

RUTFLAGGAN NR 4 2001



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

Giganternas kamp!



*Axel Ekman (60+), Porsche Carrera RS före Erik Berger (70+), Ford Escort RS 1600
i härlig fight vid RHK:s tävling på Karlskoga. Foto: Bengt-Åce Liljevind*

Horst:s rader

HORST BRÜNING

Tävlingssäsongen är i full gång och 4 av 7 tävlingar i RHK-cupen är avverkade. Mantorp och Karlskoga som är tävlingar arrangerade av RHK i samarbete med MK Skandia har varit uppskattade och jag vill här passa på att tacka MK Skandia, vår tävlingssekreterare Solveig Behrendtz och Bruno Rösler som har hållit så framgångsrikt i trådarna.

EM tävlingen på Anderstorp hade i år återigen problem med alltför lågt deltagande i de internationella klasserna. Om ingenting händer snart borde hela EM-serien läggas ner och kanske ersättas av någonting annat, där man återgår till historisk racing med historiska bilar och kommer ifrån alla dessa nybyggda skapelser utan någon som helst likhet med det historiska fordonet.

Svenskt Sportvagnsmöte utvecklas år för år och går från klarhet till klarhet. Här har Kåge Schildt och hans team lyckats anordna en jätte-

tävling utan att förlora det gemytliga och jordnära med den rätta sortens kamratanda. Stort tack och vi kommer gärna nästa år.

Nu till något helt annat. Jag får varje år en mängd samtal där man frågar om vilka modifieringar och ombyggnationer som är tillåtna på historiska fordon som tävlar efter FIA's appendix "K". Svaret är oftast lätt, läs appendixet och allt som inte står är förbjudet. Finns det flera homologeringshandlingar på en bilmodell så går det inte att plocka det bästa från varje där gäller det att hålla sig till rätt årsmodell m.m. Så ett gott råd är att man ringer till en av våra tekniker först och bygger sen. Då sliper man dubbelarbete och bekymmer.

Det är roligt att se att vissa besiktningsmän i EM cirkusen försöker att stävja allt fusk och vägar stå för App. K och implementera detta. Faran är bara att dessa blir utbytta mot mer medgörliga individer och skiten fortsätter.

OBS! Det blir fri träning på fredagen innan Falkenbergstävlingen. För info ring Erling telefonnumret finns på inbjudan.

Den enes skräp är den andres fynd, även du kan hamna i båda rollerna.

ANDERS ERICSSON

I ett tidigare nummer av Rutflaggan skrev jag litet funderingar om hur vi inom RHK skall hantera vårt historiska arv när det gäller motorsport. När man lever sepåliv vid våra tävlingar slås man ju av vilken enorm energi det finns när det gäller våra bilar. Hela paketet från snacket om det finns något intressant objekt som någon hört talas om, till att objektet några år senare kommer ut på banan, med FIA-handling och allt.

Men när det gäller att ta hand om vårt motorsportarv är det litet sämre. Mitt inlägg att vi inom RHK aktivt borde göra något åt detta, har kommenterats från olika håll och som vanligt slutar med; "Jävligt bra idé, kan du inte ta tag i den där biten och göra något kreativt." Tänk att man aldrig lär sig att hålla käft! Men nu måste jag erkänna att de positiva kommentarer jag fått givit mej litet inspiration, och vi har dessutom haft detta uppe i styrelsen.

Så rent konkret har följande hänt:

- Jag har fått styrelsens uppdrag att vaka över denna fråga.
- Vi (RHK) har erbjudits donation av en stor samlingsprogram och annat, samlat under en lång och aktiv racingkarriär.
- Jag har tagit kontakt med en utanför RHK som har till hobby att samla statistik från race (60-talet och framåt) och lägga ut det på internet. (<http://www.fortunecity.com/olympia/grange/54/index1.htm> kan du gärna surfa runt på). Han tänker

inte köra aktivt, men kan gärna tänka sig att vara verksam inom RHK med historia.

- Per H har lovat undersöka lämplig lokal att förvara allt vi får in.

Så sammantaget, ingen har allt som rör motorsportens historia i Sverige, men alla som är aktiva brukar ha något som ligger och skräpar nå'nstans, och tillsammans kan vi skapa ett arkiv som förhoppningsvis kommer att innehålla de pusselbitar som framtida renoverare kommer att behöva för att få FIA-handlingar på sina objekt. Ta med det du har, och som du vill skall komma även andra tillgodo, till nästa race så tar vi hand om det och lägger det i RHK:s arkiv.

När vi ändå är inne på frågan om saker som finns i gömmorna... vi fixar ett swapmeet.

Ett förslag som kommit upp är att ordna ett swapmeet vid något av våra race. Det tillfälle som verkar vara bäst är Anderstorp, som både är säsongavslutning och är litet mer inriktat än bara racing.

Ni som har grejor att sälja, ta med dem till Anderstorp, så får vi se hur stort intresset blir. Rent praktiskt så anvisar vi en plats där säljarna visar upp sina prylar och köparna kan få en överblick vad som finns. Men RHK kommer inte vid detta första tillfälle att arrangera med bord etc., det gör resp. säljare själv.

HALYPANNORNA



PER HÅGEMAN

Velodromloppet, Gelleråsen, 16-17 juni 2001

Så var det dags för det årliga Velodromloppet som nuförtiden är ägnat historiska bilar. Vi hade väl hoppats på litet fler midgets än de fyra som dök upp. Paradoxalt nog kom samtliga från vårt sydligaste landskap, minsann!

Skrivaren av dessa rader hann tyvärr inte upp till lördagsträningen. Han hade lånat den nyaste bilen någonsin som dragbil "för säkerhets skull" med tanke på avstånd mm. Kl. 22.30 på kvällen stannar den utanför Lomma; mindre än ett halvt vargtjut från Malmö, för de som inte vet. Den lyckades kravla sig fram ytterligare en bit till Löddeköpinge innan nästa stopp. Då fick det vara nog, så en annan bil "rekvirerades" till lördagen.

När bägge träningarna var över, så visade det sig, som vanligt, att Göran Anderberg var snabbast med sin Alfa Dana-JAP, följt av Lars Hågeman, Swebe-JAP.

I loppet rusade Göran och Lars iväg och fightades om ledningen, följda av Per Hågeman, Cooper-Norton och Allan Göransson, Swebe-Triumph. I den nya hårnålssvängen blev det emellertid "klydder" mellan Göran A och Lars H, varvid den senare gjorde något som liknade ett svanhopp, och det mårde inte den ena bakre bladfjädern och fälgen bra av, så

han fick bryta. Samtidigt fick Göran något mystiskt fel, förmodligen på den (för) nya förgasaren, så plötsligt var Per H i ledning, men det varade inte länge, för då lossnade avgasröret, och sände avgaserna i riktning nacken, där hjälmen slutar, så det blev depåbesök. Där lagades felet under intensiv brandpersonalbevakning som trodde att metanol var något som kunde flyga i luften nästan när som helst. Det verkade nästan så i alla fall. Allan Göransson var klok nog att inte få något fel, så han gick upp i ledningen, och kunde enkelt åka till segern, följt av Göran A.

Det visar att man inte nödvändigtvis måste vara först i första böjen för att vinna, utan hellre låta andra göra misstagen.

Resultat

- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1. Allan Göransson | Swebe-Triumph |
| 2. Göran Anderberg | Alfa Dana-JAP |
| 3. Per Hågeman | Cooper Mk 12-Norton |
| 4. Lars Hågeman | Swebe-JAP |



Allan Göransson, Swebe-Triumph mot en säker seger i Velodromloppet. Foto: Bengt-Åce Liljevind

Racing till 1000 cc Cupen

Vårträffen, Mantorp Park, 5-6 maj, 2001

Säsongöppning! Tyvärr var det inget riktigt kommandoord tydligen, för det blev bara fyra bilar i 1000 cc Cupen som uppenbarade sig. Frågan är om inte datumet var litet för tidigt för det var rätt många som var kvar i sina iden och fortfarande sov sin vintersömn, även i övriga klasser.

PER HÅGEMAN

Efter träningarna stod det snart klart att striden skulle stå mellan Lars Källberg och Lennart Nilsson i sina långnos-SAABar. Källberg kom f.ö. med en alldeles "ny" Sport. Per Hågemans gamla DKW Junior hängde inte med, och Sören Forsberg hade diverse trubbel med sin DKW F-12 och där mekades ivrigt mest hela tiden med benägen hjälp av Ronny Johansson.

Söndag och tävlingsdags! Hågemans DKW vill inte starta när det är dags att köra ut på banan, men med lite batteristarthjälp så tändes den äntligen och lämnar förmodligen dagens största rökmoln efter sig. Planenligt tar Lars Källberg täten bland 1000 kubikerna följd av Lennart Nilsson, Per Hågeman och en sackande Sören Forsberg.

Lennart försöker hänga på Lars K men det är bra krut i Lars bil. Per H:s DKW är för lågt växlad för den långa rakan; 4:a tog slut precis där man viker av till

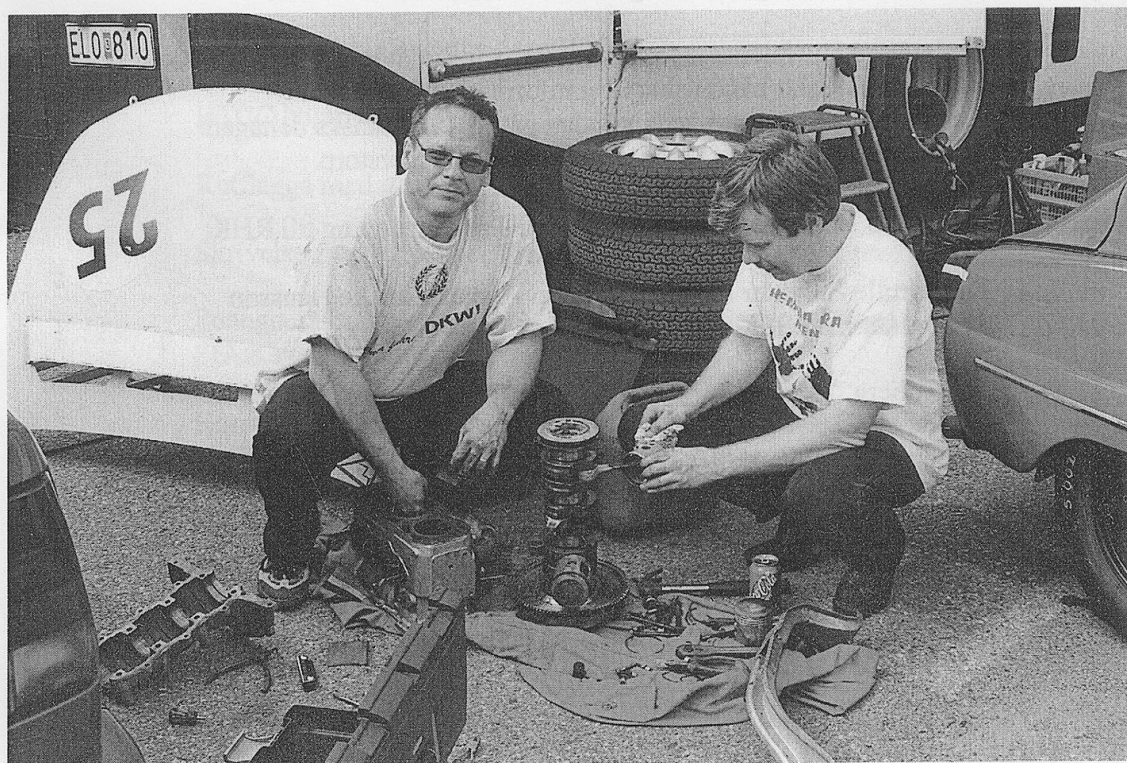
den korta banan. Sören går i depå för att byta stift och därefter totalhavererar en kolv på långa rakan. Det är så "rejält" att man kan se vevstaken genom stifthålet.

Övriga tar sig dock i mål med Lars Källberg först.

Nämnas kan väl också att Victor Israelson tar hem (sin första ?) seger med Mustangen före Yngve Gustavsson i sin Morris Cooper S och Håkan Lindvret, Austin Cooper S.

Resultat 1000 cc Cupen:

1. Lars Källberg SAAB 96 Sport
2. Lennart Nilsson SAAB 96 Sport
3. Per Hågeman DKW Junior
4. Sören Forsberg DKW F 12



Sören och Ronny renoverar DKW "på plats". Dock är detta vid ett tidigare tillfälle. Denna gång fick motorn vara kvar i bilen under meckandet. Foto: Bengt-Åce Liljevind.

RHK STYRELSEMÖTE

2001-04-08

Plats Jönköping

Närvarande: Horst Brüning	ordförande
Bruno Rösler	ledamot
Anders Ek	kassör
Anders Ericsson	ledamot
Östen Johansson	ledamot
Åke Hansson	sekreterare
Ursula Ljungberg	ledamot
Per Hågeman	adjungerad
Solveig Berendtz	adjungerad

- § 1 Ordf hälsade deltagarna välkomna samt förklarade mötet öppnat.
- § 2 Dagordning fastställdes.
- § 3 Föregående protokoll gicks igenom.
- § 4 Sollan presenterade budget för Mantorpstävlingen.
Diskuterades div.kostnader.
Konstaterades att tävlingen förhoppningsvis går + - noll.
Beslutades heatindelning.
- § 5 Karlskogatävlingen i stort sett allt klart enl.Bruno.Speaker kvarstår
att lösa.Ev.catering till lördagskvällen samordnas av Bruno.

Anderstorp.Diskuterades förberedelserna inför tävlingen.Fortfarande har inte RHK fått någon slutgiltig information från ARC.
Konstaterades att om ingen inbjudan gått ut till utlänska deltagare så är det nog svårt att få dom att komma till Anderstorp.

Knutstorp.Horst diskuterar med MGCC ang.ersättning till RHK.

Kinneulle.Etiketter för inbjudan från Anders Ek.Åke Hansson samordnar med SSK.

Falkenberg. ?????

Anderstorp.Sollan sköter sekreteriatet.Horst+Åke kollar med Isaberg och Gislaved för ny lokal att ha avsluningsfesten i.
Avslutningsfesten gäller endast RHK medlemmar.
Söndagskörningen:Konstaterades att vi ej kan fortsätta som tidigare år utan personal på banan.Horst kollar med ARC vad det kostar att ha minimibemanning av funktionärer på plats för att få tillräcklig säkerhet.

§ 6 Åke H informerade om skärpt bullerkontroll from i år. förbifartsmätning kommer att ske på samtliga banor generellt kan sägas att 95 dba blir gränsen vid förbifart detta kan dock skilja lite från bana till bana. Banägarna/Arrangörerna kommer obönhörligen plocka av dom bilar som överskrider deras maxvärde från banan detta kan innebära att ett helt heat blir avflaggat om det visar sig svårt att särskilja dom bilar som låter för mycket.
Beslutades att RHK skall inköpa 1 st klass 2 bullermätare som referensinstrument(enl.FIA regler skall mätaren vara klass 1).
Åke H tar in offerter beslutades att max 10000:- avsättes till detta ändamål.Samråd med Horst innan beställning.

§ 7 RaceSam har fått ny ordförande Lars-Göran Elofsson från Hyllinge. Bruno Rösler är styrelseledamot samt Åke Hansson suppleant. Kommite bildades för bättre samordning av tävlingsarrangemang.

§ 8 Disskuterades skrivelse från Lars Bondesson ang.ev.NM serie för Historisk Racing.Fråga uppstod om licenskrav för deltagande i en sådan serie.Konstaterades att RHK inte i dagsläget har möjlighet att administrera en NM serie,men ställer sig positiva till att deltaga under förutsättning att appendix K strikt gäller.
Anders Ericsson tar vidare kontakt med Lars Bondesson för att reda ut dom frågetecken som kvarstår samt att få svar på vem som skall administrera och vara ansvarig för serien.

§ 9 Övriga frågor:
Artikel från Wheels om körning med släp.
Horst kollar om vi får ta in den i Rutflaggan.

RHK:s hemsida ev.eigen domän Horst kollar till nästa möte.

HTCC kommer troligtvis bara att köra 3 tävlingar under 2001.

Rutflagga med startnummerlistor kommer snart.

Skrivelse från RF ang.bestraffningsärende arkiveras av sekreteraren.

Poängberäkningssystem RHK:cupen beslutades enl.följande.
FIA:s system följes.Med tillägget:
5 flitpoäng till varje deltagare som fått träningstid.
Horst skriver info om detta och skickar ut till klassföräldrarna samt till Rutflaggan.

§ 10 Nästa möte Mantorp 01-05-05 kl 1600.

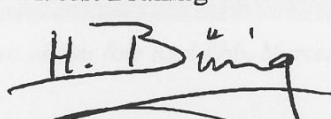
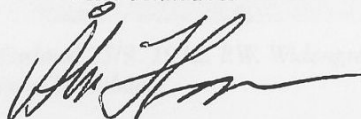
§ 11 Ordf tackade deltagarna och förklarade mötet avslutat.

Vid Protokollet

Justeras

Åke Hansson

Horst Brüning



Plats Mantorp

Närvarande: Horst Brüning	Ordförande
Anders Ericsson	ledamot
Bruno Rösler	ledamot
Per Knuthsson	suppleant
Per Hågeman	adjungerad
Åke Hansson	sekreterare

§ 1 Ordförande hälsade välkomna och öppnade mötet.

§ 2 Dagordning fastställdes enl.kallelsen.

§ 3 Tidigare protokoll: Horst har varit i kontakt med MGCC ang.ersättning till RHK för priser 50;- per startande.

3 st offerter tas in för avslutningsfesten.Isaberg,Hotellet i Gislaved samt High Chaparall.Horst ombesörjer detta.

§ 4 Mantorpstävlingen över förväntan med antal deltagande.

Anderstorp EM endast vissa förare i RHK cupen har fått inbjudan Sanell kontaktas för en förklaring(skall denna tävling strykas ur cupen med anledning av detta?). Försök att bifoga inbjudan med nästa rutflagga skall göras.

Karlskoga inbjudan utskickad.Återstår att lösa speaker frågan ev.Leif Lindström eller Bengt Dieden.

Knutstorp inbjudan på gång att skickas ut.

Kinneulle inbjudan skickas ut i början på juli.

Falkenberg -----

Anderstorp Horst kontaktar Sanell och klargör att RHK sköter tekniker/besiktning med eget folk. Kärrqvist besiktningschef?

§ 5 Ljudmätare inköpt förvaras hos teknikerna skall finnas med på alla tävlingar.

§ 6 NM serie gäller endast STD 65 samt GT. Beslutades att RHK skall vidhålla att Appendix K skall gälla om denna serie blir av.Anders Ericsson samt Horst Brüning är RHK:s kontaktpersoner i denna fråga.

§ 7 Ordf.rapporterade om kontakter med andra klubbar.

§ 8 Diskuterades om deltagare från Finland skall slippa betala startavgift vid RHK:s egna tävlingar.Frågan utredes vidare och tas upp vid nästa möte.

Nästa nummer av Rutflaggan är på gång enl. Per Hågeman.
Kostnader för Rutflaggan redovisas på nästa möte.

Diskuterades vilka bilar som kan köras enl. banlicenserna samt vilken tävlinglicens som krävs för att få köra en gammal F 2 respektive F 1 bil.
Frågan hänskjutes till teknikerna för kontroll med SBF, rapport nästa möte.

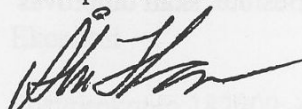
RHK arkiv med litteratur om gammal motorsport diskuterades.
Beslutades att Anders Ericsson skriver ihop lite till Rutflaggan om detta.

Beslutades att marknad för försäljning av bildelar skall ordnas på lördagen vid våran egna tävling i Anderstorp. Medlemmar skall få möjlighet att sälja av lite från förråd och gömmor.

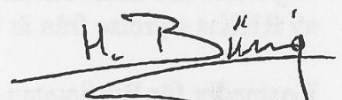
§ 9 Nästa möte Karlskoga 16/6 kl 1700.

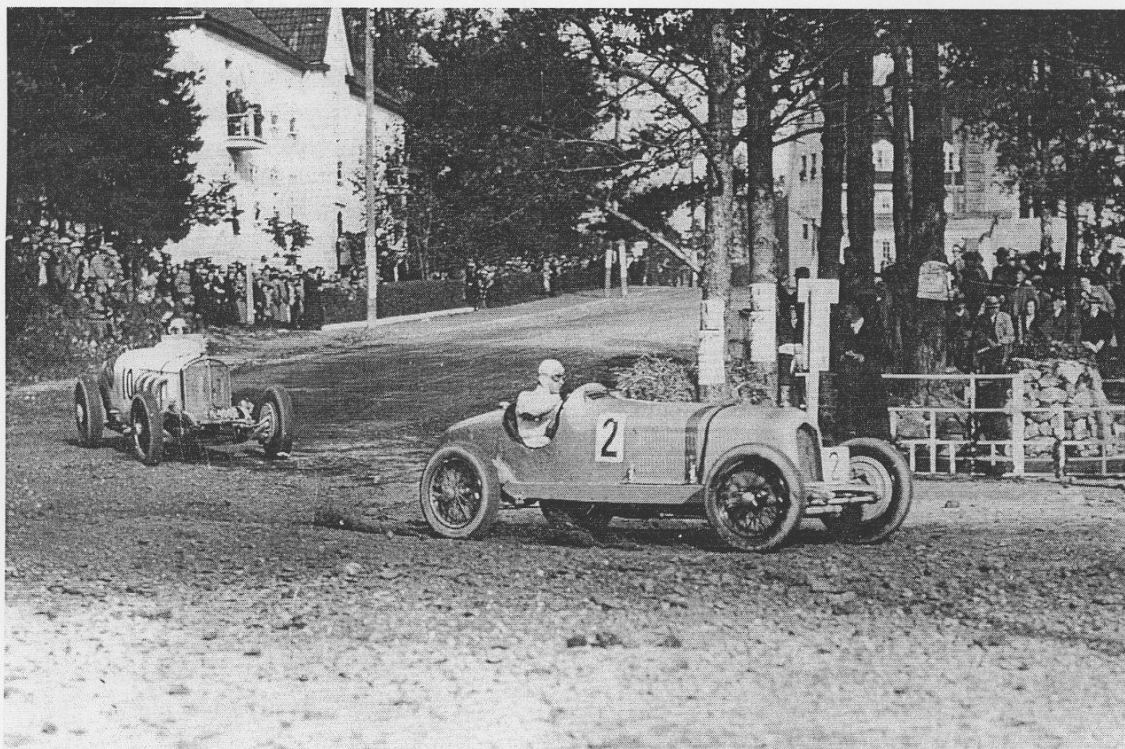
§ 10 Ordförande tackade deltagarna för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet


Åke Hansson

Ordförande


Horst Brünig



Munknäs, Finland 25/9 1932. P.W. Widengren, Alfa Romeo vinner före Karl Ebb, Mercedes Benz SSK.
Bild från Hans Torneböck.

Plats Karlskoga

Närvarande: Anders Ericsson	Ledamot/mötesordförande
Bruno Rösler	Ledamot
Anders Ek	Kassör
Åke Hansson	Sekreterare
Per Knuthsson	Suppleant
L-G Widenborg	Adjungerad

§ 1 Mötesordförande hälsade välkomna och förklarade mötet öppnat.

§ 2 Dagordning fastställdes enl.kallelse.

§ 3 Tidigare protokoll:

Beslutades att deltagare från Finland under år 2001 ej behöver betala startavgift vid RHK:s egna tävlingar, eftersom deltagare från Sverige inte behöver betala avgiften vid Finska Historiska Klubbens egna tävlingar. Beslutet skall omprövas av RHK:s styrelse från år till år.

Kostnader för Rutflaggan 2001

Tidning nr 1 9200:-

Matrikel+inbetalningskort 6345:-

Tidning nr 2 16718:-

Tidning nr 3 9200:-

Medlemskort 1337:-

Banlicenser

Enl.kontakt med Bo Runbjörk SBF och FIA:s banbesiktningsman.

Anderstorp och Mantorp Grade 3

Kinnekulle, Karlskoga, Knutstorp och Falkenberg Grade 4

Mittsverigebanan samt Sviestad har inget generellt tillstånd utan måste söka separat tillstånd för att köra tävling varvid hänsyn tas till vilka bilar som skall delta. För historiska bilar gäller att banan skall ha minst klassning Grade 4 utom för gamla F1 bilar som kräver Grade 2.

Förlicens

Olika bud från SBF texten på licenserna skiljer från person till person.

Frågan hänskjutes till teknikmöte under hösten 2001 för ett klargörande.

RHK arkiv

Samordnas av Anders Ericsson rapport till nästa möte.

Artikel införes i Rutflaggan.

§ 4 Tävlingar 2001

Knutstorp Inbjudan har gått ut

Kinnekulle Inbjudan i början på juli

Falkenberg Bruno kontaktar FMK då vi fortfarande inte hört något från dom

Anderstorp -----

§ 5 NM serie

Möte har hållits på Anderstorp L-G W var närvarande.

Norge ca 10-15 bilar.1 tävling i varje land.Appendix K skall gälla.

Endast STD 65 och GT/GTS bilar aktuella körning i samma heat som RHK cupen.

Bondesson skall samordna en enkät ang.intresset.

RHK styrelse beslutade att i princip skall samtliga RHK klasser beredas möjlighet att delta om serien blir av.

§ 6 Ekonomi

Postgirokonto 182009:-diskuterades förvaltning av kapitalet.

Mantorstävlingen ca 30000:- i överskott.

§ 7 Övriga frågor

Diskuterades hemsida,regalia m.m styrelseledamöterna tänker till och kommer med förslag till nästa möte.

MHRF försäkring.Beslutades att RHK från och med 2001-07-01 skall ta ut en administrationsavgift om 200:- för varje ny försäkring besiktningsmännen sätter in pengarna på klubbens konto.

Tekniker.SBF har ej ekonomi för vidareutbildning av tekniker för historiska klasser i tillräcklig utsträckning.Representation vid FIA möten är viktig om vi ej ska hamna i bakvatten jämfört med övriga länder, på dessa möten informeras om kommande regler etc.Frågan ställdes om RHK är beredd att ge teknikerna en egen budget för sin verksamhet,tas upp på nästa möte för beslut.

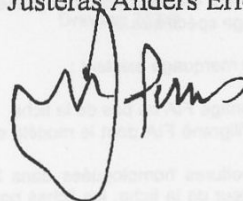
Ev.ny tekniker Per Knuthsson lämnar besked till L-G W.

§ 8 Nästa möte Falkenberg 01-08-25 kl 1700

§ 9 Mötesordförande tackade för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet Åke Hansson

Justeras Anders Ericsson



Text below the title "Appendix K to the International Sporting Code"

Modify as follows:

"Sporting and technical regulations for historic cars competing in international speed events"
(as from 01.01.2001)

Article 4.1 – Certification of a historic vehicle

Modify as follows:

"4.1 Certification

Any vehicle competing in an FIA-sanctioned international event entered on the international sporting calendar must be certified as a historic vehicle by an FIA Historic Vehicle Identity Form, an FIA Historic Regularity Car Pass, or a FIVA Identity Card for Historic Regularity Rallies. ... etc."
(as from 01.01.2001)

Article 4.2 – Use of the Identity Form

Modify as follows:

"4.2 Use of the Identity Form

In order to assist Organisers, all entries for International events MUST be accompanied by a photocopy of the 1st page of the car's FIA Historic Vehicle Identity Form, of the FIA Historic Regularity Car Pass, or of the FIVA Identity Card for Historic Regularity Rallies, clearly showing the class and category attributed to the car by the issuing ASN. ... etc."
(as from 01.01.2001)

Article 15.2.2 – Tyres for Touring, GT, GTS and GTP Cars (Circuits and Hill-Climb)

Change the last paragraph as follows:

"- Cars in Periods G, H and I (if authorised by the FIA for particular events) may use ... any tyre from the List of Road Tyres with an aspect ratio of at least 70% (Period G), or 60% minimum (Periods H and I only)."
(as from 01.01.2001)

Article 15.2.3.ix – Notes concerning the tyres for Circuits and Hill-Climb

Change as follows:

"ix) Series production Touring cars conforming to article 8.1 and standard Grand Touring cars conforming to article 8.3 may use tyres from the FIA List of Road Tyres, with a

minimum aspect ratio of 70% (Period G only), or 60% minimum (Periods H and I only)."
(as from 01.01.2001)

Article 15.3 – Tyres for rallies

Change the title of this article as follows:

"Tyres for rallies (cars of Periods A to G H only)"
(as from 01.01.2001)

Article 15.3.1 – General considerations

Change the beginning of this article as follows:

"The tyres that may be used for rallies (and on rally stages on circuits or hill-climbs and on mixed events) are limited to road tyres with an aspect ratio of not less than 70% (Periods A to G) or 60% minimum (Period H only); etc."
(as from 01.01.2001)

Article 15.3.1 – Tyres for rallies.

At the end of this article, add the following:

"Racing tyres to Period D specifications may be used for cars of Period D."
(as from 01.01.2001)

Article 15.3.2 – FIA list of road tyres

Change as follows:

"The general remarks in 15.3.1 must always be strictly respected, even if the model ranges in Appendix II below happen to include tyres of aspect ratios less than 70% or 60%, or speed ratings higher than "V" or "VR"."
(as from 01.01.2001)

Appendix III – Tyres for circuit racing and hill-climbs

Modify the text in the table for Touring, GT, GTS and GTP cars, Periods G to I, as follows:

"Tyres from the Dunlop Vintage, "L" and "M" section and Post Historic ranges, Goodyear "Blue Streak", Avon FF 5.0/22x13 and 6.5/23x13 or any tyre from the list of road tyres with an aspect ratio of at least 70% (Period G), or 60% minimum (Periods H and I only)."
(as from 01.01.2001)

Fiches d'Homologation et Fiches d'Homologation Historique – Rappel
Homologation Forms and Historic Homologation Forms - Reminder

HOMOLOGATION FORMS AND HISTORIC HOMOLOGATION FORMS

1) RAPPEL

Conformément à l'Article 251.2.1.8 de l'Annexe J, une fiche d'homologation du véhicule doit être systématiquement présentée aux vérifications techniques de l'épreuve.

Ces fiches doivent être des fiches originales authentifiées par un marquage spécifique.

Trois sortes de marquage existent :

- Le poinçonnage FIA au bas de la fiche
- Le papier filigrané FIA dont le modèle est présenté ci-après
- Pour les voitures homologuées dans le même pays que l'émetteur de la fiche, les fiches pourront avoir un marquage propre à l'ASN du pays d'homologation de la voiture.

1) REMINDER

In accordance with the Article 251.2.1.8 of Appendix J, a homologation form for the vehicle must be systematically shown at scrutineering for the event.

These forms must be original forms authenticated by specific markings.

Three sorts of markings exist :

- The FIA stamp at the foot of the form
- The watermarked FIA paper (see example below)
- For cars homologated in the same country as the issuer of the form, the forms may have markings specific to the ASN of the country in which the car was homologated.

BULL 378

APPENDIX K

JULI 2001

Article 2.6.1 – Regulations for Historic Regularity Rallies

Add to the end of this article:

"In the case of an event entered on the FIA calendar, the regulations applicable to a Historic Regularity Rally must be in agreement with the "Standard Supplementary Regulations" set out by the FIA. These regulations are available on www.fia.com or from the FIA secretariat."
(from 01.07.2001)

Article 2.6.2 – Itineraries for Historic Regularity Rallies

Change as follows:

"2.6.2) The itinerary(ies) involved in a Historic Regularity Rally will be compulsory except in the case of "force majeure". Organisers must be able to produce evidence that the itinerary(ies) have been approved by the relevant traffic control authority(ies) and that as well as by the FIA ASN(s) and FIVA IGN(s) concerned have been informed with adequate notice."
(from 01.07.2001)

Article 3 – Period classification of cars

Change the beginning of paragraph I) as follows.

"Cars of historical interest constructed at least fifteen years prior to January 1st of the current year before 1/1/1986 and after 31/12/76 and conforming to the definition of one of the Groups 1 to 9 of the period's Appendix J and having competed, in that configuration, in at least one international event in that period."
(from 01.07.2001)

Article 4.4 – Temporary FIA Historic Vehicle Identity Form

Add an article 4.4 as follows:

"4.4 Temporary FIA Historic Vehicle Identity Form
After 01.08.2001 temporary HVIFs will no longer be delivered. From 31.12.2001, the use of all temporary forms in international events is forbidden."
(from 01.08.2001)

Article 10.11.ii – Specifications of Rollbars / Rollcages

Change the beginning of the third paragraph as follows:

"For closed production and competition GT and Touring cars and closed GTP cars: a rollcage /rollbar conforming to Art. 253.8 . . . etc."
(from 01.07.2001)

Add at the end of the third paragraph:

"Reinforcements made according to the drawings 253-7 to 253-9 are also allowed."
(from 01.07.2001)

Article 11.1 – Electrical devices

Add at the end of the paragraph "Plugs, ignition coil, condenser and distributor":

"The original firing order must not be modified."
(from 01.07.2001)

Article 12.4 – Generator and ignition

Add at the end of the article:

"The original firing order must not be modified."
(from 01.07.2001)

Article 12.5 – Engine

Change the paragraph "Reboring" as follows:

"Allowed to a maximum oversize of 1.2 mm of the original bore, provided that the increase does not change the capacity of the car as defined in article 16. For Period G, the capacity classes are identical to those of Period F.
For cars built between 01.01.1970 and 31.12.1971, reboring is allowed to the limit of the capacity class, as in Period G. This arrangement is also possible for other cars if this was a historic fact concerning the individual car under consideration (chassis)."
(from 01.07.2001)

Add to the end of the paragraph "Cylinder head and block":

"Only homologated rocker arm assemblies may be used."
(from 01.07.2001)

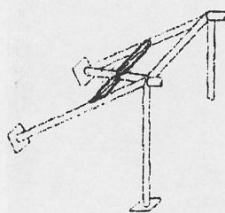
Article 13.1 – General (for GTP and Sports Prototype Cars)

Add to the end of this article:

"From 01.01.2003, GTP cars and Sports Prototypes built since 1965 must comply with the "Structural Integrity Testing" set out in Appendix V. This measure is recommended until that date."
(from 01.07.2001)

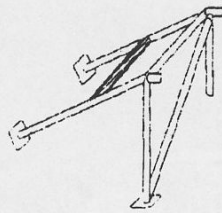
Appendix I – Drawings with reference to article 10.11 rollbars

Add the following reinforcement drawings:

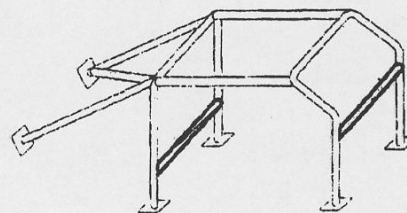


Drawing 253-7

(from 01.07.2001)



Drawing 253-8



Drawing 253-9

Appendix V: Structural integrity testing of Thoroughbred Grand Prix Cars

Change the title of this Appendix to:
"Structural integrity testing of ~~Thoroughbred Grand Prix Cars~~:"
(from 01.07.2001)

Change the first phrase as follows
"The following items of a ~~Thoroughbred Grand Prix Car~~ must be checked for structural integrity by a non-destructive test:"
(from 01.01.2002)

Change 1.c as follows:
"c) Suspension wishbones, rockers, push/pull rods and other light-alloy suspension parts;"
(from 01.01.2002)

Change 1.d as follows:
"d) Steering arms and other light-alloy steering parts";
(from 01.01.2002)

Appendix VII: Specific to certain cars

Add:
"FORD
Mustang 289
"For period F, only the crankshaft giving a stroke of 72.8 mm may be used."
(from 01.07.2001)

Add:
"JAGUAR
E-type
- light-alloy gearboxes are not allowed."
(from 01.07.2001)

Under the title "Porsche 356" change the line:
"B (T5)/ 1600, 1600 S, 1600 S 90 830 kg" to:

"B (T5)/ 1600, 1600 S, 1600 S 90	830 kg
<u>B (T5) models GT/ 1600, 1600 S, 1600 S 90</u>	<u>750 kg</u>
<u>B (T5) cabriolet / 1600, 1600 S, 1600 S 90</u>	<u>780 kg"</u>

(from 01.07.2001)

Bilder från Mantorp



*Axel Ekman (t.v.)
och Fredrik Andersson
analyserar
fighten i Standard/
GT Nyracet efteråt.
Foto: Per Hågeman*



Nykomling i Standard N: Håkan Munter i BMW 2002 Ti. Foto: Per Hågeman

Bilder från Mantorp

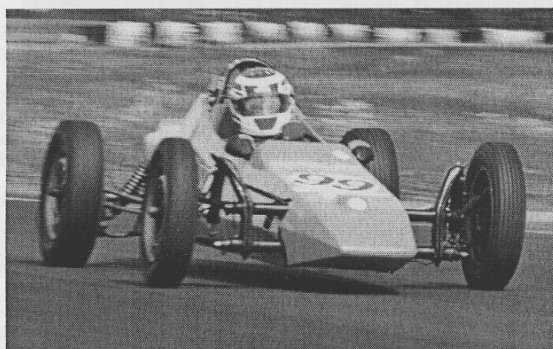


Standardpilot i formelbil: Mats Lindhagen i snabbreparerad Van Diemen RF 79. Foto: Per Hågeman



Björn Otterberg, Merlyn Mk 20 A jagas av Hans Lundberg, Royale RP 24. Foto: Per Hågeman

BILDER FRÅN KARLSKOGA



Lars-Göran Sjöberg i sin finskbyggda Vee-Max.
Foto: Bengt-Åce Liljevind



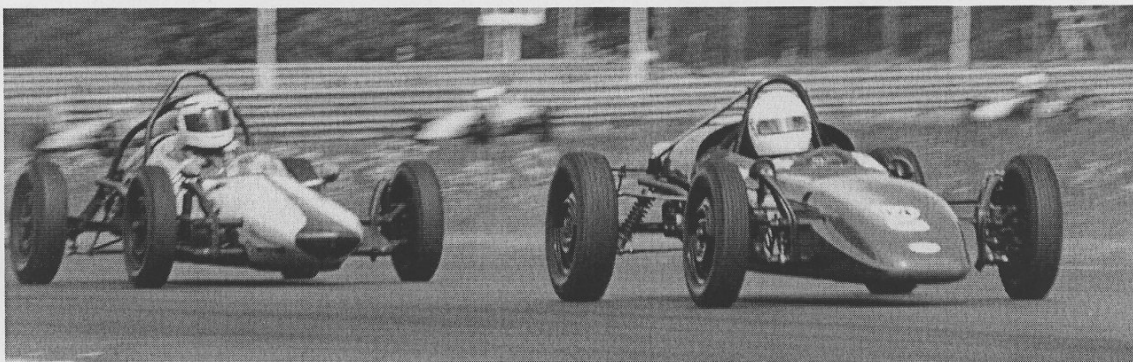
Sven Göran Berggren gasar med sin RPB.
Foto: Bengt-Åce Liljevind



Arja Koivisto med sin Alfa Romeo Sprint Speciale.
Foto: Bengt-Åce Liljevind



Sällsynt fågel: Charlie Christiansson, Sunbeam
Rapier Mk IIIA, Foto: Bengt-Åce Liljevind



Svenna Hedman med sin Kaimann Fvee före Axel Madsen, BM Vee. Foto Bengt-Åce Liljevind

**Glöm nu inte att anmäla Dig till
Kinnekulle, Falkenberg och Anderstorp !!!**