**„300 Lakes Rally 2014″ LASF stebėtojo komentarai:**

 **Apie situaciją „myliu-nemyliu“ ir apie tai, kam ji (ne)naudinga**

 Prieš pradedant aptarinėti tai, ką stebėtojas matė aptariamo ralio metu, norėtųsi trumpai atkreipti visų suinteresuotų pusių dėmesį į dar prieš prasidedant varžyboms susiklosčiusią situaciją. Tai svarbu, nes dar neteko stebėti varžybų, kurioms dar neprasidėjus, jau buvo pasitelktas LASF Apeliacinis teismas, kadangi kitaip išspręsti kilusio ginčo nepavyko. Kadangi stebėtojas yra visiškai neutralus ir nėra nei dalininkas organizatorių pusėje, nei sau priskiriantis kažkokias ypatingas regalijas LASF pusėje, nei, juolab, nėra pavaldus kažkuriam iš atskirų LASF struktūrinių padalinių, komitetų ir pan., tai jam teko garbė išklausyti daug įvairių pozicijų bei nuomonių šiuo klausimu. Ir, gerbiamieji, stebėtojui pavyko suformuoti gana aiškią poziciją šiuo klausimu. Be jokios abejonės, su ja (stebėtojo pozicija) galima sutikti arba ne. Tačiau, jei jau stebėtojui patikėta vertinti visas 2014 čempionato varžybas, jis tiesiog negali likti nuošalyje, nepasisakydamas taip vadinamo „ginčo“ klausimu, kadangi tai tiesiogiai įtakoja ne tik atskirų varžybų papildomus nuostatus rengiančius/pasirašančius asmenis, bet ir į stebėtojo ataskaitą įtrauktų svarbių klausimų apie oficialių asmenų darbą aspektus. O tai jau neatsiejamai svarbu viso čempionato kontekste, kadangi stebėtojas tam tikra prasme lygina ne tik tai, ką vienas ar kitas organizatorius ar LASF oficialus asmuo padarė, bet ir tai, ką iš esmės galėjo padaryti susiklosčius konkrečioms faktinėms aplinkybėms. Stebėtojas netgi nevalingai vis viena yra priverstas išvesti tam tikrą santykį tarp atskirų čempionato varžybų, siekdamas kuo objektyvesnio vertinimo, kad nenuklysti į subjektyvizmą, o pasikliauti tam tikro atskirų varžybų tarpusavio palyginimo metodu. Taigi, grįžtant prie reikalo esmės, pabandysiu retrospektyviai apibūdinti tai, kokias versijas/mitus teko išgirsti ir prie kokių išvadų prieiti.

Pirma populiari frazė, kurią teko išgirsti stebėtojui, tai „Organizatoriaus charakteris yra tiek sunkus ir su juo susikalbėti yra taip sudėtinga, kad praktiškai nebeįmanoma.“ Gerbiamieji, nėra nė vienos demokratinės valstybės, turinčios FIA narę (ASN), kur visi ASN nariai, pareiškėjai, sportininkai, organizatoriai, oficialūs asmenys ir visi kiti suinteresuoti asmenys būtų vienodo ir labai „lengvo“ (beje, nuklydimas būtent į charakterio, o ne profesionalumo vertinimą, - jau pats savaime yra blogybė) charakterio. Paimkime bet kurią mūsų artimiausią kaimynę/valstybę ir pamatysime, kad mano žodžiai pasitvirtins. Tačiau, ar skirtingų charakterių/požiūrių egzistavimas lemia atskirų asmenų paskelbimą tos ASN priešais? Ne. Ar tose valstybėse įsivaizduojama situacija, kai gana populiaraus tarp dalyvių bei žiūrovų renginio organizatorius „varomas į kampą“ tiesiogine to žodžio prasme neteisėtai (ką patvirtino LASF Apeliacinio teismo sprendimas) nepasirašant papildomų nuostatų, nors iki varžybų belikę tik pora savaičių; raginant Lietuvos licencijuotus teisėjus nevykti teisėjauti į to organizatoriaus varžybas, netgi primygtinai el.laiškais, skambučiais patariant nurodyti visiškai neegzistuojančias tokio nevykimo/atsisakymo vykti priežastis, kaip antai-„asmenines“/“šeimynines“ arba visai jų nenurodant ir pan.), siekiant sužlugdyti jo organizuojamas varžybas, beje, turinčias ir kaimyninės šalies čempionato etapo statusą bei FIA regioninių varžybų (šiuo atveju NEZ) statusą? Ne. Nes šiuo atveju nerasime šalies, kur atskiri tos ASN aukštas pareigas užimantys asmenys save tapatina su pačia ASN, kaip su savo asmeniniu verslu, savo asmeniu ar pan., t.y. kad kitokios nuomonės, nei tų ASN oficialių asmenų nuomonė, reiškimas, - pats savaime yra ASN ignoravimas, priešiškumo rodymas ir dar daug daug ką „blogo“ reiškiantis ženklas... Stebėtojo nuomone, jei jau reikalauti teisėto elgesio iš LASF narių, organizatorių, pareiškėjų, sportininkų, tai jau kam kam, bet patiems LASF oficialiems asmenims, užimantiems svarbias aukštas pareigas, reikėtų pradėti nuo savęs. Jei nepatinka kažkieno charakteris, tai ne argumentas. Tai subjektyvu. Galbūt aukštų LASF personalijų charakteriai taip pat kažkam iš pareiškėjų, sportininkų, organizatorių labai nepatinka. Bet yra kaip yra. Charakteris - ne priežastis elgtis neteisėtai. Bet tai galioja visiems be išimties. Aukštiems LASF asmenims – ypač. Girdėjau ir kitą versiją, t.y. kad „organizatorius elgėsi nesąžiningai, apgaulingai“. Vėlgi, norėčiau grįžti prie teisės ir atsiriboti nuo emocijų. Jei iš tiesų yra manoma, kad organizatorius elgėsi nesąžiningai, apgaulingai, tam yra įkūrtos atitinkamos LASF institucijos, kaip pvz., LASF Etikos ir drausmės komisija, į kurias reikėtų inicijuoti kreipimąsi ir siekti viską spręsti civilizuotu keliu. Kodėl yra taikomi dvigubi standartai? Kodėl organizatorius, siekdamas išsiaiškinti tiesą, privalo eiti oficialiu keliu (šiuo atveju- į LASF Apeliacinį teismą), o atskiri LASF aukštas pareigas užimantys asmenys sau leidžia elgtis neteisėtai vien dėl savo subjektyvios nuomonės, kaip, neva, tam tikro „atsako“ į organizatoriaus „neteisėtą/neetišką/nesąžiningą“ elgesį, nors tokios subjektyvios atskirų LASF oficialių asmenų nuomonės apie organizatorių jokia institucija nėra patvirtinusi? Kodėl nesiekiama teisėtais būdais išsiaiškinti tiesos, kad nebekiltų diskusijų, intrigų ir iš tiesų būtų aišku, ar kažkas iš organizatoriaus pusės iš tiesų buvo neteisėta/neetiška/nesąžininga? O gal tai visgi tik subjektyvi kažkieno nuomonė ir viskas apsiriboja tik taip vadinamu „sunkiu charakteriu“?

**Džiaugiuosi, jog visi mano žodžiai apie aukštus LASF oficialius asmenis šiame kontekste visiškai nieko bendro neturi su pačiais svarbiausiais LASF Suvažiavime išrinktais trimis asmenimis - LASF Prezidentu bei abiem Viceprezidentais, kurie šioje situacijoje išlaikė orumą, pagarbą visai LASF, kaip asociacijai ir niekaip savo veiksmais neprisidėjo prie bandymų LASF paversti kažkieno asmeninių ambicijų įkaite.**

Juk LASF – tai visi mes - nariai, pareiškėjai, sportininkai, organizatoriai, teisėjai, senjorai, įskaitant visus struktūrinius padalinius, įskaitant labai svarbų Apeliacinį teismą, Etikos ir Drausmės komisiją, taip pat ir pagal darbo sutartis dirbančius asmenis, administraciją, tiek, kiek pastarieji sugeba tarnauti visai LASF, nepainioti viešų ir privačių interesų, nesusitapatinti ir netapatinti savo asmeninės nuomonės su LASF.

Kadangi esu tikrai neblogai pažįstamas ir bent jau, mano manymu, pakankamai geruose santykiuose su visais aptariamais asmenimis, labai vyliuosi, jog visi esame pakankamai brandūs ir sugebame atskirti asmeninius santykius nuo darbinių. Todėl labai vyliuosi, kad asmeniniai santykiai tarp mūsų ir toliau išliks bent jau normalūs ir dalykiški, o tam tikros šiuose mano komentaruose keliamos abejonės bus vertinamos tik racionaliai, atmetus emocijas, nes šių pastebėjimų tikslas ir yra būtent toks – atskirti dalykinius santykius nuo asmeninių, neieškoti jokių asmeniškumų ar sąmokslo teorijų. Tiesiog pasistengti viską vertinti per profesionalumo bei nešališkumo prizmę, įvertinant LR Asociacijų įstatyme įtvirtintus asociacijų veiklos tikslus.

O abejonių tikrai yra. Yra abejonių dėl paties „boikoto“, inicijuoto LASF Teisėjų komiteto (ar jo pirmininko) atitikimo LASF Teisėjų komiteto paskirčiai, veiklos uždaviniams bei tikslams, jau nekalbant apie minėto komiteto priimtų sprendimų aptariamų varžybų atžvilgiu teisėtumo. Kyla abejonių todėl, kad LASF Teisėjų komitetas pagal LASF įstatus bei patvirtintus komiteto nuostatus yra LASF struktūrinis padalinys, turintis užtikrinti automobilių sporto teisėjų darbą (nuostatų 2 p.), dalyvaujantis automobilių sporto vystyme, plėtojime bei populiarinime (nuostatų 11.1 p.) ir pan. ir pan. Taigi, tai - LASF struktūrinis padalinys, kurio paskirtis yra padėti LASF įgyvendinti tam tikrus automobilių sporto vystymą įtakojančius tikslus. Tai jokiu būdu nėra kažkoks autonominis ir nepriklausomas nuo LASF darinys. Juolab, tai nėra kokia nors Lietuvos automobilių sporto teisėjų profesinė sąjunga, kuri rūpintųsi ne varžybų pravedimo užtikrinimu, bet Lietuvos teisėjų sąlygų gerinimu, išskirtinio statuso jiems suteikimu ir pan., kai tokių tikrai ne bendrų LASF keliamų tikslų, o vienareikšmiškai - asmeninių tikslų/ambicijų - įgyvendinimo siekiama streikais, boikotais ir pan.. Čia kyla abejonių ir dėl viešų bei privačių interesų konflikto, kadangi pats komiteto pirmininkas bei patys komiteto nariai yra kartu ir tie, kurie, turėdami teisėjų licencijas, teisėjauja arba neteisėjauja atskirose automobilių sporto varžybose. Čia, matyt, ir yra pagrindinė priežastis to, kad rasti kaimyninių šalių ASN panašų struktūrinį ASN padalinį, kaip LASF Teisėjų komitetas, nėra taip paprasta. To priežastis – būtent akivaizdus interesų konfliktas tarp teisėjų licencijas turinčių komiteto narių interesų bei ASN struktūrinio padalinio tikslų ir interesų. Kyla abejonių ir dėl to, ar LASF Teisėjų komiteto pirmininkas bei jo atskiri nariai privačių pokalbių su organizatoriais, sportininkais, oficialiais LASF bei atskirų varžybų asmenimis metu gali save tapatinti su LASF, savo nuomonę reikšti, kaip, neva, LASF nuomonę, grąsinti kitiems teisėjų licencijas turintiems asmenims atimti teisę teisėjauti varžybose, jei pastarieji nepalaikys „boikoto“ . Ar tos licencijos yra LASF Teisėjų komiteto pirmininko, narių ar paties komiteto incorpore nuosavybė? Ar tai visgi LASF tikslų įgyvendinimui (o ne kažkieno ambicijų įgyvendinimui) išduodamos/neišduodamos licencijos? Tada kyla klausimas, ar ir toliau galima pasitikėti tokiu komitetu? Ar ir toliau galima komitetui patikėti licencijų išdavimo procedūras, jei komitetas, prisidengdamas LASF vardu, iškelia savo ambicijas aukščiau bendrų LASF ineteresų bei žemina LASF vardą, kadangi nuo tokių „sankcijų“ nukentėję teisėjai ar kiti suinteresuoti asmenys, sau pasidaro vienareikšmišką išvadą – kad toks, nors ir neteisėtas veikimas – yra pačios LASF veikla ir LASF, kaip asociacijos, - pozicijos išraiška.

Trumpai keliais žodžiais paminėjus LASF Teisėjų komitetą ir jo veiklą aptariamų varžybų kontekste, paminėtinas ir LASF Ralio komitetas. Tikiu, kad įvertinus tai, kas pasakyta apie Teisėjų komitetą, galimą interesų konfliktą, paskutinių sprendimų galimą neatitikimą LASF įstatuose bei Teisėjų komiteto nuostatuose nurodytiems tikslams, LASF Ralio komiteto pirmininkas bei visas komitetas, atskiri nariai taip pat sugebės atsiriboti nuo bandymų juos įvelti į šį visiškai nieko bendro su automobilių sportu neturinčių asmeninių amibicijų karą. Tikiu, kad LASF Ralio komitetas sieks visam automobilių sportui svarbių sprendimų įgyvendinimo, o ne palaikys atskirų asmenų tapatinimosi su LASF poziciją bei užtikrins, kad derybos dėl sutarčių pasirašymo su 2015 metų ralio čempionato atskirų etapų organizatoriais vyks skaidriai, jų neįtakos užkulisiniai susitarimai, tuose užkulisiniuose susitarimuose nebus siekiama jau iš anksto atmesti „sunkaus charakterio“ organizatorius. Primintina, kad LASF bei jo atskirų struktūrinių padalinių tikslai yra automobilių sporto varžybų vykdymas, populiarinimas, o ne atskirų save, kaip visą LASF, pristatančių/įsivaizduojančių atskirų asmenų asmeninių ambicijų įgyvendinimas. Jau minėta, kad LASF – tai visi mes, o ne tik tie, kurie save įsivazduoja esant LASF vien dėl užimamų aukštų pareigų. „Sunkaus charakterio“ organizatoriai – taip pat LASF dalis. Ir beje, nė kiek ne menkesnė, nei kažkuris struktūrinis LASF padalinys ar, juolab, koks nors aukštas pareigas užimantis LASF oficialus asmuo. Apie tai, kad tik teisėtais būdais būtina aiškintis vieną ar kitą aplinkybę, nustatant tiesą dėl vieno ar kito ginčo, jau rašyta aukščiau. To ir siekime. Tada mus gerbs bei tik tokiu atveju teisėto elgesio galėsime reikalauti iš organizatorių, pareiškėjų, sportininkų ir pan. Turime prisiimti atsakomybę ir rodyti pavyzdį, stengtis vienyti, o ne skaldyti. Turime užtrikrinti skaidrumą ir visiems sudaryti vienodas sąlygas. Negalima leistis į asmeniškumus „patinka-nepatinka“. Visur visko yra. Visur visko bus. Kaip minėjau, nerasime nė vienos valstybės, kurioje ASN nariai, sportininkai, organizatoriai yra vienodo „lengvo“ charakterio. Bet tai ne argumentas neleisti daryti varžybų, neleisti teisėtai pasirinkti teisėjų. Tai nėra pagrindas nesudaryti sutarčių su organizatoriais kitiems metams. O atsakomybė už sugebėjimą/nesugebėjimą rasti kompromisus gula būtent ant atsakingų LASF padalinių pečių. Galvokime apie LASF, kaip visumą. Galvokime apie tikslus, kurių reikia siekti visos LASF vardu.

Abejonių kyla ir dėl to, ar LASF Generalinė sekretorė nesupainiojo viešų ir privačių interesų, kai, turėdama teisėjo licenciją, prisijungė prie „boikoto“, tuo pačiu (eidama LASF Generalinės skretorės pareigas) akivaizdžiai prisidėdama prie veiksmų, kurie įkaitais pavertė ne tik aptariamų varžybų organizatorius, bet ir kaimyninės šalies ASN, kadangi buvo numatyta pravesti ir minėtos šalies ralio čempionato etapą. Jau nekalbant apie FIA regionines (NEZ) varžybas. Ar tai atitinka LASF Generalinės sekretorės statusui keliamus reikalavimus? Ar nepažeidžia etikos? Ar tokie veiksmai, iškeliant asmeninius interesus (kaip licencijuotos teisėjos, prisijungiančios prie „boikoto“) aukščiau viešųjų (kaip LASF Generalinės sekretorės, kuriai kyla didžiulė atsakomybė dėl kiekvienų vykdomų po LASF vėliava varžybų sėkmės) nekelia abejonių dėl interesų konflikto? Ar šiuo atveju tikrai pats svarbiausias saugomas „gėris“ yra tai, kad „neverta bendrauti su sunkaus charakterio organizatoriumi“? Ar iš tiesų LASF sau kelia tokius tikslus, kad „saugotis nuo sunkaus charakterio organizatorių“? Ar tokia LASF Generalinės sekretorės pozicija atitinka LASF tikslus? Ar tokia pozicija yra suderinta su LASF Suvažiavime rinkta LASF Taryba? O galbūt su LASF Prezidentu? Ar Viceprezidentais? Ar matant, kad visgi organizatorius, nepaisant Lietuvos teisėjų „boikoto“, vienaip ar kitaip sugėbės sukomplektuoti varžyboms oficialių asmenų sąrašą iš LAF licencijas turinčių teisėjų, tikrai būtina ultimatyviai kreiptis į ir taip jau įkaitais paverstus kaimynus su pretenzija dėl Lietuvos Respublikos piliečiams išduotų licencijų pagrįstumo? Ar tokia pozicija/paklausimai suderinti su LASF Taryba, Prezidentu, Viceprezidentais? Ar jie pritaria tokiam akivaizdžiam tiek automobilių sporto, tiek ir kaimyninių federacijų santykių žlugdymui, kai viena vertus, kaimynai „boikotais“ paverčiami įkaitais dėl savo čempionato etapo, o, kita vertus, dar ir abejojama kaimyninės federacijos kompetencija išduodant teisėjų licencijas? Ar čia tik pačios LASF Generalinės sekretorės pozicija? Kuom ji grindžiama? Ar automobilių sporto interesais? Ar tikrai tai atspindi LASF (kaip visumos, kaip visus automobilių sporto Lietuvoje sudėtinius elementus jungiančios asociacijos) tikslus? Jei negerbiame kaimynų, gerbkime bent save. Jei jau rašome tokias pretenzijas, bent pasitarkime su automobilių sporto teisę išmanančiais, kad nedarytume sau gėdos. Išsiaiškinkime, ar iš tiesų teisėjų licencijų išdavimo procedūrai kitoje valstybėje (nei asmens pilietybės valstybė) taikomi tokie pat apribojimai, kaip ir sportininko licencijai. Ir iš vis, ar kokie nors kriterijai šiuo atveju gali būti taikomi, apart kvalifikacijos...

Ir tokias aukštas pareigas einantis asmuo, kaip LASF Generalinė skretorė, turėtų labai gerai pagalvoti, ar prie visos šios aprašytos situacijos, prie tikrai galimų interesų konfliktų, ar neprieštarauja etikai, gerai moralei jos elgesys, kai ji (realiai palaikydama jau minėtą „boikotą“, bet to visgi nevadindama tikrais vardais) parašydama organizatoriui „negalinti atvykti į varžybas dėl asmeninių priežasčių“, atvyksta stebėti varžybų tiek į greičio ruožus, tiek ir į uždarymą Zaraso saloje; taip pat - kai viename socialinių tinklų jau po varžybų ji „laikina“ savo nuotrauką, padarytą greičio ruože....Juk tame socialiniame tinkle pas ją draugų sąraše yra ir įkaitais paversti kaimynai, t.y. Latvijos ASN atstovai....Ar čia tikrai viskas gerai?

Labai tikiuosi, kad nė vienas čia paminėtas asmuo neįsižeis ir nepuls ieškoti asmeniškumų bei sąmokslo teorijų. Gerbiamieji, neturėjau ir neturiu tikslo kažką įžeisti ar pan., tačiau turime patys sau nebijoti drąsiai pasakyti, kad taip toliau tęstis negali, taip neturi būti. Juk mes verti tiek, kiek sugebame patys save iškelti aukščiau asmeniškumų. Kiek sugebame ieškoti ir rasti kompromisus. Kiek sugebame dirbti išvien, o ne išsidraskyti į atskiras frakcijas ar pan. Tik tada būsime stiprūs. Ir ne charakteriai čia turi lemti, o bendri tikslai. Jei, žinoma, tie tikslai yra automobilių sportas plačiąja to žodžio prasme. Ar Jūs manote, kad tokiais „boikotais“ mes pelnome kaimynų (nesvarbu, ar tai Latvija, ar Estija, ar Baltarusija, ar Rusija, ar kitos valstybės) pagarbą? Ne. Ką tokiu atveju mes laimime? Nieko, apart asmeninių ambicijų patenkinimo... Ar tai duos naudos automobilių sportui Lietuvoje? Abejoju, nes nei šalies viduje, nei kaimynų akyse mes tikrai nesužibėjome.... Jūs manote, kad niekam čia nebuvo įdomūs tie lietuvių vidiniai paintrigavimai? Klystate, gerbiamieji.... Apart LAF teisėjų licencijų turėtojų, ėjusių varžybose oficialias pareigas, apie situaciją šnabždėjosi kone visi sportininkai (apie 100 akipažų), jų mechanikai ir pan. Paminėtina, kad vieno ekipažo šturmanu važiavo vienas įtakingiausių Rusijos ASN Ralio komiteto narių. Tarp žiūrovų ši tema buvo taip pat ne paskutinėje vietoje. O žiūrovų tarpe buvo ir Lukyaniuk,as, ir Guy Wilks, as ir daug kitų žinomų automobilių ralio pasaulyje žmonių. Taip kad apsišvietėme visu gražumu....Jeigu kažkam ir toliau atrodo, kad tokiais „boikotais“ ir juos lydinčiais poelgiais yra keliamas mūsų šalies automobilių sporto, ralio prestižas, tai belieka apgailestauti...

**Apie stebėtas varžybas**

 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 (pažymėtina, kad sportiškumu, sudėtingumu šiame ralyje pasižymi tiek žvyriniai, tiek ir asfaltiniai greičio gruožai, įskaitant taip pat ir taip vadinamus miesto greičio ruožus), sportinė kova ir puiki atmosfera, dviejų dienų formatas. Sveikintinos organizatoriaus pastangos, atsižvelgiant į oro sąlygas, bandant palaistyti itin daug dulkių skleidžiančias vietas ketvirtadienį vykusio laisvų treniruočių/kvalifikacinio ruožo/test ruožo metu. Pagirtinos organizatoriaus pastangos, rengiant ganėtinai aiškią serviso knygą ir žiūrovų/visuomenės informavimas visais įmanomais būdais apie vyksiantį renginį bei automobilių sporto pavojingumą. Buvo tikrai gausu parengtos ir platinamos spausdintinės medžiagos, skirtos žiūrovams. Informacija apie varžybas, saugą buvo transliuojama per Ralio radiją, t.y. Radijo centrą.

 Atkreiptinas dėmesys ir į tam tikrus trūkumus, kurie buvo pastebėti.

Kelio knyga

Trūksta nuoseklumo vartojamų kalbų kontekste. Ypatingai tai matyti kelio knygų viršeliuose. Nors 1 psl. pateikiamas oficialių asmenų sąrašas, bet jame tėra tik vienas teisėjas ryšiams su dalyviais, pradėjęs darbą nuo penktadienio, nors ketvirtadienį dirbo kitas asmuo, nurodytas oficialioje skelbimų lentoje.

Saugos planas

Saugos planas pakankamai informatyvus, tačiau stebėtojas pasigedo tam tikro nuoseklumo paties pateikiamo formato kontekste. Iš esmės naudojami skirtingi formatai, pateikiant atskirų greičio ruožų saugos planus. Saugos plane taip pat naudojama skirtinga praktika kalbų kontekste, t.y. viena informacija pateikiama dviem kalbomis, o kita – tik viena kalba. 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. 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 saugą GR viduje, atkreiptinas dėmesys į trasą saugančių asmenų aprangą, kuri iš tiesų buvo kelių spalvų ir tai, neabejotinai, galėjo klaidinti žiūrovus bei kitus šalia trasos galėjusius atsirasti asmenis. Jei geltona spalva iš tiesų yra gana ryški 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. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad trasoje dirbantys apsaugos darbuotojai dažnai buvo gana pasyvūs, easnt uždarytai trasai, pravažiuojant stebėtojo atutomobiliui, nenaudojo švilpukų (išskyrus vienintelį 10 GR), nedrausmino trasa einančių žiūrovų. Siektina, kad saugos plane (kaip ir jį įgyvendinant vietoje) vietos, kuriose negalimas žiūrovų buvimas/stovėjimas, būtų žymimos nuosekliai ir visiems greičio ruožams vienodai, t.y. ženklais, bet ne juostomis.

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 laikas. Jei tai yra pateikiama teisėjo ryšiamas su dalyviais darbo plane, tai turėtų atsispindėti ir oficialioje programoje.

Kiti standartiniai dokumentai

Stebėtojo nuomone, papildomuose nuostatuose nurodžius visą eilę oficialių asmenų, tame tarpe ir Trasos saugumo viršininko pareigas einantį asmenį, bet jiems (kaip ir pastarajam) neatvykus, matyt, dėl to paties „boikoto“, buvo priimtas teisingas sprendimas iš organizatorių pusės pakeistą oficialių asmenų sąrašą patvirtinti biuleteniu. Kadangi Trasos saugumo viršininkas nebuvo atsiuntęs organizatoriui jokio rašto apie „asmenines“/“šeimynines“ priežastis, tai ši pareigybė ir liko neišspręsta iki pat pirmojo SKK posėdžio, kai susidarius Force majeure aplinkybėms, t.y. nesant atvykusio Trasos saugumo viršininko, SKK priėmė, stebėtojo nuomone, teisingą sprendimą pavesti šias pareigas eiti Varžybų Vadovui.

Netoleruotina situacija, kai startiniame dalyvių sąraše (tiek išleistame ralio žurnale, tiek ir oficialioje skelbimų lentoje) valstybių vėliavos neatitinka dalyvių licencijos valstybės.

Pažymėtina, kad planuojant varžybų grafiką bei sudarant maršrutinę kortelę, stebėtojo nuomone, buvo neišvengta klaidų. Numatymas perteklinių regrouping, ų nors ir buvo ištaisytas jau pirmojo SKK metu, tačiau neliko be pasekmių, t.y. pats varžybų grafikas vis viena dėl to nukentėjo, kadangi jis visas iš anksto buvo suplanuotas būtent didesniam regrouping, ų skaičiui. Tai suponavo tam tikras pasekmes jau varžybų eigoje. Dėl padarytų klaidų grafiko planavime ralio metu net keletą kartų susidarė situacijos, kai buvo neišvengiami „užlaikymai“. Nors juos buvo stengiamasi (ir iš esmės tai pavykdavo) greitai panaikinti, sportiniams automobiliams atvykus į serviso zoną, visgi tai vertintina vienu didžiausiu šio ralio trūkumu. Dėl minėtos priežasties netgi GR starto arba finišo teisėjai negalėdavo laiku pervažiuoti iš vieno GR į kitą, kas sąlygojo netgi vieno GR atšaukimą LADA VFTS automobiliams, jiems priskiriant bendrame sraute/kanale važiuojančio D. Čiutelės ekipažo laiką. Kritiškai vertintina ir maršrutinėje kortelėje pirmos dienos pabaigoje esanti pozicija UP/PF, kai realiai joks uždaras parkas nakčiai nėra organizuojamas (nors vykdant FIA regionines varžybas - NEZ, tai turėtų būti daroma). Tokios tikrovės neatitinkančios informacijos - tam tikros imitacijos arba daiktų vadinimo netikrais vardais oficialiuose dokumentuose reikėtų vengti. Nereikėtų pirmos ralio dienos paskutinio LK vadinti UP/PF.

Įranga, naudojama kontroliuojant ralį

Dėl laiko matavimo įrangos apsaugos nuo pašalinių trikdžių pasakytina tai, kad stebėtojas nematė jokių apsaugos priemonių, skirtų laiko matavimo įrangai nuo pašalinių trikdžių apsaugoti.

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. Kalbant apie techninius patikrinimus po ralio finišo, keltuvai jau buvo.

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. Kvalifikaciniame/testiniame greičio ruože stebėtojui rodyklyčių iš viso nepavyko rasti. Kadangi susipažinimo su trasa metu stebėtojas į ją atvyko nuo pat pradžių, 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 (žymėjimu paženklintos) stovėjimo aikštelės oficialiems asmenims. Ji buvo nurodyta kelio knygoje pateiktose schemose, bet nebuvo aiškiai pažymėta vietoje. Jei kalbėtume apie ketvirtadienį, ji iš esmės atitiko tokiai aikštelei keliamus reikalavimus. Tačiau kalbant apie penktadienį-šeštadienį, pažymėtina, kad toje aikštelėje stovėjo įvairūs automobiliai, tikrai ne vien oficialių ralio asmenų. Penktadienį toje aikštelėje atomobilius laikė aplinkinių įstaigų darbuotojai, o šeštadienį – ūžė vestuvių ir kitokių šventinių renginių šurmulys. Taigi, minėta vieta tikrai nebuvo tinkama pasinaudoti ralio oficialiems asmenims.

LASF reikalavimai

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad nors stebėtojui automobilis buvo suteiktas su vairuotoju, svarbu pažymėti, jog iki penktadienio popietės oficialiems asmenims skirtų automobilių (vertinant visumą) buvo tikrai nepakankamas skaičius.

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.

Atkreiptinas LASF Ralio komiteto dėmesys į tam tikras reglamentuojančių dokumentų spragas. Pasaulinė bei kaimyninių šalių praktika yra tokia, jog ekipažui vėluojant į LK daugiau nei 15 min, jis šalinamas iš varžybų. Tam pakanka Varžybų Vadovo sprendimo. Tuo tarpu Lietuvoje tokia prerogatyva numatyta SKK. Nors iš pirmo žvilgsnio tai tėra formalumas, tačiau praktika rodo, jog teisingai įforminti SKK sprendimą su trimis parašais bei pateikti pasirašytinai susipažinti ekipažui trunka kur kas ilgiau, nei tai įforminti Varžybų vadovo sprendimu. Tam yra keletas priežasčių. SKK gali ir nebūti Ralio centre pilnos sudėties, nes gali būti tuo metu išvykę į trasą siekiant pravažiuoti ją jiems numatytame kanale. Varžybų Vadovas, esant naudojamai GPS sistemai, iš esmės daugiausiai laiko praleidžia būtent Ralio centre. Dėl ko stebėtojas kelia šį klausimą? Dėl to, kad, pvz., į avariją patekęs St. Nr. 60 net nebūtų išleistas į trasą, jei sprendimas šiuo klausimu būtų priimtas greitai ir su tokiu sprendimu ekipažas būtų greitai pasirašytinai supažindintas dar pastarajam prieš pajudant nuo LK. Stebėtojo duomenimis, minėto ekipažo vėlavimas į anksčiau trasoje buvusį LK buvo 27 min. Akivaizdu, kad sprendimą dėl šio ekipažo likimo nuspėti nesunku, tačiau Lietuvoje galiojanti sprendimo priėmimo procedūra yra pernelyg sudėtinga ir ilgiau trunkanti.

Kalbant apie saugumą, paminėtina tai, jog esant uždarytai trasai 5 GR bei važiuojant stebėtojo automobiliui, šeštadienį 08:20 ties Varniškių sankryža, teko susitikti prieš srovę atvažiuojančius apsaugos darbuotojus gabenančius automobilius. Nors tai ir itin trumpa atkarpa, visgi tai netoleruotina.

Kalbant apie trasos sudarymą, jos įveikimo pagal kelio knygą galimybę, pasakytina tai, kad vykstant į 4 GR startą, nusukus nuo pagrindinio kelio į dešinę per degalinės teritoriją, nebuvo užtikrintas pravažiavimas visam pagal kelio knygą judančiam srautui, kadangi per visą reikalingo pravažiavimo plotą buvo užstatyti du vilkikai su puspriekabėmis lenkiškais numeriais, o jokio oficialaus asmens iš organizatoriaus pusės, galinčio kažkaip įtakoti susidariusią situaciją, toje vietoje nebuvo. Vairuotojams grįžus į savo vilkikus, problema išsisprendė, bet tai, be abejo, sudarė tam tikrų nepatogumų visam oficialių asmenų kanalui.

Taip pat per keletą metų, stebint šį ralį (tiek oficialiose pareigose, tiek ir neoficialiai), susidaro įspūdis, kad organizatoriui reikia pagalbos, siekiant išspręsti tam tikros kategorijos VIP (svarbių asmenų) asmenų – rėmėjų pagerbimą, jų patekimą į trasą vėliau nei įprasta žiūrovams ir pan. Stebėtojo nuomone, šį klausimą būtina spręsti tik teisėtomis priemonėmis, kad niekam nekiltų noras piktnaudžiauti ir pažeidinėti nustatytas saugumo taisykles. Sprendimai galėtų būti įvairūs, bet svarbiausia, kad jie nebūtų priimami saugumo sąskaita. Galbūt tai galėtų būti sprendžiama nugabenant tokius asmenis į reikiamą tinkamą stebėti varžybas greičio ruožo vietą sraigtasparniu. Galbūt būtų galima mąstyti apie specialų laiką, numatytą kanale. Tačiau visa tai privalo būti legalizuota. Bet kokia savivalė saugumo sąskaita yra netoleruotina.

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