



TANKER OMKRING RALLYSPORTEN

Sæson 2018 er snart til ende, og der har været forskellige aspekter, som jeg her giver min ydmyge mening og forslag til. Sikker mange der har en anden mening om punkterne, og det er jo fint, men så er der i hvert fald lidt materiale til en vurdering herfra. Der skal bemærkes jeg er stoppet for i år og ikke deltager i rally næste år, så er ikke skrevet for egen vindings skyld

1. Reglements ændringer:

På baggrund af de mange hovsa løsninger der har været i sporten de sidste par år, jeg gerne foreslå at hvis man indfører reglements ændringer, så bruger man samme system som i DMU – at alle ændringer besluttet - først træder i kraft i det efterfølgende år. Således at uanset karakter af ændringer når den at blive implementeret hos dem det vedrører, uanset om det vedrører afvikling eller deltagere.

2. Straf udmåling/hastighed:

Det må være mere korrekt hvis man vil bruge det eksisterende udstyr, at man måler hastigheden over en strækning på mindst 1 km. Således at det er mere korrekt og er forhold til en regulær fart måling, og når man laver det, så udfør det et sted hvor det er vigtigt, så som i byer eller lignende. Grundet disse hårde straffe, skal man måske overveje straffen for at komme for sent i tidskontrollen, således at hvis man har et problem på ruten, at der så er mere fleksibilitet der. Straffen skal stå i forhold til forseelsen.

3. Servicepauser:

Vi har i dag et system, hvor vi ofte står og venter i alt fra ½ til næsten 1 time i ”opsamling” inden vi kører ind til pausen. Når vi så kommer ind i pausen på halv time har vi næsten ingen tid til at nå alt det som skal laves. Kunne man ikke forstille sig et andet system hvor man kom ind til opsamling, blev tiden noteret (uden straf) - og så kører man bare ind til service i den orden man kommer ind. Men restart i henhold til den korrekte tid.

Så vil jeg foreslå at man laver et mini rally, så der var 2 service pauser. Der er masser af tid, hvis man bruger opsamlingstiden til service i stedet. Det vil betyde der var mere aktivitet på service pladsen, det var nemmere at holde bilerne kørende hele løbet, det vil være betydeligt sjovere at være servicemand i et team, det vil være sjovere for publikum, og jeg ved at Racemedia også ønsker det. Vil give en bedre dag for alle, uden nogen praktiske omkostninger.

4. Seednings liste:

Jeg har skriftligt klaget til Dasu over den nuværende liste (dog uden svar). Det er vi mange der har, fordi den er langt fra retvisende i hvem som skal køre hvor i et startfelt, af den simple årsag at det regne ark der ligger til grund ikke er lavet rigtigt så derfor giver en fejl vurdering af mere eller mindre hele start feltet .

I samme spørgsmål, mener jeg personligt at man skulle overveje start rækkefølgen, eller måske rettere hvilken prioritet man har i sporten.

I ”gamle” dage startede man klassevis. Med de hurtige klasser først for at undgå overhalinger, men dog klassevis. Det betyder i mine øjne den mest fair klasse konkurrence fordi man som klasse kører under samme vej og vejrforhold.



Det er klar hvis det eneste der tæller er Dansk super rally, så vil der være mange argumenter i mod denne måde, men kører man om klasse mesterskaber, hvilket i mine og mange andres øjne er det primære, vil det give mere mening og of fair konkurrence

5. Torsdagsrally vs. klubrally

På baggrund af årets mange torsdags events og tilgangen til det, vil jeg foreslå at man overvejer en ændring i den generelle sport og event sammensætning samt kravene dertil.

En af grundene til torsdags rally succes, er jo at den passer ind i den moderne trent, med at du kan komme som du er i hvad du har af bil, og have en sjov og spændende aften. Vi har set i år mange etablerede folk i sporten dukke op til en snak, så det er næsten samtidigt blevet til en klubaften. En stor del af dem der kører Torsdag rally - vil ikke køre andet. Men der er dog kommet enkelte ud i klubrally på denne baggrund.

Disse events hænger kun økonomisk sammen grundet de tilknyttede klubbers støtte, samt en stor gruppe menneskers aktive indsats over hele året.

Min pointe er -der skal vurderes om der skal laves en ny sammensætning af mulighederne, hvor der kommer en gylden tråd igen op igennem sporten, men også muligheden for man kun deltager i de forskellige muligheder, men samtidigt forholder man sig til at mange unge i dag ønsker ikke andet end at komme ud og race lidt i deres bil en aften eller lørdag, uden de store problemer med regulativer og regler, som desværre efterhånden besværlig rallysporten som helhed, særligt i klubrally regi.

Der skal derudover skal der vurderes på det nuværende snobberi der er i sporten generelt. I min verden skal der arbejdes på at der etableres en indsats for at knytte bedre bånd imellem klubber, union, torsdagsrallydeltagere, klubrally og rallysporten generelt - med fælleskab og information, så man som ny, helt naturligt bliver indlemmet i klubben og sporten. Dette uanset hvilken sportsgren man ønsker at deltage i.

6. Dasu hjælper:

Til slut vil jeg forslå at Dasu arbejder på en måde hvor man kan danne en ny fælles ånd og hvor folk som bruger der fritid på at andre kan dyrke deres sport bliver bedre belønnet.

Man kunne etablere en gruppe i de sociale medier på landsplan. I sådan en gruppe kan man etablere et fælleskab imellem alle dem som hjælper i sporten. Klubberne kan lave opslag, hjælpere kan lave opslag med deres oplevelser både gode og dårlige.

Dasu og løbsledelserne og deltagere kan bestemt lære noget her. Det er brugt i andre store events at hvis man er hjælper bliver der holdt fester/sammenkomster – eller aktiviteter for alle dem der hjælper, sådan de føler deres indsats er værdsat.

I rallyverden kan mange ikke forstå at der ikke er folk nok, der vil stå en hel lørdag fra tidlig morgen til sen eftermiddag uanset vejret – med eneste belønning i form af en ”sandwich og en kop kaffe” og står ”tæt på racet”.

Der mangler i sporten en total holdnings ændring omkring hvordan man får hjælp til arrangementer.

Med sportslig hilsen
Tom Lindstrøm Petersen