

Dags för den årliga diskussionen om klasser inom dragracing.

### **Förklara klasserna för publiken!**

Först måste trots allt våra förare förstå klasserna och dess syften, för utan deltagare i klasser finns det ingen anledning att förklara varför.

### **Men förklara klasserna för förarna då!**

I samma ögonblick som en klass behöver förklaras för en förare, för att denne ska kunna delta, så har vi förlorat chansen att locka nya förare till sporten. Du kan bara förklara för någon som lyssnar - och för det krävs närvaro.

### **Men se till att de nya förarna är närvarande, då!**

För att det ska kunna ske måste de erbjudas något som är tillräckligt attraktivt för att komma på plats för att lyssna – och där kommer svårigheten in.

### **Men gör det enkelt och attraktivt, så kommer dom!**

Nu tassar vi in på minerat område!

Enkelt är lika med ”Run what you bring” ex: <http://www.rwyb.co.uk/> en form som passar alla som vill leka runt en dag på stripen.

Exemplet i Sverige som visade att den formen fungerar *var* ”En Dag På Stripen”, arrangerat av tidningen Bilsport.

Men med tiden visade det sig att även denna enkla form krävde någon form av tävlingsregler för att få förarna att återkomma.

Men det var just enkelheten som lockade!

### **Men gör regler som leder in förarna mot riktig dragracing!**

En regeluppsättning som under en period skapade problem men som kom att övervinnas tack vare välformulerade och väl underbyggda förklaringar var just den grundläggande säkerheten. Hjälms, handskar, heltäckande kläder och fastsatta batterier är enkelt att motivera. Problemen som kom i och med de lite snabbare bilarna och arrangörens krav på en skyddsåge mottogs inte som en välsignelse precis.

- Men ja, får ju köra på gatan med min bil och den är ju krocktestad!

En enkel fråga att besvara, på ett sätt som gör att föraren förstår och därmed accepterar ett fysiskt ingrepp i sin bil.

### **Säkerheten löst på ett hyfsat enkelt sätt men kvar fanns ”rättvisan”!**

”Det är inte rättvist att jag ska behöva köra mot honom, han vinner ju jämt!”

Ju fler vinnare, desto fler deltagare!

Sagt och gjort.

Framhjulsdrivet, bakhjulsdrivet samt fyrhjulsdrivet borde ju lösa problemet.

Som vi alla inblandade vet, så löste detta inte problemet utan sköt det bara framåt i tiden.

### **Men lös problemet då!**

Lösningen är enkel och fullt genomförbar men det kräver att dragracingen i Sverige officiellt divisionernas.

### **Instegsdragracing**

eller lokala arrangemang utifrån områdets faktiska upptagningsområde för att få ett startfält. Om dessa klasser delas in i Röda-bilklassen eller ”Vi-som-kör-utan-reservhjuls-klassen” spelar faktiskt ingen roll, så länge som säkerheten uppfylls.

På denna nivå är det viktigt att skapa kontakt och förståelse för vår sport och kunna peka mot en fortsättning för den som vill utvecklas.

### Utvecklingsdrag racing

eller regionala arrangemang har mer siktet inställt på att vara en fortsättningsserie för dom som avancerat sig ur instegsstadiet. Men måste samtidigt vara en serie/tävling med tydlig inriktning på att locka förarna att avancera vidare mot den Nationella dragracingen. Nivån för ett team att skaffa en inblick i hur dragracingen fungerar. Platsen för kontaktskapande och erfarenhetsutbyte. Serien/Cupen är en kvalificering till den Nationella dragracingens prestigefyllda tävlingar.

### Professionell drag racing

eller de Nationella arrangemangen har ansvaret för att locka potentiella förare från den regionala racingen med attraktiva banor och med vinster som genererar intresse från den kommersiella marknaden. Förare som lyckas här ska ha en god chans att hävda sig Internationellt och det naturliga steget ska vara att snegla mot en EM-titel.

### **Lösningen på problemet! Finns det nån?**

Utan topp på pyramiden så stannar förarna kvar och avancerar inte vidare mot nationella framgångar. Om det är värdefullare för en förare att vinna en lokal eller regional tävling i en klass och inte i en Nationellt etablerad klass så är felet inte den lokala/regionala arrangörens. Inte heller ska föraren lastas för att han/hon väljer att uppmärksammas i lokala tidningen med sitt tävlande.

Om det är något som ska lastas så är det frånvaron av en kvalitativ Nationell Dragracingserie med accepterade (av förare & arrangörer) klasser som även stöds av vårt förbund.

### **Så i vanlig ordning så är det bara förbundens fel!**

Nej, absolut inte. Jo förresten ... hmmm ... delvis!

Dom har ju naturligtvis del i den retarderande utvecklingen som sker på Riksplanet men även vi som arrangörer ska bära vår del av ansvaret.

### **Vad ska vi göra...**

Vi som är aktiva inom vår sport ska välkomna nya deltagare och närvaron ger möjlighet för dig att förklara för de närvarande förarna och delge din erfarenhet. Och framförallt förklara alla fördelar med att bygga en bil för just den klass som du kör.

Med detta sagt så har jag även antytt att du som semiprofessionell förare (har ett tävlingsfordon byggt för en viss klass) måste finnas på plats under, framförallt, de regionala tävlingarna med ditt fordon och använda din erfarenhet för att verka som en lockelse för de förare som är på väg mot toppen regionalt och snart kliver upp till den Nationella dragracingen.

Idoler är inte bara ett namn utan vetskapen av att idolens status är inom räckhåll skapar en stor lockelse för vidareutveckling.

Vi som arrangörer ska naturligtvis erbjuda förarna klasser som genererar deltagare. Detta för att vi ska kunna fortsätta av ekonomiska skäl. Valet av indelning av våra deltagare ska vara gjort med hänsyn till vilken division vi väljer att arrangera vår tävling.

Ju lägre division, desto större frihet att skapa egna klasser!

### **... och vad ska förbundet göra?**

I samråd med ett antal förare och arrangörsansvariga skapa gemensamma riktlinjer för hur vi vill att den Nationella Dragracingen ska se ut i Sverige under de kommande åren.

Vilka klasser/indelningar ska delta på tävlingar med Nationell status?

*Klasserna inte får skilja sig stort från regionala deltagarna. Vilket i sådana fall skapar rekryteringsproblem. På samma sätt som att klasserna lokalt inte får skilja sig för mycket från den regionala racingens klasser.*

Hur många tävlingar per år ska få Nationell status?

*Det får inte vara fler än att det är praktiskt möjligt att kräva ett deltagande på samtliga tävlingar. Detta för att arrangören ska känna en trygghet och våga satsa.*

Vilka är arrangörskraven för att få en tävling med Nationell status?

*Naturligtvis är de grundläggande kraven att deltagarna ska kunna utnyttja sin fulla potential i sina fordon, men även publikens krav måste tillfredställas fullt ut.*

### **Klassregler!**

Heads-Up innebär att säkerheten är inbyggd i klassreglerna, vilket i sin tur innebär att; oavsett hur fort/långsamt du kör så krävs fortfarande den säkerhet som klassen är tänkt att kunna köra ned till.

Betänk följande:

För att klassas som en Super Gas bil måste du ha bur! Oavsett om du bara kör 10.30 sek (402 m). Detta i sin tur innebär att förstagångsdeltagaren som ska klassas in sin Nissan Skyline inte kommer att få delta i den klassen. Inte heller i klassen Super Street (10.90 sek 402 m) som kräver båge.

Och den som säger att ”klart dom ska få köra i klassen (...för dom har ju ingen chans att vinna!)” så har hela konceptet med klassregler gått förlorat!

Antingen följs reglerna eller inte...!

### **ET-regler!**

Inom ET-reglementet så kan du välja att köra efter de säkerhetsintervaller som finns och därmed skrota klassregler, vare sig det är storlek på vingen i bak eller däcksväl.

Eller så försöker du skapa en Heads-Up klass – alltså, ingen bromsklass – genom att kräva båge och samtidigt skriva begränsningar så att du är övertygad om att klassen inte gör ett säkerhetsbreak-out.

Men det är här som problemen uppstår. Motorvolym, antalet cylindrar, drivande axlar, vikt eller utväxling. Utvecklingen går alltid framåt och detta ger att reglerna alltid kommer att förändras för att förhindra för snabba hastigheter/tider.

Den ständiga kampen mellan arrangörens vilja att hålla ned hastigheten/tiden och teamens ständiga kreativa sätt att tolka regler och hitta ny utrustning som ger en fördel gentemot de andra teamen gör att det i långa loppet blir lika ohållbart som ”Run What You Brung”.

Vänligen

Peter Norling