

“ HALLS WINTER RALLY 2015”

LASF stebėtojo komentarai:

Norėtuši padėkoti organizatoriams už tikrai šauniai suorganizuotą renginį. Nors oro sąlygos paskutinėmis dienomis pasikeitė ir neleido pilnai džiaugtis žiemos malonumais, antra diena buvo lietuje, bet prieš tai įšalusi kelio danga leido vykdyti numatytą renginį. Džiugu matyti, kad ir toliau renginys organizuojamas dviejų dienų formate, kas leidžia tiek dalyviams, tiek žiūrovams pasimėgauti skirtingu reginiu. Renginio reklama prieš varžybas ir vykdomų varžybų metu, spaudos, televizijos, radijo susidomėjimas rodo renginio populiarumą ir svarbą Lietuvos žmonėms.

Kad 2016 metų renginys vyktu sklandžiau norėčiau atkreipti dėmesį į pastebėtas klaidas:

Kelio knyga:

Kelio knygoje pateikti bendrojo naudojimo žemėlapiai nėra informatyvūs, iš didelio žemėlapio sumažinus formatą nėra galimybės įžiūrėti nieko. Žiūrint į informacines lenteles galima tik spėlioti koks tai greičio ruožas (pavadinimas, numeris), nesimato ar visai nėra parodyti evakuaciniai, intervenciniai keliai ar alternatyvūs keliai. Džiugu, kad kelio knygoje atsirado greičio ruožo pradžios ir pabaigos nuotraukos, klausimas kodėl nebuvo galima įdėti ir “Testinis greičio ruožas” nuotraukos. Kelio knygoje sudėta prieštaraujanti informacija, intervenciniai keliai maišomi su evakuaciniais keliais, žemėlapuose dedama informacija neatsispindi pačioje kelio knygoje, į kelio knygą neįtraukti tikrai pavojingi posūkiai, kelio knygoje pastebėta klaida 107 psl. 15 pozicija.

Saugos planas:

Atsivertus saugos planą nėra aišku kur ir kokią informaciją jame galime rasti, trūksta turinio. Į saugos planą sudėtuose žemėlapuose nesimato nei evakuacinių nei intervencinių ar alternatyvių kelių, nuvažiavimo į žiūrovų zonas. Į saugos planą nėra įtraukta jokia informacija apie serviso bei kuro užpylimo zonas. Į kelio knygą sudėtos nuotraukos turėjo atsirasti ir saugos plane. Saugos plano schemeje sudėti sutartiniai ženklai neatitinka saugos plane naudojamiems ženkams, žymoms ar kryptims žymėti, kelio knygoje sudėti ženklai ar žymėjimai nesutampa su saugos plano žymomis. Nėra tikslių adresų artimiausių ligoninių. Nuliniai ekipažai, SAF, skirtingose vietose skirtingi asmenys bei jų duomenys. Pasiūlymas- saugos, 00, SAF ir kitų privalomai dalyvaujančių asmenų tikrus, patikslintus sąrašus prieš varžybas kabinti skelbimų lentoje, bei pateikti oficialiems asmenims, išvengiant klaidingos informacijos. Atsižvelgiant į praeitų metų pastabas nebuvo suvienodintos teisėjaujančių asmenų terminologijos. Neaišku kodėl žiūrint tą patį saugos planą randami skirtingi pavadinimai, terminai – Greičio rungties vyresnysis teisėjas; GR vyr. Teisėjas; Grupės vyr. Teisėjas; Greičio ruožo saugumo teisėjas; Greituminių rungčių saugumo viršininkas; GR saugumo viršininkas. Saugos plane nurodytų saugos darbuotojų skaičius ir išdėstymas atitiko, bet atliekamos funkcijos ne visada. Juostos ne visada atitiko schemeje nurodytas vietas, jų trūkumas ar nutrauktų juostų palikimas leisdavo žiūrovams eiti prie pat trasos, kas sukeldavo pavojų jų pačių saugumui. Įspėjami ženklai buvo sudėti, bet ne visada adekvačiai situacijai, vietos kuriose net nėra galimybės būti žmonėms, jų būdavo daug, kur tuščias laukas ir žiūrovai galėjo žiūrėti varžybas nebuvo nei vieno. Važiuojant GR 1-3 net ir tamsoje buvo girdėti saugos darbuotojų švilpukai, ko negalima pasakyti apie kitus greičio ruožus. Vėlesniuose greičio ruožuose įspėjamieji švilpuko signalai buvo, bet jau pavieniai. Apsaugos darbuotojai vilkėjo juodas liemenes, kas neleido naktiniuose greičio ruožuose jiems išsiskirti iš žiūrovų mynios ir tinkamai atlikti savo pareigas. Noriu pagirti Naktiniuose greičio ruožuose apšviestas laiko kontrolės zonas, bei žiūrovų zoną A. Sutelktas pareigūnų pajėgas, žiūrovų zonos apsaugojimui ir žiūrovų saugumui. Aptariant kuro užpylimo zonas ralio metu pastebėtina, kad jų išdėstymo vietos parinktos buvo gerai, bet jos nebuvo apsaugotos nuo pašalinių žmonių, nebuvo nei vieno apsaugos darbuotojo, arba atsiradę darbuotojai ne labai suprato atliekamo darbo funkcijas. Prie to paties norėčiau paminėti apie dideles apsaugos pajėgas patenkant į ralio štabo, serviso bei uždaro parko zonas. Pagal numatytus reikalavimus į šią zoną su lipduku galėjo patekti komandos serviso automobilis ir sportinis automobilis, bet leidimuose nebuvo įrašomi, o tuo pačiu ir kontroliuojami įrašyti numeriai, ko pasėkoje testinio ruožo serviso zonoje netilpo visi dalyviai, o serviso parke prie vienos palapinės atsiradavo ne po vieną” techninį aptarnavimo automobilį”. Pasiūlymas ateičiai, griežtai kontroliuoti leidimuose esamą informaciją, jos priklįjavimą tinkamoje vietoje, kad nebūtų galimybės perduoti tretiesiems asmenims. Oficialių ir asmenų identifikavimui pasiūlymas taikyti leidimus su foto.

Vadovaujantis taisyklėmis uždaro parko zonoje yra draudžiama rūkyti, ko negalima pasakyti apie saugojusį personalą, jie greičiausia nebuvo informuoti apie tai. Teisėjai vilkintys tokias pat liemenes turėjo kovoti ir su žiūrovais, dalyviais bei pačiais apsaugos darbuotojais.

Pagirtina, kad buvo atsižvelgta į praeitų 2014 metų pastabas ir varžybų gydytojas bei policijos atstovas visas varžybas kontroliavo ir judėjimus valdė ralio centre, bet trasos ir saugumo viršininko, nei pavaduotojo ralio centre nebuvo, važiavo SAF automobiliais. SAF automobiliai buvo pilnai sukomplektuoti (ištempimo trosai, gesintuvai, juostos). Svarstytinas 04 ekipažo darbas tolimesniuose raliuose šioje pozicijoje. Nesuprantamas grafiko pakeitimas iškritus šiam ekipažui. Nebuvo pritraukti SAF automobiliai, o išretinti 0 ekipažų važiavimo intervalai (6 min.)

Saugos plano atitikimas kelio knygai:

GR 1-3, pagal saugos planą status posūkis į dešinę numatytas už 4,4 km, kelio knygoje 4,37 km. Tame pačiame posūkyje kelio knygoje gesintuvai, gesinimo sistema yra numatyta, o vadovaujantis saugos planu, jų nėra. Saugos planas 4,5 km – kelio knyga 4,47 km; S. P. - 4,90 km – kelio knyga – 4,80 km. Pagal S.P. – 8,03-8,10 km pažymėti vos įžiūrimi geležinkelio ženklai, o kelio knygoje 8,09 km geležinkelio pervaža su 20m asfaltine kelio dangą. Bendras greičio ruožo ilgis iki STOP ženklo pagal saugos planą 10,55 km, pagal kelio knygą 10,47 km- nesutampa 80m greičio ruožo. STOP pozicijoje saugos plane nėra nurodytas privalomas gesintuvai. Apžvelgiant į patį greičio ruožą, nors ir buvo naktis, trasoje girdėjosi kiekvienoje numatytoje darbo vietoje saugos darbuotojas, rašau girdėjosi, nes apsauga buvo su juodomis liemenėmis, ir juos labai buvo sunku įžiūrėti, aptvėrimas ir įspėjamosios lentelės sudėtos kaip numatyta saugos plane. Apsaugos darbuotojų, policijos ekipažų, gelbėjimo tarnybų būta daugiau nei numatyta saugos plane, kas leido tikrai kokybiškai atlikti darbą žiūrovų zonoje. Atvykimas į žiūrovų zoną buvo pilnai prižiūrimas ir kontroliuojamas apsaugos ir policijos darbuotojų, kad nesusidarytu kamščiai ir spūstys, automobiliai buvo parkuojami dešinėje kelio pusėje ir pagal gerai atidirbtą tvarką. Apšviestas įvažiavimas į LK zoną, bilietavimo, bei žiūrovų zonas. Saugos plane „ Krypties“ pozicijoje- 37 nėra nurodyta, kiek ir iš kur bus imama apsauga?

GR 2-4 Saugos plane“ Krypties pozicijoje“ nėra starto pozicijos žyminčio ženklo. S.P. pirmoji pervaža, kuri atstumu nesutampa su kelio knyga. S.P. – 0,67 km, Kelio knygoje 0,68 km. Kelio knygoje informuojama, kad reikės pervaziuoti per 20m asfaltinę kelio dangą, saugos plane, ne. 2,98 km nurodytas evakuacinis kelias, nors informuojama, kad yra intervencinis kelias, niekur neparodyta, kad privalomi gesintuvai, nors žemėlapyje jie yra nupaišyti. 5,26 km saugos plane intervencinis kelias, kelio knygoje evakuacinis. Kelio knygos 10,20 km rodomas KP postas , kurio nėra saugos plane. Bendras greičio ruožo ilgis iki STOP ženklo pagal saugos planą 11,40 km, pagal kelio knygą 11,43 km- nesutampa 30m greičio ruožo. Apsaugos darbuotojų kiekis atitiko saugos plane deklaruotam kiekiui, tačiau atliekama funkcija nelabai. Prie apsaugos darbuotojų nutrauktos juostos, žiūrovų stovėjimas prie trasos, nors jų tarpe buvo ir saugos darbuotojas. Saugos darbuotojai be šviesą atspindinčių liemenių masėje atrodo kaip žiūrovai. Šitame greičio ruože buvo tik pavieniai švilpukų signalo naudojimai.

Vadovaujantis saugos plane pateikta informacija GR 1-3; GR2-4; turėjo būti 2 evakuatoriai, tik pradėjus kelti klausimą kur jie yra, paaiškėjo, kad jie dirba pagal kitą darbo planą, kurio nėra saugos plane.

GR 5 Kelio knygoje 4,35 km ir saugos plane nėra parodytų gesintuvų, kurie parodyti žemėlapiuose . Bendras greičio ruožo ilgis iki STOP ženklo pagal saugos planą 10,70 km, pagal kelio knygą 10,60 km- nesutampa 100m greičio ruožo. Kelio knygoje nėra pažymėtas evakuacinis kelias, saugos plane finišą nurodantis ženklas.

GR 6-9 Nesutampa koordinatės nurodytos saugos plane ir kelio knygoje, , kelio knygoje nenurodyti evakuaciniai ir intervenciniai keliai. 6,81 km saugos plane nurodytas staigus posūkis, kurio kelio knygoje neradau. Saugos plano ir kelio knygos kilometrų žymos nesutapimai. Bendras greičio ruožo ilgis iki STOP ženklo pagal saugos planą 15,90 km, pagal kelio knygą 15,77 km- nesutampa 130m greičio ruožo.

Darantis saugos planą tikriausiai ne labai gerai supranta, kiekvienos rodyklės, ženklo , paveikslėlio svarbą, dėl tos priežasties laiko kontrolės postai prasideda nuo – LK, vietomis nuo LK/TC, vietomis tik nuo apskritime nupaišyto laikrodžio. Starto pozicijos nuo visai neparodyto ženklo, nurodant ryšio ženklą, vietomis tik START SS, vietomis START GR/SS. Finišo ženklo žyma tai atsiranda tai vėl dingsta, vienoje

vietoje nėra nei vėliavos ženklo kuris informuoja apie pasiektą finišą, kitoje vietoje finišo užrašo. Įdėtos rodyklės Evakuacinis kelias, įrašyto užrašo Intervencinis kelias, saugos plane nurodytas kelias, kelio knygoje ne ir atvirksčiai, koordinatės keliuose greičio ruožuose nesutampa. Pastebėta viena tendencija, kelio knyga nėra sulyginta ar patikrinta su saugos planu, ką ir parodė prieš tai paminėti palyginimai. Kelio knygoje nurodytos greičio ruožo LK;GR; FINISH; STOP nuotraukos tikrai palengvina darbą ir įneša aiškumą, diskusijoms nekilti, kodėl nebuvo įdėta ir „Testinis greičio ruožas“ nuotrauka?

Serviso knyga:

Serviso knygoje didelių neatitikimų nenustatyta, puslapyje 22, pozicija 1 įrašytas nutolusio serviso įvažiavimas, turi būti išvažiavimas.

Įrangos panaudojimas kontroliuojant ralio eigą:

Atkreipiu dėmesį, kad vadovaujantis saugos planu, varžybų organizavimo schemoje už radijo ryšio koordinavimą atsakingas Dmitrij Mironov, o ralio varžybų saugumo ir ryšių organizavimo schemoje radijo ryšio koordinatorius yra Ramūnas Saulevičius. Testinio greičio ruožo, pirmų dviejų važiavimų metu, greičio ruožo Finišas su STOP'u neturėjo radijo ryšio ko pasėkoje dalyviai negalėjo sekti informacijos ir naudotis komandos strategija pradedant kontrolinius važiavimus. Greičio ruožo GR-8 metu sugedus GPS įrangai, iki varžybų galo automobiliai buvo sekami KP postų pagalba, perduodant informaciją štabui apie pravažiavusį automobilį. Informacija buvo perduodama radijo ryšio pagalba. Iki to momento neturėjus problemų perduodant informaciją, paaiškėjo, kad naudojant korinio ryšio radijo stoteles yra problematiška greitai pateikti visą norimą informaciją. Turi praeiti laiko kol vienas perduoda kitam, o tuo metu į ryšį negali įsiterpti antras pašnekovas. Laiko matavimo įrangoje trukumų nepastebėta. Atkreiptinas dėmesys, kad SMS su startiniu NR. turi būti siunčiami atskiro žmogaus (laikininko)

Techninė komisija:

Techninės komisijos darbo metu įvažiavimas ir darbo aplinką nebuvo saugomas saugos darbuotojų. Servise buvo naudojami du iš trijų servise esamų keltuvų. Darbo eigos pažeidimų nebuvo nustatyta, techninis patikrinimas buvo atliekamas pagal iš anksto nustatytą grafiką. Po varžybų buvo tikrinami techninio komisaro nustatyti klasių ir absoliučių nugalėtojų automobiliai.

Susipažinimas su trasa:

Važiuojant trasa, susipažinimo metu, didelių netikslumų nepastebėta. Trasa buvo sužymėta naudojant geltonos ir raudonos spalvos posūkio rodykles, numatyti greičio apribojimai kelio knygoje atsižymėjo ir trasoje. Susipažinimas vyko naudojant GPS sekimo sistemą. Mano kaip stebėtojo nuomonė, to nepakanka, kad būtų galima tinkamai išsiaiškinti neteisėto susipažinimo atvejus. GPS pagalba galima užfiksuoti greitį, pavažiuotą ratų skaičių, važiavimo kryptį bei kitus pažeidimus, bet negalima apsisaugoti nuo neteisėto susipažinimo kita transporto priemone, važiavimo laiko, pašalinės pagalbos naudojimo. Naudojant GPS sekimo sistemą siūlau trasoje turėti kelias sėslas ar judančias teisėjų, pareigūnų ar kitų kontroliuojančių asmenų brigadas, kurie galėtų sustabdyti ir įvertinti ekipažą, bei užtikrinti susipažinimo teisėtumą. Susipažinimo metu organizatoriams siūloma įvertinti ir nurodyti alternatyvius važiavimo kelius, kad dalyviams nereikėtų važiuoti greičio ruožu kuris yra greitininis ir pervažiavimo ruožas. PVZ. judant iš GR-6 greičio ruožo į GR 7, pagal kelio knygą, privalai pervažiuoti GR 2-4 greičio ruožo atkarpą, kuri jau yra susirašyta ir pagal taisykles draudžiamas daugiau nei 2 kartų važiavimas. Susipažinimo metu siūloma nustatyti susipažinimo grafiką ir kryptis. Testinis greičio ruožas uždaromas 13:00, dalyvių susipažinimo laikas su trasa baigiasi 14:00, išvengiant tokių nesusipratimų pagelbėtų grafikas.

Štabas:

Prasidėjus mandatinei komisijai buvo per didelis dalyvių srautas. Sekretoriatas buvo užgultas dalyvių srautu kuris trukdė susikaupti ir teisingai atlikti reikiamą darbą. Administracinės komisijos darbo grafikas buvo nuo 10:00 iki 17:00, tačiau dalyviai skubėdami į susipažinimą, kuris prasidėjo nuo 12:00, stengėsi kuo greičiau susitvarkyti dokumentus, ko pasėkoje ir gavosi didelė spūstis. Organizatorių buvo rezervuota automobilių stovėjimo aikštelė oficialiems asmenims, trūko nukreipiamųjų ženklų, oficialių asmenų patalpos buvo saugomos. Sekretoriatui skirta tinkama patalpa, komisarų kambarys tinkamas vesti uždarus posėdžius išskyrus tuo atveju kai vykdavo žurnalistų ar fotografų bendravimas už gretimų durų. Esant galimybės

siūlyčiau parengti visiškai atskiras patalpas komisarų posėdžiams. Visos patalpos parinktos vienos šalia kitų, greitas bendravimas su reikiama asmenimis. Nors ir buvo vykdoma praeivių patikra, buvo per didelis žmonių srautas koridoriumi, kuris trukdė susikaupti ir dirbti radio štabui, pasiūlymas spaudos centrui skirti kitą praėjimą, nuo pagrindinio radio štabo. Radio valdymo centrą kiek galima izoliuoti nuo pašalinių asmenų.

Pagarbiai, LASF stebėtojas Darius Matulis