

## **„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 autorialio 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 norėtusi 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. 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. Pateikiamoje kuro pylimo zonos, esančios šalia serviso parko, schemoje, vietos skiriasi viename po kito įsegtuose lapuose ir prieštarauja viena kitai. Tarp sutartinių žymėjimų nepavyko rasti kelio knygoje naudojamų ženklinių su "E" raide, arkų, 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. Dideliu trūkumu vertintina tai, kad greičio ruožų pavadinimai, nurodyti kelio knygoje, skiriasi nuo greičio ruožų pavadinimų, nurodytų saugos plane. To neturėtų būti.

### Saugos planas

Stebėtojui nėra aišku, kokių tikslu saugos plano aprašomojoje dalyje nurodyta, kad šis saugos planas parengtas pagal Algimantą Maulių. 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 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 konkrečių 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 einantis asmenys savo pareigas stebėtoju 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*. 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 stebėtoju 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, vykdamas 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. Kai ralio metu radijo ryšys buvo sutrikęs, visos tarnybos tarpusavyje koordinavo veiksmus telefonu pagalba, tačiau nė vienai tarnybai ar jos vadovui neteko naudotis minėto asmens pagalba sprendžiant radijo ryšio sutrikimus. 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. 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. Stebėtoju 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. 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. Saugos

plane turėtų atsispindėti reikalavimas kuro pylimo zonose būti ne mažiau nei vienam priešgaisrinės gelbėjimo tarnybos darbuotojui su atitinkama ekipiruoote 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 ši reikalavimą įgyvendinti buvo įmanoma tik dviejuose greičio ruožuose.

### Serviso knyga

Trūkumu pripažintinas ne visos kelio knygos, reikalingos mechanikams, norint tinkamai atlikti savo pareigas, pateikimas. Neturėtų būti vadovaujama principu *ir taip visiems aišku, ir taip visi viską susiras*.

### Ekipažų saugumas.

Iš esmės GPS įrangos naudojimas yra sveikintinas ir laikytinas efektyvia priemone, sekant dalyvių automobilius. Tai pažangus dalykas. Tačiau stebėtojai 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 išsklotines ar kitą rašytinę/spausdintinę informaciją, tai nebuvo padaryta. Tai vertintina dideliu trūkumu. Komisarai bei varžybų vadovas, negavę prašomos informacijos, nespėdė klausimo dėl galimų pažeidėjų atsakomybės. Stebėtojo nuomone, tokios informacijos savalaikis neišreikalavimas iš atitinkamų rali aptarnaujančių tarnybų vertintinas kaip didelis varžybų vadovo darbo trūkumas. Kalbant apie avarinių išvažiavimų laisvumą pravažiavimui, stebėtojai susidarė dvejetainis ir gana prieštaringas išpūdis. Stebėtojai siekiant patekti į 12-14 GR evakuacinį kelią, judant priešinga evakuacinio kelio judėjimo kryptimi, pagrindinį įvažiavimą į minėtą kelią saugančios tarnybos ne iš karto sutiko praleisti stebėtoją. Tai, kad patekimas į minėtą kelią yra neleidžiamas, stebėtojai 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 stebėtojai, 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.

### Įranga, naudojama kontroliuojant rali

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad ralio metu buvo naudojamas FIA reikalavimų neatitinkantis ženklavimas. Kadangi ralyje buvo vykdoma FIA NEZ varžybų įskaita, kontroliuojant rali turėjo būti naudojami FIA reikalavimus atitinkantys ženkliai. 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.

### Techninė komisija prieš rali

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.

### 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.

### 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 betampas tam tikru trukdžių 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.

## 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 nepalaidė pilnos internetinės versijos formato.

## Oficialūs asmenys

Stebėtojo nuomone, komisarijai 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 precedentes 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 komisarijai 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. 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 komplikuoju 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. Atsitikus nelaimėi, tai tikrai geriau užtikrintų minėtų ženklų pasiekiamumą abiem 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 kompetetingas 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.

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 išsklotinėmis, 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 išpūdis tikrai geras, ralis tikrai visapusiškai prisidėjo prie šio sporto populiarinimo.

pagarbiai, LASF stebėtojas Arnas Paliukėnas