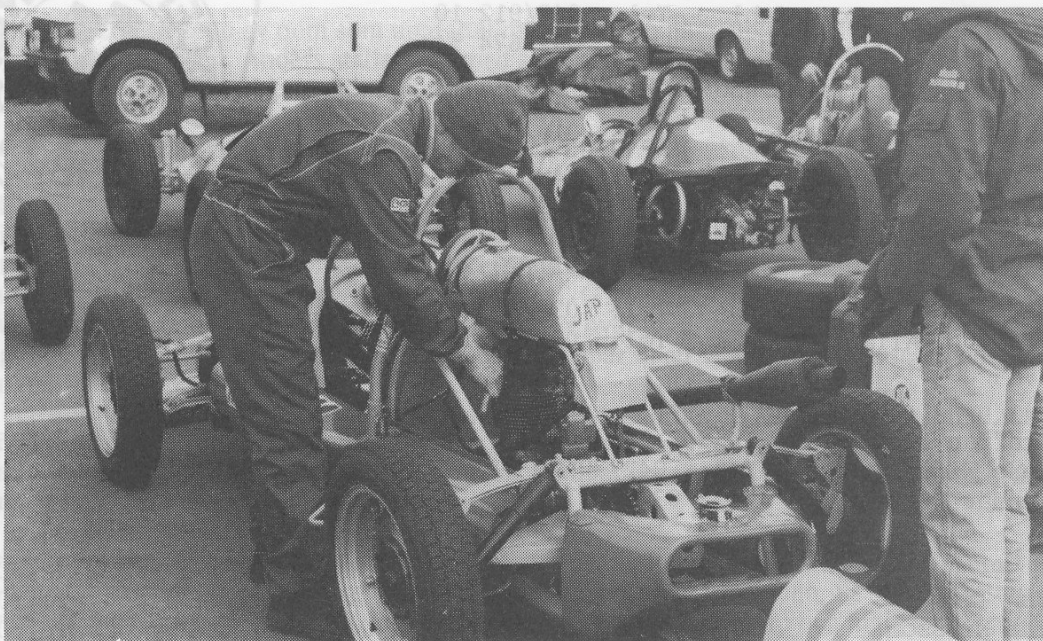


RUTFLAGGAN NR 4.1991



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 4007, S-183 04 Täby, Sweden



OBS!

DAGS ATT ANMÄLA DIG

OLDTIMER FESTIVAL PÅ RING KNUTSTORP DEN 6-7 JULI 1991

- ETT MÅSTE FÖR EN NOSTALGIKER -

OLDTIMER FESTIVAL PÅ RING KNUTSTORP - NU HAR DET HELA RULLAT IGÅNG!

Så vågar vi väl äntligen säga att det hela är på G!

Anmälningssblanketter är på väg ut till klubbar och förare i Europa och i detta nummer av RUTFLAGGAN finns anmälningssblanketten med - klar att fylla i och skicka in.

Vi hoppas nu självklart att Ni snarast anmäler Er till Ring Knutstorp så att vi kan visa arrangören att svensk historisk racing är att räkna med.

Ni som har utländska vänner eller andra kontakter, låt oss få adresserna till dem så att vi kan skicka en inbjudan. Inbjudan är på engelska och för att förenkla för oss själva och inte komplicera det hela med att göra den på flera språk. För våra medlemmar har vi bedömt det så att de flesta har erfarenhet av det engelska språket och det därför inte bör vara några problem.

Vi har tyvärr inte löst sponsorfrågan för den här tävlingen och det är kanske inte så konstigt med tanke på det mycket svåra affärsklimat som råder i Sverige just nu. Alla håller i plånboken och hänvisar till "krisen" i Sverige. Vi hoppas självklart på att kunna lösa allt på bästa sätt trots detta, och hoppas att Ni medlemmar har förståelse för situationen och ställer upp ändå. Vi hade t.ex. hoppats att våra medlemmar skulle ha kostnadsfri start på Knutstorp, men i nuläget går inte det. Vi kommer dock att med alla tillbuds stående medel försöka ordna med någon form av reseersättning för våra utländska deltagare och till det återkommer vi.

En fest på kvällen för alla deltagare planerar vi också och Ni som har ideér, eller vill hjälpa till - hör av Er.

Anders Hofverberg är en av dom som uppfattat mitt förra rop på hjälp med diverse saker runt ikring den här tävlingen. Anders ställer upp med sin bil, skaffar fram ytterligare någon från goda vänner, för att vara med på presskonferansen några dagar före tävlingen. Bra Anders och stort tack!

Vi behöver ytterligare folk - så släng Er på luren och hör av Er!

Så till något helt annat.

Medical Card är obligatorisk för alla Er som deltar i heat som är internationellt och i vilka klasser vi får utländska deltagare är ännu inte helt klart, men att det blir flera - det är vi säkra på. I midget-klassen deltar utländska förare och sannolikt även GT-GTS och standardvagnar. Det här betyder att Ni måste skaffa erforderliga handlingar, samt att för Er över 46 år gäller s.k arbets-EKG. Detta är viktigt och vi hoppas Ni ser till att skaffa alla dessa papper så att vi slipper från trassel vid själva tävlingen.

Vad beträffar racet för standardbilar på Knutstorp, så kommer det att köras som vanligt, d.v.s ingen tävling med byte av förare typ långlopp, utan helt som vanligt.

Vi har pratat med HMS om detta och tillsammans beslutat oss för den här tävlingsformen eftersom tävlingen ligger utanför FIA,s EM för historiska bilar.

I övrigt har våren nu kommit till Skåne på riktigt och härom helgen var det tävling på Sturup och en del historiska ekipage passade på att premiära i den mycket kalla vårvinden. Så stundar resten av säsongen, Falkenberg närmast, men jag hoppas alla prioriterar Knutstorp och hjälper till att göra detta till en höjare.

Lev väl - kör försiktigt med lite "räjsstuk"!

Jan Tromark

för RHK-region syd

P.S.

Om Ni vill sälja prylar på vår marknad i samband med **OLDTIMER FESTIVAL** på Knutstorp, ber vi Er ringa till Anders Lindskoug på telefon 042-298639 och boka plats.

100:- kostar det att hyra marknadsplats och vi vill se många schyssta "bra ha grejor" för oss bildårar denna ljuva sommardag på Knutstorp.

Övriga förfrågningar kan göras direkt till Ring Knutstorp, tel: 0418-80044 eller fax 0418-80055, eller Jan Tromark telefon 042-205233, eller fax 042-205234, samt Ian Nilsson telefon 0435-21370.

OLDTIMER FESTIVAL PÅ RING KNUTSTORP DEN 6-7 JULI 1991

- ETT MÅSTE FÖR EN NOSTALGIKER -

HISTORISK BILTÄVLING I FALKENBERG

RHK och FALKENBERGS MOTORKLUBB inbjuder till
tävling 1-2 juni 1991 på Falkenbergs Motorbana enligt följande:

TILLSTÅND

Tävlingen ordnas enligt SBF:s reglemente för nationell racingtävling för historiska bilar på bana inför publik.

BANA

Falkenbergs Motorbana medurs 1,85 km med asfaltbeläggning.

TÄVLINGSLEDNING

Tävlingsledare: Lennart Lindström
Tävlingssekreterare: Katarina Svensson

DOMARE

Domarordförande: Hultrika Hultgren,
Göteborg
Teknisk kontrollant: Jerry Davis, Halmstad

KLASSINDELNING

Heat 1
Heat 2
Heat 3
Heat 4
Heat 5
Heat 6

MCHK 2 uppvisningsklasser

Tävlingen är öppen för förare med svensk giltig licens.

Avlysning av hela tävlingen eller klass kan ske vid för få deltagare.

Hopslagning av klass kan ske.

ANMÄLAN

Anmälningssblanketter skall vara RHK tillhanda senast 15 maj under adress:

Leif O. Jönsson

Öja Pl. 4690

264 00 KLIPPAN

STARTAVGIFT

Startavgiften 440 kronor inkl.moms erlägges vid ankomst till banan.

Vid anmälan efter 15 maj utgår efteranmälnings tillägg på 315 kronor inkl.moms.

UPPLYSNINGAR OCH ÅTERBUD

Leif O. Jönsson tel: 0435-21834

Telefon till banan 0346-19461

TIDSSCHEMA

Tider för besiktning, träning, tävling, förarsammanträde anges i startbekräftelse.

PRELIMINÄRA TIDER

Lördag 1 juni	9 - 12	Besiktning
	13 - 17	Tidsträning klassvis
Söndag 2 juni	9 - 11	Kvaltävling 10 varv/ klassvis
	12.30 -	Tävling 15 varv/ klassvis

HOTELL

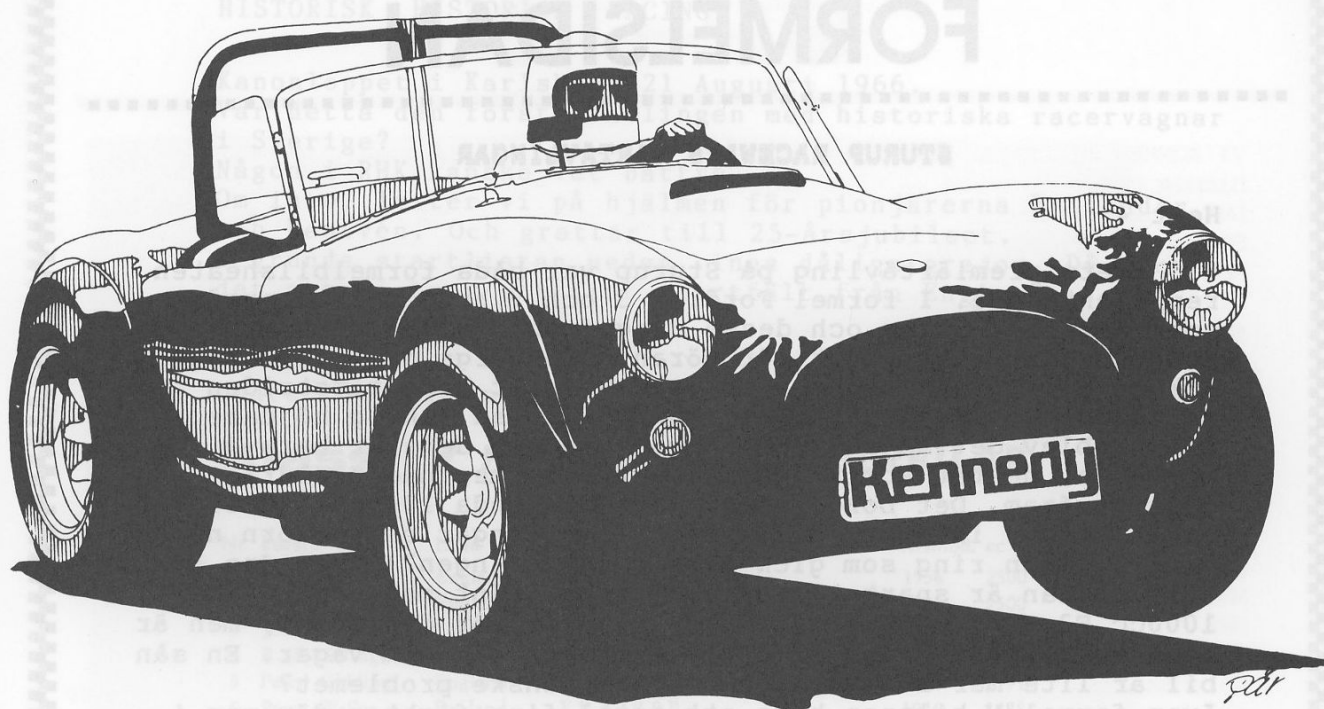
Värdshuset Hvitan Tel: 0346-82090

Vita Hästen 0346-80020

Hotell Skrea 0346-15521

VÄLKOMNA TILL FALKENBERG

RHK - FMK



CLUBMEN 'S FORMULA

Sportvagnsmästerskapet

1991

Tävlingsdagar:

25-26 maj	SSK	Kinneulle Ring
15-16 juni	SVKG	Rudskogen, Norge
27-28 juli	MGCC	Ring Knutstorp
10-11 augusti	SSK	Kinneulle Ring
31 augusti-1 september	SVKG	Falkenberg

Inbjudan och anmälan kan rekvireras från:



Stockholms Sportvagnsklubb (SSK)
Bo Pettersson
Berganäsvägen 18
135 52 TYRESÖ
Tel 08-742 17 18

Sportvagnsklubben Göteborg (SVKG)
Annika Felldin
Karl Johansgatan 47 F
414 55 GÖTEBORG
Tel 031-238 800

MGCC Malmö Centre (MGCC)
Magnus Neergaard
Kungshällagatan 41
212 30 MALMÖ
Tel 040-49 56 00

FORMELSIDAN

STURUP RACEWAYS VARTÄVLINGAR

Heat 4

Vid årets premiärtävling på Sturup var båda formelbilsheaten representerade. I formel Ford, F 3 och V heatet dominerade som väntat fordarna och dessa drog från starten lätt ifrån och hade det inte varit för Göran Anderbergs något konstiga omkörnings-försök redan i början av racet hade tätstriden mellan Göran, Peo och Anders kunnat bli en riktig höjdare. Men nu blev det så att Peo drog ifrån och det var bara i slutet av heatet som Anders kom starkt, men nådde aldrig riktigt fram. Det borde nämnas att den enda 1000cc formel 3 bilen tyvärr inte kom till start (nya ringar och motorn nöp, kanske någon ring som gick av vid monteringen?). Men Jan är tuff så han är snart tillbaka. Vad har hänt med alla andra 1000cc F3-orna? Man har hört att de är för dyra osv., men är Jan's billigare eller är det bara ingen mer som vågar. En sån bil är lite mer svårkörd och det är kanske problemet? Även formel V bilarna hade ett antal fina fighter där man i stridens hetta även körde om vid gul flagg (aja baja). Här kunde dock Nick ohotad köra till sig en klassegger.

Heat 5

Detta är det riktiga muskelbilsheatet (fast här behöver man dessa för att få igång alla). I år skall vi enligt det internationella reglementet köra FJ och F3 500cc ihop. Här i Sverige har vi även inkluderat FV (dock inte här på Sturup?). Det heatet dominerades av den som vanligt mycket stilfulle Ingvar i sin Elva FJ som ohotad kunde ta hem heatsegern. Fast starten var som vanligt mycket spännande. Vi hade, i saknad av Gunnar som körde sönder i träningen, stora förväntningar på den startsnabbe Allan men det blev Lars H. som kom som skjuten ur en kanon och nafsade på Elvan. Det blev mycket fin racing i en enligt min åsikt unik klass (inte ens i England kan man få ihop så många halvpannor på en gång) Grattis till er alla.



HISTORISK HISTORISK RACING ?

Kanonloppet i Karlskoga 21 Augusti 1966.

Var detta den första tävlingen med historiska racervagnar i Sverige?

Någon i RHK kanske vet bättre.

Om inte, lyfter vi på hjälmen för pionjärerna Bellander och Leufvén. Och grattar till 25-årsjubileet.

Begrunda startlistan nedan, inga dåliga grejor. Då gick det att få över ett fint startfält från England.

Men nu?

Undrar Gunnar Brisman

Klass IV HISTORISKA RACERBILAR

20 varv = 60 km

Nr	Förare	Land	Bil	Årsmod.	cc
1	Charles Lucas	England	Maserati 250F	1956	2500
2	Richard Bergel	England	Maserati 250F	1956	2500
3	John Freeman	England	Aston Martin Spa Special	1936	1970
4	R. E. Salvage	England	Connaught A3 Single Seater	1951	1960
5	Peter Giddings	England	Bugatti "35"	1924	1991
6	Peter Waller	England	E.R.A. R.9.B.	1936	1488
7	Allan Cottam	England	Connaught AL 10	1953	1960
8	Derrick Edwards	England	Aston Martin 16 Valve 4 cyl GP	1925	1475
9	Patrick Lindsay	England	E.R.A. B	1936	1488
10	W. R. G. Morris	England	E.R.A. Racing	1936	1488
11	Hamish Moffatt	England	Bugatti 35 T	1924	2262
12	Peter Brewer	England	Aston Martin F1 Racing Car	1959	3000
14	W. D. A. Black	England	Alfa Romeo 8 c Monza	1931	2665
15	C. B. Crabbe	England	Maserati 8 CM Monoposo	1934	2980
16	Peter Spero	England	Maserati 250F	1953	2500
17	J. Le Sage	England	Lotus 16 Coventry-Climax	1959	2260
18	Anthony Brooke	England	Talbot Lago Racing	1948	
19	Jan Bellander	Sverige	Allard H 51	1951	3000
20	Olle Leufvén	Sverige	Maserati 200 S	1956	2000
21	Björn Bellander	Sverige	Ferrari 750 Monza	1955	3000

KINNEKULLE 25 - 26/5

HEAT 4 Formel Ford + F 3

HEAT 5 Formel Junior + FV

Då är det åter dags för vår klassiska körning på Kinnekulle Ring, och enligt programmet i Rutflaggan nr:3 skulle detta gälla heat 4 med reservation för ändring.

Efter genomförd enkät ser det glest ut i startfältet med bilar enbart från heat 4, c:a 6 stycken.

Därför blir det en ändring och materiel från heat 5 d.v.s. FJ och FV har möjlighet att delta.

Heatet kommer således att bestå av FJ, FV, FF, F3.

Vi hoppas givetvis på ett trevligt arrangemang med bra väder och att vi grupperar oss på ett gemensamt ställe i depån för att skapa den sociala kontakten.

Full fart framåt med en blick i backspegeln.

Anders Lindskoug.

GT - GTS

VI KOMMER TILLBAKA, VI KOMMER TILLBAKA var det visst en sång som gick för en himmla massa år sedan.

Det är kanske samma sak med GT/GTS bilarna om man ser på startfältet på Sturup, det blev bara 6 bilar då 2 bilar föll bort i slutminuterna.

Men ser man till 1990 års startfält är det inte så tokigt ändå, de flesta trodde att det inte skulle gå att köra utan GTP bilar. Ser man sedan på att det var 6 st som kom till start i GT/GTS klassen som var ganska tunn under 1990, och 8 st i standardvagnsklassen som var den största under förra året tror jag inte man behöver vara rädd att det blir för lite bilar under 1991.

Bara en stilla undran, var är alla pågarna när det är race på Mantorp eller Kinnekulle.

Att Thomas Henrysson skulle köra till sig segern var det nog ingen som tvekade om, det var en fröjd för både öga och öra när Elanen for fram på den kuperade Sturupsbanan.

Bengt-Åke Bengtsson fick kämpa ganska hårt för att ta sig förbi Claes Wersells MGB, Bengt-Åke vann nog den kampen på rutin för han passade på att följa med när det var dags för en varvning.

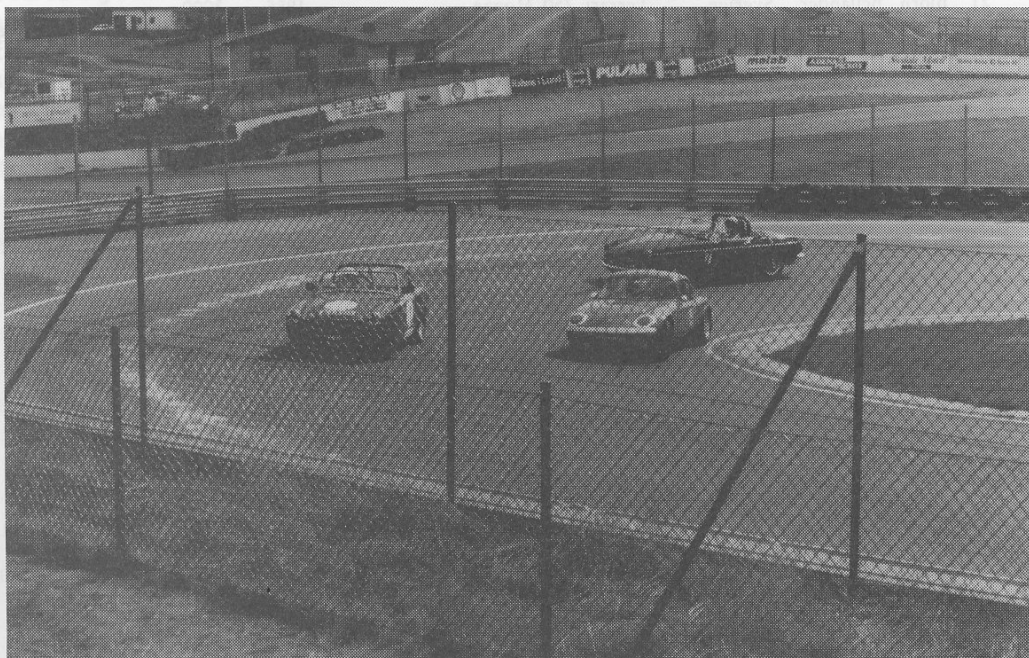
Det såg ut som Claes Wersell har fått riktigt bra snurr på järnhästarna i MGBn. En annan MGB som var med för första gången var Bo Perssons bil som säkert kommer att kunna hänga med Claes när han får sortera ut den.

Richard Schultz som har Stina Widenborgs förra Alfa hade en jämn och fin kamp med Mian Jutterström under alla 15 varven, det var aldrig mer än 5 meter mellan Alfian och MG-n.

Den som var mest deppig i Sturup var nog Barbro Nivstrand som inte hade fått bromsarna till TVR-en, utan fick finna sig i att agera publik.

Nu är det bara att plocka ihop bilarna till FALKENBERG den 1 - 2/6 så det blir ett stort och fint startfält där.

Mats Israelsson



GT - GTS



STANDARDVAGNSSIDAN

Roger Roger du olycksalige yngling.

Vem tror ni släpade sin bil 67 mil för att konstatera att en oljeslang som går mellan toppen och blocket gått av, ni får bara gissa en gång. Heter man Grimborg får man inte gissa alls.

Nu blev det ändå 8 st standardvagnar som kom till start i premiärracet på Sturup Raceway, det var inte så dåligt med tanke på vädret och avståndet. 6 bilar kom från huvudstaden, 2 kom från Göteborgstrakten, det måste finnas standardbilar även i skåne, alla kan ju inte köra formelbil.

Vi som körde hade det ganska stressigt då det var 3 st träningar på lördagen samt en träning och tävling på söndagen, så nog fick vi en bra utdelning för startavgiften, eller hur Roger.

Blyg och försynt som jag är tar vi tävlingen bakifrån.

Gias BMW går fortare för var gång den kommer ut på en bana, denna gången var hon bara 18 sekunder efter Göran Kölborn i SAABen som även den går bättre för varje gång.

Nisse tog stryk av Tord Elander som kör en NSU 1000, det var första gången Tord körde från Nisses SAAB. I Mantorp 1990 vann Nisse över Tord med ett halvt varv. Sven-Ola Stenqvist tog sig in på en 4-de plats, 3 sekunder före Tord.

Sedan var det en lucka till täten som bestod av Johan Alander, Lasse Fritz samt mig själv.

Alanderpojken körde vilt sladdande in på en 3-dje plats, 3 sekunder efter Lasse som i sin tur var 10 sekunder efter mig över mållinjen.

Det ska bli mycket roligt att se vad hundkojorna kan göra åt Cortinorna på Kinnekulle, dom närmar sig oroväckande fort, vi får nog se vad det lider.

Då kom vi helt naturligt in på nästa race som är på KINNEKULLE RING den 25-26/5 hoppas det kommer fler bilar dit, jag vet att det kommer några nya bilar som vi inte har sett tidigare.

Sedan är det bara att hoppas att gänget från 1990 dyker upp, Magnus, Hasse Zolnir, Anders Weglin, Anders Holmström, Doc, Sverre L, Jonny L, Börje, Christer, Roger, Greger P, Bengt B, Wicke W och Stickan Dahlman. Tillsammans med oss som körde i Sturup och några nya bilar kan det bli ett härligt startfält. Jan-Ove (järnhandlaren) har sin Volvo klar till Kinnekulle, har du din bil klar ???????

Hälsar eder klasspappa



STANDARDVAGNSSIDAN



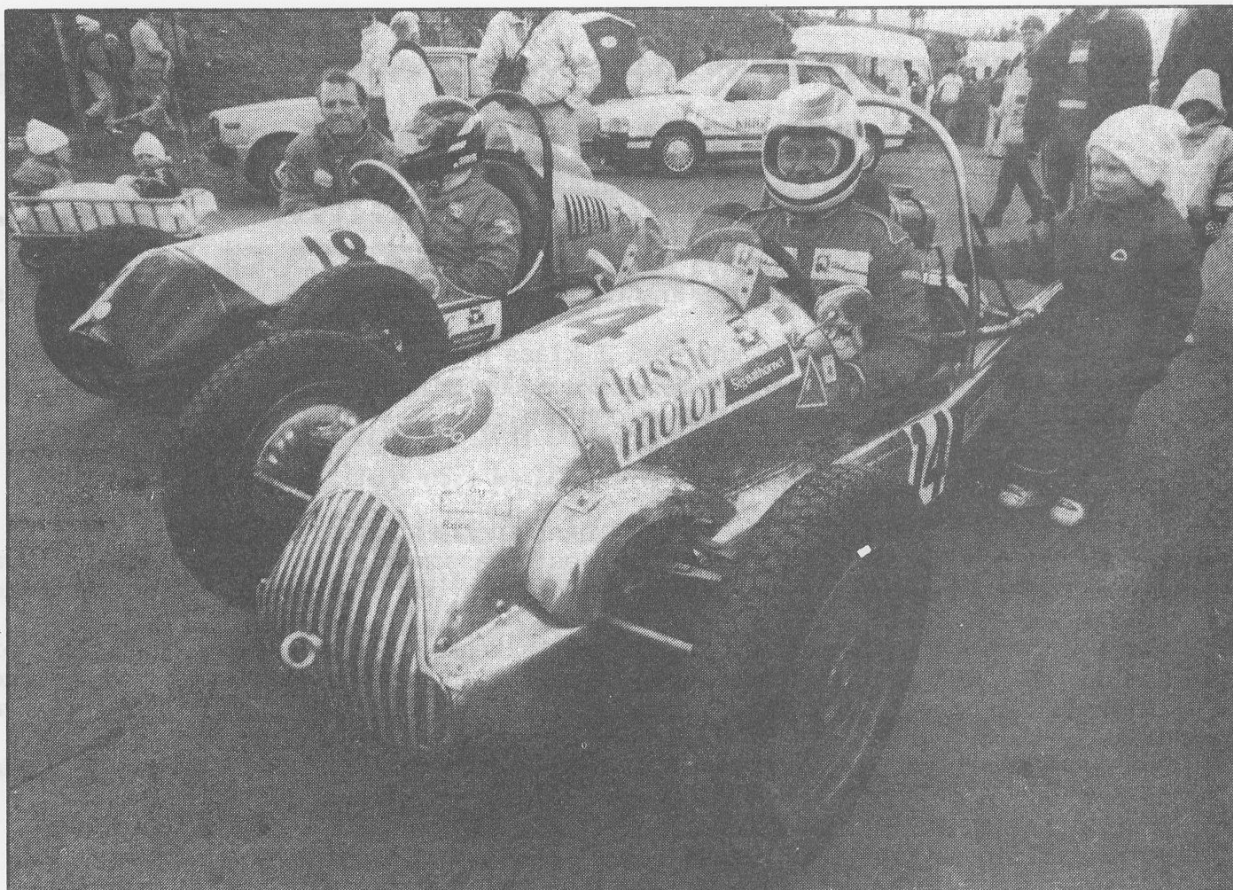
Tillbaka till



Från
Tidningen

ARBETET + SKÅNSKA

DAG
BLADET



På Sturup Raceway möttes gammal och ung. I Effyh Midget 500 sitter Björn Leufvenius, som renoverat William Arnes gamla "burkbil". Kalle Lundgren från Skurup drömmer om att få byta ut trampbilen mot en Midget.

Foto: MAGNUS JOHANSSON

Tillbaka till 50-talet för en dag

□ Av ÅKE WIKTORSSON

STURUP: Det vilade lite av 50-tal över racingtävlingarna på Sturup Raceway på söndagseftermiddagen. I ett av loppen tävlade man i midgetbilar, bland annat en Malmö-byggt "Effyh", som hade sin storhetstid för ungefär 40 år sedan.

Vid tävlingarna på motorbanan intill Sturups flygplats hade arrangörerna, Sturup Raceway och KAK, gjort en särskild satsning på de historiska bilarna. För bland alla de nya Volvo original-, standard-,



● Bröderna Per, till vänster, och Lars Hågeman med sina klassiska midgetbilar av märket Swebe. Bilarna har Japmotorer som man också hittar på speedwaycyklar.

roadsport-, formel F- och formel V-klasserna tävlade man i historiska sportbilar, histori-

ska standardbilar och midgetklassen.

Ettriga bilar

Midgetbilarna dök upp under slutet av 1940-talet och hade sin glansperiod under 1950-talet. Då körde tävlingsidoler som Åke "Halvpannan" Jönsson och Sven "Bergvägg" Andersson de små ettriga bilarna med motorer på max 500 kubik.

Båda dessa herrar fanns representerade vid tävlingarna på söndagen, Åke "Halvpannan" Jönsson i egen hög person som åskådare och Sven "Bergvägg" Andersson genom en Swebe-midget från 1948 som han byggt.

— Det är första tävlingen jag kör med den, berättar Per Hågeman från Malmö som rattade den metanoldrivna gul-blå bilen.

Han fick möta bland andra sin bror Lars Hågeman som körde en Swebe byggd av legendariske raceföraren Ronnie Peterssons far Bengt.

— Svenne "Bergvägg" och Bengt Petersson byggde Swebe-bilarna tillsammans och byggde då två åt gången, berättar Per Hågeman.

Konkurrerades ut

I midgetloppet tävlade också två Effyh, Malmö-byggda midgetbilar, som dominerade sporten en tid innan de konkurrerades ut av Cooper midget, som också hade en representant med i loppet på söndagen.

Resultaten från söndagens tävlingar på Sturup Raceways hittar ni i sportens resultattabeller.

INFORMATION

Till Kinnekulle den 25 - 26/5 är inbjudningarna på väg om ni inte redan fått dessa när ni läser tidningen.

Det är klasserna 3 och 4 som kör där. I klass 4 är även FJ samt FV är inbjudna att köra. Dit kommer ett par nya standardvagnar enligt hörsägen, vi får väl se. Det är bara att hoppas på fint väder och bra race.

Till Falkenberg den 1 -2/6 får du inbjudan i detta utskick.

Där är det som du vet alla historiska klasserna som kör. Även MCHK kommer att vara där med 2 heat med historiska racingmotorcyklar, det blir en hel helg i racingdoft från 50 och 60 talen.

Missa inte denna möjlighet att få köra på Falkenbergsbanan med din historiska bil. Som du redan vet så får vi köra även denna tävling med de däck vi körde med under 1990, du får naturligtvis köra efter 1991 års däckreglemente om du har köpt nya däck.

Som du har sett på inbjudan kommer vi även i år att köra 2 tävlingsheat på söndagen då det var något som föll alla i smaken de gånger vi körde så under 1990.

Se till att du skickar in din anmälan i tid, då behöver du inte betala någon efteranmälningsavgift (du blåser fader Allan på 63 spänn)bra uträknat va.

Till Norge åker vi helgen den 15 - 16/6, närmare bestämt till RUDSKOGEN som är Norges nya bana. Den lär vara mycket fin att köra på, och ligger inte så långt bort som man kan tro. Bara 22 mil från Göteborg, c:a 50 mil från kungliga hufudstaden. Där kommer man att köra de vanliga sportvagnsheaten samt historiska klasserna som följer, GT/GTS, heat 4 FF + F3, heat 5b + heat 6.

Hoppas så många som möjligt ställer upp och hjälper SVKG att dra runt det hela nu när dom har ordnat så vi får köra på en ny bana.

Det är en nationell tävling, så det behövs inte medical card, däck för historiska bilar samma som Falkenberg. Anmälan kommer eller ring SVKG tel:031/238 800.

INTERNATIONELL TÄVLING PÅ KNUTSTORP DEN 6 - 7/7.

Inbjudan och övrig information finner du på annan plats i tidningen.

Vad du måste tänka på utöver det vanliga är detta med däck, där ska vi följa det nya reglementet som du redan har fått.

Medical card är även det obligatoriskt i de internationella klasserna.

Om du vill ha underlaget för medical card kontakta bilsportförbundet på dagtid tel:08/713 60 00 eller undertecknad på kvällarna 08/756 28 35.

Det där med däck enligt nya reglementet visade sig vara svårare än jag trodde att hantera,därför föreslår jag att respektive klass pratar ihop sig om vilka däck som är lämpliga för just den klassen. Klassen för standardbilar 1301---1600cc kommer att försöka få tag på Yokohama AVS 161.

Till slut vill jag bara påpeka en liten detalj, bara för att man är sekreterare i en racerhistorisk klubb i sverige,får man inte köra över Mians motorhuv hur som helst, inga namn.

Mats Israelsson



KRAV PÅ BRANDSLÄCKARE OCH BATTERIFRÅNSKILJARE

Från 1 juli 1991 skall MHRF-försäkrade bilar vara försedda med batterifrånskiljare och brandsläckare.

De nya kraven gäller vid helförsäkring och uppställningsförsäkring. De gäller inte för lagerförsäkringen.

Under renoveringstiden räcker det med den släckare som självklart finns i varje garage.

Eftersom många skador sker då fordonen är uppställda måste varje bil förses med brandsläckare och frånskiljare. Det räcker inte med att t ex ha en enda brandsläckare och flytta den mellan olika bilar beroende på vilken som används.

INFORMATION

RHK önskar dessa nya racerhistoriker välkomna i klubben.

Lars-Åke Nilsson	Fjugesta	Öystein Saetre	Norge
Michael Carlson	Stockholm	Clas Jönsson	Älta
Mikael Aaro	Gammelstad	Carleric Johansson	Söderhamn
Tomas Arvén	Järfälla	Ulf Andersson	Löddeköpinge
Gunilla Sundblad	Stocksund	Carl-Axel Klarberg	Brösarp
Mikael Bergman	Arnäsfall	Mats Borssén	Stockholm

TILL SALU

Nu är f.d Pickos grupp 2 koja till salu, den är i dagsläget något ombyggd men går med enkla medel att återställa till det skick den var i när den hade sin storhetstid i mitten på 60 talet.

Passa på nu, ring ägaren Niklas Johansson tel:0371/173 60 hem, 0371/179 51 arb.

EFTERLYSNING EFTERLYSNING EFTERLYSNING EFTERLYSNING

Om någon känner någon av de här nedan uppräknade personerna vore vi väldigt tacksamma om ni ville kontakta klubben, då deras tidningar kommer i retur p.g.a att de har flyttat.

Clas Muller, Mats Andersson, Peter Blegvard, Ulf Bergman, Björn Östlund, Patrik Lindell, Tom Gruen, Vello Thomasson.

Ring eller skriv, så de får sina tidningar.

INFORMATION

HISTORIC RACING UTOMLANDS - ERFORDERLIG PAPPERSEXERCIS

Pga förfrågan från intresserade deltagare i RHK Klass A-D har jag undersökt med Horst Brüning, som har lång erfarenhet, om vad som gäller beträffande pappersexercis vid historisk racing utomlands. Horst meddelar följande:

1. Blankett för "Medical Card" rekvireras från Sv. Bilsportförbundet, Idrottens Hus, 123 87 FARSTA, tel 08-605 60 00. Obs i mycket god tid! Samtidigt rekvireras (mot SEK 400:-) även internationellt starttillstånd för säsongen.

2. Läkarundersökning (med arbets-EKG), genomförs enl blanketten och sänds till SBF.

3. SBF utfärdar Medical Card (kostar SEK 150:-).

4. Kopia av RHK's anmälarlicens, rekvireras från Ian Nilsson eller Roger Grimborg.

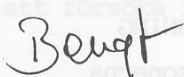
5. Anmälningssblankett rekvireras från arrangören, fylls i och sänds till RHK för tillstyrkan. Horst brukar dessutom bifoga frankerat och adresserat kuvert till arrangören, så att anmälan kan postas direkt från RHK. Eventuell anmälningsavgift kan bifogas i form av internationell check.

6. Vår vanliga licens gäller förutsatt att fotografi sätts på.

7. Sist, men inte minst, bilens ID-handling måste förstas medföras, tillsammans med licens, körkort och de ovannämnda dokumenten.

Obs! Horst har dessutom frivilligt med anmälan bifogat kopia av starttillståndet samt av de 2 första sidorna av bilens ID-handling. Detta har uppskattats av arrangören och minskat formaliteterna efter ankomsten till banan.

Hälsningar,



Bengt Frelin



SVENSKA
BILSPORTFÖRBUNDET

The Swedish
Automobile
Sport Federation

Stockholm den 18 april 1991

Björn Berlin
Repslagargatan 4 C
211 21 MALMÖ

Tack för Ditt brev. Jag har tagit god tid på mig för att tänka över de synpunkter Du framför.

"2.300 spänn innan du vrider om startnyckeln!!" Rubriken fick mig nästan att tro att Du klarar av förberedelserna inför en tävlingssäsong till denna kostnad. Efter att ha läst hela brevet förstår jag att Du reagerar mot att licenser i likhet med verkstadstjänster, däck, bränsle, hotell, anmälningsavgifter med mera kostar mer i år än i fjol.

Det som Du kallar "århundradets skattereform" - själv föredrar jag att tala om "århundradets skatteomläggning" - drabbar naturligtvis alla och envar. Även Svenska Bilsportförbundet drabbas av avsevärda kostnadsökningar vilket gör att vi tyvärr tvingats se över våra avgifter inför säsongen 1991.

Låt oss ta kostnaderna för det Du kallar pappersexercisen punkt för punkt.

Licensen har alltid kostat pengar. En gammal tumregel är att den dyraste licensen inte ska behöva kosta mer än en full tank. Licensen är inte bara ett papper som ger Dig möjlighet att delta i tävlingar som arrangeras inom ramen för FIA/FISA-reglementet, licensen omfattar också en försäkring. Inför 1991 har vi, efter att ha legat på samma avgifter under flera år, tvingats göra en höjning för att "vrida klockan rätt". I fortsättningen kommer kostnaden för licensen att följa index. När det gäller A-licensen i racing har denna höjts från 350 kr till 450 kr. I Ditt fall kan Du spara 125 kr genom att söka nedklassning av din A-licens till en B-licens hos Racingutskottet.

Postadress: IDROTTENS HUS
S-123 87 FARSTA
SWEDEN

Gatuadress: Storforsplan 44, Farsta
Telefon: 08-713 60 00
Telex: 14179 Sports S

Telefax: 08-94 35 11
Telegram: Autosport, Stockholm
Bankgiro: 495-8617
Postgiro: 35 23 00-8



Årsavgiften i en SBF-ansluten klubb är en kostnad som förbundet inte råder över. Du kan spara flera hundra kronor genom att tillhöra en klubb med lägre avgift. Men jag tror att Du tycker att gemenskapen och stämningen i Racerhistoriska Klubben är värd en hel del. Om jag inte minns fel är Du en av de allra äldsta medlemmarna. Var det inte så att jag skrev på för Din racing/icens redan innan klubben hade en formell styrelse? Efter att ha tagit initiativet till bildandet i RHK i slutet av sjuttiotalet fungerade jag som någon sorts fadder innan den första styrelsen trädde till.

Läkarundersökningen kan kosta stora pengar, närmare en tusenlapp om man inte går till en mottagning där man kan få hela undersökningen till ett pris.

Det finns till och med de - bland dem jag själv - som genom företagshälsovården fått hela undersökningen inklusive arbets-EKG utan kostnad. Det gäller naturligtvis att planera besöket och vara ute i god tid så att man slipper betala det högsta priset.

Här finns alltså pengar att spara, hur mycket är beroende av vad som ingår i anställningsförmånerna och vilka kontakter man kan tänkas ha.

Avgift för Medical Card är däremot en utgift som inte kan sparas in. I vårt jobb här på kansliet ingår att gå igenom de insända läkarintygen, stämpla kortet och se till att det kommer tillbaka till föraren. Faktum är att 150 kr inte är något högt pris med tanke på den tid och de kostnader som varje kort innebär.

Kravet på Medical Card har funnits som en rekommendation under många år. Vissa länder har haft detta som obligatorium. För svensk del har vi legat lågt i det längsta. Med från och med i år är Medical Card ett krav från FISA.

För min del tycker jag att kravet på EKG är berättigat när det gäller herrar i Din och min ålder.

Även om både du och jag är lika pigga som vi var för tio år sedan tycker jag att det känns tryggt att veta att alla som finns med i racet är lika friska. Dessutom känns det väl ganska skönt att veta att man är i sådant skick att man håller ihop några år till?

Jag kan berätta för Dig att så sent som i juli 1990 var jag med om att en 42-åring dog av hjärtinfarkt i en Williams Grand Prix-racer i samband med en träning på Silverstones GP-bana. Han fick infarkten 45 sekunder efter det att han hade kört om mig på Hangar Straight. Min egen gamla bil gjorde 215 kmh där, jag förmodar att hans fart måste ha varit nära 300. Till saken hör att denne förare nekats licens just på grund av hjärtfel. Att han trots detta kunde delta i en privat träning är ju ganska oroväckande, eller hur?

Det är just av detta skäl som man vill ha arbets-EKG istället för vilo-EKG. Även om det säkert är nog så krävande att som i Ditt exempel flyga jumbojet måste Du komma ihåg att ett sådant plan närmast är att köra buss jämfört med att flyga avancerat. Därför ställer bilspporten numera dessa mycket höga krav på sina utövare. Kraven ställs av omtanke om Dig och mig, Björn.

Starttillståndet har tidigare varit gratis. Detta har inte inneburit att det inte kostat något. Hanteringen av varje starttillstånd tog under 1990 i genomsnitt en timme per gång på grund av att de flesta uppgifter var ganska så ofullständiga. Genom att ta fram ett permanent starttillstånd och låta brukarna betala har vi skapat ett rättvisare system. Tidigare har det ju varit så att någon annan faktiskt betalat för dem.

För att göra det billigare för dem som bara vill köra en tävling per år utomlands har vi ändrat bestämmelserna så att man betalar 200 kr för första utlandsstarten. Förutsättningen är då att anmälan går via oss så att vi kan stämpla den.

Någon starttillståndshandling utfärdas inte då. Den som sedan förhoppningsvis kommer på bättre tankar och inser att kostnaden för licens och andra SBF-handlingar blir lägre ju fler gånger man startar utomlands betalar ytterligare 200 kr och får då ut sitt permanenta tillstånd. Den som vill ha ett permanent starttillstånd omgående betalar däremot sina 400 kr.

Ska man åka rally kan man skriva in sin co-driver i starttillståndet vilket innebär att en enstaka rallystart inte kostar $2 \times 400 \text{ kr} = 800 \text{ kr}$ utan rätt och slätt 200 kr.

Beträffande Dina farhågor att vi i likhet med andra organisationer skulle ha någon sorts självändamål i att växa kan jag lugna Dig. Ska vi utvecklas åt något håll så är det genom att vara färre människor som jobbar ännu effektivare.

Beträffande Din personliga reflektion om att Du inte blivit bättre som förare tack vare nyordningen kan jag givetvis inte ge Dig annat än rätt.

Bättre förare blir Du bara genom att tävla mer, träna mer och testa mer. Då får Du dessutom bättre valuta för de pengar som jag hoppas att Du kommer att kunna skrapa ihop under många lyckliga framtida år!

De allra bästa hälsningar

Gunnar Elmgren

Gunnar Elmgren
Förbundsdirektör

PS Har Du aldrig, i likhet med mig, förundrat Dig över att kostnader för trimning, däck, startavgifter med mera alltid accepteras som självklara trots att den handlar om tiotusentals kronor per år samtidigt som tusenlappar på säkerhetssidan alltid föranleder diskussion? DS

GE/g1

