

RUTFLAGGAN NR 4 2005



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

ROOKIE !?



Nej, Pekka Nyström är väl inte att beteckna som en rookie, men i Midget är han i alla fall ny. Fast det märks ju dåligt förstås! Vid MGCC:s Svenskt Sportvagnsmeeting på Knutstorp seglade han elegant ifrån konkurrenterna i klassen. Foto: Bengt-Åke Gustavsson.

Så var 2005 års tävlingssäsong till ända. Det har varit en trevlig tid med bra arrangemang, även om paraplyer har behövts ibland.

Avslutningsfesten på hotell Åsen lockade en entusiastisk skara, även om några pristagare saknades. Vi som började dagen vid gokartbanan hade en riktigt trevlig eftermiddag, där även medföljande damer fick prova på banan.

Sedan in till hotellet för prisutdelning. Det tog en stund innan alla kom på plats, det fanns ju så mycket att språka om, en hel säsong av händelser. Men till sist blev berget av pokaler utdelade och vi bänkade oss för en efterlängtat middag. Det blev både underhållning god mat och allmänt sorl.

Söndag morgon var det höstmöte med styrelsen, klassrepresentanter och tekniker.

Det finns en del att tänka på inför nästa säsong: Transpondrarna är på väg att ta slut och kommer inte att ersättas – var och en bör skaffa egen.

Anmälan till tävlingarna kommer in för sent – ger onödigt merarbete för arrangörer.

Åk inte hem för tidigt från publiktävlingar, det är inte rätt mot dem som betalt biljett.

Nya ID-handlingar för 2007.

Det pratades också om klass/heat-indelning, heatlängd, Nordisk cup, Älvsjömassan och ett antal tekniska frågor, det hela i en mycket positiv anda. Planeringen för nästa säsong är i full gång.

Så en uppmaning inför vintern: Håll kontakt med era tävlingskompisar, ring upp dom som inte dök upp i år. Vad kan ändras för att fler ska lockas att ta ut sina bilar. Styrelsen behöver allas synpunkter för att göra 2006 års säsong ännu bättre.

Björn Otterberg

Preliminära tävlingsdatum för RHK-Cupen 2006

27-28 maj	Mantorp Park	MK Scandia
16-18 juni	Karlskoga Velodromloppet	RHK
14-16 juli	Ring Knutstorp SSM	MGCC
8-10 sept.	Falkenberg	Falkenbergs MK

Om du inte har ordnat med din nya ID-handling – HTP– till bilen, så försök att få det ordnat nu. Om ett år kan det bli trångt med tiden. Tag kontakt med någon av våra besiktningsmän.

Det kommer att bli begränsad tillgång till transponders nästa år. Det är därför bra om du skaffar en egen sådan inför nästa säsong.

KASSÖREN ÖNSKAR MEDDELA att de som gör **betalning över nätet börjar med att ange sitt eget namn**, så slipper han ha en massa inbetalningar utan avsändare.

Om det inte stämmer i matrikeln, eller om Du flyttar, eller byter telefon, kontakta medlemsregistratören, Anders Ek.

HALVPANNORNA



MGCC:s Svenskt Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp 7-9 juli 2005

Som vanligt på svenskt Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp, så var det ett större antal startande Midgets än vid andra evenemang. Tio ekipage hade hittat till den skånska arenan, ja de flesta kom ju faktiskt från Skåne. Så allt var som vanligt. Dvs. om det inte var för Pekka Nyström som kom med Kent Perssons Kiehn Spec-JAP. Han är ju mest van vid litet större och häftigare maskineri, och detta var ju rena motsatsen, så han skulle nog behöva lära sig och få goda råd. Efter bägge träningarna byttes den eventuella hjälpsamheten mot ett antal långa hakor då Pekka presterat en träningstid som låg under varvrekordet för klassen. Visserligen med samma bil som hade rekordet, men ändå!

PER HÅGEMAN

Övriga deltagande statister var i ordning, Per Håge- man, Cooper-Norton, Thorkil Kirk-Simonsen och Carl-Axel Klarberg, bägge Alfa Dana-JAP, Olle Linde, Cooper-JAP, Allan Göransson. Swebe-Triumph, Rickard With och Frank Högman, bägge Effyh-JAP, Anton Schön, Alfa Dana-JAP och i den långsammaste Mid- geten, Lars Håge- man, FN Special.

På söndag var det så racedags. Pekka blandade sig i striden bland Formel Junior och de övriga fick för- söka så gott det gick. Olle Linde bröt redan på inled- ningsvarvet, och efter ett par rundor var det även "out" för Alfa Dana duon Anton Schön och Carl-Axel Klarberg. Efter ett antal varv kunde vår danske gäst

Thorkil Simonsen passera Per Håge- man och de hade en animerad fight där Per kunde återta placeringen på sluttampen. Torkil satsade och kunde gå förbi, fast ef- ter målflagg, men han var så koncentrerad på denna uppgift, att han inte märkte av någon målflagg. Lugnt race hade Allan Göransson, Rickard With, Frank Hög- man och Lars Håge- man.

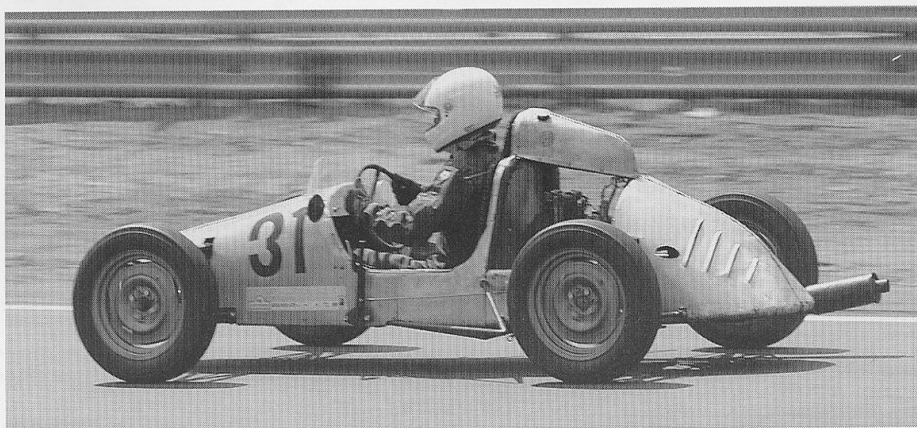
I de övriga klasserna i heatet vann Magnus Ahl- qvist F-2 med sin Cooper T-71, Göran Anderberg vann Formel Junior "F" med sin Lola Mk III före Horst Brü- ning i en Lola Mk II per. "E". Förkrigsklassen vanns av Jörgen Witting, M.G. TC.

Resultat, Midget:

1. Pekka Nyström	Kiehn Spec.-JAP	6. Frank Högman	Effyh-JAP
2. Per Håge- man	Cooper-Norton	7. Lars Håge- man	FN-Spec.
3. Thorkil K.-Simonsen	Alfa Dana-JAP	Carl-Axel Klarberg	Alfa Dana-JAP, bröt
4. Allan Göransson	Swebe-Triumph	Anton Schön	Alfa Dana-JAP, bröt
5. Rickard With	Effyh-JAP	Olle Linde	Cooper-JAP, bröt

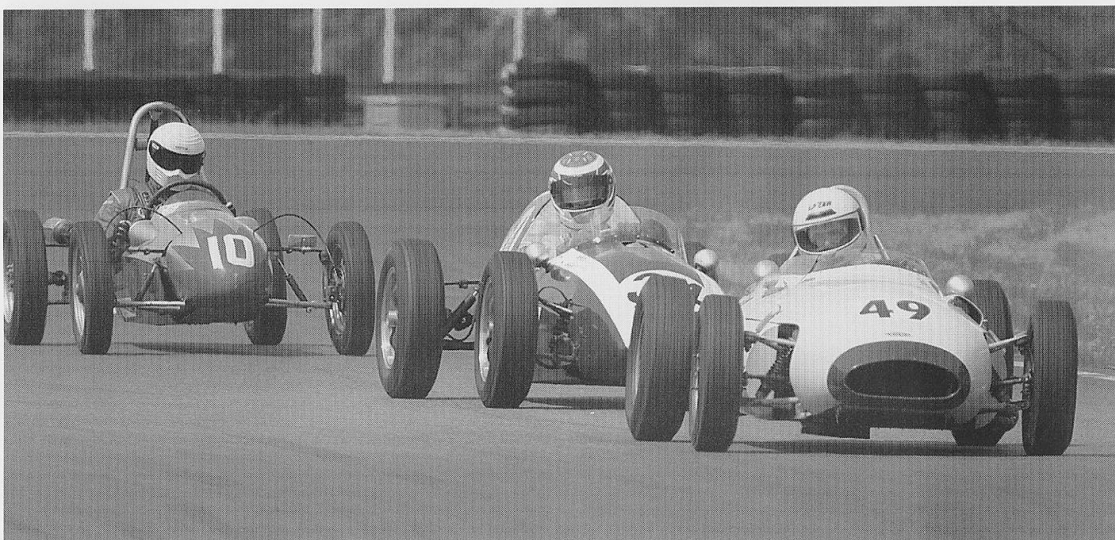
Den gamla FN-specialen fick luftas igen och kom i mål. Lars Håge- man körde.

Foto:
B-Å Gustavsson

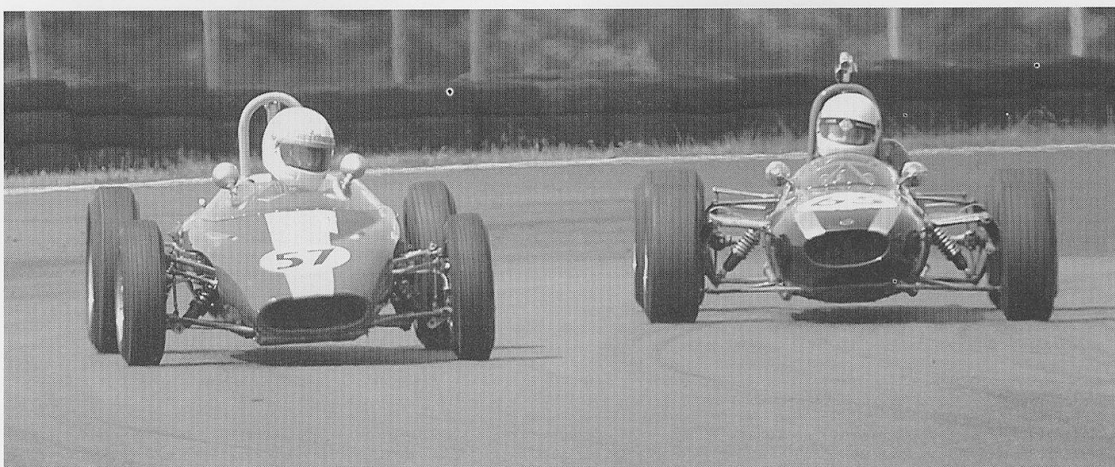




*Anton Schön, Alfa Dana-JAP, kom tillbaka till Knutstorp, men det ville sig inte den här gången heller.
Foto: B-Å Gustavsson*



*Horst Brüning, Lola Mk II före Martin Borch-Christensen, Cooper T52 och Pekka Nyström, Kiehn Spec.-JAP.
Foto: B-Å Gustavsson*



*Göran Anderberg, Lola Mk III, t.v. här i hård kurvfight med Magnus Ahlqvist, Cooper T 71.
Foto: B-Å Gustavsson*

HMS Classic Car Meeting 2005, Ring Djursland, 20-21 augusti, 2005.

I år är det 50 år sedan det kördes tävling för första gången på Roskilde Ring. Den första tävlingen kördes på grus, men redan till den andra, uppskjutna tävlingen var det asfalt på banan. Med anledning av detta hade man tänkt sig ett jubileumslopp för enbart 500 cc Midgetbilar i samband med tävlingen i Köpenhamn. Denna blev dock som bekant inställd, och nu flyttade man till Ring Djursland istället.

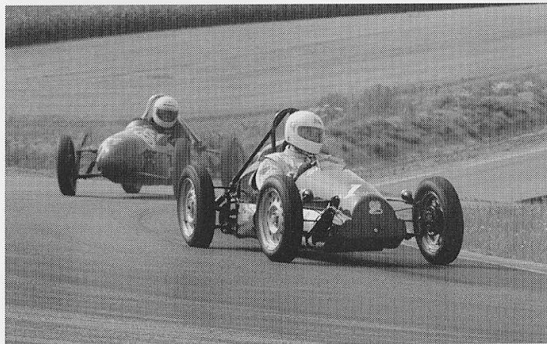
PER HÅGEMAN

Tyvärr blev deltagandet med Midgetbilar klen; tre svenska och ett danskt ekipage hade anmält sig, så något utdelande av Vilh. Nellemans Mindespokal som det var tänkt, blev det inte tal om, och vi fick starta ihop med F-3 2000 cc-bilar och neråt.

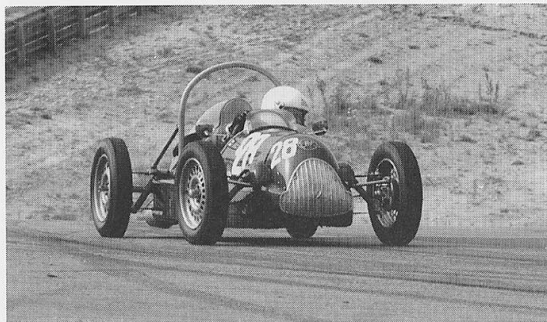
För någon som inte varit på Ring Djursland på 23 år, så har mycket ändrats. Mycket nybyggnader i depån, och inget spår av den gamla gräsdepån med inramning av häckar. Banan hade dock samma sträckning, men asfalten var betydligt bättre. En superb Midgetbana, faktiskt!

Träning på lördag, men tiderna blev felaktiga, och korrigerades senare, så undertecknad var snabbast före Thorkil Kirk-Simonsen, Allan Göransson och Rickard With.

På lördagens tävling blev resultatet det samma, men Simonsen hade liksom på Knutstorp en dust med Hågeman. Därefter följde Göransson och With.



Allan Göransson i aktion med sin Swebe-Triumph på den kuperade banan.
Foto: Kim Aagaard

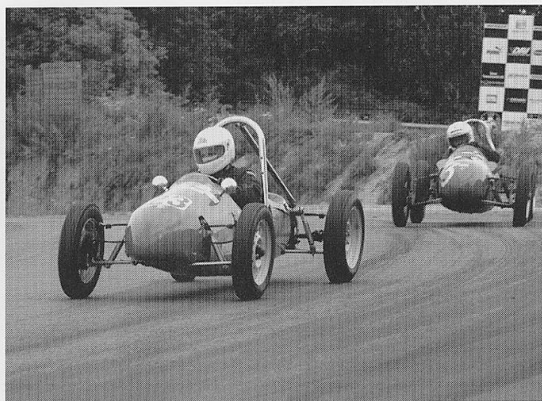


Rickard With i farten med sin Effyh.
Foto: Kim Aagaard

Söndagens tävling började med att Per Hågeman tappade starten helt, och var bara på tredje plats, men kunde passera Göransson och med viss möda också Simonsen i slutet i samband med en varvning. Simonsen attackerade sedan hela vägen, men ordningen i mål blev densamma som på lördagen.

I övrigt kunde man se att par gamla bekanta bilar, f.d. Frank Edvinssons Cooper S och Bosse Petterssons RPB Fvee.

Det känns som att det var länge sedan Roskilde Ring öppnade, men det var faktiskt 40 år sedan Ring Djursland hade premiär, och det känns konstigt nog inte som så länge sen.



Från söndagsracet. Thorkil Kirk-Simonsen ligger här fortfarande före Per Hågeman.
Foto: Kim Aagaard



Från prisutdelningen. Fr.v Kirk-Simonsen 2:a, i mitten Hågeman segrare och t.h. Göransson 3:a.
Foto: Kim Aagaard

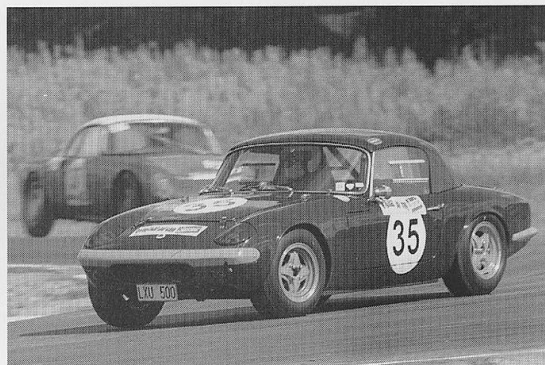
Fler bilder från Karlskoga



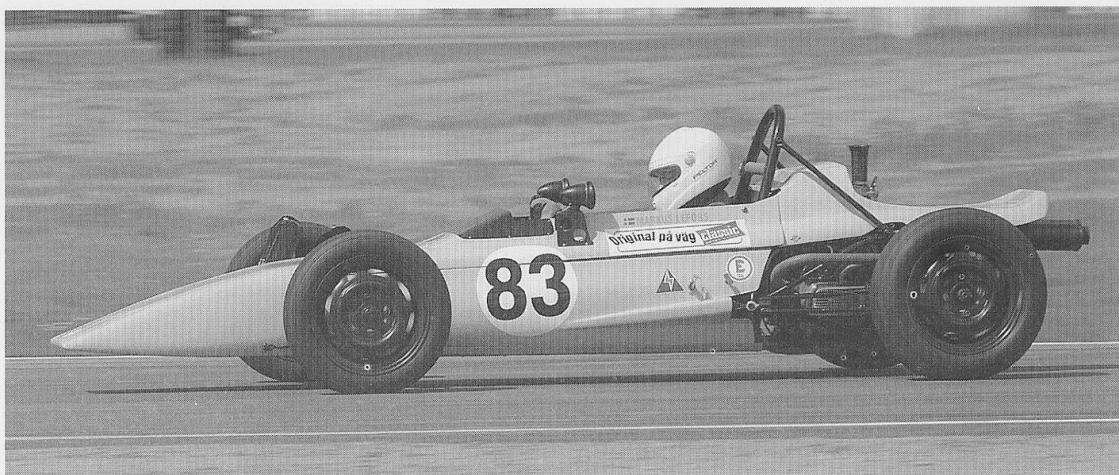
Christer Andreasson i en snygg Royale RP 21. Foto: B-Å Gustavsson



*Håkan Lindevret, Mini 1275 GT jagas här av
Sture Danielsson i en Ford Escort TC.
Foto: B-Å Gustavsson*



*Olof Cederberg i proper Lotus Elan.
Foto: B-Å Gustavsson*



Markus Lefors, nykomling i Fvee. Namnet förpliktigar. Foto: B-Å Gustavsson

Standard '65 med 1000^{cc} cupen

Classic Velodromloppet, Karlskoga 18-19 juni 2005

Det finns tävlingar man längtar till mer än andra; det här är en av dem. Gelleråsen, banan, historien, och i detta fall det ypperliga arrangemanget. När sedan Erik Berger står på startlinjen, ja då räcker det och blir över. Racekultur i kubik!

YNGVE GUSTAVSSON

Jag anländer på fredag förmiddag och redan då var det rätt fullt i depån. Jag fick stå på gräset, helt OK. De här småbilarna höll ju till i naturen när det begav sig. Man installerar sig, sätter upp tält etc. Gör i ordning i lastutrymmet och ställer upp sängar. Ja det är så att chefsmeken Jana med son skall anlända på lördag morgon, och då skall det vara fint. Jag kör några träningsvarv, bilen fungerar, allt verkar bra. Besiktning- en är det heller inga problem med.

Det börjar närma sig eftermiddag, och vid 16-tiden kommer regnet och sen regnar det i princip till lördag morgon. Men det återstår mycket av fredagen än. Middag ute under tak, sill, potatis och ett par "stänk- are"; det tillhör vår kultur, en uppdatering av vår snapskultur vore kanske på plats. Här är det inte frågan om supande, utan mer att förgylla middagen. I dessa sammanhang skall man ju inte propagera för alkohol, vilket också vore mig främmande.

På kvällen var det mingel i utskänkningstältet. Janne Tro- mark och Svereric Eriksson höll i mikrofonerna, och det var trev- ligt. Många roliga berättelser fick vi höra och jag undrar om allt är sant. Nej, det är det säkert inte, och förresten, jag tror inte det skall vara det heller. En rik- tigt bra historia är alltid friserad, och så skall det alltid vara.

Lördag morgon, och chefs- meken anländer, vädret blir bara bättre och bättre. Nu börjar uppladdningen. Först ut på tidsträningen är standard under 1150 cc. Min depåkompis Magnus Rehbinder får dessvärre lämna in redan här. Vi startar hans Morris Cooper utan att uppnå det minsta oljetryck. Febril verksamhet, men förmodligen har oljepumpen have- rerat. Vi pratar alltså nu om engelska grejor, och då kan allt hända, så han får lasta och åka hem.

Själv tycker jag att det blivit förvillande med 1000 cc och 1150 cc. Jag undrar vad publiken har för intryck. Det kanske inte är några problem. Hur som helst så var naturligtvis Adrian Wrethagen i kojan (1071) snabbast, följd av Arne Allards Fiat Abarth och Lasse Byströms DKW F 12. Sedan följde Lars Källberg som bästa SAAB före Nils-Olov Jonsson. Träningstide- rna gällde för båda racen, lördag och söndag. Bilarna i period E hade en hård kamp; Per Hågeman i sin DKW Junior, det här är alltså en bil som Per Använde på 60- talet. Det är väl bara ett par, tre år sedan han damma- de av den igen, startade, och har varit med sen dess, utan (vad jag känner till) ha haft några större fel. Otro-



Hundkojefight! Artikelförfattaren jagas intensivt av Lennart Thurn.
Foto: B-Å Gustavsson

ligt! Han fick ändå ge sig för Hasse Zolnir. Hasse som rullade på Mantorp för ett par år sedan med sin Saab, har kommit tillbaka. Det är roligt, för en del trodde att det var slutkört då. Tredje tid hade Peter Kumlin i "köttbullen" A35 som förgyller våra tävlingar. Förres- ten får vi inte glömma PeO Eriksson som nöter på med sin BMW 700. Fortsätt med det!

Efter lunch var det dags för oss över 1150 cc. Lasse Esselius går från klarhet till klarhet. Han dominerade hela helgen. Vad har hänt? Det är bara något år sedan jag körde jämt med honom. Johan Högman i en anna Falcon var tvåa, och Victor Israelsson som fått bra fart på "Mussen", var trea. Mikael Ward kom tillbaka, efter att ha varit borta några år, och var femma. Anders Hylén var snabbast bland Amazonerna före Dan Johansson och Johnny Aldosson, sedan kom Per Lidebjer. Den sistnämnde fick inte fart på bilen. Den gick, men inte bra, så han lastade och åkte hem (50 mil). Hur kul är det? Även Jan-Ove Johansson lastade och åkte hem med sin Amazon. Hur tror ni det kändes för Dan Johnsson och Dick Gärder att stå på startplattan i år? Dom måste ju ha tänkt på den otäcka händelsen som inträffade förra året. Bra gjort att ställa upp igen.

Bland Lotus Cortinorna så hade Rune Tobiasson hyrt in sig på Pähr Svenssons röda bil och Juha Suomi-

Sedan var det dags för de stora bilarna. För egen del så blev starten helt misslyckad. När flaggan föll så bröla det bara till, så jag fick ta omtag, och då vet ni hur det går; hela gänget kommer farande. Då får man börja om och jaga. Man ser ju inte så mycket av racen som man själv deltar i mer än dom som är runt omkring. Hur som helst så var det fyra kojor före mig och jag hade Sören Johanssons Lotus Cortina att fightas med hela racet, kojorna kunde jag inte nå. Bengt Bengtzon fick bryta, annars hade han bra fart på grejorna, så jag kom fyra i klassen efter Hasse Söderholm, Andreas Eriksson och Lennart Thurn. Anders Hylén var som vanligt snabbast bland Amazonerna före Johnny Aldosson och Dan Johansson. Thomas Thelin drog längsta strået bland Cortinorna före Rune Tobiasson och Lars-Åke Nilsson. Bland V-8orna var det hård fight. Jag såg inte så mycket av dem annat än att Johan Högman kört av i utgången av Trösen. Det slutade i



Johan Högman före Lars Esselius har tagit ledningen i söndagstävlingen med sina Ford Falcon Sprint. Victor Israelsson följer i kölvattnet med sin Ford Mustang t.h. Foto: B-Å Gustavsson

nen från Finland var på välkommet besök, och så Lars-Åke Nilsson och come-backande Sören Johansson. Men snabbast var Thomas Thelin före Rune, Lars-Åke och Jukka. Hundkojegänget hade som vanligt Hasse Söderholm i spets före Andreas Eriksson, Bengt Bengtzon och jag själv, lätt följd av Lennart Thurn. Tommy Jagerwall fick inte fart på grejorna och var långt bak.

Första racet för under 1150 cc, i period E snuvade Hans Zolnir Per Hågeman på mållinjen i ett spännande race, och trea blev Peter Kumlin i Austin A35. Adrian Wrethagen gjorde en strålande tävling och vann totalt med en snabb och vägvinnande stil före Arne Al-lard, Fiat Abarth och Marcus Lindqvist i sin fina Ferrari 250 GT som väl inte hör hemma här, men istället för att inte få se den alls så får det väl vara OK. Jack Staffan Andersson i sin fina Renault R8 Gordini hade Saabar i backspeglarna hela tiden, och fick i slutet ge sig för Nisse Jonsson och Lars Källberg.

alla fall med att Lasse Esselius vann före Victor Israelsson och Mikael Ward. Lördagstävlingarna ingick f.ö. som deltävling i Nordisk Cup. På kvällen var det middag i stora tältet. Gott och trevligt, fast jag saknar dansen.

Söndag morgon var det kanonväder. Ingen warm up, vilket hade varit bra, men tiden medgav inte det. Lilla klassen ut först igen. I E-klassen så höll Per Hågeman emot Hans Zolnirs attacker, och vann klassen före Hans Zolnir, och trea var återigen Peter Kumlin med "köttbullen". Det är kul att se hur jämna dessa bilar är, trots att det är olika märken. Sebastian Wrethagen tog hand om körningen denna dag. Men eftersom han inte hade någon träningstid (den hade ju Adrian) så fick han starta sist. Nu spelade det inte någon roll eftersom "Zeb" visade fina takter och vann enkelt ändå. Trots fin körning av familjen så är den här bilen alldeles för snabb för klassen; den uppfattningen har nog

alla, inklusive Wrethagen. Hur som helst, som tvåa i mål var Marcus Lindqvist med sin Ferrari 250 GT, fyra sekunder före Arne Allard i sin Fiat Abarth 1000 TC. Fyra i mål, men trea i klassen blev nu Jack Staffan Andersson i sin R8 Gordini efter samma hårda fight med Nisse Jonsson och Lars Källberg i sina Saab Sportar, som han nu slog med minsta möjliga marginal, alla tre inom en sekund. Det kallar jag race!

För övrigt kan man väl konstatera att klassen gott och väl klarar sig själv. Det var 23 bilar anmälda till denna tävling och alla kom dit, men några kom inte till start. Om jag får tycka något så är det väl först och främst att flytta Sebastian Wrethagen till den större klassen med denna bil – den riktiga tävlingsbilen från BMC – och dessa förare, så hävdar dom sig gott och väl i större klassen. Ferrarin som jag tidigare nämnt en del om, är kul att se, men frågan är om detta inte är fel klass att köra ihop med. (Särskilt när det inte längre är några Amazoner med i GT/GTS. Reds. anm.) Om vi nu, som det ser ut idag, kommer att köra dubbelrace och samköra med andra, och får större publikunderlag, så är det viktigt att vi i möjligaste mån renodlar klasserna så att publiken förstår vad som sker, vem som leder etc. etc. Det finns säkert invändningar mot detta resonemang, men det får vi ta en annan gång.

Nu tar vi stora klassen. Denna gång fick jag en god start, ut som tvåa i klassen efter Hasse Söderholm. På rakan kommer Andreas Eriksson och kör mycket enkelt ifrån mig. Jag får nöja mig vid det då jag också

har Sören Johanssons Cortina bakom mig. Jag ser att Bengt Bengtzon är på väg upp i fältet och när det är några varv kvar, släpper jag Sören för att det inte skall hända något. Jag tänker ju på min klass i första hand och vill ha koll på Bengtzon. Allmog, ställningen höll sig in i mål. Amazongänget hade samma vinnare som



*Hakon Mörner i farten med sin Renault R8 Gordini – medan den gick. Lars Göransson följer i sin NSU Prinz 1000 – som gick hela tiden.
Foto: B-Å Gustavsson*

på lördagen, alltså Anders Hylén, denna gång före Johnny Aldosson och Danne Johansson. Thomas Theelin kom inte till start och Rune Tobiasson kunde ta hem Cortinaklassen före finländaren Jukka Suominen och Sören Johansson. I den stora klassen blev resultatet detsamma som på lördagen, alltså Lasse Esselius, Victor Israelsson och Mikael Ward. Johan Högman fick bryta igen, denna gång med tekniskt fel.

Under en helg, fredag till söndag, likt denna, slår det mig hur litet man hinner se av allt det andra som erbjuds, man har helt enkelt nog av sig själv. Hur kan

det komma sig att man hela tiden har något att göra?. Visserligen har jag en engelsk bil, men ändå, om man nu går och tittar på ett annat heat, eller någon aktivitet, så kan man lätt komma i tidsnöd. Hur är detta möjligt, eller är det bara jag som känner det så? En tidsstudiemann har här en uppgift att fylla.

Till sist vill jag ge en eloge för de fina race vi numera kör. Detta innebär att de nya som kommer in har mycket lättare att anpassa sig, och sist men inte minst, vi får köra tävlingarna utan avbrott, vilket gagnar både oss och publiken. Fortsätt så!



*Lars-Åke Nilsson leder här före Rune Tobiasson i Pähr Svenssons Lotus Cortina och det övriga kopplet med Cortinor och Hundkojor.
Foto: B-Å Gustavsson*

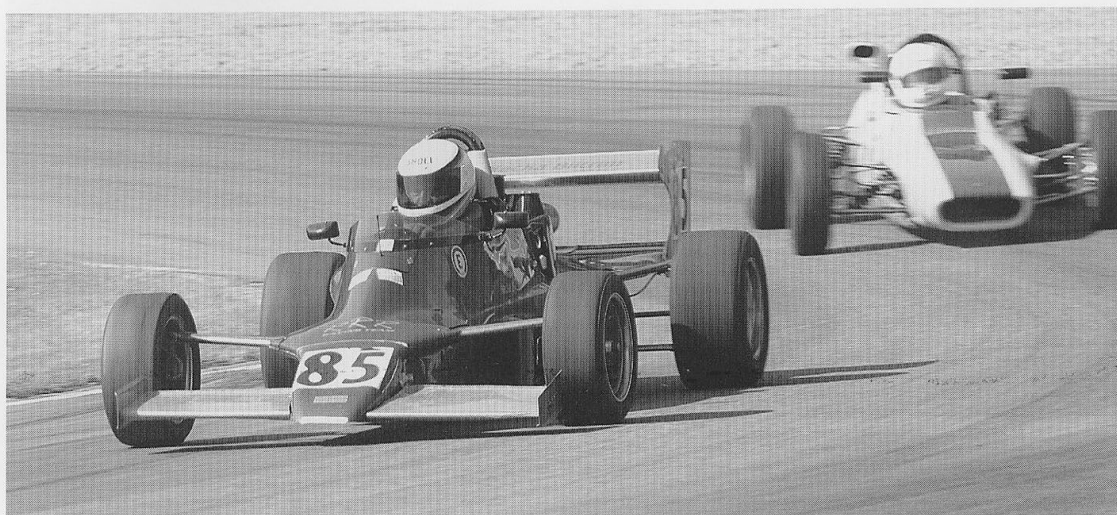
Blandade bilder från Knutstorp



Magnus Rehbinder hade reparerat sin Cooper 998 efter Karlskoga, och gick in på en 4:e plats i 1000 cc Cupen. Foto: B-Å Gustavsson



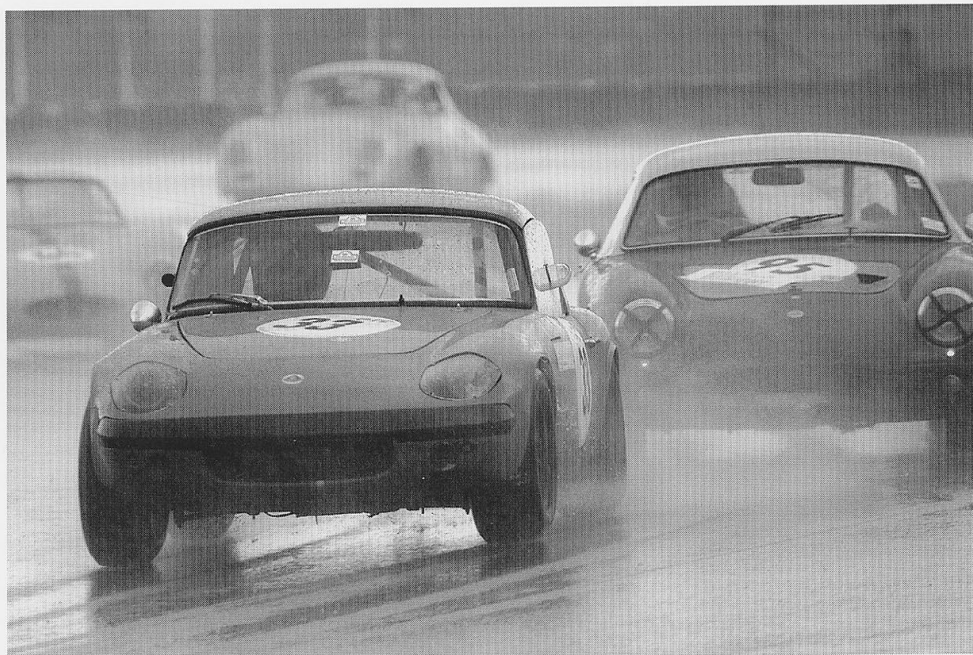
Regn på Knutstorp, och Jan Tabell gör återigen ett kanonåk med sin Triumph Spitfire. Foto: B-Å Gustavsson



Carsten Frimodt, Van Diemen RF 85 är ytterligare en dansk som rattar en FF 2000, och det gillar vi! Fast han fick bryta, och det är ju tråkigt. Foto: B-Å Gustavsson



Stefan Olsson, #90, March 803 har tagit ledningen i formel ny före den slutlige segraren #4 veteranen Ole Vejlund, DK i en Reynard SF 87, #80 Bruno Hvid Nielsen, DK, Reynard SF 84, #82 Steen Seit Jespersen, DK, Reynard SF 83, #75 Peter Gustafsson, Magnum 853 och #68 Pontus Karlsson, Ralt RT 34. Mycket danskt! Foto: B-Å Gustavsson



Thomas Henrysson hade det besvärligt i blötan med sin Lotus Elan. Ligger här före Jörgen Carlsson i en Lotus Elite. Foto: B-Å Gustavsson



Främmande från Tyskland. Peter Stöhrmann från Lübeck i en Lotus Elite. Foto: B-Å Gustavsson.

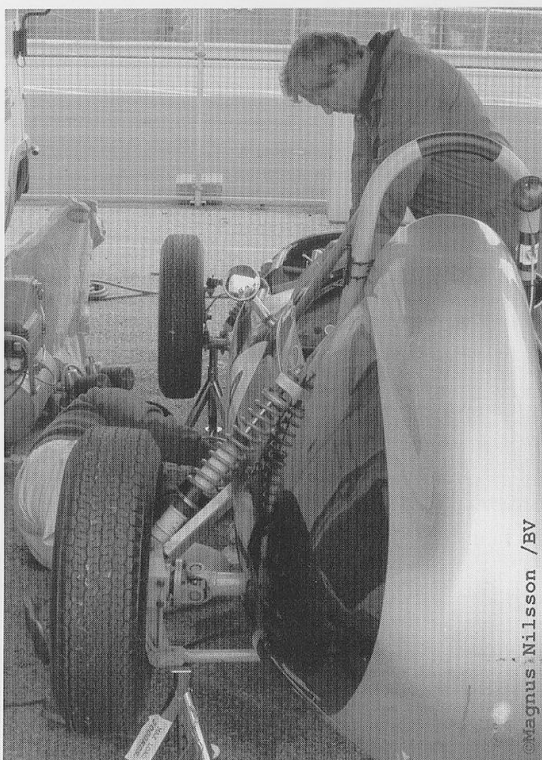


Päbr Svenssons "Låne-Cortina". Denna gång var det mekaren Bjarne Nygren som styrde med bravur. Foto: B-Å Gustavsson



Blandad kompot: Kaj Sörensens lilla Honda S 800 passeras av Jürg Bächis Opel Commodore följd av Bergers och Bjarne Sindings Escorter BDA. Foto: B-Å Gustavsson

Depåbilder från Anderstorp



Fritz och Doc mekar Elva. Foto: Magnus Nilsson



T.v: Fälgrengöring. Foto: Magnus Nilsson.



Bakaxelmek på Mustang. Foto: Magnus Nilsson



Under: Är det så tråkigt? Foto: Magnus Nilsson

RHK Styrelsemöte 2005-08-27

Plats: Anderstorp Raceway

Närvarande: Bruno Rösler	Ordförande
Hans Erik Johansson	V. Ordförande
Björn Otterberg	Sekreterare
Anders Ek	Kassör
Henrik Hansson	Ledamot
Arne Allard	Suppleant
Tommy Brorsson	Adjungerad
Sture Danielsson	Adjungerad
Per Hågeman	Adjungerad
Conny Johansson	Adjungerad
Magnus Nilsson	Adjungerad
Lasse Widenborg	Adjungerad

- § 1 Ordföranden hälsade alla välkomna och förklarade mötet öppnat.
- § 2 Föreslagen dagordning fastställdes.
- § 3 Föregående mötes protokoll lästes upp och godkändes.
- § 4 Ekonomi: Anders visade en bild över den aktuella likviditeten jämfört med tidigare år, en tydlig förbättring. Vi fick också se en preliminär ekonomisk rapport från Velodromloppet, ett bra överskott. Vi har nu ca 390 betalande medlemmar.
- § 5 Hemsidan: Henrik kan få problem med tid att sköta hemsidan, den är i övrigt OK.
- § 6 Rutflaggan: Nästa nummer är klart, men det har varit förseningar i redigering och tryckning.
- § 7 Teknik: I kommande nummer kommer "Teknisk Bulletin" att finnas med.
Transpondrarna som används vid tävlingarna håller på att ta slut, och kommer ej att repareras.
Var och en måste skaffa en egen.
- § 8 Tävlingar: Sista tävlingen i RHK-cupen blir Falkenberg den 9-11 September. Det kommer att ordnas en Råkafton på lördagen.
- § 9 Nordic Cup: Det kommer att hållas ett möte i November angående de tekniska regler som ska gälla. Det skiljer nu lite mellan de olika länderna. Också tävlingsdatum kan bli ett problem.
- § 10 Ökad kontakt med Klassrepresentanter: Beslut: Klassrepresentanter kallas till de styrelsemöten som hålls under tävlingssäsongen (vid banorna) samt som tidigare till planeringsmötet.
- § 11 Övriga frågor: Avslutningfest med prisutdelning äger preliminärt rum på Hotell Åsen i Anderstorp den 8:e oktober.
Besiktning och nya fordonshandlingar måste vara klart före tävlingssäsongen 2007.
- § 12 Nästa möte: Hotell Åsen i Anderstorp 9:e oktober, dagen efter Avslutningsfesten.
- § 13 Ordföranden tackade för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet

Justeras

Björn Otterberg

Bruno Rösler

APPENDIX K

Application from 1st April 2005

Article 2.1.9 – Advertising on cars

Add the following article:

«2.1.9 Advertising on cars

2.1.9.1 Advertising will be confined to a maximum of one space of 50cm x 14cm along the top, and one along the bottom, of up to four of the competition numbers. Should there be no room to insert the allowed advertising above and below the competition number, it may be placed adjacent to, but not touching, the number background. One of the two spaces attached to each competition number may be reserved for the organiser's advertising, the use of which the competitor may not refuse.

2.1.9.2 Advertising on two-seat and single-seat racing cars of Period G onwards:

1 x front and 1 x each side spaces, of not more than 700cm² each, may be reserved for the event organiser's advertising, the use of which the competitor may not refuse.

Furthermore, a total of 2100cm² of additional advertising may be carried (with maxima of 700cm² on the front and on each side), which may be divided into several stickers, each of which will be measured as the smallest rectangle which will contain it completely when calculating the total area.

2.1.9.3 The rally plates are reserved to the organiser's advertising.

2.1.9.4 In rallies, and when only two competition numbers are used, two additional spaces of 50 cm x 14 cm may be authorised for advertising.

2.1.9.5 All non-current advertising, with the exception of Period livery, must be removed.

2.1.9.6 The drivers' names and relevant country flag must appear once on each side of the car within the maximum dimensions of 10x40cm. One bona fide club badge may appear on each side of the car within the maximum dimensions of 10cm x 10cm.

2.1.9.7 No other graphics or identification may be displayed upon the car (e.g. shark teeth designs, old race stickers, personal messages etc.).

2.1.9.8 Stickers may be placed next to the race numbers to identify the class of the vehicle, if so required by the event regulations.

2.1.9.9 These rules must be respected throughout all the championship events.»

Article 2.1.10 - Period Livery

Add the following article:

«2.1.10 Period Livery

Any model of car which can be proved by way of history, to have run in a particular livery (e.g.: Gulf Porsche; L. & M. Lola; JPS Lotus etc) will be allowed to continue to display this livery, provided that it is in the same colours and that the logos are of the original size.»

Article 2.1.11 – Competition numbers

Add the following article:

«2.1.11 Competition numbers

See articles 205 to 207 of the ISC.»

Article 2.1.12 – FIA/FIVA convention

Add the following article:

«2.1.12 FIA/FIVA convention

FIA considers that co-operation with FIVA is central to its activities in the historic non-sporting field, in order to defend the free and unrestricted circulation of historic vehicle and promote also their non-sporting use.

According to the terms of the FIA/FIVA Convention, signed on October 10th 1974, and updated on the 27th of October 1999, the FIVA has recognised the FIA as being the only International Authority in the world of motor sport. In particular, whereas historic automobile events of a sporting nature shall remain within the exclusive competence of FIA and its members, non-sporting Regularity events shall continue to be entitled to use either FIA or FIVA regulations. Touring Concentrations organised under the authority of the FIA shall respect the FIVA International Events Code.

Organisers (FIA or FIVA affiliated) may organise (subject to possible acceptance of relevant ASNs, in particular when foreseen by national legislation) regularity rallies on condition that the average speed does not exceed the lowest of the two following speeds: 50 km/h or the maximum speed normally permitted for automobile events by the Governmental authorities of the countries involved.»

Article 2.1.13 – Events definitions

Add the following article:

«2.1.13 Events definitions

2.1.13.1 - Historic event

An Historic event may be a demonstration, parade, historic road event, historic rally, historic regularity rally or an historic touring concentration organised under FIA and/or FIVA control. All International events must respect the regulations in this Appendix and, with the exception of rallies and hill-climbs (including circuit races held during rallies), will take place on circuits approved by the FIA for International events as stated in Appendix Q, Article 6.

2.1.13.2 - Demonstrations

See article 22.c of the ISC.

In addition demonstrations for post-1967 single seat and 2 seat racing cars may only be organised with the authorisation of the FIA in each case.

2.1.13.3 - Parades

See article 22.b of the ISC.

APPENDIX K

TECHNICAL REGULATIONS

Application from 1st January 2006

Article 2.3.5.1 c) – Post 1946 Competition Touring Cars (CT)

Delete this article:

«(c) Group B (1982-86): Only those models based on cars homologated in Group A.»

Article 2.3.6.3 – Post 1946 Grand Touring Cars (GT)

Modify as follows:

«All other Models must have been homologated in Group 3 (1966-1981) or Group B (1982 onwards) and respect the Appendix J rules applicable to those groups this group in their its period.»

Article 2.3.9.2 - Post 1946 Special Touring Cars

Delete this article completely and renumber the following ones accordingly:

«Historic Special Touring Cars (HST) are restricted to those cars which competed in international events opened to Special Touring cars in their period.»

Article 5.5 – Fuel system

Modify as follows:

«5.5.1 Fuel tanks of all cars in Periods A to E must be standard tanks, homologated tanks or safety tanks. It is recommended to fill ~~standard or homologated~~ tanks with safety foam in conformity with American Military Specification MIL-B-83054 or «D-Stop» anti-explosion foil.

5.5.2 ~~For all cars of Period F to I not using safety (bag) the fuel tank must be fitted with standard tank, homologated tank or a tank is free but must be~~ filled with safety foam in conformity with American Military Specification MIL-B-83054 or «D-Stop» anti-explosion foil.

5.5.3 ~~Homologated cars of Period G onwards may use homologated tanks, all other cars must use safety tanks.~~

5.5.4 ~~3~~ All safety (bag) tanks must comply with Article 253.14 of current Appendix J (FIA Approved Safety Fuel Tanks).

5.5.5 ~~All cars may use reduced capacity fuel tanks providing they are homologated or safety (bag) tank.~~

5.5.6 ~~4~~ Fuel systems which do not have...

Article 5.12.1 – Windscreen

Modify as follows:

«Windscreens for all Touring and GT cars must be of laminated glass. In exceptional cases, waivers ~~Weivers~~ may be granted by the FIA Eligibility Delegate for the use of rigid transparent plastic for the current season ~~for use of the latter~~ if laminated screens are unobtainable for the model concerned. Other cars may use rigid transparent plastic.»

Article 7.2.5 - Homologation & Recognition Forms

Modify as follows:

«Cars of Periods E and F (1/1/1947 - 31/12/1965) will compete under rules published in Appendices VIII and IX of Appendix K ~~IX and X (until 31/12/2005).~~»

Article 7.3.1 - General Technical Regulations for Production Road Cars

Modify as follows:

«Touring, Competition Touring, GT and GTS Cars of Periods E and F (1/1/1947 - 31/12/1965) will comply with Appendices VIII and IX of Appendix K ~~Appendix J 1965 from 01/01/2006.~~»

Article 7.3.6 - General Technical Regulations for Production Road Cars

Add to the end of this article:

« ... Floor and roof trim may be removed, door trim may be replaced.

Retractable headlamps may be rendered fixed and their mechanism removed, but their lighting must remain operational.»

Article 7.3.8 – General Technical Regulations for Production Road Cars

Add as follows:

«Variations from the standard or homologated bodywork permitted by the period Appendix J may be adopted. Such bodywork changes must be in conformity with a complete configuration used on the model concerned in International competition run to FIA regulations in the period. The evidence to support this must appear in a period photograph on the cars' HTP over stamped by the issuing ASN.

In particular, the track changes sometimes allowed for CT and GTS cars must have been used in period for this model and be justified. In addition the tyre treads must be covered by the bodywork (see period Appendix J).»

Article 8.2.2 – Tyres for all cars excluding FIA Historic formulae in circuit racing and hill-climbs

Modify as follows:

«Periods C to E (1/1/1919 - 31/12/1960) must use tyres from the Dunlop Vintage range having 204 Compound only and R5 or older type tread pattern.

Pre 1947 Open Four Seat Touring Cars, Pre 1947 Open Two Seat Touring Cars, Pre 1947 Saloon cars, Single and Two seat racing cars which have wheels with rim widths of 3.5" or less diameters of 17" or

~~more or have rim widths of 3.5" or less~~ and for which there is no Dunlop Vintage range tyre of a suitable specification available; may use tyres offered for sale as ~~cross ply or radial~~ road tyres, with an aspect ratio of 75% or more, having a speed rating of «S» or above and which have "E" or "DOT" approval. The manufacturer should be consulted as to the suitability of the tyre for the event etc...»

Article 8.4.6 – Tyres for rallies

Modify as follows:

«Cars which have ~~wheels which have rim widths of 3.5" or less and/or diameters of 46" 17"~~ or more ~~or have rim widths of 3.5" or less~~ may use road tyres of radial or cross ply construction having an aspect ratio of 75% or more. These tyres may be "EU" or "DOT" approved. The manufacturer should be consulted as to the suitability of the tyre for the event.»

Appendix I – Periods E - J

Add the following:

«**Formula Libre cars for the periods E-J will be noted FL.**»

Appendix VII - Specific to certain Cars

- Under «Ford», modify as follows:

«In Formula Junior ~~category F/J/2~~ the cylinder-head re-manufactured to the specification of the Ford Cosworth 105E/109E cylinder head by Richardson is accepted to replace the original Cosworth heads of the same specification.»

- Under "Ford Shelby GT 350", delete:

«~~The only Shelby GT 350s which may have right hand drive are those that were converted in period, that is vehicles built in 1966 with the following chassis numbers:~~

- SFM-6-S-433
- SFM-6-S-769
- SFM-6-S-777
- SFM-6-S-2256»

- Under "Porsche 901/911", delete:

«~~The 901/911 short wheelbase model introduced in 1963 is eligible as a GTS in Period F, to the specifications of the FIA homologation form n° 183 of 1965 only. (i.e. excluding subsequent extensions). Only chassis numbers from 300-001 to 305-100 are admitted; form Form n° 503 (Weber carburetors) is only valid for Period G.~~»

Appendix VIII - Modifications authorised for Cars of period E and F, for Series Production Touring Cars and Standard Grand Touring Cars

Change the title as follows:

«APPENDIX VIII: MODIFICATIONS AUTHORISED FOR CARS OF PERIOD E AND F, FOR SERIES PRODUCTION TOURING CARS AND STANDARD GRAND TOURING CARS UNTIL 31/12/2005.»

Appendix IX - Modifications authorised for Cars of period E and F, for Competition Touring Cars and Competition Grand Touring Cars

Change the title as follows:

«ANNEXE IX: MODIFICATIONS AUTHORISED FOR CARS OF PERIOD E AND F, FOR COMPETITION TOURING CARS AND COMPETITION GRAND TOURING CARS UNTIL 31/12/2005.»

FIA CUP FOR HISTORIC GRAND TOURING CARS

SPORTING REGULATIONS

Application from 1st January 2006

Article 2 - Eligible cars

Modify as follows:

«... Classes:

(See Appendix I to Appendix K for the definition of the classes)

Period E: GT3 to GT7 / GTS3 to GTS7 and GTP 4+2 **1, 2 and 3.**

Period F: GT8 to GT12 / GTS8 to GTS12 and GTP 4+2 **1, 2 and 3.**

Period G: GT13 to GT22 / GTS13 to GTS22 and GTP 4+2 **1, 2 and 3**

(in ~~this~~ **these** last ~~two~~ **cases**: period G1 only, and with a maximum cylinder capacity of 2000 cm3).

Period H: GT23 to GT32 / GTS23 to GTS32 (**GT32 and GTS32 are**

divided in class 32a - cylinder capacity between 2500 cm3 and 3000 cm3 - and class 32 b - cylinder capacity above 3000 cm3).

The composition of the classes ... etc.»

Article 6.2 - Registration for the Cup

Modify the beginning as follows:

«Competitors wishing to score points in the Cup must register with the FIA-Cup Secretariat by submitting a Cup registration form.

~~GTP A or GTP B~~ Competitors in Period E, F or G1 with a maximum cylinder capacity of 2000 cm3 must register, in the same conditions, for confirmation of the eligibility of their car. To this end, they must ... etc.»

Article 9 - Classification

Modify as follows:

«... and must include:

- a) A general scratch classification of each race together with five separate classifications for Periods E, F, G, H and also for GTP (**A+B 1, 2 and 3**) separate from the four previous classifications.
- b) Results, taken from the general classification, relating to each ... etc.»

Article 10 – Final classification of the Cup

Modify as follows:

«... 4) Should the tie remain unresolved, a tie will be declared between the drivers concerned.

The FIA may decline to award the title in the case of insufficient performance.

In addition to the prize described above, a trophy will be awarded to the GTP **1, 2 or 3 A or B** car which has obtained the highest number of points during the season, in the conditions stipulated in article 10.

Cars in the GTP **1, 2 and 3 A and B** categories of Periods E and F will take part in the same races as GTS cars but will be classified separately... etc.»

DIGITALA BILDER TILL RUTFLAGGAN

Vi får allt oftare digitala bilder till de tidningar vi producerar, antingen på CD-ROM eller som bilagor i e-post.

Tyvärr går bilderna ibland inte att använda, då de är i för låg upplösning eller är för hårt komprimerade.

När det gäller bilder tagna med digitalkameror och skannade bilder, så är det väldigt lätt att hamna i galen tunna.

Här följer några rader med tips om vad som gäller och vad Du bör tänka på för digitala bilder till våra tidningar.

Du kan naturligtvis skicka vanliga färgkort, negativ (även APS) och diabilder till redaktionen, så skannar vi själva.

Jan Borgfelt

Det dyker ständigt upp nya digitalkameror på marknaden. Kvalité och prestanda ökar hela tiden och priserna sjunker. Men, det finns en hel del fallgropar som man nog måste se upp för. Det är skillnad om en bild ska tryckas, skrivas ut eller bara visas på datorskärmen.

Många tror att bara för att deras bilder ser bra ut på skärmen, blir de lika bra på en utskrift eller i tryck. Skärmens upplösning är 72 dpi¹⁾, men för tryck och utskrift behöver vi 300 dpi. En bild som i upplösningen 72 dpi är en MegaByte²⁾ stor, växer raskt till 17,5 MegaByte i upplösningen 300 dpi. Inte konstigt att Rutflaggan under produktionen tar upp många hundra MegaByte på hårddisken!

Digitalkamerans upplösning anges i antal megapixel³⁾. En billig digitalkamera för någon tusenlapp har 3 megapixel medan en professionell kamera kan ha från ca 6 och ända upp till över 17 megapixel. En liten tumregel när det gäller upplösning: Bildupplösningen i antal pixlar⁴⁾, delat med 100, ger max tryckstorlek i cm, se tabellen nedan.

Megapixel	Max bildupplösning (pixlar)	Max tryckformat
3	2048 x 1536	20,4 x 15,3 cm
4	2240 x 1680	22,4 x 16,8 cm
5	2560 x 1920	25,6 x 19,2 cm
6	3008 x 1960	30,0 x 19,6 cm
8	3264 x 2448	32,6 x 24,5 cm
14	4536 x 3024	45,3 x 30,2 cm
17	4992 x 3328	49,9 x 33,2 cm



Bild 1. Upplösning 72 dpi högsta kvalitet vid komprimering. Bilden blir taggig i tryck och detaljer går förlorade, titta t.ex. på M.G.-märket.

Bild 2. Upplösning 300 dpi högsta kvalitet vid komprimering. Bilden blir utmärkt i tryck med fina detaljer, toner, toningar och färger.

Bild 3. Upplösning 300 dpi lägsta kvalitet vid komprimering. Som Du ser, uppträder genom komprimeringen ett fult mönster i bilden och fina detaljer, toner och toningar i bilden försvannas. Ingen bra bild för tryck...

Bilder tagna med digitalkamera:

Högsta möjliga upplösning.
Högsta kvalitet vid komprimering.
Använd inte digital zoom!

Skannade bilder:

Fotografier: 300 dpi, färg eller gråskala.
Strekbilder: 600 dpi, Line Art.

Eller skicka oss färgkort, negativ (även APS) och/eller diabilder, så skannar vi dem själva.

Bilder från digitalkamera. Det här vill vi ha från Dig:

Valj högsta möjliga bildupplösning (flest antal pixlar) och högsta kvalitet vid komprimering av bilderna. Hur man ställer in detta varierar, så ta en titt i bruksanvisningen.

När det gäller komprimering, så har de flesta kameror olika grad av komprimering att välja på, t.ex. Economy, Standard, Fine, Good, Better, Best. Välj alltid högsta kvalitet för bilder som ska tryckas och skrivas ut. Är Du osäker på inställningen, titta i bruksanvisningen.

Varför finns det då olika upplösning och komprimeringsgrad att välja på i kameran? Jo, det beror på att man väljer upplösning och komprimeringsgrad efter vad man ska använda bilden till.

Ska Din bild tryckas, skrivas ut eller lämnas till Din fotoaffär för att förstöras på fotopapper, gäller max upplösning och högsta kvalitet.

Ska Du däremot lägga ut Din bild på Internet, eller bifoga den i e-post, gäller det att bilden går snabbt att ladda ner eller e-posta. Då måste bildfilen vara så liten som möjligt. Tyvärr kan man inte både få god tryck-kvalité och liten filstorlek, det ena utesluter det andra.

Det här vill vi inte ha från Dig:

Skicka inte Word-, PDF- eller andra datafiler med infogade bilder, de får för låg upplösning för att kunna användas.

Vi vill inte ha beskurna bilder. Om Du beskär bilden, så minskas ju storleken som bilden kan tryckas i. Öka inte heller bildupplösningen i Ditt bildbehandlingsprogram genom s.k. interpolering⁵⁾.

Skärp inte upp bilden i Ditt bildbehandlingsprogram. Ändra inte färg eller intensitet/kontrast. Vi blir gladast om vi får "räfilen" direkt från kamerans minneskort. Vi föredrar att själva anpassa alla inställningar, så att resultatet blir så bra som möjligt i tryck.

Digital zoom kontra optisk zoom.

De flesta digitalkameror är försedda med en optisk zoom på 2-12 ggr. De har dessutom en s.k. digital zoom på 2-4 ggr. Vissa billiga digitalkameror har bara en digital zoom.

Med en optisk zoom förskjuts objektivet linser, så att bildutsnittet förstöras/förminskas. Antalet "äkta" pixlar är alltså konstant.

Med en digital zoom förstöras en del av den digitala bilden genom att ett utsnitt i bildens mitt skärs ut. Sedan ökas den utskurna bildens antal pixlar genom s.k. interpolering.

En digital zoom är alltså värdelös, då man egentligen bara förstörar en del av bildens mitt, något man själv kan göra i datorn. En interpolerad bild blir inte detaljrikare, då fina detaljer, som den faktiska upplösningen inte klarar av att visa, självklart inte kan läggas till i efterhand!

Om Du skannar bilder gäller följande:

Fotografier. Upplösning 300 dpi. Färg eller gråskala. Ingen uppskärning eller ändring av färg, intensitet eller kontrast.

För strekbilder, d.v.s. bilder som bara är i svart och vitt, t.ex. tuschteckningar, skanna i 600 dpi med inställningen Line Art.

Spara i tif-, eps-, psd-, pdd-, jpg-, psp-, cpt- eller bmp-format. För jpg-format gäller samma som för digitalkameror, lägsta komprimering (= högsta kvalitet). Line Art-bilder kan inte sparas i jpg-format.

Tänk på att ska bilden förstöras 1,5 ggr, måste den skannas i 450 dpi. (300 dpi x 150% = 450 dpi), 2 ggr 600 dpi o.s.v.



¹⁾dpi = dots per inch, d.v.s. hur många bildpunkter, (dots, pixles), som får plats på en tum's bredd. (En tum = 2,54 cm) dpi kallas ibland för ppi.

²⁾MegaByte = (MB) en miljon tecken (egentligen 1.048.576 tecken).

³⁾megapixel = en miljon pixles (bildpunkter). En bild med 3 megapixels kan tryckas i max 20,4 x 15,3 cm, ungefär en halv A4 (= A5).

⁴⁾pixlar, pixles = picture elements eller på svenska bildpunkter. En digital bild byggs upp av ett antal fyrkantiga bildpunkter, oftast osynliga för ögat.

⁵⁾interpolering = elektronisk ökning av bildupplösningen (antalet pixlar).

Fiat Abarth plastdelar, skärmar, frontstycke, instrumenthus, olika mod. mm.
Till Morgan Flat Rad, plastskärmar
Fiat 1500 Juventus, "E"-bil. Iordningställd till rally, men lätt att bygga om till racing.
Calle Bergström, tel. arb. 0411-103 71, hem 0411-782 23

SU-förgasare, 2st 1 7/16" för Rover 4 cyl., nya, ej kompletta.
2 D:o, 1 1/8" 3457, 1 st 1 1/8" 1573, lång hals, 1 st 1 1/8" AUC 6005 RFL, samt nya reservdelar till SU förgasare.
Allan Göransson, tel. 0410/71 15 60

Till Porsche 911:
Mek. Inspr.pump för 2,2 E resp. 2,2 S.
Nya kompl. kopplingar, tryckplattor, lameller, urtrampnings-lager. Nya luftfilter, oljefilter mm.
Vevaxlar, olika typer. Elektr. styrbox för 3,2 lit fr2.-84, ny, mm.
Till Porsche 924: Blinker fram, kompl. bakljus, extraljus original, nya, vattenpump, luftfilter, oljefilter m.m.
Tord H. Elander, Tel/fax 0221-321 60 eller 070-327 14 60

KÖPES:

Sport 2000. Original eller ombyggd till RS. Tiga, Lola, Royal etc. Allt av intresse.
Kaj Wallin, tel. 019-22 81 14.

Lotus 23 alt. 23B. Helst i gott bruksskick, Ren.obj. kan vara av intresse. Formula Junior med aktermonterad motor. Från mint cond. Till ren.obj. Tidiga Brabham FJ och F 3, upp till BT 18. Motorer Cosworth FVA, BDA & BDG. Väckellådor Hewland samtl. modeller
LG Andersson, Högsåker, 568 93 Skillingaryd. Tel. 0370-693 084, fax 0370-711 11, e-post 0370693084@telia.com

Delar till Tiga SC 80. Chassi, hjulupphängn., karosseridelar, allt av intresse. Gäller även SC 82 och SC 84.
Kaj Wallin, tel. 019-22 81 14

Racingprogram köpes.
Kanonloppet, Velodromloppet, Kinnekulle Ring, Anderstorp F 1, Mantorp Park, även från internationella tävlingar. Även racingautografer och bilder köpes.
Tony Andersson, tel. 054-52 22 52, mob. 070-647 44 43

Nostalgibild!



Den från RHK-Cupen välkände Bo Pettersson leder här med sin hembyggda BP Vee före Odd Haugen i RPB. Det hela utspelade sig på en jordbana i slutet av 60-talet i Kongsvinger, Norge. OBS. den förhöjda säkerheten med halmbalar framför bergväggen.