

sportvagnen och vi

STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB

St. Essingen, april 1972

Det har hänt mycket sedan sist. Det har bl.a. förflutit en hel månad. Under denna månad har vi hunnit avsluta den funktionskurs, som jag talade om i förra numret. alla som skrev var mycket duktiga, resultatet kommer längre fram i bladet.

Jag kan också nämna att vi var representerade vid sportvagnsutställningen i Göteborg. Montern liknade den i Stockholm, dvs vi hade vår film från SSK-serien samt en gul Diva placerad i montern. Det var våra vänner i Gbg:s Sportvagnsklubb, som vaktade montern åt oss.

Du får inte glömma att köpa maj-numret av BILSPORT, ty där kan Du läsa om SSK. Förresten kan Du gott köpa varje nummer av denna förträffliga tidning, ty vi kommer att vara med i varje nummer, så länge serien pågår.

Första deltävlingen i SSK-serien går av stapeln den 13-14 maj. Sista anmälningdagen är den 4 maj, men vår HL-sekr. Björn B. skulle bli mycket glad om Du sände in Din anmälan före detta datum. Glöm då inte att också skicka pengarna till startavgiften.

Björn är också mycket intresserad av vilka som ställer upp som funktionärer. Du som tänker vara det, ring till Björn och berätta. Du behöver inte nödvändigtvis ha licens för detta.

Alla Ni som har kompisar, som hjälper till med att mecka med bilen, värva dem som medlemmar. Vi behöver lite friska medlemsavgifter i kassan nu, eftersom allting har blivit så dyrt.

Det har strömmat till 16 nya medlemmar senaste månaden och det visar tydligen att det är en bra klubb, SSK.

FÖRSLAG TILL RIKTLINJER FÖR KLUBBENS FRAMTIDA UTVECKLING

framfunderat av Olle Odsell

Då jag satt med i klubbstyrelsen under 1971 framkom flera gånger önskemål om en långsiktig planering av klubbens verksamhet, under exempelvis de närmaste fem åren. På styrelsemötena kom dock alla praktiska och nära förestående problem att ta upp all tid, och när klockan närmade sig halv tolv så orkade man förklarligt nog inte ge sig in på någon diskussion om verksamheten de närmaste åren. En sådan diskussion skulle förmodligen också ta ganska lång tid, då man ofta kommer in på saker som kräver en stunds eftertanke.

Nu har jag emellertid sedan februari befunnit mig i Lycksele (av alla ställen!) som lärare på Tekniska Gymnasiet, och här uppe, fjärran från storstadens jäkt, får man god tid att fundera på ett och annat som tiden inte räckt till i Stockholm. Bl.a. har jag alltså ägnat några kvällar åt enskild kontemplation kring Sportvagnsklubbens framtida utveckling. Den följande artikeln kan verka ganska lång och tung att ta sig igenom, men jag hoppas att i alla fall några orkar läsa den till slut och helst också tänka över den lite och komma med synpunkter på något av det som står i den. Det är självklart att det måste råda skilda uppfattningar om hur klubben bör utvecklas och vad klubbens målsättningar bör vara.

Jag skall inte försöka göra någon detaljerad planering av klubbens framtida verksamhet, utan istället försöka formulera vilka målsättningar klubben bör ha. Detta är ju nödvändigt för att överhuvudtaget kunna göra någon långsiktigare planering. Klubbens ändamål finns visserligen nedskrivet i stadgarna, men det ger inte tillräcklig vägledning för hur klubbens utveckling bör styras.

Det kan vara lämpligt att dela upp målsättningarna i en huvudmålsättning och ett antal delmålsättningar, liksom man gör vid planering av ett företags verksamhet. Dessa delmål bör ge ledning för klubbverksamhetens olika delar, och de skall vara beskaffade så att om delmålen uppfylls så skall även huvudmålet bli uppfyllt.

Detta låter kanske mycket teoretiskt men med detta menar jag att om man exempelvis har till huvudmål att vara en klubb med intim kontakt mellan sportvagnsentusiaster, så kan man ej ha som delmål att öka medlemsantalet till kanske 1000 medlemmar. Då skulle man ju inte uppfylla kravet på "intim kontakt" i huvudmålsättningen.

Sådana här delmål måste finnas för att man skall kunna "kontrollera" om olika verksamheter leder utvecklingen av klubben dit man vill. Detta blev en aktuell fråga förra året då vi startade den stora tävlingsverksamheten med SSK-serien. Den upptog större delen av klubbstyrelsens tid och intresse, och årsbudgeten steg från 20.000kr till 160.000 kr. Man frågade sig då om det verkligen var klubbens önskan att bli en så stor tävlingsarrangör och kanske utvecklas till en klubb för enbart aktiva banåkare. P.g.a. denna hastiga utveckling kändes behovet av en långsiktig planering mycket starkt, och ett uttryck för detta var ändringen av stadgarna så att ordf., vice ordf. och sekr. i styrelsen skulle väljas på två år i taget. Det skulle ge en garanti för kontinuitet i styrelsearbetet så att inte hela styrelsen kan bytas på en gång, med kanske tvåra omkastningar som följd.

Detta är alltså bakgrunden till följande personliga förslag till uppsättning av huvudmål och delmål för klubbens verksamhet. Givetvis kan förhållandena ändras med tiden, och då får man förstås ändra sina målsättningar. Om exempelvis biltävlingar skulle förbjudas i Sverige så måste vi ju, om än motvilligt, ändra målsättning avsevärt. Den följande uppställningen har gjorts i punktform med anslutande anmärkningar och förklaringar till varje punkt.

Huvudmålsättning:

SSK skall vara ett samlingsforum för personlig kontakt mellan personer med intresse för sportbilar och biltävlingar, främst då bantävlingar.

Anm. Denna målsättning innebär att klubben inte skall bestå av enbart banåkare, utan även rena sportvagnsentusiaster och folk med bantävlingsintresse, fast de kanske åker i en VW -58,

bör kunna vara medlemmar. Det förefaller naturligt att rikta klubbens huvudsakliga tävlingsintresse mot bantävlingar p.g.a. vår tidigare och nuvarande verksamhet och därför att det finns många klubbar för skogsåkare men få för banåkare.

Delmålsättningar:

1. SSK skall för medlemmarna ordna träffar, som dock ej nödvändigtvis måste kretsa kring bilar utan kan ha anknytning till vad som helst som flertalet medlemmar kan antagas vara intresserade av.

Anm. Detta innebär att exempelvis besökta på Tullinge kan anses uppfylla detta delmål. Även glada fester med sköna damer och annat kan anses uppfylla detta, eftersom man får anta att de flesta är intresserade av dyl.

2. SSK skall utge en tidning för medlemmarna, där det skall finnas information om klubbens verksamhet, artiklar i biltekniska frågor, meddelanden från SBF och annat som kan vara av gemensamt intresse.

Anm. Man kan i och för sig ha som målsättning att tidningen skall komma ut regelbundet, t.ex. en gång i månaden, men då det omfattande arbetet med tidningen utförs oavlönat på fritid, får man nog vara tacksam för de nummer som sekreteraren får ut.

3. SSK skall verka aktivt för att behålla och utveckla intresset för sportbilar och "udda" bilar.

Anm. Detta är ett ganska "luddigt" delmål, och det är också mycket svårt att finna praktiska vägar att uppnå detta. Jag har ändå tagit med det för att jag tycker att klubben skall försöka behålla sin speciella profil gentemot de flesta andra bilklubbar, och jag tror det finns ett behov av en klubb där den alltmer minskande skaran sportbilsägare (och hembygare) kan träffas och trivas. Jag efterlyser alltså lite av den anda som klubben hade för några år sedan. Hur man ska uppnå detta är svårt att säga (plats för förslag!), men jag tror att exempelvis en utflykt en vacker vårsöndag till något lämpligt mål, kanske kombinerad med en bilrebusjakt, ett manöverprov el.dyl. skulle locka ut lite fler av de sportbilar som fortfarande finns kvar i klubben.

4. Ökning av medlemsantalet till ca 300 medlemmar, främst inom Stockholmsregionen.

Anm. Anledningen till att försöka öka medlemsantalet är att klubben får en säkrare ekonomisk grund att arbeta från. Maximeringen till ca 300 st har jag satt för att jag anser att vi inte ska bli någon stor klubb, eftersom det inte skulle uppfylla vårt huvudmål med "personlig kontakt" mellan medlemmarna. Egentligen är väl även 300 st för många för att kunna uppnå "personlig kontakt" mellan alla, men av erfarenhet vet vi att en viss del av våra medlemmar alltid förblir s.k. passiva medlemmar, och som sagt så är huvudmotivet ekonomiskt. Huvuddelen av medlemmarna bör finnas i Stockholmsområdet för att man skall kunna ordna klubbaktiviteter där de flesta har möjlighet att delta. Detta hindrar dock inte att folk från övriga landet bör få vara medlemmar i klubben, om de vill "stödjande" verksamheten eller delta i tävlingsverksamheten, men om vi skall aktivt verka för att expandera så skall vi i första hand göra det i Stockholmsområdet.

5. SSK skall ge medlemmarna möjlighet att aktivt delta i bantävlingar, både som förare och funktionärer, samt verka för en breddning av banbilspporten i Sverige, genom att bedriva en självbärande tävlingsverksamhet, där alla bilar lämpade för bantävlingar kan tävla på någorlunda lika villkor.

Anm. Denna "dubbla" målsättning är samtidigt tävlingsverksamhetens huvudmålsättning. Vi skall alltså verka för att även bilar som inte passar in i de alltmest likriktade och dyra SM-klasserna skall kunna tävla mot bilar med likvärdiga prestanda, enligt vårt eget reglemente. Tävlingsverksamheten bör vara självfinansierad, men så länge den drivs i klubbens namn blir det ändå till sist klubben som är ekonomiskt ansvarig. Ev. vinstmedel bör alltså även komma klubbkassan tillgodo. Tävlingsverksamheten är så omfattande så att den i sin tur kan ha ett antal delmål, t.ex. att erbjuda en god förarutbildning, att arrangera billiga publiktävlingar, att bearbeta SBF för en fri formelklass m.m. Det finns mycket att diskutera om tävlingarna, men jag avstår från det den här gången för att inte bli alltför långgrandig. Principiellt kan man väl säga att alla arrangemang är tillåtna

som kan sägas uppfylla tävlingsverksamhetens huvudmålsättning.

Denna lilla(!) uppställning av målsättningar bör alltså kunna vara vägledande för klubbens framtida utveckling. Anledningen till att jag känt det som väsentligt att ta upp detta till debatt nu är, som väl har framgått, att jag tycker klubben är inne i ett utvecklingskede där vi måste välja mellan att bli en renodlad båkarklubb eller en sportvagnsklubb med viss tävlingsverksamhet. Det senaste året har onekligen tävlingsverksamheten varit den helt dominerande (se t.ex. på innehållet i klubbtidningen eller hur många månadsmöten som ägnats åt SSK-serien), och även vad det gäller medlemsvärkning och "ansikte utåt" (tänk på årets och förra årets monter på sportvagnsutställningen). Jag anser att SSK-serien är det bästa som hänt svensk bilsport de senaste åren, och jag tycker att klubben skall fortsätta på den inslagena linjen, men jag tycker alltså inte att det skall vara den enda eller helt dominerande verksamheten i klubben. Om vi skall göra skäl för vårt namn så måste vi ha en utökad "klubbverksamhet" i traditionell bemärkelse, där "sportvagnsdelen" i klubbnamnet får en mer framskjutet plats.

För detta krävs det förstås att det finns fler än jag i klubben som tycker likadant och som vill jobba lite för det. Om ni tycker något överhuvudtaget så låt oss andra få höra det, -skriv några rader eller säg vad du tycker på månadsmötena. Styrelsen skulle säkert vara tacksam för lite åsikter, för att kunna jobba med en bättre "feed-back" från medlemmarna. Det heter ju att "den som tiger samtycker"!



Du som klagar på vår nuvarande klubblokal, ordna en ny till klubben som är lika billig som den nuvarande, ROOM 46, vi får nämligen använda den gratis. Det är den huvudsakliga anledningen till att vi är där. Dessutom rymmer den fler medlemmar.

Vet Du vad det kostar att ordna en tävling? Antagligen inte, men här följer ett utdrag ur protokollet när tävlingskommittén hade sitt senaste sammanträde. Försök till budget för tävlingen på Mantorp Park, 13 - 14 maj. SBF-avgift 300:- olic funk 15:- ansvarsförsäkr 400:- klocka 450:- ambulans 1000:- brandbil 500:- annons 2 st 200:- frimärken 300:- papper kuvert 100:- lanyfaxpapper 75:- SBF-kontrollant 250:- priser 1000:- funktionärer 54 st 3000:- **SUMMA: 11.090:-**

Frageformuläret som skickades ut i början av året är nu bearbetat. Tyvärr är det inte så många i klubben som har skickat tillbaka den till sekreteraren, för att vara exakt, så var det 37st som kom tillbaka. Av dessa var ca 60 % aktiva inom SSK-serien förra året. 86 % ansåg att tävlingsverksamheten var lagom, medan 2 personer tyckte att vi körde för många tävlingar.

Vad det gäller klubbaktiviteter så ansåg 13 % att det var för lite medan 76 % ansåg det lagom. Aktiviteter som ej anknyter till tävlingsverksamheten, ville 40 % ha, medan 60 % ville vara utan detta. När det gällde egna förslag var det blandad kompott, från utflykt till Skokloster till upprättande av ett klubbibliotek med intressant litteratur.

De allra flesta som skickade in sitt svar har varit positiva till SSK och vår klubbaktivitet. Det är ju tyvärr för få som har svarat, men det heter ju att den som tiger, han samtycker.

Bilderna i detta nummer är från Sportvagnen och Vi på Ostermans i mars. Fotografen heter Peter Bendix

MÅNADS - MÖTE

MARS

Lokalen var nästan fullsatt när vi drog igång vid åttatiden. Det innebar ca 60 personer. Dessa hade en mycket givande afton med intressanta filmer, både färska och lite gammiga. Det var dels filmen från SSK-serien förra året och dels en lite äldre film från SSP-tiden. Efter detta berättade Tore Helle lite grann om årets serie och kollade bland de närvarande, i vilken klass var och en skulle ställa upp i. Det blev ju en del kommentarer bland de övriga när någon berättade om sin trimning och i vilken klass han sedan skulle köra. Kvällen verkade lyckad även om det var en del som knorrade över lokalen.

APRIL

Nu är det snart racing-dax och bilarna börjar bli klara. Det är kanske däcken som fattas. Detta ville Olle Leufvén ändra på och lovade bjuda på öl och mackor om vi lovade att lyssna på honom när han berättade om och gjorde reklam för DUNLOP racingdäck. Det var ett 50-tal som var sugna på öl, mackor och racingdäck. Olle ritade och berättade mycket övertygande. Alla kommer nog att köra på DUNLOP racing i år utom sekreteraren som kör i klass E. Som avslutning på kvällen visade Olle en film som han själv spelat in från en TransAm-tävling i USA. Det var många och håriga bilar man hann få se innan filmen tog slut och alla smög hem till sina garage och fortsatte med trimningen inför starten den 13-14 maj.

Den 6 - 7 maj går vårens sista förar- och funktionärskurs på Mantorp Park. Har Du frågor kring detta, så ring till Karl-Frik Forslund på tel. 08/52 47 81. Anmälan skickar Du till:

SBF:s Östra Region
Box 81
736 00 KUNGSÖR



Resultat från funktionärskursen, skrivningen den 23 mars 1972. 50 frågor och godkänt var 35 poäng.

Kjell Bodin	50 rätt
Bibi Shorter	50
Magnus Alvan	49
Björn Bellander	49
Juha Karhusaari	49
Göran Magnusson	49
Kjell Sandler	49
Bo Gauffin	48
Rolf Hederstedt	48
Jim Nylund	48
Roland Theander	48
Anders Åberg	48
Torbjörn Ahlström	47
Olof Ohlsson	47
Sven O Åsbrink	47
Björn Magnusson	46
Gösta Rolf	46
Agneta Bromfält	45
Margret Ahlström	45
Per Köhlberg	45
Bengt Andersson	44
Ann-Britt Boman	44
Mikael Åsbrink	44
L.F. Söderholmen	43
Frica Tigerholm	42
Lars Plavén	42
Freddie Hederstedt	38

Hastighetsutskottet har bestämt att den s k "Dummy-grid"-startmetoden skall tillämpas vid 1972 års SM-tävlingar i HL samt vid övriga HL-tävlingar under 1972. Dummy-grid-startmetoden bifogas.

Bilaga till H-protokoll nr H 3, 1972

Startmetod vid 1972 års SM-tävlingar HL

1. Förarna kör ett uppvarningsvarv eller längre om så erfordras för att samtliga avsnitt av banan skall passeras. Uppgifter om antalet varv skall avgeas i tillägsreglerna eller i slutinstruktion till förarna.
2. Då uppvarningsvarvet fullbordats stoppas förarna på en uppställningsplats (the dummy grid) c:a 100 meter före startlinjen. Förarna slår av motorerna. Arrangörerna skall se till att det med marginal finns utrymme för hela startfältet mellan uppställningsplatsen och startlinjen.
Förarna förvarnas med en svängande gul flagg föregående av en orörlig gul flagga innan de stoppas.
3. Sedan alla tävlande intagit sina platser fortsätter startproceduren med att 2 minuters skylten visas.
4. Motorerna startas då 1 minutersskylten visas. Så snart det därefter är praktiskt lämpligt instrueras förarna med en grön flagga att sakta fortsätta framåt med bibehållen startordning till den normala uppställningsplatsen vid startlinjen.
5. Vid startlinjen står startern med höjd startflagga. Starten låter de tävlande ståna upp vid startlinjen endast så länge som erfordras för att han skall övertyga sig om att allt är i sin ordning. Då startern faller startflaggan går starten.
Då startern stoppar upp de tävlande på startlinjen höjer han sin fria hand mot de tävlande.
6. För någon bil motorstopp då bilarna står under starterns kommando vid startlinjen skall föraren höja en arm (gäller även täckt bil) eller blinka med bromsljuset för att varna de efterföljande.
7. En bil som fått motorstopp på uppställningsplatsen (the dummy grid) får ej förflyttas från sin plats förrän starten gått och övriga bilar passerat startlinjen. Därefter får bilen skjutas igång eller förflyttas från tävlingsbanan till en plats där den inte utgör någon säkerhetsrisk.
8. En bil som får motorstopp skall av funktionärerna omedelbart skjutas utanför banan till en plats där han inte utgör någon fara eller hindrar de tävlande.
9. Dräger någon tävlande sig tillbaka efter det att uppställningen till start offentliggjorts lämnas hans plats vakant. Den förare som ställer sig på - eller efter det att 2 minutersskylten visats - intar en plats som ligger framför den som tilldelats honom, ådöms tjuvstart.

CS/ack
6.4.1972



Sekr. Björn Bellander, Björnskogsvägen 76, 134 00 Gustavsberg, Postgiro 11 87 52 - 5

SAMMANSTÄLLNING AV VALDA MOMENT UR RÅD OCH REGLER FÖR DIG SOM TÄNKER TÄVLINGSKÖRA:

Körkort licens m.m.

Anmälarlicens fördras vid deltagande i internationell tävling. Vid nationell tävling behöver man ej sådan licens då förare och anmälare är samma person. Nationell förarlicens utfärdas av Svenska Bilsportförbundet. C-licens. Enligt Råd och Regler berättigar den 1972 till endast deltagande i speciella C-tävlingar. Debutantlicens i HL får endast användas vid förarkurser och klubb samt begränsade HL-tävlingar. Hit hör ej SSK-serien. Licens upphör att gälla varje år den 31 december. Den kan då förnyas.

Anmälan, förare

- 1) Anmälare är skyldig att visa funktionär licens på anmodan.
- 2) Tävlande får ej deltaga i annan tävling ända han först anmält sig till. Endast en anmälan gäller för varje dag. OBS 24-timmarsregeln.
- 3) Anmäningstids utgång skall ske senast 3 dagar före tävling.
 - a) Anmälare är skyldig att göra förfrågan hos arrangör på anmälan vilken han ej fått svar senast 3 dagar före tävling.
- 5) Arrangören förbinder sig att uppfylla det utlovade arrangemanget. Endast force majeure får hindra anmälare att deltaga.
- 6) En och samma bil får icke anmälas mer än 1 gång i samma tävling. Undantag kan förekomma. T.ex. i samband med C-tävling.
- 7) Utbyte av förare i tävling är förbjudet. Endast prisdomare kan ge tillstånd till det.
- 8) Anmälare är ansvarig för förare, mekaniker och passagerares eventuella överträdelse av reglementet.
- 9) Organisationskommitté kan vägra vem som helst att starta. Detta skall meddelas inom 8 dagar efter emottagen anmälan.

Förare som saknar licens.

Här förare glömt sin licens får han starta mot depositionsavgift på 50:- som skall betalas till Svenska Bilsportförbundets kontollant. Detta om han:

- a) kan styrka att han hade förarlicens föregående år.
- b) om han löst licens för året. vilket han skall kunna göra troligt.

Han får tillbaka 25:- om han:

- a) löser ny licens
- b) sänder in sin licens för kontroll till Svenska Bilsportförbundet.

Övergång till ny klubb.

Förare anses tillhöra den klubb som står antecknad på licensen. Övergång innebär att ny klubb skall antecknas på licensen. Man tillämpar karenstid. Den är 90 dagar från det datum ansökan inkommit till Svenska Bilsportförbundet om byte av klubb. Under denna karenstid får förare tävla för sin gamla klubb. Inget hindrar förare att vara medlem i flera klubbar för att kunna utnyttja deras förmåner. Förare kan dock endast tävla för den klubb som står antecknad på licensen.

Kännedom om reglementet.

Varje person som organiserar och deltagar i tävling skall anses känna till innehållet i Råd och Regler.

ADS!

GOOD YEAR däck till salu.

2 st 4.75 x 9,25 x 13
2 st 4,75 x 9,40 x 13
4 st passar bak på F3

Ring: Christer Nordlund
Arbete: 08/204053
Hem: 08/158798

+++++

Den som händelsevis har en
WFBFR 46 - 48 IDA liggande,
kontakta Falk på telefon
till arbetet: (08/236520
ankn 1287

+++++

Fiat 124 Sport Spider 1970
90 hk DIN 5 vx körd 1.400 m

Säljes av: Ulf Svensén
Mejerigatan 14, ltr
412 76 Göteborg
Tel. 031/406572

DU som har en C-licens med 3
signaturer på skall ringa till
Björn B. 0766/32442 och be att
få blankett för B-licens. Detta
beror på att reglerna har änd-
rats och man behöver inte läng-
re köra fyra tävlingar för att
få den eftertraktade B-licensen.



VÄLKOMNA !!

NYA MEDLEMMAR SFDAN SIST

Jaak Rikand	Super Wee Royale
Christer Andersson	
Peder Friis	Alfa Romeo 2600
Silvio Franchini	Brabham BT 21
Willny Bradley	Lotus
Björn Jerneborg	Renault 1135
Dag Rundström	
Thomas Forslund	Triumph TR 4 A
Jürg Bächli	
Fredrik Linderoth	M.G. PA 1934
	Jaguar XK 120 1950
Bertil Karlsson	Alfa Romeo Giulia S.
Rolf Julin	BMW
Christer Bogsten	Alfa R, Triumph
Ingvar Nilsson	Formel Vee
Lars Nihlgren	
Magnus Derkert	BMC

Ni är alla välkomna i klubben och **SSK**
hoppas att ni kommer att aktivt del-
taga i klubbens alla aktiviteter.

OFFICIALS FRÅN BILSPORTFÖRBUNDET

FIA har infört en ny signalflagga
att användas vid H-tävlingar.
Flaggan är avdelad diagonalt i en
svart och en vit triangel och har
följande innebörd.

Då en förare klart utför osports-
liga manövrar kan tävlingsledaren
ge honom en varning med hjälp av
en flagga som har en svart och en
vit triangel. Denna visas då till-
sammans med den felandes tävlings-
nummer. Om föraren trots detta f
fortsätter med sitt osportsliga
uppträdande skall tävlingsledaren
kalla in honom till bandepån med
den svarta flaggan och där infor-
mera honom om att han har uteslu-
tits eller att han erhållit något
annat tillämpligt straff enligt
prisdomarnas beslut i enlighet
med moment 100 och 110 i Råd och
Regler.

SSK

STOCKHOLMS SPORTVAGNSKLUBB
Skr: Torbjörn Ahlström, Stenshällsv. 6
112 64 Stockholm, Tel. 56 29 84