**„RALLY CLASSIC“ DRUSKININKAI 2014**

**LASF stebėtojo komentarai:**

 Stebint aptariamo ralio varžybas, susidarė dvejopas įspūdis.

 Viena vertus, šios varžybos vykdomos labai geroje, tikrai dėkingoje Lietuvos geografinėje vietovėje infrastruktūros kontekste. Ko gero, būtent šių varžybų organizatorius turi patį geriausią palaikymą iš vietinės valdžios struktūrų pusės visame čempionate. Tai džiugina. Džiugina tai, kad organizatorius gali pasiūlyti puikiausias sąlygas apgyvendinimui ir kitoms socialinėms garantijoms.

 Tačiau, kyla pagrįstas klausimas, ar tikrai organizatorius, turėdamas tokį puikų palaikymą, pateisina visas į jo organizuojamas varžybas dedamas viltis. Stebėtojo nuomone, - tikrai ne.

 Dėl nežinomų stebėtojui priežasčių, organizatorius, vaizdžiai tariant, „serga paskutinės nakties sindromu“, kas lemia itin chaotišką požiūrį į organizuojamas varžybas daugeliu aspektų, jei ne visais. To įkaitais tampa visi, t.y. tiek sportininkai, tiek oficialūs asmenys, tiek svečiai iš kaimyninių valstybių ASN.

 Pabandysiu tik trumpai apžvelgti tai, ką teko patirti bei pamatyti tiesiogiai man pačiam, kaip stebėtojui. Tuo, matyt, šie komentarai, pridedami kaip priedas prie atsakaitos, iš esmės skirsis nuo visų kitų, pateiktų stebėtojo šio ralio čempionato metu. Jei kitais atvejais stebėtojas stengėsi konkrečiai įvardinti oficialių ralio varžybų dokumentacijos rūšis, puslapius, kur rado vienokius ar kitokius neatitikimus, šiuo atveju bus kalbama tik bendrais bruožais. Tai daroma dėl pernelyg didelės aptiktų klaidų, neatitikimų, techninio broko oficialuose dokumentuose apimties. Tas pats pasakytina ir apie kitus aptariamų varžybų aspektus, į kuriuos stebėtojas privalo reaguoti, pildydamas ataskaitą.

 Galima būtų pradėti nuo oficialių dokumentų savalaikės/nesavalaikės leidybos. Čia ypač ryškiai pasireiškia „paskutinės nakties sindromas“. Ar tikrai būtina (jei taip, stebėtojas ataskaitos svarstymo metu norėtų išgirsti tokio būtinumo priežastis) kelio knygą, saugos planą ir kitus svarbius dokumentus gaminti spaustuvėje būtent tik paskutinę naktį prieš prasidedant varžybų administracinei komisijai? Ar tikrai organizatorius yra tikras, kad jam nereikia anksčiau pagaminti signalinio egzemplioriaus tam, kad anksčiau pateikti oficialiems asmenims peržiūrai, galimų klaidų, neatitikimų suradimui bei pastaboms, kad išvengti nesusipratimų ar netgi nelaimių varžybų metu? Stebėtojas tikisi, kad organizatorius, prieš varžybas žiniasklaidoje teikdamas paaiškinimus bei komentarus apie, jo nuomone, labai svarbų „slėpimą iki paskutinės minutės,“ turėjo omenyje ne oficialius asmenis. Priešingu atveju, tokia organizatoriaus pozicija yra visiškai nepateisinama. Jau minėto „paskutinės minutės sindromo“ įtakoje organizatorius stebėtojui pateikė ralio varžybų dokumentus tik likus 5 minutėms iki administracinės komisijos darbo pradžios. Kažką pataisyti laiko nebėra, nes dokumentaciją reikia pradėti dalinti sportininkams, teisėjams, oficialiems asmenims... Jei klaidų, neatitikimų, techninio broko nebūtų, galbūt tai ir nebūtų problema. Tačiau, anaiptol, klaidų apstu visuose dokumentuose. Klaidos, beje, susijusios ir su saugumo užtikrinimu varžybose. O tai jau negali būti vadinama neesminėmis klaidomis. Chaosas dokumentuose, jų spausdinimas paskutinę naktį, be abejonės, turi įtakos ir tolimesnei varžybų eigai.

 Ar galima tikėtis, kad administracinėje komisijoje pavyks išvengti chaoso, jei toks chaosas užprogramuotas paties organizatoriaus veiksmuose? Administracinė komisija turi pradėti dirbti (būti pilnos parengties) 07:00 val. ryto, o automobilis iš spaustuvės atvyksta 06:55 val.. Kokie savo srities profesionalai oficialūs asmenys (dirbantys administracinėje komisijoje) bebūtų, bet būti pilnos parengties 07:00 val. jie neturi jokių praktinių galimybių, kadangi dar privalo išsirūšiuoti gautą spausdintą medžiagą, parengti ją išdavimui ir pan.. Tuo atveju administracinėje komisijoje dirbantys oficialūs asmenys vėlgi laiko neturi jokioms nenumatytoms/neplanuotoms gaunamų dokumentų turinio patikroms.

 Viso to užprogramuoto chaoso rezultatai akivaizdūs. Kelio knygos įvade randame raginimą „Ralio metu iškritus ar patyrus avariją skambinti ralio centro telefonu....................“ (nurodomas telefono numeris asmens, nors ir labai gerai žinomo automobilių sporte, bet neturinčio visiškai nieko bendro su aptariamu raliu). Kelio knygoje nėra pažymėtų evakuacinių/alternatyvių kelių, bet sportininkai (atšaukus 7 GR) teisėjų ir kitų oficialių asmenų raginami „geriau paieškoti kelio knygoje ir atsiversti tą puslapį, kuriame alternatyvūs keliai yra“. Tačiau jų tiesiog nėra ir ten nėra ko ieškoti. Bendras užprogramuotas chaosas veikia ir teisėjus, nes jie duoda nurodymus ekipažams, tačiau tokių nurodymų neįmanoma įvykdyti. Prie to dar sugrįšime. Toliau tęsiant kalbą apie dokumentus, pažymėtina, kad techninio broko, neatitikimų buvo daug, jau nekalbant apie tokias klaidas tekste, kaip „Ralio direktorė J. Balčiūnas“ (tiek kelio knygoje, tiek saugos plane, visur). Saugos planas stebėtojui priminė grožinės literatūros rinkinį, nes lyginant jo bendrą apimtį (gaudamas jį pilnos apimties į rankas, iš pradžių (kol neatsiverti) jautiesi lyg iš tiesų gavęs kažkokį itin didelės apimties rimtą dokumentą) su ta jo dalimi, kurioje iš tiesų galima rasti konkrečių duomenų apie konkrečių greičio ruožų saugą, pastaroji dalis tikrai nuvylė. Saugos plano priede „Varžybų organizavimo schema“ nurodyti asmenys, kurių iš tiesų nebuvo ir kurie jokių oficialių pareigų aptariamose varžybose neturėjo. Akivaizdu, kad minėta schema parengta dauginimui skubotai, bandyta pildyti ranka, vėl perbraukta, vėl įrašyta ranka ir pan., tačiau „paskutinės nakties sindromas“ pakišo koją ir čia. Nors trečiadienį organizatorius pats pranešė stebėtojui, jog dėl objektyvių priežasčių keičiama varžybų vyriausioji sekretorė, tačiau paskutinę naktį (iš trečiadienio į ketvirtadienį) prieš administracinės komisijos darbo pradžią organizatorius užsakė pagaminti/padauginti minėtą skubotai ranka užpildytą schemą, kurioje visgi vyriausiąja sekretore nurodoma ta pati, kuri buvo nurodyta anksčiau papildomuose nuostatuose. Kalbant apie radio ryšio koordinatorių, iš viso nesuprantama, kodėl šias pareigas, neva, einančiu nurodytas asmuo, kurio buvimas varžybose jokiose pareigose jau anksčiau nėra ir nebuvo numatytas. Jis kažkodėl įrašytas ir į „Varžybų saugumo ir ryšio organizavimo schemą“ bei nurodomas už atskirų greičio ruožų saugą atsakingų asmenų sąrašuose. Saugos plane nebuvo numatytos jokios saugos priemonės, siekiant užtikrinti saugą 10 GR,e. Saugos plane buvo įdėtas tik pats GR planas, t.y. tik trasos konfigūracija (atitinkanti pateiktąją kelio knygoje), tačiau nebuvo netgi numatyto trasos tvėrimo. Kaip jau minėta aukščiau, saugos planas, nors iš pirmo žvilgsnio/pojūčio ir atrodo solidžios apimties, tačiau jame gausu dalykų, kurie tikrai nėra saugos plano sudėtinė dalis, kaip pvz., papildomi nuostatai ir pan.. Kalbant apie saugos plane pateiktą „Saugos ir oficialių asmenų ekipažų važiavimo grafiką“, jame taip pat gausu neatitikimų, klaidų, broko, trūkumų. Iš keturių „nulinių“ ekipažų tik prie vieno iš jų nurodyti telefonų numeriai, klaidingai nurodytas vieno iš SAF automobilių telefono numeris. Jei panagrinėti tai, kaip minėtas grafikas veikė realybėje varžybų metu, tai akivaizdu, jog nors nurodyti du „Šluotos“ automobiliai, tačiau realiai jis buvo tik vienas. Beje, stebėtojui nebuvo pateikta oficiali informacija/pakeitimai, kurių pagrindu buvo sukeisti tiek vairuotojai, tiek ir pastarųjų telefonų numeriai, kalbant apie SAF C bei „Šluotos“ automobilį. Todėl stebėtojas vienareikšmiškai daro išvadą, kad tokie pakeitimai/sukeitimai buvo atlikti be teisėto pagrindo, nesant jokio tai pagrindžiančio oficialaus sprendimo. Kalbant apie oficialių asmenų starto laikus bei pravažiavimo trukmę kanale, akivaizdu, kad jie nebuvo tinkami, kadangi numatant pravažiavimo trukmę tik 5 min, tinkamai atlikti savo pareigas nebuvo įmanoma. Tas pats pasakytina ir apie jau minėtą starto laiką, kadangi greičio ruožuose, kuriuose LRSČ dalyvių nebuvo, didesnių problemų (bent jau stebėtojui) kilo tik GR 4, tačiau ir to pakanka padaryti išvadą, jog numatyti kanalą oficialiems asmenims likus iki pirmojo sportinio automobilio tik 35 min, yra akivaizdžiai neprotinga. Juolab nėra protinga tokį kanalą numatyti likus tik 25 min iki LRSČ pirmojo dalyvio, kai kalbame apie GR-us, kuriuose minėti LRSČ sportininkai startavo. Stebėtojui chaotiškas pasirodė netgi saugos plano viršelis pabaigoje. Suprantama, kai kelio knygos pabaigoje sportininkai sveikinami užbaigus ralį. Tačiau toks išdidinto teksto nuo kelio knygos atkartojimas saugos plano viršelyje kelia mažų mažiausiai nuostabą. Skubotas tekstas ir ant oficialiems asmenims išduotų leidimų. Pvz., kiekvienas komisaras gavo pakabinamą leidimą su užrašu „Stewards“, t.y. su užrašu, apibūdinančiu ne vieną asmenį, o reiškiantį daugiskaitą...

 Tęsiant minėto užprogramuoto chaoso pasireiškimo apibūdinimą varžybų metu, stebėtojas atkreipia dėmesį į tai, kad papildomų nuostatų 2.4 punkte buvo numatytas spaudos centras, jo darbo laikas (2014-10-03 d. 09:00-20:00 val. ir 2014-10-04 d. 09:00-20:00 val.) bei darbo vieta viešbutis „Europa Royale“, Vilniaus al. 7, Druskininkai), asmenų kontaktai, o 2.9 punkte buvo numatyta minėto spaudos centro atstovo pareigybė. Nors organizatorius dar 2014-10-02 d. stebėtoją tikino, kad spaudos centras pradės dirbti pagal grafiką nuo 2014-10-03 d., tačiau taip neįvyko. Nors organizatorius šiame kontekste neiniciavo jokio papildomų nuostatų pakeitimo, tačiau stebėtojas 2014-10-03 d. iš vieno minėtame papildomų nuostatų 2.4 punkte nurodytų asmenų sužinojo, jog spaudos centro tiesiog nebus. Ką tai reiškia? Ar čia ne chaosas, kai dar išvakarėse stebėtojas yra patikinamas, kad spaudos centras bus, o sekančią dieną bandydamas jį surasti, sužino, kad jo nebus, nors ant oficialios skelbimų lentos jokios tai patvirtinančios informacijos nėra. Tokios informacijos nėra jokiuose oficialiuose biuleteniuose. Pažymėtina, kad 2014-10-02 ant oficialios skelbimų lentos nebuvo Teisėjo ryšiams su dalyviais darbo plano, nors tą dieną jau dirbo administracinė komisija, vyko susipažinimas su trasa. Dideliu trūkumu laikytina tai, jog buvo nukeliamas/vėlinamas 4 GR startas. Čia pažymėtina tai, kad organizatorius tikrai iš anksto žinojo savo pajėgumus saugos darbuotojų kontekste ir tikrai galėjo iš anksto numatyti bei suplanuoti tinkamą varžybų grafiką, tačiau to nepadarė. Viskas buvo palikta Varžybų vadovui, kad pastarasis priimtų sprendimus jau prasidėjus varžyboms, kai jau yra užsakytos greitosios medicinos pagalbos tarnybos bei gelbėtojų brigados, išleisti oficialūs dokumentai, paskelbta maršrutinė kortelė, žiūrovams pardavinėjami Ralio gidai ir pan.. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad tai tikrai nebuvo *Force majeure* aplinkybės, nes savo pajėgumus saugos darbuotojų kontekste organizatorius privalėjo numatyti iš anksto, tačiau to nepadarė. Beje, organizatorius nenumatė ir to, jog norint užtikrinti tinkamą apsaugos darbuotojų išdėstymą 4 GR, reikalingas ne tik pakankamas pačių apsaugos darbuotojų skaičius, bet ir tinkamas transportas tiems apsaugos darbuotojams nuvežti į vietą. Tai nebuvo padaryta. Tam buvo pasitelktas visiškai mobilumo reikalavimų neatitinkantis didžiulis autobusas, kuris klimpo ne tik bandant surinkti apsaugos darbuotojus iš prieš tai vykusio GR, bet ir pačiame 4 GR, kai jam taip ir nepavyko iki galo įvykdyti pavestų funkcijų, nepavyko pravažiuoti viso 4 GR bei užtikrinti savalaikę trasos apsaugą. Tai sąlygojo ir situaciją, kai už klimpstančio autobuso išsirikiavo savo kanale bandę trasą įveikti saugos, komisarų bei stebėtojo automobiliai. Tai sąlygojo ir dar vieną minėto 4 GR starto laiko nukėlimą/vėlinimą, kas vėlgi laikytina dideliu trūkumu. Kalbant apie varžybų grafiko netinkamumą bei jo netinkamą planavimą, pasisakytina ir apie šiose varžybose buvusį trečiajį kartą, kai tai buvo pastebėta, t.y. 10 GR taip pat (kalbant apie LARČ dalyvius) prasidėjo žymiai vėliau, nei tai buvo planuojama daryti ir buvo paskelbta maršrutinėje kortelėje. Tai laikytina dideliu trūkumu, kuris aptariamų varžybų metu itin dažnai kartojosi. Stebėtojo jau paminėtas aukščiau Ralio gidas buvo pardavinėjamas žiūrovams po 5 Lt, nors jame buvo pateikiama klaidinga informacija apie GR starto laikus, taip pat gausu techninio broko, pateikiama prieštaringa informacija žiūrovų zonų kontekste, t.y. aprašyme nurodoma viena informacija, o žemėlapiuose pateikiama kita, painiojamos žiūrovų zonų numeracijos/žymėjimai raidėmis (tekste A, B, o žemėlapiuose - B, C. Ką reiškia žemėlapyje A, - iš viso neaišku. Beje, įvairios raidės be jokio papildomo paaiškinimo dėl jų reikšmės ir paskirties šmėžuoja ir kelio knygos bei kituose oficialiuose žemėlapiuose). Ko gero, tai vėlgi „paskutinės nakties sindromo“ pasekmė. Chaoso pasekme laikytina ir tai, kad organizatorius, būdamas Ralio komiteto nariu ir komiteto posėdžiuose aktyviai klausinėjęs stebėtojo, kaip turi atrodyti ir kaip turėtų būti pažymėta oficialių asmenų automobiliams skirta stovėjimo aikštelė, visgi tokios aikštelė nenumatė, jos nepažymėjo. Taip pat nepasirūpino ir bent minimaliu ženklinimu/krypčių-nuorodų pateikimu į Ralio centrą/štabą tiek Druskininkų miesto gatvėse, tiek ir pačiame viešbutyje, kuriame tos patalpos buvo įkūrtos. Kalbant apie atskiras patalpas, pažymėtina, kad nuorodų nebuvo nei į Ralio štabą/centrą, nei į SKK kambarį. Pastarojo numatymas vienoje patalpose su Ralio štabu/centru visiškai neatitinka reikalavimų, nes neužtikrina ne tik SKK darbo konfidencialumo, bet ir pašalinių asmenų nepatekimo. Nė viena oficialių asmenų patalpa nebuvo saugoma, kaip, beje, ir oficiali skelbimų lenta. Grįžtant prie SKK darbo kambario, atkreiptinas dėmėsys ir į tai, kad susidarė ganėtinai paradoksali situacija, kai pagal reikalavimus ant įėjimo durų į SKK kambarį iškabinamas asmenų, dalyvaujančių SKK posėdžiuose sąrašas. Aptariamų varžybų metu susidarė situacija, kai toks sąrašas buvo iškabintas ant įėjimo durų, pro kurias patenkama į bendrą Ralio štabo/centro bei SKK kambario patalpą, kas visiškai prieštarauja bet kokiai logikai. Nurodomas sąrašas asmenų, galinčių patekti į SKK kambarį, tačiau realiai į tą bendrą patalpą eina visi, kuriems reikia patekti į Ralio štabą/centrą. Kyla klausimas, kokia to sąrąšo prasmė? Beje, pats sąrašas taip pat klaidinantis, nes jame įrašyta papildomuose nuostatuose nurodyta vyriausioji sekretorė, nors, kaip jau minėta, dėl objektyvių priežasčių biuleteniu ji buvo pakeista dar iki varžybų pradžios. Žodžiu, chaosas. Pilnas chaosas tęsiasi. Serviso parke pagal numatytą schemą sutalpinti automobilių nepavyksta, nors, pripažinkime, kad dalyvių tikrai nebuvo daug. Organizatorius net ir tiek tedalyvaujančių ekipažų serviso parke nesuplanavo, nesuskaičiavo. Varžybų eigoje atsakingi asmenys keičia schemą, išdėstymą, talpina dalyvius. Nieko apie tai oficialiuose dokumentuose nėra, ant oficialios skelbimų lentos taip pat. Chaosas tęsiasi. Priešstartinėje zonoje galima buvo pamatyti ne tik varžybų atidarymui/iškilmingam startui skirtą arką, sportinius automobilius, bet taip pat ir pašalinių asmenų automobilius, kurie tiek ir stovėjo priešstartinėje zonoje, tiek ir važinėjosi visomis įmanomomis kryptymis. Visiškas chaosas, spūstis. Sportiniam ekipažui norint pravažiuoti pro arką bei išvažiuoti pagal kelio knygą, reikia demonstruoti ekvilibristinius vairavimo sugebėjimus, kad įveikti visas esančias pakeliui kliūtis. O nuo LK 0 nuvažiavus tik 50 m iki 2 kelio knygos pozicijos 1 lape, pasitinka (bent jau stebėtojui važiuojant savo laiku) kita kliūtis, t.y. didesnę kelio dalį užblokavę išsikraunantys atgabentus produktus krovininiai automobiliai. Nei priešstartinėje zonoje, nei visame siaurame pravažiavime per kiemus nebuvo nei policijos pareigūnų, galinčių reguliuoti eismą, bent kiek palengvinti pravažiavimą sportininkams, oficialiems asmenims, nei kokių nors nors apsaugos darbuotojų, galinčių atlikti bent dalį aukščiau minėtų funkcijų. Visiškas chaosas. Priešstartinės techninės komisijos darbo laikas numatytas iki 12:00 val., nors 12:00 val. techninės komisijos pirmininkas jau turi būti SKK posėdyje. Aišku, 12:00 val. jo SKK posėdyje nebuvo, nes akivaizdu, kad dviejose vietose vienu metu jis būti ir negalėjo. Chaosas. Tik chaoso sąlygota situacija, jog stebėtojas 2014-10-03 d. iki SKK posėdžio pradžios neturėjo vairuotojo, nes vairuotojų buvo tikrai pakankamai. Organizatorius iš pat ryto buvo tris kartus klausiamas ir raginamas apsispręsti, kuris vairuotojas vairuos stebėtojo automobilį, bet atsakymas buvo vis tas pats „tuoj išsiaiškinsiu“. Visiškas chaosas. Jis pasireiškė ir oficialių asmenų apgyvendinimo bei kitais svarbiais klausimais. Kaip, jei ne chaosu, galima paaiškinti situaciją, kai stebėtojas iš Baltarusijos ASN, važiuodamas su LASF stebėtoju viename automobilyje 2014-10-04 savo kanale į rytinį GR 5, sulaukė skambučio iš viešbučio su raginimu išsikraustyti tuoj pat? Koks chaosas turi būti organizatoriaus galvoje, kad taip galėtų atsitikti? Tas pats pasakytina ir apie SKK narius, kuriems organizatorius įteikė kvietimus dalyvauti vakarinėje renginio dalyje, apdovanojimuose, bet tuo pačiu nesuteikė nakvynės. Nepasirūpino nakvyne ir Varžybų vyr gydytojui, kitiems oficialiems asmenims. Chaosas, kuris negali būti pateisinamas. Tas pats pasakytina ir apie kuro pylimą oficialių asmenų automobiliams. Organizatorius, siekdamas organizuoti tokius didelius renginius, nesugeba pasirūpinti kuro pylimo kortelėmis, kad nesudaryti papildomų nepatogumų oficialiems asmenims, teisėjams. Juk pastarieji privalo dirbti pagal savo tiesiogines pareigas, o ne gaudyti organizatorių skambučiais ar SMS žinutėmis, kad išspręsti kuro užpylimo klausimą. Juk jie, esant galimybei, turi teisę eiti ilsėtis vakare, jei tik mato tokią galimybę, bet tikrai nėra jų pareiga derintis prie organizatoriaus labai intensyvaus užimtumo grafiko, kada (naktį ar labai anksti ryte) jiems organizatorius užpils kuro. Jie sekančią dieną turi būti pailsėję, nes jų laukia atsakingas darbas, nuo kurio gali priklausyti ir sportininkų rezultatai, varžybų saugumas. Tas chaosas persiduoda kaip grandinė. Antrą ralio dieną, atšaukus 7 GR, sportininkai teisėjų buvo raginami važiuoti „kelio knygoje nurodytu alternatyviu keliu“, kurio iš tiesų kelio knygoje net nebuvo. Maža to, kai sportiniai ekipažai visgi kažkaip sugebėjo atvykti į 8 GR startą, teisėjai organizavo „sutraukimą“. Viskas būtų gerai, jei tas „sutraukimas‘ vyktų pagal taisykles, nepažeidžiant sportinio principo. Šiuo atveju sportinis principas buvo akivaizdžiai pažeistas ir tai akivaizdžiai matyti iš sportinių ekipažų laiko kortelių. Dalis sportinių ekipažų, kurie po regrouping,o buvo iškovoję aukštesnes startines pozicijas, po tokio „sutraukimo“ atsidūrė starto tvarkoje jau už lėtesnių ekipažų. Taip akivaizdžiai buvo pažeistas sportinis principas, kadangi visų dalyvių dar laukė 9 GR, kurio danga buvo gana sudėtinga ir starto tvarka 9 GR galėjo lemti itin daug tų ekipažų rezultatui. Kuo vėliau buvo startuojama 9 GR, tuo labiau sugadinta to 9 GR danga teko lenktyniauti. O kai tokioje kovoje netgi prizines vietas, jų išdėstymą dažnai lemia tik kelios sekundės ar jų dalys, tai tikrai tampa problema. Juolab, kad kaip jau minėta anksčiau, lėtesni ekipažai, nors ir aplenkti iki vykusio regrouping,o, visviena ne savo sportinių rezultatų pagalba, o dėl teisėjų veiksmų buvo įgiję pranašumą prieš savo greitesnius varžovus. Taip neturi būti. Tai neturi nieko bendro su sportu. Pirmą kartą teko susidurti su situacija, kai dėl organizatoriaus išsiblaškymo (chaosas) stebėtojo vairuotojas kartu su stebėtojo automobiliu vos nepateko į policiją, kai užsipylęs kuro, tikėdamasis, kad organizatorisu, esantis degalinėje, sumokės už tai (kaip ir buvo sutarta stebėtojo bei organizatoriaus telefoninio pokalbio metu), išvažiavo. Tačiau vėliau išaiškėjo, jog stebėtojo automobilis yra ieškomas, kaip nesusimokėjęs už degalus. Tokių chaoso pavyzdžių šiose varžybose buvo labai daug. Visko išvardinti turbūt neįmanoma. Paminėtina tik tai, kad atskiri greitosios medicinos pagalbos ekipažai skundėsi stebėtojui, jog buvo „paimti“ tiesiai iš savo budėjimo, net nebuvo informuoti, jog tą dieną jiems teks dirbti varžybose ir pan.. Chaosas. Susipažįstant su trasa (bent jau stebėtojui atvykus ryte, susipažinimo pradžioje), GR 6 nebuvo nei starto, nei finišo vietas žyminčių ženklų, jau nekalbant apie posūkių rodyklytes. Varžybų metu kelio knygoje nurodytose GR vietose, kur turėtų būti radio ryšys, ženklinimo, patvirtinančio, kad jis ten tikrai buvo, dažnai buvo pasigendama. Tą matė tiek LASF, tiek ir Baltarusijos ASN stebėtojas. Taip pat abu stebėtojai fiksavo apsaugos darbuotojų išdėstymo neatitikimą saugos plane numatytajam. Varžybų metų GR 6 starte 09:40 val. dar nebuvo greitosios medicinos pagalbos automobilio, nors parengtis buvo numatyta 09:20 val. Chaosas!!!

 Stebėtojui tikrai labai gaila, kad dėl tokio organizatoriaus požiūrio pačioje šių komentarų pradžioje minėtas džiugesys dėl gerų organizatoriaus santykių su vietos valdžia, dėl tos valdžios palaikymo, tiesiog nublanksta prieš visą tą minėtą chaosą, nerūpestingumą, išsiblaškymą. Dėl tokio varžybų vertinimo negalima kaltinti vietos valdžios, nes ji, matyt, daro tai, ką gali. Gaila, kad nepaisant tokių vietinės valdžios pastangų, renginys negali būti vertinamas vienareikšmiškai gerai, nes trūkumų yra tikrai labai daug. Todėl labai gaila, kad pradžioje šių komentarų minėta puiki infrastruktūra (ko gero, geriausia visame LARČ) nublanksta, nes organizatorius tikrai nepakankamai dėmesingai atlieka savo pareigas. Labai gaila, kad bet kokios organizatoriaus siūlomos sąlygos nakvynei ar kitoms socialinėms garantijoms nublanksta prieš tą chaosą, kurį tenka stebėti pačiose varžybose.

Kadangi, kaip jau minėta, trūkumų nustatyta tikrai daug, stebėtojas stengėsi akcentuoti tik pagrindinius. Kalbant apie kituose LARČ etapuose pastebėtus trūkumus (ne individualiai pastebėtus tik kai kuriuose atskiruose etapuose, bet būtent bendrus daugumai etapų), kurie yra bendri daugumoje LARČ sezono etapų, stebėtojas pažymi, kad iš esmės jie buvo nustatyti ir šiame etape. Detaliau galima būtų pasisakyti svarstant ataskaitą Ralio komiteto posėdyje.

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. Dideliu saugos plano trūkumu vertintina tai, kad atskirų tarnybų, atsakingų būtent už konkretų GR, duomenys (telefono Nr.) saugos plane nurodomi grynai formaliai arba iš viso nenurodomi. Antra, saugos plane 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 šiuo atveju tikrai nėra. Stebėtojas atkreipia dėmesį į reikalavimą/siekį turėti radijo ryšį greičio ruože ne rečiau nei kas 5 km. Tuo tarpu dažnai šio reikalavimo nebuvo laikomasi, t.y. atstumas tarp radijo ryšį turinčių punktų dažnai buvo ilgesnis. Vienais atvejais tai nebuvo ženklus nukrypimas nuo reikalavimų, o kitais - jau esminis. 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 felčerių, paramedikų buvimas taip pat sveikintinas, tačiau bent vienas gydytojas būti privalo. Taip pat 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 kuro pylimo zonos saugomos nebuvo, kas, be abejo, kėlė papildomas grėsmes. Dėl gelbėjimo automobilių atitikimo reikalavimams bei jų tinkamo išdėstymo, pažymėtina, kad labai svarbu įgyvendinti siekį gelbėjimo automobiliui nuvažiuoti į 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. Kalbant apie minėtą 10 minučių reikalavimą, atsižvelgiant į pasitelktas transporto priemones, manytina, kad šiuo aspektu gelbėtojams mobilumo tikrai galėtų pritrūkti.

Saugos plane tvėrimai, tame tarpe ir taip vadinami „vokai“, dažnai vaizduojami nenurodant tvėrimų atstumų. Prierašas kai kuriose saugos plano vietose, jog „tvėrimas vykdomas pagal...“ negali būti laikomas tinkamu privalomai saugos plane nurodytinių atstumų atitikmenimi, kadangi, viena vertus, tvėrimą vykdantis asmuo (būdamas iš esmės tik techniniu darbuotoju, įgyvendinančiu tai, kas parodyta vizualiai saugos plane) nebūtinai yra susipažinęs su visais LASF saugą reglamentuojančiais dokumentais bei jų priedais. Antra vertus, atstumų nepateikimas saugos plane suponuoja grėsmes, kad atsitikus nelaimei greičio ruože, kompetetingos valstybinės institucijos, galimai tirsiančios tokį įvykį, gali susidaryti nevienareikšmį įspūdį apie tokio saugos plano realumą bei veikimą praktikoje, kai tvėrimo atstumai nenurodomi pačiame saugos plane, o tik pateikiamos blanketinės nuorodos į kitus dokumentus. Trečia, stebėtojo nuomone, neįmanoma standartizuoti visų tvėrimo atstumų, kad pakankamai užtikrinti saugumą greičio ruože, o tuo pačiu ir padaryti varžybas įdomias bei matomas ir prieinamas stebėjimui žiūrovams, kadangi skirtingi greičio ruožai, jų bei reljefo konfigūracijos, šalia trasos esantys objektai yra tiek skirtingi, jog norint sudaryti ir standartizuoti visus įmanomai galimus tvėrimo variantus, tokių skirtingų tvėrimo atstumų sąrašas turėtų būti itin didelės apimties, kas neatitiktų ekonomiškumo, protingumo kriterijų, atsižvelgiant į realią ir didesnių problemų nekeliančią galimybę pateikti konkrečius atstumus konkretaus ralio saugos plane konkretaus greičio ruožo tvėrimui.

Dar vienas labai svarbus aspektas, kurį fiksavo stebėtojas, buvo tai, jog saugos darbuotojai nešvilpė.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad ralio metu buvo naudojamas FIA reikalavimų neatitinkantis ženklinimas. Kontroliuojant ralį, turėtų būti naudojami FIA reikalavimus atitinkantys ženklai. Dėl laiko matavimo įrangos apsaugos nuo pašalinių trikdžių pasakytina tai, kad stebėtojas nematė jokių apsaugos priemonių, skirtų laiko matavimo įrangai nuo pašalinių trikdžių apsaugoti. Stebėtojas nematė jokios patikros sistemos, kuri suteiktų galimybę oficialiems asmenims patekti į kokį nors varžybose naudojamą oficialų objektą, oficialią vietą, kur negalėtų patekti tiesiog visi to norintys.

Įvažiavimas techninės komisijos patikrai nebuvo saugomas.

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. Atsitikus nelaimei, tai tikrai geriau užtikrintų minėtų ženklų pasiekiamumą abiems ekipažo nariams ir labiau garantuotų saugumą ralyje.

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.

pagarbiai, LASF stebėtojas Arnas Paliukėnas