



Tilbakeblikk på sesongen 2009 -
RACINGSEKSJONENS erfaringer:



Deltakelse og deltakerne

- ◆ Målet 2009 om fortsatt vekst er nådd
- ◆ GT klassen er en suksess med nye deltakere og 38 påmeldte på siste løp
- ◆ Noen tynne klasser på enkelte løp
- ◆ Gode sportslige prestasjoner
- ◆ Mange personlige rekorder og fremgang gjennom sesongen for nye deltakere.
- ◆ Lite "platekontakt" og skader, men mange avkjøringer i Seven og Basic, og "rallycross" i Subaru Cup med mye sand på banene som resultat.
- ◆ Gjennomgående positiv stemning, få klager og god sportslig oppførsel
- ◆ Dårlig orden i teamenes depoer på Rudskogen skaper irritasjon og dårlig fremkommelighet og logistikk



Terminliste

- ◆ Terminlisten var i utgangspunktet grei, men ble sterkt påvirket av at Frøya ikke kunne gjennomføres, med store konsekvenser for Seven
- ◆ Rudskogen i september i kombinasjon med mc var ikke bra
- ◆ Sportsvognklubbens CSM på Våler ble suksess også i 2009



Løpsregler

- ◆ Løpsregler for den nye GT klassen var en prøveordning for 2008 og ble justert i 2009 i samråd med førerne
- ◆ Fra RACs ståsted er GT vellykket og i henhold til intensjonene
- ◆ Førermøtet i den "samlede" klassen har kommet med noen synspunkter men det synes å være god oppslutning om hovedlinjene
- ◆ Enkelte forhold bør evalueres, herunder praktisering av depo-stopp når Pace Car er ute
- ◆ Historisk har fortsatt en utfordring i klasseinndeling med få biler i hver gruppe og noe avvikende praktisering av regelverk mellom Norge og Sverige i tillegg til sen behandling av dokumenter for godkjenning av bilene
- ◆ Øvrige klasser synes å være ok



Løpsformat

Bilsporkonferansen 2007 konkluderte med ønske om nye løpsformat

- ◆ Kortere løpshelger
- ◆ Lavere kostnader for arrangører og deltakere
- ◆ Mindre belastning på frivillige
- ◆ Et eller to hovedarrangement med "full pakke"



Løpsformat

Erfaringene fra 2009 er:

- ◆ Nye løpsformater er gjennomført etter prøveår 2008
- ◆ Tilstrekkelig fritrening på fredag er nødvendig og viktig for å motivere de som reiser langt for å delta
- ◆ Fortsatt må i prinsippet alle komme på fredag
- ◆ Opplegget kan og bør i større grad tilpasses antall klasser og motsatt.
- ◆ Over 30 biler i feltet ved kvalifisering fungerer ikke. Partene må arbeide videre med saken.



Klassene

- ◆ Fordeling mellom NM og NC klasser ok for 2009 men skal evalueres foran nestesesong
- ◆ Seven og GT innfrir
- ◆ Positiv utfordring med fortsatt vekst i GT som må deles ved flere deltakere
- ◆ Usikkerhet i Standard Production, forslag senere i programmet
- ◆ Nordic Supercar er ute
- ◆ Varierende aktivitet i førerforeningene
- ◆ "All time high" i Historisk med antall deltagere pr. løp



Teknisk

Bilskonferansen 2007 presiserte arbeidsformen ved eventuelle justeringer/ endringer av teknisk regelverk

- ◆ Føreforeningenes Samarbeidsutvalg delegerer til Føreforeningene å fremme ønsker og forslag til RACs
- ◆ RACs er besluttende organ, men vil ta hensyn til forslag som er behandlet på en seriøs og god måte i Føreforeningene
- ◆ Erfaringene fra 2008 og 2009 viser at vi er på rett veg. I noen saker kunne forslag fra Førerforeningene vært noe bedre gjennomarbeidet og forankret i Førerforeningen
- ◆ Det vil alltid være en utfordring i arbeidet med tekniske endringer og finne frem til objektive kriterier



Arrangører og baneiere

- ◆ Samarbeidet har vært godt i 2009, men resultatene har vært preget av nødvendige improvisasjoner
- ◆ Gjennomgående elendig resultatservice etter løpene
- ◆ Utfordringer med Rudskogen
- ◆ Løpsformatene skal evalueres videre, ikke kombinere bil og mc i fremtiden



Generelt

- ◆ RACs er av den oppfatning at norsk baneracing er i positiv utvikling.
- ◆ 2009 har vært beste sesong på mange år!
- ◆ Det er tid for økte ambisjoner - og for å se fremover

Bilsporkonferansen 2009



Sesongen 2010



RACs har noen mål for kommende år:

- ◆ 300 deltakere i 2010
- ◆ Skaffe en hovedsponsor for norsk asfaltracing



Terminlister:

- ◆ God spredning på løpene, gjerne ett pr. måned med start rundt medio mai
- ◆ Samordning med svenske terminlister der det er mulig, slik at enkelte klasser kan kjøre flere løp om ønskelig
- ◆ Samarbeid med SSK som tidligere med minst ett løp i Sverige for alle klasser og eventuelt øke serien fra 5 til 6 løp for klasser som ønsker det?
- ◆ RAC har følgende foreløpige liste

07-08 mai	Våler
04-05 juni	?
25-26 juni	Rudskogen ?
23-25 juli	Kinnekulle
Medio august	?
05-06 sept	Våler CSM
17-18 sept	Våler finale

- ◆ Ønsker tilbakemelding fra Førerforeningene snarest om hvilke klasser som planlegger deltakelse i nordiske løp?



Løpsformat

Dette må bearbejdes videre sammen med arrangører, baneiere og Førerforeningene. Forhold som bør vurderes:

- ◆ Hvor mange klasser kan inngå i et komprimert opplegg?
- ◆ Fungerer løpshelg i kombinasjon med "track day" hvor klubbene inviteres til å kjøre opplæring og testing?
- ◆ Hvordan øke interessen for treningsdager?
- ◆ Kjøre flere løp i Sverige (6 løpshelger med 5 tellende)?
- ◆ Andre forhold?



Klasser

Hvilke klasser har vi neste år?

- Subaru cup er med
- NSC er ute
- Gjesteklasser?
- Hvilke klasser skal ha NM status?

- Videre opplegg for GT klassen?
- hvordan dele klassen når det kommer flere deltakere?
- fungerer regelverket mellom 1,2,3 og 4?

- Egen klasse for Standard Production fortsatt?
- ønske om å dele i to klasser?
- slå sammen med GT 4?
- andre alternativer?



Teknisk regelverk

Det er viktig med forutsigbart teknisk regelverk. Ønske om endringer kommer normalt ikke fra NBF/RACs selv om mange tror det, men fra førere / Føreforeningene, ofte ganske impulsivt.

- RACs har ingen egeninteresse av å endre teknisk regelverk, men må følge internasjonale sikkerhetsregler
- RACs griper inn dersom gjeldende regler i praksis viser seg å gi særlige konkurransefordeler for enkelte biler eller at reglene virker mot sin hensikt
- Det er like mange oppfatninger om regelverket som det er antall førere
- Klasser som mister deltakere bør ta initiativ til modernisering av regelverket for å gjøre klassen mer attraktiv og ikke statisk
- Vi mottar gjerne innspill, men disse må komme i god tid før neste sesong og bør være godt forankret i Føreforeningene gjennom behandling i medlemsmøter
- RAC vil til enhver tid vurdere forslag til endringer også ut fra hensynet til om reglene begrenser eller utvider klassen



Generelle forhold

Med referanse til erfaringene fra gode og mindre gode arrangementer de siste tre år, ønsker RACs å ta initiativ til sterkere samordning av ressursene som er tilgjengelig for å gjennomføre de løp og arrangement som inngår i vår terminliste.



Vi har følgende utfordringer:

- Hvor skal løpene gå?
- Vi har flere baner men begrensede arrangørressurser
- Vi har ingen fungerende informasjons/presseservice
- Poeng og resultatservice fungerer ikke
- Koordinering av løpsopplegg mellom Norge og Sverige fungerer bare delvis
- Svært liten forutsigbarhet for arrangørene om deltakelse. Bør vurdere sesongpåmelding hvor førerne også forplikter med en "årsavgift" som gir rabatt ved påmelding til det enkelte stevne.



**RAC har noen tanker om dette:
Etablere en arrangør-organisasjon**



Formål

- Sikre en kvalitativ bra gjennomføring av arrangementene
- Rasjonalisere kostnader
- Sikre en fornuftig lønnsomhet for arrangører og baneiere
- Sikre et rimelig prisnivå for utøverne
- Være et praktisk og økonomisk verktøy for å utvikle norsk baneracing



Mandat

- Hovedmandat å arrangere NM og NC innenfor de målsettinger RACs trekker opp når det bl.a. gjelder klasser, terminliste og antall løp



Organisasjonsform

- Sannsynligvis et AS med eierinteresser fra de viktigste premissgiverne
- NBF, Vålerbanen og Rudskogen, samt hovedmedarbeidere
- Sikrer at premissgiverne både tar økonomisk ansvar og har et økonomisk incitament
- RACs med full innsikt og innflytelse på drift og økonomi



Organisering

- Lavkostnadsstruktur
- Deltidsansatt kompetent og komplett kjerneteam
- Ressurspersoner fra klubber og miljøet for øvrig



Funksjoner

- Administrasjon
- Drift
- Informasjon
- Markedsføring/salg
- Økonomi



Gjennomføring

- Basisarrangementer laget over samme lest, med de samme aktørene
- Frittstående enkeltarrangementer i tillegg, som SSK og CSM
- Fortrinnsvis samme løpsledelse, jury og tekniske kontrollanter
- Egen funksjonærstab etter mønster fra Våler Crew og NSK Marshals



Økonomiske forutsetninger

Nå hviler all økonomisk risiko på arrangør, med minimalt potensiale og liten forutsigbarhet.

- Større risikospredning med flere aktører
- Større forutsigbarhet ved en form for sesongpåmelding



Forretningsutvikling

Med en velfungerende kjerneorganisasjon bør intensjonene også være å utvikle selskapet i nærliggende virksomhetsområder med tanke på slagkraft og soliditet.

Dette kan eventuelt være:

- motorsport-events
- racingskole og føreropplæring
- club-management med profesjonelle punkttjenester til bilklubber som medlemsregister/regnskap, arrangementsstøtte, PR og webutvikling.
- sponsoring