

Regelneef

Staphorst, 5-6-2006

Wie maakt de SOBW-reglementen? Ik verbeeld me af en toe dat ik dat doe. Maar dat is natuurlijk niet waar. Ik kijk naar het bestaande reglement, of ik kijk naar een probleem waarvoor een extra regeltje nodig is, en ik denk: "Als we dat nou zó opschrijven, zou het dan duidelijk zijn?"

Aan het eind van het seizoen presenteer ik al die bedenksels aan het SOBW-bestuur, mét de bijbehorende uitleg, en dan zegt het bestuur ja. Of nee, want ze hoeven zich niets aan te trekken van de adviezen van hun adviseurs. Maar ik moet zeggen dat we wat dat betreft een heel verstandig bestuur hebben.

Die 'bijbehorende uitleg' zou eigenlijk ook in het reglement opgenomen moeten worden. Als je weet waarom een regel is zoals-ie is, accepteer je hem gemakkelijker. Maar dan zou het reglement drie keer zo dik worden. Minstens.

Goedkoop

Voorbeeldje: vroeger stond in het technisch reglement dat in de standaardscooter-klasse de ontsteking alleen mocht worden vervangen door een gelijkwaardig exemplaar met een vast ontstekingstijdstip. De bedoeling was om die klasse goedkoop te houden. Maar sommige standaardontstekingen overlijden zodra je boven de 12000 toeren komt. Als je echt voor de punten gaat, moet je zo'n ontsteking dus uit voorzorg voor elke wedstrijd vervangen door een nieuwe, gelijkwaardige (dus even onbetrouwbare) ontsteking en je snapt dat er dan niets terecht komt van dat goedkoop houden.

Bovendien waren er toen al programmeerbare ontstekingen te koop die je met een schakelaartje of zelfs draadloos kunt omschakelen zodat je scooter op een politierollenbank niet opvalt. Zoiets is niet meer controleerbaar, en wat je niet kunt controleren, kun je beter vrijgeven. Dan kan iedereen die dat wil een ontsteking kiezen die wel duurder is in de aanschaf, maar die jarenlang meegaat en dus op den duur goedkoper is, en die minder problemen en dus meer rijplezier geeft.

Thialf

Nu een voorbeeld van een regel die volgend jaar anders wordt als het aan mij ligt (maar je weet: het ligt niet aan mij; het ligt aan het bestuur).

Ik wil de regel "opgesneden slicks zijn niet toegestaan" veranderen in "opgesneden banden zijn niet toegestaan". Zoals het er nu staat, mag je gewone banden wél opsnijden en dat kan een enorm verschil maken, dat heb ik gezien op Pottendijk in de regen (als je een nóg gladdere baan wilt, moet je naar het Thialf-stadion).

Een setje opgesneden banden scheelde twee seconden per ronde. Zodra iemand begint met opsnijden, moet je dus wel meedoen, anders ben je kansloos.

Dat betekent extra onkosten, en als iedereen die onkosten heeft gemaakt, zijn we weer even ver als eerst. Door het opsnijden te verbieden vóórdat iedereen het nodige gereedschap heeft aangeschaft, blijven de kansen gelijk en worden de kosten vermeden.

Dat geldt ook voor bandenwarmers, maar het gebruik daarvan is niet controleerbaar; je kunt moeilijk gaan kijken wat iedereen in zijn eigen tent uitspookt.

Opgesneden banden zijn wél gemakkelijk te constateren.

Inlegkruisjes

Lezen is ook een kunst. Iemand leest in het technisch reglement: "Wanneer het kaliber door de carburateurdoorlaat kan worden gestoken, is de carburateur te groot" en roept dan: "Dus als het kaliber er niet door kan, is de carburateur niet te groot".

Maar dat staat er niet. Dat is logica in de trant van: "wie griep heeft, is ziek", en dan tegen een aidspatiënt zeggen: "Je hebt geen griep, dus je bent niet ziek". Daar zal die patiënt blij mee zijn....

Onlangs vonden we bij de nacontroles een paar joekels van carburateurs met 'inlegkruisjes' in de doorlaat, waardoor het kaliber er niet doorheen kon. De controle met een kaliber is bedoeld om bij de nacontroles op een snelle manier de doorlaat te kunnen checken. Maar als iemand moedwillig het gebruik van het kaliber belemmert, gaan we de doorlaat natuurlijk op een andere manier controleren. Dat kon in dit geval met het blote oog....

Omdat ik technische initiatieven wil stimuleren, probeer ik in het technisch reglement iedereen zoveel mogelijk vrijheid te geven. Maar ik moet ook zorgen dat de snelheden niet te hoog worden voor de huidige circuits. De beperking van de carburateurdoorlaat is feitelijk het enige middel dat ik daarvoor ter beschikking heb. Dus reken maar dat we dat goed in de gaten houden.

Meedenken

Het bovenstaande gedoe heeft er wel voor gezorgd dat veel mensen zijn gaan meedenken. In eerste instantie over die carburateurs, maar in de toekomst hopelijk ook over andere zaken, zowel technisch als niet-technisch.

Het perfecte reglement bestaat niet, de perfecte organisatie bestaat ook niet, maar we doen ons best, en goede ideeën zijn altijd welkom. Je kunt ze mailen naar info@sobw.nl, je kunt ze bespreken met een official of met de rijdersvertegenwoordiger in jouw klasse, en je kunt ze zelfs anoniem deponeren in de ideeënbus die aan de SOBW-materiaalwagen hangt.

Allemaal even hard

Het verschil tussen rijders en officials is: jullie willen allemaal zo hard mogelijk; wij zien het liefst dat jullie allemaal ongeveer even hard gaan. Dan krijgen we mooiere wedstrijden (en minder blauwe vlagsituaties).

Het zou ook wel leuk zijn als de snelste klassen in technisch opzicht zoveel mogelijk gelijk zijn. Wat vinden jullie bijvoorbeeld van het idee om de topscooters volgend jaar een twintig millimeter carburateur te geven in plaats van de negentien millimeter waar ze het nu mee moeten doen? Dan zijn ze motorisch gelijk aan de expi- en de formuleklasse, en dan hebben de tuners er weer een onderlinge competitie bij.

Frits Overmars