

RUTFLAGGAN NR 3 2004



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

CLASSIC VELODROMLOPPET



Uppvisning på Gelleråsen i samband med Classic Velodromloppet. Saabs båda Formel Juniorbilar på Gelleråsbanan troligen för första gången sen 1961. Förarna är liksom bilarna original: Carl-Magnus Skogh och Erik Carlsson, och så även ljudet, doften och oljeröken. Foto Bengt-Åce Liljevind

"Horsts rader"

HORST BRÜNING

Några funderingar efter årets tävlingssäsong

2004 är nog den första säsongen på mycket länge som familjen Brünings tävlingsbilar har fått vila. Detta har dock haft något gott med sig trots allt. Man har haft tillfälle att titta på och reflektera över utvecklingen på den historiska racingen.

Vi verkar ha kommit in på en generationsväxling med allt detta innebär. Här krävs det att man tar emot alla med öppen famn och får dem att känna sig välkomna.

Förarnas, funktionärernas och tävlingsledningarnas inställning till den ibland onödigt tuffa körningen som presteras måste vi göra någonting åt. Våra banor är så pass breda att påkörningar inte bör tolereras och beivras betydligt oftare än detta sker. Här kan RHK, liksom andra klubbar i

samråd med ovannämnda komma överens om ett tydligt straff (stopp and go, tidstillägg, svart flagg eller dylikt).

Detta borde rimligtvis tas upp som en punkt på kommande årsmöte och om mötet så önskar, drivas vidare.

Vi alla som är intresserade av historisk racing har ett ansvar för att sträva mot rena och fina tävlingar där utövarna respekterar varandra och utövar sin sport med respekt för såväl medtävlade som tävlingsredskapet.

Vi ses på Mantorp

Horst

RHK:s President

Ett litet p.m från kassören.

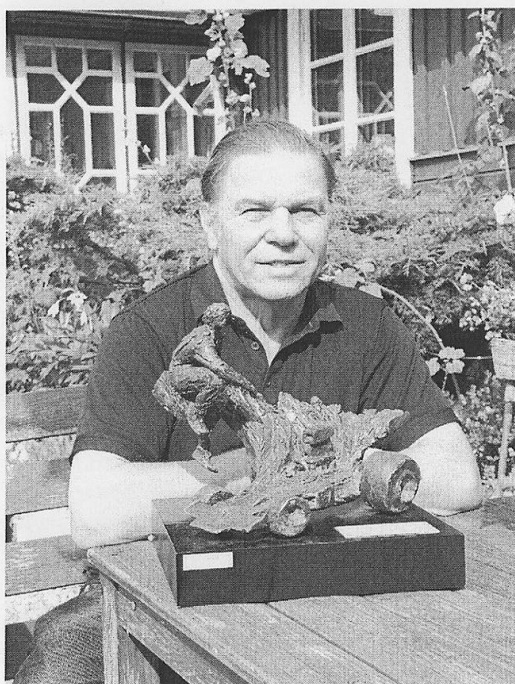
Det är en ny medlemsmatrikel på gång och därför så skulle jag bli glad om alla som har ändrat adress, skaffat mobiltelefon, skaffat e-mailadress eller gjort något annat som kan tänkas stå i matrikeln att meddela mig snarast på enklaste sätt.

Det går bra med e-mail: anders.ek5@comhem.se eller på telefon 042-13 55 51, 070-650 82 58 eller på annat sätt.

En annan sak är att om ni betalar till klubben på elektroniskt sätt så skriv alltid namnet först i meddelande rutan, för det rymms inte så många tecken i den och då har namnet en viss tendens att hamna sist och inte komma med på utskriften.

Anders Ek

kassör RHK



En får tacke...

Jag fick vid Classic Velodromloppet mottaga ett fint pris. Jag skulle nog på stående fot kunna räkna upp åtskilliga som skulle kunna ha fått priset minst lika väl som jag, men ni skall veta att jag är ändå väldigt stolt över det.

Att få mottaga något till Ronnie Petersons minne, svensk racings främste, känns alldeles speciellt, det kan jag lova. I statuterna för priset stod det något om att det inte nödvändigtvis gå till någon som är snabbast på banan, och efter den "bjudning" som jag gav Göran Anderberg i "Trösen" på sista varvet, så vet jag i alla fall att det inte berodde på det.

Tack Mowazet, Classic Motor och RHK!

Redaktören

Foto: Jan Borgfelt



Classic Velodromloppet 4-6 juni 2004

Så var det då äntligen premiärdags för midgetåkarna. Sju bilar hade anmält sitt intresse för deltagande på vår äldsta permanenta racingbana. Namnet Velodromloppet tillkom efter det att man byggt den s.k. Velodromen, vilken numera tyvärr är aborterad. Att ordet Classic tillkommit då tidningen Classic Motor är med och sponsar, skämmer ju inte heller.

PER HÅGEMAN

Vi hade två träningar med tidtagning, en på lördagen och en på söndag förmiddag. Snabbast blev Per Hågeman med sin Cooper-Norton före Göran Anderberg i sin Alfa Dana-JAP. På söndagsförmiddagen anlände ännu en midget till utställningen, nämligen en Effyh-JAP som lär ha tillhört Ola By med vilken denne blev Svensk Mästare 1954 och som tillhör Arvika Fordonsmuseum. På utställningen i depån ställdes även ut en del Nordiska specialare, av vilka de flesta väl gått på Karlskogabanan, och det var även en del äldre åskådare som kände igen och tom. provsuttit i några av bilarna.

Så var det då dags för tävling, och vi startade tillsammans med Formel Junior, förkrigsbilarna och Robert Peterssons Nordiska Fordspecialare. Tyvärr så gick ett avgasfäste av för Håkan Sandberg med sin JBS-Norton precis då han skulle ut till start, så det blev tyvärr inget för honom. I starten tog naturligtvis Formel Juniorbilarna täten med Jörgen Carlsson så små-

ningom först. Bland midgetarna tog Per Hågeman hand om ledningen med sin Cooper Norton följd av Göran Anderberg i Alfa Dana-JAP. Därefter följde Lars Hågeman, Swebe-JAP, Peter Kumlin, Effyh-JAP, Olle Linde, Cooper-JAP och Allan Göransson, Swebe-Triumph. Olle Linde fick tyvärr bryta, och Peter Kumlin kunde så småningom passera Lars Hågeman, och på sista varvet bromsade sig Göran Anderberg förbi Per Hågeman i ingången till Tröskurvan. Anderberg var sedan av vid utgången till rakan innan målgång, men då kom det Formel Juniorbilar och varvade, så contraattacken uteblev.

Resultat:

- | | |
|--------------------|---------------|
| 1. Göran Anderberg | Alfa Dana-JAP |
| 2. Per Hågeman | Cooper Norton |
| 3. Peter Kumlin | Effyh-JAP |
| 4. Lars Hågeman | Swebe-JAP |
| 5. Allan Göransson | Swebe-Triumph |



Bild från ovanlig vinkel i ingången till Tröskurvan. Per Hågeman först med sin Cooper-Norton före Lars-Göran Sjöberg, Swebe-Cooper FJ och Göran Anderberg Alfa Dana-JAP, som till slut vann midgetklassen. Foto: B-Å Liljevind.

Svenskt Sportvagnsmeeting, 10-11 juli, 2004

Deltagareantalet vid Svenskt Sportvagnsmeeting, var som vanligt hyggligt vad avser midgetvagnar, även om vi inte var så många som vid "fornstora" dagar. Taget i nummerordning så var det Allan Göransson i Swebe-Triumph, Lars Hågeman, Swebe-JAP, Per Hågeman, Cooper-Norton, Göran Anderberg, Alfa Dana-JAP, Anton Svensson i debut med Alfa Dana-JAP, Kent Persson, Kiehn spec-JAP, Håkan Sandberg, JBS-Norton, C-G Peterson, Effyh-SRM och Olle Linde Cooper-JAP. "Som vanligt" körde vi tillsammans med förkrigsbilarna och Formel Junior.

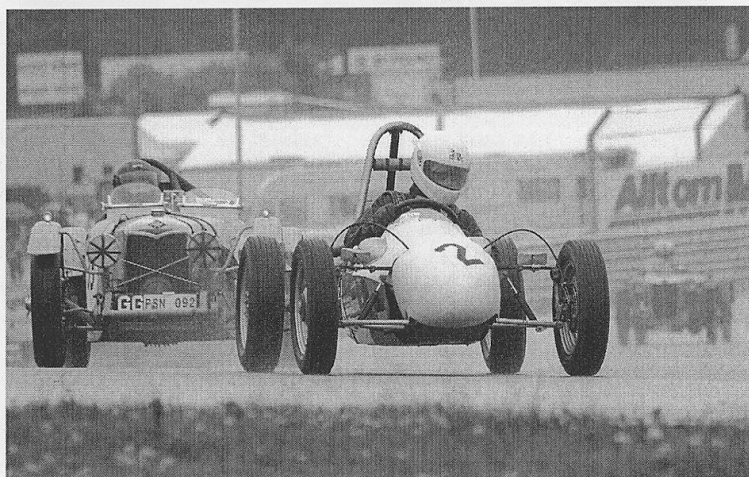
PER HÅGEMAN

Snabbast av midgetbilarna på träningen var Kent Persson före Göran Anderberg och Allan Göransson. Glenn Anderberg i Görans Elva 200 FJ var snabbast totalt och Ingemar Wittström var snabbast av förkrigsbilarna. Lars Hågeman hade kört sönder ett lager i växellådan på sin Swebe, så det såg inte ut att bli någon start för honom, men i den regnblötan som rådde på söndagen var Kent Persson inte trakterad av att köra, så han lånade generöst ut sin Kiehn till Lars. Man kan förstå honom, för efter tävlingarna var overallerna absolut

Swebe-Cooper. Förkrigsklassen vanns av Fritz Hansen i en Citroën (från 1947!?) före Ingemar Wittström och Magnus Neergaard.

Resultat, midget:

- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1. Göran Anderberg | Alfa Dana-JAP |
| 2. Per Hågeman | Cooper-Norton Mk 12 |
| 3. Lars Hågeman | Kiehn spec-JAP |
| 4. Olle Linde | Cooper-JAP Mk 10 |
| 5. Allan Göransson | Swebe-Triumph |



*Lars Hågeman i Kent Perssons Kiehn Spec.-JAP kom trea av midgetarna och följs här av Magnus Neergaard i Riley 9 Sports som blev trea av förkrigsbilarna.
Foto: B-Å Liljevind*

mättade på väta. Anton Svensson hade också trubbel med sin bil, så tyvärr blev det ett DNS för honom.

Bland midgetarna tog Göran Anderberg genast spetsen och sedan följde C-G Peterson, Olle Linde och Per Hågeman. C-G jagade först Anderberg innan han tvangs bryta, och Olle Linde hade också en animerad batalj med Per Hågeman och var också förbi ett tag. Lars Hågeman som i och med bilbytet till Kiehn spec. startade sist, avancerade upp till tredje plats, och menade själv, att hade det bara varit ett varv till så... Allan Göransson roterade utan riktig snurr på sin Swebe, eller var det den avancerade torrvädersinställningen som inte funkade i blötan?

I Formel Junior vann Glenn Anderberg i Görans Elva 200 före Lars-Göran Sjöberg i



Göran Anderberg vann midgetklassen, och här ses han med sin Alfa Dana före Ingemar Wittström i sin M.G. KN Special som kom tvåa i förkrigsklassen. Foto: B-Å Liljevind

1000cc cupen

Classic Velodromloppet, 4-6 juni 2004

Velodromloppet, 2:a deltävlingen i 1000cc cupen.

Det anrika Velodromloppet, med rötter ända tillbaka i det sena 50-talet, blev årets hittills största tävling, inte bara för oss i 1000cc cupen, utan också för historisk racing i Skandinavien och t.o.m. beträffande antalet deltagande ekipage Sveriges största racingtävling alla kategorier detta år. Nytt för i år var det spännande samarbetet, mellan arrangerande RHK och nordens största tidning för äldre fordon, Classic Motor och Mowazet, som är erfaren arrangör av veteranbils-träffar och marknader. Att detta nya initiativ blev lyckat skriver nog alla som var där under på!

BO LINDMAN

1000cc cupen laddade också lite extra inför denna tävling. Hela 13 ekipage samlades i en gemensam display av 1000cc i depån. För att 1000cc cupen verkligen skulle synas hade vi till helgen till ära en ny stor banderoll med läcker bild på några av ekipagen. Dessutom fick vi fin hjälp av lantbrukaren intill banan med att låna halmbalar som ramade in vår depå, i tidstypisk stil.

Utöver detta bidrog Saab Museum till vår display med bägge sina unika framhjulsdrevna Formula Junior bilar, rattade i den historiska paraden av självaste Erik Carlsson och Carl-Magnus Skogh.

Detta med att ställa upp klassen väl samlad, var något som var uppskattat hos både tävlande, publik och arrangörer. Något som vi givetvis ska spinna vidare på!

Tack alla ni som på olika sätt bidrog till 1000cc cupens snygga uppställning!

Hur gick det då i tävlingarna?

Ja, som så ofta var fartfantomen Nils-Olov Jonssons snabbast i sin klassiskt röda Saab Sport. Återigen var Fredrik Tornérhielm överlägset snabbast bland E-bilarna. Ja faktum är att Fredrik t.o.m. var 2:a totalt i 1000cc cupen! Före ett helt koppel snabba F-bilar, med Bengt Pettersson i spetsen på en 3:e plats, en skön revansch efter problemen vid säsongspremiären. Benke följdes av Lennart Nilsson, som tyvärr inte hade sin vanliga fart i den välanvända vita långnos Sporten. Efter Lennart följde Peter Bäckström och Krister Wigren, som nu fått ordning på sin motor efter problemen på Kinnekulle.

På 7:e plats såg vi bästa 4-taktare, som liksom i premiären var den "vita Opeln" som Roy o Roger nog hade sagt, körd av rattvirtousen Dan Hemmingsson. Sedan följde E-klassen väl samlad med Per Hågeman i sin DKW Junior i spetsen. dock rejält distanserad av E-klassvinnaren Tornérhielms snabba 93:a.

Efter sig hade Per, Peter Kumlin i den härliga "Köttbullen" och PeO Eriksson som kämpade tappert



Blandat i 1000 cc Cupen. Fredrik Tornérhielm på innern med sin Saab 93, Leif Molin, Austin Healey Sprite med Bengt Pettersson bakom med sin Saab MC och på ytttern Marcus Lindqvist, Ferrari 250 GT SWB. Foto: B-Å Liljevind

med sin BMW 700 Coupé, trots att han var allt annat än nöjd med den fart han fick ur bilen denna helg.

Ännu mindre fart fick stackars Göran Dahlén ur sin gråa 96:a efter att bränt en kolv på träningen. Problem hade också Arne Allard som gjorde uppmärksam comeback med sin fina Fiat Abarth 1000 Corsa, nu otroligt vackert renoverad med grå/röd originallackering. Tyvärr blev det ingen start i racet för Arne pga en tändfördelare som inte riktigt ville förstå sin arbetsuppgift.



Dan Hemmingsson, trogen deltagare i 1000cc cupen med sin Opel Kadett. Foto: B-Å Liljevind

MGCC & Svenskt Sportvagnsmeeting

Detta var den 3:e deltävlingen för oss i 1000cc cupen.

Oss och oss föresten.... Det kändes lite extra konstigt att för första gången sedan jag började med historisk racing åka till Knutstorp och SSM utan den röda Saaben på släp. Det ska inte bli någon vana kan jag lova!

BO LINDMAN

All time high och sista minuten mekande!

Hos de mera aktiva 1000 cup-förarna var det fullt på drag inför SSM. Velodromloppet hade givit mersmak. Hela 16 ekipage var anmälda. Därav två nya. Det var Elmon Larrson, tidigare en "Spridget" i sportvagnsserien, som skulle premiärköra sin Austin A40. Tyvärr uppstod i sista minuten svårlösta problem med bränslesystemet och Elmon fick tyvärr kasta in handduken i sent skede. Den andra nya bilen, en NSU 1000, som ryktet annonserat en längre tid såg vi inte tyvärr heller till. Vad som satte käppar i hjulet där är oss emellertid obekant. Det ska bli mycket spännande att få se dessa, i sammanhanget mer udda racerbilar, på banorna framöver!

En som gjorde debut för året var Gunnar Johansson i sin trogna långnos Saab från 65, som egentligen är Gunnars rallybil. I garaget filas det istället på en Saab 93 för E-klassen!

En annan säsongsdebutant, var Saabarnas duktige hustrimmare "XP-Niklas". Självklart kom han med sin läckra Saab 92 från 1953. Heatets äldsta bil!

Två som skruvade in i det sista var hemmafavoriten Lars Byström och Opelföraren Dan Henningsson. I bägge fallen var det transmissionsproblem som spökade. Lars fick ihop sin bil under fredagen, bara för att konstatera att den nybyggda växellådan inte var riktigt samarbetsvillig.

För Dan var det efter värre. När han skulle lasta bilen på trailern för avfärd till Knutstorp, slutade det driva helt! Efter ett antal i- och urmonteringar av den trilskande lådan, lyckades Dan få ihop det, lagom för att kunna anlända på tävlingsdagens morgon. Snacka om kämpar!

Lördagsträningen

Lördagen som innehöll 1:a tidsträning för 1000cc cupen, vilka som vanligt körde ihop med TC12, dvs alla 1275 Coopers, utöver klasskamraterna i TC11, vilka denna gång var "Zeb" Wrethagen i sin Cooper S 1071 och Hakon Mörner, som sadlat om från Amazon till Renault R8 Gordini.

Trots att helgen mestadels bjöd på ymnigt regnande, var det uppehåll när det var dags för första tidsträningen.

Bland 1000cc-bilarna var Byström inte helt oväntat snabbast, trots en svårövertalad växellåda. Arne Allard följde därpå i sin Abarth 1000 Corsa, medan Nils-Olov var snabbaste Saab, följd av Fredrik i 93:an, som sin vana trogen var snabbast bland E-bilarna.

Söndagsträningen

Söndagen bjöd på extra ihärdigt regn, men merparten av 1000cc gänget tog chansen att träna sin körteknik på det hala underlaget. Nils Olov var snabbast i blötan, återigen skuggades han av Fredrik som går från klarhet till klarhet.

Självklart var det svårt att förbättra några tider i regnet, så kvalresultatet baserades till största delen på lördagens tider.

Många muntra ord sades dock om att köra i regn, av de som aldrig provat på det på bana tidigare. Speciellt Saab-förarna hade mungiporna ända uppe vid öronen. Jag förstår dem mer än väl, en två-takts Saab i regn är nog bland det roligaste man kan köra!

Tävling i ösregn

I år fick vårt heat äran av att avsluta Svenskt Sportvagnsmeeting.

Den publik som trotsade vädergudarna ända till slutet bjöds på vad jag tror var helgens bästa heat (jag såg inte alla). Själv hade jag en torr och fin utsiktsplats som biträdande speaker hos Jan Tromark i tornet. Jag kan lova att det var en mäktig syn när det nästan 30 bilar stora fältet drog iväg i ett dis, som denna gång bestod mer av vatten, än 2-taktsrök.

Det var tät racing över allt i fältet, trots de tuffa väderförhållandena.

I 1000cc cupen var det synnerligen close racing mellan Allard som tog starten i den startsnabba Abarthen, före Knutstorps-specialisten Byström och den omutlige Nils-Olov Johnsson. Efter några varv lyckades Byström lura sig förbi Allard, som verkligen hade ett styvt jobb med den i blött före mera nervösa svansmotorbilen.

Väl förbi fick Byström ganska snabbt en komfortabel lucka, medan Allard nu hade backspeglarna fulla av röd Saab, rattad av Nils-Olov.

Som vanligt hade Fredrik Tornérhielm bra fart och ledde E-klassen före Göran Dahlén som äntligen fått allt att fungera och körde mycket inspirerat i blötan. Sedan var det ett litet mellanrum ned till Per Hågeman, vars välanvända DKW inte riktigt verkar räcka till mot Saabarna i E-klassen för närvarande. Något som jag är övertygad om Per tänker ändra på med det snaraste.

Omstart!

Efter ett antal varv, lade sig stackars Bengt Bengtzon på sidan med sin Cooper S 1275, efter starttrakan.



Sanningens ögonblick? 1000 cc cupvinnaren på Knutstorp, Lars Byström, DKW F 12 tar ledningen från Arne Allards fina Fiat Abarth 1000 TC, Nils-Olov Jonsson avvaktar i bakgrunden med sin Saab Sport. Foto: B-Å Liljevind.

(något som var omöjligt att se från speakertornet, där kurvan numera effektivt döljs av publikbron över startrakan – Dags för ett högre speakertorn? – Lyckligtvis oskadd förare och ingen större skada på bilen, men bärgningsarbetet gjorde att tävlingsledningen fattade det kloka beslutet att rödflagga och starta om heatet.



PeO Eriksson i sin BMW 700 Coupé, nu som då, kämpade till sig en tredje plats i den äldre period "E", Foto: B-Å Liljevind

Något som sedemera kom att missgynna ledarna i 1000 cupens E och F kategorier. Byström, som jobbat sig till en trygg ledning fick återigen se sig passerad i starten av den startsnabbare Fiaten. Stackars Tornérhielm slog igen ett stift i omstarten och tappade massor av placeringar när bilen nästan lade av helt efter hårnålen på 1:a varvet efter omstarten.

I tåten blev det återigen mycket tätt och fin racing mellan Allard, Byström och Jonsson. Med bara 4 varv kvar får både Allard och Byström vackra uppställ i korskruvarna över Diedens bäck. Fiatens mer baktunga konstruktion gör dock att Allard får finna sig i att åka karusell ett extra varv ut i gräset. Där det sedan är så halt att bilen fastnar. Ridå! By-

ström blir passerad av Nils-Olov strax efter denna incident, men återtar strax sin ledning i 1000cc cupen, som han behåller i mål, före Nils Olov och Bengt Pettersson, som återigen gjort ett bra race, strax bakom tätttrion.

Bland E-bilarna såg vi en mycket glad debutsegare i Göran Dahlén, som när han för första gången när han fick bilen med sig i mål, passade på att slå till med seger i E-klassen, mycket snyggt!

Teamkollegan Fredrik körde efter tändstiftsproblemen upp sig till en fin

2:a plats bland E-bilarna, medan Peo Eriksson i den allt snabbare BMW 700:an lyckades komma före Hågeman i mål på tid då heatets bägge delar räknats.

Trots det tuffa vädret slapp vi några större incidenter i 1000cc cupen. De incidenter som trots allt som inträffade i heatet drabbade mest de snabbare TC12 bilarna,

Sill för 1000:an – Snart en tradition!

Även i år samlades alla 1000 cup-förare med mekar, vänner och familjer för en gemensam afton med sill och potatis och kanske någon maltdryck därtill.

I år var vädergudarna inte så vänligt sinnade till sådana övningar. Det var däremot arrangörerna, som välvilligt lät oss husera i besiktningshallen, där gemytet frodades i skydd från regnet. Ett stort tack till arrangörerna från oss alla i 1000 cupen för detta!

*Vid tangentbordet, en smutt åksugen
Bosse Lindman*



Snacka om "Saab-väder". Här ligger Krister Wigren först med sin ex Gösta Karlsson 96 Sport före Peter Bäckström och Göran Dahlén med sina "vanliga" man ack så snabba 96or. Foto B-Å Liljevind.

Falsterbo Classic Sprint Race, 16 juli 2004

Denna tävling hölls för första gången på gatorna inne i Falsterbo. Som sprintrace så körde man alltså en och en mot klockan i två försök där bästa tiden räknades. RHK var med som delarrangör och skötte besiktningen genom Lars Widenborg. Bruno Rösler fungerade som Vice Tävlingsledare jämte övriga funktionärer från Trelleborgs MK och från Falsterbo Classics folk som också anordnade utställningen dagarna efter.

PER HÅGEMAN

Normalt så brukar det väl bli blankt nej när det gäller att ordna biltävling inne i en stad, om än ej storstad. Men Kaj Wehtje som är mannen bakom Falsterbo Classic fick klartecken från kommungubbar och polismyndighet, och trelleborgarna fick banan godkänd av Bilsportförbundet, så efter ett stort arbete på kort tid med avspärningar mm stod allt klart.

Ingen träning var tillåten, utan man fick memorera banan i förväg per apostlahästar. Problem var ju också med utväxlingar och vilken växel som skulle an-

vändas här eller där. Det visade sig att det kunde bli rätt mycket körning på ettans växel.

Skall inte gå in närmare på tävlingen, utan kan konstatera att Tord Ekegren, Lotus Elan, vann GTS-klassen, Sebastian Wrethagen, Cooper S, standardklassen, Allan Göransson, Swebe, midgetklassen, Nils Wramell, Hansen, Formel Veecklassen och Robert Pettersson, Ford Special, förkrigsklassen.

Huvudarrangören såg inget hinder till att upprepa det hela nästa år, så vi får väl se.



Tord Ekegren blev överraskningssegrare i GT-klassen med sin Lotus Elan. Foto: Bo Lindman



Robert Pettersson vann förkrigsklassen med sin Ford V-8 Special. Foto: Bo Lindman

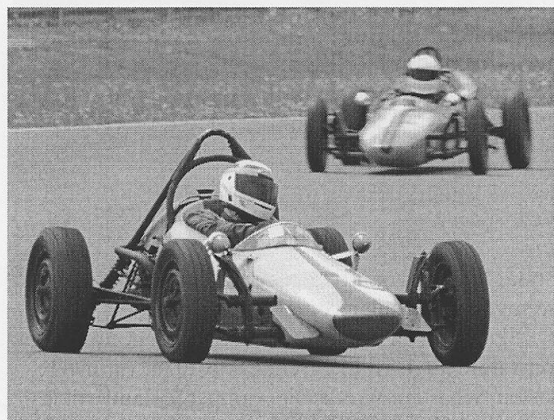


Så här kunde det se ut. De till vänster väntar på start, och Zeb Wrethagen har just gått i mål, segrande i standardklassen. Foto Bo Lindman



Allan Göransson, Swebe-Triumph, segrare i midgetklassen, Foto: Bo Lindman.

Bilder från MK Scandias 50-årsrace, Mantorp 23 maj -04



Axel Madsen i BMVee före märkeskollegan Christian Sørensen. Foto B-Å Liljevind.



81 Catharina Hansen i en Hansen Mk IV leder här FVee heatet som hon också vann före Roger Johansson, RPB. Lars Jonsson i Beach Car följer. Foto: B-Å Liljevind.



Anders Lotsengård i Austin Healey "SID 1" kämpar här mot Lars-Åke Nilsson, Ford Cortina Lotus, och Tommy Jagerwall på behörigt avstånd. Foto: B-Å Liljevind.



Tommy Jagerwall vann 1300 klassen. Här före Frank Edwinsson som blev klasstrea och Andy Eriksson som blev tvåa. Foto: B-Å Liljevind.



*Björn Otterberg i farten med sin Merlyn Mk 20a.
Foto: B-Å Liljevind*



*Här är det skön fight mellan Micke Juhlin, främst i sin Royale RP 31, följd av # 82 Johan Krondahl, Van Diemen RF 85, FF 2000 och # 88 Rolf Johansson, GRD 722, Formel Atlantic.
Foto: B-Å Liljevind.*



*Lars-Erik Åkersten har sadlat om från Hundkoja till Formel Ford. Den "nya" bilen är en av de äldre i Formel Ford; en Hawke DL 2A från 1970.
Foto: B-Å Liljevind.*

Tankögla

Med Karlskogatävlingarna i minnet, som lyckligtvis inte blev värre än att detta redan är glömt, ... åtminstone bland deltagarna, så får man lätt en eftertänksam tanke! Betraktar man de bilar som deltog på Knutstorp helgen 10-11/7, så kunde man konstatera att mindre än 10 % av de bilar som startade, hade en säkerhetstank monterat!

Då får man en känsla av att deltagarna resonerar som så; att det som har hänt inte händer mig själv, och om det hade hänt så har det i alla fall hänt för någon annan. Dvs. man åker som om inget hade hänt!

Visserligen så har kravet på säkerhetstank, nationellt, skjutits till nästa år, dvs. 2005. Men det betyder inte att kravet har fallit bort för år 2004. Man rekommenderas således att redan nu börja använda sådana tankar!

Detta var bara en reflektion från Knutstorp!

Där kunde man för övrigt konstatera att bogserögglor inte är på modet hos ett antal deltagare! Det fanns ett stort register på hur denna enkla detalj har utformats. Allt från en snygg design i aluminium med rätt håldiameter, med en snygg pil, som markerar var man kan finna denna enkla men viktiga detalj. Till ett

utförande i form av ett "snöre" av vajer eller en tamp av en lyftstropp med en diameter av noll, där man dessutom får leta efter denna ... bogserögla!

I Appendix K står det att en bogserögla skall finnas på alla tävlingsbilar, utom för ensitsiga tävlingsfordon. Dessa bogserögglor skall vara så utformade så att man lätt kan kroka tag utan några problem när någon har farit ut i sandfällan eller liknande.

Mått på denna viktiga detalj är: Diameter 80-100 mm. Anvisningen för öglan, dvs. pilen skall vara färgad gul, röd eller orange ... och inget annat.

Var och en kan nog förstå vad som händer när en deltagare har hamnat vid sidan av banan, eller ännu värre uti sandfällan. När lastmaskinens förare försöker kroka tag i deltagarens bil, och ... finner en ögla i bästa fall med en diameter på ca 10-30 mm, om han nu hittar den.

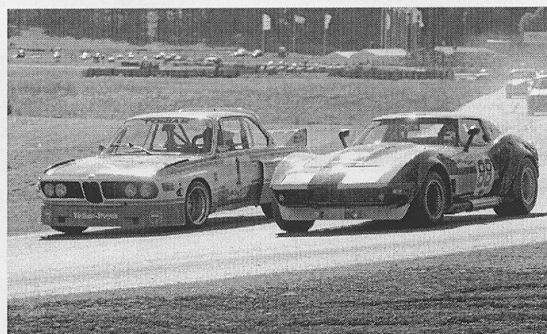
Ha en fortsatt trevlig sommar, så syns vi vid nästa tävling.

Med vänliga hälsningar,
Teknikergruppen inom RHK

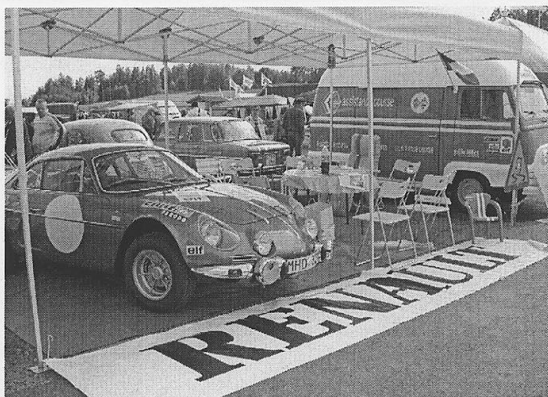
Bildsvep från Classic Velodromloppet



Bo Johansson i en Renault R-8 Gordini här före
Lars Krokstedt i en Volvo Amazon 122S.
Foto: B-Å Liljevind.



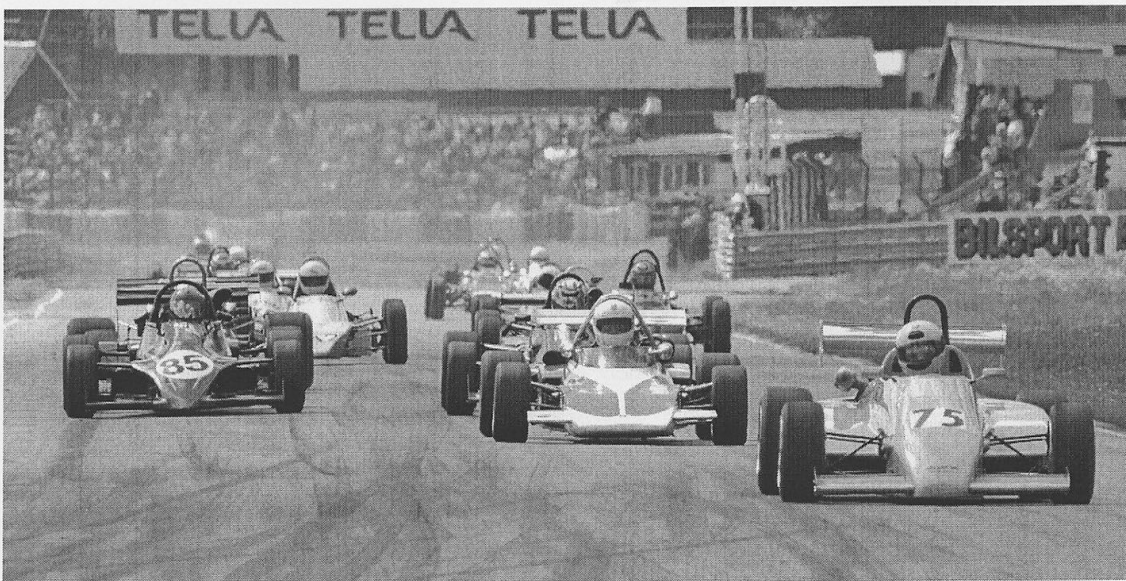
Vinnaren av StdNy, Rune Tobiasson i sin BMW 3,0
CSL, #1 och tvåan Pekka Nyström, Chevrolet
Corvette #88 som blev tvåa efter en avåkning.
Foto: B-Å Liljevind



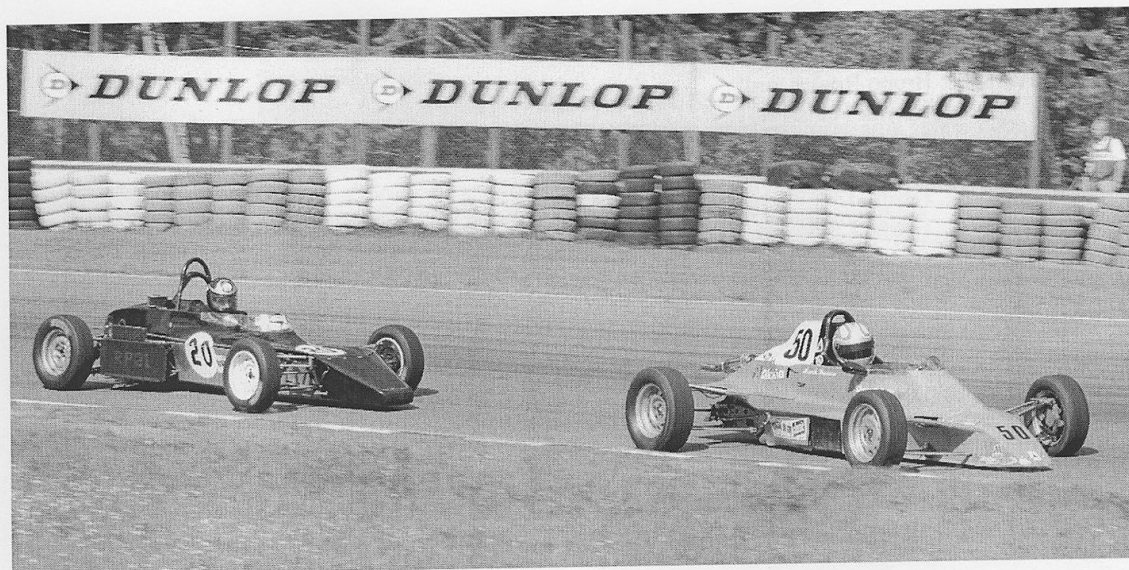
En del märkesklubbar passade på att visa upp sig
på Gelleråsen. Här Renaultklubbens stånd med en
Renault Alpine A110 och en R-8 Gordini.
Foto: Bo Lindman



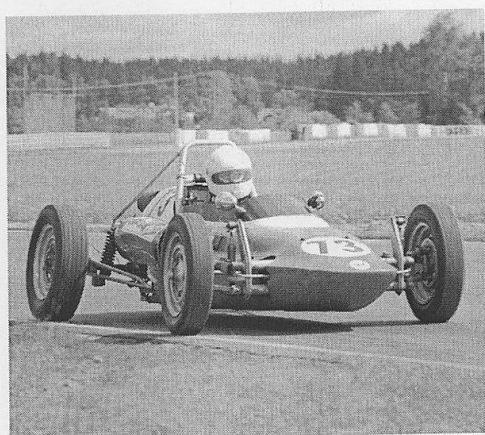
Två sköna Ferrarivagnar som föredrog att köra
tillsammans med Saabar och Hundkojor. T.v. Peter
Lindqvists 250 GT Berlinetta (TdF) och till höger
sonen Markus 250 GT SWB. Foto: Bo Lindman



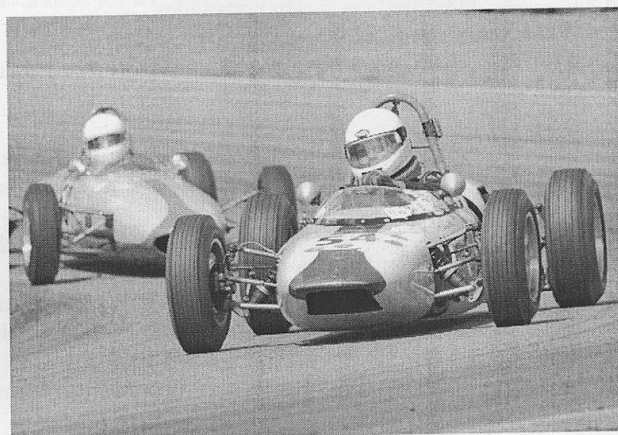
Här har starten gått i Formel nyheatet. Fr.v. # 85 Morgan Södergren i en Reynard SF 83, FF 2000,
Petter Huse från Norge i en GRD F-3 och till höger i täten, # 75 Peter Gustafsson, Magnum 853, F-3
Foto: B-Å Liljevind.



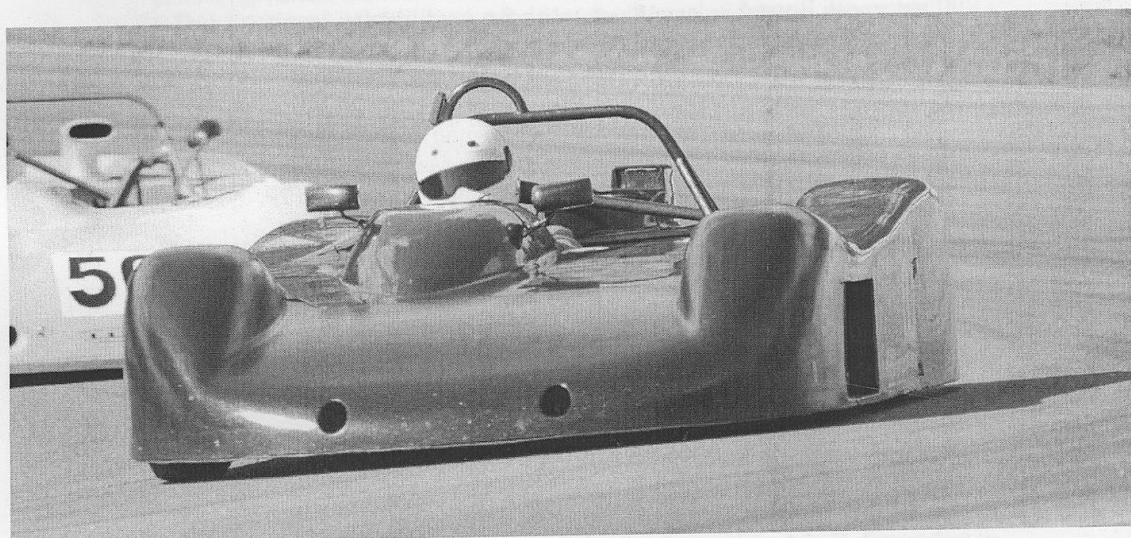
50 Henrik Hansson, Van Diemen RF 85 före # 20 Jörgen Eriksson i en äldre Royal RP 21.
Foto: B-Å Liljevind.



Alf Karlsson i farten med sin Beach Car.
Foto: B-Å Liljevind.



Jörgen Carlsson, Merlyn Mk 3 vann heatet för äldre formelbilar. Här ligger han före Anders Eriksson som blev trea med sin Lola Mk 5. Foto: B-Å Liljevind.



De historiska RS-bilarna hade ett eget heat. Här drar Joakim Quvarnström på genom Tröskurvan med sin udda Shrike. Foto: B-Å Liljevind

Protokoll fört vid möte med RHK :s styrelse på Knutstorp 2004-07-10

Närvarande: Bruno Rösler ,ordf
Henrik Hansson
Anders Ek, kassör
Yngve Gustavsson
Ursula Ljungberg
Håkan Lindevret, supl

Ej närvarande: Åke Hansson, sekr
Per Knuthsson
Robert Petersson supl

Också närvarande: Staffan Lindberg, tillf. sekr.
Lars-Göran Widenborg
Per Hågeman
Conny Johansson
Bo Lindman

1. Ordföranden hälsade välkommen och förklarade mötet öppnat.
2. Föredragningslistan godkändes.
3. Föredrogs och godkändes protokoll från mötet 2004-05-22. Protokollet lades till handlingarna.
4. Kassören redogjorde för det ekonomiska läget. (se bil) Viss klargörande diskussion som utmynnade i att ekonomin är stark inför framtiden.
5. Lars-Göran uppmärksammar nya regler om säkerhetstankar. Man bör påminna om detta i Rutflaggan under hösten.
Tekniska kontrollanterna missnöjda med utformning och markering av dragöglor.
Conny författar inlägg om tankar och öglor i Rutflaggan.
6. Hemsidan. Henrik väntar på uppgifter, som han tror är på gång. F.ö. anses hemsidan fungera bra.
7. Rutflaggan.Nr.3/4 är på gång men material saknas fortfarande.Ev.kommer någon FIA-bulletin.Svårt att få någon att skriva. Ordf.menar att det inte bara är han som skall skriva i Rutflaggan. Annons för Classic Motor:s film från Karlskoga skall in i Rutflaggan och Bosse Lindman förväntas skriva om filmen.
Det uppdrogs åt Henrik att ha hand om klubbens digitalkamera.Han förväntas också göra bruk av den på en och annan tävling eller klubbaktivitet.
8. Tävling på Falkenberg 7-8 augusti är inställd på grund av för få anmälda.Det krävs minst 100 deltagande för att ekonomin skall gå ihop.Man undersöker om man kan flytta tävlingen till 21-22 augusti. Beslut i frågan fattas under vecka 29.
9. Mantorp. Nordic –Cup, FIA Lurani Trophy, RHK-final. Anmälningblanketter med tidplan ut till stallen,inkl. Duncan Rabalgiati.Nordic Cup poäng på söndan.
10. Avslutningsfest. Tält på Mantorp, hyra 1500 sek. Värmeproblem (dåliga erfarenheter från förra året). Ansvarig Yngve.
11. Nordic-Cup. Körning 60 min eller kortare för att slippa tankning. I stort sätt internationella regler. Inbjudan med regler och annan information t.ex förarbyte.
12. Tävlingar 2005. Fortsätta med Karlskoga. Bruno förhandlar med syfte att uppnå ett treårsavtal. Karlskogabanan förväntas få nationellt godkännande under 2005.

13. Övrigt. Lars-Göran tycker att någon av dom 52 flaggstängerna på Knutstorp borde föra RHK.s flagga.

Falsterbo Classic viktigt ur PR-synpunkt. Sprintrace.

Yngve vill ha synpunkter på priser. Viktigt att klassföräldrarna sköter detta. För sena anmälningar gör att man inte hinner bestämma antalet priser. Priser är viktigt! Diverse synpunkter utbyttes om vad som skall utvärderas vid säsongens slut.

Det måste bli bättre ordning på klubbmedlemskap i anmälningarna.

Program till Mantorp och dekalering till besiktningen efterlyses. Bosse Lindman tar sig an dekalfrågan, förslag till nästa styrelsemöte.

Regalieansvarig? Anders t.v.

En tävlingssekreterare bör utses. Valberedningen lovar komma med förslag till årsmötet.

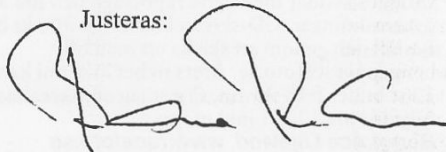
Lars-Göran tar upp frågan om vilka regler som skall gälla när vi gästas av utländska förare. I längden blir det ohållbart med att varje kör efter sina regler. Vi måste få igång en dialog som leder fram till regler som alla kan godta. RHK bör ta initiativ till detta.

Det är svårt att rekrytera funktionärer. Bruno anser att man skall fundera ut någon form av belöning ; resa till utländsk tävling eller liknande. Förslag efterlyses.

14. Nästa möte med styrelsen hålls på Mantorp fredag kväll den 24 september.

15. Ordföranden tackar de närvarande för kvällens insatser och förklarar mötet avslutat.

Justeras:



Krav på säkerhetstankar 2005

Det kommer att bli krav på säkerhetstankar 2005 i vissa bilar.

Vi på JH Teknik i Floby är representant i Sverige för PREMIER säkerhetstankar FIA Standard F3-1999. Dessa tankar kan du beställa som standardmodeller eller få skräddarsydda helt enligt eget önskemål.

JH Teknik

520 40 FLOBY

Tel: 0515-411 51

Fax: 0515-411 75

Mob: 070-594 11 51

Henry Andersson