

RUTFLAGGAN NR 3 2010



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

Velodromloppet & Svenskt Sportvagnsmeeting



*Formel Ford 1600, Velodromloppets lördagstävling, ingången till Tröskurvan: No comments!
Foto: Racefoto.*

**Anmäl dig nu genast till prisutdelningsfesten och planeringsmötet
i Karlsborg den 13-14 november 2010.**

En osannolik dröm gick i uppfyllelse.

Del 2 av 3.

Så kom då dagen för avfärd med Concorden och gula släpet. De var genomgångna för de 500 mil som vi skulle avverka den kommande veckan. "Matte meck", Jens, Per SKF3M och undertecknad anträdde husbilen. Matte borrade ner huvudet mellan axlarna och tog kommandot bakom ratten. Första anhalten var "Burg Pilsnershop" några meter innanför gränsen i Tyskland. En ansenlig mängd öl och andra dryckesvaror inhandlades. Per handlade också en flaska skumpa, ifall att eventuella framgångar i Monaco skulle komma, på ena eller andra sättet.

Redan i Hamburg uppstod litet oenighet om vägvalet, men efter litet konfererande togs ett majoritetsbeslut på att det var över alperna neråt och genom Frankrike hemåt som gällde. Någonstans i södra Tyskland intogs första nattvilan.

Dag två började med en härlig klättring uppför och bromsning nerför alperna. Concorden fick verkligen bekänna färg. Det blev ytterligare några sega mil innan vi på kvällen anlände till resmålet.

I Monaco är det så att man får en tid som man skall anmäla sig på, och med +- tio minuters marginal bör man göra det annars uppstår problem. Vi anlände ca 12 timmar innan utsatt tid, vilket innebar att en grusad parkeringsplats i utkanten av stan fick bli andra natthärberget. Hela gänget var uppspelt över att vara framme, så en grillfest med tillbehör ordnades direkt.

På morgonen dagen efter så var det dags att anmäla sig. Husbilen med släp är inte direkt ett ekipage som är anpassat för Monacos gator, så det blev litet trixande innan vi var på plats i depån som bestod av ett parkeringshus, där racerbilen med tillbehör placerades på våning ett. Hur Jens och Matte fick tillstånd att stå med husbilen på våning två åt fortfarande en gåta för mig. Kanske var det så att monegaserna inte förstod värmländskan. Jens som är elektriker hittade dessutom ström i något skåp på tredje våningen. På kvällen började också alla "hang arounds" att

anlända. Expressen Bengtzon var först på plats, givetvis med ackreditering som sportjournalist runt hal-sen. Senare anlände Picko och Petter med två kompisar. Stanley och Angelika dök också upp litet senare. Besiktningen gick som en dans, och förstär egentligen inte varför den inte skulle göra det, när man har både en skånsk och en värmländsk supermekaniker med sig som varken pratar engelska eller franska.

Depån fylldes under dagen, och till slut så var hallen fylld med 41 st F-3or, den ena vackrare än den andra, snacka om att vara i Mecka. Kvällen fylldes med "Drivers meeting" ledd av Jacky Ickx som också var tävlingsledare. Ett förmaningstal från honom gick ut på att vi var gamla gubbar som inte kvalade in för F1 - F3 på den tiden då bilarna var nya. Nu hade plånboken fört oss hit, så ta det väldigt lugnt där ute, för på den tiden dog några förare i de här bilarna. Han lovade också att om han såg någon som inte klarade av sin bil, så var det omedelbart stopp på racandet för hans del.

Fredagen kom efter en natt med mycket vridande i sängen och litet sömn. Goda råd hade man fått av mekar och "hang arounds"; de enda som kört där var Picko och Petter, och de var nästan tysta och visste vad det innebar att köra där.

Uppställning för första testet och ut på banan, helt otroligt vilken känsla. Aldrig kunde jag tänka mig att det var så kuperat. Upp mot kasinot, ner genom tunneln och ut efter kajen. Efter fem varv så tyckte Svensson att nu kan jag banan och nu ska det gasas, det var en djäkligt dum tanke. Smack in i räcket efter en rejäl påbromsning och lastbil tillbaka till depån. Sorti!

Men det var som Bengtzon sa: "Har man varit i Monaco och inte varit i räcket, så har man inte varit där."

Mera i nästa Rutflagga; till dess, ha det bra.

PELLE SVENSSON, ordförande i RHK

Från Redaktionen

PER HÅGEMAN

Först får jag tacka alla som önskat mig en snar bättring med anledning av fadäsen med mina brutna fingrar. Det har läkt ganska snabbt, men det går långsamt med rehabiliteringen av rörligheten i fingrarna. Rutflaggan har därför halkat litet efter, så nu gäller det att köra ikapp.

En ny FIA-bulletin finns i slutet av detta nummer, bl.a. gäller det däckerna för E-bilar som öppnar

möjligheter att köra på standarddäck. En liknande skrivelse fanns redan, men så luddigt skriven att den var svår att tolka, åtminstone så som de aktiva kanske önskade.

En prisutdelningsfest i Karlsborg står för dörren. Se nu till och anmäl Dig, särskild om du har pris att hämta. Och där blir garanterat roligt. Du har kanske något som Du vill kunna diskutera om till planeringsmötet.

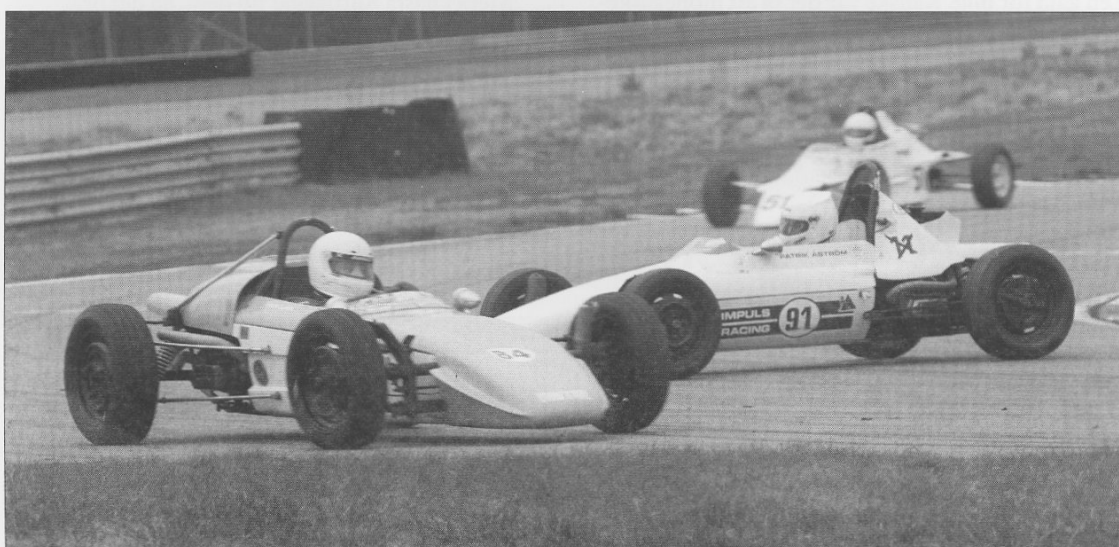
Fler bilder från Anderstorp



Håkan Lindevret i farten med sin Royale RP 21. Foto: Racefoto.



*Thomas Marklund
premiärkörde
med sin
Ralt RT 30.
Foto:
Racefoto.*



Johan Lund var också ute och premiärracade med sin Motul FVee, och genast blev det situationer. Här rundar han Patrik Åström som tydligen råkat i svårigheter. Foto: Racefoto



*Austin Healey i täten! Joakim Glaés i ledning
före Hundkojchaufförerna Ulf "Doc"
Lindberg, t.v och Bengt "Expressen" Bengtzon
t.h. Foto: Racefoto.*



*Och Du! Glöm inte
våra trogna funktionärer!
Foto: Racefoto.*

*Roar Eriksen, t.v, i sin M.G. MGB är flitig
deltagare i våra tävlingar, liksom Dick Gärder
i Volvo Amazon t.h. Foto: Racefoto.*

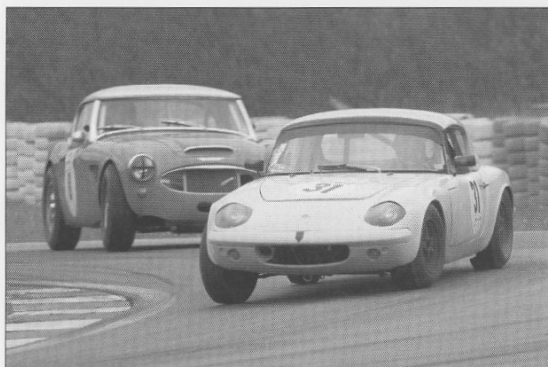


Velodromloppet 19-20 juni 2010

Historiska racingen kom på besök till ett regnigt Karlskoga Motorstadion. Det fina vädret behagade sig att vara i Stockholm vid kronprinsessans bröllop. Men det rejsades som vanligt i alla fall! 220 bilar kom till start fördelade på 11 heat. Tävlingen ingick även i såväl det Norska Mästerskapet som i den Skandinaviska Cupen. Vi fick se förare från alla våra grannländer.

BENGÅCE GUSTAVSSON & PER HÅGEMAN

I heatet för Std/GT över 1300 upp till 1965 var det Roger Adamsson som var favorit med sin gula Lotus Elan. Han vann bägge dagarna, med Anders Schildt, Austin Healey 3000 och Johan Solman, Jaguar E-type som följe, och så var det bägge racen. Bästa standardbil var Iro Mäkinen från vårt östra grannland med en BMW 1800 Ti på 5:e resp 7:e plats i racen.



Roger Adamsson, Lotus Elan före Anders Schildt, Austin Healey 3000, och så var det under bägge racen. Foto: Racefoto.



Fight litet längre ner i fältet. Tv. Kenneth Rydh, Ford Cortina GT, t.h. Arne Allard, Alfa Romeo Giulia Ti Super och i bakgrunden Hakon Mörner, Volvo Amazon. Foto: Racefoto.

Heatet för Std/GT '65 under 1300 cc plus E-bilar är ett riktigt brokigt blandheat som andas mycket entusiasm. Hundkojan är förstas den dominerande bilen och tog också de flesta av topplaceringarna. Dock var det en liten Ginetta G 4 med Christer Nilsson bakom ratten, som kunde smita förbi kojorna i



Start i "blandheatet" med Egil Alver t.h. i ledning tillsammans med Frank Edwinsson, t.v. Bakom Edwinsson har vi Edwin Solheim (med lyset på), i mitten Daniel Frodin, och t.h., bakom Alver, Christer Nilsson i Ginetta G 4. Foto: Racefoto.

bägge heaten. Frank Edwinsson kom tvåa i första med Egil Alver som trea och Nils-Fredrik Nyblaeus, Austin Healey 100M på 4:e plats och bästa "E"-bil. I det andra racet vann alltså Nilsson igen före Edwin Solheim och Frank Edwinsson.

Formel Vee är en klass som är på uppgång i år. Klassen hade några fina år i början av det här tusendet, men sedan kom det ett par år av "missväxt". Nu är det flera nya förare som har anslutit sig till klassen och tillsammans med de gamla entusiasterna är det ett härligt gäng som trivs och har det trevligt tillsammans. Christer Ericsson tog pole före Lars Ohlsson och Peter Hasselgren från Finland. I första racet var Ohlsson mest på hugget, och han tog ledningen före Ericsson och Johan Lund. Ericssons större rutin tog ut sin rätt och han övertog snart ledningen, men Ohlsson gav inte upp så lätt.

Han hängde med ända till målet och blev slagen med endast 1,8 sekunder. Regerande mästaren Thomas Marklund skulle egentligen köra Classic Formula, men efter det att hans bil gått sönder hoppade han in i Formel Vee och startade sist. Han körde snabbt upp sig genom fältet och blev trea till sist. I det andra racet gjorde Ohlsson ännu en kanonstart och ledde halva första varvet. När fältet närmade sig Eje-svängen gick han dock snällt undan för att släppa fram Marklund. Då hängde Ericsson med och passerade han också. Marklund fick en liten lucka och han vann till sist med fem sekunder före Ericsson som hade Ohlsson bakom sig. Jag visste att Marklund skulle köra om förr eller senare ändå, så jag ville inte hindra honom, men jag hade inte räknat med att Ericsson också skulle köra om, sa Ohlsson efteråt.



Lars Ohlsson, Austro Vau, har tagit starten före Christer Ericsson, Hansen Mk IV. Foto: Racefoto.



Olle Green, RPB, ny i Fvee, här före Magnus Ek, Hansen Mk VI med 2 förgasare. Foto: Racefoto.

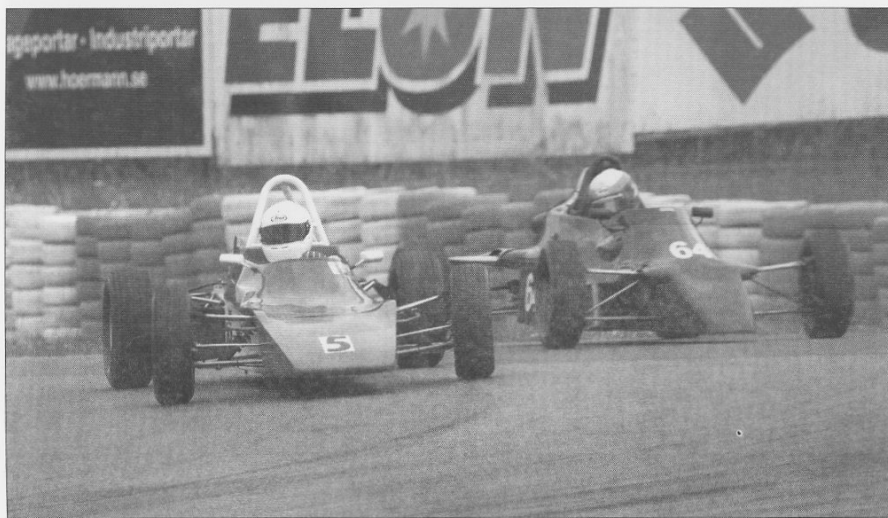
I 1000 cc Cupen var det äntligen upplagt för SAAB-seger då suveränen Jagerwall var inlagd på sjukhus för hjärtoperation. Och så såg det också ut med Anders Jensen före Krister Wigren i täten med sina vassa Sportare, varpå dessa två – mest erfarna åkare – bägge bromsar av sig efter rakan, den ena efter den andra. Då klev Magnus Rebinder fram med sin Cooper 998 och tog segern före den snopna SAAB-duon. Nåväl, det var ju söndagsheatet kvar med Jensen före Wigren då Jensen kör av i målsvängen varpå Wigren tappat koncentrationen så till den milda grad att han släpper fram Staffan Runius i en snabb Fiat Abarth 1000 som tar en första, populär seger.



Två segrare. Först Magnus Rehbinder, Morris Cooper 998 som vann 1000 cc Cupens period F på lördagen, och Bo Johansson, Renault Dauphine 1093 som vann period E på söndagen. Foto: Racefoto.



Staffan Runius tog sin första seger med sin snabba, fina Fiat Abarth 1000 TC. Krister Wigren följer i kölvattnet med sin SAAB 96 Sport. Foto: Racefoto.



FF-fight mellan # 5 Roy Richvoldsen, Van Diemen RF 76 och # 64 Oscar Thim, Van Diemen RF 87. Foto: Racefoto.

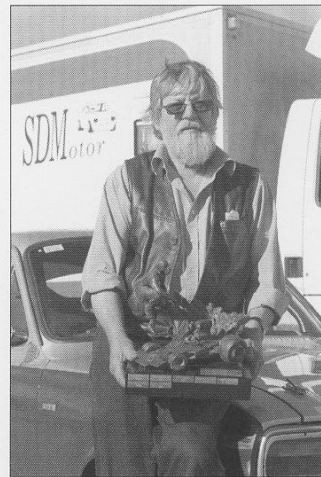
I klassen för standardbilar mellan åren 1966-71 kom det 21 bilar till start. Skåningen Lennart Bengtsson tog pole med sin BMW 2002 före finländske Jani Mäkilä i en Hundkoja och norrmannen Atle Ramdal i en Ford Escort TC. På en regnvåt bana tog Bengtsson starten före Ramdal och Olle Victorin i en Porsche 911. Mäkilä missade litet i starten men tog sig snart om Victorin, och de tre i toppen drog ifrån det övriga fältet. Bengtsson lyckades hålla undan och vinna med 0,7 sekunder före Ramberg och 1,8 sekunder före Mäkilä. I det andra racet var det Ramberg som var kvickast iväg från starten. Han ledde några varv, men plötsligt så tappade han fart. Han tappade hela tiden men tog sig i mål till sist. – Det hände något med mina bakdäck. Plötsligt så var det inget fäste alls, det var som att köra på is. Jag kämpade mig ändå i mål för att rädda några poäng till NM, sa Ramdal efteråt. Bengtsson fick därmed en ganska lugn resa mot mål, och han vann racet före Lars Kristian Ekorness i en Mini Marcos och Victorin.

En av de verkliga eldsjälarna, Sture Danielsson, skulle ha kört i detta heatet i helgen, men för andra

tävlingen i rad tvingades han kasta in handduken då bilen inte gick som den skulle. Han har byggt en ny Ford Escort Mk 1 med 1300 cc motor i år. Han fick ändå tillfälle att glädjas, då han fick mottaga vandringspriset till årets RHK-are. Detta pris delas varje år ut till någon medlem som gjort något förtjänstfullt för klubben. Danielsson är klasspappa för de nyare standardbilarna, plus att han brukar se till så att alla hamnar på rätt plats i depån vid ankomsten.

*Sture Danielsson,
vinnare av Ronnie
Petersonpriset för
sina insatser i RHK.*

Foto: Racefoto.



Rikard Hasselblad i en BMW, förlåt BMC Mini. Ja, BMW äger ju Mini numera, så det är klart att Rikard måste få prova på en "Koja". Han följs här av ett par stora Mustangar körda av Christian Nordal och Börje Eriksson. Foto: Racefoto

*En Lotus 47 hör
inte till
vanligheterna,
men Karskoga-
publiken fick
tillfälle att se
Bo Johanssons
exemplar.
Foto: Racefoto*





Pelle Svensson, Ralt RT 1 har tagit ledningen i omstarten före Bruno Hvid Nielsen, Ralt RT 30 och Ole Vejlund, Reynard SF 87. Foto: Racefoto.



Årevarv efter race 2 F-3. Segraren Lennart Pihlqvist i mitten, tvåan Pelle Svensson t.h och trean Joakim Broström t.v. Foto: Racefoto.

I heatet för formelbilar med slicks och vingar hände en olycka i starten som såg otäck ut. Ett par bilar hakade ihop, och Leif Thim slog runt i luften med sin Ralt RT 33. Thomas Marklunds körning i F-3 varade också bara några meter. Ytterligare tre bilar kunde inte ställa upp i omstarten där Pelle Svensson tog hand om ledningen direkt före Bruno Hvid Nielsen och veteranen Ole Vejlund som körde en Reynard FF 2000. Pelle kunde hålla täten med sin Ralt RT 1. Hvid Nielsen tvingades bryta efter halva loppet så Vejlund kunde ta andraplatsen före Joakim Broström, Ralt RT 33. I det andra racet var det Lennart Pihlqvist som höll i taktpinnen med sin Ralt och vann före Pelle Svensson och Joakim Broström.

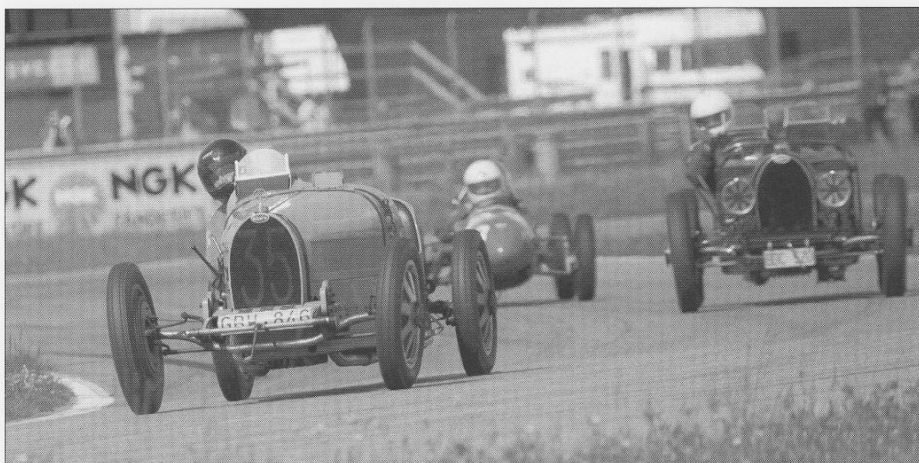
Förkrigsbilarna körde tillsammans med Midget och äldre Formel Junior, och som vanligt körde man på handicapbasis, på så vis att de långsammaste bilarna startade först. Första loppet gick på söndag förmiddag på en våt vägbanan. Snart kunde man skönja att Roy Palm hade en rejäl ledning med sin M.G., fast

att fältet började dra ihop sig. Trots handicapet hade några långsammare redan passerats av snabbare tävlande. Det blev till slut Roy Palm som kunde hålla undan för Ingvar Malm, Elva 100 FJ och Per Hågeman, Cooper Norton Midget, som just passerade Per-Olof Håkanson på upploppet. På eftermiddagsracet blev utgången något annorlunda. Nu lyckades Palm "bara" hålla undan till sista böjen då han passerades av Hågemans Midget medan Ingvar Malm gick in som trea, och Per-Olof Håkanson förpassades till den försmädliga 4:e platsen, även denna gång med minsta möjliga marginal.

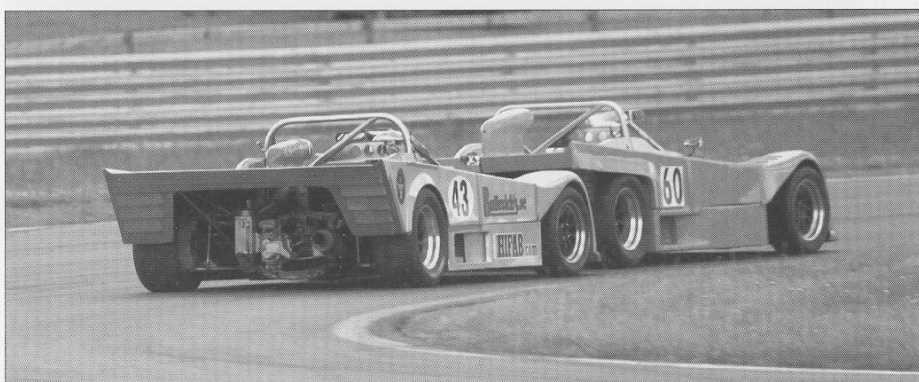


Sorti för "Doc" Lindberg och hans Elva 100-BMC. Foto: Racefoto.

Heatet för racersportvagnar bestod enbart av Sport 2000-vagnar. När han är med, så brukar Nicklas Johansson hålla i taktpinnen, och det såg ut att bli så även denna gången, men en liten exkursion utan-



Två Bugatti och en Cooper Midget. Janne Hansson följd av Per Olof Håkanson och Per Hågeman, Foto: Racefoto.



Nicklas Johansson (först) och Joakim Bergman idkar tandemkörning. Foto: Racefoto.



Jakten i Std ny. Mikael Östberg före Holm Jacob Matheson, Anders Berger och Göran Boström. Foto: Racefoto.

för banan gjorde att han föll långt ner i listan. Nu vann istället Joakim Bergman före Lars "Vegas" Johansson och Dagfinn Larsen, samtliga körande Tigabilar. I det andra racet kunde dock Johansson revanchera sig och vann före Bergman och Larsen.

Std/GT 1972-81, dvs. de stora elefanterna körde inte sitt första lopp förrän söndag förmiddag. Genast tog Mikael Östberg ledningen med sin stora Camaro men blev hotad av Hans Peter Havdal i en Kremer Porsche 911 RSR. Havdal fick senare bryta och andraplatsen togs av Göran Boström, också Camaro som fick kämpa sig fram. Tredje plats togs av Erik Berger knappt före sonen Anders.

Mikael Östberg tog också ledningen i det andra racet, hårt jagad av Holm Jacob Matheson i en Escort med en rapp BDA-motor, liksom Anders Berger samt Göran Boström. Matheson lyckades passera Östberg och vinna, medan Berger och Boström höll sina positioner.



Prispallstrion i Std/GT 72-81 på ärevarvet. I mitten segraren Mikael Östberg, t.v. tvåan Göran Boström och t.h. Erik Berger som blev trea. Foto: Racefoto.

Svenskt Sportvagnsmeeting, Knutstorp 3-4 juli 2010

Den 37:e upplagan av Svenskt Sportvagnsmeeting kördes på Ring Knutstorp med närmare 300 bilar som kom till start. Hela helgen var det stark sommarheta, vilket gjorde det tufft för både förare och funktionärer. Många tilltänkta åskådare valde nog stranden, men det kom ändå nästan 2.400 besökare. Tävlingen är den största varje år och de tävlande kör i Historisk Racing, Sportvagnsracing, Ginetta Cup och Radical, uppdelade i 2 x 14 heat.

BENGÅ ÅE GUSTAVSSON & PER HÅGEMAN

Klassen för GT/GTS-bilar före 1965 brukar vara störst just under den här tävlingen varje år. I år har man dels slagit ihop sig med Standard före 1965 och sedan delat upp alla bilar i två heat; över och under 1300 cc. Detta för att det inte skall bli för stora fartskillnader. I den större klassen tog Roger Adamsson, Lotus Elan, pole före Palle Pedersen, Ginetta G 4, som egentligen skulle köra i den lilla klassen, men han är så snabb att han hänger med de stora bilarna. Årets nykomling, Johan Frick, startade som trea i "Myggans" gamla bil. Alla tre kör i klassen GTS. Tommy Brorsson, Cortina Lotus, var bästa standardbil, och han startade 11:a. I första racet drog Adamsson ifrån de övriga, medan det bildades en

klunga av förare som hade en härlig fight. Pedersen lyckades slita sig loss från denna och köra in på andra plats i racet och Lars Bondesson spurtade till sig tredjeplatsen. Brorsson körde i mål som sjuva totalt och segrare i standardklassen före Lars Esselius och Claes Paulsson. I det andra racet var det Pedersen i sin lilla kvicka Ginetta som var snabbast iväg i starten. Adamsson lyckades dock jaga ifatt honom och även ta sig förbi och vinna sitt sjätte race i rad! Nykomlingen Frick lyckades också ta sig förbi och tog hand om andraplatsen. Han var alltså debutant i våras på Anderstorp och nu är han redan uppe på pallen. Pedersen slutade trea. I standardklassen vann Esselius före Brorsson.



Palle Pedersen, Ginetta G 4, (är den bara på 1000 cc??) har tagit täten i söndagsracet i Std/GT över 1300 cc före Roger Adamsson och Johan Frick, Lotus Elan. Foto: Racefoto.



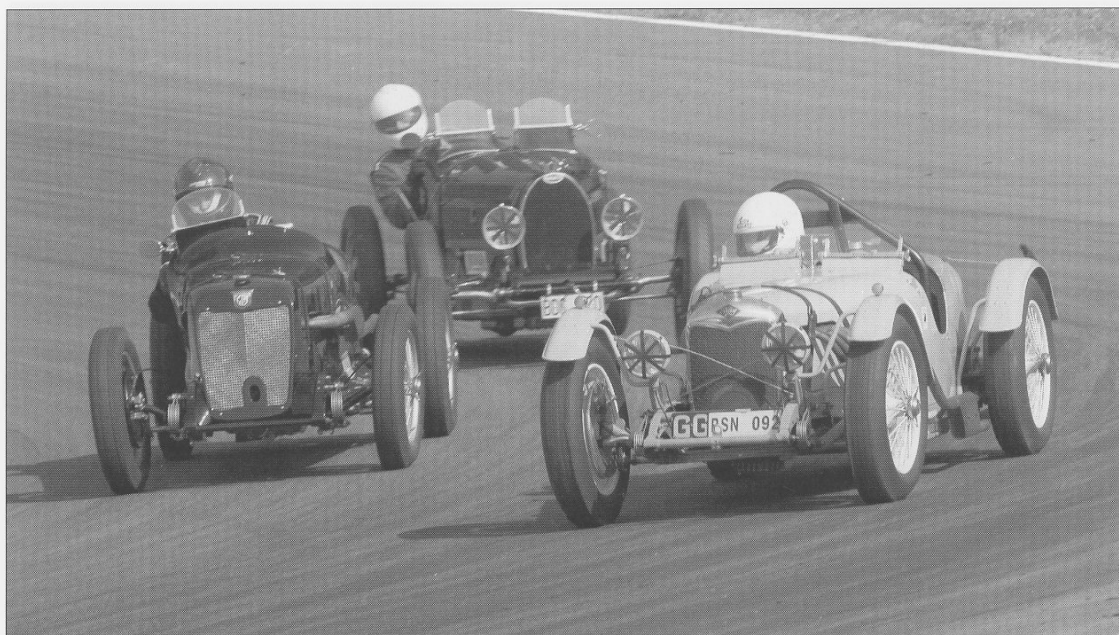
Peter Stöhrmann vann lördagsracet med sin Lotus Elite före Carsten Warnich och Bengt Bengtzon, de bägge senare i BMC Cooper S. Foto: Racefoto.

I heatet för de mindre bilarna var Christer Nilsson, Ginetta G 4, snabbast i kvalet före Jörgen Brynne, Lotus Elite och Palle Kragh Rühle, M.G. Midget, alla tre i GTS, medan snabbaste standardbil var Max Viebke i fjärde rutan. I första racet tog Rühle ledningen före Carsten Warnich som gjorde en kanonstart. Bengt Bengtzon låg trea. Rühle tvingades bryta då han fick problem med sin bakaxel. Peter Stöhrmann, Lotus Elite, smög sig upp genom fältet och

vann heatet före Warnich och Bengtzon, bägge i hundkojor. I det andra heatet ledde Warnich från start till mål. Bengtzon låg tvåa i början, men tappade mot slutet. Rühle kom tvåa och Jörgen Brünne trea. Som vanligt så delades det ut priser från det lokala företaget Energiteknik. GTS-förarna Johan Solman, Roar Eriksen, Johan Frick, Palle Kragh Rühle och Christer Nilsson fick 1000 kr vardera från representanten Lars Bondesson.



Bo Severinsson i Renault R-8 Gordini före Leif Molin, Austin Healey Sprite, Joakim Glaës, Austin Healey 3000 och Sissela Lidebjer, BMC Cooper S. Foto: Racefoto.



Förkrigare i Litoböjen. T.h. Magnus Neergaard. Riley Brooklands och på innern Roy Palm M.G. N-type före Per-Olof Håkansson, Bugatti 51. Foto: Racefoto.

Som en total kontrast till alla nyare bilar finns det även ett heat för riktiga klenoder. De äldsta bilarna från tiden före andra världskriget och de nyare är F3 500 cc från femtiotalet samt Formula Junior från 1959-60. Den äldsta bilen i fältet är Janne Hanssons Bugatti från 1928. De har en annorlunda startmetod och räknar ut ett handicap efter en formel som användes för länge sedan där de långsammaste startar först. De snabbaste startar ett helt varv efter de första, och meningen är att alla skall komma i mål ungefär samtidigt. Magnus Ne-

ergaard släpptes iväg först med sin Riley från 1931. Glenn Andersson släpptes ett varv senare med sin Alfa Dana Midget 500 cc från 1958. På näst sista varvet blev det en stor klunga då alla i princip hade kommit ikapp varandra och det blev en riktig spurt mot mål. De kör väl inte riktigt vad tygen håller, men det är heller ingen paradkörning. Per-Olof Håkansson, Bugatti 51, vann före Janne Hansson. Glenn Andersson kom trea. I andra racet vann Håkansson före Andersson och Chuck Bird i en M.G. K3 kopia från 1934.



Här är A-D fältet bra samlat alldeles efter målgång i söndagsracet. Först P.O. Håkansson, Bugatti 51, följd av Glenn Andersson, Alfa Dana Midget, och Chuck Bird M.G. K-3 kopia. Foto: Racefoto.



Stig Blomqvist # 33 före Anders Jensen som gått av och kör ute i gräset. Foto: Racefoto.

Vi fick även se Magnus Ahlqvist köra några uppvisningsvarv med Ronnie Petersons March 721X.

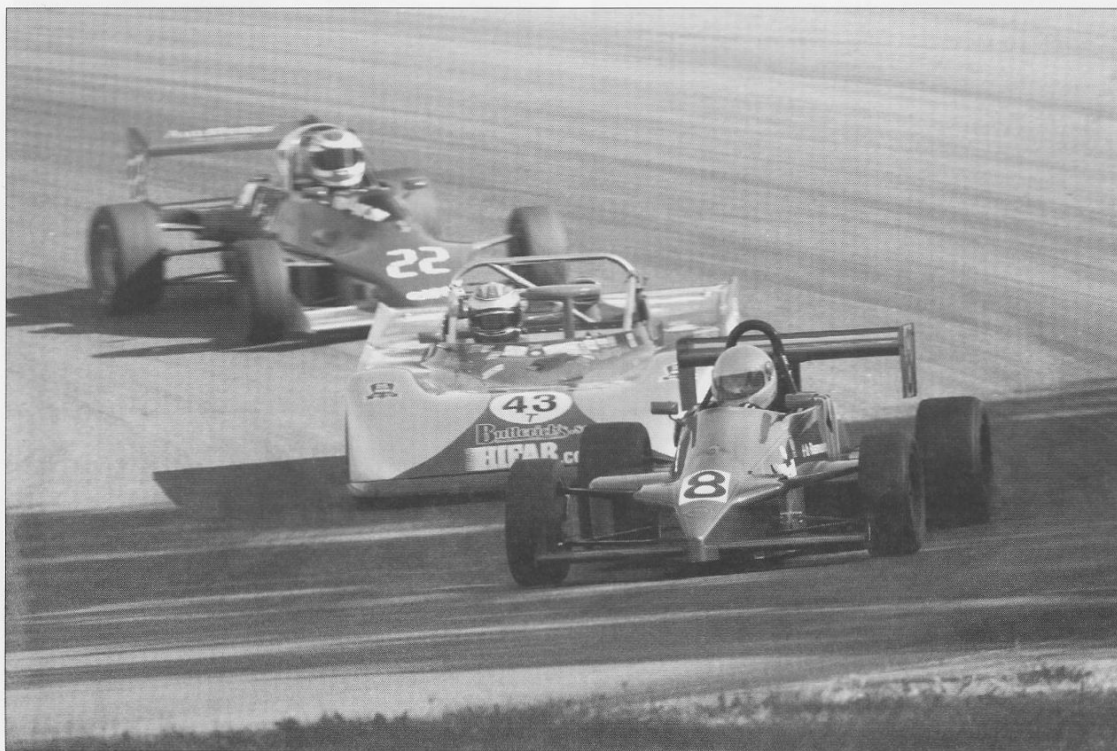
Rallyvärldsmästaren från 1984, Stig Blomqvist gjorde ett inlägg i 1000 cc Cupen, och han inledde med en 5:e plats i första racet där "omöjliga" Jagerwall, BMC Cooper S, vann före Anders Jensen, Saab 96 Sport och Lars Göransson som tog en fin 3:e plats med sin NSU Prinz 1000. I race 2 så tog Jagerwall återigen ledningen före Magnus Rehbinder, Cooper 998 och Jensen. Jensen skulle försöka sig på en omkörning av Rehbinder i slutet av rakan men råkade då få sladd, för av banan och fastnade i gruset. Det blev omstart och nu lyckades Stig Blomqvist gå upp på



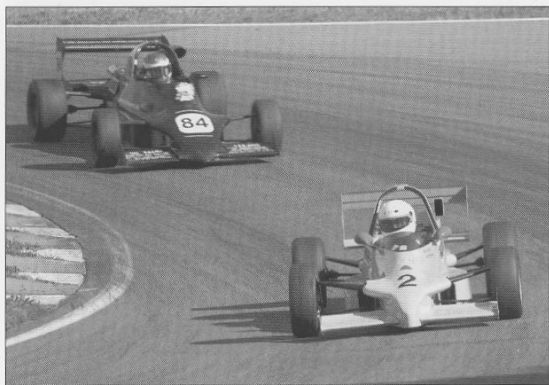
Peter Nylén, ny i 1000 cc Cupen med Saab 96 från 1961. Han skyndade långsamt och kom i mål i bägge heaten. Foto: Racefoto.

andra plats som han höll in i mål, även om han var hotad av Göransson som återigen överraskade.

Eftersom RS-heatet, läs Sport 2000, var klenst be-satt, då de flesta där föredrog att tävla utomlands, så körde man i det s.k. Formel ny-heatet. Vad de rätts-trogna tyckte vet vi inte, men för att vara en nödlös-ning var den ovanligt lyckad. I det första racet vann Kasper Stolze före Ole Vejlund, bägge i Reynard FF 2000-bilar med Lennart Pihlqvist i en Ralt RT 33 For-mel 3 på 3:e plats. Joakim Bergman vann i Sport 2000 men var först på 11:e plats totalt, vilket visar att formelbilarna var genomgående snabbare. Söndags-racet vanns av Lars Clasen, Reynard FF 2000 före Stolze och John Frederiksen i en Opel Lotus. Hel-danskt således, fast Clasen lär visst bo i Stehag.



En ovanlig syn för ögat. Joakim Bergmans Sport 2000 omgiven av # 8 Ib Rasmussen, formel Opel Lotus och # 22 Niels Jörgen Jørgensen, Reynard SF 84, FF 2000. Foto: Racefoto.



2 Lars Clasen, Reynard SF 87 före # 84 Kasper Stolze, Reynard SF 84. De blev 1:a resp. 2:a i söndagsheatet. Foto: Racefoto.

Heatet för Std och GT-bilar, period H (1972-81) emotses alltid med stort intresse. KG Almström brukar prenumerera på segrar här med sin BMW 3,0 CSL, men denna gången ville inte bilen gå riktigt. Istället var det Anders Berger som dominerade loppet med sin Escort och han vann med stor marginal till Almström som följdes av Mikael Östberg, Chevrolet Camaro, Tomas Hall, Ford Escort RS 1600. Därefter följde Förenade Bils BMW 3,0 CSL, ex Rune Tobiasson, körd av Joakim Söderström. Fast det stod Rune

Tobiasson i program och resultatlistor. Söndagstävlingens resultat blev litet oväntat. Segraren KG Almström, som nu fått fart på sin BMW, blev pådyvlat 15 sek.extra pga. tjuvstart vilket gjorde att han sjönk ner till 4:e plats. Anders Berger hade inte heller lyckan med sig. Han tvangs i depå för att sätta fast motorhuv och föll långt tillbaka. Istället blev det Mikael Östberg som vann före Joakim Söderström med Erik Berger på tredjeplatsen.

I Std/GTS 1966-71 var det gott om bilar, 26 st, och det var Tommy Brorsson för hela slanten. Med sin Escort TC slog han i första loppet märkeskollegan Poul Erik Dam Larsen och Brian Stolze, Ford Mustang. I det andra blev Jens Jeppesen, Escort BDA tvåa med Stolze på tredjeplatsen och Dam Larsen fyra.

Formel Ford 1600 var hopslaget med Formel Vee vilket borgade för ett heat med riktigt många bilar. I det första racet vann Niklas Jonsson före Pentti Hildingsson med Fredrik Fogelberg på tredje plats. Formel Veebilarna var genomgående något långsammare, men snabbast var Christer Eriksson före Lars Ohlsson och Axel Madsen. I söndagsracet var det åter Niklas Jonsson i topp. Hildingsson tvangs bryta alldeles på slutampen så Fogelberg gick upp en placering från lördagen med Anders Flodegård som trea. I Formel Vee var det åter duon Eriksson och Ohlsson i topp före Johan Lund med John Öhlens på fjärde plats.



Anders Berger, Ford Escort RS 1600 här före KG Almström, BMW 3,0 CSL. Foto: Racefoto



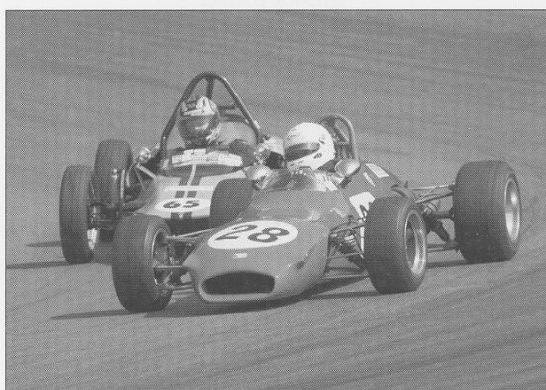
Amazonfight med Tage Johansson följd av Lars Krokstedt. Foto: Racefoto.



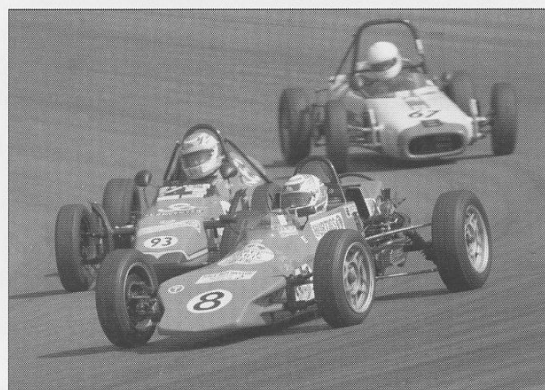
Jürg Bächli, Opel Commodore GS före Tomas Hall, Ford Escort RS 1600 och Joakim Söderström, BMW 3,0 CSL
Foto: Racefoto.



11, Tommy Brorsson passerar här # 14 Jens Jeppesen. Foto: Racefoto.



Clas Müller i en Brabham BT 28 före Ronny Bogen Jensen, Beach Car. Foto: Racefoto.



Bo Pettersson i en Kaimann leder här före Niels Hviid i en RPB och Lennart Mattsson i en RPB av äldre modell. Foto: Racefoto.



Start i det kombinerade Formel Ford – formel Veeheatet. I täten, # 59 Pentti Hildingsson och # 63 Niklas Jonsson. Foto: Racefoto.

Appendix K

Published on 24 June 2010 - Application from 1st July 2010

Article 4.4.1 (Red dot procedure) is modified as follows:

Article 4.4.1

Add to the end of the article:

« (...) before the next event.
Red dots may also be allocated in National events if proposed by an Eligibility Delegate recognised by the FIA for this purpose.»

Article 4.5.1 (Blackdot procedure) is modified as follows:

Article 4.5.1

Add to the end of the article:

« (...) their decision to the FIA.
Black dots may also be allocated in National events if proposed to and approved by the Stewards of the event by an Eligibility Delegate recognised by the FIA for this purpose.»

Article 7.1.1 (Technical Regulation for Production Road Cars) is modified as follows:

Article 7.1.1

Modify:

«These regulations apply to Touring Cars, Competition Touring Cars, Grand Touring Cars, ~~and~~ Competition Grand Touring Cars, and Special Touring Cars as defined in Article 2.»

Article 7.1.1 (Technical Regulation for Production Road Cars) is modified as follows:

Article 7.1.1

Modify:

«These regulations apply to Touring Cars, Competition Touring Cars, Grand Touring Cars, ~~and~~ Competition Grand Touring Cars, and Special Touring Cars as defined in Article 2.»

Article 8.2.2 (Tyres for Periods C to E) is modified as follows:

Article 8.2.2

Add:

«(...) having a speed rating of «S» or above and which have «E» or «DOT» approval, in accordance with the appropriate standard of the country in which the competition is taking place. The

manufacturer should be consulted ...

(...) T, CT, GT, GTS and GTP cars may use tyres marked «E» or «DOT», in accordance with the appropriate standard of the country in which the competition is taking place, with a minimum aspect ratio of 70% or period specification whichever is greater. CT, GTS and GTP cars may use Dunlop L section tyres.»

Article 8.3.2 (Tyres for Formulae and specific exceptions) is modified as follows:

Article 8.3.2

Add:

«(...) having a speed rating of «S» or above and which have «E» or «DOT» approval, in accordance with the appropriate standard of the country in which the competition is taking place. The manufacturer should be consulted as to the suitability of the tyre for the event.»

Article 8.4.1 (Tyres for Rallies) is modified as follows:

Article 8.4.1

Add:

«The tyres that may be used for rally stages on tarmac (and on rally stages on circuits or hill-climbs and on mixed events) are limited to tyres marked «E» or «DOT» (in accordance with the appropriate standard of the country in which the competition is taking place and excluding those marked «Not for highway use» or «For racing only») with an aspect ratio (...»

Article 8.4.6 (Tyres for Rallies) is modified as follows:

Article 8.4.6

Add:

«(...) of 75% or more. These tyres may be «E» or «DOT» approved, in accordance with the appropriate standard of the country in which the competition is taking place. The manufacturer should be consulted as to the suitability of the tyre for the event.»

Article 8.2.2.2 of Appendix VI to Appendix K (Fixation of the rollbars to the body) is modified as follows:

Article 8.2.2.2 - Fixation ~~Fixing~~ of the rollbars to the body:

«(...) 253-10 (8 points maximum). The fixation ~~fixing~~ of the rollbar pillars must be done with at least three bolts, and/or by welding. The attachment points of the front and main rollbars...
(...) with locking washers.
These fixations ~~fixings~~ represent a minimum. It is possible to increase the number of bolts, and/or to weld the steel rollbar to the body shell.»

Avslutningsfest och planeringsmöte i Karlsborg 13-14 november 2010.

Deltagaravgift 500:-

För detta får Du:

Båtresor på Vättern med lunch
Eftermiddagsfika
3-rätters middag
Levande orkester med dans
Lunch söndag

Tillgång till rum

Kombirum* singel	595:-
Kombirum* dubbel	725:-
Standardrum singel	725:-
Standardrum dubbel	895:-
Standardrum + singel	950:-
Standardrum + dubbel	1.150:-

**Kombirum är de rum som ligger i den hittills ej renoverade delen av hotellet.*

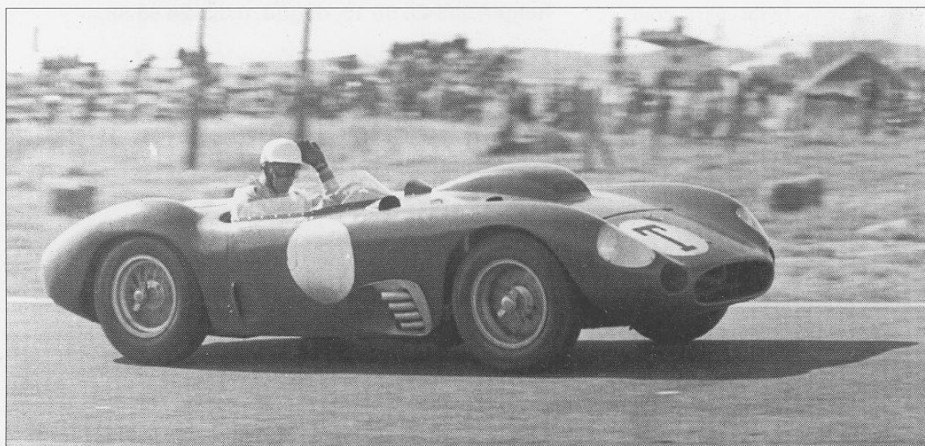
Alla avgifter betalas vid ankomst till hotellet, 500:- per pers + ev. rum

Fullständigt schema och program finns på vår hemsida www.rhkswe.org

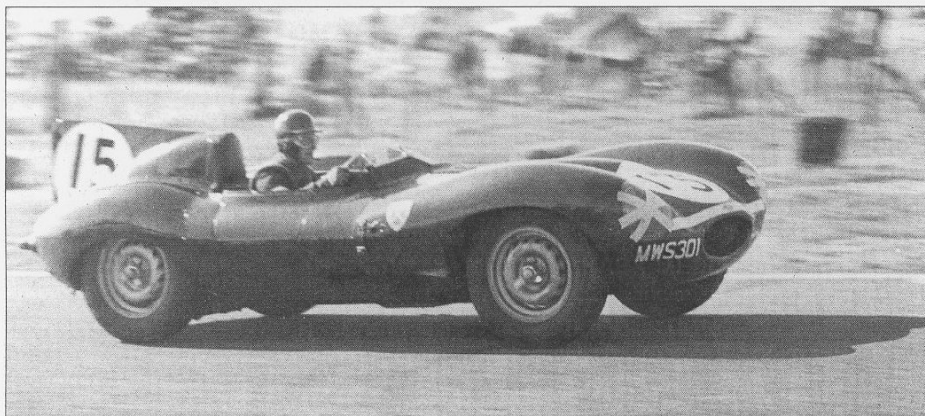
Klicka på "Tävlingar" och gå längst ner, där hittar du allt.

Där kan du också anmäla dig. Vänta inte, gör det nu om du inte redan har gjort det.

Nostalgia: Från Kristianstad GP 1956



*Maserati 450 S
i sitt första
utförande.
Maserati
provade men
deltog aldrig
med vagnen i
Kristianstad.
Foto: Svenharry
Åkessons
samlingar*



*Ron Flockhart i
Equipe Ecosses
Jaguar D-Type.
Foto: Svenharry
Åkessons
samlingar*