

Om Hälsingeserien

Billiga och enkla tävlingar i rally som ska främja nyrekryteringen till rallysporten. Blandade tävlingsarter. Lite av allt är bäst för att ge erfarenheter och utveckling på alla underlag och olika tävlingsformer. Rallytävlingar i skogen, på bana eller i backe kan ingå. Kartläsare bör dock alltid åka med. Någon arrangörsnotad tävling per år är inte fel.

Under 2013 hade Hälsingeserien en klar nedgång i antalet deltagare i vissa klasser, delvis på grund av regeländringar som vi själva inte kunde styra över. Men arrangörsklubbarna bet ihop och körde tävlingar trots små startfält, vilket är det enda rätta i bistra tider. Utan tävlingar stannar rallysverige!

Tävlingskalendern

Kalendern hålls flytande, inbjudan ska dock alltid finnas minst en månad före tävling. Tävlingsdatum ska normalt bokas minst två månader före, men ibland kan det behöva tryckas in en ersättningstävling eller liknande med kortare varsel. Att ha en flytande kalender som kan ändras under pågående säsong medför att man enkelt kan undvika krock med andra tävlingar.

Antal tävlingar bör hållas kring 7-10. För få tävlingar gör att förare lessnar på att vänta och bilar säljs. För många tävlingar kan medföra stor ekonomisk belastning för de aktiva. Det försöker vi även styra med att inte ha för många deltävlingar under samma månad, men på vintern tenderar det alltid att bli trångt vilket gör att det då är svårt att undvika.

Rekognosering

Att få rekognosera tävlingssträckor har i Hälsingeserien visat sig vara säkerhetshöjande. Visst åker folk av vägen ändå, men i de flesta fall så hade det gått ännu sämre om man kört helt blint. Att skriva fel i noterna är något man får lära sig att låta bli. Därför är det viktigt att köra dubbla mastervarv så att man kan dubbelkolla vad man skrivit. Men det är alltid upp till arrangören att välja beroende på tävlingens art.

En annan stor vinst med rekognosering är att hemmaåkarnas fördel av att "kunna vägen" minskar. Långväga gäster får tävla på lika villkor som tävlande från hemmaklubben. Även busåkning och tjuvspaning på sträckorna har minskat till de boendes förtjusning. Nackdelen med rek är att tävlingsdagen blir något längre då starten annars kunde förläggas tidigare. Fördel blir dock att man kan stänga besiktningen tidigare, då alla som vill reka kommer i tid så man hinner besikta före reken. Det medger också att samma funktionärer kan användas på både besiktning och ute på sträckorna vilket kan vara tacksamt om man har ont om folk.

Poängberäkning i tabellen

En stegrande skala som ger mer utdelning ju fler man har bakom sig. Logiskt, eller hur? Man ska belönas med poäng för varje startad tävling, därför får man poäng även om man bryter.

Ett bekymmer vi brottats med är då Hälsingeserien samkörs med andra cuper, t.ex. Sverigeserien eller Klassiska cupen. Då kan det bli väldans många i samma klass, vilket gör att de som kanske normalt tampus i serien hamnar på ovanligt hög eller låg poäng även om de presterar lika som vanligt. Man vill ju att alla deltävlingar ska ge ungefär lika stor chans till avancemang i tabellen, annars

finns risk att tävlingens status ändras och kan bli mindre värd för vissa. Därför brukar de deltagare i samkörda cuper få extraanmäla sig till poängbedömning i Hälsingserien vid sådana tävlingar. Alltså, alla kan få poäng om dom vill, men vi föreslår att de som inte kör mer än den tävlingen i Hälsingserien inte får poäng. Det har funkade bra hittills.

Kör man färre än tre deltävlingar på hela året så anses man inte satsa på serien och exkluderas därför från slutplacering i serien.

Priser

Prispengar är inget som Hälsingserien ska hålla på med. Motivering: I de cuper där prispengar utdelas brukar summan inte ge speciellt stor påverkan på årsbudgeten för den enskilde pristagaren oavsett årsbudget. Dessutom brukar ofta de som år efter år alltid får betala till potten lessna och sluta köra. Generellt är det som med alla materialsporter: De som har mest pengar satsar mest pengar och hamnar ofta högre i resultatlistan än en identiskt skicklig chaufför med mindre tävlingsbudget. Har man så man klarar sig så behöver man inte mer på slutet av säsongen. Inte i Hälsingserien i alla fall.

Klassindelning och startordning

Bygger återigen på att vi ska gynna nybörjarna. Ungdomsrally rekommenderas starta först, både för att få fina vägar men inte minst för säkerheten. Hälsingseriens tanke är att startfältet ska börja med nybörjarna för att avsluta med de snabbaste. När de snabbaste har passerat vill många ur publiken gå hem, eller flytta sig till annan SS. Stuvor man då in ungdomsrally sist, så får ungdomarna väja för massor med folk som är ute och traskar på vägen vilket är minst sagt olämpligt för alla inblandade.

Inom klasserna seedas normalt startfältet för att ge små temposkillnader vid övergång till nästa klass i startfältet för att kunna undvika uppehåll mellan klasserna. Kappåkning inom klasserna minimeras därmed också.

Sammanlagning av klasser kan ske då underlaget är för litet, t.ex. om det tävling efter tävling är helt omöjligt att missa prispallen hur dåligt man än kör. För Hälsingserien är därför ett snitt på ungefär tre-fyra startande i klassen en typ av brytpunkt. C-förarna slås dock normalt aldrig samman med någon annan förarklass med orsaken att de ska gynnas och få utvecklas i sin egen takt med belöning. Vi har dessutom många som tävlar sporadiskt och aldrig kommer vidare till uppklassning, så C-förarklassen brukar oftast vara stor nog som enskild.

De bilklasser som vi tycker är snarlika i prestanda har vi i vissa fall valt att slå samman. Antalet tävlingsklasser måste hållas lagom styrt av antalet deltagare.