RCH Evaluatie Vechtdal Rally 2024





12 juli 2024

Arie Lekkerkerker
Christiaan van der Rijsen
Dirk de Boer
Jessica Wermink
Marco Gombert
Marieke Slob
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 Vechtdal 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

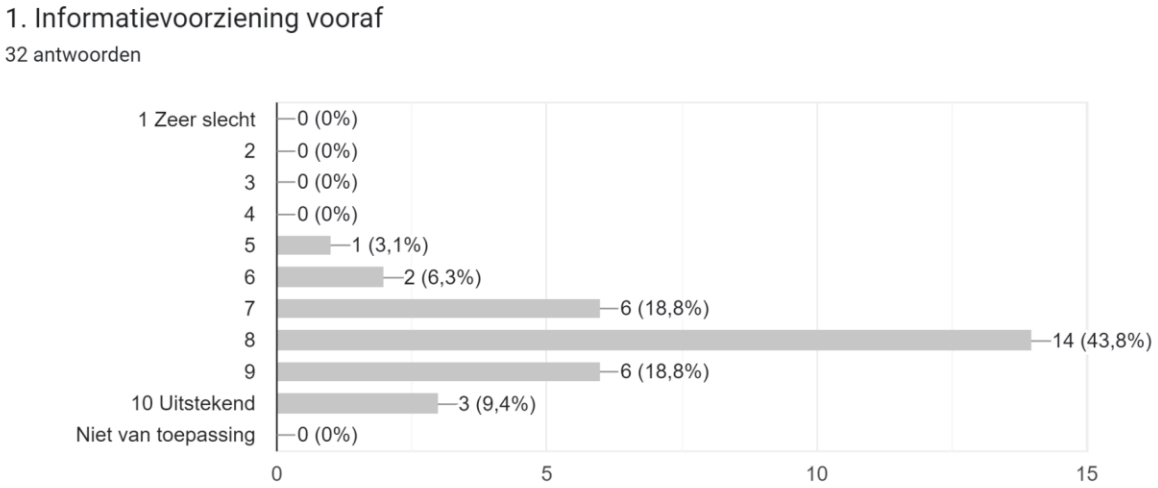
We hebben van 33 deelnemers een evaluatie terug ontvangen. De evaluatie is verspreid onder RCH leden, dus niet alle deelnemende equipes.

Qua cijfers zit er meer positieve waardering in dan normaal. Er waren relatief veel nieuwe deelnemers deze rally. Een aantal waren nog helemaal in de wolken van hun finish. Zij hebben extreem hoge cijfers ingevuld. We hebben dit gelaten voor wat het was. De reactie van één van de sponsoren met alleen maar 10-en hebben we wel verwijderd. Dit hebben we al een keer eerder moeten doen bij een andere rally.

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	6
Technische Keuring	8
Verkennen	7
Serviceterrein	8
Tijdschema	8
Routeboek	7
Aard van de proeven	6
Veiligheid	8
Informatievoorziening tijdens de wedstrijd	7
Tussentijden	6
Overige zaken	n.v.t.
Algehele indruk van het evenement	7

Informatievoorziening vooraf

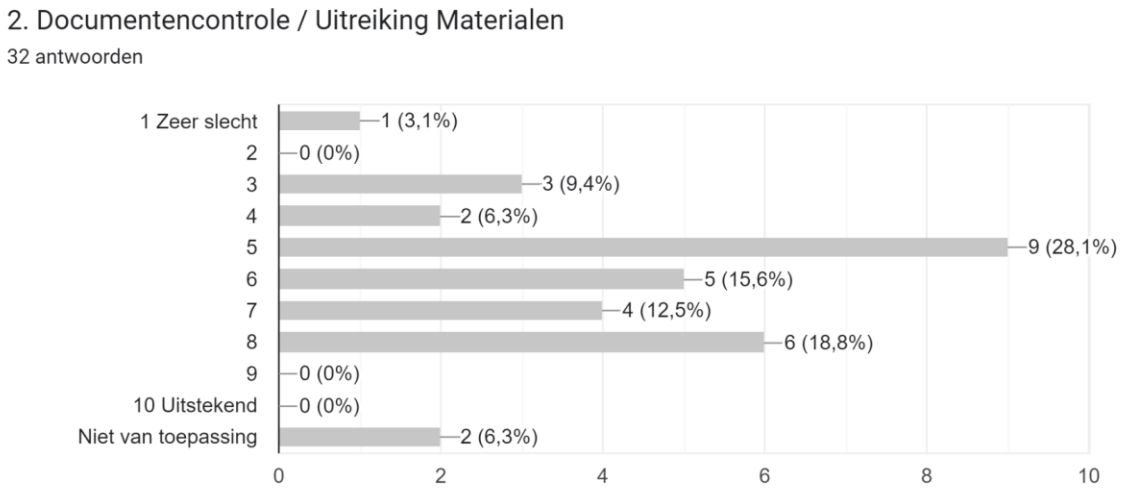


Gemiddeld cijfer = 8

De informatievoorziening vooraf was ruim op tijd en compleet. De proeven en het tijdschema waren beide ruim vooraf gepubliceerd. Dat helpt goed bij de voorbereidingen.

In het voorwoord van de rallygids en in de acceptatie mail was de naam van een deelnemer verkeerd gespeld. Ook stond in de rallygids nog een tekst van vorig jaar, dat er een proef langs de service zou zijn. Dit werd als slordig ervaren.

Documentcontrole / Uitreiking Materialen



Gemiddeld cijfer = 6

Erg lange wachtrijen sinds lange tijd.

Een aparte keuze om geen routeboek uit te reiken. Erg jammer dat de organisatie de alternatieve routes niet zoals andere rally's en te doen gebruikelijk al in het routeboek had opgenomen. Dan was er niets aan de hand geweest qua routeboek. Dan had er slechts één bulletin uitgegeven hoeven te worden: "Proef X en Y wordt alternatief gereden". Klaar.

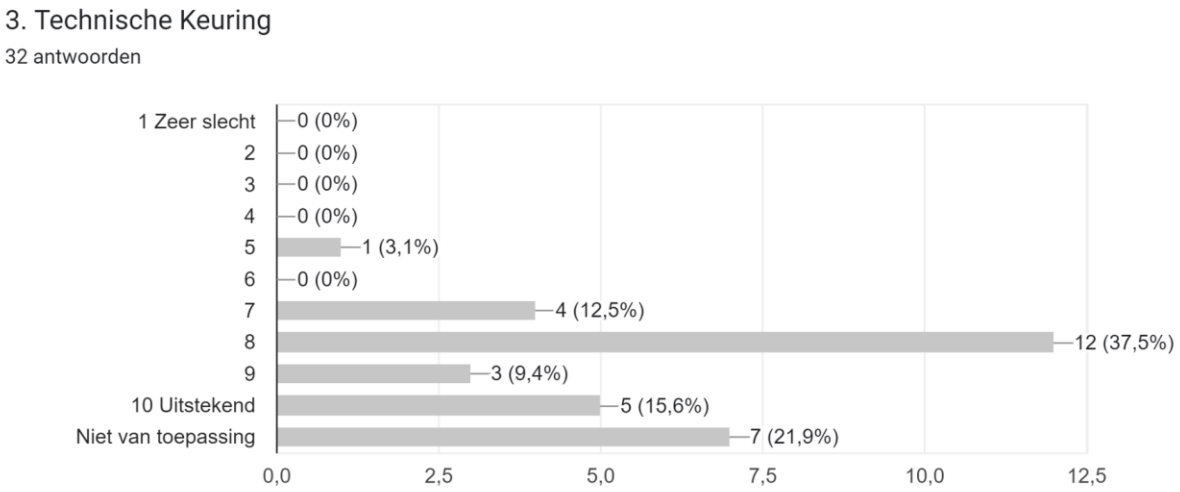
Het weer is al heel lang slecht en de grond verzadigd. De kans was heel groot dat dat niet ging niet oplossen. Erg jammer dat de organisatie hier geen rekening mee had gehouden in de voorbereiding. Ook jammer dat de beslissing voor alternatief pas tijdens het verkennen kwam.

Opmerkelijk dat de organisatie als reden opgaf dat ze nieuwe routeboeken voor de deelnemers drukte om de nieuwe routes erin te verwerken, maar in het nieuwe routeboek waren de proeven nog steeds alternatief, niet volledig uitgeschreven en zelfs niet correct. Het was nog steeds heen en weer bladeren en verbeteringen. De routesecties waren ook niet opnieuw getekend waardoor we voor veel secties geen totaalkm's hadden. Het nieuwe routeboek had dus zelfs nog niet eens het gebruikelijke niveau.

Digitaal verkennen was ook niet fijn als we daar opeens ter plekke mee worden geconfronteerd en dat de eerste keer is voor deelnemers. De proevensecties hadden wel op papier uitgereikt kunnen worden. Daar had de organisatie niet op geanticipeerd terwijl ze bewust de gok namen met het drukken op zo'n laat tijdstip.

Als positief punt wordt genoemd dat de vrijwilligers hun best hebben gedaan om de informatie bij de deelnemers te krijgen. Het nieuwe routeboek werd aangevuld met printouts voor de laatste aanpassingen en de verkentijd werd verruimd. Dit werd zeker gewaardeerd.

Technische Keuring



Gemiddeld cijfer = 8

Unaniem een snelle keuring en goede doorstroming. Eén deelnemer sprak waardering uit voor de humor bij de keurmeesters.

Ook gaven meerdere equipes aan dat hun aanvraag voor wijzigingen voor keuringstijden snel werden goedgekeurd en de communicatie met de organisatie prettig was.

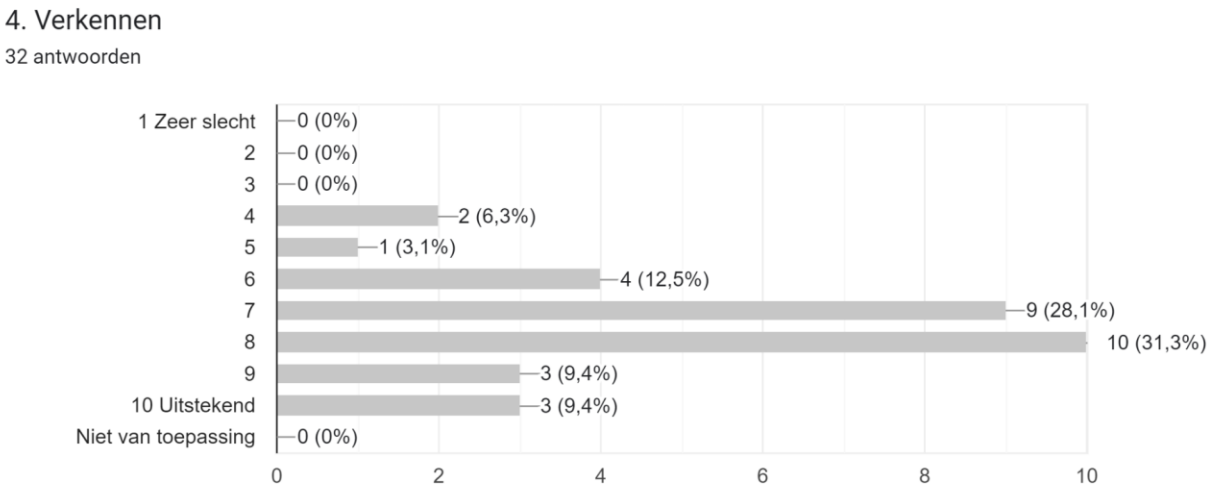
Minder vaak genoemd/Individuele zaken/Verbijzonderingen:

Eén deelnemer noemt een probleem met de classificatie van de auto:
“Ze vonden ineens dat we in de NGT klasse moesten en niet in NC2 thuishoorden. Zou teruggezet worden naar NC2, is niet gedaan tot na de 2e boucle (diende eerst Wim den Hollander te berichten)”

Er wordt door een deelnemer een idee geopperd om de papierwinkel verder terug te dringen:

"Uitrusting formulier een goed idee! Waarom niet 1 formulier uploaden in mijn KNAF en/of rallydocs. Steekproefsgewijs tijdens de wedstrijd controleren. Geen gehomologeerde kleding = direct uit de wedstrijd! Ik vind dat de rijder en bijrijder zelf verantwoordelijkheid hebben bij het dragen van de goede kleding! Hetzelfde geldt voor de vrijwaring. Individueel uploaden. Scheelt heel veel werk bij de technische keuring en documentcontrole."

Verkennen



Gemiddeld cijfer = 7

Het verkenschema was lekker ruim. Ook de extra tijd die werd gegeven vanwege de vertraging werd gewaardeerd. Er was geen treintjesvorming.

Goed dat er een route van finish naar de start is gemaakt voor de verkenning. Mensen geven aan weinig tegengesteld rijdende mensen op de proef te hebben gehad.

De bordjes bij TC, start, slow zone, chicanes en flying finish waren fijn. Alleen stonden de bordjes voor de flying finish niet op de juiste plek op één proef. Het routeboek zou leidend moeten zijn, maar dat was deze rally niet. Pas na het verkennen werd gecommuniceerd dat het routeboek fout was, ondanks een nieuw routeboek wat de nieuwe proeven zou hebben.

Heel onduidelijk dat de mededelingen over dat een proef alternatief gereden moesten worden niet middels bulletins werd gecommuniceerd. Dit besluit voor één proef stond zelfs ‘verstopt’ in een melding met een andere titel. Je moest heel erg goed controleren voor jezelf in Sportity wat nu wel en niet de bedoeling was bij deze hele rally. Dit zijn essentiële wijzigingen en geen bijzaak of vanzelfsprekendheid.

Je wist niet waar je aan toe was qua uitreiking voor het routeboek. Het routeboek kwam niet op het aangegeven tijdstip. Er was lang geen nieuw tijdstip. De meeste mensen zijn daarom wel digitaal gaan verkennen. We houden als deelnemers ook rekening met enige vertraging, maar niet met uren.

Het digitaal verkennen bleek heel onhandig, omdat niet alle proeven uitgeschreven bleken te zijn. Hierdoor moesten we scrollen van voor naar achteren en omgekeerd en we hadden een extra tripmaster nodig. De meeste van ons gebruiken daar de telefoon voor. Zie uitleg verderop waarom we dan een extra tripmaster nodig hebben. Aangezien je nu de tweede telefoon moest gebruiken voor het routeboek, was dat erg vervelend.

De organisatie had minimaal de proeven op papier kunnen geven in plaats van te wachten op een externe partij waar je geen invloed op hebt. Op het moment dat werd besloten het routeboek opnieuw te printen (en het duidelijk werd dat het kantje boord ging worden), had dat al besloten kunnen worden.

Bob Potkamp heeft op Facebook een post gemaakt met de open vraag hoe de navigatoren het digitaal verkennen hebben ervaren. Daar hebben veel navigatoren op gereageerd. Mensen geven de voorkeur aan papier. De volgende punten werden als reden aangeven:
- Het bestand liep vast.
- Je moest ontzettend veel scrollen naar achteren.
- Eén verkeerde beweging en het bestand ging weer naar de eerste bladzijde en het lange scrollen kon opnieuw beginnen.
- Je kan niet afvinken waar je was gebleven.
- Je kan geen extra aantekeningen maken voor herkenningspunten op de verbinding.
- Minder overzicht

Het was opvallend hoeveel mensen reageerden en hoe eensgezind iedereen was. Dat gebeurt niet vaak. Voor de enkeling die digitaal okay vond, was een voorwaarde wel dat het routeboek up to date is.

Helaas was in Vechtdal het routeboek niet up to date. Proef 1 was helemaal niet uitgeschreven. Dat is al ontzettend vervelend als je het op papier hebt, maar dan kan je nog de verbeteringen maken op de originele proef. Nu digitaal kon je die verbeteringen niet maken en moest je op de proef heen en weer gaan scrollen. Je moest stil gaan staan op de proef, lang scrollen. Stukje rijden. Weer stil gaan staan, lang scrollen.

Ook was de alternatieve route 1 erg onduidelijk opgetekend en niet zoals het hoort. Er wordt zomaar begonnen met een box 6 zonder enige tekst en na plaatje 10 wordt er niet gezegd: vervolg met blz 23 box 11. Zeker digitaal ga je gewoon naar de volgende blz zonder dat je doorhebt dat je naar proef 5 zit te kijken.

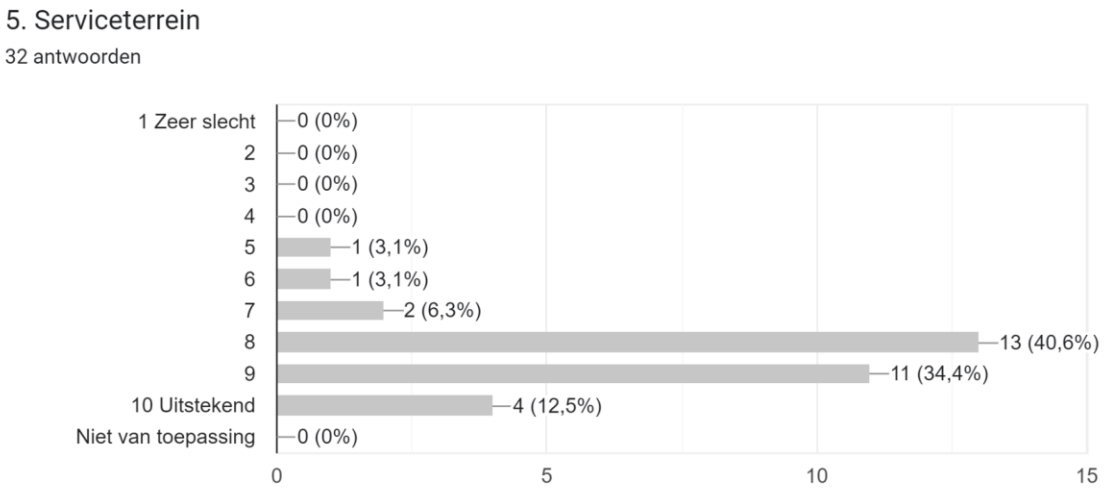
De tussenafstanden klopten ook niet overal en je had ook geen totaal km's doordat de proef niet volledig was opgetekend. Je moest maar hopen dat je de goede wegen koos. Als je geen lokale rijder had was het beste plan nog achter iemand anders aanrijden waarvan je dan vervolgens maar moest hopen dat die de weg wel goed had.

Proeven moeten kloppen. Laat iemand de proeven controleren met kennis van zaken! Je kan het ook niet even opnieuw doen. We rijden die proeven op snelheid. Als we daar een fout mee zouden maken, kunnen er gekke dingen gebeuren.

En schrijf de proeven uit, VOLLEDIG, altijd. Een uitleg waarom we de proeven als navigator graag compleet uitgeschreven willen hebben, compleet met totaalafstanden:
- **De rijder** tript de afstand tussen 2 bochten/situaties. Na elke bocht zet de rijder de tussenafstand weer op 0. Dat kan ook in de RS Lite app. Prachtig.
- **De navigator** heeft niets aan die tussenafstand van de rijder, want hij/zij moet kijken naar de afstand tussen 2 situaties in het routeboek. De navigator heeft dus z'n eigen momenten dat hij/zij op 0 moet drukken. Als de proef is uitgeschreven is dat heel makkelijk. Dan kan je gewoon kijken naar de totaalafstand tot dan toe in het routeboek. Hoef je helemaal niet eens op 0 te drukken. Die totaalafstand zie je ook in de RS Lite app. Prachtig.

Maar zo gauw als een proef niet is uitgeschreven, je in de proef verbeteringen moet aanbrengen, dan kloppen de totaalafstanden niet meer van alle routeboeksituaties daarna en heb je een aparte tripmaster voor de navigator nodig. Dan moet je rijden op de tussenafstanden tussen 2 routeboeksituaties. Voor de meeste betekent dit een tweede telefoon, maar dat kon nu niet met een digitaal routeboek. Afgezien daarvan, **als een tussenafstand niet klopt, heb je vaak nog wel houdvast aan de totaalafstanden, die klopt vaak wel.** Schrijf proeven daarom helemaal uit compleet met totaalafstanden.

Serviceterrein



Gemiddeld cijfer = 8

De locatie wordt erg goed gevonden. Ruim, 100% verhard, alles bij elkaar en makkelijk bereikbaar.

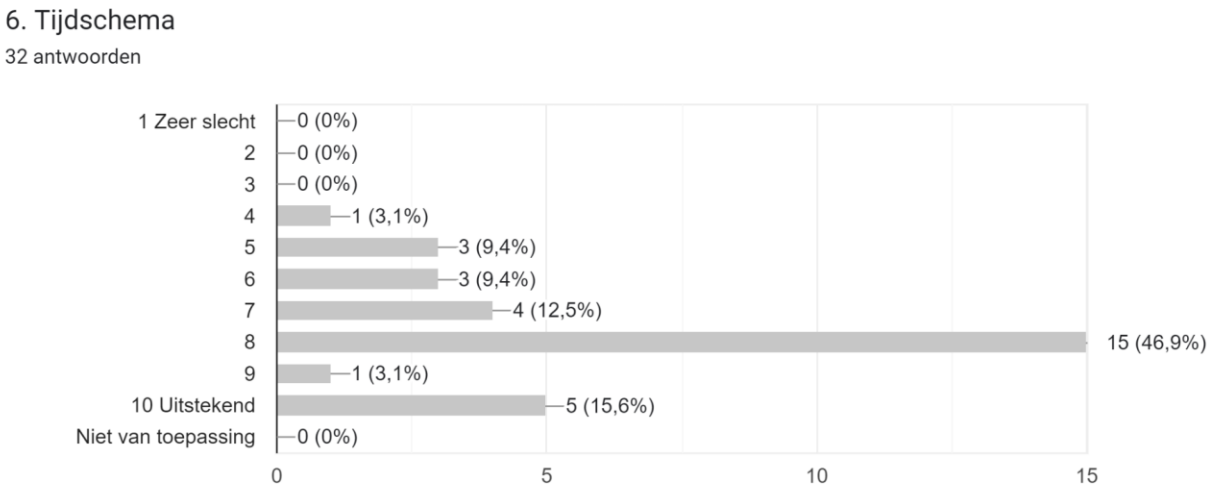
Ook de toiletten worden geroemd door de meesten in positieve zin. Wel graag aandacht voor de verstoppingen en storingen van de toiletten. Dat gebeurt elk jaar met deze toiletten in de Vechtdal rally.

Het aanwezig zijn van de catering na afloop van de rally wordt ook genoemd als een verbetering ten opzichte van vorig jaar.

Eén persoon meldt dat het parkeren als deelnemer een probleem was. De (bij)rijder heeft geen verkensticker op de auto zitten (je verkent immers maar met één auto) en je kon dus geweigerd worden door de officials. Dan is het opeens een erg lang stuk lopen.

Het trailerpark was ook niet zo duidelijk voor iedereen.

Tijdschema



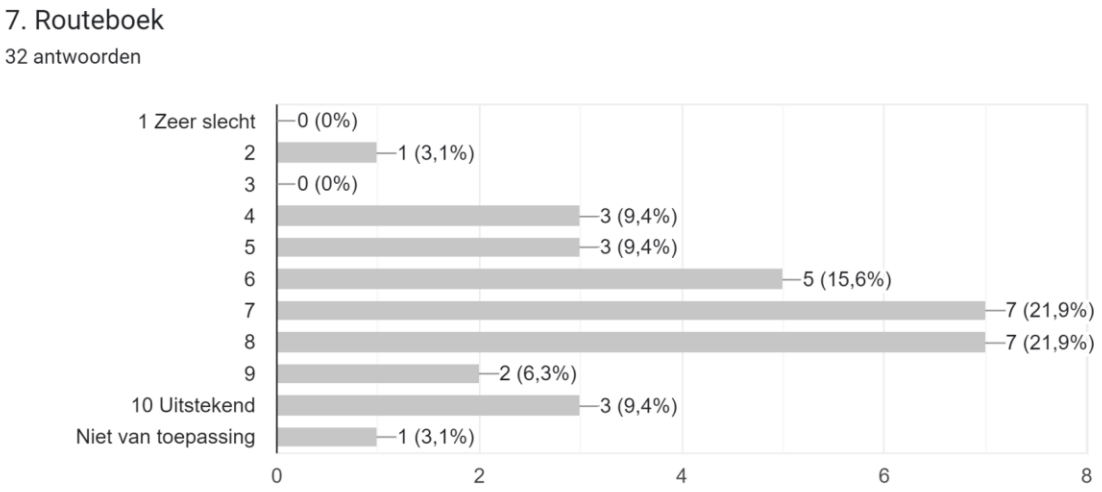
Gemiddeld cijfer = 8

Vanaf TC0A naar TC1 (Vanaf de ceremoniële start in het centrum naar KP1) was de verbinding erg krap. Laat ons minimaal 5 minuten eerder starten.

Verder waren de aanrijtijden in het algemeen prima, soms iets te lang, maar dat was wellicht vanwege het inkorten van de proeven. Regroup was qua tijdsduur ook goed.

De 2e service van een uur wordt als prettige pauze ervaren.

Routeboek



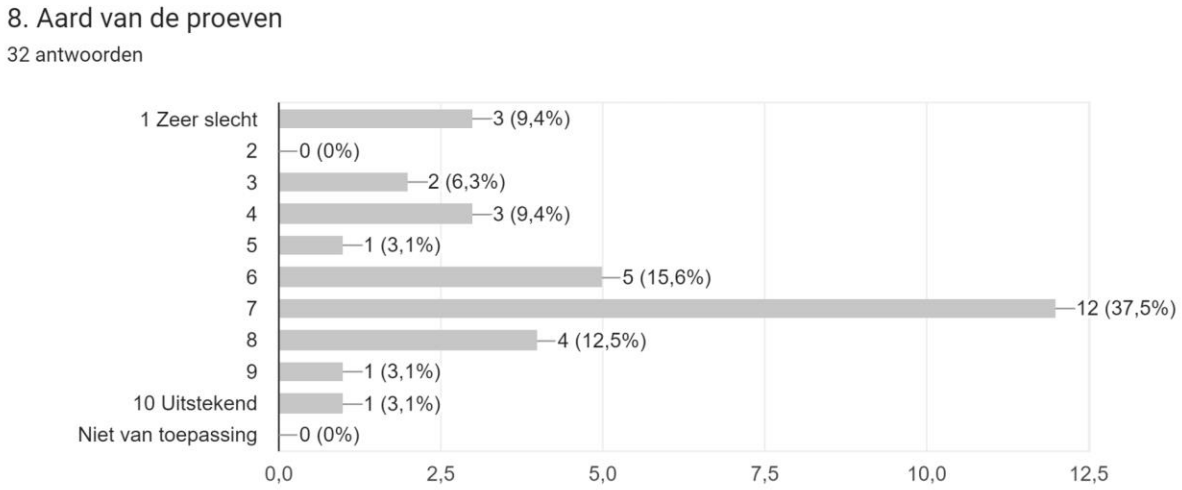
Gemiddeld cijfer = 7

Algemene consensus is dat iedereen het heeft gewaardeerd dat er moeite in gestoken is om een nieuw routeboek te drukken.

Dit verandert echter niet dat de meesten de volgende zaken noemen en het niveau als ondermaats werd ervaren:

- Routeboek herdrukken was ook na herdruk niet goed en de alternatieve proeven waren niet als de standaard opgenomen
- Alternatieve route Engeland wordt in het bijzonder bestempeld als ‘onduidelijk’.
- Flying finish klopten niet, ondanks dat dit al het nieuwe routeboek was
- Afstanden op de verbinding klopten een aantal keren niet.
- Niet alleen klopte de tussenafstanden niet altijd, ook klopte de totaalafstanden vaak niet. Als dan de straatnamen ook nog ontbreken en de namen van bijvoorbeeld afslagen incompleet zijn, is dat erg vervelend en potentieel gevaarlijk waar het de proeven betreft.
- Het routeboek kwam heel veel te laat
- Ook toen het nieuwe routeboek er was, moesten er inlegvellen in

Aard van de proeven



Gemiddeld cijfer = 6

Dalen wordt de leukste proef gevonden, ondanks dat het een rondkoers is, vanwege de technische stukken die er in zaten. Radewijk werd ook gewaardeerd vanwege het onverharde deel.

Unaniem worden de vele lange saaie stukken genoemd. Mensen vinden het geen rally rijden, geen uitdagende wedstrijd en het wordt qua competitie niet fair genoemd voor auto's met een lagere topsnelheid. Specifiek de 1200+ meter rechtuit naar de finish had voor niemand meerwaarde. Ook een rare keuze voor de groenste rally van Nederland. Ongekend dat deelnemers een gemiddelde snelheid van boven de 160 km/u op proeven hebben.

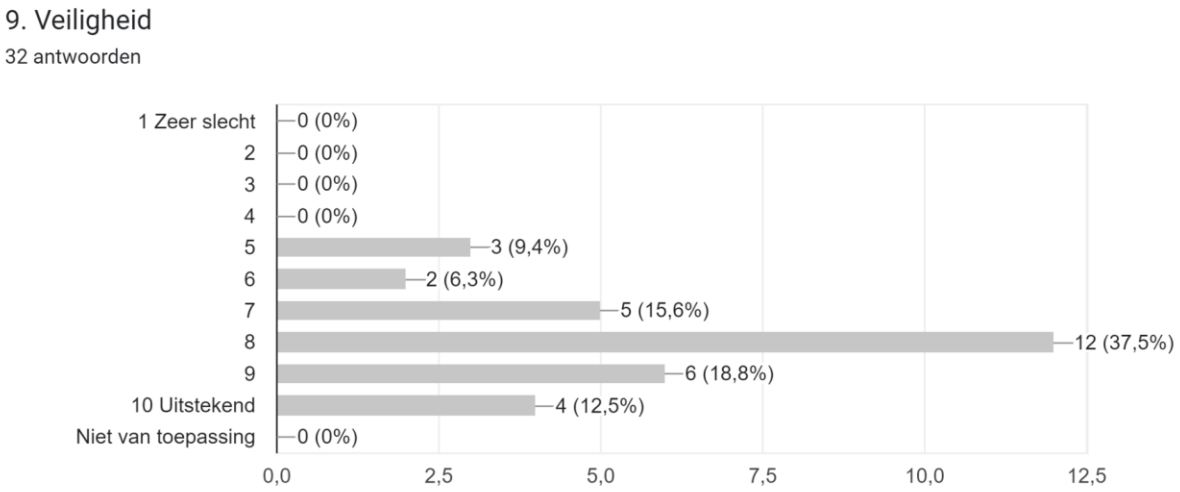
De keuze voor de virtuele chicane op die plek is ook opmerkelijk. We moeten daar toch remmen voor de haakse bocht. De virtuele chicane had beter in het laatste deel van KP2/6 kunnen staan.

Dat het onverhard eruit moest is begrijpelijk, maar het regende al weken en ook het weerbericht voor die week was bekend. De proeven waren ingekort, omdat er niet genoeg officials waren. Het was wellicht beter geweest het onverhard bijvoorbeeld een week van tevoren te schrappen (of al eerder gezien het grote risico) en de officials op die plekken in te zetten zodat we nog een paar fatsoenlijke stukken in de originele proeven hadden kunnen behouden. Het was zonde dat specifiek die gedeeltes zijn geschrapt. Daar zaten nog een paar bochten in. Nu hadden we dubbel pech zo het lijkt.

Een aantal deelnemers geeft aan dat dit soort proeven het inschrijfgeld niet waard is. Voor hun plezier zullen ze niet meer komen, alleen als het nodig is voor een kampioenschap.

Er is ook veel onbegrip over de Slowzone. Zeker als je ziet hoe slecht de wedstrijdleiding de bestraffing en de communicatie hieromtrent uitvoerde. Dat verergert het natuurlijk. Afgezien daarvan, geven mensen aan: ga niet langs een bewoner waar dat echt niet kan. Zoek een andere route. Het is niet dat deze route/proef toegevoegde waarde heeft ten opzichte van andere wegen in de omgeving.

Veiligheid



Gemiddeld cijfer = 8

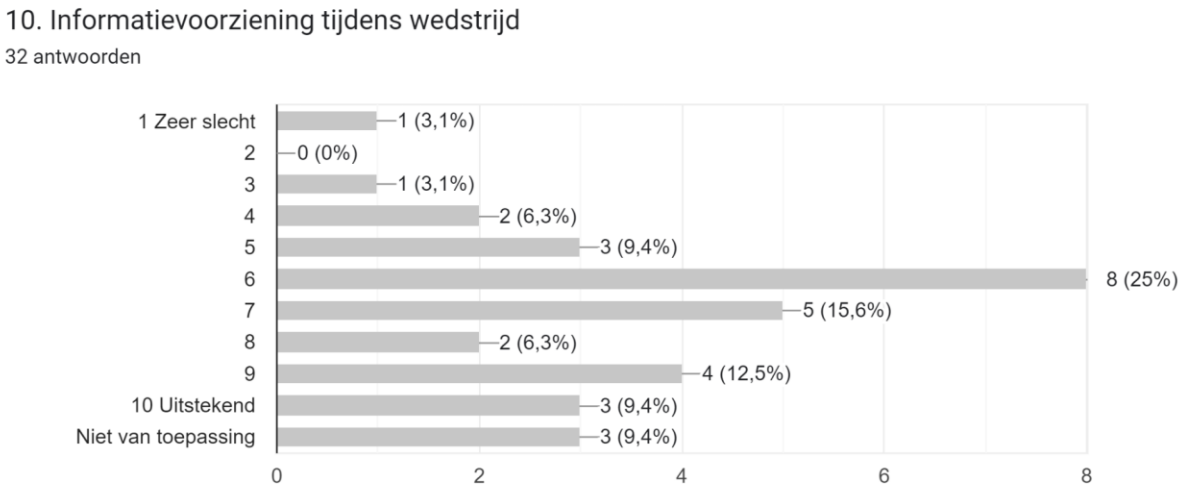
Meerdere mensen geven aan dat het publiek bij het onverhard in hun beleving gevaarlijk dichtbij stond. Er is daar een grotere kans dat het mis gaat, zeker bij de jump. Mensen hebben dan niet genoeg tijd om weg te komen.

Op verschillende plekken laat-overstekende mensen gerapporteerd.

Ook officials op de rondkoers die lang op de weg bleven staan kijken voordat ze aan de kant gingen. Dit is hinderlijk. We gaan dan toch opletten of mensen toch echt wel aan de kant gaan en de eerste ronde vraag je jezelf af of er misschien wat aan de hand is. Je bent dan niet met de volgende bocht bezig, maar met de persoon waar je met hoge snelheid op af rijdt. Graag onder de aandacht brengen dat een official niet op de weg gaat staan.

De Stop finish was bij een paar proeven relatief kort op de Flying finish, omdat je met hoge snelheid over de Flying finish kwam.

Informatievoorziening tijdens wedstrijd



Gemiddeld cijfer = 7

Veel essentiële zaken zijn niet, laat of onduidelijk gecommuniceerd terwijl dat niet nodig was:

- Uitleg van de Slow zone is pas na het verkennen gegeven, zelfs pas kort voor de start van de wedstrijd. Zeker nieuwe deelnemers hadden hier geen kennis van. Dit is niet een begrip wat in het Standaard Reglement Rally's is opgenomen, dus dit moet gewoon in een bulletin worden toegevoegd wil het reglementair zijn. Dit is pas zaterdagochtend gedaan terwijl meerdere deelnemers hier de wedstrijdleiding ook voor het verkennen op hebben gewezen.

- Communicatie van het alternatief moeten rijden van een proef is pas tijdens het verkennen gedaan.

- Heel onduidelijk dat de mededeling over het alternatief moeten rijden van een proef 'verstopt' stond in een melding met een andere titel. Je moest heel erg goed controleren voor jezelf in Sportity wat nu wel en niet de bedoeling was deze hele rally. Routewijzigingen communiceer je via bulletins. Dit is pas gebeurd lang na het verkennen, kort voor de wedstrijd. Dit zijn essentiële wijzigingen en geen bijzaak of vanzelfsprekendheid. Dit gaf een onrustig gevoel aan de rally.

- De routewijziging van TC0 naar TC0A is niet gecommuniceerd naar deelnemers, zelfs niet eens mondeling bij TC0! We zijn verplicht het routeboek te volgen de hele rally. De route was ook niet eens officieel beschikbaar voor de deelnemers. De route uitgereikt bij de documentcontrole was specifiek voor de verkenningsronde. Er is op geen één moment gecommuniceerd dat deze bij de wedstrijd (wellicht) nog gebruikt zou moeten worden. Niet iedereen zal die bij zich hebben gehad.

Ongekend allemaal en onnodig. Dit is geen manier van doen.

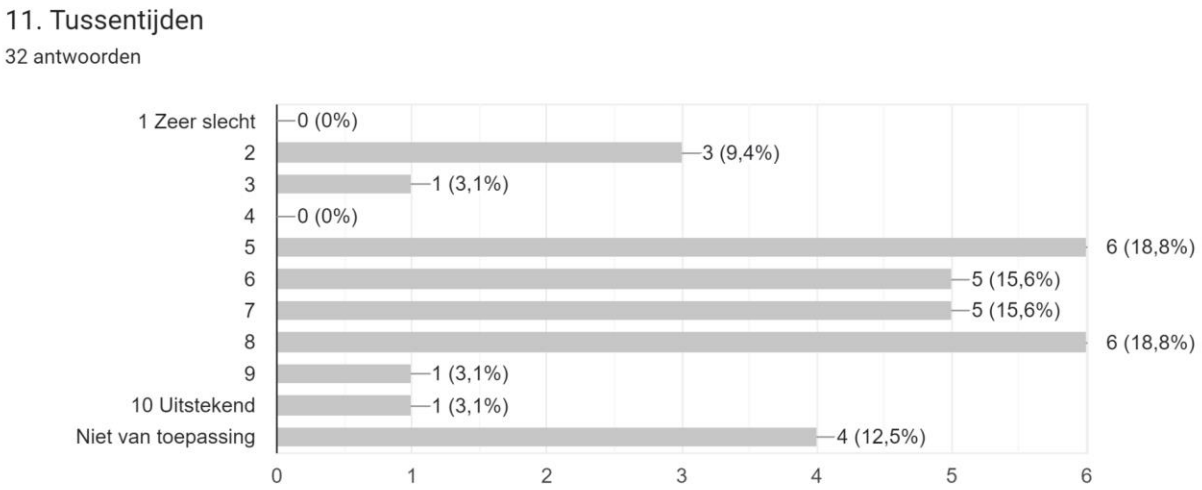
De woorden van Frank Verhoeven waren deze rally op het lijf geschreven: "Blijft de dingen doen zoals u vooral zelf denkt dat u ze goed doet". Dat is wat we de hele rally moesten doen.

- Veel straffen zijn niet via mededelingen gecommuniceerd waardoor je geen idee had dat jij of je tegenstander een straf ging krijgen. Er waren ook correcties zonder uitleg en zonder communicatie. Verwijzing naar artikelen waren fout waardoor je niet wist wat je zogenaamd fout had gedaan. In RallyResults stonden weer heel andere straffen. Je had geen flauw idee wat daar mee ging gebeuren. Je had geen idee wie welke straf ging krijgen. Zelfs na publicatie van het voorlopig eindklassement zijn nog zaken veranderd zonder verdere communicatie. Dit is geen manier van doen.

- Einduitslag is ver na publicatietijd gepubliceerd zonder berichtgeving. Historics is zelfs dagenlang niets over gecommuniceerd.

Ook dit was ongekend allemaal.

Tussentijden



Gemiddeld cijfer = 6

Veel straffen zijn niet via mededelingen gecommuniceerd waardoor je geen idee had dat jij of je tegenstander een straf ging krijgen. Er waren ook correcties zonder uitleg en zonder communicatie. Verwijzingen naar artikelen waren fout waardoor je niet wist wat je zogenaamd fout had gedaan. In RallyResults stonden weer heel andere straffen.

Je had geen idee wie welke straf ging krijgen. Elk half uur was het klassement anders om die reden. Geen manier van doen. Zelfs na publicatie van het voorlopig eindklassement zijn nog zaken veranderd zonder verdere communicatie. Allemaal ongekend.

Het al dan niet teruggeven van tijd op KP3 i.v.m. het incident van Vrielink wordt ook genoemd als oneerlijk.

Er is heel veel onbegrip voor de Slowzone. Het was al vervelend dat er opnieuw voor deze route en constructie was gekozen, maar straffen leken op een gegeven moment willekeurig uitgedeeld en ingetrokken. Achteraf bleek dat NIET werd uitgegaan van Rallysafe zoals benadrukt in het bulletin. Als een deelnemer onboards liet zien, dan werd er opeens uitgegaan van de snelheidsmeter van de auto. Mensen zonder onboard of onboards waar de snelheidsmeter niet in beeld is, hebben deze mogelijkheid niet. De regels zijn dus voor mensen aangepast tijdens de wedstrijd zonder communicatie. De wedstrijdleiding heeft daarmee oneerlijk gehandeld, want ze wist op dat moment dat er vertraging in Rallysafe zat en heeft daar bij X aantal mensen wel rekening mee gehouden en bij anderen niet. Hier is tijdens de wedstrijd geen uitleg over gegeven. Mensen die dus netjes hun straf hebben geaccepteerd in de veronderstelling dat voor iedereen gelijke regels zijn toegepast, voelen zich genaaid wanneer ze wel hun best hebben gedaan langzaam te rijden.

Het is onbegrijpelijk dat straf is teruggedraaid of niet gegeven aan mensen die het zo bont hebben gemaakt dat zij een officiële waarschuwing van de sportcommissarissen hebben gekregen. En mensen die geen waarschuwing hebben gehad en het dus in elk geval veel minder bont hebben gemaakt, en

hoogstwaarschijnlijk helemaal niets verkeerd hebben gedaan als je naar de auto kilometerteller zou kijken, wel straf hebben gekregen.

We zouden als deelnemers moeten kunnen rekenen op de zorgvuldigheid en correctheid van de wedstrijdleiding en niet bijvoorbeeld uit voorzorg tegen bestraffing in moeten hoeven gaan en standaard dingen in twijfel moeten hoeven trekken. Het komt nu over dat er een omgekeerde bewijslast is. Je bent schuldig, totdat je zelf aantoont dat je niet schuldig bent. Het kan ook niet zo zijn dat we met een onboard camera moeten gaan rijden, omdat de regels anders worden toegepast voor mensen met en zonder camera.

Straffen voor mensen die de Slowzone totaal negeren zou een stuk hoger mogen zijn dan mensen die iets te hard hebben gereden.

Overige zaken

Op de verbinding zijn deelnemers ter plekke staande gehouden voor veel te hard rijden in een 30 km/u zone. Daar is geen bestraffing op gekomen.

De opstelling bij de start van proef Engeland was onhandig. De caravan en baakschilden stonden erg onhandig waardoor fatsoenlijk indraaien voor de start in de bocht erg lastig maakte.
Eén deelnemer kreeg zelfs mot met de official ter plaatse:
We raken zo'n baakschild in onze draai en een official slaat keihard op de voorruit. Wie is hier dan fout?! We zijn blij met alle officials, maar 15 mensen die elkaar en deelnemers in een caravan bij een start in de weg zitten lijkt me wat overbodig. 2 á 3 moet genoeg zijn. Dan kunnen de andere 12 gaten op de proef opvullen.

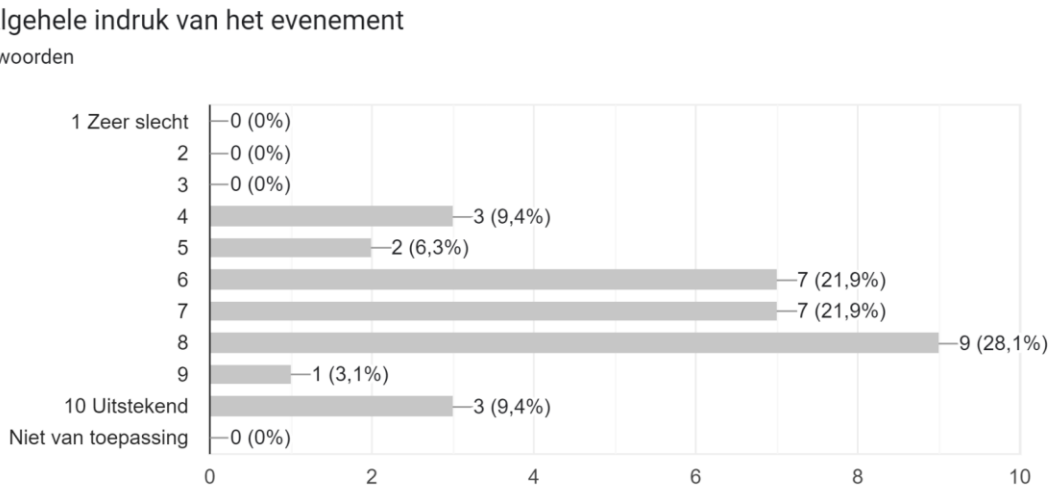
Er was tijdens de rally al veel te doen geweest over deze rally. Na de rally kwamen er meer verhalen los van deelnemers. Daarmee is het gevoel van ongelijkheid, oneerlijkheid en onkunde gegroeid.

Toevoeging van Rally Club Holland - Slowzone
Tijdens de laatste bestuursvergadering van Rally Club Holland is de Slowzone uitvoerig besproken, omdat we veel klachten ontvingen over de Slowzone. Het verdient altijd de aanbeveling om de route te verleggen en een Slowzone te voorkomen. Kan dat echter niet en moet er die specifieke weg er dan écht in zitten, dan raden we aan om gebruik te maken van een “stop en herstart” systeem waarbij een stuk van de proef tijdelijk stopt en dan neutraal, zonder tijdmeting, wordt gereden. Verderop, waar normaal de Slowzone zou eindigen, laat je een official langs de proef staan bij de tijd-heractivatie waar een herstart plaatsvindt vanuit stilstand. Heel simpel. Op deze manier is het veel eerlijker en ben je niet afhankelijk van een mogelijk minder accuraat GPS systeem.

In aanvulling ook deze constructie ter overweging om een proef makkelijk op te knippen, ook ter voorkoming van rondkoersen. In Mittelrhein is er bijvoorbeeld voor gekozen om een rondkoers geen rondkoers te laten zijn, door voordat je weer bij de start bent, de finishstreep neer te leggen. Een klein stukje verder, net voordat je dus de start weer zou passeren, start je ‘deze proef’ op de halve minuut. Proef A en proef B starten dan dus door elkaar. Proef A op de hele minuut en proef B op de halve minuut. Dat ging prima. Op deze manier heb je minder kans op inhalen en hinder van elkaar. Ook hier heb je geen berg aan extra officials voor nodig.

Mocht een organisatie hierover van gedachten willen wisselen, dan horen we het graag.

Algehele indruk van het evenement



Gemiddeld cijfer = 7