**„Kauno ruduo 2014“**

**LASF stebėtojo komentarai:**

 Šis automobilių ralio čempionato etapas yra žinomas jau kelias dešimtis metų. Trumpi pervažiavimai tarp greičio ruožų padeda sportininkams koncentruotis į rezultato siekimą.

 Atkreiptinas dėmesys į tam tikrus trūkumus, kurie buvo pastebėti.

Kelio knyga

Trūksta nuoseklumo sutartiniuose žymėjimuose. Sutartinių žymėjimų sąraše yra nurodyta, jog žymėjimuose yra naudojami ir ženklai, žymintys greičio ruožo startą, finišą, sustojimo vietą, bet to pačioje kelio knygoje nėra. Sutartiniuose žymejimuose yra parodyta, kaip žymimas kilometrinis stulpas, bet pačioje kelio knygoje (1 psl. 4 poz. bei 11 psl. 5 poz.) esantys žymėjimai neatitinka sutartinių. Tarp sutartinių žymėjimų nieko nėra apie kelio knygos 7 psl. 16 poz. esantį žymėjimą RZ 2 bei 9 psl. 11 poz. esantį žymėjimą STOP, patalpintą į ovalo formą. GR 1 pavadinimas, esantis kelio knygos 3 psl. bei 4 psl. neatitinka maršrutinėje kortelėje esančio GR 1 pavadinimo. Kelio knygos sutartinių žymėjimų sąraše medžiai parodyti ne taip, kaip nurodyta sutartiniuose žymėjimuose. Nesuprantama, kodėl kelio knygos įvade, nurodant ralio centro koordinates, nurodomas vieno iš SKK narių mobilaus telefono numeris. Reikėtų vengti tokio dalyvių klaidinimo.

Saugos planas

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. Atkreptinas dėmesys ir į tai, kad vykstant aptariamo ralio varžyboms, siekiant suteikti tinkamą pagalbą „nuliniam“ ekipažui, patyrusiam avariją, vienas greitosios pagalbos automobilis išvežė minėto ekipažo narį į ligoninę, tačiau informacijos apie tai kažkurį laiką neturėjo nei ralio vyr. gydytojas, nei varžybų vadovas. T.y. trasoje kažkurį laiką nebuvo vieno greitosios pagalbos automobilio ir apie tai nežinojo oficialūs asmenys. Na, ir, be abejo, pats faktas, kad „nulinis“ ekipažas pateko į avariją, vertėsi, suponuoja išvadą, kad nebuvo skirta pakankamai dėmesio „nulinių“ ekipažų atrankai, jų atitikimui keliamiems reikalavimams. Pagal stebėtojui prieinamą informaciją, aptariamo ralio „nuliniai“ ekipažai net nebuvo sumokėję užstato, kurį prarastų, jei jų elgesys neatitiktų keliamų reikalavimų. 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. Jei kalbėti apie konkrečius saugos planą įgyvendinančius pavyzdžius, paminėtina tai, kad į GR 3 startą PGT ekipažas atvyko 09:35, t.y. ne tik kad akivaizdžiai vėlavo ir nevykdė tam GR nustatyto parengties grafiko, bet realiai atvyko jau stebėtojo pravažiavimui skirtu laiku kanale, kas, be abejo, trukdė tinkamai įgyvendinti savo funkcijas visiems už saugą atsakingiems asmenims, o taip pat - ir stebėtojui. Ne visi GR teisėjai su savimi turėjo licencijas. Buvo tokių, kurie šią savo klaidą ištaisė iki pasitinkant stebėtoją antrą kartą. Tačiau buvo atvejų, kai licencija taip ir neatsirado visų varžybų metu, kaip pvz., Aisčio Šlėderio. Kalbant apie saugą GR viduje, atkreiptinas dėmesys į trasą saugančių asmenų aprangą. Jei tokios spalvos, kaip geltona, oranžinė ar raudona, iš tiesų yra gana ryškios ir dėl tokio trasos apsaugos darbuotojo matomumo bei išsiskyrimo iš bendros minios/masės didesnių problemų kilti neturėtų, tai apie juodą spalvą pasakytina priešingai. Apsaugos darbuotojas, vilkintis juodą aprangą, nėra taip aiškiai matomas ir išsiskiriantis iš bendros trasoje ar šalia jos galinčių atsirasti žmonių visumos. O tai jau neveikia taip drausminančiai, kaip to norėtųsi visiems atsakingiems už saugą trasoje asmenims.

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.

Atskirai paminėtinas ir pats tvėrimas praktikoje, t.y. kaip tai atrodė aptariamo ralio metu. Atstumų nenurodymas saugos plane, stebėtojo nuomone, neigiamai pasireiškė ir atliekant patį techninį darbą - tvėrimą, kadangi net keliose vietose sankryžiniuose posūkiuose tie tvėrimų atstumai kėlė abejonių dėl atstumų pakankamumo.

Taip pat paminėtina ir tai, jog GR1, kanale numatytu laiku važiuojant stebėtojui, t.y. jau esant uždarytai trasai (pravažiavus SAF C bei SAF B automobiliams), dar buvo tvėrimo juostų, ribojančių judėjimą šalutiniais keliukais, kurios nebuvo pakeltos nuo žemės bei pririštos. GR pradžioje tokių vietų buvo bent keleta. Toliau važiuojant GR, padėtis buvo ištaisyta SKK automobiliu važiuojančių sporto komisarų, tačiau kyla klausimas, ar tikrai pagal kompetenciją tai privalo daryti sporto komisarai? Ar to neprivalėjo atlikti tarnybos, atsakingos už GR uždarymą?

Grįžtant prie sporto komisarų, stebėtojui nesuprantama, kodėl saugos plano ralio varžybų saugumo ir ryšių organizavimo schemoje nurodant SKK narių mobilaus ryšio telefonų numerius, prie vieno iš jų pavardės nurodomas ne jo mobilaus ryšio telefono numeris, bet visiškai kito asmens, nors ir žinomo automobilių sporte, bet visgi visiškai nesusijusio su aptariamomis automobilių ralio varžybomis, neturinčio jose jokių oficialių pareigų. Ar saugos plano rengėjams nesvarbu, kad skambinant tuo numeriu, atsilieptų (arba neatsilieptų) visiškai nieko bendro su aptariamomis varžybomis neturintis asmuo?

Dar vienas labai svarbus aspektas, kurį fiksavo stebėtojas, buvo tai, jog sauga buvo pasirūpinta (nors saugos darbuotojai nešvilpė, netgi neturėjo švilpukų, išskyrus vieną išimtinį atvejį, t.y. tik vieną saugos darbuotoją su švilpuku, kuris jį naudojo tinkamai pagal paskirtį) tik GR viduje, bet visiškai nebuvo nei saugos darbuotojų, jau nekalbant apie policiją ar kitas tarnybas, galinčias pasirūpinti tinkamu ženklinimu bei eismo, pašalinių asmenų patekimo ribojimu tose vietose, kur keliai uždaryti. Tai yra būtina, siekiant neklaidinti vairuotojų, vykstančių tiek į varžybas pabūti žiūrovais, tiek ir vairuotojų, vykstančių į savo gyvenamąsias vietas, sodybas ar netgi vykstančių varžybų pravedimo keliais tranzitu. Tai sudarė papildomų problemų daugeliu aspektų. Klaidino vairuotojus, žiūrovus, vertė LK, GR starto bei Stop teisėjus užsiimti jiems nebūdinga veikla, t.y. bandyti nepraleisti trečiųjų pašalinių asmenų bei automobilių į trasą. Tai svarbu ir saugumo užtikrinimui, kadangi pašalinių asmenų patekimas į trasą niekaip teigiama prasme negali prisidėti prie saugumo užtikrinimo.

Nesuprantamas ir aptariamo ralio metu buvęs atvejis, kai taip vadinamos „lapės“ teisėjas leido judėti prieš srovę, kai dar nėra pravažiavęs „šluotos“ automobilis.

Papildomi nuostatai

Stebėtojo nuomone, papildomuose nuostatuose pateikiant programą, turėtų būti nurodomas ne tik pirmojo SKK posėdžio vieta ir laikas, bet ir planuojamo antrojo posėdžio vieta ir laikas. Jei tai yra pateikiama teisėjo ryšiamas su dalyviais darbo plane, tai turėtų atsispindėti ir oficialioje programoje. Beje, atskiras SKK darbo planas stebėtojui nebuvo pateiktas, tačiau susipažinus su ja SKK posėdžio metu, nustatyta tai, jog antrasis SKK posėdis numatytas kitu laiku, nei teisėjo ryšiamas su dalyviais darbo plane. Tai taip pat patvirtina egzistuojančios praktikos ydingumą, kai bendroje programoje galintys būti numatyti dalykai pateikiami atskirais dokumentais ir su visiškai skirtingu turiniu.

Kiti standartiniai dokumentai

Dėl Komisarų darbo plano jau pasisakyta aptariant papildomus nuostatus. Papildomai pažymėtina tik tai, jog SKK posėdžiuose nagrinėjama medžiaga turėtų būti pateikiama ne vienu egzemplioriumi, bet tiek egzempliorių, jog po vieną tektų kiekvienam SKK nariui bei visiems su nagrinėjamu klausimu susijusiems asmenims, o taip pat - stebėtojui. Ydinga praktika, kai SKK posėdžių metu tik vienas asmuo prieš save turi rašytinį dokumentą, o visi kiti bando suprasti reikalo esmę iš to vienintelį egzempliorių turinčiojo žodžių.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad biuletenis Nr. 4 atsirado tik 2014 09 20 ryte, ne anksčiau nei 09:00 val. Tuo tarpu ant jo parašyta, jog, neva, jis išleistas 2014 09 19 vakare, 19:00 val. Tai jau panašu į dokumentų klastojimą, už kurį gali grėsti ir baudžiamoji atsakomybė. Visiškai nesvarbios to biuletenio atsiradimo priežastys (ar kažkam iš oficialių asmenų reikėjo pridengti savo darbo broką ar pan.), tačiau klastoti dokumentus, nurodant jų priėmimą atbuline data, yra nepriimtina.

Pati oficiali skelbimų lenta tiek Kaune, tiek ir Elektrėnuose buvo „papuošta“ angišku vertimu OFFICIAL NOTICE BOAR. Tai patvirtina ir prie šios ataskaitos pridedamos foto nuotraukos. Stebėtojas nenorėtų detaliau savo ataskaitoje nagrinėti tokio angliško užrašo reikšmės lietuvių kalba, tačiau kiekvienas norintis tokią frazę gali sau išsiversti (mintyse ar vertėjo pagalba).

Startas

Starto vieta tikrai buvo pasirinkta tinkama, prezentabili, tačiau nebuvo matyti nei LASF vėliavos, nei LASF logo. Buvo tik, stebėtojo spėjimu, nuo pernai metų likęs tentas su oficialia ralio simbolika, ant kurio be LASF logo puikavosi ir PZM logo, nors stebėtojui nėra žinoma kaip PZM šiais metais prisidėjo prie aptariamų ralio varžybų organizavimo bei pravedimo. Beje, iškilmingo atidarymo metu LASF Prezidentui duodant startą ekipažui St. Nr. 1, ant pastarojo ekipažo automobilio priekinio stiklo nebuvo privalomoje schemoje numatyto lipduko su LASF simbolika. Stebėtojui bandant išsiaiškinti to priežastis, dalyvis paaiškino, kad to lipduko nėra gavęs administracinės komisijos metu. Todėl stebėtojas preziumuoja, kad dalyvis dėl to nėra kaltas, kol neįrodyta kitaip. Visi neaiškumai varžybų metu turi būti aiškinami sportininko naudai. Šiuo atveju stebina tai, kad tik vykusio regrouping,o metu pabandžius į tai atkreipti techninės komisijos dėmesį, klausimas išsisprendė. Iki to momento nė vienas varžybų oficialus asmuo neįžvelgė tame jokios problemos ir į tai niekaip nereagavo. Kadangi tai buvo ne vienintelis automobilis (netgi tarp dalyvaujančių LARČ įskaitoje) be minėtos privalomos reklamos lipdukų, stebėtojui susidarė įspūdis, kad iš tiesų nesant šiuo atveju dalyvių kaltės (kaip jau minėta - kol neįrodyta priešingai), atsakomybę turėtų prisiimti oficialūs ralio asmenys, turintys užtikrinti atitinkamą kontrolę.

Įranga, naudojama kontroliuojant ralį

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.

Techninė komisija prieš ir po ralio

Įvažiavimas nebuvo saugomas. Kalbant apie darbo sąlygų tinkamumą, pasakytina, kad techninės komisijos tinkamam darbui prieš ralio startą užtikrinti nebuvo keltuvų.

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. Buvo ir taip, kad nėra jokių, t.y. nei geltonų, nei raudonų... Kadangi susipažinimo su trasa metu stebėtojas į ją atvyko nuo pat pradžių, t.y. maždaug 2014 09 19 d. 09:00 val.- 09:30 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.

Štabas

Nebuvo rezervuotos bei paženklintos stovėjimo aikštelės oficialiems asmenims nei Draugystės g. 19, Kaune, nei Elektrėnuse, nei šalia ‚Žalgirio“ arenos. Į ralio štabo/centro vietą nebuvo jokių nuorodų. Jei dar Draugystės g. 19 esančio ralio centro tikslesnę vietą galima daugmaž surasti pagal papildomuose nuostatuose pateiktą informaciją, kadangi buvo nurodyta, kad tai IV praėjimas, tai, pvz., „Žalgirio“ arenoje surasti ralio centrą/štabą buvo itin keblu. Dalyviams, kurie yra niekaip nesusiję su organizatoriumi ir „kitais keliais“ nesusižinoję apie tikrą ralio centro dislokacijos vietą, surasti ją vien tik pagal oficialią varžybų dokumentaciją yra praktiškai neįmanoma. Todėl susirasti ralio centrą daugeliui pavyko tik po skambučio telefonu. Tuo tarpu nei prie vieno iš posūkių nuo Karaliaus Mindaugo pr. į „Žalgirio“ areną jokių nuorodų, kuriomis sekant buvo galima susirasti ralio centrą, nebuvo. O juk papildomuose nuostatuose pateiktas adresas Karaliaus Mindaugo pr. 50, pripažinkime, yra labai plati sąvoka, nes renginių tuo pat metu arenoje ir šalia jos vyksta labai daug. Daug visokių aptvėrimų, nuorodų į parodą, į kitus renginius, tačiau nė vienos – į LARČ etapo ralio centrą/štabą. Jei į paskutinį UP dalyviai važiavo pagal kelio knygą, tai į ralio centrą/štabą atvažiuoti ir jį susirasti buvo tikrai nepaprasta. Nors visiškai lokalios (visiškai šalia ralio centro esančios) nuorodos kiek vėliau ir atsirado, tačiau jos nebuvo pakankamos, kadangi apėmė tik labai nedidelę teritoriją aplink ralio centrą. Jų ir toliau nebuvo prie įvažiavimų iš Karaliaus Mindaugo pr. pusės. Todėl ir toliau nebuvo aišku netgi į kurį arenos įėjimą (kuriame arenos aukšte esantį) reikėtų orientuotis, pasukus iš Karaliaus Mindaugo pr. pusės. Tęsiant ralio štabo/centro vertinimą, atkreiptinas dėmesys ir į tai, kad pagal papildomus nuostatus buvo numatyta, jog Draugystės g. 19, Kaune ralio centras turėjo būti pilnos parengties 2014 09 18 d. 17:00 val. Tačiau to tikrai nebuvo. Atvykus stebėtojui, apie 17:10 val. dar tik buvo pajunginėjama kompiuterinė technika, rengiami išdavimui dokumentų rinkiniai dalyviams bei oficialiems asmenims. Stebėtojui savo dokumentų rinkinio teko taip pat ilgokai palaukti. Jį gavus, visgi tarp gautų dokumentų nebuvo (nors stebėtojo buvo ne kartą klausiama, ar tai reikalinga ir stebėtojas patvirtino, kad tikrai taip – reikalinga viskas, kas atspindi rašytinę dokumentaciją) laiko kortelės, nebuvo biuletenių Nr. 2 bei Nr. 3. Pastarųjų, beje, 18 val. dar vis nebuvo ir oficialioje skelbimų lentoje. Aiškinimas, kad sekretoriatas dirba ne pagal papildomus nuostatus, o pagal faktinį paskirtą dalyviams laiką, neturi jokios reikšmės, nes būtent pagal papildomus nuostatus, pagal juose nurodytą darbo grafiką dalyviai gali tikėtis, kad ralio štabas jau dirba, yra pilnos parengties. Pagal papildomus nuostatus buvo numatyta, jog „Žalgirio“ arenoje ralio centras turėjo būti pilnos parengties 2014 09 19 d. 07:00 val. Atvykus stebėtojui, varžybų vadovui, kitiems asmenims, buvo rastos tik užrakintos durys. Atvykusi gerokai vėliau, maždaug 07:40 val. varžybų vyriausioji sekretorė paaiškino, kad sekretoriatas vėlgi dirba ne pagal papildomus nuostatus, o pagal faktinį paskirtą dalyviams laiką. Toks aiškinimas vėlgi neturi jokio pagrindo, nes būtent pagal papildomus nuostatus, pagal juose nurodytą darbo grafiką dalyviai gali tikėtis, kad ralio štabas jau dirba, yra pilnos parengties. Beje, nors pirmasis dalyvis turėjo atvykti 08:00 val., tačiau tuo metu vis dar vyko ralio centro darbuotojų pasirengimas darbui, t.y. vėlgi buvo pajunginėjama kompiuterinė technika ir pan.. Jei yra reikalaujama taisyklių laikymosi, punktualumo iš dalyvių (jiems už pažeidimus taikomos sankcijos, t.y. skiriamos nuobaudos), ralio oficialūs asmenys turėtų būti tie, kurie itin preciziškai rodytų pavyzdį dalyviams, o ne atvirkščiai. Čia atkreiptinas dėmesys į jau anksčiau šiuose komentaruose paminėtą biuletenį Nr. 4, kuris atsirado tik po aukščiau paminėtų stebėtojo pastabų (tuo metu dar tik išsakytų žodžiu) dėl ralio štabo realaus darbo laiko neatitikimo numatytajam papildomuose nuostatuose. T.y. jis atsirado ne anksčiau, nei 2014 09 19 d. 09:00 val., kai stebėtojas išvyko stebėti susipažinimą su trasa. Parvykus atgal į ralio centrą apie 15:00 val., biuletenis jau buvo oficialioje skelbimų lentoje, tačiau, kaip minėta, jo laikas dėl nesuprantamų priežasčių buvo nurodytas 2014 09 18 d. 19:00 val., tai yra neteisėtai atbuline data „paankstintas“. Biuletenio Nr. 4 atsiradimo momentas kėlė pagrįstų abejonių stebėtojui, todėl SKK posėdžio metu stebėtojas uždavė klausimą organizatoriui ir gavo patvirtinimą, kad minėtas biuletenis iš tiesų atsirado tik 2014 09 19 d. ryte. Stebėtojas viešai dėkoja organizatoriui už sąžiningumą ir pasakytą tiesą. Tuo tarpu asmenys, inicijavę tokį neteisėtą biuletenio išleidimo laiko „paankstinimą“, galimai tuo būdu stengėsi neteisėtai pagrįsti ralio centro darbo laiką, neatitinkantį papildomuose nuostatuose numatytojo, bei tuo būdu „pridengti“ savo darbo broką. Aišku, stebėtojo nuomone, organizatorius, pasirašydamas tokį dokumentą, taip pat turėtų būti itin atsargus, nes ginčo atveju atsakomybė gali kilti būtent tokį neteisėtą dokumentą pasirašiusiajam asmeniui.

Oficialūs asmenys

Dėl SKK darbo stebėtojas turi vieną esminę pastabą, kad vienas iš SKK narių nedalyvavo pirmajame SKK posėdyje.

Dėl teisėjo ryšiams su dalyviais pažymėtina, jog 2014 09 18 d. administracinės komisijos metu minėtas teisėjas nevilkėjo liemenės, nurodytos papildomų nuostatų 2.10 punkte. Taip pat teisėjo ryšiams su dalyviais nebuvo ralio centre 2014 09 19 d. nuo 07:00 val. iki to momento, kai stebėtojas išvyko stebėti susipažinimo su trasa, nors pagal nustatytą grafiką jis ten būti privalėjo (beje, šis grafikas be jokių pakeitimų kabėjo oficialioje skelbimų lentoje iki pat varžybų pabaigos. Tuo būdu oficialioje skelbimų lentoje buvo pateiktos dvi nesutampančios ralio centro darbo grafiko versijos, dėl vienos kurių (biuletenio nr. 4) abejotino teisėtumo jau pasisakyta auksčiau). Nors dalyviai tuo metu tiesiogiai jiems kylančius klausimus užduodavo ralio centre buvusiam varžybų vadovui, tačiau tai jokiu būdu neatleidžia teisėjo ryšiams su dalyviais nuo jo pareigų.

Nors papildomų nuostatų 2.9 punktas numatė, kad vėliau bus paskelbtas ir asmuo, eisiantis sporto komisarų sekretorės pareigas, tačiau apie tokią pareigybę stebėtojui iki ralio uždarymo nieko nepavyko sužinoti. SKK posėdyje tik trumpam buvo pasirodžiusi ralio vyriausioji sekretorė. Tas pats pasakytina ir apie spaudos centro atstovo pareigybę, t.y. tokio asmens, einančio tokias pareigas, tiesiog nebuvo.

LASF reikalavimai

Stebėtojo automobilis buvo suteiktas tinkamas ir su vairuotoju, bet tik nuo 2014 09 19 d. 09:30 val. Iki to momento stebėtojo automobilis neturėjo jokių specialių atpažinimo ženklų, t.y. neatitiko tokiems oficialių asmenų automobiliams keliamų reikalavimų.

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

Neprisideda prie automobilių sporto populiarinimo tai, kad varžybos neturi jokio spaudos centro, jau nekalbant apie aukščiau paminėtą spaudos centro atstovą, neturi praktiškai jokios (netgi papildomuose nuostatuose numatyta spaudos konferencija buvo atšaukta biuleteniu Nr. 3) reklaminės kampanijos. Tokią stebėtojo poziciją patvirtina ir skurdus žiūrovų skaičius, nors patekimas į varžybas ir buvo nemokamas. Prieš prasidedant varžyboms, apie jas žinojo tik gana siauras žmonių ratas, t.y. iš esmės patys LARČ dalyviai, jų šeimų nariai bei artimesni dalyviams ar oficialiems asmenims žmonės. Didesnei visuomenės daliai netgi kelios dienos iki renginio uždavus klausimą, ar jiems kas nors žinoma apie artėjantį ralį, atsakymas, deja, būdavo – NE. Dėl to belieka apgailestauti.

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