„Halls Winter Rally 2014“
LASF stebėtojo komentarai:

Norėčiau pabrėžti, kad iš esmės lenktynės paliko tikrai gerą įspūdį. Reklaminė kampanija tikrai efektyvi, išskirtinis žiniasklaidos dėmesys renginiui, žiūrovų gausa tikrai ženkliai prisideda tiek prie populiarinimo būtent šio stebėto renginio, tiek ir prie autoralio populiarinimo apskritai. Tai sveikintina. Puikios trasos, sportinė kova ir puiki atmosfera. Stebėtojo nuomone, didelis šių metų privalumas buvo dviejų dienų formatas.

Atkreiptinas dėmesys ir į tam tikrus trūkumus, kurie buvo pastebėti. Iš pradžių norėtųsi pateikti komentarus ta pačia seka, kuria yra sudaroma stebėtojo ataskaita.

Kelio knyga

Kelio knygoje pateikti žemėlapiai nėra informatyvūs dalyviams, t.y. tiems, kam ir yra skirtos bei išduodamos kelio knygos. Jie labiau panašūs į žemėlapius žiūrovams. Juose neišskirta skirtingomis spalvomis būtent sportininkams skirta trasa, evakuacijos bei intervenciniai keliai. ***ORGANIZATORIAUS atsakymas:*** *visuomet bendrinis žemėlapis buvo pateikiamas tik su GR bei privažiavimo keliais. Tačiau kiekvieno atskiro GR žemėlapiai yra išskirti - pervažiavimai pažymėti geltona spalva, greičio ruožai – raudona spalva, alternatyvus maršrutas – žalia punktyrine linija, evakuacinis maršrutas –mėlyna punktyrinė linija. Pvz.:*

Kelio knygoje pateikiama informacija, įskaitant žemėlapius, schemas, sutartinius žymėjimus bei orientyrus, pateikiama skirtingai kalbų kontekste, t.y. vietomis informacija pateikiama ir lietuvių, ir anglų kalba, o vietomis - tik lietuvių kalba

(ORGANIZATORIAUS atsakymas: *Kelio knygoje yra pozicijų, kur dėl vietos stokos informacija yra pateikiama tik anglu kalba, tačiau paminėtų pozicijų, kur informacija būtu pateikta tik lietuvių kalba nėra).*

Pateikiamoje kuro pylimo zonos, esančios šalia serviso parko, schemoje, vietos skiriasi viename po kito įsegtuose lapuose ir prieštarauja viena kitai.
(***ORGANIZATORIAUS atsakymas:*** *2014.01.24. iš tiesų buvo dvi skirtingos kuro užpylimo zonos, klaidinančiai galėjo atrodyti tai, kad jos vyko skirtingomis valandomis (t.y. viena po kitos), bet tai nenurodėme).*
Tarp sutartinių žymėjimų nepavyko rasti kelio knygoje naudojamų ženklinimų su "E" raide
(***ORGANIZATORIAUS atsakymas:*** *sutinkame, „E" simbolio nebuvo tarp pagrindinių sutartinių ženklų, tačiau po kiekvienu jo žymėjimu žemėlapiuose „E" simbolis buvo paaiškintas Kelio knygoje pilna evakuacinių kelių žymėjimų. Pvz. psl.46 poz. 3, psl.54 poz.3 ir 5, psl.64 poz.3 ir t.t.], starto arka - psl. 38, poz. 1, psl. 164, poz. 15)* o medžių, kaip orientyrų, žymėjimas kelio knygoje ne visada atitinka sutartinius žymėjimus, t.y. vietomis medžiai žymimi taip, kaip nurodyta sutartiniuose žymėjimuose, o vietomis – visiškai kitaip. Reikėtų vengti tokio galimo dalyvių klaidinimo ir stengtis prisilaikyti nuoseklumo. Be to, kelio knygoje stebėtojas rado ir klaidų, pateikiant orientyrus bei atstumus, pvz., 97 psl. 20 pozicija, 108 psl. 14-15 pozicijos
*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** iš esmės sutinkame - pagaminus kelio knygos PDF failą išties dingo raudona linija nuo ženklo, o tai reiškia, kad ateityje reikės papildomai tikrinti ir pre-press gaminį),*
Dideliu trūkumu vertintina tai, kad greičio ruožų pavadinimai, nurodyti kelio knygoje, skiriasi nuo greičio ruožų pavadinimų, nurodytų saugos plane. To neturėtų būti.
*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** Saugos plane ir kelio knygose GR turi bendrini eiliškumą (pvz GR 1/3, GR 2/4 ir t.t.), bet pavadinimai išties skiriasi ir yra žinome kodėl (ilgai buvo laukta galutinių atsakymų iš komercinių partnerių dėl GR pavadinimų suteikimo) – todėl anksčiau spausdinant saugos planus pavadinimai liko ankstesni (pagal gyvenvietes).*

Saugos planas

Stebėtojui nėra aišku, kokiu tikslu saugos plano aprašomojoje dalyje nurodyta, kad šis saugos planas parengtas pagal Algimantą Maulių.
*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** taip, varžybų saugos plano teorinė dalis iš tiesų buvo parengta pagal Algimantą Maulių ir pagarbos minėtam asmeniui, bei jam asmeniškai prašant - tai buvo paminėta. Bet tai nereiškia, kad visas SAUGOS PLANAS yra parengtas p. A. Mauliaus. Pastebėjimas priimtas).*
LASF stebėtojas oficialiu raštu, kurį buvo gavę ir organizatoriai, paskirtas į šias pareigas 2014 01 20. Po minėto paskyrimo stebėtojas kreipėsi į organizatorių dėl varžybų dokumentacijos gavimo. Organizatorius pateikė informaciją, kad saugos planas su visais patikslinimais bus pabaigtas rengti ir perduotas iki 2014 01 21 d. pietų. Manytina, kad tarp patikslinimų rengiant galutinį saugos plano variantą galėjo atsirasti taip pat ir paskirtojo LASF stebėtojo duomenys. Tam tikrai nereikalinga daug laiko ar kitų sąnaudų. Taip pat atkreiptinas dėmesys ir į tai, jog saugos plane pateikiamas Saugos ir oficialių asmenų ekipažų važiavimo grafikas bei minėtiems asmenims duotų starto laikų tinkamumas taip pat kelia abejonių, nes 7 minučių kanalas, kuris skirtas VIP, LASF ir oficialių asmenų pravažiavimui, tikrai turėtų būti ilgesnis laike. Dar geriau, jei tame kanale važiuojantiems atskiriems automobiliams būtų numatytas konkretus pravažiavimo laikas, kuris galėtų būti ne griežtai fiksuotas, o turintis nustatytas tam tikras laiko ribas, pvz., Komisarai GR1 galėtų pradėti važiuoti nuo 18:53 iki 19:00, LASF stebėtojas atitinkamai – nuo 18:57 iki 19:03, t.y. eiliškumas kanale galėtų būti išlaikytas, bet kiekvienas konkretus oficialių asmenų automobilis turėtų savo pravažiavimui nustatytas laiko ribas. Minėtas 7 minučių kanalas tikrai per trumpas. Tam, kad varžybos vyktų pagal grafiką, oficialiems asmenims tenka nesilaikyti šio grafike numatyto 7 minučių kanalo ir, pvz., Komisarų automobiliui pradėti važiuoti greičio ruožu anksčiau nustatyto laiko. Neturėtų būti nustatoma tvarka, kurios vėliau neįmanoma įgyvendinti praktikoje. Aptariant saugos plane nurodomus atsakingus už jo įgyvendinimą asmenis, pažymėtini keli aspektai. Pirma, viso ralio priešgaisrinės tarnybos viršininkas, policijos viršininkas bei vyriausiasis varžybų gydytojas turėtų dirbti ralio centre ir koordinuoti atskirus savo tarnybos darbuotojus, dirbančius atskiruose greičio ruožuose. Saugos plane nurodant asmenis, atsakingus už atskirų tarnybų darbą būtent tame atskirame greičio ruože, reikėtų nurodyti ne viso ralio tos tarnybos vadovą, o būtent tą asmenį, kuris atsakingas už konkretų greičio ruožą tiesiogiai .Antra, būtina suvienodinti terminologiją, naudojamą aprašant ir įvardinant atsakingų asmenų, dirbančių atskiruose greičio ruožuose, pareigybes. Aptariamame saugos plane nurodomos pareigybės nevisiškai atitinka tvarką, kurią yra patvirtinęs LASF Teisėjų komitetas. Be to, tas pareigas einantys asmenys savo pareigas

stebėtojui įvardija dar kitaip, nei nurodyta saugos plane ar patvirtinta teisėjų komitete. Tokių prieštaravimų negali būti. Visi dirbantys greičio ruože teisėjai turi žinoti savo pareigas, pareigų pavadinimus bei egzistuojantį hierarchinį pavaldumą. Trečia, minėtų pareigybių pavadinimai saugos plane tiek lietuvių, tiek ir anglų kalbomis, yra klaidinantys, labai panašūs arba net iš esmės atkartojantys vienas kitą, kas įneša dar daugiau nereikalingos painiavos. Taip pat nesuprantama, kodėl netgi tame pačiame saugos plane naudojama skirtinga terminologija, įvardinant minėtas pareigybes, t.y., pvz., įvardinant atskiruose greičio ruožuose dirbančius asmenis, naudojamas terminas *Grupės vyr. teisėjas*, o tas pats asmuo Saugos ir oficialių asmenų ekipažų važiavimo grafike nurodomas kaip *GR vyr. teisėjas.*

*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** dėl 7 min „kanalo" tarp SAF automobilių organizatorius sprendimo prašytų LASF atsakingų asmenų (RK, SVO komitetų). Tai nėra organizatoriaus sugalvota, reikia kompleksinio sprendimo). Dėl tarnybų kontaktų sutinkame, kad kiekvieno GR turėtų būti būtent to GR atsakingi asmenys už tam tikras tarnybas. Organizatorius dalinai sutinka, kad tarnybų atsakingi asmenys turėtų būti Ralio Štabe, tačiau dažnai dėl darbuotojų trūkumo tie patys atsakingi asmenys dar ir atlieka savo funkciją renginio metu, todėl fiziškai neturi galimybės dirbti Ralio Štabe. Organizatorius taip pat sutinka, kad pareigybės iš esmės neturėtų skirtis (klaidingai gavome informaciją iš teisėjų).*

Ketvirta, prie atskiruose greičio ruožuose už tam tikras svarbias sritis – atskirų tarnybų darbą atsakingų asmenų, stebėtojo nuomone, visiškai nepagrįstai nurodomas asmuo, neva atsakingas už radijo ryšį. Pagal stebėtojui prieinamą informaciją, nurodytą varžybų papildomuose nuostatuose, saugos plane minimas asmuo ralyje ėjo visiškai kitas pareigas ir tikrai negalėjo įtakoti tinkamo radijo ryšio atskiruose greičio ruožuose, jau nekalbant apie tai, kad saugos plane jis nurodomas, kaip atsakingas už tinkamą radijo ryšį visuose atskiruose ralio greičio ruožuose. Akivaizdu, kad asmuo, vykdantis GPS įrangos naudojimą, dalyvių stebėjimą GPS įrangos pagalba ir kitus su minėta funkcija susijusius darbus, negali tuo pačiu metu atsakyti už tinkamą radijo ryšį atskiruose greičio ruožuose.

*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** GPS sistemos valdymas niekaip netrukdo organizuoti ir koordinuoti radio tinklo darbą. Buvo naudojamas korinis skaitmeninis radijo ryšys nuo vienos bazinės stoties, iškeltos į 104 m aukštį, Utenoje. Šios bazės aprėpties zonoje buvo visi greičio ruožai, todėl visas radijo sistemos administravimas susiveda į koordinuojantį administruojantį darbą ralio centre. Nenumatytiems atvejams (racijų gedimai – išsikrovimai) ralio regione visų varžybų metu buvo mobilus ekipažas su papildoma įranga pakeitimui, tiesiogiai pavaldus GPS sistemos / Radijo ryšio administratoriui).*

Kai ralio metu radijo ryšys buvo sutrikęs, visos tarnybos tarpusavyje koordinavo veiksmus telefonų pagalbą, tačiau nė vienai tarnybai ar jos vadovui neteko naudotis minėto asmens pagalba sprendžiant radijo ryšio sutrikimus.

*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** – radijo ryšio sutrikimai buvo dėl arba nemokėjimo naudotis radijo ryšio priemonėmis, arba dėl aplaidumų, pvz. laiku neįjungtos racijos arba racijos nustatymas į kitą kanalą. Ryšys su visais postais veikė be problemų kai tik tie postai įjungdavo savo racijas arba išmokdavo jomis naudotis).*

Taigi, tikrovės neatitinkanti informacija, apsimestinė informacija saugos plane neturėtų būti pateikiama. Penkta, kalbant apie atskiruose greičio ruožuose dirbančių atsakingų asmenų pareigybes, paminėtina ir tai, jog tokios informacijos apie TEST ruožą saugos plane nebuvo, įskaitant starto, finišo, saugumo viršininko ir kitas pareigybes. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad TEST ruožui turėtų būti skiriamas nemažesnis dėmesys nei kitiems greičio ruožams saugos plane, jei toks TEST ruožas varžybose yra vykdomas.

*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** – Sutinkame ir neprieštaraujame, kad TEST ruožui turi būti skiriamas nemažesnis dėmesys. Organizatoriui žinomos priežastys, kodėl Saugos Plane trūko informacijos prieš TEST ruožą).*

Kaip ir kelio knygos atveju, saugos plane taip pat naudojama skirtinga praktika kalbų kontekste, t.y. viena informacija pateikiama dviem kalbomis, o kita – tik viena kalba, dažnai netgi tame pačiame puslapyje. Stebėtojui nėra suprantama, kokiais kriterijais vadovaujantis tai daroma, nes nuoseklumo taip pat nėra. Jei pateikiamą informaciją bandyti subjektyviai vertinti svarbos prasme, tai toks kriterijus atmestinas, nes, viena vertus, visa informacija yra vienodai svarbi, o antra vertus, pvz., GR vyriausiojo teisėjo pareigybė negali būti vertinama mažiau svarbia, nei, pvz., finišo/stop vyr. teisėjo. Saugos plano trūkumu laikytinas jau aptariant kelio knygą paminėtas trūkumas dėl skirtingų greičio ruožų pavadinimų naudojimo saugos plane ir kelio knygoje. Taip pat paminėtinas saugos plane įsegtas SVO Reglamento Priedas Nr. 9.1. Stebėtojo nuomone, jame turėtų atsispindėti ne tik ligoninių pavadinimai, bet ir adresai, telefonai. Kalbant apie saugos planą, atkreiptinas dėmesys į tai, kad jis turėtų atitikti tarptautinius standartus, nes ralyje buvo vykdoma ir FIA NEZ

varžybų įskaita. O tai įpareigoja. Stebėtojas atkreipia dėmesį į reikalavimą turėti radijo ryšį greičio ruože ne rečiau nei kas 5 km. Tuo tarpu 6-9 GR šio reikalavimo nebuvo laikomasi, t.y. atstumas tarp radijo ryšį turinčių punktų yra akivaizdžiai ilgesnis.
*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** Minėtame greičio ruože buvo išdėstyti du radijo ryšio punktai 2.98 km ir 10.3 km. (atstumas tarp punktų 7.3 km.) Tačiau atkreiptinas dėmesys į FIA reikalavimą taikyti saugos reikalavimus ne formaliai, o atsižvelgus į realų pavojų siekiant užtikrinti maksimalų saugumą. Šio greičio ruožo radijo postai buvo išdėstyti maksimaliai atsižvelgus į evakuacinių ir intervencinių kelių srautų valdymo būtinybę bei į potencialiai labai pavojingą greičio ruožo zoną 10.3 GR kilometre.)*
Taip pat greičio ruožų starto vietose bei ilgų greičio ruožų atveju ne rečiau nei kas 15 km turėtų būti įvykdytas reikalavimas, jog minėtose vietose greitosios pagalbos automobilių ekipažuose privalo būti bent vienas gydytojas. Nors paramedikų/felčerių buvimas taip pat sveikintinas, tačiau bent vienas gydytojas būti privalo.
*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** Pažymėtina, kad ralį aptarnaujančios brigados komplektuojamos atsakingai. Jas sudarė greitosios medicinos pagalbos specialistai ir paramedikai, kurie pagal Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro įsakyme (Žin., 1994, Nr. 63-1231;1998, Nr. 112-3099) nustatytą apibrėžimą turi pakankamą mediciniąnę kompetenciją (gaivinimas, imobilizacija, intubavimas ir kt.) užtikrinti reikalingą mediciniąnę pagalbą automobilių ralio metu. Taip pat pagal reikalavimus visų varžybų metu budėjo REANIMOBILIS su specialia įranga).*
Saugos plane turėtų atsispindėti reikalavimas kuro pylimo zonose būti ne mažiau nei vienam priešgaisrinės gelbėjimo tarnybos darbuotojui su atitinkama ekipiruote bei įranga. Minėtos kuro pylimo zonos privalo būti saugomos, kad į jas nepatektų pašaliniai asmenys. O vieta joms turi būti parinkta tokia, kad kelti kuo mažiau rizikų ir pavojų. Aptariamo ralio metu šalia kuro pylimo zonos, esančios trasoje, dėl apsaugos nebuvimo sustojo ir stovėjo keleivinis autobusas, kas, be abejo, kėlė papildomas grėsmes. Dėl gelbėjimo automobilių atitikimo reikalavimams bei jų tinkamo išdėstymo, pažymėtina, kad pagal tarptautinius standartus galioja reikalavimas gelbėjimo automobiliui pasiekti bet kurią greičio ruožo vietą ne ilgiau nei per 10 minučių. Tai reiškia, kad ralio metu turėtų būti naudojami tokie gelbėjimo automobiliai, kurie yra pakankamai mobilūs arba jų turi būti daugiau, siekiant minėto reikalavimo įgyvendinimo. Aptariamo ralio metu šį reikalavimą įgyvendinti buvo įmanoma tik dviejuose greičio ruožuose.
*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** neprieštaraujame, kad kuro užpylimo zonoje būtų pageidautinas PGT darbuotojas su atitinkama ekipiruote ir Greičio Ruožose mobilių gelbėjimo automobilių naudojimas pagreitintų reakcijos laiką, atsižvelgiant į galimybes pasistengsime ateityje tai įgyvendinti, bet nevisiškai sutinkame su stebėtojo išvada dėl minėto reikalavimo neįvykdimu. Pats ilgiausias šio ralio GR11-13, kurio ilgis 10.43 km. Tokiu būdu, turint laiko normą 10 min., gelbėjimo automobilis turėtu vykti į įvykį vidutiniu 62.58 km greičiu. Pažymėtina, kad realiai šis greitis turėtų būti dar mažesnis, nes minėtas vid . greitis skaičiuojamas maksimaliam atstumui. Taip pat pažymėtina, kad abu ilgiausi greičio ruožai 6-9 bei 11-13 turėjo intervencinius kelius, kuriais važiuojant, minėtas atstumas galėtų būti dar sutrumpintas. Todėl darytina išvada, kad organizatorių parinkti gelbėjimo automobiliai pilnai atitinka tarptautinių standartų keliamiems reikalavimams).*

Serviso knyga

Trūkumu pripažintinas ne visos kelio knygos, reikalingos mechanikams, norint tinkamai atlikti savo pareigas, pateikimas. Neturėtų būti vadovaujamasi principu *ir taip visiems aišku, ir taip visi viską susiras*.
*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** Kelio knygoje buvo pateiktas bendras Utenos miesto žemėlapis ir punktais sužymėtos svarbios vietos „tech. Komisija, ralio štabas, starto vieta, priekabų parkavimo vieta" – manome kad tai pakankama informacija. Gal būt dar būtu galima nurodyti mechanikams atskirą maršrutą nuo administracinės komisijos iki techninės komisijos, tačiau šis maršrutas yra 2 posūkių).*

Ekipažų saugumas.

Iš esmės GPS įrangos naudojimas yra sveikintinas ir laikytinas efektyvia priemone, sekant dalyvių automobilius. Tai pažangus dalykas. Tačiau stebėtojui varžybų metu teko suabejoti tokios įrangos naudojimo efektyvumu, kai SKK gavus žodinę informaciją dėl minėtos įrangos pagalba nustatytų galimų varžybų dalyvių padarytų pažeidimų, ir paprašius į SKK pateikti tokios informacijos išklotines ar kitą rašytinę/spausdintinę informaciją, tai nebuvo padaryta.
*(**ORGANIZATORIAUS bei GPS koordinatoriaus atsakymas:** GPS stebėjimo sistema turi tam tikras funkcijas, kurias tinkamai naudojant ji gali būti labai efektyvi. Naudojant sistemą ne pagal paskirtį arba*

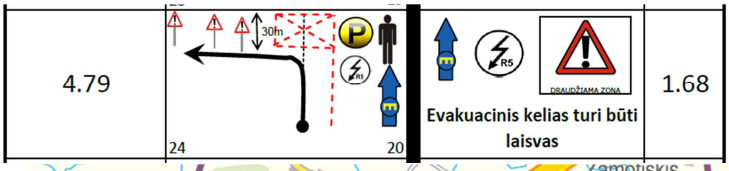
iškeliant jai iš anksto neaptartas užduotis sudėtinga tikėtis, jog sistema net ir tokiais atvejai tenkins visus lūkesčius. Dėl prašymo - GPS stebėjimo komandos, kuri tuo metu atlikinėjo kitas užduotis, numatytas pagal suplanuotą darbo grafiką, buvo paprašyta ataskaitos, kurioje reikėjo nurodyti visų ekipažų greičio viršijimus gyvenvietėse (TIK gyvenvietėse) įvykdytus varžybų metu. Minėta ataskaita būtu galima pateikti pusvalandžio-valandos bėgyje jei apie jos būtinybę būtu perspėta prieš varžybas arba per 4-5 val. po varžybų be išankstinio perspėjimo. Atsakius, jog tokiai ataskaitai sugeneruoti reikės pusdienio darbo prašymas buvo atšauktas).

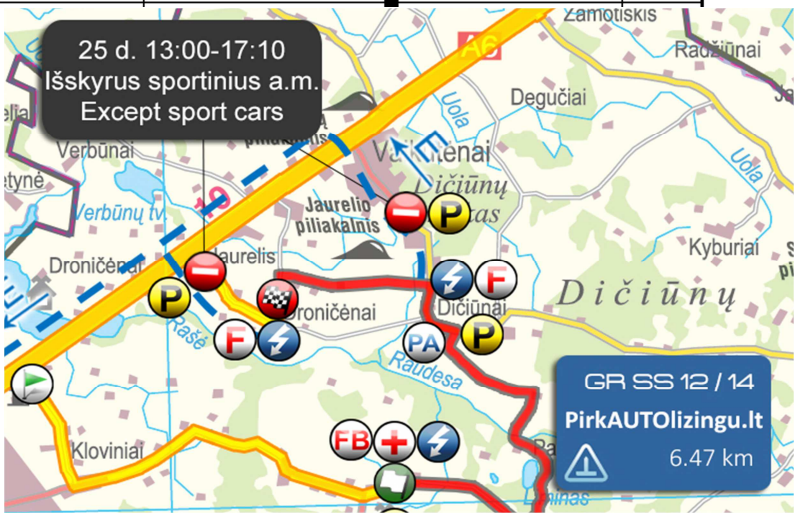
Tai vertintina dideliu trūkumu. Komisarai bei varžybų vadovas, negavę prašomos informacijos, nesprendė klausimo dėl galimų pažeidėjų atsakomybės. Stebėtojo nuomone, tokios informacijos savalaikis neišreikalavimas iš atitinkamų ralį aptarnaujančių tarnybų vertintinas kaip didelis varžybų vadovo darbo trūkumas.

Kalbant apie avarinių išvažiavimų laisvumą pravažiavimui, stebėtojui susidarė dvejopas ir gana prieštaringas įspūdis. Stebėtojui siekiant patekti į 12-14 GR evakuacinį kelią, judant priešinga evakuacinio kelio judėjimo krypčiai kryptimi, pagrindinį įvažiavimą į minėtą kelią saugančios tarnybos ne iš karto sutiko praleisti stebėtoją. Tai, kad patekimas į minėtą kelią yra neleidžiamas, stebėtojui iš esmės yra suprantama ir sveikintina. Tačiau, kai stebėtojas buvo įleistas į minėtą kelią, paaiškėjo, kad evakuaciniame kelyje tuo metu stebėtojo automobilis buvo tik vienas iš daugelio, kadangi šalia kelio, kurį kontroliuoja minėtos tarnybos, yra dar ir alternatyvus privažiavimas tarp ten esančių fermų pastatų, kuriuo gan intensyviai naudojasi žiūrovai. Jie aktyviai statė automobilius evakuaciniame kelyje tiek prieš atvažiuojant į vietą stebėtojui, tiek ir vėliau. Tai iliustruoja pridedamos nuotraukos. Vėliau, kai vienas varžybų dalyvis pasitraukė iš trasos ir minėto ekipažo sportinis automobilis buvo nustumtas būtent evakuacinio kelio link, toks žiūrovų automobilių statymas sudarė situaciją, kad evakuacinis kelias bent kažkuriam laikui tapo visiškai užblokuotas. Stebėtojo nuomone, tai vertintina, kaip šiurkštus saugumo reikalavimų pažeidimas bei skirtingų ralyje veikiančių atskirų tarnybų atstovų kompetencijos trūkumas, savalaikio tarpusavio bendradarbiavimo nebuvimas.

*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** Stebėtojo komentaras yra pagrįstas, tačiau su išvadomis iš dalies nesutinkame. Šioje vietoje pagal saugos planą buvo numatyta saugi 30 m saugos zona (vokas), kurioje negalėjo būti žiūrovų, o minėtas kelias turėjo būti laisvas pravažiavimui. Ten esantis apsaugos darbuotojas Nr. 20, bei policijos pareigūnas turėjo užtikrinti šių reikalavimų laikymąsi. Minėtoje vietoje dirbo taip pat licencijuotas teisėjas, dirbantis R5 radijo ryšio poste. Organizatorius papildomai numatė ir eismo apribojimą (kurį Stebėtojas ir aprašo), žr. pridėtą žemėlapį. Kiti keliai taip pat buvo blokuojami nukreipiant žiūrovus į K žiūrovų zoną ties Dičiūnų gyv. Patekti ten jie galėjo tik pervažiuojant ne keliais, bet laukais iki minėtos vietos tarp fermų. Žiūrovų atsiradimo tokiose vietose negalima klasifikuoti kaip organizatorių darbo broką arba šiurkščių saugumo reikalavimų pažeidimą. Tačiau, atsižvelgus į pateiktą informaciją, šis atvejis laikytinas pavieniu samdomų asmenų darbo broku, o ne sisteminiu pažeidimu.*

Atsižvelgus, kad minėtoje vietoje buvo pakankamai žmogiškųjų resursų sutvarkyti saugą, Stebėtojas ateityje tokioje situacijoje galėtų informuoti apie problemas varžybų vadovą, kuris atitinkamai įpareigotų ten esančius asmenis.





Įranga, naudojama kontroliuojant ralį

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad ralio metu buvo naudojamas FIA reikalavimų neatitinkantis ženklinimas. Kadangi ralyje buvo vykdoma FIA NEZ varžybų įskaita, kontroliuojant ralį turėjo būti naudojami FIA reikalavimus atitinkantys ženklai. Dėl laiko matavimo įrangos apsaugos nuo pašalinių trikdžių pasakytina tai, kad stebėtojas negali pripažinti buvusios apsaugos tinkama ir pakankama dėl to, jog vieno greičio ruožo vykdymo metu būtent dėl pašalinių trikdžių laiko matavimo įranga buvo išvesta iš rikuotės ir daliai lektynių dalyvių starto procedūra buvo atliekama rankiniu būdu. Tai vertintina trūkumu.
*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** bus atkreiptas dėmesys dėl FIA reikalavimų neatitinkančių ženklų (kreipsimės į atsakingus asmenis, kurie atliko mums šią paslaugą). Starto įrangą apgadino per arti priskridusio sraigtasparnio suformuotas oro srautas, apsaugoti laiko matavimo įrangą nuo tokių netikėtų ir sunkiai numatomų atvejų pakankamai sudėtinga).*

Techninė komisija prieš ralį

Įvažiavimas nebuvo saugomas. Kalbant apie darbo sąlygų tinkamumą, pasakytina, kad stebėtojo lankymosi metu du iš trijų keltuvų buvo naudojami ralio varžybų tikslais, tačiau trečiasis keltuvas buvo naudojamas kitiems tikslams, t.y. buvo naudojamas, siekiant aptarnauti automobilius, nesiejamus su varžybomis. Kadangi stebėtojo lankymosi metu ant trečiojo keltuvo pakeltas automobilis pastoviai skleidė nepakeliamą garsą dėl netvarkingos apsaugos signalizacijos, stebėtojas negali vertinti darbo sąlygų tinkamomis.
*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** pastaba priimtina. Antra vertus turėtų būti suprantama, kad tokias IDEALIAS sąlygas atrasti regione yra gana sudėtinga.)*

Susipažinimas su trasa

Tiek susipažinimo su trasa metu, tiek ir varžybų metu trasoje trūko tam tikro trasos žymėjimo nuoseklumo. Vietomis greičio ruožuose posūkiai buvo pažymėti ir geltonos, ir raudonos spalvos rodyklytėmis; vietomis buvo tik raudonos, o kitur – tik geltonos rodyklytės. Kai kur jų nebuvo iš viso. Kadangi susipažinimo su trasa metu stebėtojas į ją atvyko nuo pat pradžių, t.y. maždaug 2014 01 23 d. 16:00 val., darytina išvada, kad toks trasų žymėjimo nenuoseklumas ir tam tikras dalyvių klaidinimas buvo ne reta išimtis, bet priešingai, egzistavo per visą susipažinimo su trasa laikotarpį bei varžybų metu. Tas pats pasakytina ir apie kelio knygoje esančių žymėjimų/ribojimų atkartojimą trasoje. Čia taip pat trūko nuoseklumo. Pvz., kelio knygos 54 psl. 3-4 pozicijos. Greičio apribojimo pradžia, nurodyta kelio knygoje, trasoje atkartota, o greičio apribojimo pabaiga - ne. Tai laikytina trūkumu bei dalyvių klaidinimu. Stebėtojo nuomone, siekiant tinkamai įgyvendinti priemones, skirtas stebėti neteisėtą susipažinimą, nepakanka naudoti sekimą GPS įrangos pagalba. GPS įrangos pagalba galima tik stebėti automobilių, į kuriuos įmontuota GPS įranga, judėjimo greitį bei GR pravažiavimo skaičių. Tačiau GPS įranga nepadeda nustatyti neteisėto susipažinimo su trasa faktų, kai toks susipažinimas galimai vykdomas neregistruotų oficialiai susipažinimui automobilių pagalba, netinkamu laiku ir pan. Todėl stebėtojas kritiškai vertina visišką teisėjų postų greičio ruožuose atsisakymą susipažinimo metu. Stebėtojo nuomone, stacionarūs (nors jie galėtų būti ir keičiantys savo dislokacijos vietą tam tikru laiko intervalu) teisėjų postai greičio ruožuose būtų papildoma susipažinimo teisėtumo užtikrinimo priemonė.
*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** organizatorius buvo informuotas, kad trasa prieš varžybas sužymėta pagal reikalavimus, bet taip pat konstatuotina, kad susipažinimo metu keletas nuorodų buvo pavogta, ar net neleistinu būdu perkeltos į kitą vietą, tad klausimas turėtų būti – kaip užtikrinti sužymėtos trasos ženklų saugumą ? Antra – pagal reikalavimus, susipažinimo metu trasoje buvo teisėjų ekipažai, kurie pasirinktinai tikrino dalyvių susipažinimą su trasa. Organizatorius mano, jog GPS bei teisėjų ekipažo pagalba – pakankamos priemonės susipažinimui su trasa užtikrinimui).*

Štabas

Nebuvo rezervuotos (pažymėtos) stovėjimo aikštelės oficialiems asmenims. Stebėtojui tą vietą nurodė teisėjas rankos mostu, tačiau tai negali būti laikoma tinkamu rezervavimu bei pažymėjimu. Nors stebėtojui nurodyta vieta iš tiesų pasirodė tinkama, tačiau akivaizdu, kad be atskiro pažymėjimo oficialūs asmenys negalėjo pilnaverčiai pasinaudoti šia aikštele. Tą įrodo ir faktinis oficialių asmenų automobilių statymas prie ralio štabo, kuris praktikoje buvo skirtingas, pvz., Komisarų automobilis minėtoje vietoje buvo pastatytas tik varžybų pabaigoje, kai statymas kitoje vietoje jau buvo betampąs tam tikru trukdžiu iškilmingo finišo procedūrai. Komisarų kambario vieta pati savaime gal ir galėtų būti vertinama kaip tinkama, visgi stebėtojo nuomone, atsižvelgiant į tai, kad nebuvo užtikrintas pašalinių asmenų nepatekimas į minėtą kambarį, ji vertintina kaip nepakankamai tinkama. Komisarų kambarys bei jame vykstantys posėdžiai turėtų būti pakankamai izoliuoti ir apsaugoti nuo bet kokių asmenų, nesusijusių su SKK posėdžiuose vykdoma darbu, patekimu į kambarį ar buvimu šalia jo, už durų ir pan.. Tik taip gali būti užtikrintas SKK darbo nepriklausomumas.
*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** stovėjimo vieta oficialiems asmenims buvo pažymėta oficialiuose dokumentuose – Kelio Knygoje. Jei to nepakanka – matyt ateityje teks papildomai atskirai žymėti specialiai atskiriems asmenims skirtas vietas ir užtikrinti jų faktinį įvykdymą. SKK turėjo atskirą kabinetą, bet išėjimas iš jo turėjo jungiamąją patalpą, vieną nuo kitos ir nuo koridoriaus atskirtas durimis. Jungiamojoje patalpoje buvo oficialūs asmenys, retkarčiais – organizatoriaus atstovai. Įvertinus aplinkybes bus atsižvelgta į papildomą apsaugą vyksiančių posėdžių metu.*

Rezultatai

Stebėtojas tą faktą, jog internetu pateikiami rezultatai organizatoriaus pasirinktoje svetainėje buvo pasiekiami tik pilnos internetinės versijos formatu, bet nebuvo pasiekiami mobilios versijos formatu, vertina kaip trūkumą, kadangi tai bent iš dalies apribojo žiūrovų ir kitų suinteresuotų asmenų galimybę gauti operatyvią informaciją savo mobiliaisiais įrenginiais, jei tų įrenginių naršyklės nepalaikė pilnos internetinės versijos formato.
*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** trūkumu negalima vertinti pasenusių technologijų nepalaikymo. Iš kitos pusės rezultatų pateikimas buvo operatyvus ir greitas, buvo naudojama pažangi Latvijos čempionate naudojama įranga. http://www.hallswinterrally.lt/rezultatai/)*

Oficialūs asmenys

Stebėtojo nuomone, komisarai bei varžybų vadovas, itin plečiamai aiškindami galimybę pažeidėjams taikyti nuobaudas ir taikydami tas nuobaudas švelnesnes, nei numato reglamentuojantys dokumentai už atitinkamus pažeidimus, rizikuoja suformuoti nevisiškai tinkamus precedentus ralio varžybose ateičiai. Stebėtojo nuomone, švelnesnių, nei numato reglamentuojantys dokumentai, nuobaudų taikymas turėtų būti itin reta išimtis, bet netapti taisykle. Stebėtojo nuomone, visų SKK posėdžių metu privalo dalyvauti visi komisarai bei SKK sekretorė (išskyrus itin retas išimtis, kai, pvz., SKK sekretorė galimai išbėga iš posėdžio kambario tik tam, jog iškabinti informaciją oficialioje lentoje ir pan.). Tik tokiu atveju yra užtikrinama, kad SKK sprendimai ar posėdžių protokolai, kiti rašytiniai SKK posėdžio metu suformuoti rašytiniai dokumentai preciziškai atspindi tikrovę. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad tokio reikalavimo įgyvendinimą komplikuoja ralio sekretorės bei SKK sekretorės pareigybių neatskyrimas, t.y. SKK sekretorės pareigybės neišskyrimas į atskirą pareigybę papildomuose nuostatuose.
*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** SKK sekretorės pareigybė yra išskirta papildomuose nuostatuose: Vyr. sekretorė – Rasa Jakienė, SKK sekretorė – Aldona Mažeikienė. Paskirtų asmenų darbo ir laiko planavimas yra jų kompetencijoje)*
Pažymėtina, kad jau anksčiau šiuose komentaruose buvo aptariamas ne visiškai tinkamas Saugos ir oficialių asmenų ekipažų važiavimo grafikas. Papildomai pasakytina, kad pirmojo SKK posėdžio metu varžybų vadovas pateikė minėto grafiko pakeitimus, t.y. aktualią to grafiko redakciją, pagal kurią ir turėjo vykti bei vyko varžybos. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad po varžybų vadovo atliktų pakeitimų minėtas grafikas tapo dar labiau komplikuotu ir iš esmės netgi nevisiškai atitinkančiu tikrovę, jau nekalbant apie tai, kaip sudėtinga buvo jo prisilaikyti oficialiems asmenims bei saugos automobiliams.

Laiko matavimas
A-Naudojama įranga

Stebėtojas fiksavo nežymų (apie 1,5 sek.), bet visgi realų laikrodžių sinchronizavimo trasoje nebuvimą. Skirtumas fiksuotas tarp GR startuose buvusių laikrodžių.

LASF reikalavimai

Pažymėtina, kad nors organizatorius automobilį stebėtojui suteikė be vairuotojo, tačiau abipusiu sutarimu vairuotoju buvo pasirinktas stebėtojo pasiūlytas asmuo, kuriam organizatorius sudarė tinkamas sąlygas (nakvynė ir pan.). Atkreiptinas dėmesys į tai, kad panašiais atvejais (kai vairuotoju yra ne organizatoriaus paskirtas asmuo, bet oficialių asmenų pasiūlytas/pasirinktas asmuo), itin svarbu numatyti ir kaip įmanoma tiksliau apibrėžti atsakomybę, kylančią dėl galimo automobilio ar jo atskiros dalies (pvz., rato, padangos, stiklo ir kt.) apgadinimo/sugadinimo, atsakomybės ribas ir paskirstymą tarp organizatoriaus ir vairuotojo, kadangi realiai vairuotojas šiuo atveju veikia organizatoriaus naudai, bet ne savo, kaip fizinio asmens, naudai. Stebėtojo automobilis neturėjo radijo ryšio. Komunikacijai su kitais oficialiais ralio asmenimis buvo naudojamas telefoninis ryšys.

Bendri pastebėjimai

Būtina įtvirtinti reikalavimą, kad ralyje būtų naudojama ne kelio knygoje įsegti žymėjimai OK arba SOS, o A3 formato minėti ženklai turėtų būti kiekviename sportiniame automobilyje pritvirtinti prie stogo iš vidinės pusės. [Pagal „2014 FIA Regional Rally Sporting Regulations“ p.40.2.1 toks reikalavimas FIA varžyboms išties yra, tačiau nėra nurodyta kas tokį ženklą turi parūpinti– ekipažas ar Organizatorius.]
*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** organizatoriaus nuomone ši prievolė privalėtų būti dalyvaujančio ekipažo atsakomybėje.*
Atsitikus nelaimei, tai tikrai geriau užtikrintų minėtų ženklų pasiekiamumą abiems ekipažo nariams ir labiau garantuotų saugumą ralyje. Taip pat būtina organizuoti sportinių automobilių svėrimą prieš priešstartinę techninę komisiją, kadangi to nedarant, būtų sudėtingiau išspręsti ginčą, jei toks kiltų jau po varžybų, gavus protestą, apeliaciją ir pan. Organizuojant varžybas, kurios turi FIA regioninių varžybų statusą, būtina organizuoti UP po pirmos ralio dienos nakčiai.
Gavus informaciją, kad į ralį atvyksta kad ir neoficialiai paskirtas, tačiau kompetentingas saugumo delegatas iš Lenkijos, būtina tinkamai tam pasiruošti, tinkamai tokį vizitą įforminti. Tai pastebėjimas, skirtas tiek šio ralio organizatoriams, tiek LASF oficialiems asmenims, kad tokio lygio svečias būtų tinkamai priimtas, ir tokiam priėmimui užtikrinti reikalingų veiksmų atlikimas būtų tinkamai tarp visų suinteresuotų šalių koordinuojamas.
*(**ORGANIZATORIAUS atsakymas:** apie delegatą iš Lenkijos buvo pranešta tik jam atvykus. Organizatorius negali komentuoti šios pastabos*
LASF organizatoriui pateikti reklaminiai lipdukai, skirti užklijuoti ant priekinio sportinio automobilio stiklo, kelia abejonių dėl atitikimo reikalavimams. Stebėtojo nuomone, tai tap pat vertintina trūkumu, tokių užsakymų tinkamo atlikimo kontrolės bei jos koordinavimo stoka.
Apibendrinant varžybų vadovo darbą, labai norėtųsi, kad varžybų vadovas į SKK, o tuo pačiu ir stebėtojui, pateiktų kaip įmanoma daugiau svarbios informacijos apie varžybų eigą, saugą ir pan. (dėl saugos ar nulinių ekipažų važiavimo trasa eigos ir kt.), ypač, jei yra žinoma, kad galimai ne viskas vyko sklandžiai. Taip pat siektina, kad bendradarbiavimas tarp varžybų vadovo bei atskirų ralį aptarnaujančių tarnybų vyktų tampriau, o varžybų vadovo pozicija tame bendradarbiavime būtų aiškesnė, reiklesnė ir užtikrintesnė. Manytina, kad varžybų vadovas turėtų imtis daugiau iniciatyvos, siekiant pateikti SKK informaciją apie galimus pažeidėjus. Jei GPS įrangos pagalba fiksuojamų pažeidimų neįmanoma operatyviai pagrįsti išklotinėmis, privalo būti naudojami kiti būdai, t.y., pvz., paties varžybų vadovo pranešimai SKK, paremti turima tuo metu žodine ar kitokia informacija, gauta iš ralį aptarnaujančių tarnybų. Tai varžybų vadovo pareiga. Stebėtoją informacija apie varžybas turėtų pasiekti iš oficialių šaltinių, o ne aplinkiniais keliais, nepaisant to, kad ji kažkam galimai ir yra nepatogi.

Aukščiau išdėstytos pastabos yra formuluotos tik vienu tikslu, t.y. tam, kad siektume tobulėjimo ateityje. Pastabomis tikrai nėra siekiama sumenkinti nei organizatorių, nei oficialių asmenų pastangų, atliekant savo pareigas. Kaip jau minėta aukščiau, bendras įspūdis tikrai geras, ralis tikrai visapusiškai prisidėjo prie šio sporto populiarinimo.

pagarbiai, LASF stebėtojas Arnas Paliukėnas