofta i hela tävlingen. Det skulle vara kul om fler tjejer var med och tävla. Gärna i mitt heat förstås.

Nu kommer nästa tävling. Jag tror det var på Kinnékulle. Där kom jag lite för fort i en kurva så jag snurrade ett halvt varv och bröt tävlingen. Endast p.g.a. missförstånd. Tyvärr satt det här i mig lite onödigt mycket. Men snurra och åka av banan det hör väl till. Lika väl som när man ramlar i utförsåkning. Det är säkert lärorikt. Jag undrar förrästen om inte sandstormen på Kinnékulle var värre än snurrningen.

Sedan kom Anderstorp.

Då lämnade jag hela gänget under e.m. och åkte hem. Det blixtra o dundra och regna som jag aldrig varit med om tidigare. Då tyckte jag att det blev för trist och som sagt packade ihop o åkte hem.

Men så får man inte göra har jag förstått.

Dålig stil. Eller hur?

Ja sedan kom några race som jag inte var med på och till sist var det avslutning i Falkenberg.

Jag kom sist på listan den gången också som alla andra gånger. Men vänta ni bara.....

Tack alla ni som har klappat mig på ryggen och sagt några vänliga ord. Det har värmt. Jag lovar.

Med hopp om mycket race -89
Och på återseende

Barbro Nivstrand

Barbro Nivstrand

Februari 1989

Hallå alla "förkrigare" och ägare av vagnar t.o.m. ca 1950!
Här är information om hur man kan delta litet lagom i
handikappform på bana med våra äldre vagnar.

Handikapprace har anor

Att tävla under s.k. handikapp har gjorts länge. Mest känd i
automobilsammanhang är Brooklands-banan söder om London, där
man från september 1907 och fram till krigets utbrott 1939
genomförde ett mycket stort antal handikapprace, med den
legendariska A. V. Ebbelwhite som handikappdomare,
assisterad av T. D. Dutton.

Automobiltävlingar i Sverige med detta system har genomförts
bl.a. i SVKGS (Sportvagns-klubben Göteborg) regi under åren
runt 1960 och, enligt uppgift från SSK, av Stockholms Sport-
vagnsklubb under sex år i olika klasser, utan problem.

Idén med handikapp är huvudsakligast att utjämna olikheter i
vagnmaterial. Har man mycket varierande typer av fordon -
effekt-, chassi- och åldersmässigt - blir resultatet av ett
race som startas på det vanliga sättet - alltså med en samlad
och samtidig start för alla - att snabbaste vagn, som står
främst i startfältet, också normalt kommer först i mål, och
långsammaste vagnen kommer mycket långt efter och däremellan
övriga deltagare i en enförmig procession, till stor tristess
för såväl publik som förare.

Det kan anses mycket väl belagt både praktiskt och
statistiskt, att med sinsemellan starkt avvikande vagnar
blir det enligt ovan. Det enda som kan liva upp tråkigheten
är om någonting händer av typ motorhaveri eller avakning.
Sådant är icke önskvärt, och tävlingar skall inte genomföras
under premissen att det skall hända missöden för att de skall
bli intressanta!

Aktuella handikapprace

Tankar på att prova ett handikappsystäm för att dels liva upp
racen, dels försöka få fram ett större vagnmaterial/flera
deltagare, speciellt bland förkrigsvagnarna, har funnits av
och till, men väcktes inom "vår" klass till praktisk handling
av Bengt Frelin i RHK för drygt ett år sedan. För att få
ihop så många vagnar som möjligt till heaten bildades en
klass bestående av alla förkrigsvagnar, alla efterkrigsvagnar
t.o.m. ca 1950 samt vagnar från gamla formel 3, alltså
ensitsiga 500 cc racervagnar (i Norden även kända under
benämningen "halv-pannor"). Klassen har hittills kallats,
något otympligt, "Klass A-D, F3/midget och efterkrigsbilar
t.o.m. 1950". (Med "klass A-D" menas enligt internationella
tävlingreglementet, appendix 'K', följande åldersklass-
indelning:

A = Antique; bilar tillverkade före 31.12.1904,
B = Veteran; bilar tillverkade 1.1.1905 - 31.12.1918,
C = Vintage; bilar tillverkade 1.1.1919 - 31.12.1930,
D = Classic; bilar tillverkade 1.1.1931 - 31.12.1940).

Hur fungerar handikapp?

Själva handikappsystemet har gått ut på att ge långsammare vagnar försprång - olika mycket beroende på vagnarnas individuella prestanda - beräknat på ett sådant sätt att alla vagnar teoretiskt skall gå i mål samtidigt.

Metoden för att under 1988 försöka förverkliga denna teori har varit, att med de tidtagna träningsresultaten som huvudsaklig grund göra en bedömning av lämpliga tidsmässiga försprång individuellt för deltagarna. Eftersom deltagarantalet ännu har varit begränsat har därutöver hänsyn tagits till praktiska omständigheter - t.ex. om någon vagn fått ett fel under tidträningen men reparerats innan själva racet har föraren och vagnens prestanda bedömts erfarenhetsmässigt, och trots avsaknad träningstid har ekipaget givits en realistisk position i startfältet.

Bedömningen av handikappsintervallet (försprånget) har gjorts efter varje tidträningsspass consensusmässigt av samtliga deltagare i heatet i samråd med arrangerande klubbar. Det har fungerat utmärkt.

Hur gick det under 1988?

1988 genomfördes fyra race med den ovan beskrivna klassindelningen, och man hade därvid ambitionen att praktiskt pröva handikappsystemet. De två första misslyckades, främst till följd av bristfällig kontakt mellan RHK/de tävlande och de tongivande inom respektive arrangerande klubbar, men på Knutstorp i juli och Falkenberg i september genomfördes regelrätta handikapprace, och rapporterna från både publik och deltagare var odelat positiva. Avsikten inför 1989 års racingsäsong är givetvis att fortsätta på den inslagna vägen.

En särskilt positiv effekt av 1988 års säsong har blivit, att allt fler ställt upp i dessa handikapprace, och jämfört med tidigare år har det genomsnittliga deltagarantalet bland förkrigsvagnar vuxit med mer än det dubbla. Jämför man med 1986 och 1987 har ökningen blivit tredubbel. Du som är intresserad - kom med 1989. **Det är säkrare att köra handikapprace på bana än att riskera bilen i trafiken!**

Vad skall en debutant tänka på?

Den som vill känna på att delta i ett race på prov kan få en tillfällig debutantlicens för det racet. Att sedan skaffa sig en riktig racinglicens är inte så märkvärdigt, men man måste delta i en förarkurs, som i allmänhet arrangeras av RHK och sportvagnsklubbarna i landet, ofta på Kinnekulle-banan i maj. Vid det laget bör man också ha skaffat sig flamsäkra racingkläder, störhjälm och en besiktning av bilen.

Den som vill börja litet nött och kanske samtidigt prova den nyrenoverade bilen kan delta antingen i träningskörning på Bromma Flygplats den 4 maj eller 20 maj. Ytterligare ett utmärkt tillfälle, uppvisningskörning (icke race) inför publik, ges den 17-18 juni i Norrköping. För detta senare evenemang - kontakta Stig Johnson, medlem nr 183!

Övriga frågor besvaras av

Bengt Frelin eller Lennart Haajanen

RACING • TRÄNING 89

Säsongen mjukstartar med två träningskörningar på Bromma flygfält - 4 o 20:e Maj.

Detta är en bra möjlighet för Dig som byggt "ny" bil inför säsongen, att testa och sortera ut i lugn och ro.

Första tävling avhålls på Kinnekulle Ring den 27-28/5.

För att se vilka olika klasser som åker vid de olika tävlingstillfällena hänvisas Du till "krysssschemat" längre fram. Detta körschema fastställdes på årsmötet.

En förklaring kan vara på sin plats när det gäller 1- och 2-sitsiga bilar klass E och F (heat 5). På försök skall denna kategori delas upp enligt följande:

1-sitsiga bilar E och F åker tillsammans utom på Karlskoga, 1-2/7. ^{med heat 4}

Tvåsitsiga sportvagnar E och F åker ihop med de G-bilar som håller tillgodo med Svenska tävlingar (heat 6).

Detta gäller ej Karlskoga 1-2/7 då heat 5 skall köras i orört skick om tillräckligt många bilar anmäler sig. Mantorp 11/6 är än så länge inte något garanterat arrangemang - allt hänger på hur RHK och Mantorp Park (Garpe) kommer överens när det gäller ekonomin.

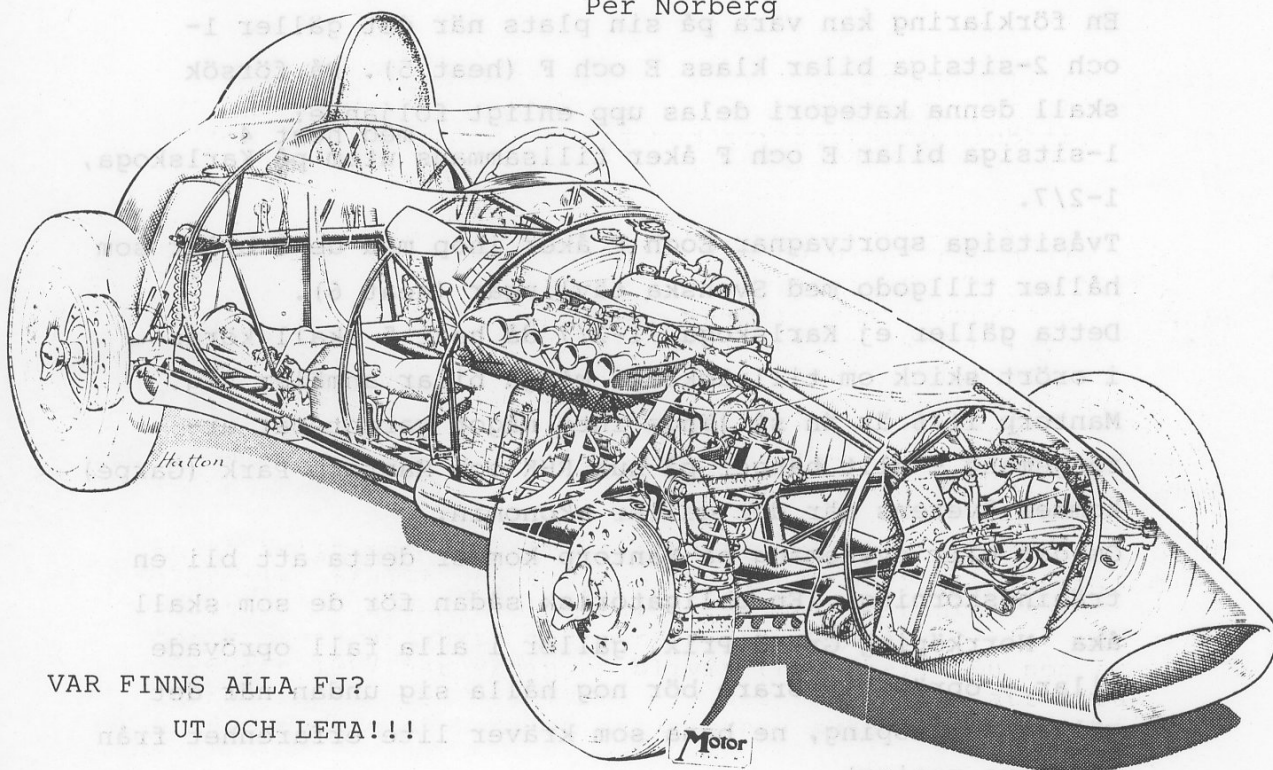
Om det blir evenemang på Mantorp kommer detta att bli en träningskörning. (En obligatorisk sådan för de som skall åka Norrköping Grand Prix. gäller i alla fall oprövade bilar - oprövade förare bör nog hålla sig undan när det gäller Norrköping, ne bana som kräver lite erfarenhet från tidigare racing)

Det sista evenemanget i krysssschemat gäller Karlskoga 30/9. Detta kommer att bli ett "tillförlitlighetslöp", för i första hand kategori GT/GTS och Std. Exakt hur racet skall genomföras är inte helt klart, men mycket pekar på att vi kommer att köra i team, och med x antal startande i varje "heat". OM Du har erfarenhet av, eller förslag till genomförande av denna tävling kan Du höra av Dig till RHK:s tävlingssekretariat; Per Norberg. Numret finns i matrikeln.

RACING • TRÄNING •

När Du studerar krysschemat och dessutom tänker Dig köra i GT/GTS kategorin ser Du att säsongen startar rätt sent. Skulle Du som GT-förare vilja köra på Kinnekulle 27-28/5 finns ev denna möjlighet. Ring och prata med Per Rosedahl i Skåne. (se matrikel) Slutligen, TILL ER ALLA- STÄLL UPP MANGRANT PÅ MÖTENA!

Per Norberg



VAR FINNS ALLA FJ?
UT OCH LETA!!!

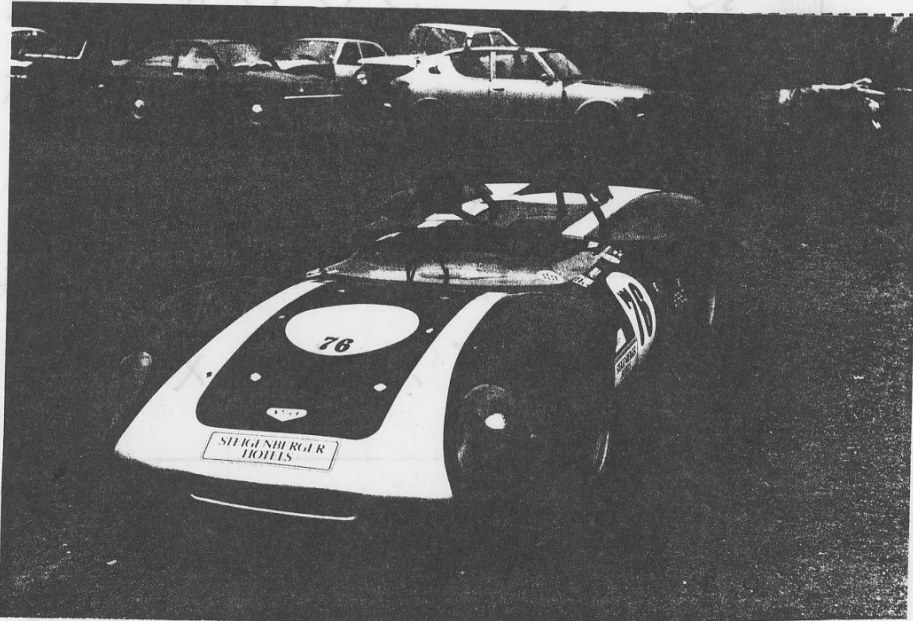
Till salu:
Topplöck till MGA 1600. Ventiler, fjädrar, knaster och retainers,
nya styrningar medföljer.
Stötstänger, lyftare, div ventiler.
Pia Tigerschiöld tel a 08/7680740 b 08/7554840

	Plats	Kinne- kulle	Manforp	Norrköping	Karlskoga	Knuts- torp	Kinne- kulle	Falken- berg	Karl- skoga	
Heat 1	Datum	27-28/5	11/6	17-18/6	1-2/7	22-23/7	12-13/8	2-3/9	30/9	
Heat 2	Klass A-D "Gamelbil + F3500"	X	X		X	X		X		5
Heat 3	Klass GT -1965	?	X		X	X	X	X	X	6-7
Heat 4	Klass Standard -1965	X	X		X		X		X	5
Heat 5	Klass Formel 1966-1971	X	X		X		X		?	4
Heat 6	Klass 1+2sits EoF	1sits ↗	X		X	2-sits ↘	1sits ↗	2sits ↘	?	2
	Klass G 1966-1971		X	X	X	X ↘		X ↘		5

Desutom träningar på Bromma flygplats 4e 20 maj, 19/8 och 16/9.

SUPER SPORTS SPYDER

1. ASTRA, 1969, Roger Nathan's unika och vackra racersportvagn. Fin historik. Färdig för race. Ny kaross i marinblått och m. silver stripes. Richardson-byggd FVC torrsump, m. nytt block o. ny topp. 265 b.h.p., aldrig racead! Hewland FT 200-låda med mängd drevsatser. 2 omg. 13" Minilite-fälgar m. friska AVON slicks och regndäck. Reservdelar och släp.
2. FVC, ytterligare Richardson-byggd motor också den m. nytt block och topp. Körd endast 1 race! Köpare av Astran har företräde vid likv. bud.



Fri prövningsrätt förbehåller sig säljaren av på ovanstående erlagda bud.

JAN LILLIESKÖLD, medl. 116 tel. 08/765.91.86 eller 08/82.45.37

SÄLJES:

2 st Magnesiumfälgar 7"

--- --- 9"

Alla fälgar med Forddelning (108 mm). Fälgarna är märkta "SM", är 4-ekrade och kostar 5.000:- eller bytes mot F3 1000 cc -delar.

1 st inspektionslucka för aluminiumtank, att svetsas på insidan och med skruvat lock på utsidan.

Inv. mått 180x120 mm. Pris 700:-+material.

Ring Leif Jönsson kvällstid på 08-514173 el 305052