RCH Evaluatie Hellendoorn Rally 2023

16 oktober 2023

Arie Lekkerkerker

Christiaan van der Rijsen

Dirk de Boer

Marco Gombert

Marieke Slob

Martijn van Hoek

Roel van der Zanden

Introductie

Rally Club Holland stuurt dit jaar na iedere rally een evaluatieformulier naar haar leden die hebben deelgenomen aan het evenement. Daarin kunnen deelnemers feedback geven over de betreffende rally. Deze feedback zullen we verzamelen, samenvatten en voorleggen aan de betreffende organisatie en het BSR. Dit met als doel het verloop van de wedstrijden waar mogelijk verder te verbeteren.

Aanpak

Deze enquête is gestuurd naar leden van RCH, niet naar alle deelnemers van de Hellendoorn Rally. Aan de deelnemers is gevraagd op een aantal voor gedefinieerde onderwerpen een beoordeling te geven met een cijfer van 1 tot 10. Daarnaast was er bij elk onderwerp de gelegenheid een toelichting te geven in de vorm van vrije tekst.

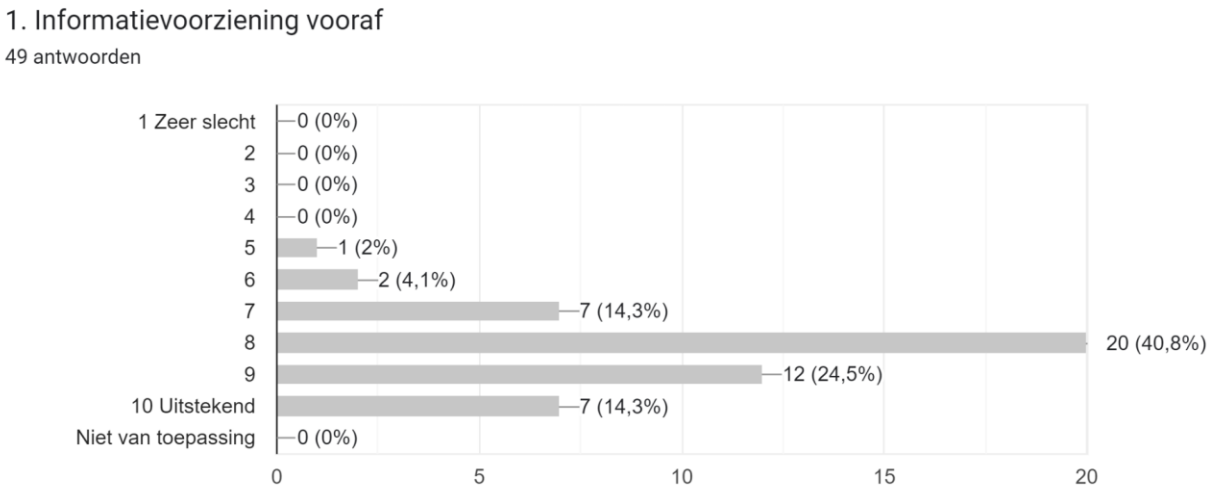
Samenvatting

We hebben van 49 deelnemers een evaluatie terug ontvangen. De evaluatie is verspreid onder RCH leden, dus niet alle deelnemende equipes.

Hieronder een samenvatting in de vorm van de gemiddelde beoordeling. De volgende pagina's geven een verbijzondering van de cijferopbouw en een samenvatting van de ingevulde toelichtingen.

Onderwerp	**Beoordeling**
Informatievoorziening vooraf	8
Documentcontrole / Uitreiking Materialen	9
Technische Keuring	8
Verkennen	9
Serviceterrein	8
Tijdschema	8
Routeboek	9
Aard van de proeven	8
Veiligheid	8
Informatievoorziening tijdens de wedstrijd	9
Tussentijden	9
Overige zaken	n.v.t.
Algehele indruk van het evenement	9

Informatievoorziening vooraf



Gemiddeld cijfer = 8

Vaak genoemd door equipes:

Informatievoorziening was erg verspreid over de website en Facebook en informatie kwam vaak pas later in de Sportity app. Alle info ook graag direct in de Sportity app zetten. Dit is het centrale punt voor de deelnemers.

Afgezien van het reglement kwam de de rest van informatie wat aan de late kant. De inschrijf- en deelnemerslijst werd specifiek genoemd als laat.

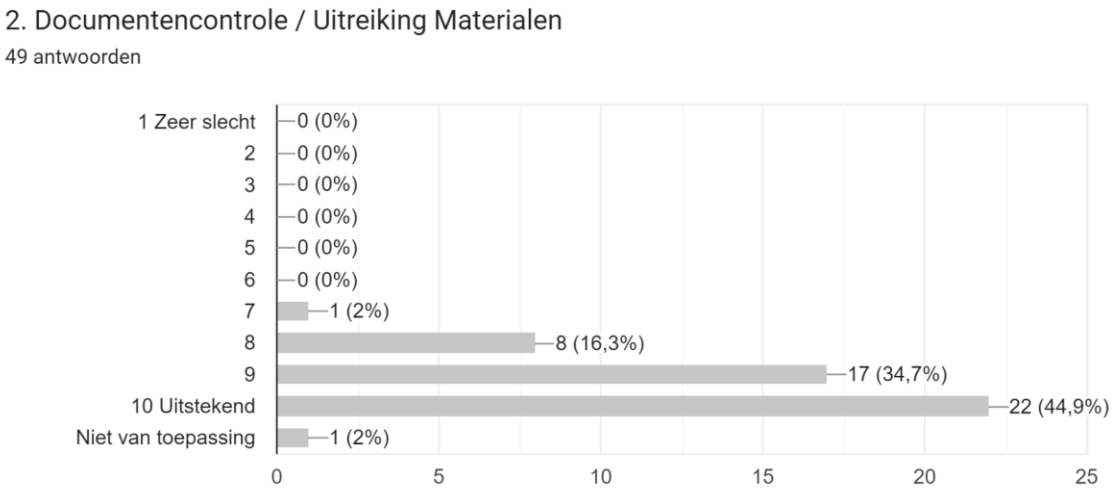
Als prettig werd ervaren dat er weinig wijzigingen zijn geweest na het plaatsen van het reglement.

Minder vaak genoemd/Individuele zaken/Verbijzonderingen:

Een deelnemer meldt dat er vooraf geen tankmogelijkheden werden gegeven en ook later niet in het routeboek. Dit was lastig tijdens de voorbereiding van de routes.

De communicatie rondom het aankomen op de service op donderdag is niet duidelijk geweest. Dat je je daarvoor moest aanmelden was niet gecommuniceerd in het bijzonder reglement. Toen in het bulletin werd toegevoegd dat je je hier moest melden, was de deadline hiervoor al verstreken. Daar werd vervolgens niet soepel mee omgegaan. Voor een team heeft dit best veel impact gehad op het reisplan aangezien zij er vanuit gingen dat zij zich donderdag mochten melden.

Documentcontrole / Uitreiking Materialen



Gemiddeld cijfer = 9

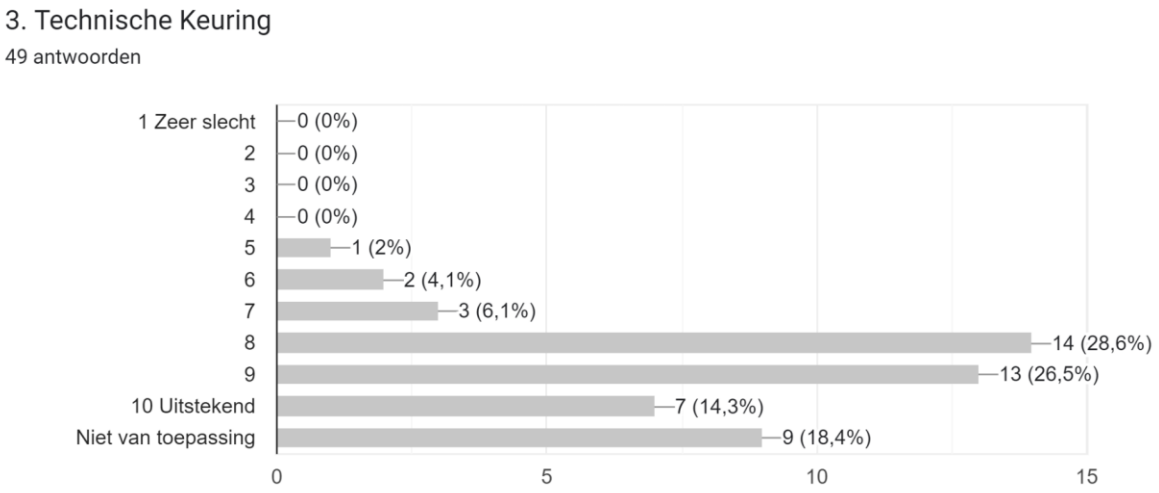
Vaak genoemd door equipes:

De documentcontrole is door alle deelnemers als goed ervaren. Veel ruimte, duidelijke opstelling en snelle afhandeling. De organisatie wordt daarbij ook geprezen dat er voor de afhandeling slechts één persoon nodig was: geen andere tafeltjes bij langs maar één 'loket' die de hele controle behandelde.

Minder vaak genoemd/Individuele zaken/Verbijzonderingen:

Er is twee keer genoemd dat het parkeren bij de locatie wat onhandig was, omdat een aantal teams aan het opbouwen waren waar op dat moment ook de bezoekersparkeerplaats was.

Technische Keuring



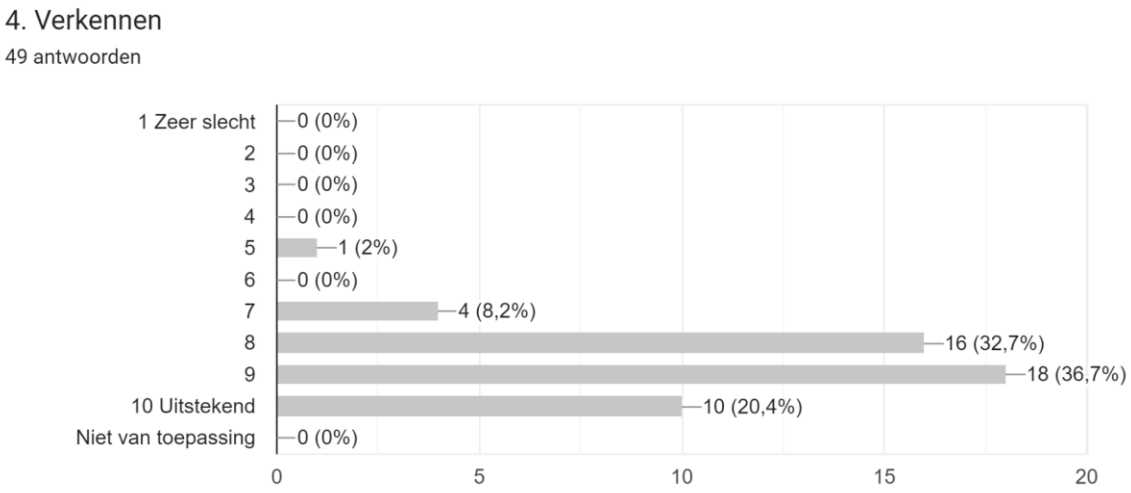
Gemiddeld cijfer = 8

De meeste deelnemers hebben de keuring als snel en prettig ervaren. De gebruikte checklist kwam de efficiëntie ten goede en de locatie was dichtbij.

Een paar equipes hadden een minder prettige ervaring:

- Ondanks verzegeling van de turbo moest de inlaatslang er af. Heel veel werk. Op zaterdag bij de herkeuring moest ineens ook nog de koppelingscilinder worden gecontroleerd. Heel veel onnodig werk. De koppeling cilinder kan je van bovenaf niet eens zien dus waar die controle op lekkage ineens vandaan kwam is echt een raadsel.
- Altijd vinden ze weer een ander puntje wat de keer ervoor niet is genoemd, maar wat ze wel goedkeuren.
- De man die ons hielp was flink aan het muggenziften tot we Hans Weijs er bij hebben gehaald (daar was de auto gebouwd/verkocht). Toen werd er ineens meegewerkt. Een collega scrutineer vond ook dat er onnodig moeilijk gedaan werd. Er waren geen punten die de veiligheid in het gedrang brachten. Waarom niet een systeem hanteren waarbij een aantekening wordt gemaakt van de kleine punten die een volgende rally moeten zijn opgelost en zo niet, dan is het afkeur/herkeuring.

Verkennen



Gemiddeld cijfer = 9

Vaak genoemd door equipes:

Het schema voor verkenning was prima, genoeg tijd om te verkennen.

Het was wel lastig dat de Start, FF en SF op een proef niet op de weg waren aangegeven. Het plaatsen van bordjes op deze punten is ook een tip die wordt gegeven.

Minder vaak genoemd/Individuele zaken/Verbijzonderingen:

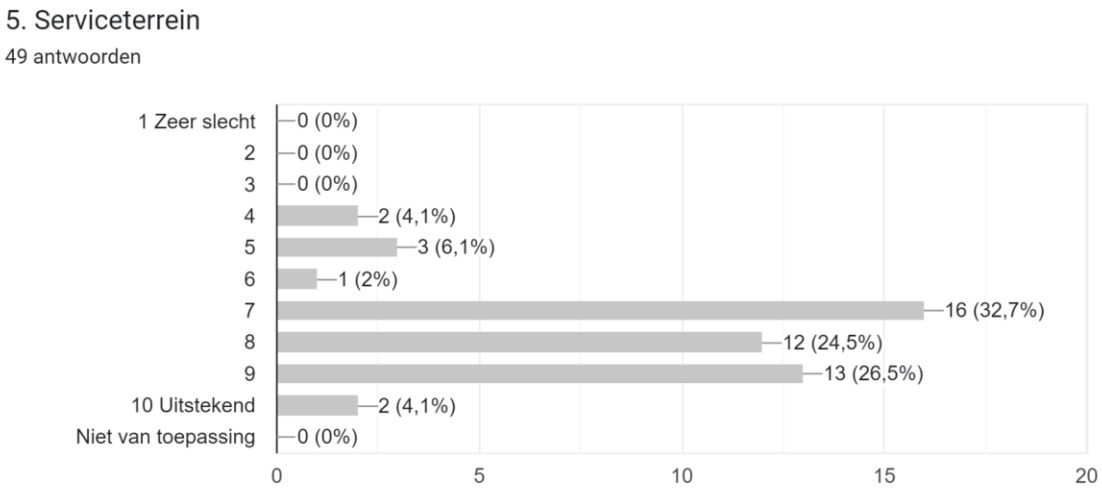
Er wordt geopperd om de Hellendoorn proef al op de donderdag te verkennen, omdat deze meer op de route van de vrijdagavond proeven ligt dan van die op zaterdag.

Twee keer werd aangegeven dat er weinig tijd zat tussen de laatste verkenning en de start van de rally. Als suggestie wordt gedaan de pauze weg te laten en/of Hellendoorn op donderdagavond te doen.

Eén persoon noemt de afwezigheid van een overzichtskaart op papier een gemis.

Enkele van de "bijzondere punten" zoals de oversteek over de berm het fietspad op was niet 100% duidelijk tussen tekening en hoe het op de weg was aangegeven. In het laatste boucle zit ook een haaks links met een zwarte paal op de hoek. Tussen rijders was er discussie of voor de paal door rijden afsnijden is. Volgens mij wel (haaks in routeboek, 4 wielen ruim van het asfalt af om voor een obstakel door te rijden). Er is daar wel afgesneden door mensen, maar geen enkele melding gedaan. Er zijn geen straffen of bulletins geweest over dit punt.

Serviceterrein



Gemiddeld cijfer = 8

Gras als ondergrond is niet ideaal voor een serviceterrein. Een aantal equipes had een plaats met kuilen. Dat geeft onstabiele situaties met de auto op de krik. Met een regenachtige dag was het serviceterrein een ramp geworden. Nu al zakten vrachtwagens weg en hebben (vracht)auto's vast gestaan. Ook was niet vooraf gecommuniceerd dat er veel onverhard serviceterrein zou zijn.

Nu met het perfecte weer was het een prettige locatie. Alles op één plek is fijn voor deelnemer en bezoeker. De horecaweide in het midden was gezellig. Qua locatie wel ver weg van veel proeven. De toiletwagens waren super.

Service In /Service Out was met perioden een chaotisch punt, omdat er meerdere stromen tegelijkertijd door hetzelfde punt moesten: historische auto's en rally op dezelfde minuut eruit en auto's terug van de rally er ook nog eens in, en dan nog de normale auto's die ook het serviceterrein wilde verlaten. De verkeersregelaar die later werd ingezet om alles in goede banen te leiden, hielp gelukkig.

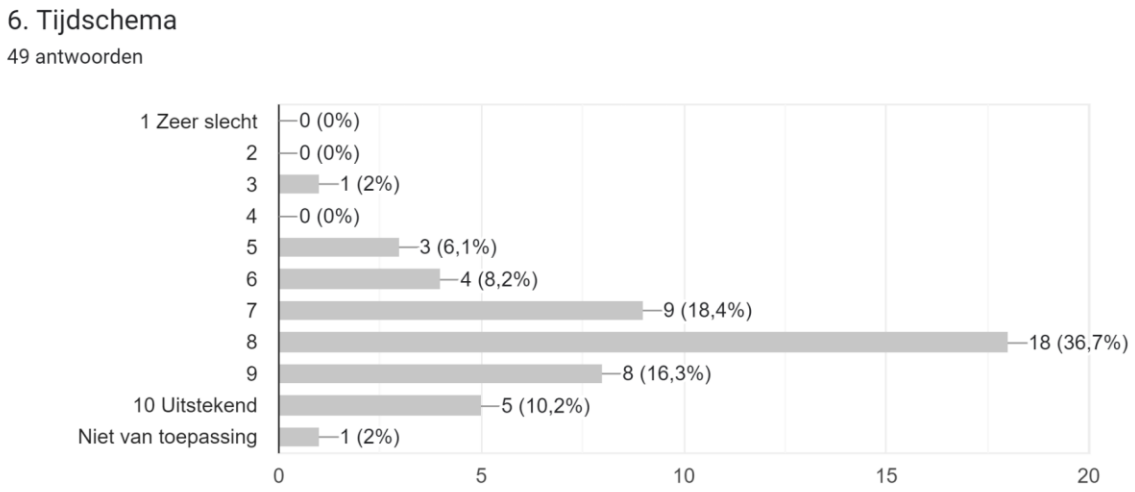
Veel equipes hebben moeite gehad met het vinden van de juiste rijroute op het serviceterrein, omdat dat onhandig aangegeven was in het routeboek. Het bulletin voor verduidelijking van de rijroute was erg laat.

Mensen hebben ook naar hun plek moeten zoeken, omdat er niemand was bij aankomst. En doordat de aankomst niet begeleid werd, kwamen een aantal teams in de knoei met te krappe overgebleven plekken.

Publiek liep vaak in de weg deze rally op de rijroutes. De bezoekers van deze rally waren zich ook niet altijd bewust dat deelnemers in een getimede wedstrijd zitten.
Een equipe geeft in dit verband aan: Er zou bij het serviceterrein (en eigenlijk ook de proeven) duidelijkere info moeten zijn voor bezoekers. Er lopen nu veel mensen die niet in de gaten lijken te hebben dat we in een getimede wedstrijd zitten. Laatste service liep een groepje jeugd midden op het pad vlak voor onze serviceplek. Ik reed stationair in 1 dus rustig rollend, korte toeter om ze te

attenderen (gebeurde constant dat mensen het even niet doorhadden), waarna normaal iedereen opkijkt en een paar stappen opzij deed. In dit geval draaide een van de jongens om en liep bewust, nog rustiger, midden voor de auto verder. Toen ik nog een keer toeterde, draaide hij om en werd boos en kwam agressief naar de auto. Gelukkig was het vlak voor de tent en maakte mijn (en een ander team) hem direct duidelijk dat zijn gedrag niet normaal is en dat hij beter ergens anders heen kon gaan. Er komen veel mensen die zich niet bewust zijn hoe het er op een serviceterrein aan toe gaat. Een flyer/spandoek of communicatie hiervan op een andere manier is erg belangrijk om dit soort onnodige conflictsituaties te voorkomen.

Tijdschema



Gemiddeld cijfer = 8

Unaniem is de tijd voor een aantal verbindingsroutes, zeker in combinatie met tanken, als veel te krap ervaren.

De Regroup en de Service op zaterdag werden ook als te lang ervaren. Deelnemers begrijpen dat het organisatorisch nodig was, maar zien het liever anders.

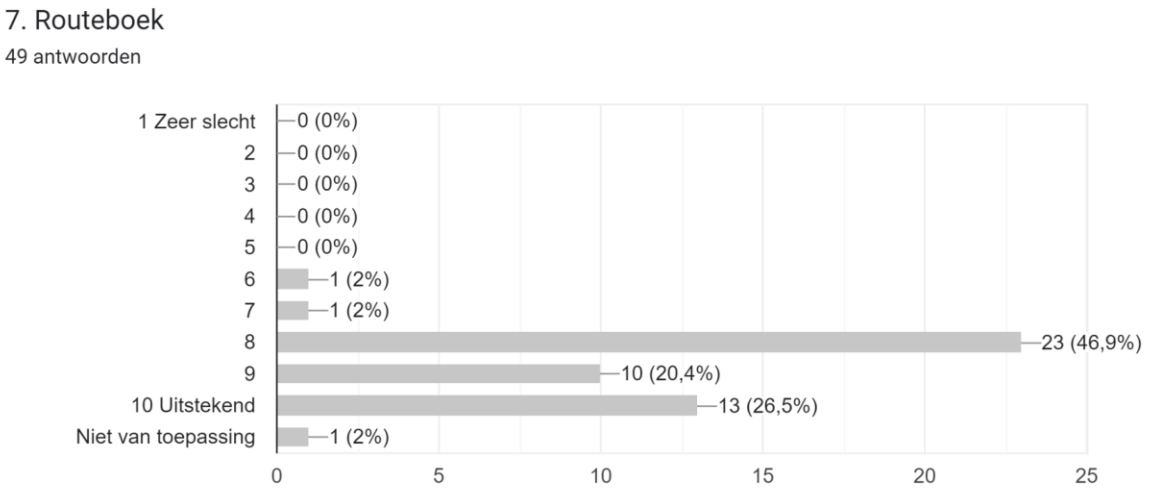
Minder vaak genoemd/Individuele zaken/Verbijzonderingen:

Als de nacht erg kort is tussen de Finish 1ste etappe en de start van de volgende dag is een vrijwaring voor het serviceteam om de auto uit Parc Fermé te kunnen halen welkom.

De zaterdagochtend bestond voornamelijk uit wachten: meer dan een uur regroup, lange service en een geneutraliseerde proef voor het rijden van 1 proef. Als het dan maar een korte nacht was, combineert dat niet lekker.

Een equipe vond de 15 minuten remote service te weinig. Heel veel moeite voor alleen wielen schoonmaken en de spanning checken is geen service. Je moet eerst zoeken naar je crew, dan uitstappen, punten aangeven en er is tijd nodig om weer alle gordels vast te zetten en naar de TC te rijden. Meer dan 10 minuten heb je niet.

Routeboek



Gemiddeld cijfer = 9

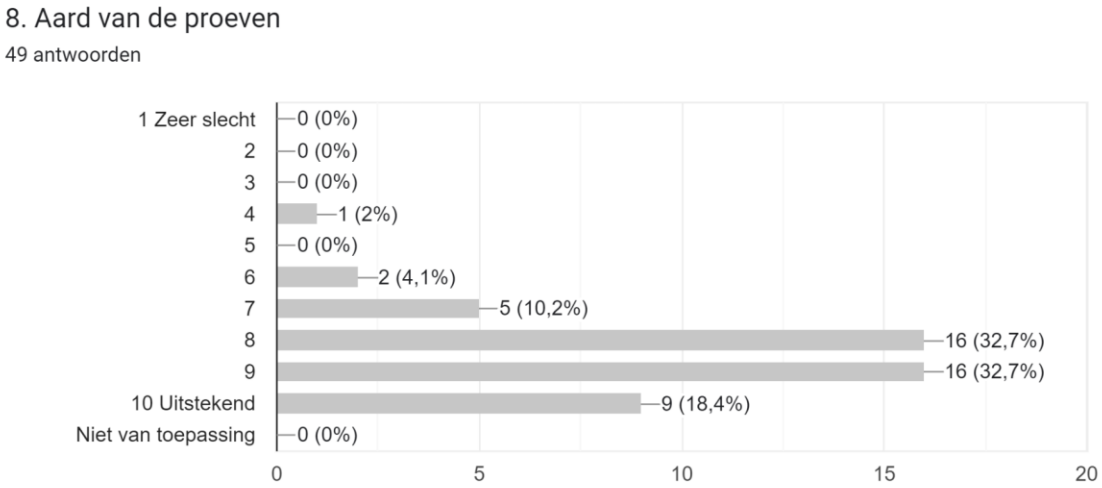
De route van het serviceterrein naar TC0 is door veel equipes als onduidelijk ervaren. Het kaartje van het serviceterrein was niet duidelijk genoeg om te bepalen waar de TC's zich bevonden.

In het algemeen klopte het routeboek. Enige concrete onjuistheid wat een equipe aangaf was dat er een container voor een haakse bocht zou staan, maar die stond een aantal meter verderop. Ook misten de tank gelegenheden in het boek. De QR codes werden gewaardeerd.

De verschillende boeken voor de verschillende dagen is fijn.

Het toevoegen van de afstand tot de finish vanaf elke box is ook welkom. Sommige rally's doen dat wel.

Aard van de proeven



Gemiddeld cijfer = 8

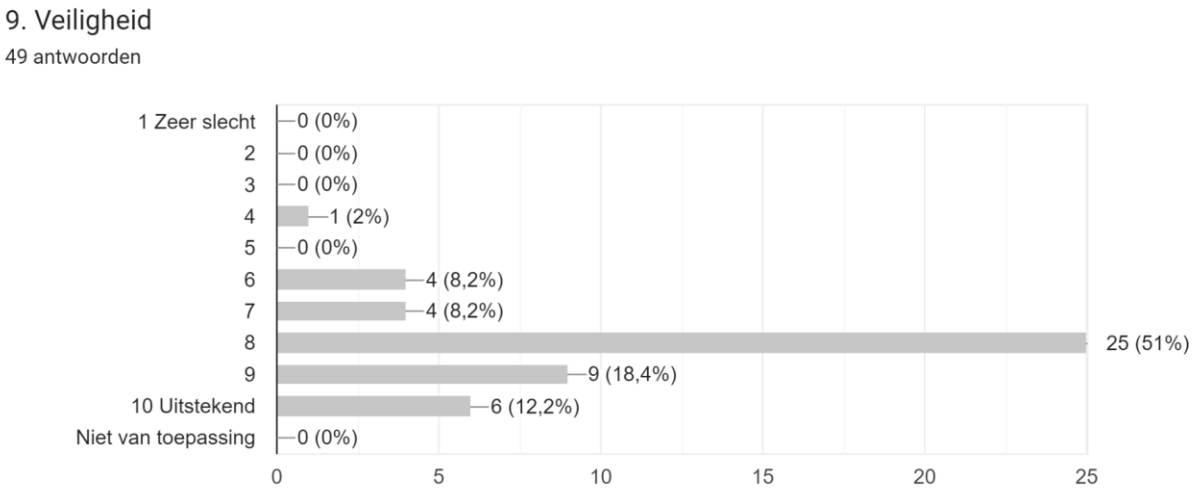
In het algemeen werden de proeven als mooi en afwisselend bestempeld. Wel veel geluiden dat men het jammer vond dat de proeven relatief kort waren. Een langere proef miste.

Prettig dat er geen rondkoersen waren en weinig chicanes.

Voor de meeste deelnemers lag het onverhard er goed bij. Er is een groep die het jammer vindt dat er veel onverhard uit is gehaald. Een andere groep waardeert het dat het slechte onverhard eruit is.

Ypelo in deze opzet vond een deelnemer ook gevaarlijk snel. Als je zoveel en lang vol gas wil rijden, kun je dat beter op een circuit doen.

Veiligheid



Gemiddeld cijfer = 8

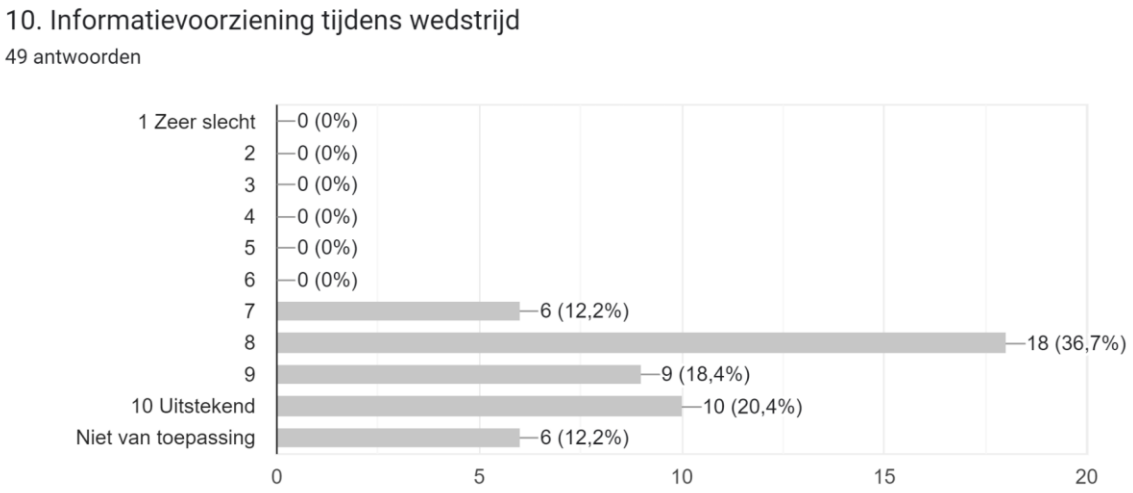
Meerdere dezelfde en verschillende meldingen van deelnemers. Een samenvatting:
- Op meerdere plekken mensen in uitremzones en officials die in uitremzones zitten.
- Officials zittend met hun rug naar het publiek.
- Officials die op hun telefoon zitten te kijken of anderszins afgeleid.
- Publiek dat op het laatste moment voor auto's oversteekt.
- Vertrekkend publiek (incl. veel kinderen) rustig wandelend met de rug naar auto's in de remzak. Geen official te bekennen daar.
- Een equipe had geen remmen meer voor een haakse bocht en moesten claxonneren zodat het publiek hopelijk aan de kant zou gaan. Gelukkig stonden er weinig mensen op dat punt. Onboard is bij de organisatie bekend.
- Overstekende moeder met kind bocht uit vlak voor de auto. Kind valt langs de weg in de sloot en probeert er uit te klimmen aan de kant van de proef (buitenbocht) waarna de moeder in paniek op en neer begint te springen. Hebben daar maar even extra geremd om rustig langs te rijden. Je weet immers nooit waar dat kind heen vliegt!
- Op het onverhard mensen zittend aan de slootkant in de buitenbocht.
- Mensen lopend over het onverhard, en nog maar net een metertje opzij stappen als we langs rijden.
- Bij de crash met de koprol, werd de gele vlag erg laat in gebruik genomen, waardoor het een onveilige situatie werd.
- Fietser op de proef.
- Bij één proef was de TC niet afgezet en reed publiek er doorheen en stond in de weg zodat equipes er niet langs konden en bijna te laat inklokten.
- Bij Ypelo laatste stuk voor de finish had een equipe bijna 2 jongens voor de auto die overstaken. Gelijk teruggekoppeld aan de marshals.
- Ypelo te lange stukken volgas. Als er daar iets afbreekt (wat bij ons op Beuseberg gebeurde) dan heb je een serieus probleem.

Een extra official op cruciale punten zoals na de stopfinish grote weg op was wenselijk geweest.

Ook complimenten van een deelnemer die was uitgevallen en op de proef aan het kijken was. De officials hielden daar alles goed in de gaten en zetten af en toe extra linten uit als ze zagen dat het door de extreme drukte te druk werd in de bossen.

Op meerdere posten werden 5-7 officials gezien, terwijl er ook altijd een official tekort is. Kunnen de mensen niet beter worden verdeeld over de proef?

Informatievoorziening tijdens wedstrijd



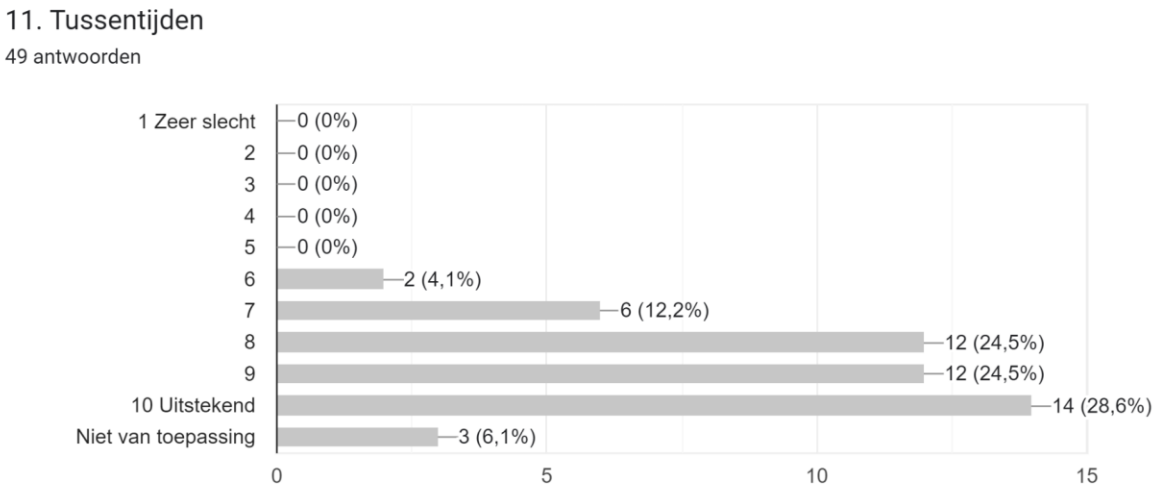
Gemiddeld cijfer = 9

Sportity werkte goed.

Het tijdschema matchte niet overal met de tijdkaart. Dat gaf bij sommige deelnemers verwarring. Er was ook geen bulletin dat de remote service van 25 naar 15 minuten werd ingekort.

Het was lang onduidelijk waar getankt kon worden. Nu er ook van de route moest worden afgeweken, was het fijn geweest als de navigator zich hier eerder op had kunnen voorbereiden.

Tussentijden



Gemiddeld cijfer = 9

Weinig opmerkingen deze keer.

Via Rally Results worden de tussenstanden binnen de klasse foutief weergegeven.

Overige zaken

Meerdere complimenten van deelnemers over de goede organisatie. Het is altijd een hele klus om het goed geregeld te krijgen. Mooi dat het evenement veel publiek wist te trekken en het een vol en aantrekkelijk startveld had.

Meerdere opmerkingen over het hoge inschrijfgeld. De suggestie wordt gedaan naar het Duitse systeem te kijken. De snelste klassen betalen daar wat meer, de amateurs wat minder. Ook jammer dat de Historics de vrijdagavond niet reden.

De verbindingsroute van Daarle naar Hallerhoek (zandweg) was eigenlijk niet te doen, een enorm slechte weg. Was er flinke regen geweest, dan zou de verbinding over het onverhard langs het kanaal problematisch kunnen worden.

Graag voor alle evenementen bij de laatste proef na de stop finish een media zone inrichten met een paar hekken en wat extra mensen. Het kan niet zo zijn dat andere deelnemers niet bij de stop kunnen komen, omdat er interviews in het controlegebied worden gedaan.

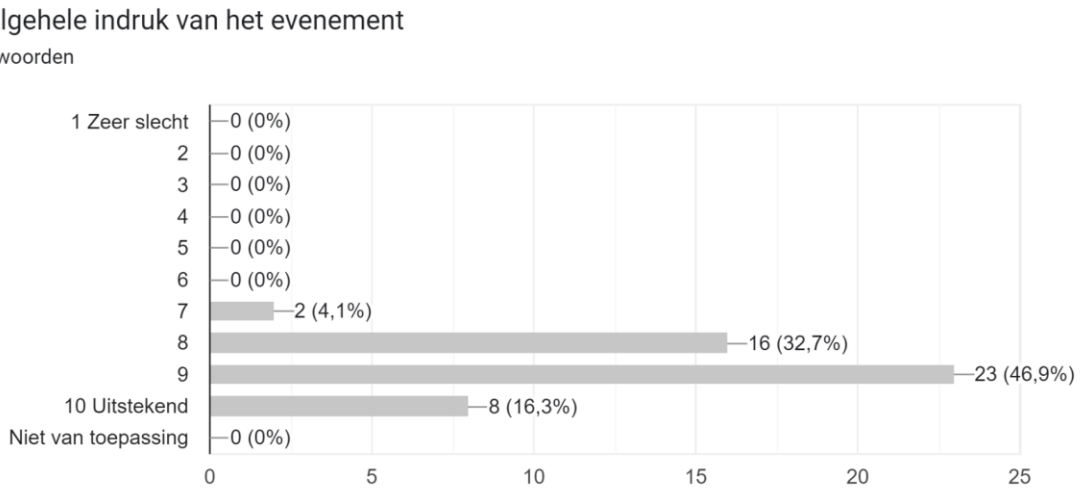
Er wordt gevraagd de bandjes voor de rijders af te schaffen. Officieel mag de equipe ze in de auto niet eens om. De suggestie wordt gedaan dat als het belangrijk is dat de deelnemers ook een toegangsbewijs hebben, hen bijvoorbeeld een pasje met een leash te geven. Die kunnen we makkelijk dragen en in de auto afdoen om in de tas van de navi te doen.

Een deelnemer die aan de proef woont, merkt op dat er dit jaar in aanloop naar de rally op bepaalde wegen geen borden zijn geplaatst over de sluiting tijdens de rally.

De afterparty bij Dieka is een welkome toevoeging.

Een deelnemer die op vrijdagavond is uitgevallen en de hele nacht heeft gesleuteld vraagt of het mogelijk is dat er in dat geval tijdens de service wordt gekeurd. Nu moest de auto voor 8:00 in het wachtpark staan waardoor zij maar 3 uur slaap hadden en de auto daar bijna 2 uur stil stond met 45 min service er achteraan. Dat heeft ook geen nut.

Algehele indruk van het evenement



Gemiddeld cijfer = 9