

RUTFLAGGAN

NR 4. 1994



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



Hade den inte varit röd och utan kanonrör hade jag trott det varit en stridsvagn som kört på mig!!!

REDAKTIONEN

HEJ RACINGVÄNNER!

DET HAR GÅTT ETT TAG SEN FÖRRA NUMRET AV RUTFLAGGAN MED MYCKET RACING OCH ARBETE PÅ JOBBET, JAG HADE NOG INTE TÄNKT ATT DET SKULLE VARA SÅ MYCKET ARBETE ATT SAMMANSTÄLLA RUTFLAGGAN SOM DET ÄR. MEN HÄR ÄR DET NYA NUMRET I ALLA FALL, DET JAG KAN VARA TACKSAM FÖR ÄR ATT DET ÄR SÅ MÅNGA SOM SKICKAR MATERIAL TILL MIG FÖR PUBLICERING.

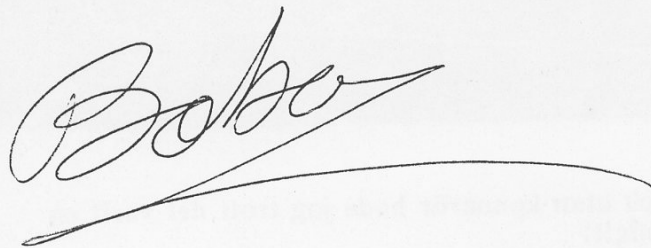
NÄR NI HAR DETTA NUMMER I HAND SÅ MÅSTE JAG UTÖKA MITT DYGN TILL 36 TIMMAR FÖR ATT HINNA MED ATT GÖRA NÅGOT RADIKALT MED PLANERNA PÅ ATT KÖRA SJÄLV NÄSTA ÅR. NI LÄSTE RÄTT! MIN AMBITION ÄR ATT HA EN BIL KLAR TILL NÄSTA SÄSONG SÅ JAG INTE BEHÖVER ATT ÅKA ENBART MED MUNNEN. NU UNDRAR NI VAD DET BLIR?

DET BLIR INGEN LOTUS CORTINA FÖR LASSE SKULLE BLI SÅ KNÄCKT NÄR JAG SKULLE ÅKA I FRÅN HONOM. BILEN I FRÅGA ÄR INHANDLAD AV TORD BODIN ELLER SKALET RÄTTARE SAGT.

TORD OCH JAG ÄMNA BYGGA VARSIN CORTINA GT TILL NÄSTA SÄSONG OCH TA UPP KAMPEN MED ER ANDRA I STANDARD HEATEN. ENLIGT UTSAGO HAR REDAN VISSA FÅTT DARRIGA BEN OCH RYMMER TILL FORMEL FORD (INGA NAMN MEN HÄLSA DOM I KUNGSÖR) RYKTEN HAR OCKSÅ SAGTS ATT FÖRARE TILL FJOLÅRSBILEN BLIR ETT STARKT KORT UTAN RAKHYVEL. SÄSONGEN SOM HAR VARIT HAR VARIT LITE KONSTIG I VÅRAS GNÄLLDE VI FÖR ATT DET REGNADE SEN BLEV DET FÖR VARMT SÅ VI EJ KUNDE KÖRA SOM VI VILLE UTAN ATT RISKERA ATT MOTORERNA SKULLE GÅ FÖR VARMA DET MÅSTE VARA SVENSKA SOMMAREN I ETT NÖTSKAL.

NU BÖRJAR SÄSONGEN GÅ MOT SITT SLUT OCH VI HAR BARA SISTA TÄVlingen I ANDERSTORP KVAR SEN VÄNTAR BARA MÖRKER OCH MÅNGA TIMMAR I GARAGET.

HÄLSNINGAR



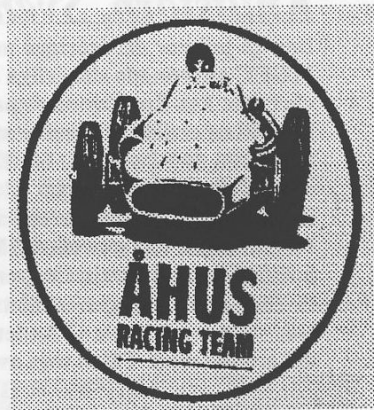
FORMEL JUNIOR

Jag blev någon gång utsedd till klassrepresentant för formel junior och har därför försökt att göra en utvärdering av poängen för de tävlingar som vi har kört i RHK-cupen hitills under 1994. Vid all poängberäkning så uppkommer frågor hur beräkningen ska gå till, så även här men det ska jag lösa med Horst och övriga inom RHK. Därav den preliminära uträkningen som nedan.

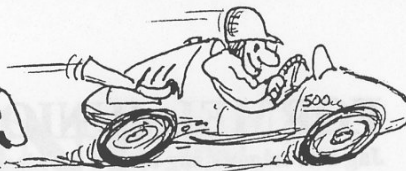
Jag var själv inte med vid tävlingarna på Gelleråsen och Falkenberg då jag var upptagen på annat håll. Ibland kan annat vara viktigare än racing, även om det inte är ofta. På Karlskoga var endast två juniorbilar med varav Ingvar Malm körde sönder. Resultatlistor lär ej finnas men placeringen 1:a för Tord med sin EBA är lätt att placera. Till Anderstorp den 3-5 juni kom fem bilar till start, den bästa uppställningen hitills i år. På lördagens race fick till och jag se målflaggan först men då var ju inte Horst med. Då han kom på söndagen så återställde han ordningen och jag fick finna mig i att bli tvåa som vanligt (förutom när det regnar för då ser vi ju bara bakkdelen av Tords bil). På Falkenberg den 18-19 juni körde bara tre bilar och där måste något hänt med Tords bil då han bara kom 3 varv (motor ras red. anm.) Knutstorp hade åter lyckats ordna en EM tävling, vilket gör att heatet fylls med bara junior och midgets. Det blir tyvärr färre bilar till start då inte fler utländska förare kommer till start. Min snurrning på tävlingen fångades påpassligt av en fotograf så det lär jag få leva med även i framtiden. Mantorp kom den 27-28 augusti med Automobil Sportcar Show, en tävling med mycket publik och fint arrangerat. För första gången lyckades jag slå Horst på en tidsträning men i tävlingen återställde han ordningen. Det var roligt att Tord kunde komma ut till tävlingen på söndagen trots allt strul han hade under lördagen men är man bara envis så löser det mesta sig. Själv måste jag bygga en ny motor eller lära mig köra bil för att ge Horst en match i tävling till nästa år.

Keep on racing
ÅKE

Helgen den 29-30 juli hade Åhus en hamnfest där den största attraktionen var Åhus Racing Team:s uppvisningskörning med historiska formelbilar på lördagseftermiddagen klockan 14.00. Vi hade svårt att konkurrera med det soliga och varma vädret, de verkligt racingintresserade syntes inte som åskådare men däremot var det en hel del andra människor på plats och njöt av uppvisningen. Som utökning hade vi Nick Jammemägi och PeO Söderberg som båda deltog i körningen. Även Allan Göransson, Björn Leufvenius och Göran Anderberg hade inbjudits men kunde inte komma med sina bilar, beroende på havererade motorer eller arbete. Uppvisningen kunde vi genomföra utan incidenter mycket tack vare Åhus egen ordningsmakt som körde före och bestämde farten. Eftersom de hade låtit meddela, den dj... som kör om oss skall vi bötfälla, fick Kent Baeck köra främst. Hela fredagskvällen och hela lördagskvällen gick i festens tecken, med dans, lotteri och lite annat.



HALVPANNORNA



Knutstorp Historic Superprix EM

Knutstorp bjöd på sitt allra finaste väder i samband med EM-tävlingarna den 2-3 juli. Vi 500-or tyckte kanske att det var lite väl varmt för våra motorer. Tyvärr hade våra vänner engelsmännen inte mött upp i år, och kraven läkarundersökningar och Dunlop racingdäck gjorde deltagande 500-vagnar uppgick till endast 8, vilket vid närmare eftertanke är riktigt bra med de nämnda förutsättningarna. Vi tävlade tillsammans med Formel Junior där två tyskar i häftigt preparerade bilar var klart snabbast. Bland oss var som vanligt Mads Gjerdrum snabbast före Lars Hågeman, Göran Anderberg, Per Gjerdrum Håkan Sandberg, Olle Linde, Per Hågeman och Kenneth Andrén som kämpade med en förmodligen strulande magnet.

Raceday: Det var skönt att veta att man på Knutstorp vet att vi vill komma iväg så fort som möjligt med våra bilar, och detta gäller nog även för FJ som ju får vänta på oss på startlinjen. Mads G. strulade till det lite grand i starten, varför Lars H. kunde föra sin Swebe-JAP till en tätposition under ett par varv innan Mads återställde ordningen, och Göran A. höll en säker tredjeplats. Per H. gick i depå för att byta stift på sin Cooper, men det visade sig att det var magneten som gjorde att framfarten var ovanligt långsam. I övrigt bröt Håkan S. efter ett riktigt ras i motorn och Kenneth A. fick inte igång sin vagn efter det att han blivit kallad in i depån. Inget speciellt tycktes hända förrän på sista varvet då Göran A. kommit nära Lars H. och lyckades tränga sig förbi i svängen efter rakan och sno åt sig silverplatsen.

Knutstorp, Svenskt Sportvangsmeeting 1994

Den 24 juli var det återigen möjlighet att få lufta sin 500 midget på Knutstorps sköna bana när MGCC anordnade sitt årliga Svenskt Sportvangsmeeting, och vi halvpannor samtidigt avhöll vårt eget Ess-Em. Denna sommars gängse fina väder hade beställts och erhållits, och MGCC hade även ordnat ett eget heat åt oss, så att det för en gångs skull fanns möjlighet att få glänsa i avsaknad av FJ och FV. Litet besviket var det att "bara" 8 bilar deltog, trots att det var fritt med däcken, och att ingen läkarundersökning behövdes.

Kanske har det blivit för mycket tävlande, vad vet jag?

På träningen var som väntat L. Hågeman och G. Anderberg snabbast, och P. Hågeman körde av mittenbakaxeln på sin Cooper, och fick åka hem och hämta den gamla trogna Sweben till tävlingen på söndagen istället.

När starten gått lade G. Anderbergs Alfa-Dana av i första svängen, och loppet var över för hans del-trodde man. Täten togs av A. Göransson före L. Hågeman och P. Hågeman, men snart nog körde H. Sandberg förbi P. Hågeman och han följdes snart av G. Anderberg som fått liv i sin bil och skyndade genom fältet. Efter fyra varv bröt K. Andrén med magnetfel på sin Effyh och efter ytterligare nästan två varv bröt ledande A. Göransson med motorproblem. Längre bak i fältet hade I. Edwarsson och K. Persson en egen fight, medan G. Anderberg sakta närmade sig L. Hågeman i ledningen för att återigen gå förbi i svängen efter rakan på sista varvet i en omkörning som nästan ändade i en sammanstötning.

G. Anderberg blev alltså Ess-EM vinnare med de specialpriser som detta innebär, och hade också snabbaste varvtiden med 1.19.955 vilket är nära R. Fröjds varvrekord från förra årets Historic Superprix, vilket lyder på 1.19.934.

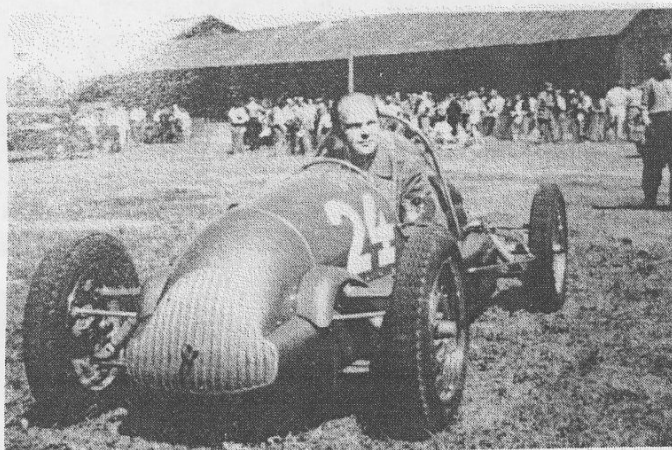
Mantorp Park Automobil Sportscar Show

Årets Mantorp-tävling avhölls den 27-28 augusti med tidningen Automobil som sponsor. Midgetåkarna hade tydligen en del fortfarande semester, eftersom bara fem bilar dök upp. Gjerdrumarna och Torbjörn Eriksson var anmälda, men tvingades utebli pga. diverse trubbel. Tyvärr blev det lite trubbel på träningen, då man släppt ut även Formel Ford att träna ihop med oss, och en del hade samma startnummer. till slut enades man om en startuppställning som alla var nöjda med, med G.Anderberg följd av P.Kumlin och H Sandberg som snabbaste förare. Göran lyckades emellertid också i brådskan med att rasa sin motor(Brusten kolv), och fick ordna med ett snabbt motorbyte tack vare att han fick låna Olle Lindes reservmotor. I racet tog P Kumlin ledningen före G Anderberg, H Sandberg, Olle Linde och P Hågeman, som totalt missade starten med växellådan i 0-läge. O Linde fick bryta alldeles i början med förgasarpblem, medan Peter och Göran drog ifrån. P Hågeman närmade sig H Sandberg och var nära att gå om, då ledarekipagen plötsligt hade kört ihop. G Anderberg hade försökt gå förbi P Kumlin på innern i svängen innan depåområdet, men eftersom Peter låg före, så svängde han, och sammanstötningen var ett faktum. Göran snurrade, medan Peter kunde fortsätta med viss tidsspilla precis framför H Sandberg och P Hågeman som bägge vädrade morgonluft, trots att det var lördagseftermiddag. 500 meter senare brast en kopplingsöverföring i kamskäftet i Pers Nortonmotor och ventilerna slog naturligtvis i kolven med allt vad det innebär. En något frustrerad Peter kunde vinna före Håkan och Göran A. som vänt sin bil i rätt riktning och kunde fullfölja och kamma hem några poäng i RHK-cupen. På söndagen var det ånyo race, men på den korta banan. H Sandberg kunde inte starta då någon överföring eller kil eller något i bakaxeln höll på att gå sönder, och salladen som hade åstadkommit i P Hågeman motor under lördagen var tyvärr alltför hårdsmält för att han skulle kunna starta. I racet tog G Anderberg denna gång det säkra före det osäkra och tog ledningen som han aldrig släppte, trots att Peter jagade på allt vad han kunde med långa broddsidesladdar som följd. Olle hade fått fart på sin maskin som nu gick klanderfritt, men hade oturen att bli påkörd(!) på mållinjen av den vinnande Formel-Veen som körde om. Han frågade om Olle inte hade sett honom? Han hade tydligen inte sett Olle!

Nya Bilar

Ett par nya bilar står och bankar snart på för att luftas på banorna. I Uppsala håller Anders Eriksson på med en Cooper Mk8-JAP som brukade köras av först Nisse Gerremo, och senare av Alvar Strandberg med nr 92. I Norge håller Carlo Eriksen på med en RJ (uttal: Årrjodt- påren norska, alltså). Carlo var med redan i slutet av 50- och i början av 60-talet, och körde då den Swebe som Svenne Bergvägg byggde 1954 med strömlinjekaross, vilken senare fick en mera konventionell kaross. Den hade nr 91 och kördes senare, när svenne skaffat en Cooper Mk 9-Norton, av Bjarne Pettersson, innan den hamnade i Norge och raceades på travbanorna av Carlos med SRM-motor.

Peter Kumlins Mantorpvinnande Effy. Fast bilden är tagen 1949 i Hedemora med Sture Selander bakom ratten. Selander fick inte starta eftersom bilen då saknade bromsar.



STANDARDVAGNAR

KNUTSTORP: Härliga dagar med solsken och härligt bil åka vi hade en nationell tävling med mycket få deltagare tyvärr.

Men tävlingarna hade en höjdpunkt vi hade Tommy Brorsson på startlinjen och det är roligt varje gång att se Tommy på hemma plan även om han förstör spänningen på racet, han sågs, försvann och segrade.

Tommy och Lasse hade bästa träningstid och stod i första led Tommy flög iväg medan Lasse testade koppling och växlar på hela rakan så i stort sett hela startfältet passerade honom (enligt Lasses utsago) jag själv trodde att han drömde om kvinnan i depån som gjorde debut på Knutstorp men det visades att kopplingen hade rasat och det blev skruva hela natten.

Lasse körde upp sig och hade en kamp med Mats i Amazonen i några varv men Mats fick ge vika till slut på mål och start rakan och slutade trea.

I TC 12 klassen flåsade Christiansson så det immade på rutan men han fick ge vika för Anna som vanligt som visade herrarna ännu en gång var skåpet ska stå. (eller kojans) TC11 körde Anders som 100 tals konkurrenter låg i bakvattnet heder åt Anders som utan konkurrens körde hem segern i klassen.

PS. Tommy vann vi såg inte röken av honom. DS.

Mantorp

Ömsom regn ömsom sol men som tur sol när racen gick och det var härligt pågrund av att vi blev så många i standard klassen flest deltagare på hela året.

På Knutstorp hade vi Tommy Brorsson hit kom Warmenius och visade att den rutin man skaffar sig på kontinenten ger resultat.

Efter Warmenius var det Tommy Johansson och med hans rutin och välpreparerade Lotus Cortina Blev det en klar andra plats, Wicke gästade oss också på Mantorp men hade problem på Lördagen och kom inte till sin rätt men gjorde en stark körning på söndagen och slutade trea då.

I Volvo ställen skruvades det förbrilt "topplockspackningar" det gäller inte bara att konstatera felen utan att försöka hitta att köpa packningar.

Mats Andersson och Östen "Rulltårtan" Johansson var drabbade av detta, men med jagande och skruvande löste dom problemen.

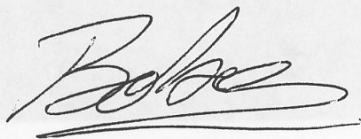
Max Viebke fick också problem med växellådan och fick tyvärr utgå, Anna V. styrde men inte bilen, något brott vänster framaxel och rakt ut i räcket synd på en så bra säsong men förhoppningsvis är hon tillbaka till sista tävlingen på

Anderstorp. En som klättrar upp i resultatlistorna är Bo "Hansa" Bergström i Mustangen som han börjar få bra fart på och mer rutin själv bakom ratten.

Sen har vi reaplanet från norrland Weglin som far fram som en stucken gris och tar ytligare en klasseger.

Bland minstingarna går Gärdners lilla blå fortare och fortare(Nu är det på tiden att börja skruva Horst) och kan nu ge Gia en match.

Hör ut av er eller ring en då



GTN

HISTORIC SUPERPRIX KNUTSTORP 2-3/7

Historic Superprix på Knutstorp första helgen i juli blev en het tillställning där kylarsystemen fick bekänna färg. Järgänget i GTN slöt upp tillsammans med nytillskottet Staffan Aronsson i en Davrian MK II A som en udda fågel i 1300-klassen.

Efter tidsträningen på lördagen hade Pekka lagt beslag på pole genom att få runt sin tunga Corvette på 1.10.657 med B Å Bengtsson, Lotus 7, knappa sekunden bakom. Hans Skoog hade med 1.15.126 halvsekunden i marginal till Henrik Hansson och ungefär samma situation hade jag med Staffan, som med sortering fått allt bättre fart på sin Davrian under dagen, halvsekunden bakom mina 1.18.466. Dryga sekunden bakom Staffan, slutligen, Atte Åkersten i Mini-Marcosen.

Racet gick i stekande värme och Pekka fick ge sig för Bengt-Åkes Seven, slutade tvåa i heatet men segrare i GTN. Tvåa kom Hans Skoog trots kopplingshaveri efter halva loppet med temposänkning som resultat. Bakomvarande Henrik Hansson, som hade gett upp tanken på att ta sig förbi Hans, reagerade för sent och hann ikapp men inte förbi. Själv hade jag en hård strid med Staffan som irriterande nog fått ännu bättre fart i sin Davrian sedan tidsträningen. Efter halva loppet bromsade han sig förbi i slutet på rakan och drog sedan ifrån sakta men säkert.

Värt att notera är att Pekka trots hettan satte nytt varvrekord för klassen med 1.10.734 och 105.4 km/h i snitt.





MGCC SPORTVAGNSMEET KNUTSTORP 23-24/7

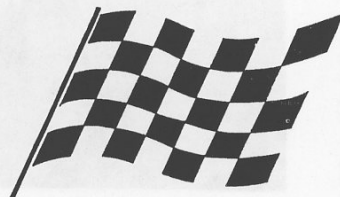
MGCC inbjöd GTN till sitt Sportvagnsmeet där Pekka, Henrik, Staffan och Anders Sperber, Lotus Elan, slöt upp trots att tävlingen inte gav poäng. Atte var visserligen på plats med sin Mini-Marcos men hade överlåtit styrningen till hustrun Eva-Lisa som en födelsedagspresent. Om möjligt var hettan ännu mer mördande denna helg och förarna var tvingades tänka noga på vätskebalansen för att klara passen.

Med sammanslagna klasser körde GT/GTS tillsammans med GTN och Racersportvagnar i heatet och såg på så vis Jörn Qviste på pole i Lotus 23, Thomas Henrysson på andra, B-Å Bengtsson i Seven på tredje och vår Pekka på vänsterkanten i andra led. Staffan hade vanvördigt nog tryckt sig före 1300-klassens mästare Henrik och stod jämsides med Lars Trozelli i tredje led. Bakom följde Henrik, Elmon Larsson i Seven, Eva-Lisa och Anders.

När starten gick föll mert än en haka ned när Pekka tog starten med minsta möjliga marginal och var först upp mot NGK med Jörn och Thomas vilt jagande. Sedan följde en regelrätt uppvisning där Pekka pressade Corvetten till det yttersta och lyckades mot alla odds hålla bäge bakom tills en vid båge genom hårnålen på sista varvet gav en lucka. Jörn slank igenom innan Pekka han täppa till och vann därmed heatet med dryga sekunden tillgodo på Pekka.

Näste GTN-bil var Henrik som, om än inte helt enkelt, återställde ordningen genom att ta sig förbi Staffan och gå in som sexa i heatet. Med Staffan som sju följde sedan Eva-Lisa och Anders.

/oey



INSÄNDARSIDAN.

Jag skriver den här insändaren som förare och betalare av cirkusen och inte som klass representant om jag nu fortfarande är det, i sista matrikeln var jag bortplockad som det. Jag vet att det kan vara dumt att skjuta fram hakan och ha åsikter men det är trots allt jag och andra förare som får betala dyrt för att hålla cirkusen igång och jag är inte helt nöjd med den utveckling som historisk racing har fått den senaste tiden vilket har gjort att bilarna inte längre är historiska.

1. Ett monopol på ett däck sk. enhetsdäck är inte alls historiskt och alla bilar och plånböcker är inte lämpade för dessa däck definitivt inte stor tunga bilar som t.e.x. Corvette:
Att däcken är halvslitna efter fem tävlingar bevisar inte att däcken är bra utan att de är för hårda vilket märks på dåligt grepp vilket är en klar säkerhetsaspekt då dessa bilar går fort och man ska bromsa. Fram för fria däck som passar in i verkligheten i ett nationellt reglemente.

2. Nästa problem är fälgarna till de flesta bilar, somliga tvingas nu att köra på ekerfälgar som blir slacka och vingliga trots att man bevisligen använde aluminium fälgar under tidsperioden. Den dagen en fälg viker sig och bilen slår runt och någon blir skadad vad ska man förbjuda då.

3. Homologerade vikter som inte ligger inom ramen för hur bilarna såg ut och var under tidsperioden. De flesta som kör bilarna i dag vet med största säkerhet hur bilarna såg ut på den tiden.

Det finns säkert mycket mer att ta upp som har med det historiska och vår säkerhet att göra du kanske har något själv att ventilera.

Jag är övertygad om att det går att få till ett nationellt reglemente på dessa saker om man verkligen är intresserad av det och inte bara hänvisar till FISA bibeln att det går inte, stryk följande i klubbens stadgar § 3 4e stycket: i enlighet med av FISA och FIVA fastställda regler, vid nästa årsmöte så går det säkert att ordna ett nationellt reglemente. Att racing inte är billigt att utöva vet vi redan men det behöver heller inte bli dyrare och mindre tidsenligt för då kommer nog den uppgång vi har inom historisk racing här i Sverige att vända är jag rädd för, majoriteten av oss kör trots allt våra klubb tävlingar och inte internationellt.
Nästa utlägg blir Bilsport hjälmen för ca: 2000:- och sedan overall med märkning i nacken för ca: 4000:- det är bergis dax för att ändra någonting på burbågen snart också, det är väl över ett år sedan senaste ändringen. Blir det inte snart dax för medical card även för nationella klasser med arbets EKG mm. Dessa saker som jag tagit upp här vet jag att vi inte kan göra något åt och syftet med hjälmen och läkarundersökningen är inte helt fel, MEN, det börjar kosta ca: 10.000:- varje år innan man har klivit in i bilen och jag tycker att det defenitivt är dax att dra åt bromsen innan det är för sent.

Att vi idag har ett styrande organ för vår hobby som sitter i Paris och inte vet hur vi använder våra bilar är för mig oacceptabelt. Vad blir nästa steg? Böter om man har något fel på bilen eller?

För mig är en klubbstyrelse något som är utsatt av klubbens medlemmar som ska tillvarata och framföra samt jobba för medlemmarnas intressen även om dom inte tycker lika alltid.

Det är dax för att börja jobba på det här nu och inte komma med en massa snack om att det bara är gnäll och hänvisa till bibeln. Vi har så mycket duktigt och kunnigt folk i klubben samt fina bilar av alla kategorier så tag tillvara på det nu och lyssna även på de som tycker annorlunda.

Att jag inte tar upp detta som en motion till årsmötet beror på att jag inte tror att motionen tas upp vid årsmötet, men ta gärna detta som en motion till årsmötet!

MED FRAMSTRÄCKT HAKA

Göran Kölnborn

GT/GTS SPORTSCAR SHOW MANTORP PARK 27-28/8.

Helgen bjöd på ett fint väder för racing, lagom varmt och inget regn under racen plus lite lagom fuktig luft som gör att motorerna går optimalt och även håller ihop.

Det var fullpackat med publik och intressanta bilar av alla märken så det fanns verkligen mycket att titta på under helgen samt mycket fina race i alla klasser, Mantorp har nog lyckats få ihop den bästa tävlingen av alla kategorier under året med roliga klasser och bilar som folk vill se på banorna (apropå racingdebatten i IB) därav antagligen den stora publiken fast det "bara är nationella klasser".

Lördagens race på långa banan var ganska tajt i alla volymklasser och det gick ju bra för GTS bilarna trots att GTN åkte ihop med oss. Starten tog Pecka Nyström med sin -70 GTN Corvette för att sedan bli omkörd på första varvet av Thomas Henrysson i sin nya Elan. Det är en fröjd att se Henrysson köra Elanen så otroligt fort som han gör i böjarna. Pecka och Lasse Jönsson i sin Porsche 904

hade en verklig fajt om andra platsen enda tills sista varvet då Pecka lyckades gå om honom. Fjärde och femte platsen slogs Doshe i en GTN Marcos och Henry Andersson i Corvette -65an om det syntes att Henry hade problem med fästet i Dunloparna på den 1220 kilo tunga Corvetten. Trozelli körde in sig på tolfte plats med sin Elan märkligt nog då han har åkt betydligt fortare tidigare men det ändrade han på, sedan på Söndagen. Peter von Lukacs hade problem med en flödande förgasare som fyllde fördelaren med bensin så att det stannade vilket var tråkigt då han hade åkt fort på träningen med Elanen.

Janne Skoog hade även fort i ordning på sin Porsche cab efter vurpan på Knutstorp och lagt på en ny fantastisk kulör på bilen och körde in sig på fjortonde plats.

Söndagens race gick på korta banan och med startuppställning efter lördagens resultat och man körde tolv varv med en av de bästa race jag har sett. Det var nog krig mellan alla platser utom den första där Henrysson en än gång visade hur outstanding han är för det är inte bara bilen som är snabb, jag får väl citera en myntad fras av vår bortgångne vän Mats "han måste fuska med körningen, det går inte att köra så fort".

Trozelli fick fart på sin Elan och sig själv och tog andra platsen ganska klart men sedan var det hårdare strid om tredje platsen mellan Pecka, Henry och Lasse Jönsson.

Det hela slutade till sist med att Henry lyckades ta tredje platsen trots hårda men sjsysta attacker ifrån Pecka och Lasse Jönsson fick nöja sig med en fjärde plats efter en mycket bra körning med sin Carrera. Peter von Lukacs körde upp sig från sista plats till sjunde med sin Elan efter att ha fajtats med Johan Solman i sin E-type. Per Haegermark fick stopp med sin Marcos i starten och hade väl tur som inte blev påkörd av någon då det blev trångt när lampan slog om till grönt. Det var synd att han fick trubbel i början för annars hade han säkert velat vara med om att slåss om platserna i början men han lyckades i alla fall med sin stora körrutin komma fram till elfte plats trots att han var närmare ett halvt varv efter i starten Mian fick till en kanonstart med sin Midget och hade väl en åtta bilar bakom sig på första varvet men sedan så räckte inte hästarna till men hon vann i alla fall sin klass.

Göran Kölbörn

AD sidan

En summering av säsongen så här i dess elfte timma vore kanske på sin plats. Säsongen inleddes med Karlskogatävlingen där vi hade en representant från våra klasser. Jan Unnerberg deltog med sin MG för första gången.

Den andra tävlingen var den i Anderstorp med ett lika klennt deltagande som i Karlskoga. Denna gång var det undertecknad som deltog i denna ibland ganska regnvåta tillställning.

Tredje tävlingen kördes i Falkenberg och där hände det fantastiska att klasserna A-D var i förhållande till tidigare tävlingar dubbelt så många, med andra ord två. Jan hade återigen iförd arméns fårskinnspäls tagit sej ned med MG:n för att deltaga. Att Jan behövde päls beror på att denna norske viking inte drar sin tävlingsbil på släp utan kör den för egen maskin, och vädret var inte det allra bästa. God hjälp hade han av vännerna Gjerdrum (ni vet de norska bröderna som kör Cooper) som bytt av Jan med körningen ner från Norge.

Den andra deltagande bilen var en viss Riley som dock inte hade mycket att sätta emot Jans snabba MG. Tävlingshelgen genomfördes under kyla och regn och om någon undrade över Jans arbete under motorhuven så var det bara så att motorrummet användes som torkskåp för genomsura sockar.

Knutstorps Superprix var så nästa tävling och i samband med detta evenemang anordnades en återupplivning av Sveriges första sommar Grand Prix på Norra Vram. Idén kom från Roland Fröjd och vi får nog lov att kalla det hela för succé trots att vi kanske hade hoppats på några fler gamla sport och racervagnar. Nu blev det ett ganska blandat vagnmaterial som deltog. Från Bugatti typ 37 till M-B 300 SL. Innan den gamla banslingan togs i anspråk så kördes några uppvisningsvarv på Kuntstorp Ring. Karavanen drog sedan ut mot Kågeröd för att köra den klassiska sträckan mot startplatsen i Norra Vram. Fortsatte sedan för att köra resten av sträckan med ett uppehåll i Stenestad där tillfälle gavs för lite snack och fika. Alla väntade då på Per Gjerdrum och hans vackra Miller. Per var förhindrad att deltaga i kortegekörning på grund av träning med Coopern. Nu visade det sej dock att även en Miller behöver bensin i tanken men det är en annan historia precis som det här med att Bugatti har fyra hjul och alla behöver luft i däcken.

På söndagen var det återigen dags för paradkörning på Knutstorp Ring plus ett uppvisningsrace där startfältet bestod av tre norrmän och en svensk. Miller, MG, Bugatti och Riley. Trippelseger för Norge, det norska idrottsfenomenet gällerr tydligen även inom motorsporten. En allt igenom lyckad helg och kanske vi kan göra Norra Vram Revival till ett årligen återkommande arrangemang.

Mantorp Park var så nästa lekplats för oss som fortrfarande leker med bilar. Två bilar var anmälda Bengt Frelin var tillbaka igen med sin MG plus undertecknad. Jämfört med förra året alltså dubbelt så många deltagare i klass A-D men naturligtvis på tok för få. Om man ändå visste vad som gör att så många säger sej ha intresse men så få visar det. Nog om detta nu, det får vi ta upp vid ett senare tillfälle.

Lördagen började med att Bengt missade träningen, att det dessutom bara blev ett uppvärmingsvarv för Bengt på grund bränsleproblem var mycket tråkigt. Detta innebar en säker seger Riley Racing Team Sweden. Som tur var fixade Bengt felet under lördagseftermiddagen så på Söndagens race var vi två. Att det dessutom blev lite "kamp" om segern var inte bara oväntat utan också myckert trevligt inte minst för publiken. Det är ju dubbelt så roligt med två riktiga gamla racerbilar som en. Segern gick återigen till Rileyn. En mycket lyckad helg med ganska mycket folk och många trevliga bilar men tyvärr endast två av riktig gammal god årgång. Men vi blir väl fler nästa gång eller hur?

Roland Haraldsson



Start och målplatsen vid Norra Vram med Roland Fröjds Alfa.



Originalbanderoll från 1933, denna spändes upp i förhoppning att deltagarna i tävlingsdagens träningspass som startade i tidiga ottan inte skulle väcka ortsbefolkningen. Vi ser initiativtagaren till denna trevliga träff, Roland Fröjd till vänster på bilden.

LENGLAND JA JA.....

Skulle till England -dels för att avnjuta Coys International Historic Festival på Silverstone. Dels för att stämma ett Engelskt företag å min dotters vägnar, ömsom vin ömsom vatten så att säga. Starten blev inte särskilt lyckad. På kvällen innan avresan kom katten förbihasande och lät väldigt konstig, hade satt något i halsen men sånt brukar de ju fixa själva, så jag fortsatte packa, ge order om bevatning av trädgården, måltider för husdjuren etc. etc. Vid midnatt var läget helt under kontroll, då dök katten upp igen, ulkande och stönande, hade något stort på tvären i halsen. det där fixar hon inte. Börjar jaga veterinärer spenderar natten igenom med att tala med telefonsvarare runt om eller snarare längst med vårt avlånga land. Framåt morgonen började jag ringa icke jourhavande veterinärers telefonsvarare: semesterstängt, öppnar kl.11, endast kväll !! Suck ! Så småningom fick jag tag i en tel. svarare som tänkte öppna kl. 9 så in med packningen, katt och dotter i bilen och iväg i min Datsun som lät som en F1:a .

Avgassystemet låg kvar på backen, so what else is new. till veterinären och campa utanför hans dörr. Så småningom dök veterinären upp, in med katt, check in blanco och så iväg i F1:an Till Arlanda. Hamnar på fel terminal, går och går och går. nästa gång skall jag bara ta med tandborsten, åtminstone inte 3 kg. ost och 5 kg. sill. ÄNTLIGEN rätt terminal, lämnar F1:ans nycklar till dottern- hon iväg tillbaks till katt och vetrinär, jag till check in.

JAG FLYGER INTE. Både Mats och jag vet att även den piggaste och mest välskötta motor kan slå tvärstopp och då vill vi vara på backen. Därför har jag inte flugit på 14 år och något har hänt under den här tiden. När jag la av var det DC10 och Jumbojet som gällde nu är det konservburkar till formen av Sibylla korb som gäller . Maten kan jag inte uttala mig om eftersom den är hermetiskt innesluten i små burkar som jag aldrig lyckades få upp. Men jag har en känsla av att jag inte gick miste om en gourmet upplevelse. Fördelarna då, ja efter 40 minuter passerade vi Göteborg och knappt två timmar senare var jag faktiskt i England.

TÄVLINGEN. Så till Coys International Hist. Festival på Silverstone med bl. annat EM för Hist. Std. vagnar. Startfälten är enorma eller vad sägs om 62 st. Std. bilar, varav 4 st. är helsvenska ekipage, 38 st. förkrigsbilar, 53 st. sportvagnar varav en hel drös av Jaguar C,D och Lister, bilar som man knappt trodde fanns annat en på museum, 40 st. GT/GTS bilar etc.etc. Fangio II var också där och körde i sin farbrors Maserati 250F i vilken han tog sin 5:e och sista VM titel 1957.

Att ta sig in på Silverstone på fredagkvällen var lika lätt som att ta sig in i Fort Knocks, men efter mycket övertalande körde säkerhetschefen själv upp mig till Svenskläget som var desto lättare att finna då Svensk flaggan vajade högst av alla. Här var Wicke Winqvist och Picko Troberg(Ford Falcon) med sitt väloljade team, Ulf "DOC" Lindberg och Lasse Fritz (Hundkoja1000cc) med sig själva, Tommy Jagervall och Nils Holmer(Hundkoja 1275cc) med sitt team och Tommy Brorsson och Bosse Warenius (Ford Lotus Cortina) med ett som skulle visa, ödesdigert litet team. Ytterligare en svensk, Ulf Larsson rattade en Grekisk Ford Falcon och härmed var det slut på svenskdeltagandet.

I afton dans - åtminstone fest. Wicke hade som vanligt på Silverstone dukat till fest i depån, massor av Svensk potatis, dill, sill, gräddfil, gräslök och snaps. De andra ställen bjöds in, otroligt uppskattat och lyckat. Att alfa stallet har sin Pavarotti vet vi som har varit med förr, nu vet vi att Svenskarna har två - PICKO och DOC.



Lördag. Silverstone är ju som alla F1 fans vet (t.ex. Datsun F1 åkare) ombyggt vilket är till nackdel för muskelbilarna men tycks passa de mindre bilarna framför allt Alfa desto bättre av tidsträningen att döma. Samtliga Svenskar placerade sig väl och utsikterna för Söndagens race såg lovande ut. Falconens framvagn hade fått en ordentlig kyss så där pågick en febril verksamhet. Runt 1000cc kojans letade man desperat i motorutrymmet efter en hylsa som "trillat" ned. På Lotus Cortinan bytte man diff etc. så det var som sig bör kvällen innan race. Söndag- Race day- Diffust väder- Spänningen ökar - Starten går. 53 Standardvagnar vrålar iväg. Ulf Larsson tar starten i ett moln av rök. Picko kommer iväg bra likaså Tommy i Lotus Cortinan därefter stökar det till sig i första böjen. Hundkojor på tvären och längden, på och bredvid banan, very messy. Doc tar sig helskinnad förbi. Jagerwall klarar sig med intryckt framskärm som lämnar 2 mm frigång till däck!

Ulf Larsson bibehåller ledningen fortfarande i ett moln av rök på tvären i alla böjar halkade på sin egen olja och måste efter ett par mycket spektakulära varv gå i depå med "tji" motor. Picko faller bakåt, kommer inte överens med banan. Tommy Brorsson har en mycket bra fight med Diter Quester i en BMW speakern är salig. Plötsligt går Tommy i depå- han har fått punktering. Crewn ej på plats. Bytet tar 3 minuter, kommer ut igen dead last, och nu går det fort, ytterligare ett depåstopp för förarbyte, det snabbaste någon sett- imponerande. Jakten fortsätter mot toppen nu med Bosse bakom ratten.

Nu har Picko och Wicke bytt och jakten tas upp av Wicke. Snart upptäcker speakern vad som är på gång och fr.o.m nu är det Wickes show. Tre Ford Falcon jagar varandra som om f-n själv var lös (den ledande rattas av Moss den sista av Wicke) speakern vrålar: "and Wicke Winquist aint breaking- he a'int breaking..... two wheels off- he cant hold it- yes he can, nu är det bara en Falcon framför och avståndet kortas obönhörligt in. Efter passeringen får Stirling Moss in fel växel och sätter sig i muren. Nu leder Wicke ohotad. Ett varv kvar, ett halvt varv kvar- Wickes motor bokstavligen exploderar i ett moln av rök. Med öppen dörr för att se något kryper rökmolnet över mållinjen. En andra plats gav det i alla fall och som plåster på såren utnämndes han till the driver of the event med en kristallskål storlek XXL att ta med sig hem.

Hur slutade det då för de övriga Svenskarna? Tommy och Bosse körde upp sig till en 12.e plats totalt- enastående bra gjort. Doc och Lasse kom tvåa i sin klass efter Longman också det en prestation då växellådan började strula så att Lasse tvingades ratta med en hand och hålla ned växlarna med den andra. Jagerwall/Holmer kom trea i sin klass. Klart godkänt för Svenskarna eller hur.

Nästa år hoppas jag att även Svenska GT/GTS åkare hittar hit för det här är verkligen värt ett besök. I min smak ett strå vassare än Tyskland.

Enkom för er flygande reporter

Mian Jutterström

Ps. Katten mår bra och det borde även dess doktor göra då han fyllde i 910 kr. på den blanka checken. Hur det går med det Engelska företaget vet jag ännu inte då det är in the hands of lawyers.

Ds.



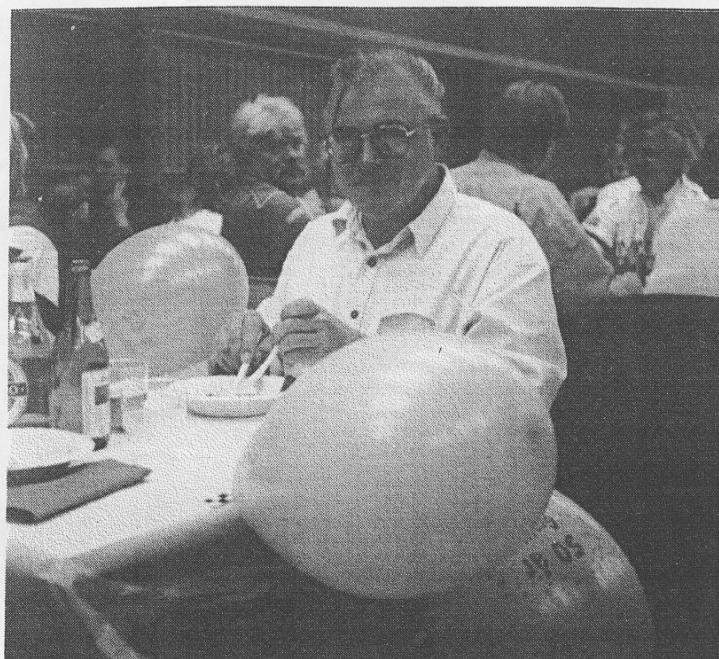
Tack för uppvaktning på min 50-årsdag

Stort tack till Er alla för den överraskande fina festen på Mantorp och alla presenter.

Ett speciellt tack till De som jobbade aktivt så att festen blev av:

*R.H.K., Bengt "Frog" Dieden, Lillan(Lena),
All mat AB (Ulf "Laxen" Bergman och mamma "lax")
Åke Hansson, Staffan Lindberg, Eje Blomberg,
Automobil (Robban), Staffan Enhörning, Lennart
Wannemark, Wicke Winkvist, Picko och tack alla Ni
andra för bidrag till parabol som Alf Nordin och Leif
"Röret" Jönsson monterat utan min vetskap medan Vi
var på Mantorp.*

Lasse Widenborg



PRYLMARKNAD

SÄLJES: Ford Anglia 1962, TC 11, Fia papper, Race klar, för mer info
RING 0587/12958, 12792 010-2048499

SÄLJES: Till Austin Healy Sprite, Speed well front i aluminium. Bakaxelutv.
-4.55. Kuggstångsstyrning till Cooper 998cc. Topplock, framvagnsdelar,
sidorutor mark 1 växellåda med mera. Jonas Lindqvist 08-59116928.

SÄLJES: FORMEL VEE. Hansen MkII, f.d Tommy Brorssons. I mycket gott
skick. Sveriges vinstrikaste 1994, fullt raceklar.
4 st. Dunlop 185x55x15, körda två tävlingar. Nypris ca: 7.000:-, nu 3.500:- med
vw-fälgar, 3.000:- utan fälgar Svenna Hedman 026-251384, 010-2533463.

SÄLJES: Motor till Saab 2T-66 med trippelförgasare 1000 mil med ny vev och
nya kolvar Stig Borg 0560-71049.

SÄLJES: Renov. objekt R8 Gordini 4 vxl.låda utan motor 10.000:-
R8 Major -64 8.000:-
Nyrenoverad motor R8 Gordini GR.II 1300cc ca:155 hk, fins hos Arne Berg
25.000:- Mera info ring Hans 08-7114367.

SÄLJES: Ford Cortina GT GR-4 Godkänd med "appendix k"ändring för GR-2
säljes hel eller i delar
Van Dewen 1976 FF Ex works car chase no:008 såld till Jim Russel racing
school komplett till 90% pris:30.000:-
Mssor av tävlingsdelar till Cortina Mk I
Kjell Wallin 08-7731717

KÖPES: Austin Healy Mark I orginal likströmgenerator, bakre kofångarhorn,
bakaxelutväxling 4.22. Jonas Lindqvist 08-59116928.



FRÅN ORDFÖRANDE.

Tävlingssäsongen går mot sitt slut. När detta skrevs har vi Anderstorp den 17-18 september kvar. Det blir till att rösta på posten eftersom valdagen är den 18. Sommaren har varit solig och varm men på tävlingarna har det varit både sol och regn. På Mantorp började skyfallet en kvart efter det sista historiska racet var avslutat. Som tur var kunde vi ha prisutdelning inomhus. Mantorp blev annars en mycket lyckad tillställning med deltagande av nästan hundra historisk bilar. Övriga tävlande bilar var bara något fler. Vi fick till en riktig trivsamt uppvaktning av Lasse som skulle fylla 50 år på måndagen den 29 aug. Heder och tack till alla som fixade detta. På de internationella racen har flera duktiga medlemmar återigen utmärkt sig. Med tanke på vad konkurrenterna tycks ha för resurser så må man säga att våra grabbar hävdar sig fenomenalt bra. Inte bara dom som vinner mästerskapen utan hela gänget gör det väldigt bra. Det var tänkt att vi skulle ha fått med vårens och sommarens FIA- bulletiner i förra numret av Rutflaggan annat kom i vägen men nu har jag fått till det. Bulletinen kompletterar och förtydligar Appendix "K". Dessvärre får vi inte publicera någon översättning till Svenska då detta är Bilsportsförbundets rättighet. Mitt telefonnummer återfinns på annan plats i tidningen, om det är något du funderar över. Jag sover mellan 23 och 08. Höstmörkret är framtidsplanernas tid!

HÄLSNINGAR STAFFAN.

BULLETIN 291 FEBR. -94

Historic cars

HISTORIC CARS INFORMATION

1994 TYRE REGULATIONS

In Appendix K article 15.3.2), Pirelli models listed should include P6, P600, P7 and P700.

TECHNICAL ELIGIBILITY DECISIONS

Ford 289 cu.in. V8 engines: the later Ford motorsport "302" block is not an acceptable replacement in cars of period F.

Retractable headlights: from 1st January 1995, these must be as original, with the full mechanism in place.

Ford Lotus Corina: rear axle location must only be by the standard specification bracket (reinforcing tubes are not acceptable).

Ford Mustang "Fastback": as no period evidence has shown that the Mustang with the "Fastback" body was homologated, this model is not eligible as a GTS car in period F.

Shock-absorbers: models fitted with a gas chamber additional to the original, whether outside or inside the damper body, are not acceptable under art. 11.2) of Appendix K.

Handbrake: the operating lever may be re-located within the cockpit, in Competition Touring and GTS cars.

Sparking plugs: plugs of smaller diameter than the standard specification may be used, with appropriate adapters, if period evidence of their use exists.

Jaguar E-Type 4.2 liter: is allowed to compete in class F in standard specification (FIA recognition form n° 184) only (not with 3.8 litre options).

Spare wheels: may be removed from Touring and GT cars for circuit events.

Austin-Healey Sprite: for Mark I cars of classes E or F, a tolerance of 1 inch is permitted on track width.

Porsche 356: for cars for which there were no period FIA recognition papers, the following minimum weight will apply when measured as defined in article 11.11) of Appendix K:

Types (356)	Minimum weight
- 1100, 1300, 1300S, 1500, 1500 S Super:	750 kg
- 1500 Speedster, A/1600 GS Speedster:	700 kg
- A/1300 Coupé Cabriolet, A/1300 S Coupé Cabriolet:	805 kg
- A/1300 Speedster:	720 kg
- A/1500 GS, A/1600 GS Coupé Cabriolet	760 kg
Hardtop:	810 kg
- A/1600:	810 kg
- B/1600-90 Coupé Cabriolet Hardtop:	830 kg
- B/1600-90 Roadster:	800 kg

CLARIFICATION

Appendix K, articles 11.7) and 12.3). Springs: by the word "coil" is meant one complete turn of a spiral, not a complete spring.

ERRATUM

Appendix K, article 11.2), French version only, should read:

"La marque des amortisseurs est libre, mais leur nombre et leur principe de fonctionnement ne peuvent s'écarter de la spécification d'époque....."

RENEWAL OF ELIGIBILITY DECISIONS PUBLISHED UP TO OCTOBER 1993

Decisions concerning the eligibility and technical specifications of particular cars and parts, which are not included in Appendix "K" and which are valid until further notice.

GENERAL REMARKS

- Suspension:

Roarjoints ("Urbal") may be used on anti-roll bars for Competition Touring and GTS cars if this does not affect the geometry of the suspension (Bull. 240, 8/89).

Bracing devices: reinforcement bars or struts on the suspension mounting points to the body shell (or chassis) are forbidden unless a period specification for the model concerned (Bull. 264, 10/91).

The mounting of anti-tramp bars on the rear suspension is forbidden unless a period specification for the model concerned.

- Engines:

The length of valves may not be modified (Bull. 187, 5/84).

Sump Baffles: fixed or mobile sump baffles and gates are permitted (Bull. 265, 11/91).

Oil-coolers: must be contained within the periphery of the bodywork as viewed from above. The addition of an oil filter or cooler (Art. 12.6) shall only apply to the engine oil (Bull. 265, 11/91).

Period "E" Formula 3: the engines re-manufactured to the specification of the Horton 500 cc Long stroke (78.8 mm x 100 mm) engine by R. Uiley and C. Banyard-Smith are accepted to replace the original engines of the same specification.

The Formula Junior cylinder-head re-manufactured to the specification of the Cosworth Ford 105E/105E cylinder head by Richardson is accepted to replace the original heads of the same specification.

The FIAT 1100 engine blocks of the D and R series are accepted to replace the 1100/103 block having the serial number 103H.

BMC series "A" engine: the cylinder head bearing the casting code 120940 is accepted for use on series "A" engines.

- Gearboxes:

Helical-cut pinions may be replaced with straight-cut ones (Bull. 265, 11/92).

Gearboxes in which gear selection is made with dog clutches are not permitted for Touring, Competition Touring, GT or GTS cars.

As the JAGUAR E-type gearbox was a commercialized version of the JAGUAR D-type box and results in no increase in performance it is within the spirit of the rules to use E-type boxes on all cars originally equipped with D-type boxes (Bull. 155, 2/81).

- Wheels:

The use of split-rim wheels is forbidden unless they are proved to be a period specification (Bull. 240, 8/89).

- Brakes:

The fabrication of an airbox around disc brakes for cooling purposes is admitted (Bull. 263, 8/91).

- Windscreen in Classe E:

For open cars built before 1955 windscreens are free providing they extend to at least 20 cm vertically above the scuttle top surface. For cars built between 1955 and 1961 inclusive windscreens must have the following minimum dimensions:

- vertical height above the scuttle top surface: 20 cm,
- width: 90 cm up to 1000cc; 100 cm over 1000cc (Bull. 236, 3/89).

TECHNICAL DECISIONS FOR INDIVIDUAL CAR MODELS

- A.C. Cobra:

It is permitted to fit rosejoints to the suspension of these cars (Bull. 240, 8/89).

- Alfa Romeo GTA:

The modification of the inlet tracts of twin-plug GTAM heads, by the addition of metal to revert to the GTA dimensions, is forbidden. (Bull. 251, 8/90).

- Alfa Romeo 1900 as:

If the permitted 16-inch rims are used instead of the original 400 mm, a tolerance of 3 inches will be allowed for the track, as long as the wheels remain covered by the unmodified bodywork (Bull. 263, 7/91).

- Alpine A 110 1300 (1286 cc):

To be eligible for Class F in GTS the car must conform to homologation form n° 222 of 1968 (Bull. 263, 7/91).

Track and rim dimensions must conform to homologation Form n° 222: Front 1250 mm/min; 1222 mm. Max. rim width homologated: 4 1/2 inches (Bull. 265, 11/91).

- Aston Martin DB4 GT Zagato:

The maximum rear track dimension permitted is 144 cm.

Minimum weight 1206 kg (Bull. 182, 12/84).

- Aston Martin DB4:

All DB4's may use the GT engine (Bull. 263, 7/91).

Historic cars

- BMW 328 :
The gearbox of the Volvo M40 must not be used because it was built after the second World War. The BMW 328 should be equipped with its original gearbox (Bull. 240, 8/88).
- DKW F12 (recognition n° 1164) :
Carburetors recognized are : Solex 40C18, Weber 45DCCOE, Weber 42DCCOE.
- Diva 1850 cc :
This car is not acceptable as a GTS (Bull. 229, 5/88).
- Ferrari 280 GT :
Maximum permissible track widths :
Class E : 143,5 Front, 141,4 Rear.
Class F : 144,5 Front, 145,0 Rear (Bull. 236, 3/88).
- Ford Falcon :
The windscreen may be replaced with polycarbonate, of minimum 5 mm thickness (Bull. 265, 11/91).
- Ford Shelby GT 350 :
Two original homologation forms are acknowledged as valid :
FIA n° 191 "Mustang Shelby GT 350", with front and rear tracks of 144,78 cm.
FIA n° 604 "Ford Shelby GT 350", with 148,8 cm front track and 147,3 cm rear track. Page 11 of this form, which is not stamped or dated by the FIA, is not accepted as valid (Bull. 240, 8/88).
- Jaguar E-Type :
Homologation forms : cars of class E must conform to form n° 34(EA) of 1961 and cars of class F to form n° 100 (88) of 1963, or form n° 184 of 1964.
Brakes : in the recognition forms, under "Brakes", the number of wheel cylinders is specified as front : 4, rear : 4. This means 4 in total, i.e. 2 per wheel.
Valves : each of the valve sizes shown on the homologation form may be used with either of the homologated heads (Bull. 229, 5/88).
In Class F, homologation form n° 100 allows inlet valves of diameter 44.4 mm and 53.2 mm : one or the other may be used but no intermediate size (Bull. 273, 8/92).
Exhaust manifold pipes must pass between the engine and the front sub-frame, in the absence of proof that a different configuration was current in the period (Bull. 251, 8/90).
The location of the rear sub-frame must not be modified ; mounting may be done with nylon bushes, but re-joiners must not be used (Bull. 251, 8/90).
Maximum homologated dimensions for recognition form n° 100 :
Disc wheel rim width : 203,2 mm.
Front track : 135 cm.
Rear track : 141 cm (Bull. 213, 11/88).

- Lancia Aurelia : track.
Tolerance of 1 inch is granted (Bull. 213, 11/88).

BULL 292 III 94

- 1994 European Championship for Historic Sports Cars
- Correction : the definitions of classes C4 to C9 as published in the 1994 Championship regulations in the FIA Yearbook of Automobile Sport are incorrect and should read as follows :
C4) up to 1300cc, 1956-1961 inclusive,
C5) from 1301cc to 2000cc, 1956-1961 inclusive,
C6) over 2000cc, 1956-1961 inclusive,
C7) up to 1300cc, 1962-1965 inclusive,
C8) from 1301cc to 2000cc, 1962-1965 inclusive,
C9) over 2000cc, 1962-1965 inclusive.
- Competition Grand Touring Cars (GTS) : Appendix K, Art. 8.4.
Bodywork : it is pointed out that in the definition of Competition GT (GTS) cars in art. 8.4, the requirement in paragraph 2 that homologated cars may only use parts included in the homologation plans is the mechanical specifications ; it is permitted to include, for the bodywork only, modifications carried out in the period within the limits of the international rules for Grand Touring cars in force at the time, as stated in paragraph 3. Therefore, for the establishment of the "period specification" with regard to GTS cars' bodywork only, article 8.10 (i) will not exclude the application of articles 8.10 (i) and (v), on the condition that the bodywork is in conformity with a homologated configuration used on the model concerned, in an international competition run to FIA regulations in the period.
- Eligibility decisions
- Hillman Imp De Luxe 998 and Super 998 : these models in the specification of homologation form n° 526 are recognized, with immediate effect, as Grand Touring Cars ; the use of the extensions to form 526 is limited to those on amendment forms 1 to 6.
- Porsche 911 : cars of period F may use the camber adjustment facility featured on the front suspension top mounts, introduced on chassis number 302895.
- Tyres
- Formula France and D.B. Monomil single seaters may use, respectively the Michelin XAS (PF) and K tyres which originally equipped those formulae, when competing in races limited to one or the other formula. For events with other cars, art. 15 of Appendix K must be respected.
- Errata : 1994 Appendix K
- in art. 10.14, the reference to article 257.13.4 of Appendix J should read article 259.14.4.
- in art. 13.5, French version only, the second phrase should read : "Sur les voitures de Classe F les systèmes d'allumage électronique peuvent être utilisés à condition d'être couplés....."

- Lotus 770 Mk II :
Is eligible in Class F (Bull. 236, 3/88).
- Lotus 7 :
The Lotus 7 is not recognized as a GT or GTS car (Bull. 187, 5/84).
As this car was not homologated in the GT category and did not compete internationally in the period, it is eligible only in the sports-prototype classes, to the exclusion of any FIA Championship, Trophy or Cup events (Bull. 216, 3/87).
- Lotus 11 :
May use the Climax FWE engine of 1216 cc, the PWA of 1096 cc or the PWB of 1475 cc (Bull. 238, 8/88).
- Lotus 23 :
The maximum cylinder capacity acceptable for Ford Twin Cam engines is 1600 cc (Bull. 238, 8/88).
- Lotus Elita :
Suspension : the use of re-joiners ("Unibar") is accepted on the inboard pick-up of the bottom rear wishbone only (Bull. 213, 11/88).
The minimum rim diameter permitted is 15 inches (Bull. 192, 12/84).
Exterior trim (e.g. window and windscreen surrounds) may not be removed (Bull. 263, 7/91).
- Lotus Elan (26 and 26R) :
Rear-jointed suspension is not permitted on Lotus Elans in the GT or GTS categories in Class F (Bull. 192, 12/84).
- Lotus 26R (Class F, GTS) :
Homologation extensions up to 31.12.1994 only are admitted (Bull. 216, 3/87).
Dry sumps are not admitted in Class F, GTS (Bull. 223, 11/87).
- Mc Laren M1 :
The following are eligible in Class F :

BULL 293 IV 94

- 1994 Appendix K, art. 15, Tyres.
- Appellation of the approved Avon models :
- the model "TurboSpeed" includes the types TurboSpeed CR28 and CR26 Sport.
- the model "Radial Rally Forest" includes the types SFR-M1, SFR-H1 and SFR-S1 (the words "Radial Rally Forest" do not appear on the tyres' sidewall).
- Eligibility decisions.
- Ford Mustang "Fastback" : the announcement in Bulletin 291 that this model was never homologated means it is not eligible as either a GT, GTS or Touring car.
- Hillman Imp De Luxe 998 and Super 998 : the recognition of these models as GT cars extends to their use in Rallies (as in the original period), but not to other competitions.

BULL 295 VI 94

- Bodywork, GTS Cars
- With regard to the clarification to art. 8.4 published in Bulletin n° 292, if modifications to the homologated bodywork have been made, this must be declared in the car's history on the FIA Identity Form, with the date, description and justification of the modifications.
- Tyres
- In addition to the waiver announced in Bulletin n° 292 for D.B. Monomil and Formula France single seaters, Formula MEP cars may also use Michelin XAS tyres under the same conditions.
- Cars of period "E" using tyres of size 4.50 x 14 or smaller, may use for circuit racing road tyres from the FIA approved list.
- ASN's are requested to submit to the FIA by 15.7.94 at the latest any proposals concerning the tyre lists for 1995.
- Tubular anti roll bars
- Add to art. 13.3 of Appendix K, "cars of class G may use tubular anti roll bars if proven to be a period specification for the model".
- Hard tops
- Add to art. 11.13 of Appendix K, "19) any demountable hard top from the period of the class, as supplied either by the vehicle manufacturer or an outside supplier".
- Rear Windows, competition Touring and GT cars
- Rear windows may be replaced with a rigid transparent material at least 6 mm thick (omitted from art. 12.13 (6)ckp1).
- Exhaust System, competition Touring and GT cars
The exit may be outside the perimeter of the car only if proven to be a period specification for the model.
- Eligibility decisions
- Marcos GT (Volvo) : is accepted for competition as a Competition Grand Touring Car (GTS) in Period F, in the specification approved by the Historic Cars Commission.
- Morgan : the only model eligible to be used with the "2.2 litre" engine in period F is the Plus Four Super Sports conforming to FIA homologation form n° 64 of 1982.
- Ford Twincam engine : for cars of period "F" the only main bearing caps admitted are the semi-circular ones to the original period specification.

Historic cars

- M1 A with Oldsmobile 5,500 cc.
M1 A with Ford 4,700 cc.
M1 A with Chevrolet 6,500 cc.
M1 B with Oldsmobile 4,500 cc.
M1 A with ventilated discs, and M1 B with Ford and Chevrolet engines, are not eligible in "F" (Bull. 236, 3/88).
- Mini-Cooper :
Wheel-arch extensions are not admitted on pre-1968 cars (Bull. 263, 7/91).
- Porsche 356 :
The homologated track dimensions are as follows :
Cars with standard brake drums :
- front 1305 mm
- rear 1272 mm
Cars with homologated option 80 mm wide drums :
- front 1345 mm
- rear 1312 mm (Bull. 251, 8/90).
- Porsche 901/911 (remainder of previous announcements in March and May 1988) :
The 901/911 short wheelbase model introduced in 1963 is eligible as a GTS in Class F, to the specifications of the FIA homologation form n° 183 of 1965, (i.e. excluding subsequent extensions). Only chassis numbers from 300 001 to 305 100 are admitted (Bull. 247,3/90) ; form n° 503 (Weber carburetors) is only valid for Class G (Bull. 251, 8/90).
- Skoda :
The following models are accepted as GT cars (Bull. 263, 7/91) :
Skoda Felicia type 994 (1959-61) 1150 cc.
Skoda Felicia Super type 996 (1961-64) 1150-1300 cc.
Skoda 450 (1958-59) 1150 cc.
- TVR :
Due to an error in the original homologation forms, the correct specifications of the wheelbases are established as follows :
TVR Grantura Mk. 1, Mk. 2 and Mk. 2a : 78.00.
TVR Grantura Mk. 3 and Griffin : 217.17 cm (Bull. 250, 6/90).

BULL 276 VII 94

- FIA OFFICIALS AT CHAMPIONSHIP EVENTS
From 1.1.1995, the following officials will be appointed for all FIA historic car championship events :
- 1 FIA Observer (travel reimbursed by the FIA) ;
- 1 FIA Chief Steward (at organisers' expense) ;
- 1 FIA Chief Scrutineer (at organisers' expense).
These officials must be of a different nationality to the country of the event.
- APPLICATION OF APPENDIX K
The FIA confirms that the International Sporting Code and its Appendix K must be respected in all events for historic cars which have international participation, even if restricted to licence holders of EEC member countries (in application of article 3 of the Code).
- BUMPERS : all Touring, GT and GTS cars
Cars competing in international rallies must be fitted with bumpers to the period specification of the model. For all other events, the organizer must state in the supplementary regulations whether bumpers may or may not be removed.
- TYRES : addendum to art. 16 of Appendix K
All Touring, GT and GTS cars may use suitable road tyres from the FIA approved list (art. 15.3.2), when competing in endurance races on circuits of more than 2 hours fixed duration (and the relevant practices). Cars competing in rallies shall only use road tyres, as specified for historic car rallies, even if the event includes circuit or hillclimb stages.
- GRAND TOURING PROTOTYPE (GTP) CARS
The following definitions of GTP carwill come into force, in revision of the present art. 8.5 of Appendix K, from 1.1.1995. Existing FIA Identity Forms for GTP cars must therefore be withdrawn and re-issued as necessary.
8.5) Grand Touring prototypes (GTP) ;
These categories of cars are admitted to international competition under this definition.
A- Genuine, original examples of manufacturers' prototypes of intended future GT models (or manufacturers' development in period of one of their models beyond the recognized existing GT specification), which exceed internationally in the period, under FIA regulations, from 1963 to 1971 inclusive, to original specifications.
B- Genuine, original examples of manufacturers' prototypes of intended future GT models (or manufacturers' development in period of one of their models beyond the recognized existing GT specification) which exceed internationally, but under regulations different from CSI rules, in the period from 1947 to 1971 inclusive, to original specifications.
C- Competition Grand Touring (GTS) cars as defined in art. 8.4, but which were built in less than 100 mechanically identical examples within the period from 1947 to 1971 inclusive. The period mechanical specification for each model must be documented and submitted for FIA approval.
Apart from the modifications required under art. 10 (Safety), GT prototype cars are permitted only those modifications which were carried out in the original period on the particular model concerned, but within the limits of art. 13, hereafter.

TL RACING AB

HEJ.

Som alla vet är det DUNLOP RACING som gäller för de historiska bilarna under 1994.

RHK har talat med Thomas Lindström (TL RACING) om priserna på däcken, Thomas har full förståelse för att det blir svårt för många av oss.

För att hjälpa oss får vi 15% rabatt på inköpen hos TL RACING. Denna rabatten gäller endast Dunlop Racingdäck av L&M sektion, Posthistoric och Vintage typ.

Denna rabatt gäller vid försäljning från TL Racing i Norrköping. Vid försäljning ute vid de olika tävlingarna gäller EJ denna rabatt då det kostar mycket att hålla denna service.

Denna rabatt gäller från MÅNDAGEN DEN 11/4 -94.

Då det nu blir billigare att köpa däcken hemma, och man slipper vara nervös i tullen om någon frågar vad man ska ha 12 däck till hoppas jag att alla tar vara på detta tillfälle.

För att Thomas ska veta hur mycket däck vi kommer att behöva under året är det bra om du gör din beställning så fort du kan.

DENNA RABATT GÄLLER ENDAST OM DU BETALT MEDLEMSAVGIFTEN TILL RHK. Det kommer att kontrolleras vid varje försäljning.

RING NU TILL TL RACING. Tel: 011-167060

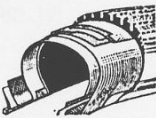
Fax: 011-167004

ADRESS: HAGAGATAN 2 602 15 NORRKÖPING.

n/het

DUNLOP SP tävlingstestade
däck för **ALLA** bilister

Det nya gördeldäcket Dunlop SP 41 är praktiskt testat på tävlingsbanorna. Majoriteten av tävlingsförarna väljer nämligen Dunlop sedan många år. SP 41 är däck för alla privatbilister som vill ha säkert grepp även på våt vägbanan.

	Ribborna i däkmönstret "för bort" vattnet så att de tusentals lamellerna i slitbanan kan få säkert fäste.
	Gördeln av cordväv under slitbanan ger maximal kontaktyta även vid hård kurvtagning. Radiell cordväv i stommen ger flexibel däck sida som "sväljer" ojämnheter i vägbanan.
	Säkert väggrepp vid bromsning och acceleration. Lägre rullningsmotstånd, lägre bensinförbrukning men snabbare bil.

DUNLOP



Världens främsta väljer Europas största

