



# RHK 's riktlinjer för arrangör och deltagare

---

## Innehåll

Racerhistoriska klubben (RHK) (Version 2025.2) .....	3
Dokumentets syfte .....	3
Övergripande regler .....	3
Heatindelning .....	3
Poängberäkningsregler Racerhistoriska Cupen.....	4
Poängskala för klasser med fem eller fler deltagare baserat på placering: .....	4
Poängskala för klasser med en till fyra deltagare .....	4
Poängberäkningsregler i totalcupen .....	4
Anmälan och betalning.....	5
Anmälan .....	5
Två förare – en bil.....	5
Betalning av startavgift .....	5
Avanmälan.....	5
Avgifter .....	5
Priser.....	6
Kalender .....	6
Besiktning .....	6
Startprocedur .....	6
Tävlingskörning.....	6
Flaggsignaler .....	7
Uppförandekod .....	7

## Racerhistoriska klubben (RHK) (Version 2025.2)

Racerhistoriska klubben är en riksomfattande ideell förening med säte i Stockholm och som bildades 24 april 1978 i Stockholm av en grupp entusiaster som såg behovet av att under ordnade former utveckla och förvalta det ökande intresset för historiska racerbilar och användandet av dem. Organisationsformen grundar sig på ideella värden. Verksamheten har under åren kommit att utvecklas både i omfattning och organisatoriskt och samverkar nu med motsvarande klubbar och sammanslutningar inom internationell Historisk Racing.

## Dokumentets syfte

RHK står själva som arrangör för en tävling, Velodromloppet Historic Grand Prix. Övriga tävlingar arrangeras av andra klubbar. Detta dokument ska verka som riktlinjer vid tävlingsarrangemang för RHK:s klasser vid alla arrangemang. Exakt vad som gäller står att läsa i respektive tävlingsinbjudan.

## Övergripande regler

Ytterst är det FIA Appendix K samt appendix J från respektive period som gäller. Tävlingarna ingående i RHK Cup arrangeras med tillämpning av RHK:s och dessa regler, klassspecifika reglementen, Svenska Bilsportförbundets (SBF) regler med införlivande av FIA:s International Sporting Code i den mån sistnämnda inte strider mot dessa regler. Nationella undantag från FIAs regler kan förekomma.

Samtliga fordon måste uppvisa giltiga FIA HTP-handlingar eller av respektive ASN utfärdad giltig nationell HTP-handling avseende historisk racing enligt Appendix K.

Under varje tävlingshelg körs två tävlingar.

## Heatindelning

RHK har för avsikt att heat för nedanstående klasser arrangeras i största möjliga mån.

Formel Vee 1964-1984

Formel Ford 1600/1800cc 1967-2000, Formel 3 -1000cc 1964-1970, Formel Junior period E & F  
Formel 2 1972-1984, Formel Ford 2000, Formel 3 2000cc, Formel Super Vee, Formel Opel Lotus  
Sport 2000, tvåsitsiga racingbilar Gr 4-7 period F-I

Förkrigsbilar, Nordisk Special, Formel 3 500cc 1946-1960

Standard 1955-1965 upp till 1000cc

Standard 1962-1965 över 1000cc

GT/GTS/GTP -1965

Standard GT/GTS/GTP 1966-1971 upp till 1300cc

Standard GT/GTS/GTP 1966-1971 över 1300cc

Standard GT/GTS/GTP/Grupp A/Grupp B 1972-1985

Standard GT/GTS/GTP/Grupp A/Grupp B 1986-2000

*Vid behov sker sammanslagning eller delning av heat alternativt flyttning av klass till annat heat.*

## Poängberäkningsregler Racerhistoriska Cupen

Till antalet deltagare räknas RHK-medlemmar med betald medlemsavgift vars förare, bil och utrustning godkänts i besiktningen. Poäng fördelas enbart till RHK-medlemmar, som inbetalt medlemsavgiften före respektive tävling, vilket innebär att vid fördelning av poäng räknas övriga förares placering bort.

För att erhålla poäng enligt poängskalorna skall minst 70 % av tävlingsdistansen, avrundat nedåt till närmast antal hela varv, ha slutförts. Om två eller flera varv körts, men mindre än 70% av tävlingsdistansen, och omstart inte kan ske, skall halv poäng utdelas. Vid mindre än 2 varv ges inga poäng.

Förare som är medlem i RHK och i besiktningen blivit godkänd med bil och utrustning, samt startat i tävling men ej erhållit poäng baserat på placering, får 1 poäng i de tävlingsheat föraren startat.

### Poängskala för klasser med fem eller fler poängberättigade deltagande RHK medlemmar i heatet, baserat på placering:

1	12 poäng
2	10 poäng
3	8 poäng
4	7 poäng
5	6 poäng
6	5 poäng
7	4 poäng
8	3 poäng
9	2 poäng
10	1 poäng

### Poängskala för klasser med en till fyra deltagare

1	6 poäng
2	5 poäng
3	4 poäng
4	2 poäng

## Poängberäkningsregler

Från samtliga av RHK-Cupens deltävlingar, ska resultaten från de två heat som genererat minst poäng, eller där man inte deltagit, räknas bort. Tävling där föraren uteslutits eller diskvalificerats får inte räknas bort. Poäng från olika klasser får inte räknas ihop. RHK-mästare blir den med flest poäng, oavsett klass. För att erhålla slutpris krävs också att man deltagit i starten av minst tre tävlingsheat.

Om det finns flera tävlande med samma poängsumma efter slutsammanräkningen för RHK-cupen, skiljs dessa enl. följande:

1. Segern tilldelas föraren med en bil från den äldsta perioden (enl. Appendix I i Appendix K).
2. I andra hand föraren med flest antal segrar, därefter andraplatser osv tills skillnad nåtts.
3. I tredje hand placeras den före som hade bäst placering i det senaste heatet som någon av de berörda förarna deltog i.

## Anmälan och betalning

### Anmälan

Anmälan, avanmälan och betalning ska ske enligt respektive tävlingsinbjudan.

Anmälan till RHK:s tävlingar innefattar även anmälan till RM för berörda klasser.

Vid fler anmälda per heat än vad banlicensen tillåter är turordningen den ordning som anmälan inkommit som gäller, under förutsättning att betalning skett i enlighet med tävlingsinbjudan. För de som blir reserver och som enligt banlicensen får plats att delta i träning och kval men inte i race gäller återbetalning i enlighet med avanmälan innan påbörjat tidskval.

Kontanthantering i sekretariatet vid tävling ska undvikas pga. säkerhet.

### Två förare – en bil

I de fall två förare delar bil anmäld till samma heat under samma helg ska båda anmäla ankomst till sekretariatet och godkännas vid besiktning för att få delta. Det är förarnas skyldighet att hålla tävlingsledningen, via sekretariatet, informerad om vilken av förarna som kört tidsträningen och som även ska köra race ett respektive vilken förare som ska köra race två.

Den förare som kör tidsträningen ska också köra race ett. Förare två kan inte överta raceresultatet från race ett utan måste därför starta sist i race två.

En förutsättning för att förare ska få delta är att denne tränat minst 5 varv på banan eller, efter ansökan hos TL, bedöms vara förtrogen med den.

### Betalning av startavgift

Betalning före anmälningstidens utgång – pris enligt inbjudan.

Betalning efter anmälningstidens utgång – pris enligt inbjudan plus SEK 500 i förseningsavgift.

Anmälan och deltagande i fri träning, kval och tävling godkännas ej innan samtliga avgifter betalats.

### Avanmälan

Vid förhinder att delta i tävlingen skall skriftlig avanmälan göras.

Har tävlingen inte börjat görs avanmälan till Svensk Racings anmälningssystem om detta använts. I övriga fall görs avanmälan till tävlingssekretariatet.

Avanmälan innan påbörjad fri träning – hela den i tid inbetalda avgiften återbetalas.

Avanmälan innan påbörjat tidskval – avgiften minus SEK 1 000 återbetalas.

Avanmälan efter påbörjat tidskval – ingen återbetalning.

Begäran om återbetalning ska ske skriftligen eller via e-mail till respektive arrangör inom 10 dagar efter berörd racehelg med angivande av namn och kontonummer dit återbetalningen skall skickas.

### Avgifter

En förare, en bil, en klass – en startavgift

Två förare, en bil en klass – en startavgift

En förare, flera bilar, olika klasser – en startavgift + en reducerad avgift för varje ytterligare bil.

## Priser

Arrangören rekommenderas att dela ut priser till ettan, tvåan och trean i respektive klass.

Efter säsongen delar RHK ut pris till de fem i respektive klass som tagit flest poäng under året, förutsatt att de deltagit i minst tre tävlingsheat i samma klass. Dessutom utses den som tagit flest poäng totalt, oavsett klass, till RHK-mästare.

## Kalender

Aktuell tävlingskalender publiceras på RHK:s hemsida: [rhkswe.org](http://rhkswe.org).

## Besiktning

För att få delta i tidsträning/tävling måste föraren ha fått bil och utrustning besiktigad och godkänd.

Föraren ansvarar för att bilen besiktigas och uppfyller för klassen gällande reglemente.

## Startprocedur

I första hand skall stående start tillämpas. Information om detta står i tävlingsinbjudan.

## Tävlingskörning

Utdrag ur RA 7.0:

- En förare får inte hindra en omkörande medtävlare.
- Förare som verkställer omkörning får inte skära in framför den omkörde, så att denne hindras i sin körning eller så att ett riskmoment uppkommer.
- När gul flagg-/ljussignal visas, ska de tävlande ovillkorligen anpassa sin hastighet så, att bilen kan bromsas till stillastående inom för föraren överskådligt område.
- Förare, som genom vårdslös/ojust körning utsätter medtävlande, funktionärer eller andra för onormala risker, ska bestraffas.
- Blir föraren ikappkörd ska han/hon direkt möjliggöra för den snabbare tävlanden att köra om vid första realistiska tillfälle.
- Om en ikappkörd förare inte uppmärksammar en snabbare bakomvarande förare, ska flagg-/ljuspostering visa rörlig blå flagg eller ljussignal för att indikera att en snabbare förare vill köra om.
- Förare som inte respekterar den blå flaggan/ljuset kommer att rapporteras till tävlingsledningen för bestraffning.
- Omkörning anses påbörjad när den omkörande bilens främre begränsningslinje skär den framförvarande bilens bakre begränsningslinje. Omkörning får utföras antingen på höger eller vänster sida beroende på omständigheterna.
- En förare får inte avsiktligt och utan anledning lämna banan.
- En (1) kursändring för att försvara sin position är tillåten.
- Förare som förflyttar sig tillbaka, efter att tidigare ha försvarat sin position, ska lämna minst en bilbredd mellan sin bil och banans kant.
- Manövrar som kan hindra andra förare, till exempel trängning så tävlingsfordonet hamnar utanför banmarkeringen bestraffas.

## Flaggsignaler

Utförlig information om flaggsignaler finns på SBF:s hemsida, [sbf.se](http://sbf.se), under Gemensamma regler G5.2. Samtliga förväntas ha fullständig kännedom om dessa regler.

## Uppförandekod

RHK strävar efter hög standard och moral, både vad gäller körning och sportsligt uppförande, på så väl som utanför banan. Det är därför viktigt att ojust eller vårdslös/omdömeslös körning inte accepteras.

Avsiktlig trängning samt all form av hjul eller karosserikontakt ska inrapporteras till tävlingsledningen i dialog och vilken i så fall avgör bestraffning/åtgärd. Även domare eller annan huvudfunktionär kan i förekommande fall begära åtgärd av tävlingsledningen.

Alla förare som varit inblandade i någon form av kontakt med annat fordon under träning/kval/heat ska kallas eller självmant bege sig till TL eller domare för genomgång och förklaring av det inträffade.

Visas svart/vit observationsflagga enl. regelboken G5.2, ska den tävlande direkt efter heatet kontakta tävlingsledningen för besked. Underlåtenhet kan medföra bestraffning.

Vid vårdslös/omdömeslös körning visas svartflagg varvid den tävlande ska åka in i depån för att på anvisad plats få ytterligare information. Uteslutning ur tävlingsheatet kan utdömas.

Bedöms förseelsen som grov, vårdslöst agerande med avåknningar eller skada som följd, ska den vållande diskvalificeras, vilket innebär uteslutning ur tävlingen. Även böter och anmälan till förbundsbestraffning kan förekomma.

Den som känner sig ha blivit utsatt för ojust körning ska själv snarast efter avslutat heat kontakta tävlingsledningen och framlägga sina synpunkter. Anser tävlingsledningen att saken kräver utredning ska denna även kalla den/de som klagomålet gäller för vidare diskussion och klargörande av tävlingsregler i rådgivande syfte.

Önskar den/de klagande en ytterligare åtgärd i ärendet ska protest enligt SBF:s regler inlämnas.

Tävlingsbestraffningar framgår av SBFs G15.

Vi ber alla deltagare att ta del av SBF:s information om Fair Race. Information finns på <http://www.sbf.se/UtbildUtveck/FairRace/>

***Vi inom historisk racing kör gentlemannamässigt för trevlig racing med oskadade bilar!***