RCH Evaluatie Twente Rally 2024

Stichting Twente Rally

ROCAR-TECH

POWERED BY AAG EQUIPMENT

TWENTE RALLY 2024

RALLY CLUB HOLLAND

Voor en Door Rijders

11 november 2024

Arie Lekkerkerker

Christiaan van der Rijsen

Dirk de Boer

Roel van der Zanden

Marco Gombert

Marieke Slob

Jessica Wermink

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 Twente 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.

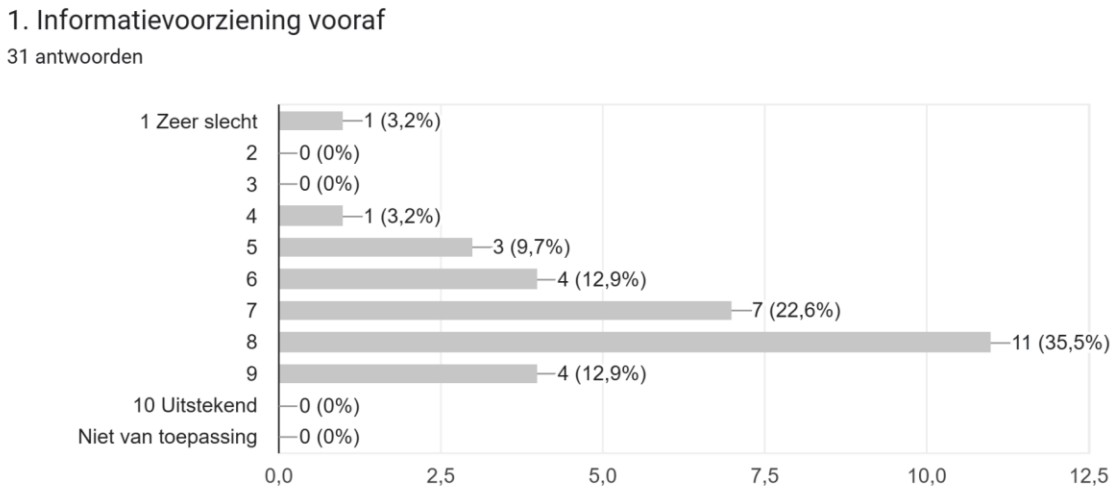
Samenvatting

We hebben van 31 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	7
Documentcontrole / Uitreiking Materialen	8
Technische Keuring	8
Verkennen	7
Serviceterrein	8
Tijdschema	6
Routeboek	7
Aard van de proeven	7
Veiligheid	7
Informatievoorziening tijdens de wedstrijd	7
Tussentijden	7
Overige zaken	n.v.t.
Algehele indruk van het evenement	7

Informatievoorziening vooraf



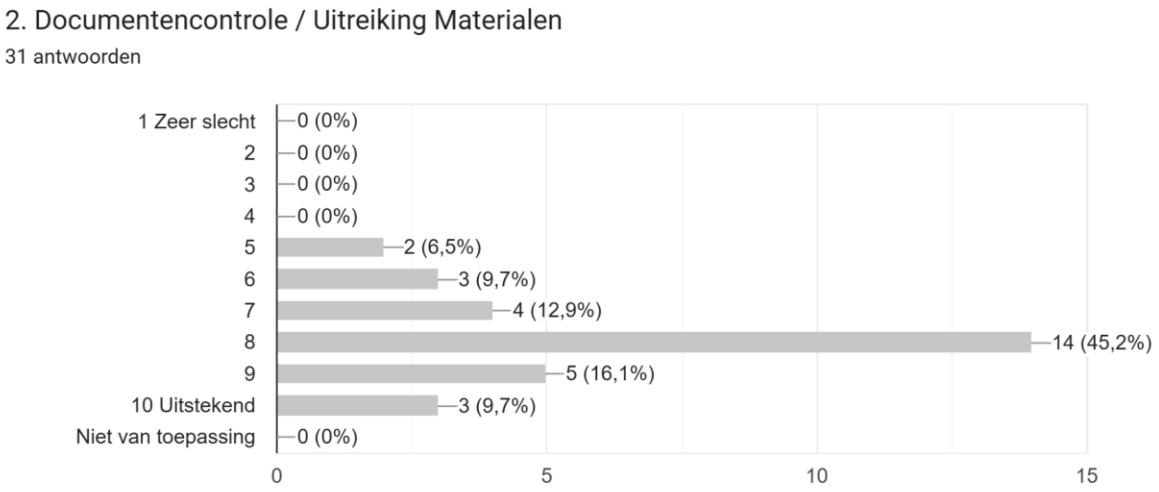
Gemiddeld cijfer = 7

Slordige informatievoorziening tijdens de Twente Rally. Dat moet deze wedstrijd echt beter geven veel deelnemers aan:

- Data en tijden klopten niet, veel onvolledigheden, zowel bij het concept als het definitief bijzonder wedstrijd reglement
- Duurde lang voordat er een definitief reglement kwam
- Tijdschema bleef steeds veranderen
- Late communicatie dat er op vrijdag een extra documentcontrole en verkengelegenheid was
- Veel bulletins vanwege de fouten, zelfs herziene versies op herziene versies
- Op de website stond nog lang informatie van vorig jaar en/of tegenstrijdige informatie
- Geen serviceplattegrond met startnr's zoals te doen gebruikelijk en wat in één oogopslag duidelijk is, maar via vakken en rijen
- Rallygids liever in PDF formaat (makkelijker printen)
- Lang onduidelijkheid over het tanken en niet conform het Standaard Reglement Rally's, zowel in het concept en het goedgekeurde bijzonder reglement. Pas een dag voor de wedstrijd zijn de nodige wijzigingen gecommuniceerd: dat er eigen brandstof mocht worden getankt en dat er een extra tankgelegenheid werd toegevoegd op de zaterdag. Dit ondanks dat deze en andere ommissies door deelnemers al bij de publicatie van het concept bijzonder reglement meteen is aangegeven.
Het is zelfs een overschrijding van 25% van de in het SRR voorgeschreven aantal toegestane kilometers. Het is een raadsel waarom deze reglementen zo worden opgesteld, zo worden goedgekeurd en waarom essentiële zaken als tanken pas een dag voor de wedstrijd wordt gecorrigeerd. De tankgelegenheid was hierdoor ook niet in het routeboek verwerkt. Weer routeboekwijzigingen en bulletins die niet nodig waren als zaken vooraf worden geregeld en gecontroleerd.

De proeven en publieksinformatie vooraf online was wel fijn.

Documentcontrole / Uitreiking Materialen



Gemiddeld cijfer = 8

Fijn dat er een extra gelegenheid was op vrijdag, maar op vrijdag duurde het best lang. Er was maar 1 persoon om alles te checken. Er ontstonden lange rijen. Dan is de ruimte best krap en druk. Ook omdat er helaas veel routeboek wijzigingen waren waar mensen mee aan de slag moesten.

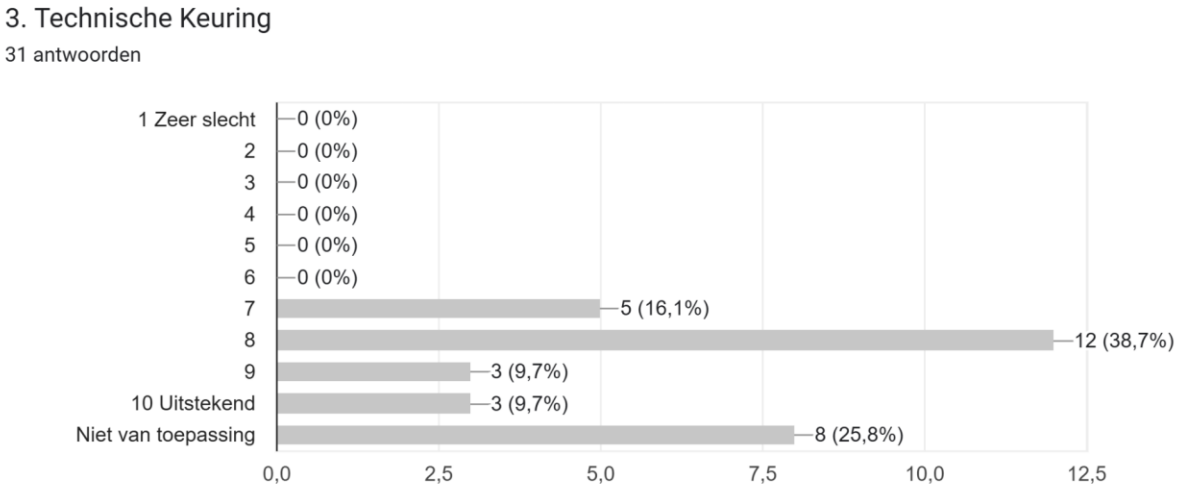
De routewijzigingen waren ook niet in het A5 formaat van het routeboek (een verplichting vanuit het SRR). Zaken waren ook dubbelzijdig uitgeprint. Dit is uiterst onhandig allemaal. Dat maakt dat het ook allemaal weer langer duurt.

Lastige plek met parkeren.

Door de extra gelegenheid op vrijdag was het zaterdag lekker rustig.

De koffie en krentewegge werden gewaardeerd.

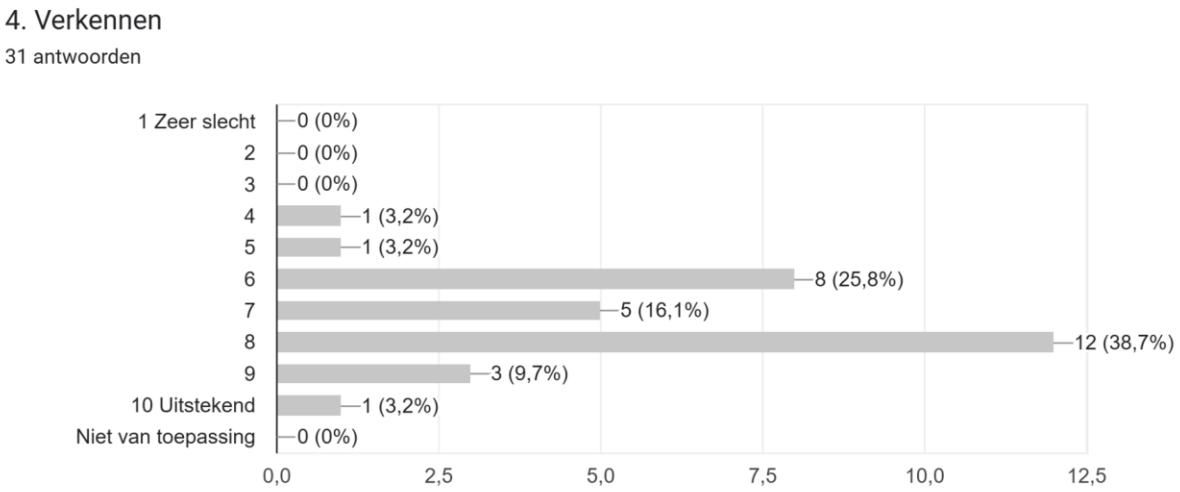
Technische Keuring



Gemiddeld cijfer = 8

Locatie nabij service en een vlotte afhandeling. Geen verdere opmerkingen.

Verkennen



Gemiddeld cijfer = 7

Mooi dat de gelegenheid er was op vrijdagavond om de eerste twee kp's te verkennen in het donker (graag wel eerder communiceren). Daardoor op de zaterdag ook ruim genoeg. Helaas mocht er niet 3x verkend worden.

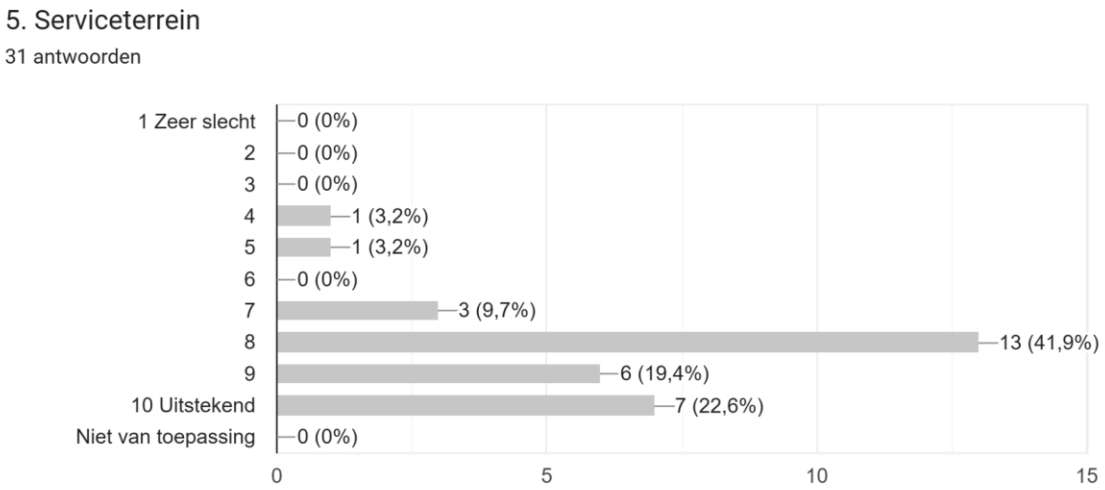
De industrieproef was wederom nog niet klaar voor het verkennen. Dat zorgde weer voor chaos en veel oponthoud op de proef. Het is al druk, omdat alle deelnemers tegelijkertijd moeten verkennen en meerdere rondes moeten doen en dan nog al het klaarzetten erbij van al het materieel.

Veel aanpassingen. Ook waren er nog weer wijzigingen na het verkennen. Heel vervelend en slecht. Verschuivingen van virtuele chicanes tussen QR-code GPS en bordjes op de grond. Heel verwarrend. Slecht dat tijdens het verkennen de IBC vaten verkeerd op de weg waren gespoten.

Het idee was goed dat op de zaterdag de industrieproef al kon worden verkend zodat de verkendrukte minder was op zondagochtend, alleen de markeringen ontbraken zo goed als volledig op de weg. Hierdoor was die verkenronde nutteloos.

Start, FF en SF niet altijd aangegeven ter plekke.

Serviceterrein



Gemiddeld cijfer = 8

Ruim terrein, goede ondergrond en goed bereikbaar. Trailerpark en Parc Fermé op zaterdag aansluitend.

Een extra toevoeging kan nog een tent zijn voor het publiek met een podium. Dat trekt wellicht nog meer bekijks en het is voor de deelnemers ook leuker.

Fijn dat de officials helpen met de weg oprijden.

De plaatsing van de equipes ging niet goed bij een aantal deelnemers. De plaatsaanduiding miste waardoor mensen niet op hun eigen plek konden gaan staan. Een deelnemer had ook hun aanhanger vrijdagavond op hun plek gezet en die stond de volgende ochtend 3 plekken verderop met een kapot neuswiel.

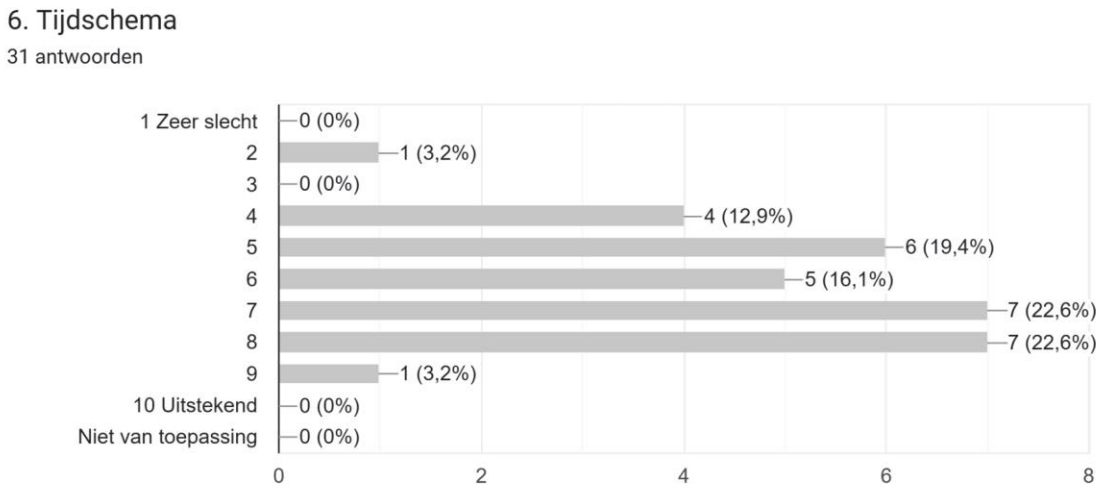
Veel deelnemers geven aan dat er wederom weinig en slechte toiletvoorzieningen waren. Wc papier snel op en vieze dixies. De wel aanwezige dixies waren ook slecht verdeeld over het terrein. Toiletwagens met schoonmaak op het midden van het terrein is echt gewenst.

Er was op de zaterdagavond nergens wat te eten op het serviceterrein.

Op het kaartje van de service werd éénrichting uitgetekend. Het was prettig geweest als dit werd gehandhaafd en/of dat door het gedeeltelijk afsluiten vanuit Parc Fermé Uit de juiste rijroute werd afgedwongen.

Zaterdagavond werd er gestunt met brommers op het servicepark. Niet iedereen zou zomaar op het terrein moeten kunnen.

Tijdschema



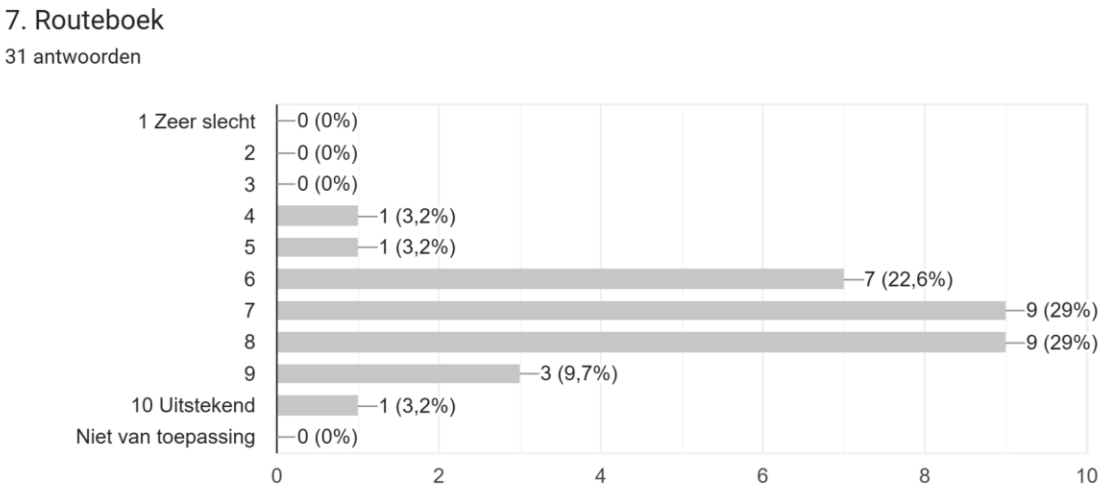
Gemiddeld cijfer = 6

Erg veel vertragingen in het schema. Slechts 2 van de 14 proeven zijn op tijd gestart:
- Het was zo krap gepland dat iedere minuut vertraging op de proef direct tot vertraging van de volgende doorkomst zorgt.
- Gevaarlijke situaties werden ook niet weggehaald nadat alle auto's voorbij waren (auto's bleven half op straat staan, bomen die de straat half blokkeerde werden niet opgeruimd), omdat de 0 direct achter de sluitauto op de proef moest zijn en er geen ruimte was iets op te lossen. Ook groot risico op verdere ongelukken en schades.
- Meermaals vertraging bij Service Uit, omdat proeven niet waren opgebouwd. Ook geen duidelijke communicatie hierover waardoor mensen een uur bij Service Uit hebben staan wachten.

Qua verbindingstijd was met name de Service Uit naar de eerste proef op zaterdagavond veel te krap. Mensen moesten dan ook nog tanken aan het tankstation. Daar dient ook gewoon rekening mee te worden gehouden. Ook andere verbindingen waren krap, naar de hergroupering bij Nijland en als je de verkeerslichten tegen had van TC 6 naar TC 7.

Ook deze rally werden gaten niet weggewerkt in de hergroupering. Een deelnemer kreeg nog steeds een minuut extra tussen de deelnemer voor hen nadat eerder de deelnemer voor hen was uitgevallen.

Routeboek



Gemiddeld cijfer = 7

Rommelig en verwarrend vonden de meeste deelnemers, niet zozeer het routeboek zelf, maar vooral de vele routewijzigingen en communicatie:

- Zoals al gemeld bij het kopje Documentcontrole waren de routewijzingen niet in A5 formaat en ook nog eens dubbelzijdig geprint. Daardoor konden de wijzigingen niet makkelijk in het routeboek worden ingeplakt (dit is wel een verplichting vanuit het SRR).

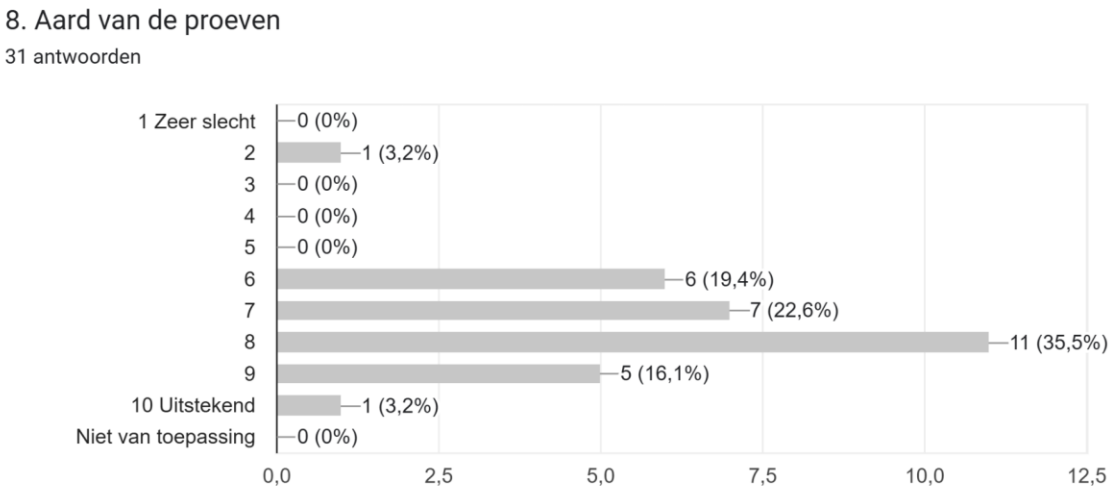
- KP Twekkelo werd verkort en ook verkort verkend en de volgende ochtend komt er een bulletin met een wijziging ten opzichte van de oude langere proef ipv de ingekorte proef. Dat is erg verwarrend en slordig.

- De extra tankgelegenheid was niet in het routeboek verwerkt. Weer routeboekwijzigingen en bulletins die niet nodig waren als zaken vooraf worden geregeld. De mededeling dat als je niet hoefde te tanken en dat je dan de kortste route mocht nemen, is door een aantal deelnemers over het hoofd gezien in de overvloed aan publicaties en pagina's op Sportity. Zorg dat dingen goed zijn verwerkt in het routeboek ipv ad hoc er van alles omheen communiceren.

- Afstanden in het routeboek niet overal correct, maar in het algemeen wel te volgen. De lengte van KP Hengelo in het tijdschema en in het routeboek kwam niet overeen. Bulletins met 10 meter verschil in afstand zijn niet nodig.

Positieve punten:
- Mooi dat er van wijzigingen duidelijke foto's in Sportity kwamen.
- Mooi dat er in het routeboek een route zat om tijdens het verkennen te gebruiken van Finish naar Start.

Aard van de proeven



Gemiddeld cijfer = 7

De meningen over de buitenproeven zijn verdeeld. Enerzijds mooi en uitdagend en anderzijds teveel lange rechte stukken. De mening over de de industrieproef is redelijk unaniem: te lang en te gevaarlijk.

Te lang, omdat alles kort op elkaar was op de industrieproef en de auto nergens kan afkoelen. De TC stop was ook nog eens op 50 meter van de Flying Finish. Dat is niet wenselijk / gevaarlijk qua oververhitte remmen.
Meer dan 50 km aan industriefproef in een rally is veel.

De industrieproef was te gevaarlijk door de vele samenkomsten van auto's! De samenvoegpunten waren slecht te overzien als rijder, waardoor je niet kon zien of je samen met een andere equipe uit kwam. Je kon niet over alle geplaatste IBC vaten heen kijken vanuit de auto.

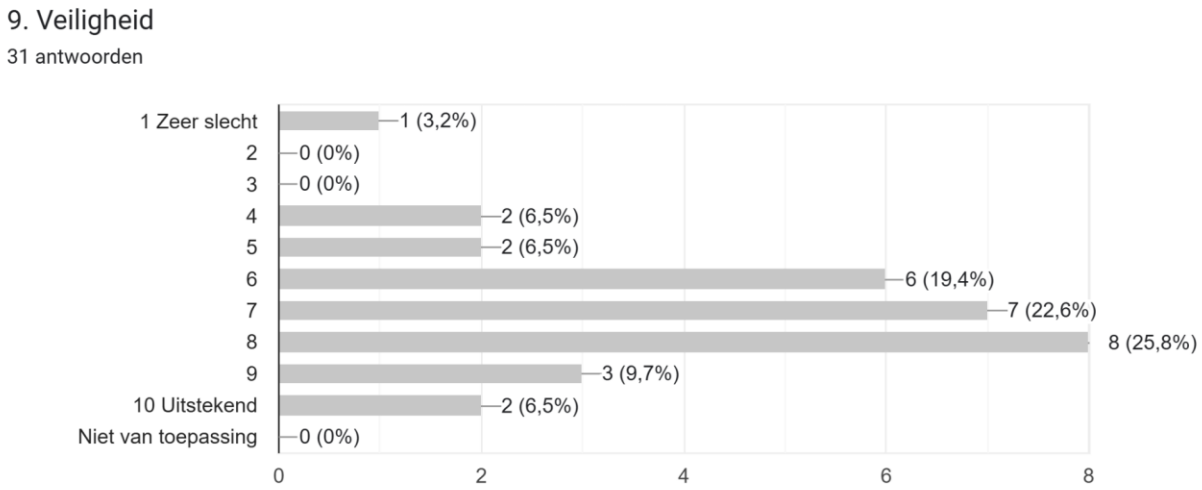
De vele IBC's op het industrieterrein zorgen ook voor veel schade en veel oponthoud, omdat je ze niet met de hand goed kan zetten. Zoveel bakken en constructies is een drama in de opbouw voor de officials, voor het verkennen, tijdens de wedstrijd en na de wedstrijd met alle tijdcorrecties die plaats moesten vinden.

Deelnemers rijden ook liever buitenproeven. Het is dan ook zonde zo'n lange industrieproef te maken als dat betekent dat er buitenproeven moeten worden ingekort door officialtekorten. Dan liever een kortere / eenvoudigere industrieproef geven deelnemers aan.

De smalle doorkomsten door het opdelen van wegen op de industrieproef zorgt ook voor minder spectaculaire doorkomsten. Dat is jammer voor publiek en voor de rijders. De hairpin was mooi zonder de betonblokken er om heen. Dat mag er zo inblijven.

Veel deelnemers roepen opnieuw op tot een herziening van de industrieproef voor volgend jaar. Dit was echt niet wenselijk.

Veiligheid



Gemiddeld cijfer = 7

Zoals aangegeven in het vorige hoofdstuk geven **veel** deelnemers aan dat de industrieproef te gevaarlijk is door de vele samenkomsten van auto's. De samenvoegpunten waren slecht te overzien als rijder, waardoor je niet kon zien of je samen met een andere equipe uit kwam. Je kon niet over de overal geplaatste IBC vaten heen kijken vanuit de auto.

Het splitspunt direct na splits richting finish was ook gevaarlijk (rechts lange hobbelweg van 700m, rechtdoor kleine rondje). Wanneer je rechtdoor moest en achter een auto zat die rechtsaf ging, moest je meeremmen om er niet achter in te rijden. Dat er zoveel werk nodig is om een locatie op de proef te omschrijven zegt ook al wat over een punt.

Over de buitenproeven geven ook meerdere deelnemers aan dat de inconsequente en onlogische plaatsing van baakschilden de proeven onveilig maakte. Zeker in het donker. Het was steeds afwachten hoe de bochten erbij lagen. Op de plekken waar ze nodig waren, stonden ze niet. En op de plekken waar het onnodig was, stond er ineens één. Deelnemers benoemen dit als een medeoorzaak waarom er relatief zware ongelukken gebeuren in de Twente rally. De snelheid voor deze verradelijke bochtencombinaties ligt hoog door de lange halen.

Een gecrashde deelnemer geeft aan dat er slechts één equipe bij hen is gestopt, terwijl ze in RallySafe op Rood en Brand hadden gedrukt. Alle andere equipes zijn vol gas door gereden, waaronder #1. Hiervoor zijn ook geen straffen uitgedeeld.
Diezelfde equipe is meermaals door de wedstrijdleiding gebeld met het verzoek RallySafe van Rood en Brand te halen zodat de proef door kon gaan. Dit gebedel werd niet gewaardeerd. De official ter plekke heeft de ambulance geregeld nadat de deelnemer aangaf klachten te hebben.

Een equipe geeft aan prima nazorg te hebben gehad van de organisatie na hun crash.

Door het veel te krappe tijdschema werden gevaarlijke situaties niet weggehaald nadat alle auto's voorbij waren. Zo bleven auto's half op straat staan en bomen die de straat half blokkeerde werden niet

opgeruimd. De 0 kwam direct achter de sluitauto op de proef waardoor er geen ruimte was iets op te lossen. Dit vergroot het risico op verdere ongelukken, schades en weer oponthoud.

Er is gekozen een equipe door te laten rijden vanaf Service Uit ondanks dat er een overtreding van SRR 31.4.6 was geconstateerd (geen voorruit of goedgekeurde veiligheidsbrillen). Dit is ook op tijd door de Technische Commissie gemeld aan de wedstrijdleiding. Toch is de equipe niet ter plekke tegengehouden bij Service Uit. Dit betreft heel duidelijke veiligheidsregels in het SRR.

Er waren veel virtuele chicanes op plekken waar dat niet als zinvol werd ervaren.

De virtuele chicane bij de brug werd als link ervaren. Nu was het remmen OP de brug. Als je uitbreekt sta je gewoon klem op de brug. Beter de virtuele chicane wat eerder plaatsen.

Ook deze rally weer meerdere meldingen van overstekende officials net voor auto's. Dat is echt heel vervelend voor een rijder. Je weet niet precies wat iemand gaat doen als iemand opeens de proef opkomt en je moet er toch rekening mee houden dat het oversteken niet goed gaat.

Op proef Twekkelo stond in het donker een officialauto met alarmlichten aan. Als je aan kwam rijden leek het in eerste instantie alsof er een deelnemer stil stond tussen Flying Finish en de Stop. Dat is niet handig. De deelnemer heeft het gemeld bij de Stop Finish. Officials zijn zich te weinig bewust wat dat soort zaken doen voor de rijders in het donker.

Op de zaterdagavond was er veel aan de hand met auto's overal. Soms gaf RallySafe groen, maar stonden er wel officials met gele vlaggen. Dat zorgde voor onrust in de auto.

Een deelnemer geeft aan op verschillende punten geen officials te hebben gezien (bijv op haakse bochten).

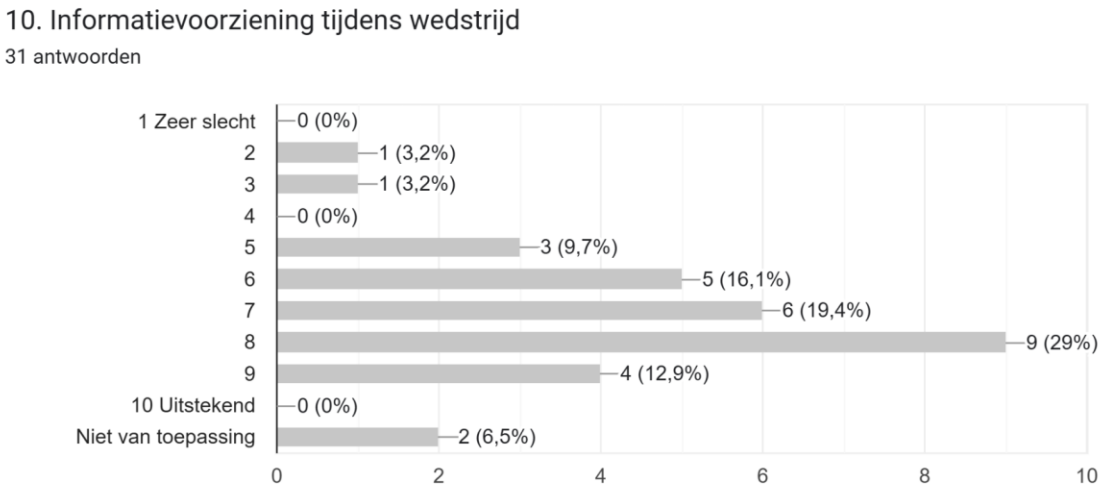
De official bij KP Stepelo gaf aan dat er olie lag op post 15, maar dat was onjuist. Het was een post verder. Ook zou er een official staan met een gele vlag bij dit punt. Die stond er ook niet.

Op KP Twekkelo het onverhard op is links en de bocht erna is rechts. Daar staan elk jaar mensen overal in de buitenbochten. Dat is gevaarlijk!

Op KP Twekkelo richting de brug over de A35 in de snelle bochten stonden groepjes mensen. Als het daar misgaat met die hoge snelheden, kun je daar als toeschouwer nergens heen. Ook op Hengelo vanaf de Diamantstraat de Granaatstraat in, rijden we als deelnemers vol op een grote groep mensen af bij een bedrijf. Ze staan wel achter de hekken, maar toch is dat gevaarlijk.

Ook waren enkele chicanes niet reglementair opgebouwd: geen of te smalle doorkijkruimte.
De chicane bij Rocar-Tech had een deelnemer liever in de bocht gezien ipv er vlak na, en dan bijvoorbeeld een dubbele (links in en dan R L R L) of rechts in en dan links-scherp rechts en links eruit.

Informatievoorziening tijdens wedstrijd



Gemiddeld cijfer = 7

Veel hebben de communicatie als frustrerend ervaren deze rally: erg veel, verwarrend, missende info en aanpassing op aanpassing. Dit leidt af tijdens een wedstrijd. Je bent continu bezig om te kijken of je niet per ongeluk wat mist. Het was ontzettend veel deze rally (5x Bulletin, 26x mededeling/ notificatie 10x Spoco, 8x Bericht). Het minste wat kan gebeuren, is dat dingen eerst door iemand worden gecheckt voordat iets wordt gecommuniceerd.

Bijvoorbeeld: erg late melding van de vertraagde Service Uit's, meerdere keren. Geen indicatie van hoe lang en daarmee onduidelijkheid hoe te handelen. Nu stonden er al mensen in de rij te wachten voor Service Uit en andere equipes konden wel extra service tijd pakken. Vervolgens wordt er alleen gecommuniceerd dat TC8C wordt hervat. Daar gingen we wel vanuit ja, we willen weten hoe laat dan. Een frustrerende manier van communiceren.

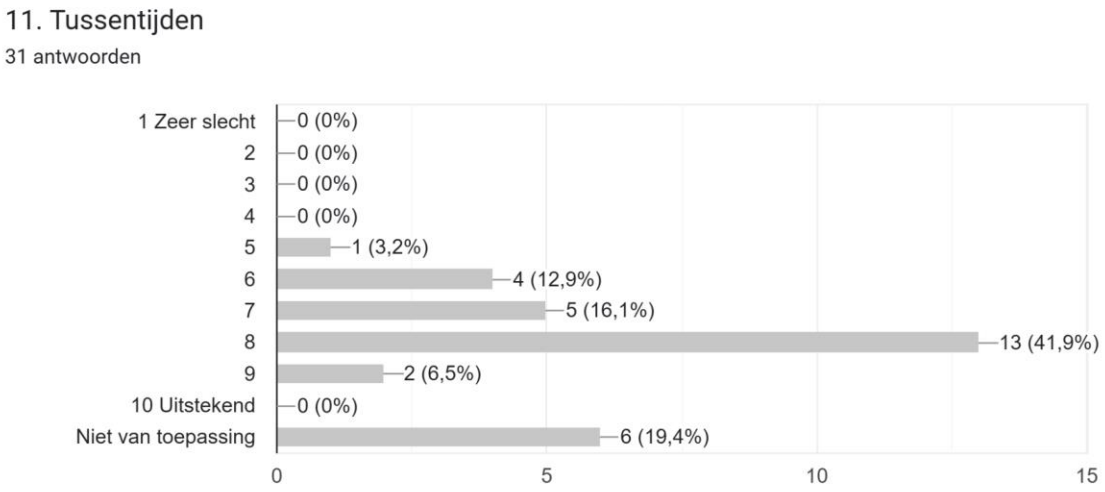
De communicatie intern (organisatie- KNAF - wedstrijdleiding, (hoofd)technische commissarissen-sportcommissarissen was niet goed. Daardoor heeft een equipe nog steeds het gevoel dat zij daarom zwaar gestraft zijn voor iets wat voorkomen had kunnen worden door de juiste communicatie. Van equipes wordt verwacht om 100% alles voor elkaar te hebben terwijl de organisatie hier dan zelf in faalt. Communiceer duidelijker rondom een situatie/incident/beslissing. Nu is er een hoop onduidelijkheid.

Het duurde bijzonder lang voor er bericht kwam over de opening van Parc Fermé.

Ook onduidelijkheid over hoe laat er herkeurd moest worden op de zondagochtend na uitval op de zaterdag. Eerst werd de tijd gewijzigd naar 9.30. Om 8.50 komt er iemand van de TC dat het 9.00 geworden was en toen moesten de wielen er nog op.

Een official vertelde een equipe dat equipe 18 een klapper had gemaakt maar dat bleek later Deen te zijn. Dat zijn vervelende dingen om verkeerd te hebben.

Tussentijden



Gemiddeld cijfer = 7

Na het afbreken van KP 10 duurde erg lang voordat dit op RallyResults was bijgewerkt. Hierdoor konden deelnemers hun positie in het totaalklassement niet volgen.

Een deelnemer geeft aan dat hij helemaal geen proeftijden op RallyResults kon zien, ook niet na meerdere keren inloggen.

Overige zaken

Deelnemers waarderen dat organisaties een grote en uitdagende wedstrijd willen neerzetten, maar als dat niet reëel is om wat voor reden dan ook, dan moet je daar niet voor kiezen. Nu leidt het alleen maar tot veel vertragingen, niet-gereden proeven en achter de problemen aanlopen. Denk aan de proeven die niet klaar waren qua opbouw, ingekorte proeven en het veel te krappe tijdschema.
Ook deze wedstrijd weer het gevoel bij deelnemers dat er met twee maten wordt gemeten door de wedstrijdleiding, met als voorbeeld het voorruit incident. Organisaties / wedstrijdleiders / TC mensen hanteer de reglementen zonder aanzien des persoons. Regels zijn regels. Dit komt de sport niet ten goede.

Op KP Twekkelo ging het niet goed met de tijdkaarten invullen. De tijdcontrole official wilde de tijdkaart niet invullen bij aankomst, de equipe moest wachten in de auto. Het gevaar is dat als je buiten je 15 minuten tolerantie komt, je uit de wedstrijd gehaald kan worden.

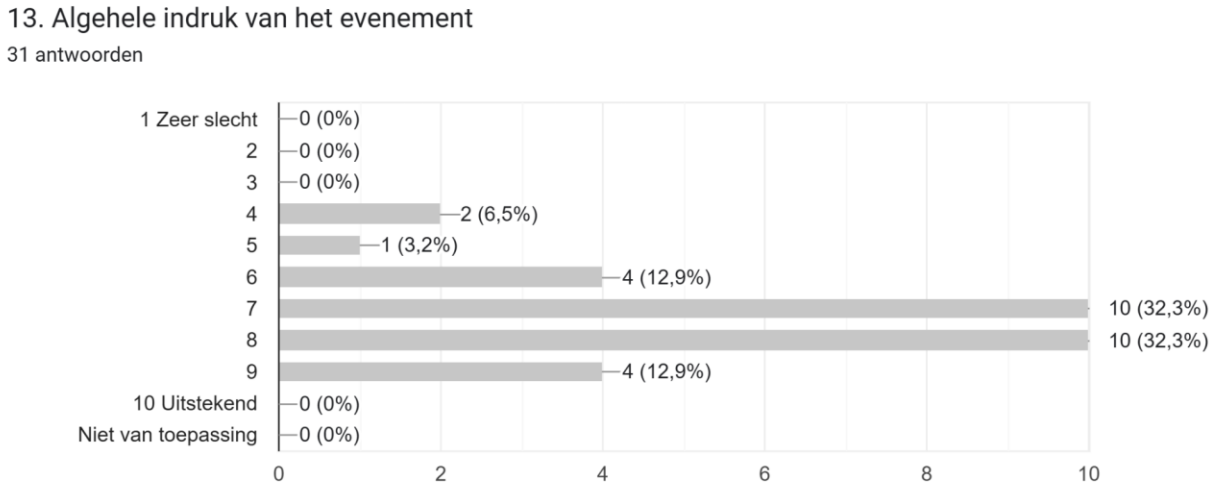
Het Parc Fermé na de finish was erg irritant. Het is begrijpelijk dat de hoofdsponsor de winnaars graag op zijn stoep heeft staan, maar zet de winnaars daar dan neer eventueel en laat de rest de auto in het Parc Fermé op de service weg zetten. Nu was het een grote chaos op deze plek na de finish met het ophalen van de auto's, omdat alles vast stond.

Zaterdagavond lag een equipe vast tussen de bomen. Het bleek dat de berger van die KP al naar huis was. Hij zou ons zogenaamd niet hebben gevonden, maar hij heeft de KP helemaal niet afgereden. De equipe stond te wachten met een autotransporter met zwaailampen, dus die zie je ook als je de proef zou hebben afgereden. Gelukkig heeft Geert Nijland van Wolves ons geholpen en werden we na 2,5 uur eindelijk weggesleept.

Er staan nu 3 gele borden om de virtuele chicane aan te duiden. Optisch zijn die allemaal hetzelfde, zeker in de mist en in het donker. Gewenst is dit duidelijker te maken. In de WRC plaatst men een boog. Het is dan visueel duidelijker waar de VC echt begint.

Een deelnemer vraagt aandacht voor het volgende:
Door het krappe schema was er geen enkele mogelijkheid om calamiteiten op te lossen zonder extra vertraging. Soms is het handiger eerder auto’s neutraal te laten rijden, het probleem zo snel mogelijk op te lossen en als de proef weer vrij is weer door te starten. Dan ligt het probleem van neutralisatie bij de eerste auto's achter de auto die deze veroorzaakt, maar zijn er voor de rijders achterin wel meer kansen een proef nog te rijden. Dit is een veel betere oplossing dan steeds maar wachten om alsnog te neutraliseren en daarmee de finish 1,5 uur te vertragen. Zeker voor een wedstrijd op een zondag is dat erg irritant. Er zijn mensen (zowel service als officials) die nog ver moeten rijden en gewoon moeten werken op maandag.

Algehele indruk van het evenement



Gemiddeld cijfer = 7