



SIRIBOON'S POWERSPORTS

โดย • อ.สิริบุญ ณาวรทินสุข
และ • กองบรรณาธิการไทยดริเวอร์

- ทิศทางมอเตอร์สปอร์ตในเมืองไทย
- จัดแข่งรถยังงังให้สนุกเพลิดเพลิน
- เปิดประตูสู่กีฬายานยนต์
- ONE MAKE RACE แข่งรถหรือแข่งคน (ตอนจบ)

THAIDRIVER • **ประตูทางเข้าอันสำหรับนักแข่งหน้าใหม่ ยังมียักษ์**
อ.สิริบุญ • KART ก้าวหน้าที่สุดในเรื่องของกติกา คนที่อยู่ในวงการรู้จักกติกาเป็นอย่างดี เด็กก็รู้จักกติกาเพราะโดนเคียวเขี่ยตั้งแต่ยังเล็ก ผู้ใหญ่ที่อยู่ในวงการก็รู้ กรรมการก็เข้มข้น เพราะฉะนั้นเรียกได้ว่าเป็นการแข่งขันที่เป็นเรื่องเป็นราวมากที่สุด ดึกว่าเซอร์กิตด้วยซ้ำไป ผมไม่ได้บอกว่าคุณไม่เก่งนะ เด็ก 8-9 ขวบเลี้ยงยาก ชนโครมๆ เป็นประจำ โดนลงโทษอยู่เสมอ ห้ามแข่ง 3 เดือน ตัดตำแหน่ง FINISH ถอยหลัง 3 หรือ 5 ตำแหน่ง หรือลบชื่อออกจากการแข่ง มีคดีเยอะมาก

THAIDRIVER • **อะไรคือ TRACK DAY?**
อ.สิริบุญ • กิจกรรมกีฬายานยนต์ที่น่าสนับสนุนอีกอย่างคือ TRACK DAY คือเอารถที่ใช้งานประจำวันไปวิ่งที่สนามเพื่อสำรวจว่าตัวเองและรถที่ใช้งานทุกวันนั้น ถ้าใช้ความเร็วสูงกว่าขับบนถนนทั่วไป จะมีอาการอย่างไร ลองเทียบฝีมือกับเพื่อนๆ หรือลองดูว่าเปลี่ยนช่วงล่างมาแล้วขับดีขึ้นแค่ไหน หรือเปลี่ยนแล้วแยกกว่าเดิมเพราะปรับไม่เป็น ไม่ใช่ไปถึงสนามแล้วขับกันโครมๆ ความจริงต้องไปเพื่อปรับปรุงรถและการบังคับรถ (HOW TO MAKE YOUR CAR HANDLE และ HOW TO HANDLE YOUR CAR)

THAIDRIVER • **ส่วนใหญ่ไปขับเพื่อความสนุกสนาน**
อ.สิริบุญ • TRACK DAY ถูกใช้ไปโดยคนเลือบ้าซะเยอะ ไม่ได้ใช้ประโยชน์อันเป็นสาระ

THAIDRIVER • **ถ้าลงสนามแล้วขัดกันอย่างเดียว จะถือเป็นมอเตอร์สปอร์ตได้หรือไม่**

อ.สิริบุญ • เป็นกีฬาเพื่อสันทนาการ (RECREATION) แต่ไม่ได้แข่งกับใคร (NON-COMPETITION) ลงไปขับแล้วสนุก เหมือนไปเล่นเทนนิสหรือเล่นกอล์ฟทุกเสาร์อาทิตย์ ก็เรียกว่าไปเล่นกีฬา แต่ไม่ได้ลงแข่งทัวร์นาเมนต์ ไปเข้าสนามครึ่งวัน ดีเอาเหงื่อแล้วกลับบ้านไปเล่นเพราะอยากคุยกับเพื่อน...TRACK DAY ก็เป็นทำนองเดียวกันเป็นการเข้าสังคมของคนที่ชอบกับการขับรถ

แต่บางคนไปที่สนามขับเพื่อจูนรถ เพิ่งซื้อช่วงล่างมาใหม่แสนกว่าบาท คราวที่แล้ววิ่ง 1:40 นาที คราวนี้ปรับนิดหน่อยวิ่งได้ 1:38 นาที เสียเงินไปแสนบาท...คุ้มหรือเปล่า? หรือวัดความสามารถในการขับของตัวเอง มีเทรนเนอร์ไปด้วย ขับแล้วถามเทรนเนอร์ว่าถูกต้องไหม เข้าไลน์ถูกต้องหรือเปล่า กัดคันเร่งในจังหวะที่เหมาะสมหรือยัง แก๊ซแล้วลองขับใหม่ เวลาต่อรอบลดลง แบบนี้ก็จะดีสาระ

เหมือนคนที่ไปเล่นเทนนิสโดยมีครูหรือโค้ชไปด้วย จ้างมาชั่วโมงละ 1,000 บาท ช่วยดูว่าตีผิดพลาดตรงไหน เป็นผู้ช่วยแท้ๆ ทำไมเสิร์ฟตลอดชาติลูกเทนนิสไม่เคยวิ่งเกิน 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ทำไมผู้หญิงตัวนิดเดียวเสิร์ฟได้ 150 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทำไมแบ็กแฮนด์ทำทอปสปินไม่ได้...นี่คือสาระของการไปสนามเทนนิสเพื่อพัฒนาฝีมือ

THAIDRIVER • **คนที่ตีเทนนิสโครมๆ บางคนก็ไม่ได้หวังว่าจะตีกันขึ้น ไปตีเพื่อออกกำลังกาย**

อ.สิริบุญ • ก็ใช่ แต่ผมแนะนำว่าไหนๆ ก็ไปแล้ว ก็หาประโยชน์จากมันเพิ่มอีกหน่อย ไม่อยากจ้างครูฝึกก็ชวนเพื่อนที่เล่นเก่งกว่าไปด้วย อย่าชวนคนที่เล่นอ่อนกว่าไป เพราะจะไม่มีทางเก่งขึ้นได้ แถมมือตลกอีกด้วย เล่นกับคนเก่งกว่า ถ้าเขาช่วยดูให้เรา เราก็เก่งขึ้นหรือไม่ช่วยดู แต่ตีสู้กัน เราก็เก่งขึ้นอีกเหมือนกัน

เล่นรถก็เหมือนกัน ไปถึงสนามมีแต่คนไม่เก่ง เราเก่งที่สุดในสนาม ภูมิใจมากเลย ขับซาอยู่หัวแถวคนเดียว ขับแบบนี้ไม่เก่งกว่าเดิม เพราะไม่ได้เทียบกับใคร ฝีมือจะห่วยลงทุกรอบที่ขับ!



THAIDRIVER • **TRACK DAY จะเกิดขึ้นได้อย่างไร**

อ.สิริบุญ • วิธีแรกคือ หัวหน้าชมรม ชวนคนในชมรมไปเข้าสนามขับ ถ้าไปแจมในแบบ CLUB RACE ต้องรอเวลา รอบวิ่งวันได้ขับแค่ 7 รอบ 11 นาที แล้วก็ต้องขับรถกลับบ้าน เสียเวลาไปตั้งวีดิเอนต์ เข้าสนามดีกว่า 3-4 หมื่นบาท เพื่อนฝูง 20 คน เฉลี่ยกันคนละไม่กี่บาท ขับเล่นได้ทั้งวัน

วิธีที่สอง ในวันที่ไม่มีการจัดแข่ง สนามแข่งเปิดเป็น OPEN TRACK DAY เปิดให้เข้าเป็น TRACK LAPPING ผู้จัดการสนามปล่อยรถวันละละ 30 วินาที อย่ายึดกันในโค้ง ตรงไหนห้ามแข่งทางตรงแข่งได้ บางโค้งห้ามแข่ง สุดทางตรงห้ามแข่ง

ปัญหาที่มีในขณะนี้คือชมรมรวมตัวกัน 'หลวม' เกินไป ไม่รู้ว่าจะชมรมตัวเองมีขนาดเท่าไร ไม่ได้กำหนดว่าใครเป็นประธานชมรม ถ้า

เป็นชมรมจริง ต้องบอกได้ว่าใครเป็นประธานชมรม สถานที่ติดต่ออย่างเป็นทางการคือที่ไหน ถ้ามีคนต้องการติดต่อด้วย ต้องโทรศัพท์ไปบ้านใคร หรือต้องส่งจดหมายไปที่ไหน บ้านประธานชมรมอยู่ที่ไหน

THAIDRIVER • ต้องเข้าไปในเวบไซต์ของชมรม

อ.ศิริยุณ • ชื่อที่ใช้ในเวบไซต์เป็นชื่อเดียวกับบัตรประชาชนหรือเปล่า ผมกำลังพยายามทำให้เป็นแบบนี้ ขอให้ลงทะเบียนว่าชมรมชื่ออะไร ประธานชมรมชื่ออะไร บ้านอยู่ที่ไหน สมาชิกมีกี่คน ชื่อ-นามสกุลอะไรบ้าง ติดต่อได้อย่างไร มีบัตรประชาชนเพื่อให้รู้ไว้ในชมรมนี้ไม่มี 'ผี' สมาชิกเพิ่มหรือลดก็ทำทะเบียนกันไป

THAIDRIVER • บางคนไม่อยากแสดงตัว

อ.ศิริยุณ : ไม่อยากแสดงตัวก็เป็น 'ผี' ต่อไป ถึงเวลาที่คุณมีผลงานขึ้นมา สปอนเซอร์เขาจะหาตัวคุณไม่เจอ แล้วผมจะสมน้ำหน้า

THAIDRIVER • ถ้าไม่ได้อยู่ชมรม ไม่ได้ไป TRACK DAY แต่อยากเอารถที่ใช้จนทุกวันนี้ไปลงวิ่งในสนาม ไม่ได้แข่งกับใคร แต่อยากรู้ว่าการของตัวเองถ้าขับเร็วๆ แล้วจะเป็นอย่างไร เพราะใช้งานส่วนใหญ่นักขับอย่าง

อ.ศิริยุณ • ไปที่สนามพักพิงหลังเที่ยงของทุกวันที่ไม่มีใครจองเวลาเป็นส่วนตัว (EXCLUSIVE) เสียเงิน 2,000 บาท/คืน ลงไปวิ่งได้ยันเย็น

THAIDRIVER • ถ้าไม่ถนัดไปโปรโมตหรือโฆษณา แม้ค่าเช่าจะไม่แพง แต่ก็ดีกว่าปล่อยสนามไว้เปล่าๆ และเป็นก็ให้คนไปขับรถเล่นกันได้ ดีกว่าไปขัดกับบนถนนสาธารณะ

อ.ศิริยุณ • ก็นั่นแหละ คนในวงการก็มักเป็นแบบนี้ คิดว่ารู้กันหมดแล้ว หรือคิดว่าเมื่อมีคนรู้แล้ว เดี่ยวก็ไปพูดกันปากต่อปาก ก็เลยไม่โฆษณา ไม่ได้ใช้ความพยายามในการทำให้คนอื่นรู้ คนที่รู้จักคือพวกหน้าเก่าๆ อย่างผม ส่วนคนหน้าใหม่ หลานๆ ที่เรียนมหาวิทยาลัยต่างๆ ไม่รู้ว่ามันแบบนี้ด้วย

THAIDRIVER • ถ้าจะให้ความรู้เรื่องรถแข่ง ควรจะเริ่มจากตรงไหน

อ.ศิริยุณ • ต้องทำความเข้าใจกับการ 'แข่งรถ' และ 'รถแข่ง' เสียก่อน

'แข่งรถ' มี 'รูปแบบ' (DISCIPLINES) ดังนี้

1. KARTING
2. CIRCUIT RACING
3. OVAL RACING
4. RALLY
5. CROSS-COUNTRY
6. MARATHON
7. AUTOCROSS
8. RALLYCROSS
9. OFFROAD
10. DRAG RACING
11. GYMKHANA
12. TIME TRIAL
13. HILL-CLIMB
14. LAND SPEED RECORDS

'รถแข่ง' มี 'ประเภท' (CATEGORIES) ดังนี้

1. PURPOSE-BUILT RACECARS
เพื่อใช้แข่งโดยเฉพาะ ไม่สามารถจดทะเบียนใช้บนถนนสาธารณะ แยกย่อยออกเป็น
 - 1.1 FORMULA (รถแข่งล้อเปิด เช่น FORMULA-1 หรือ Formula-3 หรือ FORMULA ATLANTIC รวมถึง BUGGY ที่แข่งในทะเลทราย)

- 1.2 SPORTS PROTOTYPE (รถแข่งล้อปิด เช่น รถแข่ง LE MANS LMP1 หรือ LMP2)
- 1.3 SILHOUETTE (โครงสร้าง SPACEFRAME หรือ MONOCOQUE หุ้มด้วยเปลือกตัวถังที่มีรูปเค้าของรถที่ผลิตขายทั่วไป เช่น รถแข่ง DTM หรือรถแข่ง NASCAR หรือรถแข่ง PRO-STOCK)

2. PRODUCTION-BASED RACECARS

ดัดแปลงจากรถที่ผลิตขายทั่วไป ให้กลายเป็นรถแข่งตามกติกาต่างๆ กัน แยกย่อยเป็น

- 2.1. MODIFIED PRODUCTION (ใช้โครงสร้างตัวถังเดิม แต่ดัดแปลงใช้อุปกรณ์สำคัญที่แตกต่างไปจากปกติ) เช่น
 - รถแข่ง LMGT-1 หรือ LMGT-2
 - รถแข่ง WORLD TOURING CAR
 - รถแข่ง WORLD RALLY CHAMPIONSHIP
 - รถแข่ง AUSTRALIAN V8 SUPERCAR
- 2.2. SERIES PRODUCTION (ใช้โครงสร้างตัวถังเดิม แต่ปรับปรุงอุปกรณ์สำคัญให้เหมาะกับการแข่ง) เช่น
 - รถแข่ง GROUP-N ที่ใช้แข่งในสนามทางเรียบและแอสฟัลต์
 - รถแข่ง SPEED WORLD CHALLENGE

จุดสนใจของการแข่งรถคือ การขับเคี่ยวอย่างสูงลิ้น นั่นคือเนื้อหาของเกมการแข่งขัน ถัดมาคือเสียงเครื่องยนต์ เป็นสิ่งที่เร้าใจเป็น ENTERTAIN อย่างหนึ่ง อีกอย่างคือ รายละเอียดเชิงวิศวกรรมของรถ เด็กๆ ส่วนใหญ่จะสนใจ เอ็กซเรย์รถแข่งให้เห็นไส้ในกันจะๆ ว่าแต่ละชิ้นส่วนทำงานอย่างไร

THAIDRIVER • เด็กๆ อยากรู้ แต่ไม่รู้ว่าจะไปหาความรู้จากไหน

อ.ศิริยุณ • THAIDRIVER ก็เปิดคอลัมน์ใหม่อีก 2 คอลัมน์ คือ 'แข่งรถ' และ 'รถแข่ง' หารูปแบบการแข่งมาให้ดูทุกรูปแบบ เดือนละรูปแบบ และประเภทของรถแข่งในการแข่งรูปแบบนั้นๆ เดือนละประเภท ละเอียดมากขึ้นตามใจผู้อ่าน

อีกคอลัมน์คือ PREPARE TO RACE สำหรับคนที่ยังไม่เคยแข่งและไม่ได้แข่งพ่วงนี้ด้วย แต่วางแผนว่าอีก 5 ปีจะแข่ง คนอ่านเป็นเด็กอายุ 10 ขวบ สอนให้ PREPARE TO RACE ตั้งแต่ 10 ขวบ เพื่อจะได้รู้ว่าต้องเรียนอะไรบ้าง รู้ว่าต้องเข้าใจอะไรในรถบ้าง อดขนมเก็บเงิน ขอพ่อแม่บ้าง แล้วอีก 10 ปีข้างหน้าค่อยแข่ง

รวมถึงคนที่ตอนนี้มีเงินเรียบร้อยแล้ว แม่ให้มา 1.5 ล้านบาท จะแข่งรถ แต่ยังไม่รู้จะเริ่มต้นอย่างไร คอลัมน์นี้เป็นทางเข้า ถ้าเข้าไปแล้วอยากประสบความสำเร็จ ควรเตรียมตัวอย่างไร ต้องมีอุปกรณ์อะไรติดตัวบ้าง ทักษะที่ต้องมีอะไรบ้างในการไปแข่งรถ

เริ่มต้นถามคำถามแรก จะแข่งรูปแบบไหน ด้วยรถแข่งประเภทอะไร ตามด้วยคำถามต่อไปว่า HOW TO START RACING? บางคนอาจเริ่มพ่วงนี้ บางคนอาจเริ่มอีก 10 ปี เมื่อเลือกจะแข่งแล้วต้องศึกษากติกาว่ามีอะไรบ้าง

สมมติตัดสินใจแล้วว่าแข่งแอสฟัลต์ ก็ไปดูกติกาแอสฟัลต์ว่าจะแข่งรถประเภทไหนจึงจะเหมาะสมกับเงินที่มี ดูว่ารถต้องทำอย่างไร ไล่ดู SPORTING REGULATIONS และ TECHNICAL REGULATIONS ว่ามีอะไรต้องทำบ้าง...อะไรทำได้ อะไรทำไม่ได้ ทำอย่างไรจะได้เปรียบ ทำอย่างไรจะไม่เสียเปรียบ ทำอย่างไรจะเสียเงินน้อย ทำอย่างไรจะแข็งแรง ทำอย่างไรจะ SIMPLE...

ถัดจากนั้นพอเริ่มแข่งแล้ว (เข้าประตูมาแล้ว) ก็มาถึง PREPARE TO WIN เข้ามาตอนแรกวิ่งอยู่ที่ท้ายแถว อยากขึ้นโพเดียมต้องทำอย่างไร...หมายถึงอยากเก่ง ทำเป็นหนังสือ หรือทำเป็น WORKSHOP

THAIDRIVER • คนที่เดินเข้าประตูมา ก็มีเป้าหมายต่างกัน บางคนอาจแค่สนุก บางคนอาจหวังถึงแชมป์

อ.สิริยุรณี • บางคนเข้ามาเพราะถึงวัย มีความพร้อม บางคนเคยเล่นอย่างอื่นมาแล้ว อยากลองเล่นรถแข่งดูบ้าง ลักพิทก็จะมีเล็กไป บางคนใจรักจริงๆ แต่พอถึงอายุ 30 กว่าๆ งานเริ่มรัดตัว ต้องไปทำงาน หรือเล่นอย่างอื่นสนุกกว่า เลี้ยงโค (โคโยตี) สนุกกว่า ใช้เงินน้อยกว่าทำรถแข่ง แต่ก็มีบางคนที่จะอยู่กับรถแข่งตลอดชีวิต

ผมไม่รู้ว่าจะแต่ละคนที่เข้ามาจะเป็นแบบไหน แต่อยากคบกับคนที่ จะแข่งรถจนตายคาสนามแข่ง ไม่ใช่ชนกันตายคาสนาม แต่แก่ตาย เดินอยู่ในสนามแข่งแล้วหมดลมหายใจ อยากเจอคน ‘พันธุ์เดียวกัน’ ลูกผมก็เป็นคนพันธุ์นี้ เงินผมมีแค่นี้ ทำรถแข่งก็หมดตกอยู่แล้ว ไม่เหลือสำหรับไปทำอย่างอื่น



THAIDRIVER • ยืนยันว่าแข่งรถก็ต้องใช้เงินอยู่ดี

อ.สิริยุรณี • ไซท์ ก็พານี้ไม่ใช่กีฬาคนจน ไม่เหมือนเตะตะกร้อ ซ้อมมาลูกละ 2-3 ร้อยบาท ลูกเดียวเตะกันทั้งหมู่บ้าน หมากรุกชุดหนึ่งก็เล่นกันจนแก่ รองเท้าวิ่งดีๆ คู่หนึ่งใช้ได้หลายเดือน แต่มันสนุกเท่ากันหรือเปล่าละ เล่นรถแข่งเปลืองเงินแน่นอน แบบเบาที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ต้องเริ่มปีแรกอย่างน้อย 1 ล้านบาท ต่ำกว่าล้านบาทเล่นลำบาก

THAIDRIVER • ถ้าเงินเดือนหมื่นกว่าบาท ไม่ประสงค์เล่นไปได้

อ.สิริยุรณี • ต่ำที่สุดเท่าที่จะทำรถแข่ง 1 คัน เริ่มต้นที่ 300,000 บาท ตลอดปีต้องบำรุงรักษา ต้องจ้างช่างรถแข่ง พาตัวเองและรถแข่งไปที่สนาม เสียค่าสมัครแข่ง ซื้อม้ำมัน ซื้อมายาง เปลี่ยนอะไหล่ ซื้อมือถือกัน หม่าที่ไปด้วยก็ต้องกินข้าว ร้อน เลอะเทอะ รถพัง เสียเงินทั้งนั้น

เริ่มต้นด้วยเงิน 1 ล้านบาท จะเริ่มแข่งรถได้แบบไม่อึดอัด แต่ต้องใช้รถที่ค่อนข้างอึดอัดนะ เริ่มด้วย ฮีคาร์ ,โคโรลล่า หรือซันนี่ 8-9 หมื่น เครื่อง 4G63, 3SG หรือ SR20 ขับล้อหน้า ทำเครื่องให้หดแข่งใช้เงินอีกกว่าแสน ทำ ROLL-CAGE อีก 2 หมื่น ทำสีอีก 4 หมื่น หมดไปก็แสนบาทแล้วละ? ซื้อมือถือ ยาง เบรก หมดอีกอย่างน้อย 5 หมื่น อุปกรณ์อย่างอื่นอีก 1 แสน เพราะฉะนั้นเริ่มต้นหมดไปแน่ๆ เกิน 4 แสนแล้ว ถูกที่สุดแล้วนะ ที่เหลืออีก 12 เดือน ใช้เงินอีก 5 แสนแน่นอน

THAIDRIVER • ต้องมีทีมงานด้วยหรือป่ะ

อ.สิริยุรณี • ลองคิดดูสิว่า 5 แสนจะพอจ้างหรือเปล่า หรือจะชวนเพื่อนมาอีก 2 คน ช่วยกันขับช่วยกันซ่อม ลงขันกัน 3 คน คนละ 3 แสนกว่าบาทก็เบาหน่อย ไปพิทหาได้ทุกอาทิตย์ ปีหนึ่งไปได้สัก 30 วัน ไม่ต้องไปแข่งกับใคร ดูว่าคนอื่นวิ่งได้ 1:15-1:16 นาที ก็ดูว่าตัวเองวิ่งได้เท่าไร ถ้าวิ่ง 1:14 วินาทีก็แปลว่า ‘เก่ง’

ทำสเปกให้เหมือนรถแข่งรุ่นที่กติกากดใกล้เคียงกัน แล้วเปรียบเทียบเวลา ถ้าเวลาเร็วกว่ารถแข่ง แสดงว่าถ้าลงแข่งเมื่อไรก็ชนะ...เริ่มหาสปอนเซอร์ได้แล้ว ลองทำการบ้าน ปีต่อไปเสียเงินน้อยหน่อย ไม่ต้องเสียค่ารถ แต่ต้องไม่ชนกำแพงนะ ถ้าชนกำแพงแบบทิ้งรถ ต้องเสียครั้งละ 2 แสน ถ้าชนเบาครั้งละ 5 หมื่น



THAIDRIVER • การที่พยายามเกี่ยวข้องกับรถในคลับที่วิ่งได้เร็วๆ ใสโรลลาร์ และอุปกรณ์ความปลอดภัยอื่นๆ อาจารย์เป็นห่วงเรื่องไหนมากที่สุด

อ.สิริยุรณี • น่ากลัวที่สุดคือ ไฟไหม้ (BURN) แต่ไม่เหมือนในหนังที่รถระเบิดไฟไหม้ก่อนชน แต่รถแข่งต้องชนก่อน แล้วอาจจะระเบิดหรือไฟไหม้ มันไม่ระเบิดง่ายๆ เหมือนในหนังหรอก แต่ก็เกิดขึ้นได้เสมอ

เริ่มต้นด้วยไฟกองเล็กๆ ไม่ใหญ่เหมือนในหนัง แต่หลังจากไฟติดได้สักพัก น้ำมันเชื้อเพลิงเริ่มไหลออกมาจากถังน้ำมันที่ทะลุ คราวนี้ความร้อนก็ 800 องศาเซลเซียส น่ากลัวที่สุดคือไฟนี่ละ

รองลงไปคือ การกระแทกของร่างกาย (TRAUMA) ซึ่งเกี่ยวข้องกับโครงสร้างของตัวรถว่าจะยุบมาบีบตัวคนขับไว้หรือเปล่า แรงกระแทกภายใน หมายถึง โครงสร้างไม่ยุบ แต่ตัวคนกระเด็นไปกระแทกกับชิ้นส่วน เข็มขัดใช้ได้หรือเปล่า HANS คุณภาพดีหรือเปล่า แต่ถ้าชนหนักขนาดรถยุบเข้ามา อย่างไรก็ตามไม่เหลือ

ทั้ง 3 อย่างนี้ไม่มีการต่อรองราคา (DON'T BARGAIN ON SAFETY) หรือที่เรียกว่า SAFETY IS NO OPTION (ความปลอดภัยเป็นข้อบังคับ ไม่ใช่ตัวเลือก)

ข้อแนะนำ ผมเริ่มต้นจากไฟ อย่าทำให้เกิดไฟ อย่าให้ถังน้ำมันแตก อย่าให้เกิดประกายไฟ ถัดจากนั้นคือ เมื่อเกิดไฟขึ้นแล้ว ต้องออกจากรถให้ได้ แบ่งเป็น 2 ตอน คือ คนขับอย่าสลบ ซึ่งไม่รู้จะป้องกันอย่างไร ถ้าสลบก็ขอให้สลบแบบยาวไปเลย จะได้ไม่รู้สึกร้อน!!

ที่บอกว่าคนขับต้องไม่สลบ เพื่อให้พาตัวเองออกจากรถได้ เพราะฉะนั้นอะไรสำคัญที่สุด...ถุงมือต้องกันไฟและทนความร้อน ถ้ามือร้อนจะโหนตัวออกจากรถได้อย่างไร ซื้อมือถือที่ดีที่สุด ราคาแค่ 100 กว่าเหรียญ แล้วหนีออกมาให้พ้นให้ได้

ถังดับเพลิง มีไว้ให้คนขับใช้ เพราะฉะนั้นคนขับอย่าสลบ หรือใช้ระบบอัตโนมัติ เมื่อความร้อนสูงถึงระดับหนึ่งก็พ่นน้ำยาดับเพลิงออกมาเอง หัวฉีดหันเข้าหาตัวคนขับ (อย่าหันฉีดใส่หน้า) ถังดับเพลิงต้องยึดให้แน่น ขนาดไม่ต้องใหญ่มาก ไม่จมนจนแล้วถึงบินมาเคาะหัวคนขับ สลบอีกเหมือนกัน

มีเข็มขัดนิรภัย มีหมวกกันน็อกแล้วควรมี HEAD AND NECK SUPPORT หรือ HANS ด้วย หัวไม่แตกเพราะมีหมวกกันน็อก แต่คอหักก็ตายเหมือนกัน เพราะรถหยุดแล้ว ร่างกายถูกดึงด้วยเข็มขัดนิรภัย แต่หัวจะสะบัดไปข้างหน้า ต้องเอา HANS ดึงไว้ไม่ให้คอหัก

ใส่ท่อโรลบาร์ก็ต้องทำเป็นไม้ใช้กลายเป็นรถบรรทุกท่อ เอาไปจิ้มไว้กับพื้นรถบางๆ ชนแล้วท่อทะลุไม่ได้ช่วยค้ำยันตรงไหนเลย

THAIDRIVER • สนับสนุนคนไทยถึงต้องอีโรลบาร์

อ.สิริบุญ • ขึ้นชื่อวอร์ลด์แข่ง ต้องมีโรลบาร์ทั้งนั้น แต่รถบ้านที่อยากแข่ง CLUB RACE จะได้รับผ่อนผันหากว่าทำเวลาต่อรอบที่สนามพื้ยาไม่ต่ำกว่า 1:20 นาที

วิ่งที่สนามพื้ยาได้ 1:20 นาที ก็ใกล้เคียงกับรถแข่งบางรุ่น เช่น ฮอนด้า แจ๊ซ วิ่งได้ 1:18 นาที (ไม่เร็วเท่าไร) แต่รถแข่งมีอุปกรณ์ครบ วิวอลสควอลิฟาย 1:16 นาที (ไม่เร็วเท่าไร) แต่อุปกรณ์ครบ เพราะฉะนั้นถ้ารถบ้านวิ่งได้ 1:15 นาที ก็ต้องมีอุปกรณ์ป้องกันครบเหมือนกันกับรถแข่ง จะบอกว่าเป็นรถบ้านอีกไม่ได้แล้ว วิ่งขนาดนั้นมันมีสิทธิ์เจ็บเท้ารถแข่งแล้ว

รถแข่งมีคนดูแลมากกว่ารถบ้าน โครงสร้างแข็งแรงกว่า รถบ้านไม่แข็งแรง (ฟู!) อุปกรณ์ชิ้นส่วนที่จะหลุดออกมาก็เยอะกว่า รถบ้านมีความเสี่ยงมากกว่ารถแข่ง

ตั้งแต่ปี 2005 ผมเริ่มทำหน้าที่เป็นกรรมการควบคุมการแข่งขันของ รย.ส.ท. (STEWARDS OF THE MEETING) เริ่มกำหนดวอร์ลด์ที่ควอลิฟายต่ำกว่า 1:20 นาที ต้องติดตั้งโรลบาร์ ถ้าควอลิฟาย 1:21 วินาที ก็ไม่ต้องมีโรลบาร์ ผ่อนผันให้ลงแข่งได้ แต่แข่งแล้วจับเวลาถูกรอบ มีรอบไหนวิ่งต่ำกว่า 1:20 นาที ก็จะไม่โดนลงคำเชิญออกจากสนาม

อีกวิธีไม่ต้องบังคับว่าจะวิ่ง 1:20 นาทีได้หรือเปล่า แต่ผู้จัดมีรถนำ SAFETY CAR หรือ PACE CAR วิ่งนำด้วยเวลา 1:20 นาที ห้ามแซงรถนำ แต่แข่งกันเองได้ในบางที่ ห้ามแซงในจุดที่กำหนด

วิธีการนี้ทำให้คนที่มึนรถธรรมดา ลงไปวิ่งเล่นในสนามแข่งได้ แต่ไม่ได้พัฒนาฝีมือการขับ นอกจากรถคันนั้นเริ่มต้นด้วย 1:22 นาที รถนำวิ่ง 1:20 ก็พัฒนาได้ 2 วินาที แต่ถ้าขับได้ 1:20-1:21 นาทีที่อยู่แล้วก็หมดโอกาสพัฒนา

ถ้าอยากพัฒนาฝีมือ สิ่งที่ต้องทำต่อไปคือ ใส่โรลบาร์ 4 จุด วิ่งต่อได้ถึง 1:15 นาที ถ้าเร็วกว่านั้นต้องเปลี่ยนเป็น 6 จุด ถ้าทำโรลบาร์ 6 จุดไปเลยก็ดี ใช้ได้ถึง 1:10 นาที ถ้าวิ่งต่ำกว่านั้นต้องตีท่อเต็มคันเป็น ROLL-CAGE



THAIDRIVER • กีฬาแข่งรถในเมืองไทย ตอนนี้อธิบายได้ว่านี่เป็นอาชีพแล้วหรือยัง

อ.สิริบุญ • แปลความตามภาษาของ 'คนอื่น' กีฬาแข่งรถจะเป็นอาชีพได้ก็ต่อเมื่อ นักแข่งมีเงินเดือน มีสังกัด แล้วก็เลิกอาชีพอื่นได้ เปรียบเทียบกับนักวิ่ง กลางวันไม่ต้องทำงาน กลางคืนร้องเพลงอย่างเดียว หาเงินเลี้ยงลูกเลี้ยงเมียเลี้ยงผัวได้ ถึงจะเรียกว่านักแข่งอาชีพ

ผมไม่ได้มองแบบนั้น ผมมองว่าการแข่งรถสร้างอาชีพได้มากแค่ไหน ผมไม่สนใจแค่นักแข่งคนเดียว การตีความของผมก็คือ COMMUNITY หรือชุมชนของการแข่งรถ ประกอบด้วยนักแข่งจำนวนหนึ่ง รถแต่ละคันมีเจ้าของรถ มีวิศวกร มีช่างอีกหลายคน ต้องซื้ออะไหล่จากหลายซัพพลายเออร์ ต้องอาศัยช่างเชื่อม ช่างกลึง ช่างไฟฟ้า ช่างอิเล็กทรอนิกส์ ช่างประกอบ...รถแข่ง 1 คันจึงเลี้ยงชีวิตคนหลายสิบคน

ชุมชนของกิจกรรมแข่งรถประกอบด้วยคนจำนวนมาก ถ้าในประเทศไทยมีรถแข่ง 500 คัน ชุมชนนี้ก็จะมีคนประมาณ 5 พันคน เพราะรถแข่ง 1 คันต้องใช้คนดูแลเกือบ 10 คน (ถ้าเป็นรถฟอร์มูลาวัน 1 ทีม รถ 2 คัน ใช้คนดูแล 400 คน NASCAR มีคนดูแลที่สนามประมาณ 20 คน และอยู่ที่โรงงานอีก 50 คน รวม 70 คน ทำงานแบบ FULL-TIME)

ใครจะบอกว่ากีฬาแข่งรถเมืองไทยยังไม่เป็นอาชีพ เพราะมีนักแข่งเพียง 2 คนที่มีคนจ้างให้ขับรถ ชื่อขึ้นต้นด้วย ณ. เณร และ ข. ไซ้ บอกว่าต้องช่วยกันผลักดันให้การแข่งรถเป็นอาชีพ...ไม่ต้องผลักมันก็เป็นอยู่แล้ว และผลักให้ตายอย่างไรมันก็ไม่เป็น จะบอกว่าการแข่งรถเป็นอาชีพ ให้นักแข่งที่มีรายได้จากการแข่งรถมาขึ้นทะเบียนอยู่ในกฎหมาย อย่างไม่มันก็ไม่เป็น ถ้าไม่มีใครอยากดูการแข่งรถ

ตอนนี้การแข่งรถมีการจ้างงานเป็นอาชีพแล้ว มีสปอนเซอร์ มีเจ้าของรถเอาเงินจากธุรกิจส่วนตัวมาทำรถแข่ง

ให้รถแข่งโฆษณาธุรกิจไปด้วย มีคนยินดีจะจ้างให้รถแข่งไปวิ่ง เพราะมี ENTERTAINMENT VALUE พอสมควรที่ช่วยให้ทำแล้วประสบความสำเร็จ แต่ถ้าแข่งแล้วไม่มีใครดู เรตติ้งไม่ดี ก็ไม่เกิดประโยชน์ในกาโฆษณา

วิธีการที่จะทำให้การแข่งรถเป็นอาชีพหรือไม่เป็นอาชีพ มันอยู่ตรงเนื้อ ENTERTAINMENT VALUE ของการแข่งขันว่ามีมากแค่ไหน

DEMAND คือ คนที่อยากดูการแข่งรถ ทีมแข่งเป็น SUPPLIER ที่จะเอารถไปสนามแข่ง เจ้าของสนามเป็นซัพพลายเออร์ทำเวทีให้รถแข่ง แต่ถ้า DEMAND ไม่มี ไม่มีใครอยากเห็นรถแข่งวิ่งแข่งกัน ไม่มีใครอยากเห็นคนขับ เพราะไม่สนุก สปอนเซอร์ทั้งหลายก็หายหัว

ถ้าทำให้คนอยากดูการแข่งรถ (DEMAND มากขึ้น) SUPPLY มีอยู่แล้ว ก็เกิดเป็นความจริง เงินถึงจะมา ถ้าไม่ค่อยมี DEMAND เงินก็ไม่มา เงินที่มีก็ต้องมาจากงสี ทำรถแข่งแล้วปะโฆษณาไว้บนรถหน่อย เดี่ยวเดี่ยซึ่งเป็นเจ้าของกิจการตัวจริงจะค่าเอา

ถ้า DEMAND มาก มีคนเป็นแสนคนอยากดูรถแข่งกัน เมื่อไรจะแข่งที่พื้ยาจะเห็นไปดู ที่นั่งแค่นี้ไม่พอแน่ ถ้าไม่ไปดูแต่อยากเห็นทีวีถ่ายทอดสดต่อเนื่อง 4 ชั่วโมง จะนั่งดู 'เพลิน' โดยไม่หลับ ไม่ลุกหนี และไม่เปลี่ยนช่อง

โฆษณาเห็นว่าเรตติ้งดีก็มาซื้อเวลา ทีวีก็ได้รายได้จากค่าโฆษณา ทีวีเอาเงินมาจ่ายให้ผู้จัดการแข่งเพราะทำรายการได้ดี (เป็น PRODUCTION HOUSE) ผลผลิตสินค้าคือ การแข่งรถ ทีวีมาขอซื้อลิขสิทธิ์ถ่ายทอด ผู้จัดก็มีเงินจ่ายให้นักแข่งหรือทีมแข่ง

แต่ตอนนี้ผู้จัดต้องจ้างให้ทีวีมาช่วยถ่ายทอด...ตกลงใหม่ละผลิตสินค้า (การแข่งรถ) ออกมาแล้วต้องจ้างถ่ายทอด เพราะถ่ายทอดทีวีก็ไม่มีคนอยากดู แต่ไปยึดยึดให้เขาดู ที่ถูกต้องควรจะทำให้คนดูมีความอยากดู เรตติ้งถึงจะสูง ทีวีจะมาถ่ายทอดต้องเสียค่าลิขสิทธิ์



DEMAND จะเกิดขึ้นได้ก็ต้องมี ENTERTAINMENT VALUE ทำให้คนดูสนุกเพลิดเพลิน เป็นสิ่งที่จะทำให้การแข่งขันในเมืองไทย เป็นอาชีพ ไม่ใช่ พรบ. เขียนว่าการแข่งรถเป็นอาชีพ แล้วมันจะเป็นอาชีพ ความจริงการแข่งขันจะเป็นอาชีพเมื่อไรก็ได้

ตอนนี้ช่างรถแข่ง, ช่างกลึง, ช่างเชื่อม, ช่างไฟฟ้า, ช่างประกอบ ที่ทำงานให้กับทีมแข่ง ก็เป็นอาชีพอยู่แล้ว ไม่เห็นต้องประกาศว่าการแข่งรถเป็นกีฬาอาชีพ นักแข่ง ณ. และ ข. ก็เป็นนักแข่งอาชีพโดยอัตโนมัติ ไม่ต้องมีกฎหมายบอกว่าเป็นนักกีฬาอาชีพ

ใครจะบอกว่ากีฬาแข่งเมืองไทยยังไม่เป็นอาชีพก็ตามใจ ผมบอกว่าตอนนี้มันเป็นอาชีพแล้ว แต่มันสามารถขยายได้มากกว่านี้อีก 10 เท่า 100 เท่า เพราะในอเมริกามันใหญ่มากกว่านี้เยอะ วงการอยู่ที่ประมาณ 12-13 พันล้านเหรียญ ในอังกฤษประมาณ 5-6 พันล้านเปานด์ วงการแข่งรถเมืองไทยจะขยายใหญ่กว่านี้อีก 10 เท่าก็ได้ ถ้าการแข่งขันมี ENTERTAINMENT VALUE

THAIDRIVER • นักแข่ง ชื่อย่อ ณ. ยี DEMAND ที่ต่างประเทศมากว่าในเมืองไทย

อ.สิริยุณ • นักแข่ง ณ. เป็นคนที่มีฝีมือ ขับรถแล้วมีโอกาสชนะมีโอกาสแพ้ 50:50 ไม่ใช่ไม่มีโอกาสชนะเลย คนนี้ สามารถเข้า TOP FIVE ขับไม่เปลืองรถ ไม่แลกกับใคร ไม่ได้ใช้เครื่องและเกียร์แบบทหาร

เจ้าของรถก็ชอบ ทีมไหนที่มีสปอนเซอร์แล้วมองหาคณะนักแข่ง ณ. ก็มักถูกเลือก ถ้าเป็นนักขับบางคน ฝีมือออก ไม่มีใครอยากจ้าง หรือประเภททำลายรถ ชนหลายลูก ไม่ใช่ชนลูกเดียว เจ้าของรถก็ไม่อยากให้มาขับ

นอกจากนั้น ตัว ณ. ยังหาสปอนเซอร์เองได้ด้วย สปอนเซอร์อยู่กับตัวคนแค่นี้เสีย เห็นเฉพาะตอนอยู่บนโพเดียม ระหว่างขับรถแข่งมองไม่เห็น ราคาจึงไม่แพง สปอนเซอร์บนตัวรถราคาแพงกว่า มีประโยชน์มากกว่าเพราะเห็นตลอดการแข่งขัน

เจ้าของสินค้าจะจ่ายให้นักแข่งที่สามารถเอาโลโก้สินค้าไปติดบนตัวรถได้ แปลว่านักแข่งต้องไปหาเจ้าของรถ บอกว่ามีสปอนเซอร์มาด้วย แบ่งเงินคนละครั้งกับเจ้าของรถเพื่อติดโลโก้บนตัวรถ

นักแข่ง ณ. ไม่ได้ถูกจ้างจากเจ้าของรถเพียงอย่างเดียว แต่สปอนเซอร์บอกว่ามีงบให้ X บาทช่วยเอาโลโก้ไปติดบนรถแข่งให้หน่อย ณ. ก็เอาเงินไปให้เจ้าของรถ 0.5X บาทเพื่อขับ ที่เหลือเก็บไว้ใช้เอง เจ้าของรถก็ชอบเพราะคนนี้ขับไม่ชนกำแพง แต่ถ้าเป็นนักแข่งประเภทชอบชน เอาเงินที่ได้จากสปอนเซอร์ไปให้เจ้าของรถทั้งก่อนเพื่อขอขับ เจ้าของรถยังไม่ยอมเลย เพราะรถแข่งราคาแพงกว่านั้นเยอะ (ในวงการฟอร์มูล่า วัน ปี 2007 นักแข่งท้ายแถวคนหนึ่งต้องเอาเงินสปอนเซอร์ส่วนตัว 6 ล้านดอลลาร์จ่ายให้เจ้าของรถ)

THAIDRIVER • มีนักแข่งคนที่พิ๋วอๆ กับนักแข่งคนดี

อ.สิริยุณ • อีกคนชื่อ ข. ยังไม่เคยแข่งนอกประเทศ แต่รับจ้างแข่งในเมืองไทยคิวยาวมาก

THAIDRIVER • สมรรถนะของรถแข่งหรือฝีมือของนักแข่งสำคัญกว่ากัน?

อ.สิริยุณ • ฟอร์มูล่า วัน ทีมแม็กลาเรน ให้ลิงขับได้ไหม?...เกือบได้ ตอนนี้ขับโดยเด็กชื่อ ลูอิส แฮมิลตัน ถ้าให้เด็กคนนี้ไปขับฟอร์ซอินเดียอยู่อันดับท้ายๆ จะชนะไหม...ไม่มีทาง ตกลงอะไรสำคัญกว่ากัน...รถแข่งโคตรสำคัญ คนขับจะสำคัญกว่ารถแข่งก็ต่อเมื่อเป็นการแข่งแบบ ONE-MAKE RACE เพราะรถเหมือนกัน พิสูจน์ว่าใครเก่งกว่า แต่ถ้ารถต่างยี่ห้อ รถเป็นสำคัญ

การแข่งขันที่เราดูอยู่ทุกวันนี้ เป็นการ ‘แข่งรถ’ หรือว่า ‘แข่งคน’ ผมถือว่าเป็นการแข่งขัน เพราะรสชาติของการแข่ง เกิดขึ้นจากความเร็ว จากเสียง จากอัตราเร่งของเครื่องจักร ที่คนบังคับให้ไปในทิศทางที่ถูกต้อง แต่ตัวเครื่องจักรต้องมีพลังที่เมื่อรับคำสั่งแล้วออกแรงเร่ง เบรก และเลี้ยว

ผมให้ความสำคัญกับเครื่องจักรมาก เพราะฉะนั้นผมถือว่าถ้าจะแข่งรถ ต้องมีรถต่างๆ กัน ถ้ารถเหมือนกัน รสชาติของการแข่งรถมันหมดไปแล้ว ไม่ใช่การแข่งขัน แต่เป็นการแข่งคน

ถ้าแข่ง ONE-MAKE RACE เรียกว่า DRIVERS RACING ไม่ใช่ MOTOR RACING มีคนเห็นแบบเดียวกับผมหลายคน (แต่ไม่ใช่ในประเทศไทย) ในวงการทั้งหลายที่แข่งรถกันอยู่จะพูดแบบนี้ทั้งนั้น ONE-MAKE RACE ขาดสาระของการแข่งรถ ไม่มี MOTOR อีกแล้ว เหลือแต่ SPORT อย่างเดียว เพราะรถเหมือนกันหมด กีฬาแข่งคนจะเรียกว่าแข่งรถไม่ได้

ONE-MAKE RACE มีการจัดมากขึ้นทุกวัน เพราะฉะนั้นการแข่งขันแข่งรถแท้ๆ ก็เหลือน้อยลง ในรถฟอร์มูล่าทั้งหลายมีอยู่ไม่กี่ประเภทที่เป็นการแข่งขันแท้ๆ เหลืออยู่ 2 อย่างเท่านั้นเอง คือ ฟอร์มูล่า วัน กับฟอร์มูล่า ทรี ซึ่งบอกว่าใช้เครื่องอะไรก็ได้ ตัวรถอะไรก็ได้ภายในกติกากำหนด แต่ฟอร์มูล่าอื่นกว่า 10 ฟอร์มูล่าเป็น ONE-MAKE RACE ทั้งหมด A1GP ก็เป็น ONE-MAKE RACE เพราะรถเหมือนกัน

ถ้าอยากแข่ง A1-GP ต้องใช้เงิน 180 ล้านบาทซื้อเฟรนไชส์มาเพียหรือผู้ยิ่งใหญ่แต่ละประเทศ ที่อยากให้เกิดของประเทศตัวเองเป็นคนขับ เอาเงิน 180 ล้านบาทไปซื้อที่นั่งเรียกว่า SEAT-HOLDER รถคันนั้นก็จะไปอยู่ที่สนามเพื่อทำสีสนั้ที่ต้องการ

ถ้าชนะก็ขึ้นธงประเทศนั้น คนที่เสียเงิน 180 ล้านบาทคิดว่าได้รถแข่ง 1 คัน แล้วไปขายโฆษณาให้บริษัทอื่นในประเทศของตัวเองเพื่อเป็นสปอนเซอร์ของรถคันนั้น ติดโลโก้สติ๊กเกอร์ไว้บนรถเซอร์วิส บนรถแข่ง ในห้องสตูดิโอรับการแข่งแต่ละแห่ง หวังว่าจะขายได้กำไรเหมามาก่อนแล้วค่อยขายปลีก ถ้าขายได้ 175 ล้านบาทก็ช่วยไป ถ้าขายได้ 200 ล้านบาทก็ได้กำไร

A1GP ใช้รถไม่แพงเพราะเครื่องหมุนรอบต่ำไม่ถึง 10,000 รอบข. ตัวรถก็ใช้เท่าซ้ายออกแบบ ในเมืองไทยมีคนมองถึง A1GP เป็นความฝันของเด็ก 2-3 คนว่าอยากขับ แต่จะให้คนอื่นเป็น SEAT-HOLDER ถึงจะมีคนยอมจ่าย 180 ล้านบาท เด็กคนนั้นก็อาจไม่ได้ขับ เพราะคนซื้อก็ให้ลูกให้หลานเขาขับมันกว่า



ถ้าอยากขับก็ต้องซื้อสิทธิ์ในการขับสัก 60 ล้านบาท อีก 120 ล้านบาทเจ้าของรถก็ไปขายคนอื่น คนที่อยากขับกับนี้กว่าจะขับทำเดียว จะขับได้ไม่กี่คนที่จ่าย 180 ล้านบาทไม่ให้เห็น ที่สำคัญใครจะเป็นคนจ่าย 180 ล้านบาท เบียร์ของไทยที่ซื้อสปอนเซอร์ทีมฟุตบอลอังกฤษ ยังไม่ยอมเป็น SEAT-HOLDER เลย ไม่รู้จะเอามาทำอะไรโฆษณาไม่คุ้ม รถแข่งสี่เหลี่ยมมีรูปร่างอยู่ข้างๆ...เขาไม่เอาเพราะไม่คุ้ม

THAIDRIVER • ถ้า SEAT-HOLDER คนขับไม่ใช่เรื่องใหญ่

อ.สิริยุณ • สมมุติเป็นเจ้าของสินค้ารายหนึ่งเป็น SEAT-HOLDER แล้วประกาศว่าเป็นรถแข่งทีมชาติไทย ขอไปที่ กทท. เลย์ว่ารถคันนี้

บริษัทเราซื้อแล้ว ชื่อทีม RACING FOR THAILAND เจ้าของสินค้า แจ่งไปตามสื่อต่างๆ ว่า ช่วยส่งข่าวให้บรรดานักแข่งทั้งหลายมา รายงานตัวหน่อย เข้าวันรุ่งขึ้นนักแข่งคงจะมารอคัดตัวเต็มหน้า บริษัท!

ก็ต้องมีการคัดเลือกกันว่าใครเป็นใคร ทดสอบฝีมือเก็บไว้ 3 คน ไปแข่งในต่างประเทศ แต่ละการแข่งขันก็เลือกที่จะเอาใครลง พ่อแม่ของเด็กก็จะมาราบเท้า (พร้อมของเงิน) ขอให้เอาลูกตัวเองขับ เพราะผู้ชนะไม่ได้เป็นบุคคล แต่เป็นประเทศ เก็บคะแนนเป็นประเทศ

THAIDRIVER • 180 ล้านบาทกับทีมเซอร์วิสหรือไป

อ.สิริสุนัน • มีช่างว่างงานของอังกฤษ ดูแลรถ 24 คันนี้ให้ เจอช่างมือดีมาดูแลรถให้เราก็คงดีไป เจอช่างก๊ากก็ก๊ากก็ชวยไป รถก็ไม่เสมอกันนัก เพราะทีมที่ทำงานไม่ได้ถูกควบคุมด้วย QC เดียวกัน ผิดกับการแข่งบางซีรีส์จะมีทีมสำหรับดูแลเหมือนกันหมด รถทุกคันจะผ่าน PRODUCTION LINE เหมือนกันหมด ทุกคันถูกดูแลด้วย SPECIALISTS ชุดเดียวกัน รถทุกคันจึงเหมือนกันหมด

THAIDRIVER • ONE-MAKE RACE ไปด้วยพัฒนาวงการแข่งรถ

อ.สิริสุนัน • ถ้าพูดอย่างเป็นบวก รถ ONE-MAKE RACE ทุกคัน 'ดีเหมือนกันหมด' ถ้าพูดอย่างเป็นลบก็บอกว่ารถทุกคัน 'เลวเท่ากันหมด' ทำรถเลวแค่ไหนก็ได้ ขอให้เลวเท่ากันก็แล้วกัน ราคาไม่แพง ใช้ของถูกแข่งกัน เพียงแต่มันจะน่าเกลียดถ้า 'แท็กซีวิ่งเร็วกว่า'

รถแข่ง ONE-MAKE RACE จึงต้องโมดิฟายนิดหน่อย ใส่ลิ้มเต็ดเพื่อไม่ให้แรงแล้วล้อฟรีไปข้างหนึ่ง ใช้เก้อ้อรถแข่ง ทำช่วงล่างนิดหน่อยให้ดูเป็นรถแข่ง ถ้าจะขับแบบเดิมๆ เหมือนกันก็ยิ่งได้ แต่มันไม่สนุก ท่อก็เงียบ เครื่องก็ไม่ดัง...จิตสันท

จัดแข่ง ONE-MAKE RACE ดีในแง่มีนักแข่งหน้าใหม่มากขึ้น ประตุทางเข้าไปสู่โลกมอเตอร์สปอร์ตเปิดกว้างขึ้น ไม่ใช่ประตุแรก แต่เป็นประตุที่ 2 คือ ต้องเป็นนักแข่งมาแล้ว

ส่วนที่ผมคำนึงถึงคือ ประตุแรก คนที่ไม่เคยเป็นนักแข่งมาก่อนเลย แต่อยากเป็น เรียกว่าเป็นประตุแรกหรือประตุหน้า ส่วน ONE-MAKE RACE เป็นประตุถัดมา สำหรับคนที่เข้ามาแล้ว เป็นนักแข่งมือใหม่ที่เลือกประเภทของรถที่จะแข่ง

ONE-MAKE RACE ไม่ทำให้เกิดคอมมิวนิตี้ของการแข่งในระดับสูงสุด เพราะชุมชนของการแข่งรถไม่ได้มีแค่คนขับ ONE-MAKE RACE พัฒนาแค่คนขับ ส่วนอื่นไม่ต้องพัฒนา เพราะรถเหมือนกันหมด แค่ทำรถให้เลวเท่ากัน ช่าง วิศวกร ก็เลือกที่โง่เท่ากัน ทำรถออกมาก็เลวเหมือนกันหมด

ถ้าใช้รถต่างยี่ห้อ เช่น กำหนดให้แข่งด้วยรถ 2,000 ซีซี ขับล้อหน้าหนัก 1,110 กิโลกรัม ใช้ยาง SLICK 24/61/17 ใช้รัยี่ห้อไหนก็ได้ แต่ละยี่ห้อก็พยายามทำรถให้ดีที่สุด ช่าง วิศวกรต้องระดับหัวกะทิ ชุมชนการแข่งขันก็จะกว้างกว่า ทั้งรถและทั้งคนต้องดีกว่า ต้องให้ทั้งชุมชนได้แสดงฝีมือทั้งหมด ไม่ใช่แข่งกันคนเดียว ถ้าจัดแต่ ONE-MAKE RACE วันหนึ่งเมืองไทยก็ทำรถแข่งดีๆ ไม่ได้ ทำได้แต่รถแข่งเลวๆ

THAIDRIVER • ถ้าทำรถ ONE-MAKE RACE แบบดีๆ เพื่อให้ช่างและวิศวกรได้ใช้ฝีมือด้วย

อ.สิริสุนัน • ทำรถแข่งแบบขั้น 1 หาสปอนเซอร์มาซัพพอร์ตได้ ยากเย็นเขินใจ แล้วถ้าต้องทำ 20 คัน...ใครจะซื้อ

ขายปลีกทีละคันยังหาคนซื้อยากเลย

สปอนเซอร์ถือเป็นผู้ซื้อโครงการนี้ 20 คัน ขายให้คน 19 กลุ่ม (เก็บไว้เอง 1 คัน) แล้วคนทั้ง 19 กลุ่มก็ต้องไปหาสปอนเซอร์ของตัวเอง จะขอสปอนเซอร์มาได้พร้อมกันทั้ง 19 กลุ่มนั้นยาก ยิ่งถ้าทำรถดีๆ ก็แพงยิ่งขอยาก รอกันไปรอกันมา ไม่ต้องแข่งกันพอดี

ถ้าทำรถดีในราคา 5 ล้านบาท วิ่งพัทยา 59 วินาที สปอนเซอร์ที่ไหนจะซื้อ ต้องหาสปอนเซอร์กันหลายปีกกว่าจะได้แข่ง และเวลานี้

ก็ไม่ใช่ว่าเวลาที่จะมาทำอย่างนั้น เพราะเศรษฐกิจเมืองไทยยังไม่ค่อยดี ถ้าทำอย่างนั้นขึ้นมาจริงๆ ก็จะมีคนรังเกียจแบบที่ผมพูดว่า ONE-MAKE RACE ไม่ใช่การแข่งขัน เป็นการแข่งคน เพราะรถทุกคันก็ยิ่งเหมือนกันอยู่ดี FEATURE มันหายไปเยอะ เวลาถลองไป PIT TOUR เปิดดูเครื่องรถ ดูคันเดียวกันพอ เพราะที่เหลือกก็เหมือนกันหมด

ตอนนี้เรากำลังดำเนินไปในทิศทางของการแข่งคน ฟอรัลมาวัน มีข้อดีข้อเดียวที่ผมเห็นด้วยคือ ยังเป็นการแข่งรถ แต่อย่างอื่นผมไม่เห็นด้วยสักอย่าง รถ 2 คันใช้คน 400 คน ทำไม่ยุ่งยากขนาดนั้น อยากรถแรงม้า ต้องลดขนาดเครื่องจาก 3,000 เป็น 2,400 ซีซี จาก 10 สูบ ตัดออก 2 เหลือ 8 สูบ...เรื่องใหญ่เลยนะ เสียเงินอีกเยอะ ทำไม่ไม่จำกัดรอบเหลือ 15,000 รอบๆ หรือเอาของแพงออก เอาสปริงวาล์วลม (PNEUMATIC) ออก บังคับให้ใช้สปริงวาล์วธรรมดา ทุกคันก็วิ่งได้แค่ 15,000 รอบๆ แรงม้าก็หายไปเอง

ตอนนี้ให้ลดเครื่องเหลือ 8 สูบ 2,400 ซีซี จำกัดรอบ 19,000 รอบๆ สุดท้ายก็ใช้ REV-LIMITER เหมือนกัน ทำไม่ไม่ใช่เครื่องเดิมแล้วใช้ REV-LIMITER 15,000 รอบๆ กับเครื่องเก่า ง่ายกว่าถูกกว่า ตั้งเยอะ นี่คือสมมงของ FIA!

THAIDRIVER • การแข่งรถที่จัดบนถนนสาธารณะ

อ.สิริสุนัน • การจัดแข่งนอกสถานที่ มีข้อดีในด้านความปลอดภัย เอารถแข่งไปหาคนดูถึงหน้าบ้าน เปิดหน้าต่างก็เห็นรถแข่งแล้ว ไม่ต้องยุ่งยากเดินทาง

แต่ทำให้การควบคุมเรื่องความปลอดภัยยากขึ้น ผู้จัดเขียนแบบมาให้ดูบนกระดาษ ไม่เห็นว่าคนดูอยู่ตรงไหน ในแบบที่เขียนมามีต้นไม้ แต่ไม่รู้ว่ามีต้นไม้ใหญ่หรือต้นเล็ก พอไปเห็นของจริงถึงรู้ว่าอันตราย ก่อนแข่งจึงต้องไปตรวจสอบสนามจริง

เนื่องจากสนามเป็นแบบชั่วคราว สร้างสนามก่อนล่วงหน้าไม่ได้ สร้างก่อนแข่งแต่ไม่กี่ชั่วโมง เมื่อ INSPECTOR พบว่าตรงไหนอันตรายก็ต้องแก้ไข การแก้ไขอย่างเร่งด่วนบางครั้งต้องใช้เงินเยอะ ต้องสั่งของขึ้นเครื่องบินมาตวน ถ้าแก้ไขไม่ทันก็ขย

THAIDRIVER • INSPECTOR ไล่ออกจากพัทยา

อ.สิริสุนัน • ถึงไม่มีผู้จัดรายไหนอยากให้ผมเป็น INSPECTOR ไล่ ยกเว้นสนามพัทยา ครั้งแรกผมไปตรวจพร้อม INSPECTOR จาก FIA ตอนหลังคนจาก FIA ไม่ต้องมา แต่ให้ผมถ่ายรูปและเซ็นด์ชื่อกำกับไปว่ารูปภาพถูกต้องกับความจริง สนามพัทยาไม่กลัวที่ผมจะเป็น INSPECTOR

THAIDRIVER • เพราะสนามพัทยาเป็นสนามแข่งอยู่แล้ว ไม่เหมือนสนามชั่วคราวซึ่งไม่ใช่สนามแข่งแต่กำเนิด ในต่างประเทศก็มีกรณีรถบนถนนสาธารณะทำเป็นสนามแข่ง ระบบความปลอดภัยก็ต้องพ่วงเหมือนกับ

อ.สิริสุนัน • FIA จะต้องให้จัดเป็น CANDIDATE ก่อน 1 ครั้ง เพื่อมองหาข้อบกพร่อง แล้วกำหนดสิ่งที่จะต้องปรับปรุงก่อนจะออกใบอนุญาตเกรดสูงหรือเกรดต่ำให้หลังจากมาตรวจจึกหลายตลบว่าทำได้ตามข้อกำหนดครบถ้วนแล้ว

สนามโมนาโค ถ้าขอจัดในเวลาที่ไม่มีการแข่ง เพราะอันตรายทุกแห่ง ชนกำแพงและ RUN-OFF AREA ไม่มีสักแห่ง ไม่มีขอบสนาม ชนแล้วกระดอนกลับมาโดนชนซ้ำ เป็นสนามที่อันตรายที่สุดสนามหนึ่ง แต่ก็ยังอนุญาตให้แข่งกันได้

THAIDRIVER • สนามอื่นบังคับเรื่องความปลอดภัยเข้มงวด แต่โมนาโคขี้เก๋

อ.สิริสุนัน • ดูแรลลี่ WRC รถเหาะข้ามเนินมา 170-180 กิโลเมตร/ชั่วโมง เจอกองไม้ซุงอยู่ข้างถนนลูกรัง! อันตรายมาก...WORLD TOURING CAR CHAMPIONSHIP และฟอรัลมา 3 แข่งกันบนถนนในเมือง PAU (ใน) ประเทศฝรั่งเศส และที่ MACAU ก็อันตรายเหมือนกัน แต่ตัดออกไม่ได้เพราะประวัติมันยาว