



JM- KILPAILUJEN JÄRJESTÄMINEN



1. JM-KILPAILUJEN JÄRJESTÄMISOPAS - YLEISTÄ

Nämä JM-kilpailujen järjestämisohteet päivitetään tarvittaessa vastaamaan voimassa olevia lajisääntöjä. Kysyntä tämän tyyppiseen oppaaseen on kasvanut koko ajan. Uusia ihmisiä on tullut autourheiluun ja JM-luokan pariin ja vanhoja tekijöitä poistunut. Vanhat tekijät ovat vieneet paljon perimätietoa mukanaan ja uusilla tekijöillä ei aina ole ollut apuna niin kutsutusti kättä pidempiä ohjeita. Usein on jouduttu aloittamaan alusta ja tekemään niitä samoja erheitä ja virheitä mitä muutkin ovat vuosien aikana tehneet, toki tuoden mukanaan myös uusia ajatuksia tapahtumien järjestämiseen.

Tähän oppaaseen on pyritty kokoamaan kaikki ne perusasiat, mitä JM-kilpailuissa tapahtuu ja mitä siellä pitää tehdä. Tämä on kilpailun tekijöille tarkoitettu työkalu, josta voi hakea neuvoja ja ohjeita erilaisten ongelmien ratkaisuun sekä kilpailujen eri osa-alueiden tekemiseen. On leikkillisesti sanottu, että JM-kilpailuissa on tähän mennessä tapahtunut kaikki se mitä siellä voi tapahtua. Nyt nämä tapahtumat on pyritty kirjoittamaan ylös tähän oppaaseen, jotta nämä tapahtumat ja ratkaisumallit olisivat kaikkien saatavilla.

On kuitenkin muistettava, että jokaisella kilpailulla on oma luonteensa ja omat omituisuutensa ja niin pitääkin olla. Kaikki tässä oppaassa mainitut asiat eivät toimi kaikissa kilpailuissa, vaan niitä pitää hyödyntää sitä mukaan kuin on tarvetta. Tämä opas on täydentyvää mallia. Se tarkoittaa sitä, että kun tulee uusia hyviä ratkaisumalleja tai toimintatapoja, ne kirjataan ylös ja sitä asiaa koskevat sivut kirjoitetaan uusiksi. Samoin säännöt muuttuvat, lajiryhmä tekee tarkennuksia ja tulkintoja, nämä kaikki kirjataan uusiksi. Tämä materiaali julkaistaan AKK:n nettisivuilla ja päivitys tapahtuu siellä. Uusittu versio tullaan julkaisemaan ainakin vuosittain, tarvittaessa päivitys myös kesken kauden.

Tämä ohjeistus kannattaa lukea läpi aina vuosittain ja/tai ennen kilpailua, varsinkin kaikkien päällikötasoon kuuluvien.

Materiaalipankista löytyy lissä materiaaleja, myös koulutukseen.

Uusimpina materiaaleina siellä on Ratavalvontaopas ja yhtenä tärkeimpänä kriisiviestintäohjeistus johonka jokaisen kilpailun johdon ja turvallisuusasioihin liittyvän henkilön pitää tutustua.

Varmista että sinulla on koneessasi uusin Adobe Readerin päivitys. Näin tämän oppaan lukeminen on helpompaa, eikä sitä välttämättä tarvitse tulostaa kokonaisuudessaan.

Sisällysluettelon ja oppaan käyttöohjevinkkejä:

PDF / Adobe Reader:

Haluttuun sisältöön luettelosta:

Paluu luetteloon:

Etsi tekstiä tai sanaa:

Napsauta hiirellä haluttua kohtaa luettelossa

Avaa toiminto hiiren kakkospainikkeella → Edellinen näkymä

Avaa toiminto hiiren kakkospainikkeella → Etsi → Kirjoita teksti



SISÄLLYSLUETTELO

Sisälysluettelon ja oppaan käyttöohjevinkkejä:	2
SISÄLLYSLUETTELO.....	3
2. TOIMENPITEET SEURASSA ENNEN KILPAILUN HAKEMISTA.....	9
2.1 Seuran resurssit	9
2.2 Suorituspaikka	9
2.3 Voimavarat	9
3. KILPAILUT	10
3.1 Yleistä	10
3.3 Jäsentenväliset harjoituskilpailut	10
3.3 Kansalliset kilpailut	11
3.4 Kansalliset arvokilpailut eli SM-kilpailut.....	11
3.4.1 Naisten ja Nuorten JM-SM	11
3.4.2 Yleinen JM-SM	11
3.4.3 JM-SM-liigafinaali	11
4. KILPAILUKALENTERI	12
4.1 Kilpailujen hakeminen kilpailukalenteriin	12
4.2 Kilpailukalenterin muutokset	13
5. JM-RADAT JA TARKASTUKSET	13
5.1 Ratojen määräykset.....	13
5.1.1 Radantarkastukset.....	14
5.1.2 Turvatarkastus	14
5.1.3 Radan seurantakortti.....	15
5.1.4. Tilapäisratojen tarkastukset	15
5.1.5 Jäärata	16
5.1.6 Alkuperäiset paperit	16
6. TARVITTAVAT LUVAT	17
6.1 Pakolliset luvat.....	17
6.2 Tilannekohtaiset luvat	17
7. JÄRJESTELYJEN JA KILPAILUN AIKATAULU	18
7.1 Ennen kilpailua	18
7.2 Kilpailun aikataulun laatiminen	19
7.3 Kilpailun jälkeen.....	20



8. KILPAILUN TALOUSASIAAT	20
8.1 Kilpailun budjetointi	20
8.3 Myyntipisteet	20
8.4 Lipunmyynti (kts myös kohta 14.4)	21
8.5 Kilpailussa mainostaminen	21
8.6 Kilpailun tiedottaminen ja mainostaminen	22
8.7 Kilpailun videointi- / televisiointioikeudet	23
9. KILPAILUN HENKILÖSTÖ	23
9.1 Yleistä henkilöstöstä	23
9.2 Tuomaristo.....	23
9.3 Päätoimihenkilöt	23
9. 4 Johtoryhmä ja/tai järjestelytoimikunta	24
9. 5 Toimihenkilöt.....	25
9.6 Ulkopuoliset toimijat	25
9.7 Toimitsijakortit	26
9.8 Koulutusohjelma.....	26
10. KILPAILUTOIMITSIJOITA KOSKEVAT YLEISET MÄÄRÄYKSET	27
10.1 Yleistä	27
10.2 Tehtävien vaatimat toimitsijalisenssiluokat	27
1.Päätoimitsija lisenssi:.....	27
2.Tekniikka päätoimitsijalisenssi	27
3.Perustoimitsijalisenssi, tekniikan perustoimitsijalisenssi.....	27
4. Toimitsijat luokka.....	28
10.3 Toimitsijalisenssin hakeminen.....	28
10.4 Nopeuden toimitsijalisenssiin liittyvät saantiehdot	28
10.5 Nuorten toimitsijalisenssikäytäntö.....	29
10.5 Toimintavihko/nuorisolisenssi.....	29
10.6 Nuorisolisenssi	29
10.6 Toimitsijalisenssi	29
11. KILPAILUN TUOMARISTO	29
11.1 Yleistä	29
11.2 Tuomariston puheenjohtaja.....	30
11.3 Tuomaristo.....	30



11.4 Tuomariston sihteeri	31
11.5 Järjestäjän velvollisuudet tuomaristoon nähden	32
12. KILPAILUN SIHTEERISTÖ	33
12.1 Yleistä	33
12.2 Pääsihteeri eli hermokeskuksen päällikkö.....	33
12.3 Katsastuksen sihteeri.....	34
12.3 Kilpailun johdon sihteeri.....	34
12.4 Kuuluttajan sihteeri	34
12.5 Lehdistön sihteeri	34
12.6 Onnettomuuksien selvitysryhmän sihteeri	34
12.7 Tuomariston sihteeri	35
13 KILPAILULUPA JA KITI?	36
13.1 Kilpailuluvan hakeminen	36
13.2 Luokkajako.....	36
13.3 Tauko-ohjelmat	37
13.4 Kilpailun säännöt / kilpailukutsu	37
13.5 Huomioita kilpailukutsusta.....	38
13.6 Kilpailukutsujen tekeminen ja jakelu.....	38
13.7 Ilmoittautumisten vastaanotto	38
13.8 Osallistujaluettelon laadinta.....	39
13.9 Kilpailijoiden materiaalit.....	39
14. KILPAILUPAIKKA.....	40
14.1 Varikkoalueen kunto ja toimivuus.....	40
14.2 Ilmoitustaulu.....	41
14.3 Liikenteen ohjaus.....	42
14.4 Lipunmyynti	42
14.5 Toimitsijoiden sisäänpääsy.....	43
14.6 Yleisötilat	43
14.7 Radan kunto.....	44
15. KILPAILUTOIMISTO	45
15.1 Yleistä	45
15.2 Kilpailutoimisto.....	45
15.3 Ilmoittautumisten vastaanotto kilpailupaikalla.....	46



15.4 Kilpailijoiden ja nuorten luokan kuljettajien huoltajien tietojen tarkastus.....	46
15.4.1 Allekirjoitus.....	46
15.5 Osallistujien / autojen muutokset aamulla ilmoittautumisen yhteydessä.....	47
15.6 Osallistujien peruutukset.....	47
15.7 Jälki-ilmoittautumiset.....	47
15.8 Auton vaihdot ja katsastuskortit vaihdot.....	47
15.9 Osallistumismaksujen kerääminen.....	48
15.10 Kuljettajille jaettavaa materiaalia.....	48
15.11 Kilpailunumerot.....	48
15.12 Rikkoontuneen auton vaihto tai osanottomaksujen palautus.....	48
15.13 Auto katsastettu mutta menee heti rikki.....	48
15.14 Auto rikkoontuu aikaisemmin ajatussa luokassa.....	49
15.15 Lopullinen korjattu osallistujaluettelo.....	50
15.16 Kilpailijan keskeyttäminen (ei ajotilanteessa).....	50
15.17 Ohjaajainfo / ohjaajakokous.....	50
16. KILPAILUN SUORITUSTAVAT 16.1 Yleistä.....	51
16.2 Kilpailijan osallistumisoikeudet ja osallistumisvelvollisuudet.....	51
16.3 Pudotusajo.....	51
17. TULOSLASKENTA.....	52
17.1 Yleistä.....	52
17.2 Ajokaaviot.....	52
17.3 Pudotuskaavio.....	52
17.4 Sijoituskaaviolla ajaminen.....	53
17.5 Sijoituskaavio.....	53
18. KATSASTUS.....	55
18.1 AKK:n pääkatsastaja.....	55
18.2 Tekniikkalisenssit.....	55
18.3 Katsastuspäällikön tehtävät.....	56
18.4 Katsastuksen käsikirja.....	56
19. LÄHTÖALUEEN TOIMINTA.....	57
19.1 Yleistä.....	57
19.2 Lähdön keräilyalue.....	57
19.3 Lähtöalue ja lähtöviiva.....	58



19.4 Lähettäminen.....	58
19.5 Lippulähetys.....	58
19.6 Valolähetys	59
19.7 Lähdön keskeyttäminen	59
19.8 Vilppilähtö	59
19.9 Haittaava kaistanvaihto	60
20. MAALIALUEEN TOIMINTA.....	60
20.1 Maalitapahtumat.....	60
20.2 Keskeyttäminen	60
20.3 Lähdön päättyminen ja tulos.....	61
20.4 Karsiutuminen jatkosta.....	61
20.5 Park ferme' alue	62
21. RATAVALVONTA	62
21.1 Ratavalvonnan suunnittelu.....	62
21.2 Ratavalvonnan henkilöstö	63
21.3 Aluetuomarit	63
21.4 Liputustoiminta	63
22. VIESTITOIMINNAT.....	64
22.1 Kilpailun viestitoiminnot sisältävät:	64
23. TURVALLISUUSASIAT	65
23.1 Turvasuunnitelma.....	65
23.2 Turvatarkastuksen mukainen valmius.....	66
23.3 Turvapäällikön ilmoitukset	66
23.4 Kilpailijan kaato	67
23.5 Ensiapustoiminta.....	67
23.6 Pelastustoiminta.....	67
23.7 Järjestyksen valvonta.....	67
23.8 Onnettomuuksien selvitysryhmä.....	67
24. KILPAILUN JOHTAMINEN	68
24.1 Kilpailun johto.....	68
24.2 Kilpailun johtaminen.....	68
24.3 Turvalippu.....	69
24.4 Kilpailun johdon liputustoiminta	70



24.5 Musta-oranssi lippu (MO).....	71
24.6 Mustavalkoinen lippu (MV)	72
24.7 Musta lippu (M)	72
24.8 Punainen lippu (P)	73
24.9 Tiedonanto kilpailun johtajan päätöksestä	74
24.10 Päälippupiste	74
25. TULOKSET JA PALKINTOJENJAKO.....	75
25.1 Tulokset ja palkintopöytäkirja	75
25.2 Palkinnot ja palkintojen jako	75
26. OSTOTARJOUSMENETTELY	76
26.1 Kuka tekee mistä tekee	76
26.2 Poikkeukset ovat seuraavat;.....	76
26.3 Ostotarjouskuittiin kirjoitetaan	77
26.4 Ostotarjouspaikka.....	77
26.5 Ostotarjousaika.....	78
26.6 Ostotarjouskuitti.....	78
26.7 Ostotarjousten käsittely ja lajittelu	78
26.8 Ostotarjousten purku	79
26.9 Myydyn auton luovuttaminen.....	80
26.10 Tuomaristolle siirtyvät asiat	80
26.11 ”Väärät tarjoukset”	80
26.12 Kilpa-auton lastaamisen aloittaminen.....	80
27. VASTALAUSE	81
28. VETOAMINEN	81
29. VAKUUTUKSET	81
29.1 Vastuuvakuutus	81
29.2 Kilpailijalisenssi	82
29.3 Menettely vahingon sattuessa	82
30. RYHMÄTAPATURMAVAKUUTUKSET.....	82
30.1 Toimitsijalisenssi ja Tuplaturva.....	82
31. SEURAAMUKSET	83
31.1 Kilpailupaikalla.....	83
31.2 AKK lajiryhmä / urheiluvaliokunta / hallitus päättää.....	83



2. TOIMENPITEET SEURASSA ENNEN KILPAILUN HAKEMISTA

Seuran kilpailujen järjestämisvalmiuden ylläpito vaatii seuran johdolta / hallitukselta jatkuvaa paneutumista monenlaisiin kilpailun tekemiseen liittyviin asioihin. Monet näistä asioista ovat myös sellaisia, joita pitää selvittää ennen kuin kilpailua tai kilpailuja edes haetaan kilpailukalenteriin. On kiinnitettävä huomiota seuran resurssien kartoitukseen.

2.1 Seuran resurssit

Onko mahdollista suoriutua kilpailujen tekemisestä kunnolla joko seuran omilla resursseilla tai toisten seurojen avulla.

Minkälaiset suhteet seuralla on naapuri autourheiluseuroihin.

Minkälaiset suhteet ovat muihin seuroihin ja yhteisöihin omalla paikkakunnalla.

Tehdäänkö pelkästään Jokista vai järjestääkö seura myös muita kilpailuja, rallisprint, ralli, karting, rallicross, pienoisautoilu jne.

Ollaanko mukana ja kuinka tiiviisti muiden seurojen kilpailuissa, ratatuomareina, rallin EK-järjestelyissä jne.

Missä muissa aktiviteeteissä kuin autourheilu seura on mukana.

Pitää miettiä hyvin tarkkaan, kuinka paljon ihmiset jaksavat ja kuinka paljon heitä voi kuormittaa.

Seuran jäsenistön koulutukseen tulee kiinnittää jatkuvaa huomiota. Koulutusta on saatavilla valtakunnan tasolla. Sitä on saatavissa aluetasolla sekä lisäksi seuran omana koulutuksena. Lisäksi yhteiskunnan, kuten työväenopistot ja kansalaisopistot, tarjoamia koulutuspalveluita tulee hyödyntää, koska ne tarjoavat sopivaa yleistietoa seuratoiminnan eri osa-alueille. Samoin SLU eli Suomen Liikunta ja Urheilu ja sen piirijärjestöt tarjoavat monipuolista koulutusta varsinkin seuratoiminnan eri osa-alueilla, kuten puheenjohtajat, sihteeri, verotus ja taloushallinto jne. Seuran lisenssitarpeeseen tulee kiinnittää jatkuvasti huomiota. Onko seuralla tarpeellinen määrä riittäviä toimitsijalisenssejä, ja onko osaaminen lisenssin edellyttämällä tasolla.

2.2 Suorituspaikka

Suorituspaikan ylläpito ja kehittäminen on seuran jatkuvaa toimintaa.

Oma rata vaatii jatkuvaa rakentamista ja kunnostamista eli tuntitolkulla talkotoimintaa.

Onko seuralla varaa ja henkilöitä radan ylläpitämiseen jne. Jos ei ole vielä omaa rataa, suunnitellaanko sen hankintaa vai pitäytytäänkö jonkun toisen seuran radan vuokraamiseen, mistä ja millä ehdoilla jne.

Järjestetäänkö talvikilpailu vai kesäkilpailu, saadaanko sopiva alue käyttöön, saadaanko sille tarvittavat luvat kuntoon eri osapuolilta jne.

Järjestetäänkö kilpailut perinteisellä ja totutulla tavalla vai ollaanko valmiita uudistamaan kilpailua tuotteena, kokeilemaan uusia ideoita, uusia toimintatapoja, uusia ajankohtia jne.

2.3 Voimavarat

Uusien voimavarojen hankintaan on jatkuvasti kiinnitettävä huomiota. Ei samat henkilöt jaksaisi ikuisesti hoitaa asioita ja olla aina tekemässä samoja hommia. Rekrytointi ja jatkuva innokkaiden tekijöiden kouluttaminen ovat avainsanoja kilpailun elinvoimaisuuden säilyttämiseksi. Uusille ihmisille, tulevaisuuden tekijöille, on pystyttävä tarjoamaan motivoitunut toimintaympäristö, onnistumisen mahdollisuuden kokeminen, eteenpäin pääsemisen mahdollisuus ja mikä tärkeätä, pitää myös pystyä antamaan heille kiitosta ja tunnustusta heidän aikaansaannoksista.

Jos uusi henkilö opastetaan huonosti tehtäviinsä, on suuri vaara että näemme hänet viimeistä kertaa tehtävissä.



Ilman rahaa ja panostusta ei tehdä hyviä kilpailuja, siksi seuran hyvän taloudellisen tilanteen ylläpitämiseen, myös uuden rahan hankinnassa, tulee kiinnittää jatkuvaa huomiota. Hyvin onnistunut kilpailu onnistuu usein hyvin myös taloudellisesti. Tämä antaa lisäpotkua seuraaviin aktiviteetteihin, on mahdollista satsata kilpailun eri osa-alueisiin ja saada sitä kautta lisää onnistumista. Tarkka talouden seuraaminen, löytämällä onnistumiset ja epäonnistumiset, luo hyvän pohjan ja mahdollisuuden toimia pitkäjännitteisesti ja tuloksellisesti.

Talkootyön voima ja määrä on jatkuvassa laskussa. On erittäin vaikea saada ihmisiä tekemään vapaaehtoistyötä eli talkootyötä, kaikki haluavat saada korvauksen.

Tämä ongelma kärjistyy kaikkein eniten isommissa asutuskeskuksissa ja niiden lievealueilla. Lisäksi eron huomaa normaalin kansallisen kilpailun sekä sitten lajin arvokilpailujen suhteen, jonne on huomattavasti helpommin saatavissa tekijöitä. Toisaalta nykyinen elämäntyyli on myös johtanut siihen, että ihmiset eivät helposti sitoudu pitkäaikaisesti seuratoimintaan tai vastaaviin harrastuksiin. Työelämästä tuttu pätkätyö on moderni asia ja moderni sana. Ihmisiä saa kyllä mukaan toimintaan projektiluontoisesti, tekemään jotain "keikkaa" vaikkapa kisakohtaisesti. Tämä voimavara pitää osata hyödyntää varsinkin sellaisissa toiminnoissa, jotka eivät vaadi suurta kokemusta ja lajin tietotaitoa.

Ihmisten oikea ja tuloksekas motivoiminen, oikeantapainen palkitseminen ja eteenpäin vieminen, antavat mahdollisuuden hyvänlaatuiseen toimintaan, jossa vanha kunnan talkoohenki toimii nykyaikaisesti.

Palautepalaverin pitäminen voi monesti tuntua turhalta, varsinkin jos on saavia tekijöitä paljon. Palaverin pitäminen ei ole koskaan turhaa. Aina on osa-alueita joissa on kehitettävää ja aina on asioita joita on muidenkin osa-alueiden vastaavien hyvä tietää.

3. KILPAILUT

3.1 Yleistä

Jokamiehenluokan (JM) kilpailut ovat autojen nopeuskilpailuja, jotka ajetaan suljetulla maa-, maasto-, asfaltti- tai jäärädalla lajin teknisissä säännöissä määritellyillä autoilla.

3.2 Säännöt

Kilpailuissa noudatetaan JM-luokan sääntöjä. Mikäli JM-luokan säännöissä ei ole mainintaa jostakin asiasta, noudatetaan siltä osin nopeuskilpailujen yleisiä sääntöjä ja autourheilun yleisiä määräyksiä. Kilpailun säännöiksi lasketaan edellisten lisäksi kilpailukutsu, annetut lisämääräykset sekä ohjaajainfo. Myös AKK:n tiedotteissa vuoden aikana julkaistut asiat ovat sääntöjä. Järjestäjällä ei ole oikeutta lajin sääntömuutoksiin.

3.3 Jäsentenväliset harjoituskilpailut

Jäsentenvälisiä harjoituskilpailuja voidaan järjestää edellyttäen, että niistä ei ole häiriötä kalenterikilpailuille. Jäsentenvälisistä harjoituskilpailuista on tehtävä kirjallinen ilmoitus AKK:lle viimeistään seitsemän (7) vuorokautta ennen kilpailua. Ilmoituksessa on mainittava vähintään kilpailun johtaja, turvapäällikkö sekä katsastuspäällikkö sekä postitusta varten seuran tai kilpailun johtajan osoitetieto. Kilpailussa on oltava edellä mainittujen henkilöiden lisäksi riittävä määrä muita toimihenkilöitä. Toimitsijalisenssivaatimuksia ei ole. Nämä kilpailut ovat hyviä koulutus- ja harjoitustilaisuuksia uusille kilpailijoille sekä uusille toimitsijoille. Kilpailunjärjestäjän vastuuvakuutus sekä lisenssivakuutukset ovat voimassa. Kilpailussa ei vaadita tuomaristoa.

Jäsentenvälisen kilpailujen järjestäminen maksullisten tilaisuuksien yhteydessä ei ole sallittua. Pääsylippuja, ohjelmalehtisiä tai vastaavia ei saa myydä, eikä myöskään periä esimerkiksi pysäköintimaksuja. Kilpailussa on oltava riittävät valmiudet pelastustoimintaan. Tämän riittävyyden paikalliset olosuhteet huomioiden ratkaisee kilpailun johtaja.



Riittävänä voitaneen pitää pientä ensiapuryhmää tai vastaavat taidot omaavia henkilöitä sekä tarvittava ensisammutuskalusto.

Kilpailut ovat sallittuja vain järjestävän seuran jäsenille. Kilpailija voi osallistua kilpailuun myös kilpailukohtaisella AKK:n tutustumislisenssillä. Kilpailukiellossa oleva kilpailija ei voi lunastaa seuralta tutustumislisenssiä ja osallistua sillä jäsentenväliseen kilpailuun.

AKK lähettää seuralle tutustumislisenssin lunastamisen tilityskaavakkeen sen jälkeen kun seura tekee ilmoituksen jäsentenvälisistään. Tilityskaavakkeet ovat numeroituja ja itsejäljentäviä. Kaavakkeeseen kirjoitetaan kilpailijan nimi, henkilötunnus sekä otetaan kilpailijan allekirjoitus. Kaavake on aina palautettava takaisin AKK:lle, vaikka jäsentenvälisessä kilpailussa ei olisikaan lunastettu yhtään tutustumislisenssiä. Huomioikaa kaavakkeen alaosassa mainittu sanktiopykälä.

Auton myynti kilpailuissa ei ole pakollista.

Auton ajokortti veloitetta ei JM-luokassa ole.

JM-tutkinto ei myöskään ole pakollinen, koska tarkoitus on antaa ihmisille mahdollisuus kokeilla ja tutustua lajiin.

Nuorten luokan debydanttutkintoa ei tarvitse olla suoritettuna. Nuorten luokan kilpailijan huoltaja ei ole myöskään pakollinen.

Osallistumismaksun perimisen ja sen suuruuden päättää järjestäjä.

Kilpailusta ei saa peruslisenssin nousupisteitä.

Kilpailukaluston tulee olla lajisääntöjen mukaisia. Kilpailuissa noudatetaan muilta osin pääsääntöisesti JM-luokan sääntöjä.

3.3 Kansalliset kilpailut

Kansalliset kilpailut ovat *kalenterikilpailuja*. Ne ovat avoimia kilpailuja kaikille AKK:n JM-kilpailuihin oikeuttavan kilpailulisenssin sekä tarvittavien tutkintojen omaaville kilpailijoille.

JM-liigakilpailut ovat kansallisia kilpailua SM-liigafinaalia lukuun ottamatta. Niissä noudatetaan kansallisen JM-kilpailun sääntöjä, JM-liigasääntöjä sekä mahdollisesti vuosittain julkaistavaa JM-liigan asetusta.

Talvella ajettava JM-Talvimestaruus ei ole lajin arvokilpailu. Se on suuren suosion saavuttanut lajin arvostettu erikoiskilpailu.

3.4 Kansalliset arvokilpailut eli SM-kilpailut

Kansallisia arvokilpailuja on kolme (3). Kaikki kolme kilpailua järjestetään vuosittain erikseen eri järjestäjien toimesta.

3.4.1 Naisten ja Nuorten JM-SM

Ajetaan yhtenä kilpailuna yleensä kesäkuun alussa. Kumpikin luokka ajaa omasta mestaruudestaan. Samalla autolla ei voi osallistua molempiin luokkiin, koska lähdöt ajetaan vuorotellen nuoret – naiset. Lisäluokkana voidaan ajaa esim. senioriluokka.

3.4.2 Yleinen JM-SM

On yleensä heinäkuun alussa. Se on tarkoitettu yleisen luokan (myös naispuoliset) kilpailijoille ja kilpailussa ei ole muita luokkia.

3.4.3 JM-SM-liigafinaali

On joukkuekilpailu, johon osallistuvat siihen ilmoittautuneet joukkueet. Liigasta on omat sääntönsä sekä lisäksi vuosittain mahdollisesti julkaistava liiga-asetus. Kilpailu ajetaan yleensä elo-syyskuun vaihteessa yhtenä viikonloppuna.

Näissä SM-kilpailuissa noudatetaan kansallisen JM-kilpailun sääntöjä sekä erikseen mainittuja JM SM-kilpailujen sääntöjä. Kaikki SM-kilpailut ovat 1 tai 2-päiväisiä kilpailuja. JM-lajiryhmä nimeää kaikkiin SM-kilpailuihin tuomaristot. Kaikilla tuomariston jäsenillä tulee olla voimassaoleva JM-tuomariston puheenjohtaja oikeus.



SM-kilpailuissa tulee paikalla olla myös lääkäri muiden turvallisuusjärjestelyiden lisäksi. SM-kilpailuissa käytetään lähtötuomarien apuna elektronista vilppilähdön valvontalaitetta jokaisella käytettävällä lähtöpaikalla.

4. KILPAILUKALENTERI

4.1 Kilpailujen hakeminen kilpailukalenteriin

Kilpailuja voivat järjestää vain AKK:n jäsenyhteisöt. Seuran puitteissa virallisen päätöksen kilpailun hakemisesta kilpailukalenteriin tekee seuran hallitus. Kilpailut on haettava kilpailukalenteriin AKK:n julkaisemien määräaikojen puitteissa. Kansalliset kilpailut haetaan seuraavalle vuodelle kuluvan vuoden huhtikuun loppuun eli 30.4. mennessä.

Tähän kategoriaan kuuluu myös JM-Talvimestaruuskilpailu, jolle voidaan määrittää aikaisempikin haun takaraja.

Liukuva haku on mahdollista, jolloin kilpailukalenterissa oleviin vapaisiin/soveltuviin ajankohtiin voidaan kansallista kilpailua hakea 3 kk. ennen aiottua päivää. Kilpailun lupamaksu on normaali. Talvikauden (1.1.-31.3.) kansallisia JM-kilpailuja saa hakea kilpailukalenteriin myös lyhennetyllä hakuajalla, kuitenkin vähintään yksi (1) kuukausi ennen kilpailupäivää. Kilpailukalenteriin alun perin haetut kilpailut ovat päivämäärien suhteen ensisijaisia. Tällä lyhennetyllä hakumenettelyllä haetun kilpailun lupamaksu on normaali kansallisen kilpailun lupamaksu. Haettavien kilpailujen lukumäärää ei ole rajoitettu. Seura voi järjestää niin monta JM-kilpailua kun se haluaa ja pystyy järjestämään. Haettaessa on kuitenkin huomioitava seuran resurssit järjestää kilpailuja sekä huomioitava lisäksi alueellisesti muiden seurojen kilpailujen elinmahdollisuus. Seuran toiset ja sitä useammat kilpailut sijoitetaan niille viikonlopuille, jolloin ne eivät häiritse muiden seurojen ykköskilpailuja. Kilpailukalenterihakemukset toimitetaan lajipäällikölle maaliskuussa liiton antamien ohjeiden mukaisesti. (Kilpailut haetaan KITI-järjestelmässä, annettavan aikataulun puitteissa)

JM-luokan SM-kilpailut, JM SM-Yleinen, JM SM-Naiset/SM-Nuoret sekä JM SM-Liigafinaali haetaan kilpailukalenteriin ylivuotisina lokakuun loppuun mennessä. Hakemukset toimitetaan vapaamuotoisina suoraan AKK:n JM-lajipäällikölle/-lajiryhmälle. Lajiryhmä edellyttää, että haettavan kilpailun suorituspaikka itse radan suhteen on valmis hakemushetkellä. Muilta osin, kuten varikko, yleisöalueet, pysäköinti jne. osittainen keskeneräisyys ei ole ratkaiseva. Yleisen luokan SM-kilpailun suhteen noudatetaan toistaiseksi alueellista kiertoa, eli kilpailu järjestetään vuorotellen eri alueilla lajiryhmän laatiman kiertovuorottelun perusteella. Mikäli vuorossa olevalta alueelta ei löydy sopivaa järjestäjäkandidaattia, siirtyy vuoro seuraavalle kiertovuorossa olevalle alueen hakijalle. Alue voi jäädä yhden vuoden kierrossa väliin, jos ei ole sopivaa hakijaa, ja hakea seuraavana vuonna uudestaan, jos on sopiva hakija. Kun kaksi vuotta jää väliin, putoaa alueen vuoro kokonaan pois siltä kiertokaudelta.

Rata tulee olla tarkastettu ja hyväksytty vähintään kuudelle (6) autolle. Kilpailualueen tulee muutoinkin täyttää arvokilpailuille asetettavat perusvaatimukset oheisalueineen varsinaisen radan lisäksi.

SM-kilpailujen järjestäjät veloitetaan osallistumaan kolmen (3) vuoden ajan JM SM-järjestäjien neuvottelupäiville. Ensimmäinen kerta on edellisenä vuonna, kun oma SM-kilpailu järjestetään. Rooli on tällöin lähinnä "kuunteluoppilas" ja tiedon keruu. Toinen kerta on sinä vuonna, kun kisa järjestetään. Tällöin pitää jo kaikkien asioiden olla lähes valmiita. Kolmas vuosi on palautteen ja kokemuksen antaminen, siitä miten kisa tuli tehtyä ja miten se meni. Tässä perinne luovutetaan seuraavien järjestäjien käytettäväksi ja edelleen tehostettavaksi ja muokattavaksi.

Kalenterihakemuspäätöstä tehtäessä pitää miettiä tarkkaan, pystyykö seura todella järjestämään haettavan kilpailun.

Kilpailuja haettaessa pitää olla siis varmistettu että seuralla riittää resurssit kyseisen kilpailun läpiviemiseksi.



Kilpailun voi hakea myös sähköisesti ja haku näkyy reaaliajassa kilpailukalenterihaussa. Tähän tulee ohjeet myöhemmin ja ne päivitetään tähän oppaaseen kun haku sähköisesti on mahdollista.

4.2 Kilpailukalenterin muutokset

Kilpailukalenterin versio nro 1 julkaistaan kesäkuussa. Muutosesitykset tulee tehdä kirjallisina lajiryhmille elokuun loppuun mennessä. (KITI) Katsokaa tarkkaan tuota versiota sekä myös AKK:n nettisivuilla ilmestyviä myöhempiä versioita. Jos on tarvetta muutoksiin seuranne kohdalla, reagoikaa. Kun kalenteri vahvistetaan on kalenteriin merkitty kilpailu maksullinen. Force majeure syystä voidaan kilpailun ajankohtaa siirtää, mikäli se on mahdollista muiden kilpailuiden osalta, tästä ei enää peritä erillistä maksua. Peruutetusta kilpailusta veloitetaan aina lupamaksu. Lopullinen kilpailukalenteri vahvistetaan lokakuun loppupuolella sen jälkeen kun kansainvälinen kilpailukalenteri alkaa olla valmis. Lopullinen kilpailukalenteri on julki AKK:n internet-sivuilla ja KITI-Kisapalvelussa. AKK varaa lopulliseen kilpailukalenteriin oikeuden muuttaa kilpailujen päivämääriä tarvittaessa. Lopullisen kalenterikilpailun siirto on mahdollista kunhan se ei haittaa muita kalenterikilpailuja ja siihen on pätevä syy. Siirtohakemukset käsittelee AKK:ssa asianomainen lajipäällikkö. Siirtohakemukset on toimitettava AKK:lle viimeistään kaksi (2) kk ennen kalenteriin merkittyä kilpailupäivää. Kilpailun peruutus tulee tehdä kirjallisesti AKK:n lajipäällikölle / lajiryhmälle. Peruutus tulee tehdä ajoissa, jotta tieto kilpailun peruuntumisesta saadaan tiedotettua. Peruutetusta kilpailusta veloitetaan lupamaksu. Talvikauden (1.1.-31.3.) lyhyellä hakuajalla olevat JM-kilpailut myöntää lajipäällikkö neuvoteltuaan hakijan kanssa. Kilpailun lupamaksu on normaali JM-kilpailun yksinkertainen lupamaksu.

5. JM-RADAT JA TARKASTUKSET

5.1 Ratojen määräykset

Sääntökirja määrittelee minkälainen JM-luokan radan tulee olla. Jokainen rata on kuitenkin yksilö täyttäen sille asetetut sääntöjen perusmääräykset. Radan pituussuositus on enintään 1200 m ja lähtösuoran pituussuositus on 80-100 m. Näin pitkiä ratoja meillä ei ole, vaan mitat vaihtelevat 450-1100m, keskimääräinen lienee jossain 800-900 m. Lähtöalue on kestopäällystettävä asfaltilla tai betonilla vähintään 10 m matkalta kilpailijoiden ajosuuntaan lähtöviivasta mitattuna. Lähtöalueen leveyden yhdestä rivistä lähdetessä on oltava vähintään kaksi (2) m jokaista lähtöön osallistuvaa autoa kohti. Radan leveyden ohi ensimmäisen kaarteeseen yhdestä rivistä lähdetessä on myös oltava vähintään kaksi (2) m / auto. Pintamateriaalin tulee olla koko leveydeltään samaa materiaalia. Muualla radan leveyden tulee olla vähintään 1,5 m / auto ja pintamateriaalin koko leveydeltään samaa materiaalia. Tarkastakaa ratojenne leveydet joka kohdalta. Mikäli soraosuuksien leveydet ovat riittäviä mutta asfalttiosuudet ovat liian kapeita, lasketaan radan kapasiteetti tuon kapeamman asfalttiosuuden mukaisesti. Tällöin saattaa käydä niin, että vaikka soraosuus (16 metriä leveä) mahdollistaisi luokittelun kahdeksalle autolle, mutta asfalttiosuuden leveys ensimmäisessä kaarteessa (12 metriä leveä) pudottaa luokittelun kuudelle autolle. Kilpailijat voidaan lähettää useammasta rivistä (enintään kolme), jolloin lähtöön hyväksytään 1,5-kertainen määrä kuljettajia verrattuna siihen, mitä radantarkastuksessa on hyväksytty normaaliksi määräksi yhdestä rivistä lähdetessä. Tästä on oltava maininta radantarkastuspöytäkirjassa.

Kokonaan asfalttia olevia ratoja koskevat nämä samat edellä mainitut määräykset. Poikkeuksen tekevät moottoriradat, jotka määritellään erikseen tapauskohtaisesti.

Ratavalvontapisteet on sijoitettava ja suojattava siten, ettei niissä oleville toimitsijoille aiheudu kilpailun kuluessa vaaraa. Ratavalvontapisteet on numeroitava kilpailijoiden saapumissuunnasta lukien nousevassa järjestyksessä oranssipohjaisilla numerotauluilla. Taulujen mitat ovat korkeus 100 cm ja leveys 66 cm. Taulujen numerot ovat mustia, korkeus 70 cm ja leveys 10 cm, yläreunassa 10 cm ja alareunassa 20 cm vapaata tilaa. JM-luokan kilpailuissa ei käytetä ratavarikkoa kilpailujen lähtöjen lyhyiden vuoksi. Radat tarkastetaan nykyisin enemmistönä olevalle 1-lippujärjestelmälle.



5.1.1 Radantarkastukset

Radantarkastus on pakollinen kaikilla kilparadoilla, olivatpa ne sitten kiinteitä ja pysyviä taikka tilapäisiä ratoja. JM-luokan radan tarkastaa AKK:n hyväksymä JM- tai JM/RC-radantarkastaja. JM-lajiryhmä kouluttaa JM-luokan radantarkastajat. Jokaisella alueella on koulutettuja radantarkastajia. Radantarkastajien yhteystiedot löytyvät mm. AKK:n nettisivujen materiaalipankista sekä nettisivujen alueellisista yhteystiedoista. Kaikkien heidän toimialueena on koko maa, ei pelkästään oma alue.

Olkaa yhteydessä radantarkastajaan hyvissä ajoin ennen tarkastusta, että voidaan sopia tarvittavista menettelytavoista ja mahdollisesta etukäteen tehtävästä katselmuksesta. Katselmuksessa tehdään lista radan korjaus- ja parannusehdotuksista, ja vasta näiden korjausten ja muutosten teon jälkeen suoritetaan varsinainen radantarkastus. Radantarkastus suoritetaan normaalitilannetta eli alue- ja kansallisia kilpailuja varten. *JM-arvokilpailujen eli SM-kilpailujen radat tarkastaa lajipäällikkö ja lajiryhmän puheenjohtaja yhdessä aina ennen kyseistä kilpailua järjestäjän kanssa sovittavana ajankohtana.*

Kiinteän radan radantarkastus on voimassa tarkastuspäivästä lukien kuluva vuosi loppuun sekä lisäksi seuraavat kolme (3) kalenterivuotta, ellei radantarkastuspöytäkirjassa ole muuta mainintaa. Kiinteä rata tarkoittaa sellaista rataa, jolla on ympäristölupa tai voimassa oleva sijoituspaikkalupa.

Radantarkastus tulee uusia aikaisemmin, jos radalla tapahtuu oleellisia muutoksia tai kun AKK:lta tulee kehoitus korjata ja muuttaa rataa ja tarkastaa se uudelleen joko kokonaan tai osittain. Tällaisia oleellisia muutoksia ovat liputus pisteiden määrän muuttaminen tai useamman pisteen siirtäminen, radan muuttaminen yksilippujärjestelmälle tai vastaavasti 2-lippujärjestelmälle, radan selvät pituus- ja leveysmuutokset, isommat kaidetyöt, päällystystyöt jne.

Radantarkastuksen kustannuksista vastaa radan omistaja/kilpailun järjestäjä. Kustannukset muodostuvat radantarkastusmaksusta sekä radantarkastajan matkakustannuksista.

Radantarkastusmaksun laskuttaa lajipäällikkö. Radantarkastaja veloittaa matkalaskulla suoraan tarkastuksen tilaajalta/radan haltijalta kilometrikorvauksen. Ansionmenetyksiä eikä päivärahoja radantarkastajat eivät ole oikeutettuja veloittamaan. Radantarkastajilla on radantarkastus- ja turvatarkastuspöytäkirjoja valmiina mukanaan. Näitä on saatavana myös AKK:n nettisivuilta materiaalipankista. Radan omistaja/haltija tekee radantarkastusta varten valmiiksi puhtaat piirroskuvat radasta ja rata-alueesta. Samoin on hyvä esitäyttää valmiiksi rataa koskevat yleistiedot ja muuttumattomat kohdat verrattuna edelliseen radantarkastuspöytäkirjaan. Varatkaa radantarkastukseen mukaan tai lähettäkää radantarkastajalle etukäteen edellisen tarkastuksen pöytäkirjat, jotta radantarkastaja voi verrata tilannetta nykyiseen ajankohtaan.

Lisäksi radantarkastuksessa pitää olla nähtävänä sijoituspaikkalupa tai ympäristölupa, eri rakennusten tai rakennelmien mahdolliset rakennusluvut tai käyttöönottoluvat sekä rata-alueeseen ja sen kilpailutointaan tarkoitetut muut mahdolliset luvat. Mikäli kaikkia tarvittavia asiakirjoja ei ole nähtävillä, ei tarkastusta voida suorittaa. Radantarkastaja tekee tarkastuksestaan radantarkastuspöytäkirjan sekä turvatarkastuspöytäkirjan. Alkuperäiset allekirjoitetut kappaleet jäävät järjestäjälle. Radan omistaja/haltija toimittaa Poliisi- ja pelastusviranomaisille kyseisistä pöytäkirjoista kopiot. Radantarkastaja toimittaa AKK:lle kyseisistä pöytäkirjoista kopiot.

Olisi hyvä että radantarkastuksessa olisi ATK- ja tulostuslaitteet. Näin saataisiin kaikille mukana olleille alkuperäiset asiakirjat mukaan, ja ne tallentuisi myös sähköisesti.

5.1.2 Turvatarkastus

Radan turvatarkastus tehdään pääsääntöisesti radantarkastuksen yhteydessä ja turvatarkastuksessa on viranomaiset mukana. Turvatarkastus määrittää harjoituksien / kilpailujen turvallisuuden suhteen tehtävät toimenpiteet ja määräykset. Radan turvatarkastus ei saa olla radantarkastusta vanhempi. Turvatarkastuksen suorittaa asiantuntijaelin, johon kuuluvat seuraavat henkilöt;

- puheenjohtajana ja AKK:n edustajana JM/RC-radantarkastaja
- paikallisen poliisin edustaja
- paikallisen paloviranomaisen edustaja
- järjestävän seuran tai radan omistajan edustaja



Viranomaiset kutsuu paikalle seuran tai radan edustaja, ja he vastaavat heidän saapumisestaan paikalle.

Turvataarkastuksesta tehdään turvatarkastuspöytäkirja, joka toimitetaan täytettynä kaikille osapuolille.

JM-kilpailussa tulee olla paikalla vähintään seuraavat pelastustoiminnan valmiudet.

Paikalla tulee olla sairausauto (ambulanssi) koulutettuine miehistöineen. JM SM-kilpailuissa tulee paikalla olla lisäksi lääkäri. Paikalla tulee olla lisäksi yksikkö tai yksiköt, jotka hoitavat sekä palotoimen että mahdollisen ensiaputoiminnan. Yksikkö tarkoittaa sellaista kokoa ja laatua, joka määritellään turvatarkastuksessa viranomaisten kanssa. Ei siis tarkoita palo- ja pelastuslaissa määriteltyä virallista yksikköä.

Ratavalvontapisteiden läheisyyteen, varikolle sekä lähtöpaikalle on sijoitettava riittävä alkusammutuskalusto (vähintään 6 kg sammutin) sekä ratavalvontapisteiden läheisyyteen lisäksi tarvittavia raivausvälineitä. Myös näitä käyttävä henkilöstö sekä ensiaputoimintaa hoitava henkilöstö on sijoitettava radan varteen siten, että he pääsevät mahdollisimman nopeasti tapahtumapaikalle. Tarkemmat ehdot ja määräykset näkyvät jokaisen radan voimassaolevassa turvatarkastuspöytäkirjassa.

On muistettava, että sääntökirjassa on mainittu AKK:n määräämä minimivaatimustaso turvajärjestelyille. Mikäli viranomaiset vaativat enemmän valmiuksia pelastustoimintaan tai joitakin erityisehtoja, merkitään ne turvatarkastuspöytäkirjaan ja niitä tulee noudattaa. Viranomaisten antamia määräyksiä voivat muuttaa ainoastaan viranomaiset.

5.1.3 Radan seurantakortti

Radantarkastuspöytäkirjaan liittyy radan seurantakortti, joka kuuluu olla radantarkastuspöytäkirjan mukana aina alkuperäisenä.

Kilpailussa tuomariston puheenjohtaja merkitsee siihen havaitsemansa pienet korjausmääräykset, vahvistaa ja määrää ne suoritettavaksi allekirjoituksellaan. Kun korjaukset on tehty, joko radantarkastaja tai seuraavan kilpailun tuomariston puheenjohtaja kuittaa allekirjoituksellaan sekä merkinnällä "korjaukset suoritettu" ne tehdyksi. Lisäksi jokaisen kilpailun tuomariston puheenjohtaja kuittaa seurantakortin tarkastetuksi aina kilpailun jälkeen, tuli radalle korjausmääräyksiä tai ei. Seurantakortti siirtyy uuden radantarkastuspöytäkirjan liitteeksi, eli sitä ei uusita jokaisen radantarkastuksen yhteydessä. Siihen merkitään; radantarkastus suoritettu, päivämäärä, mahdolliset korjausmääräykset ja radantarkastajan allekirjoitus.

Jos ja kun seurantakortti täyttyy, radan omistaja/haltija lähettää sen AKK:lle ja pyytää sieltä uuden seurantakortin. Tällaisessa tapauksessa sen voi myös pyytää radantarkastajalta, joka aloittaa sen edellä mainituilla merkinnöillä ja allekirjoituksellaan.

5.1.4. Tilapäisratojen tarkastukset

Tilapäisradalla tulee tehdä joka kerta erikseen sekä radantarkastus että turvatarkastus.

Tilapäisradoiksi luokitellaan nk. kertakäyttöradat, eli sellaiset radat, jotka rakennetaan joka kerta erikseen kilpailukäyttöä varten ja ovat muun aikaa muussa käytössä. Esimerkkeinä voidaan mainita raviradat, katuradat, lentokenttien yhteyteen rakennetut radat, ajoharjoittelualueiden tilapäisradat, maalle jäädytetyt tilapäisradat jne. Näillä radoilla ei useinkaan ole ympäristölupaa, vaan niistä tehdään kilpailukohtainen "meluilmoitus" Tällaiselle radalle tulee tehdä ensin ratasuunnitelma, jonka radantarkastaja hyväksyy ennakkoon. Rata tulee sen jälkeen rakentaa tämän hyväksytyyn suunnitelman mukaisesti. Radantarkastaja hyväksyy ko. kertakäyttöradan aina erikseen kilpailukohtaisesti kilpailukunnossa kilpailupäivän aamuna tai mahdollisesti edellisenä päivänä. Radalle tulee lisäksi tehdä erillinen turvasuunnitelma ja hyväksyttää se myös radantarkastajalla sekä viranomaisilla. Turvatarkastus on tehtävä myös joka kerta kilpailukohtaisesti, elleivät viranomaiset toisin määrää. Tilapäisradan radantarkastuksessa ja turvatarkastuksessa ovat mukana AKK:n JM- tai JM/RC-radantarkastaja tai sekä kilpailun johdon edustajat. Mukana on hyvä olla edellä mainittujen henkilöiden lisäksi myös kilpailun turvapäällikkö. Lisäksi turvatarkastusta varten paikalla pitää olla sekä palo- että pelastusviranomaisten edustajat kuten normaalissakin radantarkastuksessa .



5.1.5 Jäärata

Jäällä olevalle jääradalle tarvitaan vain viranomaisten kanssa tehty turvatarkastus. Jääradan turvatarkastuksessa AKK:n edustajana toimii joko JM- tai JM/RC-radantarkastaja, kyseisen kilpailun tuomari tai PJ. Lisäksi paikalla tulee olla kilpailun johdon edustajat ja kilpailun turvapäällikkö sekä viranomaisten edustajat. Jään laatuun tulee kiinnittää jo ennakolta huomiota koko rata-alueella. Ehdottomana minimipaksuutena voitaneen pitää 30 cm teräsjiätä kilpailun radan kohdalla. Varikolle se ei oikein vielä riitä ainakaan raskaamman kaluston suhteen. 40 cm paksuinen teräsjiä alkaa olla turvallinen myös varikkoalueella. Jääradan turvallisuuteen kuuluu myös radan merkitseminen. Valkoiset penkat eivät tahdo erottua varsinkaan siinä normaalissa kilpailuolosuhteessa eli lumipölyssä. Penkat tulee merkitä tummilla reunamerkeillä kuten esimerkiksi havuilla. Ratavalvontapisteiden paikat tulee valita harkiten, koska lumipöly saattaa aiheuttaa yllättäviä tapahtumia kilpailijoiden osalta. Ratavalvontapisteiden suojaukset lumikinoksilla sekä niiden pakotiet tulee rakentaa kunnolla. Yleisöalueen ja radan väliin pitää aurata niin kutsuttu turvaura, jotta yleisö saadaan hieman kauemmaksi radasta. Tämä on tärkeää varsinkin silloin kun on vähän lunta, penkat ovat ohuet ja matalat. Tämä turvaura voi toimia myös hinausurana silloin kuin lähtö ei ole meneillään. Lisäksi jäärataan on helppo tehdä "pistoja" sopivin välein, jotta hinausautot pääsevät pois radalta hinausuralle mahdollisimman nopeasti. Lisäksi pitää sopia viranomaisten kanssa siitä, kuinka kaukana yleisön pitää olla radasta ja mitkä alueet ovat kiellettyjä katselualueita. Jäätilanteesta riippuen katsomoalueet voivat olla myös autokatsomoita. Lämmittelyrata kuuluu jääratakilpailuihin. Sen toiminta on järjestettävä kunnolla, ohjaus menoreitille jotta ei tule yhteentörmäyksiä, ajosuunta yksisuuntainen, kaikki sääntöjenmukaiset ajovarusteet kilpailijoilla ja lisäksi itse lämmittelyrata tarpeeksi lyhyt ja hidas, jotta siellä ei ajeta kilpaa. Mikäli jäärata sijaitsee maalla eli se on jäädytetty maarata, silloin pitää tehdä molemmat tarkastukset eli radantarkastus sekä turvatarkastus. Mikäli tällainen rata on jäädytetty kiinteä JM-rata (normaalisti kesäkäytössä), koskee sitä kiinteän radan radantarkastusmääräykset ja radantarkastus on voimassa sekä kesä- että talvikautena.

5.1.6 Alkuperäiset paperit

Radantarkastuspaperit, turvatarkastuspaperit ja radan seurantakortti tulee säilyttää aina samassa nipussa ja ne on esitettävä aina alkuperäisinä kilpailun tuomaristolle riippumatta siitä, onko rata kiinteä tai tilapäinen, onko järjestäjä radan omistaja, haltija tai vuokralainen.



6. TARVITTAVAT LUVAT

6.1 Pakolliset luvat

Seuraavat luvat ovat pakollisia autokilpailuissa.

- ympäristölupa tai voimassa oleva sijoituspaikkalupa
 - ilmoitus tilapäisestä melusta sellaisilla radoilla, joilla ei ole ympäristö- tai sijoituspaikkalupaa
Ympäristösihteeri tai ympäristölautakunta myöntää tilapäisen luvan (lähinnä kertaratat)
 - maanomistajien lupa tai vuokra/hallintasopimus
 - vesialueen omistajan tai haltijan lupa
 - AKK:n kilpailulupa
 - poliisille tehty ilmoitus kilpailusta (entinen huvilupa) lunastettuna
 - radantarkastuspöytäkirja
 - turvatarkastuspöytäkirja
 - radan seurantakortti
-
- AKK:n vastuuvakuutustodistus
 - AKK:n on Teoston lupa
 - AKK:n Gramexin lupa
- Todistus näistä löytyy liiton internet-sivujen materiaalipankista.

6.2 Tilannekohtaiset luvat

Tilannekohtaisia lupia tarvitaan erilainen määrä. Nämä vaihtelevat paikkakunnasta ja siellä olevasta käytännöstä riippuen.

- liikennemerkkipäätökset; tilapäiset nopeusrajoitukset ja pysäköintikiellot
- yleisötilaisuuksien viitoitus teiden varsille
- terveysviranomaisten luvat elintarvikemyynnissä*
- mainostelineiden pystytysluvat
- pysäköintiluvat vieraille alueille
- mahdolliset oluen myyntiluvat

Tienpidon, viitotuksien, liikennemerkkien luvista päättää paikallinen ELY-keskus, kaava-alueilla kunnat.

Heihin kannattaa olla ennakkoon yhteydessä ja sopia asioiden hoitamisen menettelytavoista. Selvittääkää viranomaisille tarkoin kilpailun luonne, varsinkin jos se on poikkeava mitä radantarkastusasiakirjoissa on tarkoitettu. Arvokilpailuun tarvitaan enemmän mm. järjestyshenkilöstöä.

Muistakaa, olkaa ajoissa liikkeellä, asioiden käsittely viranomaisten kanssa saattaa kestää.

Muistakaa lisäksi, nykyään kaikki luvat maksavat, viranomaisilta ei saa enää mitään ilmaiseksi.

***)** Laki ei tätä lupaa enää vaadi. Varmistakaa omalta terveysviranomaiselta miten täytyy toimia.



7. JÄRJESTELYJEN JA KILPAILUN AIKATAULU

Kilpailun järjestämisen aikataulun laatii kilpailun johtoryhmä. Aikataulu riippuu paljon kilpailun suuruudesta, siitä kuinka kokenutta porukkaa on kilpailua tekemässä ja kuinka helppoa on henkilökunnan saaminen. Tässä eräs hahmotelma järjestelyjen aikataulusta, jota voi käyttää runkona oman aikataulun laadinnassa.

7.1 Ennen kilpailua

- kilpailun johdon nimeäminen 12 - 6 kk
- talousasiat 12 - kk
- lupamenettelyjen aloittaminen 12 - kk
- tapahtuman markkinoinnin valmistelu 12 - kk
- organisaation luominen 6 - 2 kk
- ostettavien palveluiden tarjouspyynnöt 6 - 2 kk
- ostettavien palveluiden sopimukset 4 - 2 kk
- AKK:n lupahakemus ja kutsut 4 - 2 kk
- suorituspaikan kunto jatkuva
- ennakkotiedotus ja -mainonta 2 kk
- lopullinen miehitys 1 kk
- koulutus 4 - 1 vk
- viimeiset lupa-asiat 4 - 1 vk
- materiaalit 4 - 1 vk
- ilmoittautumiset 4 - 1 vk
- osallistujaluettelo 1 vk
- loppukiri ja varmistukset 1 vk

7.2 Kilpailun aikataulun laatiminen

Kilpailupäivän aikataulu laaditaan minuutin tarkkuudella. Tällöin pystytään seuraamaan sitä, ollaanko edellä vai jäljessä aikataulusta, pitääkö kiristää tahtia vai hieman löysätä. Kokemuksesta tiedetään kuinka kauan yksi lähtö hinauksineen kestää kullakin radalla, ne kannatta selvittää ennen aikataulujen laatimista.

*Kilpailulähtöjen yhteiskesto on helppo laskea kaavalla;
Luokan osallistujamäärä jaetaan lähdössä ajettavan automäärän mukaan, joka kerrotaan kolmella.
(150 osallistujaa / 8 auton rata = 18,75 x 3 = 56 lähtöä)
Tämä esimerkki toimii melkein sata prosenttisesti.*

Tulospalvelua hoitavien kanssa pitää neuvotella miten ajetaan. Heiltä saa kokemuspohjaisia neuvoja.

*Aikataulu voidaan rata-tapahtumien mukaan laskea esimerkin mukaan seuraavasti:
Yksi lähtö kestää 2 min. Jokaiseen lähtöön lisätään hinausvaraa 1 min = yhteensä 3 min x 56 = 168 minuuttia = 2 tuntia 48 minuuttia.
Tämä on esimerkki, jokainen rata on omansa.*

Kokemuksesta myös tiedetään, kuinka kauan radankunnostukset kestävät, kuinka paljon tuloslaskenta tarvitsee tauotusta, paljonko myyntipuoli tarvitsee taukoja myydäkseen tyhjäksi kioskit jne. Jos järjestäjä on ensikertalainen, kannattaa kysellä muilta seuroilta taikka käydä kello kädessä tekemässä eri toimintojen kellotusta. Tämän kun suhteuttaa omaan tavoitteelliseen osallistujamäärään, pystytään aikataulu laskemaan aika tarkkaan.

Kriittisiä paikkoja aikataulun suhteen ovat kilpailussa **lähdönjärjestely**, sekä tietysti onnettomuudet.

Kriittisiä paikkoja aikataulun suhteen on myös hinaustoiminnot. Pätevä ja järjestelykykyinen hinauspäällikkö, kera motivoituneen ja hyvin opastetun hinausjoukon kanssa saa ihmeitä aikaan. Nämä ovat yhä edelleen monesti sellaisia kilpailun osa-alueita, joissa tapahtuu viivytystä ja ajanhukkaa.

Toki mahdollisille onnettomuuksille on vaikea aikataulullisesti varautua ja niissä menee aina se aika, minkä pelastushenkilöstö ja viranomaispuoli katsoo tarpeelliseksi. Tässä asiassa ei voi hoppuilla. Aikataulu ja osanottajamäärät tulee laskea muutenkin sillä tavalla, että ei tarvitse olla aamusta iltapimeään. Edelleen kuulee purnattavan, että JM-kisat kestävät pimeästä pimeään. Aikataulua ei myöskään lasketa PJ:tä varten sillä ajatuksella, että se antaa huonon numeron jos aikataulu pettää. Yhtä huonosti aikataulu on laskettu silloin, jos ollaan tunnin etuajassa tai taukoja joudutaan venyttämään turhan takia. Taukoja pidetään vain tarpeeseen, ei esim siksi että myytävää on liikaa.

On muistettava, että yleisö ei viihdy liian pitkiä päiviä katsomossa ja kilpailijoilla on usein pitkä kotimatka edessä. Poliisin huviluvassa tai ilmoituksessa on myös mainittava kellonaika milloin kilpailut päättyvät. Laittakaa siihen aina tarpeeksi aikaa kaiken varalta toki huomioiden ympäristölupien määräykset. Tätä aikarajaa ei rikota eikä ylitetä ilman viranomaisten lupaa. Tämä aikaraja tarkoittaa itse kilpailutoimintaa, palkintojenjaot ja ostotarjoukset voidaan suorittaa sitten tämän aikarajan ulkopuolellakin. Mistä sitä sitten otetaan pois niitä minutteja jotta saadaan aikaan tehokas ja joutuin kulkeva kilpailu. Palataan tähän asiaan kunkin osa-alueen kohdalla erikseen.

Vinkki: Lähdön järjestelyn pitää toimia niin että lähtö on aina valmiina viimeistään silloin kun viimeinen auto tai hinaus poistuu radalta, ja turvalippu voi poistua.

7.3 Kilpailun jälkeen

Kilpailun jälkeen on jäljellä vielä paljon tekemistä, joista pitää huolehtia yhtä tarmokkaasti kuin itse kilpailun tekemisestä. Monta kertaa huono jälkihoito pilaa kilpailusta jääneen hyvän maun ja saattaa olla vaikeata saada seuraavalla kerralla mukaan samoja tekijöitä ja yhteistyökumppaneita.

- suorituspaikan jälkikunnostus alkaa heti
- tilitykset, saatavat, laskut ym. 1 - 6 vk
- kritiikkialaveri 3 - 6 vk
- johtoryhmän loppukokous ja tilinpäätös 6 - 8 vk
- materiaalin arkistointi 12 kk
- huomioinnit loppukokous, pikkujoulut, vuosikokoukset
- palkitsemiset loppukokous, pikkujoulut, vuosikokoukset
- yhteistyökumppanit mahdollisimman pian tai vähintään kerran vuodessa.

8. KILPAILUN TALOUSASIAI

8.1 Kilpailun budjetointi

Jokaista kilpailua varten on laadittava kilpailun talousarvio eli budjetti. On todettu että jos ei ole budjettia, kustannukset nousee väistämättä. On siis melkein välttämätöntä laatia budjetti.

Siinä arvioidaan mahdollisimman tarkasti sekä menot että tulot pohjautuen aikaisemmin tehtyihin kilpailuihin sekä tälle kilpailulle asetettuihin tulostavoitteisiin. Jokaisen kilpailun osa-alueen / toimintasektorin vastuhenkilö on vastuussa myös budjetistaan ja sen toteutumisesta. Ei voi olla että tilataan joku palvelu ja ei sovita saamalla mitä palvelu maksaa.

Budjetin laadinnassa pitää olla tarkka, koska rahaa on kuitenkin käytössä rajallinen määrä. Usein käy niin, että tulopuoli on liian optimistinen ja menopuolella ei ole pystytty arvioimaan kuluja riittävän tarkasti, joten kulut paisuu ja tulot putoaa. On olemassa perusasioista, joista eurot kertyvät ja niistä täytyy pitää kiinni. Ilmoittautumismaksujen suuruutta pitää harkita, miten vaikuttaa kilpailijamääriin, mahdollinen nosto tai jopa lasku.

Jokaisen osa-alueen vastuhenkilön on pysyttävä budjetissaan. Aina ei vain voi ostaa tai vuokrata välittämättä kustannuksista. Silloin kun rahaa todella tarvitaan jonkun kannattavan ja järkevän asian tekemiseksi, sitä pitää löytyä. Kunnilta ei yleensä saa rahaa, mutta niiltä voi saada palveluita ja välineistöä jotka säästävät kilpailun menopuolta. Lisäksi tulee arvioida (alakannttiin) myös ostotarjouksista saatavat rahat, ne ovat järjestäjille tulopuolta.

Budjetti / Tuloslaskelma eräs versio, löydät sen AKK:n nettisivuilta materiaalipankista

8.3 Myyntipisteet

Myyntipisteissä pitää myydä niitä tavaroita, joita sieltä kilpailun ajankohta ja säätilanne huomioiden kysytään. Tavarat kannattaa tilata/hankkia vasta sitten kun on selvillä kilpailijamäärät ja tuleva sää. Kannattaa siis myös lukea sääennusteita.

Myyntipisteiden toiminta pitää aloittaa heti aamulla kun toimitsijat ja kilpailijat saapuvat. Pitkiä jonoja ei saa tulla, **eioota** ei saisi myydä, joten myyntipisteitä pitää olla tarpeeksi.

Myyntin pitää jatkua myös viimeisen lähdön jälkeen varsinkin varikolla ja ostarjouspaikan läheisyydessä, koska porukka on paikalla vielä pari tuntia odottamassa palkintojen jakoa ja ostarjousosten purkua.

Myyntitavaroiden täydennysysteemit sekä tarvittaessa palautussysteemit pitää olla kunnossa. Jokaisen kilpailun jälkeen kannatta tehdä listaus mitä myytiin ja missä pisteissä. Kannattaa myös laittaa muistiin ainakin vallinnut sää ja saapuvilla olleet yleisö- ja kilpailijamäärät. Lähialueen muutkin tapahtumat vaikuttavat yleisömääriin, että nekin on hyvä kirjata muistiin. Nämä tiedot auttavat tulevaisuudessa kilpailujen järjestelyissä.

8.4 Lipunmyynti (kts myös kohta 14.4)

Lipunmyynti pitää olla tehokasta ja aukotonta, lippujen hinta pitää olla oikeaa tasoa ja kohtuullinen. Lipunmyynnissä pitää olla ohjeistus ja tieto millä korteilla tai tunnuksilla pääsee vapaasti sisään. Jos esimerkiksi toimitsijoita lasketaan ilmaiseksi sisään, käyttää tätä mahdollisuutta myös muut. Kannattaa siis harkita miten toimitsijoille saa "tunnukset" ennen lipunmyyntejä.

8.5 Kilpailussa mainostaminen

Vastineetonta rahaa ei yrityksiltä saa, heidän pitää saada sijoittamalleen rahalle tai tavaralle tuottoa ja hyötyä, ei pelkkää kannatusta. Käsiohjelmien mainosmyynti eli "silppumyynti" on yrittäjille lähinnä kannatusilmoittelua, siinä panos on pieni ja tuotto-odotuksen myös sen mukaiset. Tämä kuitenkin kannattaa tehdä koska siitä saadaan kuitenkin aina euroja kasaan. Se vaatii aikaa ja viitseliäisyyttä ja sitkeyttä laittaa jalkaa ovenrakoon, mutta tuottaa myös tulosta. Seuran hallituksen täytyy vuosittain ensin päättää, "myydäänkö seura kokonaisuena" vai myydäänkö kilpailut kilpailukohtaisesti. Tässä on huomioitava verokohtelu, sillä se on hieman erilainen. Pääsääntönä voidaan pitää, että urheiluseuroilla, jotka ovat yleishyödyllisiä yhteisöjä, kaikki kilpailuun liittyvät tulot ovat verovapaita. Pitää tarkkaan harkita, riittääkö oma voima talkoilla myymään kisaa, onko omassa porukassa sopivaa palkattavaa "myyntimiestä", vai annetaanko tämä kilpailun markkinointi ulkopuoliselle ammattilaiselle tehtäväksi. Tässä kohtaa herää usein urheiluseuroissa piilevä tauti eli kateus. Valitetaan, että se rosvoaa ja saa niin paljon rahaa tuosta myynnistä. On kuitenkin muistettava, että suurin osa tästä myynnistä eli rahasta tulee seuralle, ja jos sitä ei kukaan myy, ei ole mitään tulojakaan.

Mitä kilpailussa on myytävää, myydäänkö kokonaispaketteja vai yksittäisiä osa-alueita;

- Kilpailun nimi
- Maalivaate ja lähtövaate
- Ratavarsimainokset
- Radan eri osuudet eli alueet
- Käsiohjelma
- Lehti
- Kilpailun lähdöt
- Tarrapaikat autoihin
- Kuulutusmainonta
- Radiomainonta yhteistyössä
- Julisteet ja muu painomateriaali
- Toimitsijoiden vaatetus
- Myyntipaikkojen vuokraus
- Oluen myyntioikeudet
- Kilpailun videointi
- Kilpailun VIP-paketit
- Pääsylippupaketit yrityksille
- sekä vielä lisäksi...

..... Kilpailun markkinoinnissa ja myynnissä voidaan käyttää valuuttana myös "oravan nahkoja" eli palvelusten ja tavaroiden vaihtoa, aina ei tarvitse saada rahaa. Tällöin yritykseltä menevä "rahasumma" palveluun tai tavarahan on pienempi normaaliin hinnoitteluun verrattuna.

Eräs tapa markkinoida kilpailua on edullisten lippupakettien myynti yhteistyökumppaneille, autoliikkeille, varaosaliikkeille, huoltoasemille jne. He jakavat niitä asiakkailleen, katsojia saadaan lisää kilpailuun ja taas kioskit myyvät enemmän tavaraa. On muistettava se perusasia, että kaikki se mikä sponsorille luvataan, on myös toteutettava viimeistä piirtoa myöden.



Pieni lisä on aina extraa, sekä tekee hyvän vaikutuksen sponsoriin ja seuraavan kerran on helpompi mennä taasen keskustelemaan uuden kilpailun yhteistyöstä. Muistakaa siis, yhteistyökumppaneita on hoidettava hyvin.

8.6 Kilpailun tiedottaminen ja mainostaminen

Kilpailun kokonaisvaltaiseen tiedottamiseen lasketaan mukaan sekä varsinainen tiedotustoiminta että kilpailun mainostaminen.

Tiedottamisessa ei saa unohtaa kilpailun omaa väkeä, eli toimitsijoita. Heille on hyvä antaa myös informaatiota, eikä heitä saa unohtaa kilpailun sisäisessä tiedottamisessakaan.

Kaikessa urheiluseuran tiedottamisessa on tärkeää oma aktiivisuus. Jos seura ei tiedota ja kerro itsestään, ei sitä tee kukaan mukaan seuran puolesta. Lisäksi kaikessa urheiluseuran tiedottamisessa on tärkeää henkilökohtaiset suhteet sekä paikallislehtien että alueellisten lehtien urheilutoimituksiin ja niiden toimittajiin. Heitä pitää aina välillä hieman "muistaa ja hoitaa" eli harrastaa pientä suhdetoimintaa. Muistakaa, että kaverin kanssa on aina helpompi hoitaa asioita.

Nykypäivänä ei saa myöskään unohtaa paikallisradioita eikä niiden toimittajia, heihin pätee usein "sama laki" kuin lehtipuolen ihmisiin. Kun ostaa ilmoitustilaa kisalleen joko lehdestä tai radiosta, on aina helpompi saada etukäteispuffeja samoihin välineisiin. Ja aina pitää muistaa lajimme äänenkannattaja eli Hanaa lehti, sitä lukevat kaikki autourheilun ystävät ja erityisesti Jokkisväki. Paikallisradioissa on jatkuvasti meneillään kaikenlaisia kilpailuja. Tarjotkaa näihin palkinnoiksi pääsylippupaketteja. Tehkää samalla pieni teksti kisastanne kilpailun juontajalle lippujen mukaan, juontaja lukee sen ja jälleen kisa saa mainosta. Tämä on hyväksi koettu konsti, kannattaa kokeilla. Television suhteen on oltava varovainen, se kanava kannattaa miettiä SM-tason kilpailuissa. Silloinkin pitää tarkkaan harkita, kannattaako uhrata isoja euromääriä ja saadaanko siitä niin paljon hyötyä, että sellainen kannattaa. Muita tiedotuskanavia ovat lehdissä seuratoimintapalstat ja menovinkit, samoin paikallisradioissa ajankohtaiset tapahtumat luettelot sekä liikennetiedotusosuudet. Perinteiset tolppamainokset ovat hyviä edelleen, eli niiden laittaminen erilaisille ilmoitustauluille, huoltoasemille, kauppojen ja markettien oviin ja ikkunoihin jne. "Lentolehtisten" jako markettien pysäköintipaikoilla autojen tuulilasiin, postiluukkuihin, eri liikkeiden kassojen viereen jne. Mainoslakanoiden ripustaminen ylikulkusiltojen kaiteisiin tai vastaaviin paikkoihin, seisovat taulumainokset vilkkaisiin risteyksiin, jossa ihmiset joutuvat pysähtymään, auton takalasarrojen käyttö, pinssit jne....

Myös kilpailijoille pitää tiedottaa kilpailusta.

AKK:n nettisivut kilpailukalenteriin liittyen, samoin KITI-järjestelmä, suorajakelu muissa lähialueen kilpailuissa, muiden kilpailujen kuuluttajat jakavat tietoa, liiton eli meidän oma lehti, **Hanaa lehti Jokkis.net** jne.

Seuran omat nettisivut ovat tänään in, niissä voi laajemminkin kertoa kisasta sekä koko seuran toiminnasta, niillä on nykyään myös paljon kävijöitä.

Toimittajien hoitaminen kilpailupaikalla on tärkeä asia. Heille pitää toimittaa oikeaa ja ajan tasalla olevaa tietoa ja materiaalia kilpailun kulusta. Heidän kanssa pitää ehtiä keskustelemaan ja kertomaan hieman taustoja ja heille pitää olla "kahvia ja pullaa" tarjolla. Jos heitä ei huomioida ja heitä ei palvella, se näkyy tekstissä, tai sitten todennäköisesti ei näy tekstiä. Tulosten toimitus pitää hoitaa välittömästi vielä kisailtana sellaisiin tiedotusvälineisiin, lähinnä paikallislehtiin, jotka saattavat kirjoitella ja joissa maininta kilpailustamme on hyväksi. Pieni jutunpätkä mukaan ei ole pahitteeksi. Selvittääkää etukäteen toimitusten faksinumerot ja nykypäivänä erityisesti sähköpostiosoitteet, näillä saatte tietoa menemään eteenpäin.

Parhaiten tulokset ja jutut saa laajemmin eteenpäin STT:n kautta. Valtakunnalliset lehdet eivät aina kovin helposti julkaise niille suoraan tulleita juttuja ja tuloksia, koska he ovat silloin julkaistusta tekstistä vastuussa. Kun homma tulee STT:n kautta, vastuu on silloin STT:llä. Kuitenkin omat tutut lehdet ja toimittajat kannattaa aina hoitaa suoraan.



8.7 Kilpailun videointi- / televisiointioikeudet

AKK-Motorsport ry eli liittomme omistaa kaikkien autourheilukilpailujen arvosarjojen televisiointi- ja videointioikeudet ja on siirtänyt ne liiton omistaman yhtiön eli AKK Sports Oy:n omistukseen. AKK Sports Oy luovuttaa vuosittain kansallisen tason autokilpailujen videointioikeudesta päättämisen kilpailun järjestävälle seuralle. Tästä tulee järjestäjälle dokumentti kilpailuluvan käsittelyn yhteydessä. Kilpailupapereihin liitetään myös sopimusmalli videokuvaamisen sopimisesta videofirmojen kanssa. Samoin oikeus kansallisten kilpailujen televisioinnista sopimiseen eri televisiokanavien kanssa on jokaisella kilpailun järjestäjällä. Arvokilpailujen eli SM-kilpailujen televisiointioikeudet kuuluvat liitolle, samoin videointioikeudet. Yhtiö myöntää hakemuksesta harkinnan mukaan videointifirmoille myös arvokilpailujen videointioikeuksia.

9. KILPAILUN HENKILÖSTÖ

9.1 Yleistä henkilöstöstä

Kilpailun organisaation koko riippuu suorituspaikasta ja kilpailun suuruudesta. Mitä suurempi kilpailu sitä enemmän pitää olla toimihenkilöitä tekemässä kilpailua. Tässä on lueteltuna ne perusorganisaation henkilöt, jotka tarvitaan kilpailuorganisaatioon. Sitä voi pienentää tai suurentaa kilpailukohtaisesti. Se miten näillä henkilöillä organisaatiokaavio rakennetaan, riippuu paljolti myös kilpailun suuruudesta sekä tavasta toimia.

Laskettiin tällainen esimerkki;

kilpailijoita on reilut 100, rata on tarkastettu kahdeksalle (8) autolle ja ratavalvontapisteitä on kahdeksan (8) ja kukin toimihenkilö tekee vain yhtä työtä kilpailussa. Tällaisen kilpailun toimihenkilötarve on noin 100 henkilöä, eli siitä kannattaa lähteä miettimään asioita.

Toki tämä olisi ihannetapaus johon hyvin harvoin päästään. Kilpailun toimitsijalla saa toki olla useampia tehtäviä, jos hän ne pystyy hoitamaan ja jos sitä ei erikseen säännöissä ole kielletty. Toimihenkilöillä tulee olla lisenssitaulukon mukaiset toimitsijalisenssit. Jokaiseen toimitsijatehtävään kannattaisi nimetä apulainen, joka on oppimassa tehtävää sekä keräämässä samalla toimitsijatehtävapistettä.

Periaatteena voisi olla, että jokainen henkilö kouluttaa ja opastaa itselleen uutta henkilöä tilalleen silloin kun itsellään on halu siirtyä tehtävissä eteenpäin.

Yleisin ongelma on nykyisissä organisaatioissa on väen vähyys, talkoohenki on vähentynyt jatkuvasti, eli toimitaan liian pienellä porukalla. Seurauksena on, että kaikilla on kiire, kaikki juoksee, kaikki hosuu, kaikki on kireitä ja asioita jää huomaamatta ja hoitamatta. Nyky-yhteiskunnassa seuratoimintaan sitoutuvien ihmisten määrä on vähentynyt huomattavasti. Nuoria ja uusia ihmisiä on vaikea saada pitkäjänteiseen seuratoimintaan. Työelämässä on muotia patkätöitä. Samoin urheiluelämässä, projektiluontoisiin eli kisakohtaisiin tehtäviin on helpompi saada ihmisiä kuin pitempiaikaiseen seuratoimintaan sitoutumiseen.

Jos saat uuden tekijän. Huolehdi siitä että häntä myös opastetaan, että hän tuntee kuuluvansa organisaatioon.

9.2 Tuomaristo

Tuomariston puheenjohtaja

- AKK:n JM-lajiryhmä nimeää
- kilpailunne tuomariston puheenjohtajaa tiedusteltava lajipäälliköltä, jolta saa yhteystiedot.

Tuomarit (2 - 4 henkilöä)

- tuomaristoon saa nimetä oman seuran edustajan silloin kun käytetään neljää tuomaria. Tuomariston sihteeri, joka ei ole tuomariston jäsen.
- tekniikkalajiryhmä nimeää arvokilpailuihin AKK:n pääkatsastajan
- toimii myös tuomariston teknisenä neuvonantajana.

Oman seuran tuomarin käyttö on hyvä paikka ajaa sisään uusia osaavia tekijöitä.

9.3 Päätoimihenkilöt

- järjestelytoimikunnan puheenjohtaja



- kilpailun operatiivinen johtaja
- kilpailun muut johtajat
- aluetuomarit
- kilpailun sihteeri (pääsihteeri)
- (kilpailijoiden yhdyshenkilö)
- katsastuspäällikkö
- ratamestari
- radanvalvonnan päällikkö (ei ratatuomarien päällikkö)
- tuloslaskentapäällikkö
- lähtö- ja maalituomarien päällikkö
- (ostotarjouspäällikkö)
- varikkopäällikkö
- viestipäällikkö
- turvallisuuspäällikkö
- hinauspäällikkö
- järjestyksenvalvojien päällikkö
- (liikenteenohjauksen päällikkö)
- ravintolapäällikkö
- (lipunmyyntipäällikkö)
- talouspäällikkö / rahastonhoitaja
- ja niin edelleen.....

Päätoimitsija tai päällikkö on aina vastuussa omasta alueestaan. Hän hankki tarvittavat tarvikkeet ja välineet, tietenkin yhteistyössä kilpailunjohtajien kanssa. Ja mikä tärkeintä, etukäteen.

9. 4 Johtoryhmä ja/tai järjestelytoimikunta

Kilpailun koosta riippuen organisaatioon perustetaan kilpailun johtoryhmä tai järjestelytoimikunta tai molemmat. Seuran hallituksen tulee myöntää johtoryhmälle tai järjestelytoimikunnalle täysi valta ja samalla vastuu kilpailun tekemisestä. Myös kilpailua koskevat talousasiat kuuluvat johtoryhmälle tai järjestelytoimikunnalle. On aivan turhaa ja toimintaa hidastavaa viedä kilpailukohtaisia talousasioita seuran hallitukselle päätettäväksi. Toki silloin asiat pitää hallituksen päättää, kun kyseessä ovat suuremmat investoinnit tai hankinnat ja jotka ovat pitkävaikutteisempia kuin yksi kilpailu.

Kilpailun johtoryhmään kuuluvat yleensä kilpailun johtajat sekä pääsihteeri. Tämä on se ydinryhmä, joka käytännössä ideoi, suunnittelee ja pyörittää kilpailun rakentamista. He pitävät palaveriteita aika tiheästi, miettivät ideoita eri sektorien toteuttamiseksi ja antavat toimeksiantoja eteenpäin lähinnä eri sektorien päällikkötasolle. He kokoavat jatkuvasti tilannetta yhteen, mitä on tapahtunut, mitä on tehty ja mitä vielä tekemättä. Kaikki asiat pitää kirjata ylös, jotta kaikilla on tieto missä mennään, mitä on päätetty ja kuka on mitäkin sopinut ja kenen kanssa. Tätä porukkaa ei kannata laajentaa liian suureksi, koska silloin toiminta on hitaampaa ja jäykempää eikä kaikkia tahdo koskaan saada yhtä aikaa koolle. Riittää kun mukana on tärkeimmät osa-alueet, joilla on merkitystä kilpailun kulkuun ja turvallisuuteen.

Kilpailun järjestelytoimikunta on oikeastaan laajentunut johtoryhmä. Johtoryhmän lisäksi siihen kuuluvat eri sektorien päätoimihenkilöt eli päällikkötaso. Järjestelytoimikunnan kokouksia johtaa järjestelytoimikunnan puheenjohtaja tai kilpailun johtaja ja kilpailun pääsihteeri toimii periaatteessa kaikissa asioissa eräänlaisena priimus moottorina. Kokouksissa pidetään muistiota tai pöytäkirjaa sovituista toimenpiteistä, jossa selkeästi määritellään kuka tekee ja milloin asian tulee olla valmis eli tehtynä. Seuraavassa kokouksessa käydään aina läpi sovitut toimenpiteet sekä niiden toteutuminen. Näissä kokouksissa hitsataan yhteen eri sektorien asiat ja todetaan kuka tekee mitkäkin asiat. Samoin jokainen päällikkö tekee selkoa siitä, mitä omalla sektorilla on tehty eli tapahtunut ja mitä vielä on tekemättä.

Tässä on isompi joukko pohtimassa asioita ja erilaisia toteutusvinkkejä jaetaan puolin ja toisin. Järjestelytoimikunnan apuna kilpailua tekemässä ovat tietenkin sen eri sektorit, jotka pitävät omia kokouksiaan ja yhteispalaveriteita huomattavasti tiheämmin. Näistä viedään tieto järjestelytoimikuntaan, jossa kaikki asiat niputetaan yhteen ja tulokseksi saadaan hyvä kilpailu.



Tiedonkulun organisaatiossa tulee olla monisuuntaista, jotta kaikki osapuolet tekevät työtä samaan suuntaan ja samalla ajatuksella.

Tärkeää on pitää muistiota johon kirjataan sovitut asiat. Tärkeää on myös sopia aikatauluista mihin mennessä kukin asia pitää olla järjestetty tai sovittu. Pitää myös sopia kelle sovitut asiat ilmoitetaan.

9.5 Toimihenkilöt

- toimistosihteerit
- kilpailun operatiivisen johtajan sihteeri
- katsastusmiehet, linjapäälliköt
- katsastuksen sihteerit
- lähdön järjestelijät keräilyalueella
- lähtöviivan henkilöstö
- maaliin liputtaja, kierrostaulun näyttäjä
- lähtötuomarit
- lähettäjä
- maalituomarit, kierroslaskijat
- ratavalvontapisteen henkilöt; liputtajat, valvontapisteen avustajat
- turvalipun hoitaja
- ostotarjouksen toimihenkilöt, vastaanottajat, lajittelijat
- hinauskaluston kuljettajat ja apulaiset, haarukkatrukit
- kuuluttaja
- kuuluttajan sihteeri
- tiedottaja, lehdistösihteeri
- varikkotoimitsijat
- lähtönumerotaulun hoitaja
- radan kunnostajat
- ilmoitustaulun hoitaja
- järjestyksenvälvojat
- liikenteen ohjaajat
- lipunmyyjät
- ravintola
- / kioskien henkilökunta
- mainos / markkinointi
- "yleismies / nainen Jantunen"
- Vip isäntä tai emäntä
- lähetit
- remonttiryhmä, sähkömies, kopiokoneen huoltaja, atk-ekspertti
- pysäköintialueen hoitajat
- viestivälleineiden ja linjojen hoitaja
- ja niin edelleen

9.6 Ulkopuoliset toimijat

- palo- ja pelastustoimen henkilöt
- lääkäri
- poliisi
- myyntipaikkahenkilöstö
- media

On huolehdittava ulkopuolisien henkilöiden sisäänpääsy ja oleskelu alueella. Huolehdittava heidän tunnistamisestaan tarvittaessa. Huolehdittava että heille tarvittaessa on myös ruokahuoltoa tarjolla.



9.7 Toimitsijakortit

Kilpailutoimisto ei ole paras paikka jakaa toimitsijakortteja eikä muutakaan materiaalia. Johtoryhmässä sovitaan miten materiaalien jako suoritetaan. Tästä tiedotetaan kaikkia päälliköitä ja he ohjeistavat omia toimitsijoitaan. (kts myös kohta 14.5)

Ostotarjousääntö antaa toimitsijoille mahdollisuuden tehdä ostotarjouksia poikkeavan määrän. Tämänkin takia kaikilla kilpailun toimitsijoilla pitää olla omalla nimellä varustettu toimitsijakortti. Yhtään nimetöntä toimitsijakorttia ei saisi jakaa eikä olla kenenkään rinnassa.

Päälliköiden pitää kerätä etukäteen mahdollisimman monen toimitsijansa nimet ylös.

Heille kirjoitetaan etukäteen nimellä varustettu toimitsijakortti. Muistakaa laittaa toimitsijakorttiin myös, kilpailunne **nimi ja päivämäärä**, jotta kukaan ei käyttäisi vanhoja kortteja.

Tiedetään, että tämä nimien keruu etukäteen ei aina onnistu. Silloin päällikkö tai muulla tavoin annetaan toimitsijalle kilpailuaamuna toimitsijakortit.

Samoin etukäteen ilmoitettuihin toimitsijoihin tulee varmasti muutoksia, silloin kirjoitetaan uusi kortti oikealla nimellä, ei vedetä nimeä yli tussilla ja kirjoiteta uutta nimeä väärään korttiin. Kirjoittakaa nimet vielä sellaisella tussilla, joka ei lähde pois ja että korttiin ei voi vaihtaa nimeä.

Kilpailussa tulee ylläpitää ajantasaista toimitsijaluetteloa. Se pitää olla ilmoitustaululla ennen kilpailun ensimmäistä lähtöä. Sitä pitää päivittää tarvittaessa.

Ostotarjouspaikalle pitää toimittaa myös luettelo hyväksytyistä kilpailun toimitsijoista.

Useampipäiväisessä kilpailussa toimitsija saattaa olla hommissa vain toisena päivänä. Kirjoittakaa silloin toimitsijakortti vain sille päivälle, jona hän toimii. Siis yhden päivän toimitsijatehtävällä ei saa ostotarjousoikeutta kuin sille yhdelle toimitsijapäivälle. Päälliköiden tulee seurata omia toimitsijoitaan tässä mielessä.

Jos joku ilmoittautuu toimitsijaksi molemmille päiville, mutta ei tulekaan töihin seuraavana päivänä, siis huijaa hieman. Tässä tapauksessa päällikön tulee ilmoittaa tämä poissaolo sihteeristölle ja nimi vedetään silloin pois toimitsijaluettelosta..

Vapaat kilpailijat saattavat pyrkiä toimitsijoiksi, samoin huoltomiehet ja kisoja aktiivisesti kiertävät ostoporukat eli ne pahamaineiset "bulvaanit". Tämä ei välttämättä ole huono asia mutta tarkkana siinä on kuitenkin oltava. Kun näitä "uusia toimitsijoita" ilmaantuu, varmistakaa se, että he myös tekevät hommia kilpailussa.

9.8 Koulutusohjelma

Koko kilpailun organisaatio on koulutettava juuri tätä kilpailua varten. Ihmisiä tulee ja menee, väki vaihtuu ja asiat, olosuhteet ja toimintatavat muuttuvat kilpailusta ja tapahtumasta toiseen.

Päällikötason koulutusta on saatavilla valtakunnan tasolla sekä aluetasolla. Se on yleistä koulutusta ja antaa valmiutta toimia sekä siirtää tietoa ja kouluttaa oman sektorinsa henkilöstöä. Päällikötason koulutuksesta ulkopuolisten mahdollisuuksien lisäksi vastaavat tietysti kilpailun johtajat ja päällikkösihteerit. Heidän lisäksi kannattaa käyttää apuna vankan kokemuksen omaavia alansa ja sektorinsa eksperttejä, koska heillä on runsaasti käytännön kokemusta. Myös koulutetut valvojat, radantarkastajat ja tutkintokouluttajat ovat niitä henkilöitä, joilta saa apua sekä neuvoja. SLU:n alueet sekä toisinpaikoin kansalaisopistot ja työväenopistot järjestävät urheiluseuran toimintaan liittyviä sihteerikursseja, taloudenhoitajakursseja, tiedotuskursseja, järjestyksenvalvojakursseja jne. Nämä ovat täysin yleispäteviä kursseja myös autourheiluseuran henkilöille, perusasiathan ovat samat kaikessa seuratoiminnassa. Miehistökoulutukseen tulee kiinnittää tarpeeksi huomiota. He ovat suorittava porras ja heidän virheensä näkyvät kaikkein helpoimmin ja selvemmin. Lisäksi vaihtuvuus tässä porukassa on suurin ja heitä on määrällisesti myös eniten. Tämä on valtaosiltaan alueellista tai seuratasoista koulutusta, koska siinä henkilöstö koulutetaan juuri sitä omaa kilpailua varten.

Tehtäväkierto on eräs tapa kouluttaa tekijöitä. Kun yhden homman oppii, on valmius siirtyä opettelemaan seuraavaa. Hyvänä tapana on kouluttaa itselleen seuraaja ja siirtyä sitten pykälää eteenpäin kohti vaativampia tehtäviä. On kuitenkin muistettava, että kaikki eivät halua päälliköiksi tai johtajiksi, heille riittää jonkun pienen sektorin hallitseminen ja tekeminen. Halu erikoistumiseen on hyvä asia ja sitä tulee myös kunnioittaa.

Liiton koulutustyöryhmä on laatinut uudistetun ratatuomareiden koulutuspaketin, jota kannattaa käyttää hyväkseen kouluttaessaan oman kilpailun liputtajia.



Jokamiehenluokassa ei ole enää ratatuomareita vaan liputtajia. Aluetuomarit on korvanneet ratatuomarit.

Ratatuomarien koulutuspaketti on myös tarkoitettu heidän ja lippupisteiden koulutukseen, soveltuvin osin. Se on hyvä paketti antaa koulutusta toiminnasta. Materiaali löytyy liiton materiaalipankista, ja se on kaikkien saatavilla sieltä.

Koulutusta kaiken kaikkiaan on hyvä antaa noin viikkoa ennen tapahtumaa, tarvittaessa vielä aamulla kertauskoulutus, kilpailun johto kertoo, mitä hän sallii mitä ei, mitä hän haluaa kuulla, mitä pitää seurata, eli aina kilpailukohtaisesti.

Lippupisteiden koulutus on todella tärkeä asia, heidän pitää osata nähdä ja ymmärtää, ei pelkästään liputtaa.

Kilpailun johto voi tarvittaessa tiedustella lippupisteiltä radan tapahtumia. Ja lippupisteiden on hyvä kertoa mielipiteensä jos he näkevät varmasti että jokin tuomio on menossa väärin, tai jopa jäädä tuomitsematta.

Kilpailun johto kertoo, mitä hän sallii mitä ei, mitä hän haluaa kuulla, mitä pitää seurata, eli aina toimitaan kilpailukohtaisesti.

10. KILPAILUTOIMITSIJOITA KOSKEVAT YLEISET MÄÄRÄYKSET

10.1 Yleistä

Toimitsijoiden tulee olla päteviä, asiansa osaavia sekä puolueettomia.

Heillä tulee olla voimassaoleva toimen edellyttämä toimitsijalisenssi.

Tämä asia on erittäin tärkeä siinä vaiheessa kun kilpailija päätyy tekemään vastalauseita tai jopa vetoomusta. Varsinkin vetoomusvaiheessa joudutaan tarkastamaan myös päätöksiä tehneiden toimihenkilöiden juridinen pätevyys eli toimitsijalisenssien riittävyys. Jokainen kilpailun järjestelyihin osallistuva toimihenkilö sitoutuu tehtävässään muun muassa seuraaviin eettisiin asioihin:

- sitoutuu tuntemaan lajin säännöt vähintään oman toimintansa osalta
- sitoutuu alistumaan yllämainittujen sääntöjen määräyksiin ja AKK:n eli liiton päätöksiin ja tyytymään niistä aiheutuviin seuraamuksiin
- sitoutuu noudattamaan reilun pelin periaatetta
- sitoutuu olemaan lyömättä vetoa itse tai edustajan kautta omasta kilpailutapahtumasta
- toimitsija ei saa antaa kilpailua koskevia virallisia tiedonantoja muille kuin kilpailun johdolle ja tuomaristolle Toimitsijana toimiminen alkoholin tai huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena on ehdottomasti kielletty ja siitä seuraa ankarat rangaistukset
- alkoholiraja 0,00 o/oo, joka todetaan puhalluskokeessa.
- puhalluskokeessa käytetään poliisin käyttämää tai AKK:n hyväksymää laitetta
- puhalluskokeesta kieltäytyminen on este toimitsijana toimimiselle ja se johtaa samanlaiseen seuraamukseen kuin positiivinen puhallustulos.

Toimitsija, joka on lupautunut toimitsijalisenssiä vaativaan tehtävään kilpailussa, ei voi osallistua toimitsijana tai kilpailijana toiseen samanaikaiseen kilpailuun. Myöskään omassa kilpailussaan roolia ei voi vaihtaa toimitsijasta kilpailijaksi. Sääntöjen rikkomuksista on omat määräyksensä koskien myös toimihenkilöitä sekä tuomaristoa.

10.2 Tehtävien vaatimat toimitsijalisenssiluokat

1. Päätoimitsija lisenssi:

Tuomariston puheenjohtaja, tuomarit, kilpailunjohtaja(t), alue/Faktatuomari, liputtajien päällikkö, turvapäällikkö

2. Tekniikka päätoimitsijalisenssi

AKK:n pääkatsastaja, Katsastuspäällikkö

3. Perustoimitsijalisenssi, tekniikan perustoimitsijalisenssi

Muut kilpailukutsussa/kilpailun säännöissä nimetyt toimitsijat.



4. Toimitsijat luokka

Johon kuuluu suuri joukko muita kilpailutoimitsijoita eri sektoreilla sekä heidän apulaisiaan, joilla ei ole toimitsijalisenssivaatimusta.

10.3 Toimitsijalisenssin hakeminen

Jokamiesluokassa ei ole omaa toimitsijalisenssiä, vaan se lukeutuu nopeuslajeihin, eli nopeuden toimitsijalisenssiin. Tekniikkalisenssejä ei ole myöskään jaettu lajeittain vaan kukin tekniikkahenkilö erikoistuu mieltymyksiensä mukaan eri lajeihin. Toimitsijalisenssin saannin alaikäraja on 16 vuotta, nuoremmille on olemassa oma toimintavihko. Perustoimitsijalisenssi voidaan myöntää hakijalle joka on aktiivinen seuratoiminnassa ja osoittaa kiinnostusta toimitsijatehtävien hoitamiseen sekä on käynyt perustoimitsijakoulutuksen. Hakukaavake löytyy materiaalipankista.

Kaikkien kilpailusäännöissä/kilpailukutsussa nimettyjen toimitsijoiden tulee olla vähintään Perustoimitsijalisenssin haltijoita. Pätevytyminen päätoimitsijatasolle tapahtuu ko. lajin sääntöjen määrittämien tehtävien sekä lajin päätoimitsijakoulutuksen perusteella. Toimitsijalisenssin hakukaavakkeita seura tilaa AKK:sta tai tulostaa AKK:n nettisivuilta. Toimitsijalisenssiä hakeva täyttää itse seuralta saamansa tai netistä tulostamansa toimitsijalisenssin hakukaavakkeen. Siihen merkitään henkilö- ja yhteystietojen lisäksi kaikki ne tarvittavat tiedot toiminnasta lajeittain. Lisenssin korotustapauksessa päätoimitsijalisenssiksi hakemukseen merkitään vaaditut toimitsijatehtävät sekä käyty koulutus. Seuran puheenjohtaja allekirjoittaa hakemuksen, jonka jälkeen seura lähettää hakemuksen AKK:lle, jossa toimistosihteeri käsittelee kaikki hakemukset. Toimitsijalisenssi on voimassa silloin, kun se on saapunut AKK:n toimistoon, käsitelty siellä ja kirjattu toimitsijalisenssirekisteriin kitiin toimitsijatietoihin. Toimitsijalisenssi on voimassa hakuvuoden ja viisi (5) seuraavaa kalenterivuotta. Toimitsijalisenssi sisältää toimitsijoiden tapaturmavakuutuksen henkilön ollessa kilpailuissa tai harjoituksissa toimitsijatehtävissä.

Päätoimitsijalisenssin haltijat ovat oikeutettuja vapaaseen sisäänpääsyyn ja oleskeluun järjestäjän osoittamassa paikassa liiton luvalla järjestetyissä kansallisissa kilpailuissa. Vapaaseen sisäänpääsyyn oikeutetut tunnistetaan Motorsport ID numerolla varustetusta I-tason toimitsijalisenssistä. Sisäänpääsyoikeudesta Suomessa järjestettäviin kansainvälisiin tai FIA:n mestaruuskilpailuihin päättää erikseen ko. kilpailun järjestäjä.

10.4 Nopeuden toimitsijalisenssiin liittyvät saantiehdot

Peruslisenssi myönnetään kaikille 16v täyttäneille jäsenyhdistyksen jäsenille, joilla on kiinnostus toimitsijatehtäviin, ja ovat käyneet perustoimitsijakoulutuksen. Erillistä toimitsijakorttia ei ole. Perus-/päätoimitsijatiedot näkyvät KITissä, jäsenen omissa tiedoissa. Päätoimitsijalisenssin uusimista voi hakea, kun on toiminut vähintään kolmessa eri tehtävässä ja on suorittanut päätoimitsijoille nopeuslajeissa suunnatun koulutuksen.

Uudella päätoimitsijalisenssin hakijalla koulutus + 2 päätoimitsijatehtävää tehtäväkorttiin (ns debytantti), Tehdyn tehtävän kilpailun vastuupäätoimitsija hyväksyy ja kuittaa allekirjoituksellaan. Tehtävät voi suorittaa vuotta ennen tai vuosi jälkeen koulutuksen. Lisenssiä haettaessa täytetty tehtäväkortti mukaan. Jos koulutus 2-päiväinen ei ole tehtävävelvoitetta.



10.5 Nuorten toimitsijalisenssikäytäntö

Kaikki puhuvat nuorisosta ja kaikki ovat kiinnostuneita nuorisosta. Nuorille tarjotaan harrastusmahdollisuuksia ja toimintaa joka suunnalta, kaikki haluavat tehdä töitä nuorten eteen ja kaikki haluavat nuoret joukkoihinsa. Meillä on kilpailijoina paljon nuoria, on pienoisautoilua ja kartingia sekä isojen autojen puolella nuorten luokat. Kilpailujen tekijöinä eli toimitsijoina on myös nuoria ja nyt myös heillä on oma "toimitsijalisenssi" eli toimintavihko. "Nuorisolisenssin" ikäkausi 12 – 15 vuotiaat nuoret.

10.5 Toimintavihko/nuorisolisenssi

Toimintavihko, joka on taskukalenterin kokoinen kätevästi mukana kulkeva ja lisäksi hienon näköinen. Seurat tilaavat toimintavihkoja AKK:sta veloituksetta. Tähän vihkoon nuori merkitsee kaikki toimintansa autourheilun parissa. Näitä voivat olla kerhoillat, erilaiset harjoitukset, kilpailutapahtumat, toimitsijatehtävät jne. Kilpailun johtaja tai tilaisuuden vastuhenkilö vahvistaa mukanaolon tai tehtävän suorittamisen allekirjoituksellaan ja mahdollisesti seuran leimalla. Tällaisia toimitsijatehtäviä ovat esimerkiksi lähettitehtävät, erilaiset apulaistehtävät kilpailun eri toimipisteissä, erilaiset toimitsijakoulutukset, nuortenluokan debytanttitutkinto jne.

10.6 Nuorisolisenssi

Nuorisolisenssiä ei enää ole, on olemassa toimintavihko.

10.6 Toimitsijalisenssi

AKK:lla on yksinoikeus antaa kaikkien järjestettyjen kansainvälisten ja kansallisten autokilpailujen johtoon kuuluville toimitsijoille asianmukainen toimitsijalisenssi ja määritellä siihen liittyvät pätevyysvaatimukset. Lisenssi on voimassa lisenssin myöntämispäivästä **viisi (5)** seuraavaa kalenterivuotta (1.1.2013 alkaen myönnetty lisenssit), jollei AKK katso erityisten syiden vaativan sen peruuttamista. Toimitsijalisenssin luokka määräytyy lisenssinhaltijan toiminnan ja AKK:n harkinnan mukaan näiden sääntöjen edellyttämällä tavalla kussakin tapauksessa erikseen. Autourheilua harrastavat kerhot ovat velvollisia huolehtimaan toimitsijoiden kouluttamisesta ja oikeutettuja tekemään esityksiä lisenssien myöntämisestä.

Toimitsijalisenssit anotaan AKK:n tätä tarkoitusta varten julkaisemalla kaavakkeella sen ohjeiden mukaisesti. Lisenssihakemukset on täytettävä yksityiskohtaisesti. Vain edellisen lisenssin myöntämisen jälkeiset toimitsija- ja kilpailija-ansiot otetaan huomioon.

Lisenssin myöntäminen tapahtuu käytännön kokemuksen ja hankitun koulutuksen perusteella. Toimitsijalisenssin saamiseksi edellytetään vähintään 16 vuoden ikää.

11. KILPAILUN TUOMARISTO

11.1 Yleistä

Kilpailun tuomaristoon kuuluvat tuomariston puheenjohtaja sekä tuomarit. Tuomariston jäsenten lukumäärä tulee olla pariton, esimerkiksi PJ ja kaksi (2) tai neljä (4) tuomaria. Tuomaristoon saa nimetä järjestävän seuran edustajan silloin kun käytetään neljää (4) tuomaria. Lajiryhmä nimeää lajin arvokilpailuihin eli SM-kilpailuihin tuomaristot ja heillä kaikilla tulee olla JM-tuomariston puheenjohtajaoikeudet. Lajiryhmä nimeää lisäksi joihinkin kansallisiin kilpailuihin tuomareiksi uusia tuomariston puheenjohtaja-harjoittelijoita. He ovat koulutuksessa olevia uusia tuomariston puheenjohtajakolaita, joita kilpailun varsinainen tuomariston puheenjohtajatasen henkilö kouluttaa käytännön työskentelyyn. Tuomaristolla tulee olla järjestelykykyinen sihteeri, joka voi hoitaa kilpailussa myös muita tehtäviä. Lisäksi tuomariston työskentelyyn osallistuu lajin arvokilpailuissa AKK:n pääkatsastaja asiantuntijana tekniikka-asioissa. Myös liiton toimihenkilöillä on oikeus osallistua tuomariston kokouksiin.



11.2 Tuomariston puheenjohtaja

Tuomariston puheenjohtaja on AKK:n nimeämä tasapuolinen tarkkailija, jonka tehtävänä on seurata, että kilpailuissa noudatetaan kilpailusääntöjä. Tuomariston puheenjohtajan tehtävänä on auttaa yhtäläillä kilpailijoita kuin järjestäjää mahdollisissa pulmatilanteissa. Tuomariston puheenjohtajan toimitsijalisenssivaatimus on nopeus päätoimitsijalisenssi. Tuomariston puheenjohtajana voi toimia vain koulutettu ja hyväksytty JM- tai JM/RC-tuomariston puheenjohtaja. Tuomariston puheenjohtajan tehtävät ovat seuraavat;

Ennakkoon

- tarkastaa lupahakemuksen ja kutsuluonnoksen sääntöjenmukaisuuden
- tutustua kilpailun eri suunnitelmiin
- tutustua etukäteen radantarkastus
- ja turvatarkastus pöytäkirjoihin sekä radan seurantakorttiin
- on yhteydessä ja yhteistyössä järjestäjän kanssa kilpailun rakentamisen aikana
- toimii tarvittaessa jäärädalla turvatarkastuksessa

Kilpailupaikalla

- toimii tuomariston puheenjohtajana
- toteaa luvat ja vakuutukset ja kilpailun suunnitelmat
- toteaa kilpailupaikan olosuhteiden vastaavuuden tarkastuksiin nähden
- seuraa kilpailujen järjestelyjä ja läpivientä
- seuraa kilpailijoiden edesottamuksia
- on kilpailun johtajan apuna ja neuvonantajana tarvittaessa mutta ei missään tapauksessa johda kilpailua
- on myös kilpailijoiden apuna tarvittaessa ja opastaa heitä oikeisiin toimenpiteisiin Jälkikäteen
- toimittaa tuomariston puheenjohtajan raportin sekä järjestäjälle että AKK:lle viikon kuluessa.

Tämä tapahtuu nykyään sähköpostin kautta

- tarvittaessa ja järjestäjän halutessa antaa lisäkommentteja ja vinkkejä huomioistaan
- osallistuu tarvittaessa ja pyydettyäessä kritiikkilaveriin

Tuomariston puheenjohtajan raportissa hän kertoo sanoin oman näkemyksensä kilpailun kulusta. Tuomariston puheenjohtaja merkitsee raporttiin asian olevan OK, Kehitettävää tai Heikko ja laittaa selvityksen perään. On muistettava, että tämä on yhden ihmisen näkemys.

On kuitenkin muistettava myös, että puheenjohtaja on toki saanut koulutuksen ja ohjeet tähän tehtävään. Lisäksi he omaavat kovan kokemuksen kilpailujen järjestämisestä ja sitä kautta heillä on tieto / taitoa ja näkemystä asioista.

Tuomariston puheenjohtajilla mahdollisuus päättää sanktioista yhdessä tuomariston kanssa. Kun sanktioitava on myöntänyt rikkeensä ja allekirjoittanut kilpailupaikalla lomakkeen, jossa myöntää rikkeen astuu sanktio voimaan välittömästi.

Jos sanktioitava ei allekirjoita, siirtyy asian käsittely sääntöjen mukaan lajiryhmän kautta hallitukselle. Hallitus tekee lopullisen päätöksen.

Prosessissa voi mennä helposti useita viikkoja jopa kuukausia ennen päätöstä.

Käyttöön tulee myös raportti jossa järjestäjä voi halutessaan antaa arvion AKK:n nimeämän PJ:n toimista.

11.3 Tuomaristo

Kilpailun tuomaristo koostuu tuomariston puheenjohtajasta ja tuomareista, jotka ovat lajin asiantuntijoita ja päätöksien tekoon pystyviä. He eivät ole millään tavalla vastuussa kilpailun järjestelyistä eivätkä he saa vastaanottaa muita tehtäviä kilpailussa. Tuomaristolla on velvollisuus valvoa, että kilpailu tapahtuu sääntöjen mukaisesti. On hyvä muodostaa tuomaristo sekä kokeneista tuomareista että uudemmista kokemusta keräävistä henkilöistä. Tällä tavalla saadaan hoidettua koulutusta sekä lisää varmuutta ja tietotaitoa uusille nuorille tuomarinaluille.

Tuomariston ensimmäisen kokouksen tehtäviä ovat seuraavat;

- nimeää keskuudestaan tuomariston varapuheenjohtajan



- hyväksyy tuomariston muutokset
- toteaa päätoimihenkilöiden muutokset
- toteaa kilpailun luvat, joita ovat;
 - AKK:n lupa
 - ympäristölupa, sijoituspaikkalupa tai tilapäisillä radoilla "meluilmoitus"
 - radantarkastus
 - turvatarkastuspöytäkirjat sekä radan seurantakortti
 - mahdolliset muut luvat
 - toteaa johdon julkaisemat lisämääräykset
 - toteaa kilpailukohtaiset suunnitelmat, joita ovat:
 - ohjaajainfo
 - kilpailun aikataulu
 - ajokaaviot (mikäli siinä vaiheessa on mahdollista)
 - katsastussuunnitelma
 - turvasuunnitelmat
 - viestitys- ja hinaussuunnitelmat

Tuomaristo nimeää keskuudestaan onnettomuuksien selvitysryhmän tuomariston ensimmäisessä kokouksessa. Tuomaristoon on valittava alunperin tätä silmälläpitäen myös sellainen tarpeeksi kokenut henkilö, joka pystyy johtamaan onnettomuuksien selvittelytoimintaa myös kaikkein pahimmassa tapauksessa. Lisäksi tuomaristo nimeää keskuudestaan ostotarjouksiin valvomaan ja arpomaan yhden tai kaksi tuomaria.

Tuomaristo käsittelee tekniikan esittämän raportin autojen turvatarkastuksesta.

Tuomaristo toteaa lopulliset korjatut osallistujaluettelot siinä kokouksessaan, milloin ne ovat valmiina. Yleensä aloittavien luokkien osallistujaluettelot ovat valmiit ensimmäisessä kokouksessa ja muut vasta päivän viimeisessä kokouksessa. Lopulliset korjatut osallistujaluettelot laatii ja vahvistaa kilpailun järjestäjä.

Tuomariston on käsiteltävä jokainen sääntörikkomus tai muu sellainen kilpailutapahtuma, jonka kilpailun johtaja tuo heille käsiteltäväksi ja joka voi aiheuttaa jatkotoimia vastalauseen, seuraamusten tai muun vastaavan toimenpiteen muodossa.

Tuomaristo käsittelee ja ratkaisee vastalauseet sekä toteaa mahdollisuuden vetoamiseen. Tuomaristo päättää omalla sektorillaan sääntöjen rikkomuksista aiheutuvista seuraamuksista ja kilpailusta sulkemisesta.

Esitykset tuomaristolle tekee aina kilpailun johto.

- kuulee ennen päätöksentekoa osapuolia
- pitää päätöksistään selkeätä pöytäkirjaa ja käyttää "tiedonanto tuomariston päätöksestä" kaavaketta
- kilpailukohtaisten seuraamusten lisäksi esittää mahdollisia jatkotoimenpiteitä lajiryhmälle päätettäväksi

Tuomaristo vahvistaa kilpailun tulokset ja palkintopöytäkirjan. Mikäli kilpailussa on tehty vetoamus, tuomaristo vahvistaa tulokset vain siltä osin mitä vetoamus ei koske. Tuomaristo käsittelee muut tuomaristolle kuuluvat asiat, kuten toteaa

- hyväksyy kilpailun siirtämisen tai peruuttamisen
- ratkoo ostotarjouksissa syntyvät erimielisyydet

Loppukokouksessaan tuomaristo yleensä esittää parannusehdotuksia / kehuja kilpailun järjestäjälle. Pöytäkirjoissaan tuomaristo voi tehdä myös erilaisia ehdotuksia lajiryhmälle sääntöihin liittyen. Kaksi- tai useampipäiväisissä kilpailuissa tuomaristo vahvistaa lisäksi päivittäin myytävien autojen luettelon sekä seuraavalle päivälle jatkoon selvinneiden kuljettajien luettelon.

11.4 Tuomariston sihteeri

Tuomaristolla tulee olla sihteeri, joka huolehtii tuomariston kokousrutiineista ja tekee mahdolliset muut tarvittavat tehtävät.

Sihteeri ei ole tuomariston jäsen.

Valmistaa / kokoaa yhteistyössä kilpailun sihteerin kanssa tuomariston materiaalin;



- kokousten esityslistat, valmiit pöytäkirjamallit löytyy AKK:n nettisivuilta materiaalipankista
- kilpailukutsu
- lisämääräykset
- ohjaajainfo
- kilpailun kaikki luvat
- radantarkastus ja turvatarkastuspöytäkirjat sekä radan seurantakortti
- ajokaaviot (alustavat)
- palkittavien määrät ja palkintoluettelot
- aikataulut
- alkuperäiset / lopulliset korjatut osallistujaluettelot
- hinaus-, turva- ja viestisuunnitelmat
- katsastussuunnitelmat
- tuomarikortit
- kokousevääät
- ym. tarvittavan materiaalin

Laatii tuomariston kokouksista pöytäkirjat

- käyttää tarvittaessa apunaan esipainettuja pöytäkirjapohjia, joita on saatavissa AKK:n nettisivuilta materiaalipankista

- kirjaa huolellisesti ylös kaikki tuomariston käsittelemät tapahtumat
- käyttää apunaan aina "kuulusteluliitettä", mikäli kilpailija / toimitsija on kuultavan tuomaristossa
- allekirjoittaa puheenjohtajan eli valvojan kanssa kokousten pöytäkirjat

Kerää tarvittavat materiaalin valvojanilmoituksen liitteeksi. Nämä lähetetään suoraan AKK:hon lajipäällikölle. Tulevaisuudessa ollaan menossa kokonaan sähköiseen menettelyyn eli kaikki nämä dokumentit toimitetaan tulevaisuudessa sähköpostilla AKK:hon. Jos se ei vielä tällä hetkellä järjestäjältä onnistu, paperiversiot ovat edelleen kelvollisia.

- lopullinen korjattu osallistujaluettelo
- lisämääräykset
- tuomariston kokousten pöytäkirjat
- tiedonanto tuomariston päätöksestä eli "kuulusteluliitteet"
- mahdolliset vastalauseet sekä mahdolliset vetoamisilmoitukset
- palkintopöytäkirjat eli hyväksytyt tulokset
- katsastuspäällikön raportit
- onnettomuuksien selvityslautakunnan pöytäkirjat ja muu siihen liittyvä materiaali, jos on tapahtunut jatkotoimenpiteitä vaativa onnettomuus
- kilpailun johdon liputuspöytäkirjat sekä kilpailun johdon tekemät päätöspöytäkirjat
- tieto myydyistä pääsylipuista eli yleisömäärä (kerrotaan valvojalle, joka kirjoittaa sen raporttiinsa)
- tiedot kuuluttajasta, nimi ja paikkakunta (kerrotaan valvojalle, joka kirjoittaa sen raporttiinsa)

11.5 Järjestäjän velvollisuudet tuomaristoon nähden

Ennen kilpailulupahakemuksen täyttämistä tulee varmistaa tuomarien mahdollisuudesta ja halukkuudesta osallistua kilpailun tuomaristoon. Tuomaristolle on hyvä toimittaa etukäteen ennen kilpailupäivää kilpailua koskevaa materiaalia, kuten kilpailukutsu, osallistujaluettelo, kokousaikataulu sekä muita kilpailuun liittyviä suunnitelmia. Lisäksi tulee huomioida heidän sisäänpääsy kilpailualueelle sekä liikkuminen siellä. PJ:llä on AKK:n oma henkilökohtainen kaulassa pidettävä PJ-kortti.

Pyrkikää kuitenkin lähettämään jo etukäteen tuomaristolle myös toimitsijakortit. Tuomaristolle tulee järjestää tarpeelliset toimintaedellytykset eli rauhalliset kokoustilat työskentelyä varten. Järjestäjän tulee huolehtia myös tuomariston "talkooateriointista" kilpailupäivän aikana. Järjestäjä maksaa tuomariston jäsenille mahdolliset matkakulukorvaukset ellei muuta tapaa ole sovittu.

Matkakulukorvaus on mahdollinen kilometrikorvaus, päivärahoja eikä myöskään mitään ansiomenetyksiä tule korvata. Mahdollisesta majoittumisesta ja siitä aiheutuvista kustannuksista on sovittava aina erikseen. Tuomariston perheenjäsenten kustannukset, ruokailut, majoitukset jne. eivät kuulu järjestäjälle, ellei niistä erikseen sovita. Hyvä tapa on myös sallia tuomariston jäsenten mahdollinen osallistuminen kilpailun kritiikkilaveriin, mutta silloin he liikkuvat omalla kustannuksellaan.



12. KILPAILUN SIHTEERISTÖ

12.1 Yleistä

Vanha sanonta sanoo, että johtaja johtaa ja sihteeri tekee kaikki työt. Onneksi tämä on vain sanonta ja käytännössä asiat tapahtuvat toisin. Tosiasia kuitenkin on, että sihteeristö on kilpailun hermokeskuksessa ja jos siellä tökkii niin sitten se tökkii monessa muussakin paikassa. Kilpailussa kannattaa nimetä erikseen kilpailun niin kutsuttu pääsihteeri eli päällikkösihteeri sekä kilpailun muut sihteerit. Kilpailun pääsihteeri vastaa kilpailun käytännön järjestelyistä yhdessä kilpailun johtajien kanssa. Pääsihteeri toimii kilpailunjohtajan tai johtajien niin kutsuttuna oikeana kätenä. Pääsihteeri on myös koko sihteeristön päällikkö eli työnjohtaja, joka vastaa siitä, että koko sihteeristö toimii kiitettävästi. Kilpailun sihteerien toimenkuva koostuu erittäin monenlaisista toimenpiteistä kilpailun eri vaiheissa.

Heitä ovat mm:

kilpailutoimiston sihteerit,
katsastuksen sihteeri,
kilpailun johdon sihteeri,
kuuluttajan sihteeri,
lehdistön sihteeri,
tuomariston sihteeri

onnettomuuksien selvitysryhmän sihteeri.

On varmaan mahdotonta tehdä täysin vedenpitävää ja kaikkien kilpailujen sihteerien toimenkuvaa.

12.2 Pääsihteeri eli hermokeskuksen päällikkö

Osallistuu johtoryhmän ja järjestelytoimikunnan kokouksiin ja on niin sanottu priimus moottori. Vastaa kilpailun johtajien kanssa käytännön järjestelyistä.

Toimii kilpailun johtajien oikeana kätenä.

Laatii etukäteen erilaiset suunnitelmat ja toimintaohjeet yhdessä eri sektorien päälliköiden kanssa. Suunnittelee toimitsijoiden huollon yhdessä johdon ja eri sektorien päälliköiden kanssa. Huolehtii siitä, että kaikki kilpailua koskevat alkuperäiset asiapaperit on kansioituna mukana kilpailupaikalla.

On vastuussa siitä, että kaikki luvat ovat ajallaan haettu ja kaikki ilmoitukset ovat ajallaan tehtynä. On mukana laatimassa kilpailulupahakemusta ja kilpailukutsua sekä huolehtii sen eteenpäin menemisestä valvojalle.

Laatii yhdessä tuomariston sihteerin kanssa tuomariston kansiot.

Suunnittelee yhdessä kilpailun johtajan kanssa ohjaajainfon, puhtaaksi kirjoittaa sen, huolehtii sen kopioinnista ja jakelusta.

Huolehtii yhdessä eri sektorien päälliköiden kanssa eri toimitsijoille heidän tarvitsemansa kaavakkeet ja pöytäkirjat, joita ovat mm:

katsastukseen katsastuspöytäkirjat, äänenmittaus- ja punnituspöytäkirjat,
ratavalvontapisteisiin omat tapahtumapöytäkirjat, maalituomareille kierroslaskentapöytäkirjat jne.
Laatii koko kilpailua edeltävän ajan toimitsijoista toimitsijaluetteloa, joka helpottaa tarvittavan sisäisen puhelinluettelon tekemistä ja toimitsijoiden vastaanottopisteen sekä ostotajouksien henkilöiden toimintaa. Huolehtii toimitsijoiden yksilöityjen nimellä varustettujen toimitsijakorttien tekemisestä.

On mukana ilmoittautumisen päätyttyä laatimassa osallistujaluetteloa.

Vastaa kilpailijoille ja yhdessä eri sektorien päälliköiden kanssa toimihenkilöille etukäteen toimitettavasta materiaalista.

Huolehtii ilmoitustaululle tulevista papereista ja opastaa ilmoitustaulun hoitajaa hänen tehtävässään.

Huolehtii siitä, että kaikki ilmoittautumisen yhteydessä kilpailijoille jaettava materiaali on valmiina. Suunnittelee yhdessä kilpailun johdon kanssa, kenelle kaikille toimitsijoille toimitetaan kilpailutoimistosta kilpailun aikana tarvittavat lähtöluettelot.

Huolehtii ostotarjouspisteisiin yhdessä ostotarjouspäällikön kanssa siellä tarvittavat materiaalit, lopulliset osallistujaluettelot, täydelliset toimitsijaluettelot, ostotarjouskupongit jne.

Huolehtii debytanttikortit tuomaristoon ja myös että palautuvat kirjattuina takaisin kilpailijalle.



Muistaa varata vaihtokassat eri myyntipisteisiin, kilpailutoimistoon ilmoittautumisiin, ostotarjouspisteisiin. (jos ei nimettyä talousvastaavaa)
Suunnittelee etukäteen palkintojen jaon, kuka huolehtii, milloin laitetaan esille ja ketkä jakavat. Huolehtii, että kilpailutoimistossa on riittävästi tarvittavaa välineistöä.

12.3 Katsastuksen sihteeri

Varmistaa että katsastuksella on tarvittavat materiaalit materiaalipankista käytössä. Huolehtii katsastuspöytäkirjojen järjestyksestä esikatsastuksen eli turvatarkastuksen jälkeen. Selvittää kilpailutoimistosta peruutukset ja autojen vaihdot. Tarkastaa, että kaikki autot tulee katsastettua aikataulun puitteissa ennen kilpailun alkua. Suorittaa muut katsastuspäällikön hänelle antamat tehtävät. Pitää kirjaa katsastuksen tapahtumista.

12.3 Kilpailun johdon sihteeri

Tehtävään tulee valita mielellään sellainen henkilö, joka ymmärtää kilpailun juonen eli ajotavan, tietää mitä mikin liputus tarkoittaa ja mitä niistä mahdollisesti seuraa. Toimii operatiivisen kilpailun johtajan välittömässä läheisyydessä (lue vieressä) luurit korvalla ja samalla linjalla kuin johtajakin. Esitäyttää liputuspöytäkirjan siinä vaadittavien tietojen kohdalta ja ottaa johtajan allekirjoitukset. Kirjaa liputuspöytäkirjaan johtajan tekemät päätökset ja huolehtii siitä, että tieto menee eteenpäin tuloslaskentaan, kilpailutoimistoon ja sieltä ilmoitustaululle ja myös kuuluttajalle ja ehdottomasti oikeana tietona. Varaa myös etukäteen tarpeellisen määrän etukäteen tarpeellisilta osin täytettyjä tiedonanto kilpailun johtajan päätöksestä kaavakkeita. Pienemmissä kilpailuissa voi johdon ja tuomariston sihteeri olla sama henkilö.

12.4 Kuuluttajan sihteeri

Kerää kuuluttajaa varten tarpeellisen materiaalin;

- kilpailun kutsu,
- lisämääräykset,
- ohjaajainfo,
- korjattu lopullinen osallistujaluettelo,
- kilpailun aikataulu,
- päätoimihenkilöluettelo,
- käsiohjelma tai luettelo yhteistyökumppaneista

Järjestää kilpailijoiden kuuluttajatietolomakkeet kuuluttajan haluamaan järjestykseen.

Avustaa kuuluttajaa kaikin mahdollisin tavoin ja vastaanottaa kuuluttajalle tulevan materiaalin kilpailun aikana.

Huolehtii kuuluttajan "nestetasapainosta" kilpailun aikana.

12.5 Lehdistön sihteeri

Toimii lehdistöpäällikön / tiedottajan apuna.

Suunnittelee ja kerää yhdessä tiedottajan kanssa lehdistön ja muun median edustajille jaettavan materiaali. Ylläpitää median yhteystietoluetteloita, toimittaa tulostietoamedialle.

Huolehtii lähtöluetteloiden ja tulosten kopioinnista lehdistöä varten.

Huolehtii lehdistön kahvittelusta ja mahdollisesta ruokahuollosta.

12.6 Onnettomuuksien selvitysryhmän sihteeri

Pätevä henkilö, joka kirjaa tarkoin kokouksissa kirjattavaksi päätettävät asiat.

Hänellä voi olla myös muita tehtäviä, mutta hänen täytyy päästä irtautumaan niistä välittömästi kun onnettomuuksien selvitysryhmä aloittaa toiminnan, arvokilpailuissa ehdottomasti ei muita tehtäviä!



Onnettomuuksien selvitysryhmän järjestäytymiskokous pidetään yleensä välittömästi tuomariston ensimmäisen kokouksen jälkeen, kuitenkin viimeistään kun ambulanssi / lääkäri ovat saapuneet kilpailupaikalle.

Huolehtii pöytäkirjan liitteeksi kaikki kokouksessa sovitut liitteet

12.7 Tuomariston sihteeri

Tuomaristolla tulee olla sihteeri, joka huolehtii tuomariston kokousrutiineista ja tekee mahdolliset muut tarvittavat tehtävät.

Sihteeri ei ole tuomariston jäsen.

Valmistaa / kokoaa yhteistyössä kilpailun sihteerin kanssa tuomariston materiaalin;

- kokousten esityslistat, valmiit pöytäkirjamallit löytyy AKK:n nettisivuilta materiaalipankista
- kilpailukutsu
- lisämääräykset
- ohjaajainfo
- kilpailun kaikki luvat
- radantarkastus ja turvatarkastuspöytäkirjat sekä radan seurantakortti
- palkittavien määrät ja palkintoluettelot
- aikataulut
- alkuperäiset / lopulliset korjatut osallistujaluettelot
- hinaus-, turva- ja viestisuunnitelmat
- katsastussuunnitelmat
- tuomarikortit
- kokousevää
- ym. tarvittavan materiaalin

Huolehtii että PJ kuittaa radanseurantakortin ja debytanttikortit.

Laatii tuomariston kokouksista pöytäkirjat

- käyttää tarvittaessa apunaan esipainettuja pöytäkirjapohjia, joita on saatavissa AKK:n nettisivuilta materiaalipankista

- kirjaa huolellisesti ylös kaikki tuomariston käsittelemät tapahtumat

- käyttää apunaan aina "kuulusteluliitettä", mikäli kilpailija / toimitsija on kuultavan tuomaristossa

- allekirjoittaa puheenjohtajan eli valvojan kanssa kokousten pöytäkirjat

Kerää tarvittavat materiaalin valvojan ilmoituksen liitteeksi. Nämä lähetetään suoraan AKK:hon lajipäällikölle. '

Tulevaisuudessa ollaan menossa kokonaan sähköiseen menettelyyn eli kaikki nämä dokumentit toimitetaan tulevaisuudessa sähköpostilla AKK:hon. Jos se ei vielä tällä hetkellä järjestäjältä onnistu, paperiversiot ovat edelleen kelvollisia.

- lopullinen korjattu osallistujaluettelo

- lisämääräykset

- tuomariston kokousten pöytäkirjat

- tiedonanto tuomariston päätöksestä eli "kuulusteluliitteet"

- mahdolliset vastalauseet sekä mahdolliset vetoamisilmoitukset

- palkintopöytäkirjat eli hyväksytyt tulokset

- katsastuspäällikön raportit

- onnettomuuksien selvityslautakunnan pöytäkirjat ja muu siihen liittyvä materiaali, jos on tapahtunut jatkotoimenpiteitä vaativa onnettomuus

- kilpailun johdon liputus- ja pöytäkirjat sekä kilpailun johdon tekemät päätöspöytäkirjat

- tieto myydyistä pääsylipuista eli yleisömäärä (kerrotaan valvojalle, joka kirjoittaa sen raporttiinsa)

- tiedot kuuluttajasta, nimi ja paikkakunta (kerrotaan valvojalle, joka kirjoittaa sen raporttiinsa)



13 KILPAILULUPA JA KITI?

13.1 Kilpailuluvan hakeminen

Kaikille kilpailuille on haettava AKK:n lupa. Jäsentenvälisissä kilpailuissa riittää ilmoitus. Lupahakemus on määrämuotoinen kaavake, jota on saatavissa AKK:n internet sivuilta osoitteesta (KITI?) www.autourheilu.fi ja sieltä kohta materiaalipankki. Kilpailun järjestäjä lähettää kilpailulupahakemuksen sähköpostitse tuomariston puheenjohtajalle tarkastettavaksi. Tämän jälkeen tuomariston puheenjohtaja lähettää lupahakemuksen lajipäällikölle. Lupahakemuksen liitteenä on oltava kilpailukutsuluonnos MS-Word -dokumenttina. Lupahakemus tulee olla tehtynä ja AKK:ssa viimeistään 30 vrk ennen kilpailupäivää. Kilpailuluvan ja kilpailukutsun lopullinen hyväksyminen suorittaa AKK:ssa lajipäällikkö. Hyväksymisen jälkeen lajipäällikkö lähettää postitse kutsuluonnoksen ja kilpailuluvan takaisin järjestäjälle mahdollisine korjausmerkintöineen. Kilpailun lupa lähetetään postiennakolla (lupamaksu) järjestäjälle. Tämä kilpailulupa ja korjattu kutsuluonnos ovat ainoat paperit, joka kulkevat postin kautta. Kilpailun järjestäjä tekee kutsuun mahdolliset lajipäällikön hyväksymät korjaukset ja julkaisee sen KITI-järjestelmässä Adobe PDF-muodossa. Samaan aikaa järjestäjä laittaa kilpailussa ajettavat luokat KITIin. Kun nämä asiat on tehty, ilmoitetaan asia lajipäällikölle. Lajipäällikkö aukaisee kilpailun ilmoittautumista varten. Kilpailun jälkeen järjestäjä tuo kilpailun tulokset KITI:in viikon kuluessa kilpailun päättymisestä. Mitään kilpailun asiakirjoja ei enää automaattisesti tarvitse toimittaa AKK:hon. Asiakirjat toimitetaan vain tarvittaessa, tuomariston puheenjohtajan pyynnöstä. On muistettava, että ilmoittautumisaikana ei kilpailukutsua saa järjestäjän toimesta muuttaa. Mahdollinen muutos vaatii tuomariston puheenjohtajan ja lajipäällikön etukäteishyväksynnän ja sen jälkeen lisämääräyksen julkaisemisen.

13.2 Luokkajako

JM-luokassa on kolme (3) perusluokkaa;

- 1.nuoret
- 2.naiset
- 3.yleinen

Perusluokat voivat jakautua erillisiin luokkiin.

Esimerkiksi yleisen perusluokka voi jakautua seuraavasti;

- pappaluokka,
- kardaaniluokka,
- etuveto/kardaaniluokka,
- etuvetoluokka,
- yleinen muut luokka jne.

Naisten ja nuorten luokissa tämántapaista jakoa ei juuri ole. Nuorten ja naisten luokat voidaan tarvittaessa yhdistää mutta siitä on tehtävä varaus kilpailun kutsuun.

Kilpailua suunnitellessa on hyvissä ajoin päätettävä, mitä luokkia kilpailuun otetaan mukaan. Siihen vaikuttavat organisaation kyky toimia, onko saatavilla tarpeellinen määrä toimihenkilöitä kilpailun tekemiseen. Kilpailun ajankohta, onko kesä-, syksy- vai talvikilpailu, mihin saakka riittää valoisaa aikaa, mihin saakka voidaan ajaa. Kilpailijoiden saatavuus, kuinka paljon ja minkä luokan kuljettajia lähialueilla on, mitä muita JM-kilpailuja on samana ajankohtana. Radan kestävyys ja varikkoalueen riittävyys, kuinka paljon lähtöjä rata kestää ajaa, kuinka paljon kuljettajia huoltoautoineen mahtuu varikolle jne. Suositellaan, että kilpailussa olisi enintään kolme (3) luokkaa päivää kohti.

Yleisessä luokassa tai yleisissä luokissa saavat ajaa 18 vuotta täyttäneet miehet ja naiset.

Naisten luokassa saavat ajaa 18 vuotta täyttäneet naiset.

Naisten luokassa saavat ajaa myös nuorten luokan ikäiset tytöt. He valitsevat luokkansa, nuoret tai naiset, siinä vaiheessa kun kilpailuun ilmoittautuminen päättyy.



Molemmissa luokissa tytöt eivät saa samassa kilpailussa ajaa, poislukien silloin kun luokat ajetaan eri päivinä.

Kaikkiin nopeuslajien nuorten luokkiin (endurance, jokamiehenluokka, autokrossi, Formula Ford, V1600, Xtreme Race, Legends) voi osallistua sinä vuonna, kun täyttää 15 vuotta. Päätös on astutunut voimaan 1.4.2012.

Nuorten luokassa kilpaileminen päättyy, kun kilpailija täyttää 18 vuotta.

13.3 Tauko-ohjelmat

Mikäli kilpailussa järjestetään tauko-ohjelmaa, tulee siitä olla selvitys kilpailun lupahakemuksen yhteydessä. Tauko-ohjelmaa voi olla monenlaista ja sen luvanvaraisuus kannattaa aina tarkistaa etukäteen. Näytösajo luokitellaan sellaiseksi, johon tarvitaan lupa. Näytösajossa ajo suoritetaan kilpailun rataa pitkin ja siinä noudatetaan ko. kilpailumuodon sääntöjä. Suorituksen tulee olla kaikin puolin turvallista ja radalle soveltuva. Suorituksista ei saa ottaa aikaa eikä julkaista minkäänlaisia tuloksia eikä vertailuja. Esittelyajo voidaan tulkita sellaiseksi, johon ei tarvita lupaa. Siinä ajo suoritetaan kilpailun rataa tai sen osaa pitkin. Esiteltävien autojen nopeutta säädellään ehdottoman turvallisesti edessä ajavalla "safety carilla". Ajo suoritetaan jono- tai muussa vastaavassa muodostelmassa, yhteislähdöt ovat kielletty. Suorituksista ei saa ottaa aikaa eikä julkaista minkäänlaisia tuloksia eikä vertailuja.

13.4 Kilpailun säännöt / kilpailukutsu

Lopullisesta kilpailukutsusta tulee käydä ilmi ainakin seuraavat asiat:

- järjestävä seura
- kilpailun nimi
- kilpailun päivämäärät ja kellonajat
- radan nimi ja paikkakunta
- kilpailun arvo
- AKK:n lupanumero
- kilpailun luokat
- yhteyshenkilö puhelinnumerot
- tuomaristo
- tuomariston puheenjohtaja nimi paikkakunta
- tuomarit nimi paikkakunta
- pääkatsastaja (asiantuntijajäsen teknisissä asioissa vain SM)
- päätoimitsijat
- kilpailun johtajat nimi puhelinnumerot
- kilpailun sihteeri (pääsihteeri) nimi puhelinnumerot
- katsastuspäällikkö nimi puhelinnumerot
- tiedottaja nimi puhelinnumerot
- kilpailun luokat rajoitukset mainittava (jos on)
- kilpailun ajotapa pudotusajo, tai jos joku muu niin mainittava
- ilmoittautuminen
- kilpailutoimisto puhelin ennen / kilpailun aikana
- päättyminen
- KITI-järjestelmä sekä mahdollinen postiosoitetieto
- osanottajamäärät luokittain, jos on tarvetta rajoittaa
- karsintaperusteet
- osanottomaksut
- rata eli kilpailupaikka
- monelleko autolle tarkastettu
- pituus radan pintamateriaali
- palkittavien määrä ja palkintojen laatu luokittain
- kilpailun erityissäännöt
- vastuu ja varaukset

Materiaalipankista löytyy pohja tähän käyttöön.



13.5 Huomioita kilpailukutsusta

Päätoimihenkilöistä ainakin johtajan ja sihteerin yhteystiedot on hyvä laittaa yhteyshenkilön tietojen lisäksi. Laittakaa lisäksi sellainen puhelinnumero, josta henkilöt todella saa kiinni. Kilpailuluokat on selvästi mainittava, koska niitä ei enää kutsun julkaisemisen jälkeen voi lisätä tai muuttaa.

Mikäli haluatte rajoittaa osanottajamääriä kilpailussanne, on se mainittava kutsussa, muutoin joutuu ottamaan mukaan kaikki ilmoittautuneet. Aluemestaruuskilpailujen ollessa kyseessä tämäkin on aiheellinen ja huomioitava. Miettikää kuitenkin ensin se kuljettajien yhteismäärä, minkä pystytte kilpailussanne viemään läpi. Nykyään moni järjestäjä laittaa rajoituksen, että nuorten ja naisten luokissa ei saa ajaa samalla autolla, lähdöt ovat limittäin. Tällä pyritään säästämään aikaa, koska ajettavan luokan vaihtuessa joudutaan aina odottamaan hieman, jotta kaikki seuraavaan luokkaan osallistujat saadaan selville. Tällä saadaan myös kilpailijoille enemmän huoltoaikaa.

Samoin voidaan varautua siihen, että nuorten ja naisten luokka voidaan tarvittaessa yhdistää, jos tulee vähän osallistujia. Tästä asiasta teimme muutama vuosi sitten kyselyn naisten luokan kuljettajille, ja he eivät tästä yhdistämisestä olleet innostuneita. Nuorten luokan kuskit kun ovat kuulemma liian rajuja ja koheltavat liikaa.

Karsintaperusteet on syytä aina laittaa kutsuun.

Kun kutsussa lukee, palkitaan finalistit, se todella tarkoittaa kaikkia finalisteja. On kuitenkin huomioitava, että palkittavien määrä voi ja saa olla eri kuin finalistit. Tällöin palkittavien kohdalla on mainittava vain lukumäärät.

Osanottomaksut on mainittava kilpailukutsussa, koska se on järjestäjän vapaasti päätettävissä.

Yleisimmin käytettyjä varauksia, lisäyksiä;

- muistutetaan alustasuojista, imeytysmatosta, sammuttimesta
- järjestäjä varaa oikeuden yhdistää nuorten ja naisten luokat tarvittaessa
- nuorten ja naisten luokkaan ei voi ilmoittautua samalla autolla, lähdöt ajetaan limittäin vetoketjuna
- järjestävä varaa oikeuden siirtää kilpailu ajettavaksi jäädytetyllä maaradalla olosuhteiden niin vaatiessa - järjestäjä varaa oikeuden keskeyttää, siirtää tai peruuttaa kilpailun sekä oikeuden antaa tarpeelliseksi katsomiaan lisämääräyksiä

13.6 Kilpailukutsujen tekeminen ja jakelu

Nykyisen ATK-aikakauden aikana on helppo saada aikaan mitä moninaisempia kilpailukutsuja. Perusmalli on hyvin yksinkertainen ja siinä on helppo muuttaa tarvittavat asiat. Nykyään kilpailukutsusta ei tarvitse välttämättä tehdä paperiversiota eikä postittaa. Kilpailijat löytävät sen pääsääntöisesti KITistä. Jos haluatte tehdä myös paperiversion ja suorittaa jakelua muutakin kautta, on se kuitenkin hyvää kilpailun markkinointia kilpailijoille. Jokkisväen jokkisnetti on edelleen myös hyvä kanava julkaista kilpailukutsu.

13.7 Ilmoittautumisten vastaanotto

Ilmoittautuminen on järjestäjän ja kilpailijan välinen sopimus. Järjestäjällä on kuitenkin täysi oikeus evätä kilpailijan osallistuminen kilpailuun. Mikäli tällainen osallistumisen epääminen tapahtuu, pitää epääminen sekä sen syy ilmoittaa kyseiselle henkilölle viimeistään 5 vuorokautta ennen kilpailua. Jos kyseessä on SM-kilpailu, tulee epääminen ilmoittaa myös ATK:lle 24 tunnin kuluessa epäämispäätöksen tekemisestä. Tällaisia epäämisiä tapahtuu ani harvoin, ehkä kerran kymmenessä vuodessa, sääntö se kuitenkin on. Ilmoittautuminen tapahtuu KITI-järjestelmän kautta joka samalla tarkastaa kilpailijan tiedot (jäsenyydet, lisenssit, tutkinnot yms).

Kilpailija voi ilmoittautua kilpailuun useampaan luokkaan. Hän voi ilmoittautua samaan kilpailuun myös eri autoilla, joista seuraavassa muutamia esimerkkejä;

- Liisa (20v) voi ilmoittautua sekä naisten luokkaan että yleiseen luokkaan
- Liisa voi ilmoittautua myös yleisen luokan sen eri luokkiin kunhan auto on sen luokan auto
- esim. Ford Escort, naiset, yleinen ja yleinen kardaani tai etuveto / kardaani
- Liisa voi ilmoittautua naisten luokkaan ja yleiseen luokkaan eri autolla
- esim. Ford Escort yleinen ja naiset Fiat.

- Matti (20v) voi ilmoittautua yleiseen luokkaan sekä yleisen luokan eri luokkiin kunhan auto on sen luokan auto
- autonä Volkkari, sillä voi ajaa vain yleisessä
- autonä Ford Escort, sillä voi ajaa yleisessä sekä yleinen kardaani tai yleinen etuveto/kardaani



Samalla autolla voi ajaa useampi kilpailija samassa kilpailussa sen eri luokissa.

Tavallista on, että samalla autolla ajetaan nuorissa ja / tai naisissa sekä yleisessä luokassa.

Jos on lisäksi etuveto / kardaani luokka, voi samalla Escortilla ajaa kaksi yleisen luokan kilpailijaa, toinen kilpailija yleisessä ja toinen etuveto / kardaanisissa, lisäksi vielä mahdollisesti lisää kilpailijoita nuorissa ja tai naisissa.

Järjestäjä tarkastaa ilmoittautumisten puutteellisuudet ja merkitsee puutteelliset kohdat kaavakkeisiin sekä huolehtii puutteelliset kaavakkeet täytettäväksi loppuun kilpailupaikan ilmoittautumistoimistoon. Puutteelliset laitetaan aina ensimmäiseksi sivuun mikäli joudutaan suorittamaan karsintaa. Saapuneita ilmoittautumisia tarkastettaessa pitää huomioida myös nuorten luokan kilpailijan huoltajan tietojen mukanaolo.

Nuorten luokan kilpailijalla tulee olla ilmoittautumiskaavakkeessa mainittuna 18 vuotta täyttänyt vastuullinen huoltaja, jolla on huoltaja/mekaanikko- tai kilpailijalisenssi.

Naisten luokassa ajavalla nuorten luokan ikäisellä tytöllä pitää myös olla vastuullinen huoltaja ilmoittautumiskaavakkeessa sekä paikanpäällä samoilla säännöillä kuin nuortenkin luokassa.

Jokaisesta luokasta, jossa kilpailija ajaa, maksetaan oma ilmoittautumismaksu.

Tässä pitää huomioida, että ilmoittautumiseen ei tule allekirjoitusta tai allekirjoituksia.

Sihteeristö tekee tällöin listauksen ja heiltä otetaan kuittaus eli allekirjoitus kilpailupaikalla aamulla ilmoittautumisen yhteydessä.

Näin täyttyy juridiikka siltä osin, että kilpailijan ja tarvittaessa nuorten luokan huoltajan on allekirjoitettava ilmoittautumiskaavake ja vahvistettava tuntevansa säännöt ja osallistuvansa kilpailuun omalla vastuulla.

13.8 Osallistujaluettelon laadinta

Osallistujaluettelon voi tapahtua järjestelytoimikunnan kokouksessa, pääsääntöisesti sen tekee kuitenkin tulospalvelu. Koska säännöt eivät edellytä arvontaa, voi järjestelytoimikunta antaa osallistujaluettelon laadinnan ulkopuoliselle, eli tulospalvelulle.

Jokiksessä ei tarvitse olla paikalla PJ:tä, ei tuomaria eikä kilpailijoiden edustajaa, siis järjestäjä laatii.

Tarvittaessa karsinta tapahtuu ensin puutteellisesti täytetyistä sekä sen jälkeen kilpailukutsun mukaisesti ja viimeiseksi järjestäjän harkinnan mukaan.

Osallistujaluetteloon laitetaan seuraavat tiedot;

- kilpailun nimi
- järjestävä seura
- kilpailun päivämäärä ja alkamisajankohta eli kellonaika
- kilpailijan kilpailunumero
- kilpailijan nimi
- seura
- auton merkki ja malli sekä nimi

Huomioikaa näissä auton nimissä se seikka, että kirjainten tai merkkien yhteismäärä on enintään 20 merkkiä ja siinä pitää olla mukana auton merkki ja malli.

13.9 Kilpailijoiden materiaalit

Kilpailijoille "postitettava" materiaali julkaistaan KITI-Kisapalvelussa

Kilpailija odottaa tietoa mukaanpääsystä kilpailuun ja kilpailuun liittyvää informaatiota. Nykyisin ei juurikaan enää ole tarvetta postittaa mitään materiaalia ja tämä helpottaa suuresti järjestäjää.

Materiaalit kilpailijoille julkaistaan KITI-Kisapalvelussa ja mahdollisesti myös muualla netissä. Ainakin seuraavat tulee saattaa tiedoksi;

- osallistujaluettelo,
- tiedote kilpailusta (ohjaajainfo nro 1.),
- kilpailuaamun ilmoittautumisaikataulu,
- katsastusaikataulu,
- kutsusta mahdollisesti muuttuneet tiedot ym.

Myös ajo-ohje kilpailupaikalle on hyvä laittaa, jotta kilpailijat osaavat perille.



Huomioikaa tiedotteissanne myös katsojat, jotka käyttävät paljon myös KITI-Kisapalvelua ja Jokkis.nettiä ja seuran sivuja hakiessaan tietoja kilpailustanne.

Tämän vuoksi on hyvä huomioida ajo-ohjeet, lippujen hinnat yms. tiedot.

Lisäksi kilpailija tarvitsee varikkoliput tai muun menettelytavan päästäkseen sisään kilpailupaikalle huoltomiehineen. Tapa vaihtelee, toiset antavat kolme (3) varikkolippua eli kuski ja kaksi huoltajaa, toiset järjestäjät vain kaksi (2) varikkolippua eli kuski ja yksi huoltaja. Tätä kannattaa miettiä, tiukasta linjasta kuskit eivät tykkää ja toisaalta kaikki he kuitenkin käyvät kiosilla ostoksilla. Näidenkin osalta kannattaa miettiä onko tarpeen postittaa, vai onnistuuko jakelu kilpailijoiden saapuessa paikalle.

Tämäkin tieto on hyvä julkaista kilpailijatiedotteessa.

14. KILPAILUPAIKKA

14.1 Varikkoalueen kunto ja toimivuus

Kilpailualueen kuntoon ja sen toimivuuteen tulee kiinnittää jatkuvasti huomiota, rataa suunnitellessa, rakentaessa, korjatessa ja parantaessa.

Varikkoalue, sen riittävyys ja toimivuus, kulkuyhteydet, palvelupisteet jne., on iso kokonaisuus, jonka toiminnan peittäminen näkyy ja vaikuttaa moneen asiaan.

Miten tapahtuu kilpailukaluston purku.

Tapahtuuko se tulotiellä tukkien pahasti tulon varikolle vai onko käytettävissä suurempi vapaa alue, esimerkiksi rata tai lähtöalue.

On muistettava, että kilpailijat tulevat sisään hyvin lyhyen ajan kuluessa ja silloin alueen pitää toimia. Jos purkautuminen on hidasta ja tukkii varikolla paikkoja, myöhästyvät saman tien myös ilmoittautuminen ja katsastus ja sitä kautta koko kilpailun alkaminen.

Onko liikenneväylät varikolla riittävät ja turvalliset kaksisuuntaiseen liikenteeseen vai pitääkö liikenteen olla yksisuuntainen ja myös merkitty sellaiseksi.

Minkälainen huolto- ja kuljetuskalusto mahtuu varikolle. Jos iso kalusto ei mahdu, miten järjestetään niiden erillinen pysäköinti.

Varikolla on myös oltava valvontaa esimerkiksi alustansuojauksista ja tarkkailtava yleistä turvallisuutta sekä ympäristöasioita, lupaehtojen mukaisesti.

Varikkonopeuksiin on kiinnitettävä huomiota. Enimmäisnopeus on säännön mukaan 20km/h.

Varikkoalueen kapasiteettia voi laskea arvioimalla kilpailijan tarvitseman tilan noin 5x5 m sekä lisäksi kulkukäytävät.

Onko varikkopaikat jaoteltu erikseen etukäteen esimerkiksi seuroittain, vai onko ne vapaasti valittavissa.

Onko varikolla heti aamusta ohjaus, minne kukin kilpailija sijoitetaan, vai mennäänkö vapaasti ja villisti.

Jos ei ole ohjausta, varikon tehokas täyttö on mahdotonta, kulkutiet on tukossa ja suma seisoo.

Varikkokartta on hyvä idea hiemankin isommissa kilpailuissa. Varikkopaikoista piirretään pohjakuva.

Kun kaikki ovat saapuneet varikkopaikoilleen, käydään merkitsemässä varikkokartan ruutuihin autojen numerot. Tällöin autot löytyvät helposti ja hinausporukoiden työ on huomattavasti helpompaa.

Onko hitsauspaikka määrätty ja merkitty erikseen, entä tupakointipaikat.

Varikon toimivuuden suunnitteluun kuuluvat myös hälytysajoneuvojen sijoitus ja kulkureitit. On erittäin tärkeätä, että nämä autot pääsevät mahdollisimman nopeasti tapahtumapaikalle ja sieltä pois hoitamaan mahdollisia jatkotoimenpiteitä.

Traileriparkki pitää myös suunnitella hyvin toimivaksi sekä tilaltaan että kulkuyhteyksiltään

Saniteettitilat pitää olla kunnolliset ja siistit ja myös niiden kunnosta pitää huolehtia päivän mittaan. On muistettava, että kilpailijat tulevat aikaisin aamulla ja poistuvat vasta illalla pitkän päivän jälkeen. Sama aikataulu ja samat luonnolliset tarpeet koskevat myös toimihenkilöitä pitkän päivän aikana.



Alueen muuhunkin jätehuoltoon tulee kiinnittää huomiota. Mitä isompi kilpailu, sitä enemmän tyhjennyksiä ja huoltamista tulee tehdä kilpailun aikana.

Toisin paikoin on jo annettu määräyksiä jätteiden erittelyyn ja esikäsittelyyn, öljyjätteet erikseen, talousjätteet erikseen, pullot / tölkit erikseen jne. Tämä on tulevaisuutta ja tähän kannattaa varautua. Eräs keino siivousta helpottamaan on varata ja antaa kilpailijoille ilmoittautumisen yhteydessä jättesäkkejä, joihin roskat voidaan helposti laittaa. Myös jäterenkaat / jätemaksu on mahdollinen kuluerä järjestäjälle, mikäli niitä alkaa varikoille jäädä enenemässä määrin, ne kun ovat osittain vieläkin ongelmajätettä.

Varikon kanttiinit ovat olennainen osa toimintaa, ne palvelevat kilpailijoita ja tuovat rahaa järjestäjän kassaan. Useimmissa paikoissa toiminta aloitetaan liian myöhään sekä lopetetaan liian aikaisin.

Ei kilpailupäivä varikolla ala ensimmäisestä lähdöstä ja päätty viimeiseen lähtöön. Ennen ensimmäistä lähtöä toimintaa on useita tunteja, samoin kilpailun viimeisen lähdön jälkeen varikolla vierähtää hyvinkin tunti tai kaksi odotellessa palkintojenjakoa ja ostotarjousten purkamista.

Minkälaisilla lipuilla ja korteilla pääsee varikolle, onko varikko vapaa yleisölle, nämä ovat kysymyksiä jotka tulee ratkaista etukäteen.

Toimitsijoiden pysäköintipaikan ei tarvitse välttämättä olla varikolla eikä rata-alueen keskeisimmällä paikalla. Autot ovat siellä usein koko päivän vain parkissa, tulevat aamulla ja lähtevät illalla, joten se ei tarvitse radan keskeistä paikkaa. Toimitsijoiden autoja ei myöskään pidä sijoittaa radan keskialueelle, koska ne ovat siellä useimmiten näkemäesteitä. Lisäksi ne ovat alttiina vahingoille, joita ei kilpailun järjestäjän vastuuvakuutus korvaa.

Lehdistön ja mahdollisten Vip-vieraiden pysäköintitarpeesta on myös huolehdittava. Se on tuotava mahdollisimman lähelle rataa tai jopa varikkoa, koska he ovat teille tärkeitä henkilöitä.

Useampipäiväisissä kilpailuissa tulee ensimmäisen päivän kilpailun jälkeiset huoltotoimenpiteet valvoa sekä sijoittaa autot sen jälkeen yön yli säilytykseen. Alueen yövartiointi tulee järjestää tehokkaasti, koska varikolle jää yöksi paljon arvokasta tavaraa ja kalustoa, sekä parc ferme alueelle että varikolle kunkin kilpailijan varikkopaikalle..

Samoin alueen siivous ensimmäisen päivän jälkeen on tehtävä kunnolla, jotta seuraavana päivänä yleisön ja porukoiden ei tarvitse tulle kaatopaikalle vaan puhtaalle varikolle.

Huomioikaa, että tarkentuneiden sääntöjen mukaan on tupakointi sallittu vain sille osoitetulla alueella. Kilpailun järjestäjä on oikeutettu valvonnan tehostamiseksi sanktioimaan esim. sakolla kiellon rikkomisen. Mikäli haluatte sanktioida asian, laittakaa siitä tieto jo kilpailukutsuun (esim. tupakointi muualla kuin tupakointi paikoilla: sakko 10 €, toistuvista rikkeistä kilpailija avustajineen poistetaan varikolta)

Lisäksi huomioitavaa on uuden säännöt mukaan kilpailijan toimesta varikkopaikalta oltava sammutin (väh. 27 A 144 B-C luokka, 6 kg) sekä auton alla imeytysmatto, eli se pelkkä pahvi ei enää riitä. Edelleen on hyvä korostaa että näitä asioita on myös valvottava ja tarvittaessa puututtava puutteisiin.

14.2 Ilmoitustaulu

Kilpailun ilmoitustaulu on eräänlainen kilpailijoiden hermokeskus ja kokoontumispaikka varikolla. Ilmoitustaululta näkee kilpailijoiden etenemisen ajokaavioissa, kilpailijoiden virheet liputuksien muodossa sekä kaikki tarpeellinen tieto kilpailusta. Ilmoitustaulu tulee pitää järjestyksessä sekä tarvittaessa suojattava myös sateelta.

Ilmoitustaulun hoitamista varten tulee nimetä vastuuhenkilö. Ilmoitustaululle on myös usein viestiyhteys tietojen perillemeno varten.

Ilmoitustaululla tulee olla seuraavia papereita

- viranomaisten luvat / ilmoitus huvitilaisuuden järjestämisestä
- kilpailukutsu
- kilpailun ohjaajainfo
- kilpailun lisämääräykset
- korjattu lähtöluettelo
- ajokaaviot
- kunkin luokan osallistujat joko erillisinä lähtöluettelona tai kaaviotauluna
- lähtöjen lähtölistat
- palkittavien määrä ja palkinnot luokittain



- kilpailun johdon päätökset ja liputukset
- ostotarjousten alkamis- ja päättymisaika
- kilpailun tulokset
- muut ohjeet kilpailusta

14.3 Liikenteen ohjaus

Liikenteen ohjaukseen, sekä kauko- että lähiohjaukseen, pitää kiinnittää huomiota varsinkin isommissa kilpailuissa. Kilpailusta kertovat ohjaavat "nuolimerkit" täytyy laittaa tarpeeksi ajoissa kriittisiin risteyksiin, ohjaavat kääntymismerkit rata-alueelle kääntyessä isolta tieltä jne. Näitä merkkejä laitettaessa tulee noudattaa tielaitoksen tai taajamissa kunnan/kaupungin antamia ohjeita.

Tilapäiset pysäköintikiellot ja tilapäiset nopeusrajoitukset, niille pitää hakea luvat tarpeeksi ajoissa, yleensä tielaitokselta tai kaupunkien teknisestä toimistosta. Yleisön pysäköintipaikan pitää vetää mennen tullen, eikä se saisi olla liian kaukana radasta. Ohjaus ja pysäköinnin opastus tulee järjestää, koska muuten alueet ovat pian tukossa. Kaikki haluavat mahdollisimman lähelle rataa ja autot ovat silloin sikin sokin. Isommissa kilpailuissa tulee linja-autoille, asuntoautoille ja muulle isommalle kalustolla järjestää oma pysäköintialue tai osa-alue isommasta pysäköintialueesta. Sen tulee olla pohjaltaan kestävämpi ja siellä tulee olla tilaa kääntää ja liikkua.

Usein asuntoautot ja -vaunut tulevat paikalle jo edellisenä iltana ja silloin opastus täytyy hoitaa, muuten aamulla "nukkujia" on joka paikassa.

Liikenteellisesti kriittisin ja pahin hetki on yleensä kilpailun päätyminen. Suurin osa yleisöä lähtee pois viimeisen lähdön jälkeen ja silloin syntyy ruuhkia ja tukoksia. Nämäkin asiat voidaan saada sujumaan hyvällä ennakkosuunnittelulla ja tehokkaalla toiminnalla. On huolehdittava myös häiritsevistä toisten alueille pysäköinneistä, se aiheuttaa vain turhaa närää naapuruston ja maanomistajien kanssa.

14.4 Lipunmyynti

Lipunmyynti pitää aloittaa heti aamusta.

Kilpailijoiden mukana tulee yleensä muuta porukkaa niin paljon, että varikkoliput eivät aina riitä. Heille myydään heti pääsylippu.

Lipunmyynti voidaan suorittaa ennen pysäköintipaikalle tuloa, jos sivutie on vain kilpailuliikennettä varten. Muutoin pitää autot päästää ensin pysäköintialueille ja järjestää lipunmyynti sitten kilpailualueen "porteille".

Lipunmyyntiin kannattaa tehdä lippukartat eli kuvat sellaisista korteista ja lupalapuista, joilla pääsee ilman lipunostoa sisälle kilpailupaikalle.

Tällaisia ovat mm:

- nopeuden, kartingin ja tekniikan päätoimitsijalisenssi
- AKK:n omat henkilökortit,
- AKK:n vieraskortit,
- mediakortit,
- (mahdollisesti kaupunkien omat kortit)
- lehtimieskortit,
- omat vapaaliput,
- omat Vip-liput jne.

AKK:n korteista saa mallit materiaalipankista.

Myös toimitsijakortista malli, jotta toimitsijat pääsevät sisälle töihinsä.

Lipunmyyntiin kannattaa myös miettiä erillinen sisääntulo tai oma kaista näille erilaisilla lipuilla ja korteilla tuleville, silloin ne eivät tuki ja hidasta varsinaista lipunmyyntiä eli maksavien asiakkaiden sisääntuloa.

AKK:n henkilökortit, vieraskortit ja mediakortit sekä lehdistön edustajien lehtimieskortit oikeuttavat vapaaseen sisäänpääsyyn ja oleskeluun kilpailualueella, siis myös suljetuille varikoille.

Nopeuden-, kartingin- ja tekniikan päätoimitsijalisenssi oikeuttaa vapaaseen sisäänpääsyyn kilpailupaikalle järjestäjän osoittamaan paikkaan. Varsinkin arvokilpailuissa varikot on suljettu ja silloin näillä toimitsijalisensseillä ei ole sinne asiaa, ellei järjestäjä sitä toisin päättä. Tästä syntyy joka vuosi aina muutamien "ykköslisenssiläisten" kanssa riitaa.



Jos järjestäjä päättää, että varikolle mennään vain erillisillä varikkolipuilla, silloin heidän on ostettava tällainen varikkolippu erikseen. Miettikää asiaa, kummin päin teette, AKK ei sitä määrää.

Lipunmyynnissä tulee olla tarpeeksi henkilöitä. Kaksi lipunmyyjää vastaanottamassa 10 hengen porukkaa, muutama menee siinä aina ilmaiseksi sisään. Tämä on selvää tulojen menetystä, ja sitä ei kannata harrastaa. On muistettava lisäksi, että suurin osa yleisöä tulee sisään ½ tuntia – kilpailun alku aikana sisälle ja se teettää aina hieman ruuhkaa sekä pysäköinnin ohjauksessa ja lipunmyynnissä.

Siis muistakaa, tarpeeksi liikenteenohjaajia ja tarpeeksi lipunmyyjä, niin saadaan yleisö sisälle ja rahat oikeaan paikkaan. Mukana on aina myös sellaisia henkilöitä, jotka yrittävät keinolla millä hyvänsä päästä ilmaiseksi sisään ja säästää tällä tavalla muutama euro. Näitä porukoita varten kannattaa laittaa alueen reunoille muutama kiertävä lipunmyynti/järjestyshenkilöpartio, jotta pummit saadaan poistettua tai myytyä heille liput.

Lipunmyynnissä kannattaa miettiä ulkopuolista lipunmyyntiporukkaa kuten muita urheiluseuroja, metsästysseuroja, kyläyhdistyksiä jne. Heitä on vaikeampi puhua ympäri kuin omaa porukkaa ja kun heille maksetaan palkkio, ei "ilmaisia" lippuja enää ole. Erilaisia provisioita voi olla esim. 0,50 euroa / myyty lippu, 12 % myydyistä lipuista, kiinteä hinta 20 euroa / lipunmyyjä jne.

Isommissa kilpailuissa tätä mahdollisuutta kannattaa ilman muuta miettiä tai ei oikeastaan miettiäkään vaan se on pakon sanelema juttu. Oma porukka tarvitaan itse kisan tekemiseen ja muut voivat silloin hoitaa näitä oheishommia, jotka toki ovat erittäin tärkeitä. Pääsylippujen hinta kannattaa miettiä moneen kertaan uudestaan. Kannattaako pitää lipun hinta korkealla ja viedä asiakkaan rahat portilla jo siinä vaiheessa. Kannattaako pitää lipun hinta alhaalla ja antaa asiakkaan tuoda loput rahansa kioskiin.

Pääsylipun hinta kannattaa mukauttaa tarjottavan kanssa. Jos on tarjota kunnan ravintolapalvelut, siistit WC:t, hyvin sujuva kilpailu, voi lipun hintakin tällöin olla korkeampi.

Jos tarjottavat on heikohkot, voi 5 euron lippu olla hyvä.

Muistakaa kuitenkin että yleisönkin pitää rahoittaa kilpailua, ei tarvitse pyydellä anteeksi jos tarjottava on kohdillaan.

Ja muistakaa, lapset eivät tule yksin, lompakko on isällä tai äidillä. Perhelippu olisi hyvä vaihtoehto.

14.5 Toimitsijoiden sisäänpääsy

Toimitsijoiden sisäänpääsy on välillä ongelma. Lipunmyyntiin tai toimitsijaparkkiin voi laittaa oman pisteen, josta toimitsijat hakevat toimitsijakorttinsa, tarvitsemansa materiaalin, kenties ruokalaput jne. Samalla he eivät tuki sitä sisään menokaistaa, josta tulevat maksavat asiakkaat eli lipun ostajat. Toinen tapa on jakaa toimitsijakortit etukäteen joko suoraan toimitsijoille tai päällikkötasolle. Nämä jakavat omissa palavereissaan kortit eteenpäin. Kuitenkin jää aina joukko sellaisia toimitsijoita, joita ei tavoiteta etukäteen ja siten kortti pitää jakaa kilpailuaamuna paikanpäällä. Jos erillistä systeemiä ei tehdä, pitää portille laittaa lista niistä toimitsijoista, joilla ei ole vielä korttia jotta he pääsevät sisään. Sen jälkeen he hakevat toimitsijakorttinsa toimistosta. Jollain tavalla tämä kuitenkin on tarkastettava, muutoin käy niin että teillä onkin sovitus 100 toimitsijan sijaan 200 toimitsijaa sisällä alueella mutta vain 100 tekee töitä. Portilla lipunmyynnissä on enää turha selitellä, että olen tulossa toimitsijaksi, muistakaa huijareita ja lipun hinnan säästäjiä on aina liikkeellä. Portilla pitää tietää, ketkä ovat kilpailun toimitsijoita ja minkälaisilla korteilla he ovat varustettu tai miten heidän sisääntulonsa hoidetaan.

14.6 Yleisötilat

Jotta kilpailuun saadaan maksavaa yleisöä, pitää heidän viihtyvyyteen ja palveluun kiinnittää huomiota. Nykyaikainen ihminen, siis lähinnä vain katsoja, ei mielellään tule risukoihin tai savikkoihin ja multakasoihin katsomaan kilpailua. Viisi tuntia sora- ja maanrakennuksen reunalla ilman mitään tarjontaa, pölyn ja mölyn lisäksi, ei ketään viehätä. Ihmisille on tarjolla erilaisia mahdollisuuksia vapaa-aikansa viettämiseen ja taistelu katsojien sieluista on aina kovaa. Mitä parempaa viihdettä heille tarjotaan, mitä paremmissa olosuhteissa ja ympäristössä he saavat seurata tapahtumaa, sitä helpompi heitä on saada katsomoihin myös toisenkin kerran.

- risukot pitää raivata yleisöalueilta,
- samoin rata-alueen keskeltä pois näkyvyyttä estämästä,
- nurmet pitää niittää,
- entiset roskat kerätä pois ja



- tyhjentää roskikset, (tarvittaessa myös kilpailun aikana)
- eli yksinkertaisesti siistiä paikat kuntoon odottamaan maksavaa yleisöä.

Mikäli me haluamme pitää yleisöä tulolähteenä ja vieläpä siten, että se tulee toisenkin kerran kilpailuumme, pitää

- katsomotilat,
- kanttiinit,
- saniteettitilat,
- jätteiden keräyspisteet

olla yleisölle jopa mieluisia ja siistejä.

Kaikkein pahinta mainosta järjestäjälle on epäsiisti alue, pitkät jonot myyntipisteissä ja ei oon myynti kioskeissa ja muissa palvelupisteissä.

Saniteettitilat pitää olla kunnolliset ja siistit ja myös niiden kunnosta pitää huolehtia päivän mittaan.

Miehet kyllä käyvät puskipöydissä ja puun takana nostamassa jalkaansa mutta naispuolisille henkilöille se ei oikein käy. Pöntöt täynnä ja kamala haju ei ole mukavaa mainosta järjestäjälle. Mitä isompi kilpailu, sitä enemmän tyhjennyksiä ja huoltamista tulee tehdä kilpailun aikana.

Alueen muuhunkin jätehuoltoon tulee kiinnittää huomiota. Yleisöalueilla ja myyntipisteiden läheisyydessä tulee olla tarpeeksi roskiksia, jotta makkarapaperit ja muutkin roskat löytävät oikean osoitteen. Toisin paikoin on annettu jo määräyksiä jätteiden esikäsittelyyn ja erittelyyn, öljyjätteet erikseen, talousjätteet erikseen, pullot / tölkit erikseen jne. Tämä on tulevaisuutta ja tähän kannattaa varautua viimeistään silloin kun alueen ympäristölupa on seuraavan kerran viranomaisten käsittelyssä.

Ympäristölupien ehdot ovat koko ajan tiukkenemassa ja vaatimukset koko toiminnan suhteen kovenevat koko ajan.

Samoin kaksipäiväisissä kilpailuissa alueen siivous ensimmäisen päivän jälkeen on tehtävä kunnolla, jotta seuraavana päivänä yleisön ja porukoiden ei tarvitse tulla kaatopaikalle vaan puhtaalle kilpailualueelle.

14.7 Radan kunto

Radan kuntoon tulee kiinnittää jatkuvasti huomiota.

Mitä useammin sitä hoidetaan ja kunnostetaan, sitä helpommin se pysyy kunnossa ja samalla paranee koko ajan. Aina ennen kilpailua radankunnostuksen yhteydessä pitää huolehtia myös radan suoja-alueista, suoja-aidoista, ratamerkinnoista, radan siisteydestä jne. Radan lievealueet tulee möyhiä ja pehmentää.

Radan reunapenkat tulee muokata siten, että valuneet maamassat siirretään penkalle ja niiden kulmat rataan nähden terävöitetään, eli korjataan liukumäet pois. On huomioitava, että hiekkapenkat valuvat ja laskevat yllättävän nopeasti. Samoin rengasvallit tulee tarkastaa, että ne ovat ehjät ja turhia irtorenkaita ei radan reunoilla ole.

Kaiteet tulee tarkastaa, jotta pystytolpat ovat tukevasti maassa, kaiteet eivät lepata ja kiinnityspultit ovat kunnolla kiinni.

Ratavalvontapisteiden suojaus on myös aina muistettava tarkistaa, niiden penkat korotettava, ja edessä olevat liukumäet poistettava eli penkat jyrkiksi tai pehmeiksi. Ratavalvontapisteiden pakoteiltä kivet kannot puut ja muut esteet pois, jotta toimihenkilöt pääset nopeasti karkuun kun auto on tulossa jostain syystä niskaan. Ratavalvontapisteiden numerointi on oltava paikoillaan hyvissä ajoin ennen kilpailua kilpailupäivänä.

Myös PJ:n tehtävänä on kilpailuamuna tarkastaa rata ja sen kunto sekä sen vastaavuus voimassaolevaan radantarkastuspöytäkirjaan. Jos asiat ja rata eivät ole kunnossa, tietää se ratamestarille töitä.

Hyvin hoidettu rata saa kiitosta kilpailijoilta ja he tulevat seuraavankin kerran ajamaan sekä lisäksi silloin rata on helpompi myös pitää kunnossa.

Lähtöalue tulee olla kestopäällystetty asfaltilla tai betonilla vähintään 10 m matkalla kilpailijoiden ajosuuntaan. Leveyden tulee olla vähintään kaksi (2) m jokaista lähtöön osallistuvaa autoa kohti. Lisäksi lähtöalueen tulee olla tasainen, ei auton valumisia kumpaankaan suuntaan, kiviä ei saa asetella ei eteen eikä taakse.

Hinausurat on nykypäivänä oltava sellaiset, että hinaustoiminta ei hidasta kilpailua. Tarpeeksi paljon pistoja pois radalta ja hinaus suojaan muille urille, niin kilpailu saa jatkaa.



Radalta poistumistie maaliintulon jälkeen tulee olla sopivan jarrutusmatkan päässä. Sitä pitäisi myös päästä kulkemaan turvallisesti, vaikka osa lähdöstä on vielä meneillään.

Muutoin joudutaan odottamaan kaikki kilpailijat maaliin ja vasta sitten päästämään jono turvallisesti varikolle. Kilpailun johtajan antamien tummasävyisten lippujen näyttö käskää mennä suoraan varikolle.

Varikkotielle meno pitää tästäkin näkökulmasta olla turvallinen ja joustava, koska toiset jatkavat radalla vielä samaan aikaan kilpailemista.

Radan pölyäminen on monessa paikkaa suuri ongelma, se on ongelma sekä kilpailijoille että yleisölle. Runsas vedellä lutraaminen ja suolan käyttö tarpeeksi ajoissa ennen kilpailua auttaa ongelmaan. Tässäkin asiassa radat ovat eriarvoisessa asemassa, koska toisilla radoilla ei suolaa saa käyttää ollenkaan ja toisilla paikoilla ei ole mitään rajoitusta. Lisäksi tuo suola ei ole aivan ilmaista, edullisen tavaran löytymiselle on kyllä omat kanavat olemassa.

Kilpailun aikaiset pikaiset kastelut ovat yleensä pelkkää kosmetiikkaa. Pölyongelma on poissa vain muutaman lähdöt ja kuskit saavat kärsiä kuraisista tuulilaseista. Radan kestävyyyteen tulee kiinnittää jatkuvasti huomiota. Helpoin ratkaisu huonoihin paikkoihin on tietysti asfaltointi, mutta se on kallis ratkaisu ja ei aina jokkiksen hengen mukainen. Kun tätä konstia käytetään liikaa, tulee radan asfalttiosuudesta liian suuri ajatellen jokkista. Ja muistakaa, pelkät asfaltoidut paikka kohdat ajolinjan kohdalla eivät riitä. Rata tulee olla koko leveydeltään samaa materiaalia. Tarkoittaa sitä, että radan asfalttiosuuskohdilla asfaltin täytyy olla koko radan leveydeltä, ei pelkästään ajolinjalta. Ja muistetaan nuo radan mitat. Radan leveyden ohi ensimmäisen kaarteeseen yhdestä rivistä lähdettäessä tulee olla vähintään kaksi (2) m/auto. Muualla radan leveyden tulee olla vähintään 1,5 m/auto.

Radantarkastajat ovat puuttuneet noihin radan leveyksiin viime vuosina ja puuttuvat edelleen. Siis jotain muita konsteja on käytettävä. Rata joudutaan aika ajoin kaivamaan auki ja rakentamaan uudestaan. Sidoskerrokset ovat karanneet ja vain pelkkä liikkuva ja siirtyvä kevyt täyttöhiekka on jäljellä. Se mitä ainesta mihinkin kerrokseen tulee laittaa, on ammattilaisten asia ja näitä ammattilaisia ovat kunnan tienrakentajat.

15. KILPAILUTOIMISTO

15.1 Yleistä

Kilpailutoimisto on kilpailun hermokeskus.

Siellä työskentelee kilpailun sihteeristö, joka on yhteydessä ja sidoksissa melkein kaikkeen, mitä kilpailussa tapahtuu. Henkilökuntaa tulee olla tarpeeksi, koska kysymyksiä, pyyntöjä ja selvittämistä on vaikka kuinka paljon. Kilpailutoimiston kalustot, koneet ja muu materiaali pitää olla kunnossa, sillä jos kilpailutoimisto pettää, näkyy se heti muissa kilpailun osa-alueissa sekä näkyy kaikenlisäksi myös yleisölle.

Tietokoneiden, tulostus- ja muiden laitteiden toiminta ja huolto on varmistettava, jotta kaikki sujuisi ilman kummallista. Kuten edellä todettiin, on kilpailun sihteeristö ja kilpailuaikana kilpailutoimisto sidoksissa tiiviisti koko organisaatioon. Tehtäviin kuuluu erilaiset materiaalihankinnat ja välinehankinnat sellaista asioista, joita tehdään melkein joka pisteessä, eli kynää, tussia, papereita, pahveja jne.

Sihteeristö laatii yhteistyössä eri osa-alueiden päälliköiden kanssa toimitsijoiden toimintaohjeet sekä suunnittelee toimitsijoiden huollon kilpailun aikana, ruoka- ja makkaralaput jne. Myös toimitsijoiden toimitsijalaput ja mahdolliset asusteet tulee suunnitella ja jakaa niitä tarvitseville. Kuten huomaamme, sihteeristö on todella elintärkeä eikä se ole mikään erityinen osa kilpailua vaan se on ja näkyy kaikkialla.

15.2 Kilpailutoimisto

Olisi suotavaa että kilpailutoimisto ei ole se paikka josta materiaalit aamulla jaetaan.

On hyvä että päälliköt noutavat tarvitsemansa materiaalit jo kilpailua edeltävänä päivänä, ja jakavat ne henkilöstölleen itse.

Kilpailutoimistossa on aamulla muuta tehtävää kuin jakaa kyniä ja paperia, sekä toimitsijakortteja tai makkaralapuja.

Jos on tarve asioida kilpailutoimistossa kesken kilpailun, sen tulisi olla sallittua vain päälliköille.



Kilpailutoimisto on sijoitettava mahdollisimman keskeiselle paikalle kilpailualueella Oltava tarpeeksi henkilökuntaa, huomioita myös lähettien tarve ja määrä.

Pääsihteeri on kilpailutoimiston työnjohtaja, joka opastaa ja neuvoo alaisiaan ennen kilpailua ja kilpailun aikana Kilpailutoimistossa pitää olla tarpeeksi kaikkea toimistotarviketta; kyniä, tusseja, tavallisia nitoja sekä ammuttavia nitoja ilmoitustaulua varten, rei'ittäjiä, teippiä, nippusiteitä, lehtiöitä, kopiopaperi, kopiokoneita joiden huolto myös varmistettava, nykyaikana tietokoneet, kuittivihko, muovitaskuja, hakaneuloja eli tätä luetteloa voisi jatkaa vielä pitkään, mutta kaikkea mahdollista ja jopa mahdotontakin pitää olla.

15.3 Ilmoittautumisten vastaanotto kilpailupaikalla

Toimintatapoja on erilaisia. Toisaalla pääsee etukäteen saaduilla varikkolipuilla suoraan varikkopaikalleen ja sen jälkeen ilmoittautumaan kilpailutoimistoon. Toisaalla on erikseen tulotoimisto, jossa tiedot tarkastetaan ja annetaan varikkoliput kilpailualueelle sisäänpääsyä varten. Tavalla ei ole väliä. Tärkeintä on se, että ilmoittautuminen vetää eikä ruuhkaannu. Ilmoittautumislukkuja tai -pisteitä tulee siis olla tarpeeksi. Jos ilmoittautuminen tökkii, myöhästyy katsastus ja sitä kautta mahdollisesti myös kilpailun alku. Siis vaikuttaa moneen asiaan. Parilliset numerot eri luukuille kuin parittomat, luukulle enintään 20 - 40 numeroa eli tarpeeksi tekijöitä tähän hommaan. Kilpailijoille, jotka tuovat peruutuksen, tekevät autonvaihdon tai jälki-ilmoittautuvat, kannattaa laittaa oma luukku. Silloin he eivät hidasta muiden ilmoittautumisia ja homma nopeutuu. Sihteeri hakee eri pisteistä (esim. parilliset / parittomat jne.) heidän paperinsa ja suorittaa tarvittavat toiminnot. Muistakaa samalla heti täyttää tarvittavat kaavakkeet, jotta muutostiedot menevät perille kaikkiin tarvittaviin pisteisiin. Kaikki auton/kortin vaihdokset ovat myös 2008 alkaen maksullisia, maksu on sama kuin kilpailunne ilmoittautumismaksu.

Kilpailunaikana rikkoutuneen auton vaihto on maksuton.

Useampipäiväisissä kilpailuissa on huomioitava myös toisen päivän aamun mahdolliset muut katsastukset, tutkimukset tai toimenpiteet.

15.4 Kilpailijoiden ja nuorten luokan kuljettajien huoltajien tietojen tarkastus

- yleisen ja naisten luokan kuljettajat tulee olla 18 vuotta täyttäneitä.
- nuorten luokan kuljettajilta tarkastetaan virallinen henkilöllisyystodistus, joita ovat kolme seuraavaa: passi, virallinen poliisin myöntämä henkilöllisyyskortti tai ajokortti. (nuorten luokassa kilpailupäivänä oltava alle 18v. ikäinen)
- henkilöllisyystodistus tarkastetaan myös nuorten luokan huoltajalta. (yli 18v.)
- kyseisellä huoltajalla tulee olla lisäksi huoltaja/mekaanikko lisenssi tai kilpailijalisenssi.
- kaikilta kuljettajilta ja huoltajilta on jo ilmoittautumisen yhteydessä KITI-Kisapalvelujärjestelmä tarkastanut;
- kilpailulisenssin
- tutkinnot
- Nuorten luokan kilpailija on 15-17 vuotias.
- huoltaja on yli 18v.
- katsastuskortti kaikilta

15.4.1 Allekirjoitus

Tulospalvelu tai sitten sihteeristö tekee listauksen kuljettajista sekä huoltajista ja heiltä otetaan kuittaus eli allekirjoitus kilpailupaikalla aamulla ilmoittautumisen yhteydessä.

Näin täytyy juridiikka siltä osin, että kilpailijan ja tarvittaessa nuorten luokan huoltajan on allekirjoitettava ilmoittautuminen ja vahvistettava samat asiat kuin mitä varsinaisessa käsin täytetyssä ilmoittautumiskaavakkeessa on ollut.

- Listaan laitettava teksti esimerkiksi näin;

Täten vahvistan ilmoittautumistietoni oikeaksi, vakuutan lukeneeni kilpailun säännöt, sitoudun niitä noudattamaan sekä osallistumaan kilpailuun omalla vastuullani.



15.5 Osallistujien / autojen muutokset aamulla ilmoittautumisen yhteydessä

Kilpailijan eli ohjaajan vaihto oli ennen suoraan säännöissä kielletty. Nyt se kieltolause on otettu pois sääntökirjasta ja siten ohjaajan vaihto on nykyään sallittu. Kaikista seuraavista toimenpiteistä on tehtävä raportti ja muutokset katsastukseen, tuloslaskentaan, tuomaristolle sekä KITiin. Muistakaa hoitaa asia eteenpäin, jotta tieto ei jää makaamaan vain sihteeristöön. Ei ole kiva seurata kilpailua kun Matti on vaihtanut autonsa Volkkarista Fiattiin ja kuuluttaja lukee koko ajan vanhaa tietoa että Volkkar ja sama virhe näkyy tuloslaskennan listoissa. Kaikki muutokset on tehtävä myös lopullisiin lähtöluetteloihin ja tuloksiin. Näistä nämä muutokset puuttuvat aika usein. Tuloksissa ja lähtöluettelossa lukee että Matti voitti kisan Volkkarilla mutta katsastuskorttelistassa lukee Matin kohdalla Fiiatti.

Siis kerran vielä, kaikki kuljettajien ja autojen muutokset eteenpäin. Käyttäkää muutoksia listatessanne niitä valmiita kaavakkeita, niitä on saatavissa AKK:n nettisivuilta materiaalipankista. Näitä listoja ei lähetetä AKK:hon, ne ovat järjestäjän apuvälineitä.

Muuttuneet tiedot myös tulospalveluun!

15.6 Osallistujien peruutukset

Peruutus täytyy tehdä aina kirjallisesti. Usein se soitetaan etukäteen kilpailun järjestäjälle ja kirjallinen tulee perästä. Kaikki peruutukset kirjataan listoihin ylös, tulee ne sitten puhelimitse tai kirjallisesti. Peruuttaneita kuljettajia ei poisteta lopullisesta korjatusta osallistujaluettelosta, vaan heidän nimensä vedetään kevyesti yli ja perään kirjoitetaan peruuttanut, siis nimeä ei saa poistaa osallistujaluettelosta. Käytäntö valvojan kanssa toimii siten, että puhelinsoiton jälkeen odotetaan 2 - 3 arkipäivää kilpailun jälkeen, jos ei tule kirjallista peruutusta niin paperit valvojalle, jos kirjallinen peruutus tulee asia on sillä selvä. Peruutus tapahtuu myös silloin, kun auto menee aikaisemmin ajatussa luokassa rikki, ja seuraavassa luokassa ajamaan merkitty kilpailija tulee ja ilmoittaa peruuttavansa osallistumisensa ja haluaa ottaa osallistumismaksunsa takaisin. Käyttäkää silloin kaavaketta osallistumisen peruutus aikaisemmassa luokassa rikkoontuneen auton vuoksi. Tässäkään tapauksessa ei nimeä poisteta lopullisesta korjatusta osallistujaluettelosta vaan menetellään kuten edellä on mainittu.

Sitten tuo harvinaisempi tapaus, että auto menee katsastuksen jälkeen rikki ja sillä ei ajeta lähtöäkään. Tämän ensimmäiseksi ajettavan luokan, missä autolla oli tarkoitus ajaa, kilpailija ei peruuta vaan hän keskeyttää ja rahoja ei palauteta. Häntä ei merkitä peruuttaneeksi vaan keskeyttäneeksi. Kun samalla autolla oli tarkoitus osallistua myös muihin luokkiin tai luokkaan ja kilpailija tulee peruuttamaan osallistumisensa ja hakemaan osallistumismaksunsa takaisin, merkitään nämä tai tämä kilpailija peruuttaneeksi ja palautetaan rahat. Näissäkään tapauksissa ei nimeä poisteta lopullisesta korjatusta osallistujaluettelosta, kuten yllä on mainittu

Muuttuneet tiedot myös tulospalveluun!

15.7 Jälki-ilmoittautumiset

Jälki-ilmoittautuminen on mahdollista niihin luokkiin, joista ei ole suoritettu karsintaa, jos järjestäjä haluaa ottaa mukaan vielä kilpailijoita. Jälki-ilmoittautuminen on mahdollista kilpailua edeltävään päivään asti. Jälki-ilmoittautuneen kilpailijan osallistumismaksu on aina kaksinkertainen osallistumismaksu. Maksuista jaetaan puolet kyseisen luokan kolmelle parhaalle tasaisesti. Jälki-ilmoittautuneelle annetaan aina uusi numero, ei sitä peruuttaneen kilpailijan numeroa, jonka tilalle jälki-ilmoittautunut ehkä otettiin. Ainoastaan silloin, jos jälki-ilmoittautunut ajaa samalla autolla kuin joku toinen jossain muussa luokassa, saa hän tämän saman autossa jo olevan numeron. Kilpailijan tiedot merkitään lopulliseen korjattuun osallistujaluetteloon merkinnällä jälki-ilmoittautunut.

Muuttuneet tiedot myös tulospalveluun!

15.8 Auton vaihdot ja katsastuskortit vaihdot

Auton vaihtaminen ilmoittautumisajan päätyttyä on mahdollista. Auton vaihto sekä katsastuskortin numeron muuttuminen on aina ilmoitettava ilmoittautumisen yhteydessä kilpailutoimistossa.

Ilmoitetun auton kuutiotilavuuden muutos luetaan myös auton vaihdoksi. Nämä muutokset ovat maksullisia, vaihtomaksu on samansuuruinen kuin ao. kilpailun ilmoittautumismaksu. Aiemmissa ajatuissa luokissa rikkoutuneen auton vaihto sääntöjen mukaan ei ole maksullinen, kun vaihto tapahtuu jo kilpailussa mukana olevaan autoon. Jos kuutiotilavuus, painoluokka ja katsastuskortin numero muuttuu, merkitkää ne autonvaihdoksi.



Esimerkki 1;

ilmoitettu auto on VW enintään 1650 ja se vaihtuu VW enintään 2000, siis auton vaihto. Esimerkki 2; Fiat 133 vaihtuu toiseen Fiat 133:n, eli katsastuskortin numero vaihtuu ilmoittautumiseen, siis tämäkin on auton vaihto.

Silloin kun Ville vaihtaa autonsa numeron 55 eli Volkkarinsa Fiatiin, jolla kukaan muu ei aja tässä kisassa, ajaa Ville omalla numerollaan eli 55.

Nuorten luokan Ville ei ajakaa omalla autollaan numero 55, vaan vaihtaa sen isän yleisen luokan autoon numero 77, tällöin Villen numero muuttuu numeroksi 77.

Kaikki nämä muutokset on tehtävä lopulliseen korjattuun osallistujaluetteloon myös KITISSÄ.

Muuttuneet tiedot myös tulospalveluun!

15.9 Osallistumismaksujen kerääminen

Osallistumismaksujen kerääminen tapahtuu kilpailutoimistossa ilmoittautumisen yhteydessä, muistakaa varmistaa kuittimahdollisuus. Alussa on hyvä olla myös pientä pohjakassaa, koska kuljettajilla ei aina ole tasarahaa. Osallistumismaksut ovat vapaasti järjestäjän päätettävissä, vain liigaan on osallistumismaksut määrätty erikseen. Järjestäjä voi myös porrastaa osallistumismaksuja eri luokkien kesken, nuoret voivat vaikkapa päästä halvemmalla, jopa kaikilla voi olla osallistumismaksu vapaa jne. Järjestäjällä on mahdollisuus kilpailukutsussa määrittellä osallistumismaksun maksutapa esimerkiksi etukäteen kutsussa mainitulle pankkitilille. Tätä ovat jotkut järjestäjät käyttäneet siten, että etukäteen pankkiin maksettaessa osallistumismaksu on halvempi.

15.10 Kuljettajille jaettavaa materiaalia

Ilmoittautumisen yhteydessä kilpailijoille jaetaan hieman materiaalia.

- katsastuspöytäkirjan kilpailija tarvitsee mennessään katsastukseen
- kuuluttajalomake jaetaan tässä yhteydessä ja pyydetään palauttamaan vaikkapa katsastukseen
- ohjaajainfo pitää jakaa ainakin nuorille ja kuittausta vastaan, voi jakaa myös kaikille muillekin kuljettajille tarvittaessa ja halutessa
- muuta materiaalia, mitä järjestäjä katsoo tarpeelliseksi jakaa.

15.11 Kilpailunumerot

Kilpailunumerot hankkii ja kiinnittää kilpailija itse ennen kilpailupaikalle tuloa. Numerointi on oltava selkeästi luettavissa ja selkeästi näkyvillä katsastukseen mentäessä. Kilpailunumerot on pidettävä puhtaina ja luettavina koko kilpailun ajan huolimatta kilpailupäivän säästä.

15.12 Rikkoontuneen auton vaihto tai osanottomaksujen palautus

Auto hylätään katsastuksessa

Kun kilpailija on ilmoittautunut aamulla kilpailutoimistossa ja auto ei menekään läpi katsastuksessa eli se hylätään, niin silloin kilpailija ei ole mukana kilpailussa ja saa lähteä pois autoineen vaikkapa heti. Hänen ei tarvitse tehdä tässä tapauksessa kirjallista peruutusta ja auto ei ole myynnissä. Tällöin hänelle palautetaan osallistumismaksu takaisin, jos hän sen muistaa käydä pyytämässä. Lopulliseen korjattuun osallistujaluetteloon merkitään hänen kohdalle hylätty katsastuksessa, eli ei ole osallistunut kilpailuun, eikä nimeä saa poistaa tästä luettelosta. Kilpailijalle pitää lisäksi informoida, että auto tulee poistaa varikolta tai numerot tulee poistaa/peittää, jotta sitä ei sekoiteta ostotarjousmenettelyssä. Jos ollaan tarkkoja, niin tämän kilpailijan pitäisi palauttaa varikkolippunsaakin toimistoon. Varsinkin jos kilpailija hakee rahansa takaisin, muistakaa harkita tätä kohtaa. Samoin menetellään myös niiden muiden luokkien kilpailijoidenkin kohdalla, jotka ilmoittautuivat kyseisellä autolla tähän kilpailuun. Heidätkin on hylätty eikä kenelläkään tällä autolla ilmoittautuneista kilpailijoista ole oikeutta vaihtaa autoa tämän hylkäyksen jälkeen. **Ostotarjousoikeudet kilpailijana poistuu myös.**

15.13 Auto katsastettu mutta menee heti rikki

Kun kilpailija on ilmoittautunut aamulla kilpailutoimistossa ja katsastanut autonsa hyväksyttävästi, on hän mukana kilpailussa. Jos hänen autonsa rikkoontuukin jostain syystä ennen auton ensimmäistä kilpailulähtöä, on hän edelleen mukana kilpailuun hyväksytyjen joukossa, osallistumismaksua ei hänelle palauteta ja auto kuuluu olla mukana ostotarjousmenettelyssä. Hänet katsotaan tällöin keskeyttäneeksi, ei peruuttaneeksi. Todetaan vaan että kävi huono tuuri. Käyttäkää tällaisissa



tapauksissa ”keskeyttäminen” kaavaketta ja ottakaa kilpailijalta kuittaus. Muistakaa, vain itse kilpailija tekee tämän ilmoituksen, silloin varmistetaan, että kukaan ei tee sitä pilanpäiten. Jotta järjestäjä pysyy ajan tasalla eikä lähdönjärjestelyn tarvitse turhia odotella, viestittääkää kaikki tulleet keskeytysilmoitukset tuloslaskentaan, joka tekee koko ajan seuraavien lähtöjen listoja. Jos samalla autolla on ilmoittauduttu myös muihin luokkiin, menetellään heidän suhteen kuin auto olisi rikkoontunut aikaisemmin ajatussa luokassa. Eli peruuttaessaan osallistumisensa he saavat rahansa takaisin elleivät he vaihda autoa. Katso tarkemmin seuraava kohta.

Muuttuneet tiedot myös tulospalveluun!

15.14 Auto rikkoontuu aikaisemmin ajatussa luokassa

Kun auto rikkoontuu kilpailussa aikaisemmin ajettavassa luokassa niin pahoin, että sillä ei pystytä jatkamaan kilpailua, palautetaan tällä autolla vielä ajamattomiin luokkiin ilmoittautuneille kilpailijoille osallistumismaksu takaisin, mikäli he eivät vaihda autoa.

Kun kilpailija ottaa rahansa takaisin, hän ei ole osallistujana lopullisessa osallistujaluettelossa eikä siten osallistunut kilpailuun kyseisessä luokassa. Häntä ei kuitenkaan poisteta lopullisesta korjatusta osallistujaluettelosta vaan nimen perään laitetaan peruutus. Toisena vaihtoehtona vielä ajamattoman luokan kilpailija voi halutessaan vaihtaa autoa sellaiseen autoon, joka on siihen kilpailuun ilmoitettu ja esikatsastettu ja jolla ajetaan muissa luokissa. Vaihto on ilmoitettava välittömästi kilpailutoimistoon. Tämän aika on 10 minuuttia sen luokan A-finaalin maaliintulosta, jossa auto rikkoontuu, eli jonka jälkeen seuraavaksi ajettavassa luokassa kyseinen auto olisi kilpaillut.

Tässä vaiheessa on yleensä syytä pitää pieni tauko, ainakin tuo 10 minuuttia ja odottaa mahdollisia vaihtoja.

Järjestäjän on myös ilmoitettava kuulutuksella tuo vaihtoaika.

Esimerkkejä kun kyseessä on normaali yksipäiväinen kilpailu.

Nuorten tai naisten luokassa auto menee rikki ja samalla autolla olisi pitänyt ajaa myös yleisessä. Nyt yleisen luokan kilpailija voi vaihtaa autoa toiseen nuorten tai naisten luokassa ajaneeseen autoon, mikäli saa sellaisen käyttöönsä. Kilpailussa on myös etuveto/kardaani luokka, nyt autoa voi vaihtaa myös tällaiseen autoon, mikäli sillä ei ole ilmoitettu yleiseen luokkaan. Autoa vaihdettaessa yleisen luokan kilpailijan numero vaihtuu uuden auton mukaiseksi.

Kun auto rikkoontuu kilpailussa sen ensimmäisenä päivänä ajettavassa luokassa, on kaksipäiväisessä kilpailussa sen toisena päivänä tällä rikkoontuneella autolla aloittavalla kilpailijalla mahdollisuus vaihtaa autoa. Auton vaihto on ilmoitettava hyvissä ajoin kilpailun ensimmäisenä päivänä ja rikkoontunut auto kuuluu silloin ensimmäisenä päivänä myytävien autojen listalle.

- Auto saa olla kokonaan uusi auto, jolla ei vielä ole tässä kilpailussa ajettu, kilpailijan numero pysyy tällöin ennallaan. Auto katsastetaan normaalisti kilpailun toisen päivän aamuna
- Auto saa olla kilpailuun jo ilmoitettu ja katsastettu muussa luokassa ajanut auto. Vaihto pitää tällöin tehdä ensimmäisen päivän aikana ennen ostotarjousmenettelyn alkamista, jolloin tässä tapauksessa auto ei kuulu myyntimenettelyn piiriin ensimmäisenä päivänä. Kilpailijan numero vaihtuu auton numeron mukaiseksi.
- Auto saa olla ensimmäisenä päivänä myyntimenettelyssä saatu auto, se ilmoitetaan ja katsastetaan toisen kilpailupäivän aamuna uudelleen. Kilpailijan numero pysyy ennallaan.
- Jos auto todetaan rikkoontuneeksi vasta sen jälkeen kun ensimmäisen päivän ostotarjousaika on alkanut ja myytävien autojen luettelo julkaistu, on kilpailijalla edelleen mahdollisuus seuraavana aamuna tuohon vaihtoon. Rikkoontunut auto on silloin myynnissä toisena päivänä, eli kilpailijalla on ikään kuin kaksi autoa myynnissä. Samalla numerolla ei kuitenkaan voi olla kahta autoa. Tässä tapauksessa, kun kilpailija tulee ja ilmoittautuu kokonaan uudella autolla, kilpailijalle annetaan uusi kilpailussa käyttämätön numero. Jos kilpailija ilmoittaa ajavansa sellaisella autolla, joka on kilpailussa mukana vielä jossain toisessa luokassa, annetaan kilpailijalle tämän auton numero. Sama asia koskee niitä kahta kolmepäiväistä kilpailua, eli lasketaan aina edellisenä päivänä tapahtunut ei vain toisena päivänä tapahtunut auton rikkoontuminen.

Muuttuneet tiedot myös tulospalveluun!



15.15 Lopullinen korjattu osallistujaluettelo

Alunperin julkaistusta osallistujaluettelosta ei poisteta yhtään kilpailijan nimeä eli kaikkien kilpailuun ilmoittautuneiden kilpailijoiden tiedot tulee näkyä siitä. Tämä siksi, että AKK on siirtynyt kilpailijatietojärjestelmään, josta voi tulevaisuudessa seurata kilpailijan historiaa. Siihen lisätään ja muutetaan seuraavat asiat;

- jälki-ilmoittautuneiden tiedot alkuperäisen luettelon jälkeen ja maininta jälki-ilmoittautunut
 - kaikki auton vaihdot, vanha auto pois ja uusi tilalle
 - rikkoontuneen auton tilalle tulevat autonvaihdot sekä mahdolliset kilpailijan numeron vaihdot, vanhat tiedot pois ja uudet tilalle
 - peruuttanut kilpailija viivataan kevyesti yli ja perään sana peruuttanut
 - esikatsastuksessa hylätty kilpailija viivataan myös kevyesti yli ja perään sana hylätty katsastuksessa
- Lopullisen osallistujaluettelon tekee ja vahvistaa kilpailun järjestäjä.

On tärkeää että kaikki muuttuneet ilmoittautumistiedot menee tulospalveluun.

Aamun ilmoittautumistiedot, pikaisella aikataululla tulospalvelulle.

On turha viedä niitä tietoja ensin tuomaristolle, ne menee sitten myöhemmin lopullisen osallistujaluettelon mukana, ja myös erillisillä kaavakkeilla.

Muistakaa tehdä myös kaikki muutokset KITI-järjestelmään.

15.16 Kilpailijan keskeyttäminen (ei ajotilanteessa)

Tämä kappale ei tarkoita radalla ajettaessa eli lähdöissä tapahtuneita keskeyttämisistä. Kun kilpailija keskeyttää, muistakaa että rahoja ei silloin palauteta, keskeyttäminen ei ole peruutus. Edellä tuli mainittua jo yksi keskeyttäminen eli tuo auton rikkoontuminen hyväksytyn katsastuksen jälkeen ennen ensimmäistä kilpailulähtöä. Usein kuuluttaja kuuluttaa, että jos ette voi jatkaa kilpailua auton rikkoonnuttua, käykää ilmoittamassa siitä kilpailutoimistoon. Tunnollinen kilpailija tulee tällöin toimistoon ja sanoo, että auto meni rikki, en voi jatkaa enää kilpailussa. Tämä katsotaan keskeyttäneeksi. Käyttäkää tällaisia tapauksia varten myös keskeyttämiskaavaketta. Siinä ei tarvitse olla muita tietokohtia kuin kilpailijan numero, luokka, nimi ja kohta allekirjoitusta varten, siis riittää yksi rivi kilpailijaa kohden. Ottakaa siihen kilpailijan kuittaus, ei huoltomiehen eikä kenenkään muunkaan, vain kilpailijan. Jos kilpailija ei itse saavu kuittamaan keskeytystään, ei tehdä mitään vaan annetaan nimi olla listoilla. Tieto keskeyttämisistä **täytyy** viestittää tuloslaskentaan ja siellä otetaan kilpailija pois seuraavien lähtöjen kaavioista. Tämä nopeuttaa ja helpottaa toimintaa, lähdönjärjestäjien ei tarvitse odotella ja ihmetellä, missä kuskit viipty, lähtöihin ei jää tyhjiä reikiä jne.

15.17 Ohjaajainfo / ohjaajakokous

Ohjaajakokous on pakollinen ainoastaan kokeilukilpailuissa. Muissa kilpailuissa sen voi pitää ja joskus se varmaankin on myös aiheellista. Mikäli ohjaajakokous pidetään, kilpailijoiden osallistuminen siihen on silloin pakollinen. Ohjaajainfo tulee jakaa nuorten luokan kilpailijoille kuittauksista vastaan ilmoittautumisen yhteydessä, muiden luokkien kilpailijoille se julkaistaan ilmoitustaululla. Toki ohjaajainfon voi jakaa kaikille jos järjestäjä niin haluaa. Mahdolliset muutokset ilmoitetaan lisämääräyksinä kilpailun virallisella ilmoitustaululla, josta kilpailijat veloitetaan ne tarkastamaan. Ohjaajainfo itsessään on lisämääräyksen voimainen eli osa kilpailun sääntöjä.

Ohjaajainfon sisältämät asiat;

- Kilpailun yhteystiedot
- Tuomaristo
- Tärkeimmät päätoimihenkilöt
- kilpailun johdon sijainti
- kilpailijoiden yhdyshenkilön sijainti, jos häntä käytetään
- kilpailun sihteeristön sijainti
- Erikoismaininnat katsastuksen suhteen
- kaatokatsastuspaikka
- ohjeet punnituksesta ja äänen mittauksesta
- Turvallisuusasiat
- sairauton ja/tai lääkärin sijaintipaikka



- kaatokiidon hakumenettely jos käytetään
- sammutusyksiköiden ja sammuttimien sijainti
- Erityismääräyksiä
- ajokaavioihin tai ajojärjestykseen
- varikolle tulossa
- liputuksessa
- poikkeamat radantarkastuksesta
- kilpailun erikoissäännöt
- Ostotarjousmenettelyn alkamisaika ja paikka
- Tervetuloa kilpailuun

Lähetystavan näytön ohessa on hyvä paikka tarkentaa haluttuja tietoja ohjaajainfostakin.

16. KILPAILUN SUORITUSTAVAT

16.1 Yleistä

Kilpailut suoritetaan nykyään pudotusajona.

Tämä on ainoa ajotapa, jonka sääntökirja tuntee. Muut ajotavat (piste- ja aika-ajo) ovat olleet sen verran harvinaisia, että ne on poistettu sääntökirjasta. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että niitä ajotapoja ei saa käyttää. Jos muita ajotapoja käytetään, on niiden säännöt hyväksyttävä ensin lajipäälliköllä ja sitten ne on julkaistava kokonaisuudessaan kilpailukutsussa

16.2 Kilpailijan osallistumisoikeudet ja osallistumisvelvollisuudet

Kilpailijan on tultava luokassaan aina kaikkiin lähtöihinsä auton omalla polttomoottorilla ja voimansiirrolla.

Kilpailija on osallistunut lähtöönsä, kun hän on ollut lähettäjän käskynalaisuudessa vaikka sitten jäisikin viivalle. Ajokaaviot tulee rakentaa siten, että kaikille kilpailijoille annetaan mahdollisuus osallistua vähintään kahteen lähtöön luokassaan kuitenkin liputukset huomioiden.

Katso sääntökohta myös sääntökirjasta!

Sama sääntö siis pätee 2-päiväisissä kilpailuissa, myös toisena päivänä jatkon selvinneille kilpailijoille on annettava mahdollisuus osallistua vähintään kahteen lähtöön luokassaan kuitenkin liputukset huomioiden.

Mutta luokkansa ensimmäisessä lähdössään mustan lipun saaneet eivät aja toista kertaa sen luokan kilpailussa. Sama asia koskee 2-päiväisen kilpailun toista päivää, silloin kilpailu ikään kuin aloitetaan alusta niiden kilpailijoiden kanssa, jotka ovat selvinneet luokassaan toiselle kilpailupäivälle. Mikäli järjestäjä joutuu poistamaan auton lähtö- tai keräilyalueelta kilpailijan luokkansa ensimmäisessä lähdössä, saa kilpailija osallistua ajokaavion mukaisesti seuraavaan lähtöönsä. Yleensä tämä tarkoittaa keräilyerää. Tässäkin asiassa sama sääntö koskee toisen kilpailupäivän ensimmäistä lähtöä. Poistamisen syy on yleensä tekninen vika, öljyvuoto, polttoainevuoto, valo ei pala tai sitten oikeastaan mikä tahansa järjestäjän määrittelemä oikea syy. Lähdön tuloksessa kilpailija on silloin lähtönsä viimeinen (osallistumaton).

Lähdön pituus on alkuerissä järjestäjän harkinnan mukainen, finaaleissa vähintään 2400 metriä. On olemassa hyviä esimerkkejä siitä, että maali on muuallakin kuin kilpailun johtotornin kohdalla.

16.3 Pudotusajo

Pudotusajo on meillä se normaali ajotapa.

Kilpailu ajetaan järjestäjän julkaiseman ajokaavion mukaisesti. Ajokaavion rakenne riippuu suuresti osanottajamäärästä. Ajokaavioon kuuluvat esimerkiksi :

alkuerät, keräilyerät, välierät, finaalikarsinnat, sijoituserät ja finaalit.

Lähdöt tapahtuvat aina yhdestä rivistä. Lähdön tuloksen perusteella kilpailijat sijoitetaan ajokaaviossa sen sijoituskaavion mukaisesti seuraaviin lähtöihin.

Sijoituskaavion mukaisesti kilpailijat myös karsiutuvat jatkosta tuloksensa perusteella. Mikäli kilpailija ei osallistu lähtöön, johon hänet on sijoitettu, hän ei saa tulosta ko. lähdöstä eikä hänellä ole jatkumahdollisuutta, (poislukien ensimmäinen lähtö). Pudotusajoissa tulee varsinkin karsintaerissä se vaihe, jolloin lähdöt ovat vajaita. Tämä on ikävystyttävä tynkävaihe, josta yleisö eivätkä myöskään kilpailijat pidä. Lähdössä on kolme autoa ja kolme jatkaa, aika turhauttavaa kaikille osapuolille. Kilpailija voi tässä vaiheessa tehdä oman ratkaisunsa ja ajaa suoraan pysäköintivarikolle lähdön jälkeen. Hän ei menetä mitään, säästää kilpailukalustoaan, kun kaikki kuitenkin jatkavat. Kaikkien luokkien tai oikeastaan minkään luokan ajokaaviota ei kannata julkaista etukäteen, ennen kuin on luokan lopullinen osallistujamäärä selvillä.

Yleensä nuorten ja naisten luokkien ajokaaviot selviävät silloin kun ilmoittautuminen ja katsastus päättyy. Tällöin saadaan lopulliset osallistujamäärät selville. Yleisen luokan lopullinen osallistujamäärä ja siis myös ajokaavio selviää sitten vasta, kun tuo rikkoontuneiden autojen vaihtoruletti päättyy. Tämä on se hetki, jolloin lopullinen ajokaavio syntyy. Hahmoteltu ajokaavio saadaan tiivistettyä, ja tynkälähtöjä ei tule väliin.

17. TULOSLASKENTA

17.1 Yleistä

Kilpailujen nopeus ja osanottajamäärien suuruus edellyttävät nykyaikaista ATK-laitteistoa ja toimivaa ohjelmistoa – ja mikä tärkeintä, osaavaa tulospalveluhenkilöstöä.

Tämä on yksi niitä kilpailun osa-alueita, jonka onnistuminen näkyy jopa kilpailun kestossa.

Tuloslaskenta on sidoksissa moneen kilpailun osa-alueeseen, eli monen eri osa-alueen päätökset vaikuttavat tuloslaskennan tekemisiin.

Näitä ovat mm.

- aamun ilmoittautumiset
- ilmoittautumismuutokset kesken kilpailun
- lähdön keräily,
- vilppilähdöt,
- kilpailun johdon päättämät liputukset,
- keskeyttämiset jne.

Kaikissa osa-alueissa voi tapahtua sellaista, joka vaikuttaa tuloslaskentaan. Siksi toimiva viestiyhteys tuloslaskentaan on elintärkeä, saadaan tiedot ilmoittautuneista, peruuttaneista, auton vaihdoista, lähtöön osallistuneista, maaliintulojärjestyksestä, keskeyttäneistä, vilpeistä ja liputuksista.

Toimivia tapoja on varmasti paljon, on puhelimia, telefaxeja, putkipostia, lähettejä jne, pääasia on kuitenkin, että kaikki tarvittava tieto siirtyy oikeana tuloslaskentaan ja **lisäksi nopeasti**.

Jos jossakin kohtaa tapahtuu virhe, näkyy se heti tuloslaskennan tuotoksissa, väärä auto väärässä paikassa. Tuloslaskennan kannattaa hieman kiinnittää huomio siihen, että osallistuvatko kaikki kuljettajat ensimmäiseen alkueräänsä, vai jäävätkö he siitä pois ilmoittamatta mitään. Tähän saattaa olla syynä se, että he ilmoittautuvat kilpailuun, katsastavat autonsa mutta eivät aja yhtään lähtöä.

Kun tällaista ilmenee, kannattaa siitä ilmoittaa kilpailun sihteeristölle. Jos joku kuljettaja tekee sitä useasti, aikoo lajiryhmä puuttua tiedot saatuaan asiaan.

Järjestäjä saa rakentaa kaaviot oman halunsa mukaisesti, koska entisten pistelaskukaavioiden määräämiä kilpailijoiden sijoitusmääriä ei enää ole. Kuitenkin on huomioitava, että jos kilpailijoita on luokassa 100 kappaletta, ei pelkkä A-finaali riitä vaan finaaleita tai sijoituseriä on oltava enemmän.

17.2 Ajokaaviot

Ajokaavio kertoo kuljettajille ja katsojille, millä sijoituksella pääsee jatkamaan ja millä karsiutuu. Ajokaaviot julkaistaan kun on lopulliset osanottaja selvillä.

17.3 Pudotuskaavio

Pudotuskaaviossa jokaiselle kilpailijalle on varattava mahdollisuus ajaa vähintään kaksi lähtöä liputukset huomioiden. Tämän vuoksi on alkuerien jälkeen ajettava karsintoja, joissa ajavat alkuerissään huonoimmin sijoittuneet (esim. 4., 5. ja 6.).



Karsinnoista parhaat pääsevät vielä jatkamaan esim. välieriin tai jatkokarsintaan. Karsintalähtöjen määrä riippuu kilpailun aikataulusta ja osanottajamäärästä. Suurempi osanottajamäärä vaatii tiukemman karsinnan, jotta kaikki lähdöt saadaan ajettua aikataulun puitteissa.

17.4 Sijoituskaaviolla ajaminen

Kilpailua varten ajokaavion mukainen sijoituskaavio voidaan tehdä etukäteen. Koska lopullinen kilpailijamäärä tiedetään vasta kilpailupäivänä ilmoittautumisen loputtua, on valmiita sijoituskaavioita oltava eri automäärille (ajokaavioille) valmiina useampia. Tämä teettää etukäteen paljon työtä, mutta nopeuttaa kilpailun läpivientiä. Koska sijoitukset on valmiiksi arvottu, ei tuloslaskennan takia tarvitse periaatteessa pitää minkäänlaisia taukoja!

Kilpailijan seuraava lähtö tiedetään heti maaliintulon jälkeen. Joskus tulee kuitenkin väkisinkin niin lähekkäisiä lähtöjä, että kilpailijalle on syytä varata sen verran aikaa, että ehtii käydä katsomassa seuraavan lähtönsä ja laittaa kaikki lähtökuntoon. Jotta ajokaavio saataisiin mahdollisimman tasapuoliseksi kilpailijoille, on pyrittävä saamaan välierä- / semifinaalilähdöt tasamääräisiksi. Alkuerissä voi helpomminkin olla eri automääriä / lähtö. Kuitenkin jos autoja on max. 6 / lähtö, pitäisi ehdottomasti pyrkiä välttämään 4 auton ja pienemmän määrän lähtöjä. Alkueriensä viimeisiä voi sijoitustaulukossa sijoittaa karsintojen viimeisille paikoille siten, että mikäli esim. auton rikkoontumisen takia kilpailija ei jatka enää karsintaan, lähdöstä jää viimeinen paikka pois. Näin samalla sijoituskaaviolla voidaan ajaa useamman eri automäärän ajokaaviolla.

17.5 Sijoituskaavio

Sijoituskaavio on tuloslaskennan etukäteen tekemä "hyppytaulukko", joka kertoo tuloslaskennalle tarkasti mihin lähtöön ja lähtöpaikalle kukin sijoittuu

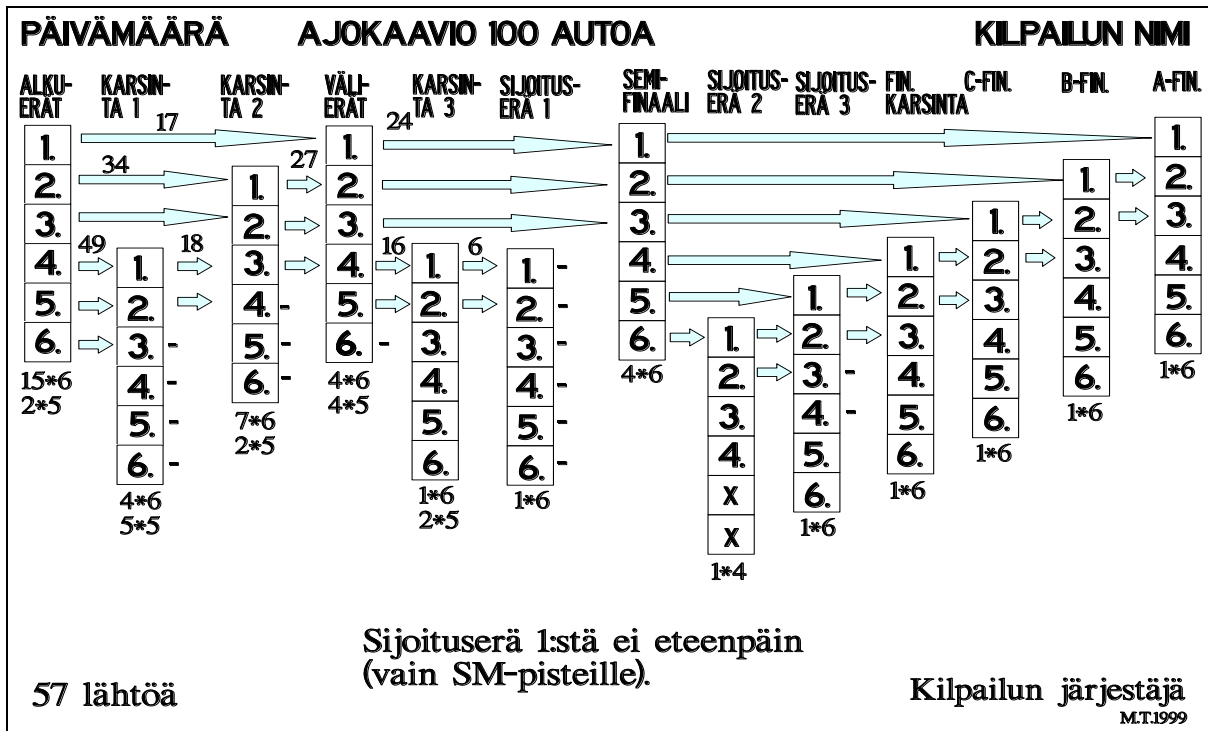
(esimerkiksi 1. lähdön voittaja sijoittuu lähtöön 25 radalle 2, toinen lähtöön 18 radalle 3 jne.). Tämä sijoituskaavio tehdään ajokaavion perusteella etukäteen ja ajetaan paperilla läpi.

Tällä "koeajolla" varmistetaan, että kaavio toimii. Älkää kuitenkaan julkaisko tätä hyppykaaviota ilmoitustaululla, koska se saattaa aiheuttaa vääränlaista taktikointia ja jopa vaaratilanteita, siis ei ilmoitustaulun ruudukkoihin näkyville. Koska lopullista kilpailijamäärää ei etukäteen tiedetä, joudutaan näitä sijoituskaavioita tekemään useampia. Jos ajokaavion eri erien (alkuerät, karsintaerät jne.) lähtömäärät ei muutu, sama sijoituskaavio sopii näille ajokaavioille. Tällaisella sijoituskaaviolla ajettaessa kilpailun aikana ei saa tehdä lähtömääriin muutoksia.

Esimerkki varikkotaulun lähdöistä. Ruutuihin tulee vain numerot.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Esimerkki varikkotaulun lähdöistä. Ruutuihin tulee vain numerot.



Kuva A

Esimerkkikaaviossa (kuva A, 100 autoa ja 6 autoa / lähtö) on nuolen yläpuolelle merkitty nousevien kuljettajien lukumäärä. Tämä ei ole välttämätön tieto muille kuin tuloslaskennalle ja voidaan jättää pois julkaistavasta kaaviosta. Lähtöpylväiden alle on merkitty lähtijöiden määrät (esim. 4*6 ja 5*5 tarkoittaa 4 kuuden ja 5 viiden auton lähtöä). Tämänkään tiedon ei tarvitse olla julkaistavassa ajokaaviossa näkyvillä, mutta tuloslaskennan (ja sitä kautta esim. lähdönjärjestelyn) pitää se tietää.

Esimerkissä on finaalinousijoita laitettu 2 ja finaaleja 3. Finalisteja saadaan näin 14. Yhdellä nousijalla finalisteja olisi kolmen finaalin kisassa 16. Finalistien määrä riippuu siis lähtijöiden määrästä / lähtö, ajokaaviosta ja ns. nousijamäärästä. Koska lähtijämäärä on 100 (-150), on SM-sijoituspisteet saatava kolmellekymmenelle kilpailijalle.

Esimerkissä tähän on käytetty sijoituseriä, joista sijoituserä 1 on vain näiden pisteiden takia ajettava erä, josta jatkomahtodollisuutta ei enää ole. Sijoituserä 2 ja 3 ajetaan samasta syystä, eli SM-sijoituspisteiden takia.

Mikäli halutaan, ne lähdöt voidaan ajaa myös finaalin nimellä (finaalikarsinta = D-finaali, Sijoituserä 3 = E-finaali jne.). Tällöin finalistien määrä nousee vastaavasti. Finalistien määrä on suhteutettava osanottajamäärään. Jos kilpailuun osallistuu 50 kilpailijaa ja 20 palkitaan, tuntuu se suhteettomalta. Ennen ajokaavio tekemistä on sovittava kilpailun johdon kanssa mm. finalistien määrästä, montako lähtijää / erä, minkälainen aikataulu, montako luokkaa, yhdistetäänkö luokkia jne.

Ajokaaviota tehdessä huomioi ainakin seuraavat asiat:

Montako autoa / lähtö

Ajettava matka / lähtö

Kilpailijamäärä / aikataulu

Finalistien / palkittavien määrä

SM-pistepörssin vaatima sijoittuneiden määrä

Mikä voisi olla lopullinen osallistujamäärä (vaihtoehdot)



Ehtikö kilpailija tarkistaa seuraavan lähtönsä ja valmistautua siihen? (sijoittuminen seuraaviin lähtöihin).

Tarkasta lähtöjen määrät sekä lähtijöiden ja nousijoiden määrät lähdöissä. Pienikin laskuvirhe riittää sekoittamaan koko paletin.

Ajokaaviota suunnitellessa kannattaa tarkistuttaa ne jollakin, joka todella tarkistaa ne! Kun ajokaaviosta tekee muunnelmia aina suuremmalle tai pienemmälle automäärälle, tulee "sokeaksi" kokonaisuudelle ja lopputulos saattaa olla aivan jotain muuta kuin on ollut tarkoitus. Useampipäiväisissä kilpailuissa huomioikaa toiselle päivälle ajamaan päässeiden osalta karsinta. Jos mahdollista, pitäisi olla mahdollisuus ajaa toisenakin päivänä ainakin kahdessa lähdössä. Ajatelkaa asiaa kilpailijan kannalta, ekana päivänä "taistelemalla" karsintojen kautta seuraavalle päivälle jatkoon, seuraavana päivänä yksi lähtö ja karsiutuminen, se on todella turhauttavaa. Karsiutumisten määrä eri lähdöissä tulee suunnitella siten, että huomioidaan radan pituus ja ajettavat kierrokset ja käytettävä aika. Järjestäjä voi käyttää ns. "rankempaa" kaaviotakin tarvittaessa, jos siihen on olemassa perustellut syyt.

Ajokaavioexperttejä on tulospalvelut. Järjestäjän ei paljoa kannata niistä paineita ottaa. Luokan lopulliset osallistujamäärät ja radan kapasiteetti ratkaisee sen paljonko lähtöjä kuhunkin luokkaan tulee.

Tulospalvelu sen jälkeen tarjoaa järjestäjälle vaihtoehtoja, usein se ensimmäinen on se oikea.

18. KATSASTUS

Katsastustoiminnasta vastaa normaalisti katsastuspäällikkö. Pätevyysvaatimuksena on liiton tai alueen järjestämille katsastuspäällikköpäiville osallistuminen vähintään kerran kolmessa vuodessa ja vähintään tekniikan päätoimitsija-lisenssi (vanha I- ja II-lisenssi kelpaa voimassaoloaikansa loppuun).

18.1 AKK:n pääkatsastaja

AKK nimeää SM-tason kilpailuihin AKK:n pääkatsastajan, joka toimii tuomariston neuvonantajana teknisissä asioissa.

- osallistuu tuomariston kokouksiin
- sopii katsastuspäällikön kanssa etukäteen painopistealueet
- varmistaa etukäteen kilpailun tekniikkaryhmän riittävyyden ja pätevyyden
- varmistaa etukäteen katsastuspaikkojen ja
- katsastusvälineiden riittävyyden
- selvittää pulmakysymykset yhdessä katsastuspäällikön kanssa
- tekee esitykset tekniikka-asioista kilpailun johtajalle ja tuomaristolle neuvoteltuaan ensin asiasta katsastuspäällikön kanssa
- turvaa kilpailijoiden oikeusturvan tekniikka-asioissa
- toimii harkitusti sääntöihin nojaten, ennakkopäätöksiä välttämällä ja päättäväisesti
- laatii raportin kilpailun tekniikka-asioista järjestäjälle ja AKK:lle

Kansallisissa ja alueellisissa kilpailuissa kyseiset tehtävät kuuluvat kilpailun katsastuspäällikölle.

18.2 Tekniikkalisenssit

Tekniikkalisenssit ja vaatimukset ovat seuraavat:

Päätoimitsijalisenssi (tekniikka) SM, Kansallinen ja Aluekilpailuissa pääkatsastajalla ja katsastuspäällikköllä.

Muilla peruslisenssi (tekniikka)

18.3 Katsastuspäällikön tehtävät

Kilpailijoiden henkilökohtaisten ja kilpa-autojen turvallisuusvarusteiden sekä autojen sääntöjenmukaisuuden valvonta kuuluu katsastukselle. Katsastuspäällikkö tekee etukäteen kilpailun katsastussuunnitelman ja vastaa sen toteutuksesta.

Hän hankkii ja tekee ja sopii ja suunnittelee

- hankkii riittävästi henkilökuntaa (katsastusmiehet ja apulaiset)
 - järjestää katsastuspaikan ja välineistön
 - huolehtii katsastusalueen järjestyksestä
 - laatii katsastusaikataulun
 - johtaa katsastustoimintaa
 - varmistaa vaa'an saatavuuden ja toimivuuden punnituksissa
 - suorittaa kaatokatsastukset
 - laatii katsastuspäällikön raportit tuomaristolle
 - turvallisuustarkastus
 - välikatsastus
 - loppukatsastus
 - suunnittelee mahdolliset loppukatsastustoimenpiteet
 - suunnittelee ja toteuttaa parc fermee alueen toiminnan
-
- tekee esitykset tekniikka-asioista kilpailun johdolle vietäväksi tuomariston käsittelyyn
 - sopii lähdönjärjestelyn kanssa, kuka tarkastaa kilpailijan varusteet lähtöviivalla / alueella
 - järjestää katsastuksen / tarkkailun lähtöviivalla eli öljy / polttoainevuotojen tarkkailu
 - järjestää sadesäällä ja talvella valojen toimivuuden tarkkailun

Mikäli autoa ei hyväksytä ensimmäisellä yrittämällä katsastuksessa ja sille annetaan korjausmääräys, voi kilpailija lastata autonsa ja käydä korjaamassa sen kilpailualueen ulkopuolella, mikäli hän ehtii sen tehdä katsastusajan puitteissa. Autoa ei kuitenkaan saa enää tässä vaiheessa vaihtaa. Sääntökirjassa suositellaan, että kilpailupaikalla tulee olla vaaka. Tämä on suositus, mutta katsastuspäällikön tulee varmistaa asia vähintään siten, että vaaka on käytettävissä tarvittaessa. Tällainen tarve ilmaantuu ainakin silloin, kun auton tekniikkaa kohtaan, (auton paino, moottorin kokko jne.) tehdään vastalause. Mikäli kilpailija esittää katsastuksessa sääntöjenvastaisia turvallisuusvarusteita, (ajopuku, kypärä, turvavyöry, kuljettajan istuin), tulee katsastuksen ottaa nämä kilpailun ajaksi haltuunsa. Samoin tulee menetellä, jos varusteet ovat epäkuntoisia eivätkä ole turvallisia käyttää. Mikäli kilpailijan auto ei läpäise kilpailun katsastusta ja sitä ei hyväksytä kilpailuun, ei sillä autolla ilmoittautuneilla kilpailijoilla ole oikeutta vaihtaa autoa. Kyseiset kilpailijat saavat poistua kilpailupaikalta välittömästi ja viedä autonsa mukana. Pyytäessään he saavat myös ilmoittautumismaksunsa takaisin. Auto ja kilpailijat voivat kyllä jäädä varikolle, mutta auton numerot tulee poistaa tai peittää. Lisäksi suositellaan, että jos kilpailun aikana suoritetaan välikatsastuksen yhteydessä tarkastuspunnituksia, tulee vaaka olla kilpailupaikalla heti aamusta, jotta kilpailijat voivat vapaaehtoisessa punnituksessa tarkastaa autonsa painon. Näin heillä on mahdollisuus varautua kilpailun aikaiseen punnitukseen.

18.4 Katsastuksen käsikirja

Tekniikkalajiryhmä on tuottanut katsastuksen käsikirjan, joka on saatavissa materiaalipankista AKK:n sivuilta.

Se on täynnä hyvää tekstiä ja jokaisen päällikön tulee ehdottomasti tutustua siihen ja suositellaan myös muun katsastushenkilöstön perehtyvän siihen huolella



19. LÄHTÖALUEEN TOIMINTA

19.1 Yleistä

Järjestäjän on selkeästi eriteltävä ja merkittävä lähtöalueella kaksi (2) aluetta, jotka ovat lähdön keräilyalue ja lähtöalue. Tämä sen vuoksi, että näillä kahdella eri alueella on oma tehtävänsä ja niillä on kummallakin myös omia rajoituksia, mitä saa tehdä ja mitä ei saa tehdä. Henkilöitä lähtötoiminnassa tulee olla riittävästi. Toiminnasta vastaa lähdön järjestelypäällikkö tai lähdön keräilypäällikkö sekä lähtötuomarien päällikkö, jotka voivat toki olla sama henkilö. Toimihenkilöinä ovat lähdön järjestäjät keräilyalueella, lähdön järjestäjät lähtöalueella sekä lähtötuomarit. Lisäksi tarvitaan mahdollisesti järjestyshenkilöitä pitämään ajoväylät auki ja ylimääräiset pois alueilta. Lähtötuomarien päälliköllä sekä lähtötuomareilla on lisenssivaatimus. Lähtöjen keräämiseen ja kokoamiseen on paneuduttava kunnolla, koska siinä hukataan helposti aikaa. Oikeiden lähtölistojen saanti nopeasti on edellytys lähtöjen kasaamisen onnistumiselle. Tästä toiminnasta pitää tuloslaskennan ja kilpailun johdon/sihteeristön huolehtia todella tarkasti ja nopeasti.

Mikäli järjestäjä joutuu poistamaan kilpailijan lähtö- tai keräilyalueelta kilpailijan ensimmäisessä lähdössä tai jatkoon selvinneen kilpailijan 2-päiväisen kilpailun toisen päivän ensimmäisessä lähdössä, saa kilpailija osallistua ajokaavion mukaisesti seuraavaan lähtönsä korjattuaan poistamiseen johtaneen syyn tai vian. Lähtö- ja keräilyalueella tulee olla tekniikan edustaja. Sääntöjen mukaan päätöksen auton poistamisesta lähdöstä, joko lähtöalueelta tai keräilyalueelta teknisen vien vuoksi tekevät tekniikan edustaja ja kilpailun johtaja yhdessä, sopikaa menettelystä. Käytännössä öljyvuodot ja polttoainevuodot ovat sellaisia syitä, joiden vuoksi auto poistetaan lähdöstään. Myös sähköviat eli pimeät lamput aiheuttavat lähdöstä poistamisen. Suositeltavaa kilpailun jatkoerissä on, että kilpailijalle sanotaan lähtöviivalla, että ei starttaa lähtöön ja pysyy viivalla kun kyseessä on esim. jokin yllämainituista vioista. Tällöin hänellä voi olla vielä mahdollisuus jatkopaikkaan kilpailussa ajokaavion sen salliessa. Eli jos lähtöviivalla on kolme kilpailijaa ja jatkopaikkoja on kolme, näin voi käydä keräilyerissä.

19.2 Lähdön keräilyalue

Lähdön keräilyalueen tulee olla riittävän suuri, jotta siellä voidaan kerätä useampi lähtö valmiiksi. Myös tuloreitti lähtöalueelle tulee pitää auki, jotta kilpailijat pääsevät esteettömästi lähtönsä. Jos lähtöä ei pystytä siirtämään lähtöviivalle edellisen lähdön aikana, tulee se kerätä valmiiksi keräilyalueella lähtötapahtuman jouduttamiseksi. Numerotaulu kannattaa pitää kaksi (2-3) lähtöä edellä, jotta lähdöt ovat aina valmiina. Lähdön numerotaulun näkyvyys kannattaa tarkistaa, jotta se näkyy koko varikkoalueelle.

Hyvä olisi, että numerotaulu näkyisi myös johtotorniin ja kuuluttajalle, joka voisi aina välillä kertoa keräiltävän lähdön numeron. Numeroiden tulee olla lisäksi tarpeeksi suuria, jotta näkyväisyys taattaisiin perimmäiseenkin varikon kulmaan. Jos taulu ei näy varikolla joka paikkaan, tulee käyttää aputaulua. Lähdön keräily tuntuu olevan aika monessa kilpailussa pullonkaulana ja se aiheuttaa edelleen viivytyksiä. Lähdön keräilyalueen koko ja muoto saattaa aiheuttaa hitautta ja tungosta. Kilpailijat viivyttelivät ja tulevat myöhässä lähtöihin. Kilpailijat pelaavat ja viivyttelivät vain niin kauan kuin heidän antaa pelata. Joskus on pakko laittaa lähtö menemään ja jättää myöhästelevät pois, sen jälkeen kilpailijat tulevat huomattavasti nopeammin.

Kun turvalippu laskee tornissa, se ei ole määräys, että lähtö pitää lähteä välittömästi. Se on ilmoitus kilpailun johdolta lähtöön, että johdon puolesta lähtö saadaan lähettää heti kun lähtöpäissä siihen on valmius.

Tämän kannan otti vetoomustuomioistuinkin.

Muistakaa kuitenkin, varsinkin sijoituserien ja finaalien nousuvaiheessa, että nousijalla on silloin tuo viisi (5) minuuttia käytössä huoltotoimenpiteitä varten.

Nousijaksi tulkitaan myös kilpailija joka ajaa heti seuraavassa lähdössä.

Kun tuo viisiminuuttinen on täynnä ja nousijat viivalla, muita ei tarvitse enää odottaa ja lähtö voi laittaa menemään. Jos nousijat ovat paikalla jo aiemmin eli ennen kuin viiden minuutin aikaraja täyttyy, ei järjestäjän tarvitse odottaa muita lähtöön jo aiemmin selvinneitä kilpailijoita vaan lähdön järjestely voi antaa johdolle merkin lähettää lähtö. Muiden kilpailijoiden pitäisi tulla lähtönsä jo aikaisemmin mutta tätäkään ei aina tapahdu.



Jos he eivät saavu tarpeeksi ajoissa ja jäävät kyttämään tuota viittä minuuttia, he ottavat itse riskin myöhästyä lähdöstä, jos lähtö laitetaan liikkeelle heti nousijoiden saapumisen jälkeen.

Tämän kannan otti vetoomustuomioistuinkin.

Finaaleista nousijat sijoitetaan aina ensimmäisen kaartein mukaan uloimmille radoille, viimeinen nousija uloimmalle radalle. Lähdön keräilyalue on vielä sitä aluetta, jonne lähtöön menevien kilpailijoiden avustajat pääsevät. Siellä on renkaan puhdistajaa ja hakkaajaa ym. apulaista seassa, väkeä monesti vielä paljon ja "remonttiakin" saa tehdä jos on pakko. Tämä tarkoittaa lähinnä pikkuasioita, esim. valot ei pala tai luukut on jäänyt auki jne. Tällä alueella kannattaa jo tarkistaa kilpailijoiden varusteet, onko kypärä kiinni, ajopuku kiinni, hanskat kädessä ja niskatuki kaulassa. Tämä alue on siksi parempi, koska kilpailijoiden häirintä näissä asioissa lähtöviivalla hermostuttaa heitä turhaan.

19.3 Lähtöalue ja lähtöviiva

Järjestäjä huolehtii lähtöalueella tarvittaessa radan harjauksesta ja jääradalla tarvittaessa lähtöviivan siirtämisestä. Lähtöalue tulee olla kaikille kilpailijoille tasapuolinen ja autojen tulee pysyä lähtöviivalla paikallaan ilman eri toimenpiteitä, siis rata ei saa viettää kumpaankaan suuntaa. Kaikenlainen kivien tai muiden toppareiden asettelu lähtöviivalle olevien autojen pyörien eteen tai taakse on kielletty. Lähdön keräilyalueelta kilpailijat siirtyvät lähtöalueelle ja sieltä lähtöviivalle järjestäjän kehotuksesta. Kaikki huolto- ja korjaustoimenpiteet ovat lähtöalueella kielletty. Lähtöalueelle ei avustajilla ole enää asiaa.

Mikäli sinne vielä joku tuppautuu, siitä ilmoitetaan kilpailun johdolle ja johdon päätöksenä seurauksena on musta lippu.

Kaikenlainen renkaiden lämmittäminen JM-luokassa on kielletty koko kilpailun ajan. Tämä tarkoittaa myös rajuja kiihdytyksiä ja renkaiden puhdistamista "sutauttamalla" niitä lähtöasfaltilla lähtöön siirryttäessä. Tämä on lisäksi riskialtista ja vaarallista ajaa siksi, koska lähtöviivalla odottaa valmiina lähdönjärjestäjähenkilöt. Lähtöviivalla pitää jokaiselle radalle olla oma henkilö pitämässä radan numerotaulua ja laittamassa auto viivalle. Autot sijoitetaan lähtöviivalle siten, että auton keulan uloin osa on lähtöviivalla. Rataa osoittava numerokeppi viivalla kohtisuorassa ja kilpailija ajaa autonsa hitaasti kiinni keppiin, se on silloin paikallaan. Lähdön järjestäjän kannattaa olla mieluummin hieman sivussa kuin suoraan auton keulan edessä, nimittäin jos kytkin pettää kun vaihde on silmässä ja sitten mennään. Poistutaan autojen luota vasta sitten kun lähtö on valmis lähtemään, jotta kuljettajien "odotusaika" olisi mahdollisimman lyhyt. Hyvä poistumis reitti olisi autojen välistä autojen taakse. Poistuttaessa ei saisi jäädä välittömästi autojen taakse, pakki saattaa jäädä vahingossa päälle, lentää kiviä, nastoja ja muuta tavaraa.

Mikäli autot joudutaan sammuttamaan lähtöalueella järjestäjän kehotuksesta, tulee järjestäjän huolehtia, että kaikki autot lähtevät käyntiin. Jos startti ei toimi niin silloin työnnetään. Tässäkin löytyy tietysti raja ja nyt se on määritelty, enintään 20 metriä. Jos auto ei käynnisty tällä yrittämisellä, avustajat eivät tule remonttia tekemään lähtöalueelle. Kilpailija jää pois lähdöstä. Lähtöalueella työntämisen suorittavat vain järjestäjän edustajat, avustajilla ei sinne ole asiaa. Jos tulospalvelulla ei ole hyvää näkyvyyttä lähtöön, lähdön olisi hyvä viestittää tuloslaskentaan/johdolle seuraavia asioita, kuka puuttuu listojen mukaan lähdöstä, kuka poistetaan lähdöstä ja mistä syystä, kuka jää lähtöviivalle jne. Nämä on hyviä tietoja tuloslaskentaan, jotta heidän ei tarvitse kurkkia ja arvailla missä miksi kaikki eivät olekaan mukana lähdössä.

19.4 Lähettäminen

Lähettäjän tehtävä on vaativa.

Hän ei saa hötkyillä, ei olla epävarma, ei saa ailahtella, ei saa olla liian nopea, ei saa olla liian hidas, ei saa harhauttaa kilpailijoita jne.

Hänen tulee omalla käyttäytymisellään ja rauhallisuudellaan luoda luottamusta kilpailijoihin. Toimenpiteen tulee kuitenkin olla nopea ja turhia manöövereitä välttävä.

19.5 Lippulähetys

JM-luokassa käytetään pääsääntöisesti lippulähetystä. Lippulähetyksessä lähettäjän tulee sijoittua siten, että kaikki lähtöviivalla olevat kilpailijat näkevät hänet esteettömästi, ei liian kauaksi mutta ei liian lähellekään.



Lähtöviivan puoleinen käsi nousee silmien tasalle, käy rauhallisesti läpi kilpailijat ja pysähtyy viimeisen kilpailijan kohdalle edelleen vakaasti ja rauhallisesti. Pysähdys ei saa olla pitkä, kun kaikki on kunnossa, tempaisee hän toisella kädellään lipun piilosta todella nopeasti ja lähtö on tapahtunut. Pää ei saa heilahtaa, polvet eivät notkahtaa, selkä ei nytkähtää, vapaa käsi ei saa laskea jne.

19.6 Valolähetys

Valolähetyksessä näytetään paikaltaan 10 sekunnin taulua.

Taulu laskee ja lähettäjä ottaa katkaisijan käteensä. Nappuloiden kääntö- tai painamisliike ei saa näkyä kilpailijoille. Punainen tai punaiset syttyy, palaa vaihtelevan ajan, sammuu ja sitten menoksi.

Lähetystavan näyttö olisi hyvä pitää joka kilpailussa ja merkitä aikatauluun.

19.7 Lähdön keskeyttäminen

Lähdön keskeyttäminen tapahtuu lippulähetyksessä laskemalla nostettu käsi hitaasti alas ja valolähetyksellä syyttämällä keltainen vilkkuva valo punaisen valon yläpuolelle.

Lähdön keskeyttäminen on aika harvinainen tapahtuma. Tulipalo tai nesteitä vuotava auto voisi olla myös mahdollinen syy. Voisi kuvitella, että jos joku nytkähtää muutaman metrin ja jää vaarallisesti radalle, lähtö keskeytetään – mutta ei läheskään aina.

Epätasainen lähtö tai todella selvä karkaaminen eivät ole syitä lähdön keskeyttämiselle. Lähettäjän pitää tällöin olla kovahermoinen ja jatkaa lähettämistään loppuun.

Lähtötuomarit hoitavat seuraamukset.

19.8 Vilppilähtö

Lähtötuomarit ovat tärkeässä ja monesti epäkiitollisessa tehtävässä seurattessaan mahdollisia vilppilähtöjä ja haittaavia kaistanvaihtoja. Vilppilähdöt tuomitsee lähtötuomari, ja siitä päätöksestä ei ole vastalause- eikä vetoomusoikeutta. Ei edes kilpailun johtaja eikä tuomaristo voi toisin päättää. Ainoastaan lähtötuomari itse voi päätöstään muuttaa, jos toteaa erehtyneensä. Lisäksi tuomariston tulee hyväksyä tämän mahdollisen muutospäätöksen. Ja muistakaa olla varmoja asiastanne, jos hiemankin epäilyttää tuomita vilppilähtö, sitä ei silloin tehdä. Täytyy olla aika kiersilmäinen lähtötuomari, joka viisi metriä lähdön takana hallitsee kaikki kahdeksan autoa. Eli käyttää kahta tai kolmea lähtötuomaria niin tulos on aina varmempi. Heidän tulee olla sopivan kaukana autojen takana siten, että lähettäjän toiminta näkyy heille autojen lisäksi hyvin. Vilppilähdön valvontalaitteita on nykyään aika monella radalla ja se on hyvä asia, kunhan ne saadaan kunnolla toimiviksi. SM-kilpailuissa käytetään lähtötuomarien apuna elektronista vilppilähdön valvontalaitetta jokaisella käytettävällä lähtöpaikalla.

Kilpailijat ovat lähettäjän käskynalaisuudessa siitä hetkestä alkaen kun lähettäjä nostaa kätensä tai punainen valo syttyy. Tänä aikana kilpailija ei saa siirtää autoaan ei eteen eikä taaksepäin. On huomattava, että käsijarrulla auton ”istuttaminen” juuri ennen lähettämisen aloittamista ei ole vilppilähtö. Selvä vilppilähtö on helppo havaita mutta auton ryömittäminen jää lähtötuomareilta usein huomaamatta. Se on kuitenkin vilppilähtö, koska auto liikkuu paikaltaan. Useat kilpailijat antavat autonsa valua hieman taaksepäin juuri ennen lähettäjän käden nostamista. Sen jälkeen he ryömittävät autoaan hieman ja saavat siten liikkuvana auton huomattavasti paremman lähdön. Tämä on niitä vaikeimpia tapauksia havaita ja nämä myös aiheuttavat suurinta purinaa ja arvostelua lähtötuomarien toimintaa kohtaan.

Täytyy myös erottaa hyvä lähtö ja vilppilähtö, ne ovat kaksi eri asiaa.

Myöskään viereisen kilpailijan huono lähtö ei saa hämätä ja tehdä hyvästä lähdöstä vilppilähtöä. Jotkut väittävät, että kauimmaisista radoilla olevat kilpailijat lähettäjään nähden näkevät lipun aavistuksen verran aikaisemmin kuin lähimmät radat. Tätä ei kannata uskoa, koska silloin he olisivat nopeampia reaktioajoiltaan kuin maailman nopeimmat pikajuoksijat. Vilppilähdön ottajia voi olla myös useita.

Vilppilähdön ottava kilpailija vie usein naapuriradan kuskin ”menessään” ja tämäkin ottaa vilpin. Usein huomataan vain se ensimmäinen lähtijä, ei näitä mukaan lähteviä vilppilähdön ottajia, siis olkaapa koko ajan silmä tarkkana.

Kun lähettäjä keskeyttää lähdön turvallisuussyistä siksi, että kilpailija on hermoillut, vähän ”karannut” ja jäänyt pahasti lähtöryhmittelyyn esim. poikittain ennen lähdön keskeyttämistä, tuomitaan hänelle tästä lähdöstä vilppilähtö.



Tämä vaarallinen liikkuminenhan tapahtuu tällöin lähettäjän käskynalaisuudessa ollessa. Kun tämä edellä mainittu kaveri hermoilee uudestaan kun lähtöä lähetetään uudelleen, seuraa johdon päätöksenä musta lippu, syynä toinen vilppilähtö samalle kilpailijalle samassa lähdössä. Vilppilähtö ilmoitetaan kilpailijalle päälippupisteessä vilppilähtötaululla, jonka yhteydessä on ko. kilpailijan numero. Tämän lisäksi vilppilähtöilmoitus menee tulospalveluun ja laitetaan ilmoitustaululle.

19.9 Haittaava kaistanvaihto

Lähtöviivasta eteenpäin merkitään kaistanvaihtoalue, joka on pituudeltaan 20-40 metriä. Tällä alueella on haittaava kaistanvaihto on kielletty. On siis selvästi erotettava kaistanvaihto ja haittaava kaistanvaihto. Jos kilpailija saa hyvän lähdön ja on niin nopea, että pystyy vaihtamaan kaistaa kehenkään koskematta tällä alueelle, ei se ole haittaava kaistanvaihto.

Samoin hidas muiden jälkeen jäävä kilpailija voi rauhassa vaihtaa kaistaa.

Kaistanvaihto on silloin haittaava, kun syntyy painamista ja kiilaamista siten että toisen tai toisten kilpailijoiden ajosuoritus vaikeutuu.

Pienet koputukset eivät haittaa, jos niistä ei seuraa mitään. Haittaavat kaistanvaihdot valvoo lähtötuomari. Hänellä on siis esitysoikeus, mutta lopullisen päätöksen tekee kuitenkin kilpailun johtaja.

Kilpailun johtaja määrää siitä yleensä varoituslipun tai todella törkeissä tapauksissa myös jopa mustan lipun.

Tästä päätöksestä on kilpailijalla vastalauseoikeus. Mikäli kilpailun tuomaristo tulee vastalauseen käsittelyssä samaan tulokseen kuin kilpailun johtaja, ei vetoomusoikeutta ole. Haittaava kaistanvaihto on virheellistä ajoa ja siitä ei nopeuskilpailussa voi myöskään vedota.

20. MAALIALUEEN TOIMINTA

20.1 Maalitapahtumat

Maalialueella työskentelevät mahdollinen kierrostaulun näyttäjä, maaliin liputtaja sekä mahdolliset kierroslaskijat eli maali tuomarit. Kierrostaulun näyttäjän, joka on yleensä sama kuin maaliin liputtaja, tulee pysyä hereillä ja osata laskea ainakin kolmeen, myös takaperin.

Maaliin liputtajan tehtävä on liputtaa kilpailijat maaliin heidän ajettuaan tarpeelliset kierrokset. On huomattava, että voittaja maaliintulon jälkeen muilla kilpailijoilla, jotka vielä liikkuvat ja ovat samalla kierroksella, on kaksi (2) minuuttia aikaa saapua maaliin.

Ruutulippu päättää lähdön aina vaikka ajettaisiin liian vähän tai liian paljon kierroksia. Ongelmaahan ei pahemmin ole, jos lippu heiluu liian aikaisin. Jos se taasen ei heilu ajallaan, joku kilpailija saattaa ajaa varikolle laskettuaan kierroksia ja luultuaan tullessa maaliin.

Tämä on keskeytys, kilpailu päättyy aina vasta ruutulipulle.

Maalituomareiden tehtävä on saada kilpailijoille oikea maaliintulojärjestys lähdöstä. Heidän tulee myös huomioida keskeyttäneiden järjestys. Tuloslaskennan kanssa tulee sopia, kumpi huomioi lähdön lopullisessa tuloksessa vilppilähdöt, keskeytykset ja liputukset. On myös huomioitava, että maalituomareiden päätös on lopullinen, siitä ei ole vastalause- eikä vetoamisoikeutta.

20.2 Keskeyttäminen

Kilpailija katsotaan keskeyttäneeksi, jos hän ei saavu maaliin kahden (2) minuutin kuluessa lähdön voittajan maaliintulosta.

Keskeyttäneeksi katsotaan kilpailija, joka ei ole aloittanut viimeistä kierrosta ennen voittajan maaliintuloa, eli kilpailija on tällöin ohitettu kierroksella. Kun ohitettu kilpailija ajaa maaliin lähdön voittajan jälkeen, hänen keskeyttämiskohtansa on silloin maaliviiva.

Kilpailija katsotaan keskeyttäneeksi radalla siihen paikkaan, kun hän irrottautuu turvavöistään ja nousee autostaan. Tämä tarkoittaa sitä, että kilpailija ei voi välillä nousta autostaan korjaamaan autoaan ja sitten taas jatkaa kilpailua eteenpäin.

Tätä ennen eivät toimihenkilöt saa menne koskemaan autoon, koska kilpailijalla voi olla tuon kahden minuutin säännön aikana mahdollisuus jatkaa kilpailua, mikäli hän saa penkissä ja võissä istuen autonsa käyntiin.

Tämä koskee tilannetta, jolloin hän on yhtä aikaa voittajan kanssa ohittamattomana viimeisellä kierroksella.



Tarkasti ottaen sama asia koskee myös aikaisemmin ohitetuksi tullutta kilpailijaa, jos hän saakin autonsa käyntiin ja jatkaa ja tulee maaliviivalle lähdön voittajan jälkeen, on hänen keskeyttämispaikkansa maaliviivalla. Käytännössä kilpailija kyllä heittää "renselit" kehään kun hänet penkassa ollessa ohitetaan ja keskeyttää siihen paikkaan. Mikäli toimitsijat auttavat kilpailijan irti penkasta tai muuten avustavat häntä, katsotaan kilpailija keskeyttäneeksi siihen avunsaanti paikkaan. Kilpailijan on kuitenkin välittömästi keskeytettyään poistuttava autostaan turvalliseen paikkaan. Keskeyttäneiden osalta sijoituksen ratkaisee ajettu matka. Mikäli he ajavat saman matkan, ratkaisee sijoituksen keskeyttämisjärjestys eli nopeampi keskeyttänyt on parempi. Esimerkkinä, lähdössä on kolme autoa ja kaikki pääsevät jatkamaan ajokaavion mukaisesti ja kaikki menevät heti suoran päästä varikolle. Heidän järjestyksensä on tässä tapauksessa nopeusjärjestys, eli ensin keskeyttänyt on "voittaja" sitten toinen ja kolmas. Samoin jos on useampi vilppilähdön ottanut keskeyttäjä, heidän järjestyksensä on ajettu matka tai vastaavalla tavalla keskeyttämisjärjestys. Silloin kun molemmat kilpailijat jäävät lähtöviivalle eli ajettu matkakin on sama ja keskeyttämisjärjestyksin on sama, heidän sijoitus joudutaan arpomaan.

20.3 Lähdön päättyminen ja tulos

Kilpailijan kilpailusuoritus lähdössä päättyy auton maaliviivan ylitykseen ruutulipun näyttämisen jälkeen. Tämän jälkeen ei enää kilpailla vaan siirrytään varovaisuutta noudattaen kukin omalle varikkopaikalleen. Autoa ei saa poistaa pysäköintivarikolta kilpailutapahtumia lukuun ottamatta ennen kuin lastauskieltoa osoittava turvalippu on laskettu alas palkintojen jaon jälkeen ja ostotarjousmenettely on auton kohdalla ohi.

Jääratakilpailuissa saa käydä lämmittelyradalla ajamassa, kaikki muu "testausajo" muualla rata-alueella on kiellettyä toimintaa.

Kilpailijoiden tulos lähdössä määräytyy seuraavassa järjestyksessä;

- ensin sijoitetaan maaliin saakka täyden kierrosmäärän ajaneet kilpailijat maaliintulojärjestyksessä.
 - seuraavaksi sijoitetaan maaliin saakka täyden kierrosmäärän ajaneet vilppilähdön ottaneet kilpailijat maaliintulojärjestyksessä.
 - näiden jälkeen sijoitetaan keskeyttäneet kilpailijat ajettun matkan mukaisessa järjestyksessä eli pidemmälle ajanut kilpailija on parempi. Mikäli keskeyttäneet kilpailijat ajavat saman matkan, ajavat samalta kierrokselta suoraan varikolle, ratkaisee silloin keskeyttämisjärjestys, nopeampi keskeyttäjä on parempi
 - seuraavaksi tulevat keskeyttäneet vilppilähdön ottajat ajettun matkan mukaisessa järjestyksessä eli pidemmälle ajanut kilpailija on parempi. Mikäli he ajavat saman matkan, koskee heitä sama sääntö kuin keskeyttäneitäkin.
 - Mikäli keskeyttäneiden ajettu matka on sama ja keskeyttämisjärjestys on sama, heidän keskinäinen sijoituksensa joudutaan arpomaan. Tämä tarkoittaa sitä, että molemmat jäävät lähtöviivalle eivätkä aja periaatteessa senttiäkään.
 - seuraavaksi sijoitetaan musta-oranssi lipun saaneet kilpailijat kilpailun johdon päätöksenteon käännytyssä järjestyksessä, eli näistä viimeisenä lipun saanut kilpailija saa paremman sijoituksen. Ajettu matka ratkaisee kuten keskeyttämisessä.
 - seuraavaksi sijoittuvat mustan lipun saaneet kilpailijat kilpailun johdon päätöksenteon käännytyssä järjestyksessä, eli näistä viimeisenä lipun saanut kilpailija saa paremman sijoituksen. Ajettu matka ratkaisee kuten keskeyttämisessä.
- viimeiseen kategoriaan kuuluvat lähtönsä osallistumattomat kilpailijat jaetulle sijalle

20.4 Karsiutuminen jatkosta

Kilpailija ajaa autonsa lähdön päättymisen jälkeen omalle pysäköintivarikkopaikalleen tai järjestäjän määräämälle park ferme' alueelle. Karsiutuneet sekä viimeisen lähtönsä ajaneet kilpailijat eivät saa itse eivätkä avustajiensa välityksellä kajota autoihinsa ennen kuin lastauskieltoa osoittava ja sen merkinä oleva turvalippu on laskettu tai ostotarjousmenettely on heidän kohdallaan ohi. Ajettaessa talvisäännön mukaisilla nastarenkailla, kilpailija saa vaihtaa nämä pyörät pois ja laittaa tilalle sääntöjenmukaiset renkaat. Vaurioitunut kilpa-auto voidaan siirtää kilpailun järjestäjän toimesta kilpailun johtajan luvalla suoraan kuljetusalustalle kilpailun aikana tai turvalipun ollessa vielä ylhäällä osoittamassa lastauskieltoa.



Siirretty auto kuuluu normaalilla tavalla ostotarjousmenettelyn piiriin ja sen on oltava pysäköintivarikolla siihen saakka kun turvalippu on ylhäällä ja ostotarjousmenettely on ko. auton kohdalla ohi.

20.5 Park ferme' alue

Park ferme' alue on loppukatsastukseen määrättyjen autojensäilytysalue eli "karanteenialue" Alueella on asiattomilta pääsy kielletty, eikä siellä saa tehdä mitään huolto- eikä korjaustoimenpiteitä ilman kilpailun johdon lupaa.

Autot saa poistaa ko. alueelta kilpailun johdon luvalla sen jälkeen kun tekniikkahenkilöstön tarkastukset on suoritettu. 2-päiväisissä kilpailuissa jatkoon toiselle kilpailupäivälle jatkavat autot sijoitetaan näiden autojen yövartiointialueelle järjestäjän ohjeiden mukaan. Kilpailun aikataulussa ilmoitetaan, mihin saakka jatkoon selvinneet kilpailijat tai samalla autolla toisena kilpailupäivänä kilpailevat kilpailijat saavat tehdä remonttia pysäköintivarikkopaikallaan ja mihin mennessä autot on siirrettävä yövartiointialueelle. Varikkovalvonnan on lisäksi huomioitava, että mitään auton osaa ei saa viedä näistä autoista pois pysäköintialueelta akkua lukuun ottamatta.

21. RATAVALVONTA

21.1 Ratavalvonnan suunnittelu

Ratavalvonta on yksi kaikkein tärkeimpiä osa-alueita kilpailuissa.

Sen tulee olla saumatonta yhteistyötä

- liputtajien,
- lippupisteiden päällikön,
- aluetuomarien
- kilpailun johdon välillä.

Siksi heidän tulee yhdessä sopia kilpailussa noudatettavasta linjasta, jotta kaikki osaavat tehdä samanlaiset ratkaisut samanlaisissa tilanteissa.

Kilpailussa ei saa tulla sellaista tilannetta, että pisteen kaksi alueella saa tehdä sitä mutta nelospisteen alueella ei.

Aluetuomarikäytäntöön siirryttäessä ratatuomarit muuttuivat liputtajiksi, eli kilpailun johtajaa avustavat tällöin aluetuomarit. Päätökset tekee kilpailunjohtaja, aluetuomarit esittävät, he toimivat kilpailun johtajan "silminä".

On selvää, että kilpailijat ajavat niin kovaa ja rajusti sekä käyttävät vippaskonstejaan niin kauan kun se sallitaan. Vertauksena esimerkiksi jääkiekkoon, niin kauan nousevat mailat ja kynnärpäät kunnes pilli soi.

Kilpailun johtajan on pystyttävä luottamaan aluetuomareihin, koska aina ei johtajakaan voi nähdä joka paikkaan ja oikeassa kulmassa asian suhteen. Lisäksi toiminnan onnistumisen edellytyksenä on hyvin toimiva ja selkeä viestiyhteys lippupisteiden, aluetuomarien ja kilpailun johdon välillä.

Ratavalvontatoiminnan suunnittelu alkaa jo radantarkastuksesta, jossa määritellään lippupisteiden paikat.

Talvella kilpailun johtaja, lippupisteiden päällikkö, turvallisuuspäällikkö ja tuomariston puheenjohtaja joutuvat paneutumaan jäärädalla vastaavaan asiaan.

Lippupisteet tulee sijoittaa siten, että jokainen radan osa on valvonnan alaisena, jokainen lippupiste on näköyhteydessä seuraavaan sekä edelliseen pisteeseen, valvontapiste on selvästi kilpailijoiden havaittavissa sekä että lippupisteen työskentely on turvallista.

Lippupisteille kulku on oltava turvallista ja lippupisteillä henkilöstö on vain silloin kun on liputustoimintaa, muutoin ollaan turvallisen matkan päässä pisteeltä. Eli ollaan hieman kauempana ja tullaan liputtamaan vasta kun jotakin tapahtuu. Lähdön jälkeen kaikki tulevat kuitenkin nipussa ja näkevät liput vasta seuraavan kerran kohdalleen tullessa.

Lippupisteissä ei tarvitse eikä saa olla ylimääräisiä henkilöitä, vain ne jotka siellä toimivuuden takia tarvitaan. Varsinkaan lapsia ei saa olla pisteissä eikä muuallakaan kilparadan keskialueella. He ovat aina turvallisuusriski, koska oman työn tekeminen ja lapsien vahtiminen ei onnistu yhtä aikaa.

Myöskään pelastustoiminnan henkilöiden eli ensiapu ja palomiesten paikka ei ole pisteessä vaan lähetyvillä. Ratavalvontapisteen henkilöstön tehtävä on edesauttaa kilpailijoiden turvallista ajosuoritusta ja varmistaa selkeällä liputustoiminnalla informaation kulku kilpailijoille.



Lyhyesti määriteltynä tehtävät ovat seuraavat;

- ilmoittaa kilpailijoille lippumerkein vaaroista ja esteistä
- ilmoittaa aina onnettomuuksista
- ilmoittaa kilpailun johdolle ensiapu- tai muun erityishenkilöstön tarpeesta valvontaosuudella
- selvittää ja puhdistaa rata mahdollisen onnettomuuden jälkeen sekä muulloinkin tarvittaessa
- ottaa selville syy kilpailijan pysähtymiseen ja poistaa auto tarvittaessa turvallisesti radalta ja ilmoittaa toimenpiteestä kilpailun johdolle

21.2 Ratavalvonnan henkilöstö

Lippupisteiden päällikön tehtävät painottuvat paljolti etukäteistehtäviin.

Porukoiden kerääminen ja kouluttaminen ovat niitä suuria tehtäviä ja vaativat paljon aikaa ja tarmoa. Liputustoimintaa hoitavat liputtajat. Lisäksi lippupisteiden henkilöstöön kuuluu ainakin yksi apulainen, joiden tehtävänä on pelastushenkilökunnan kanssa auttaa kaataneita kilpailijoita sekä puhdistaa ja selvittää rataa yhdessä pelastushenkilöstön kanssa.

21.3 Aluetuomarit

Aluetuomarit toimivat ratavalvonnassa kilpailun johtajan apuna. He valvovat omalla sektorillaan ajotapahtumia ja ilmoittavat havainnoistaan kilpailun johtajalle. Heillä tulee olla suora yhteys kilpailun johtajaan kilpailun aikana.

Tämä voi johtaa siihen, että lippupisteiden henkilöt ovat kilpailun viestinnässä eri linjalla. Jos ovat eri linjalla, ovat yhteydessä lippupisteiden päällikköön.

Hän puolestaan on kilpailun aikana kilpailun johtajan läheisyydessä (samassa tilassa) ja antaa tarvittaessa tietoa kilpailun johtajalle. Samoin hän välittää kilpailun johtajan mahdolliset viestit lippupisteille, joita voivat olla esimerkiksi liputustoiminnan tehostaminen erilaisissa tilanteissa sekä punaisen lipun käytön määräys.

Toki asiansa osaava kilpailunjohtaja voi tarkistaa epäselvissä tilanteissa myös liputtajien näkemystä tapahtumista. He saattavat nähdä tapahtuman eri kulmasta ja se tuo kilpailun johtajalle lisätietoa tapahtuman kulusta.

Aluetuomarien valvonta-alue käsittää useamman ratavalvontapisteen alueen. Hänen sijoituspaikkansa voi olla pois ratavalvontapistestä hieman kauempana radasta, jotta näkyvyys valvonta-alueelle on parempi. Hän voi olla sijoitettu vaikkapa kokonaan toiselle puolen rataa, jos tilanteen hallinta on sieltä parempi. Kilpailun johtaja tekee päätökset ajotapahtumista omien ja aluetuomarien havaintojen perusteella.

Jos johto, aluetuomarit ja liputtajat ovat samalla radiolinjalla, täytyy johdon huolehtia siitä että radioihin ei puhuta kuin välttämättömät asiat.

21.4 Liputustoiminta

Liputuksia koskevat säännöt on selvitetty sääntökirjassa nopeuskilpailujen säännöissä kohdassa 6 lippumerkinannot. Näitä perusasioita ei tässä kohtaa kerrata sen enempää, tarkastellaan vain niitä erilaisuuksia, jotka koskevat JM-kilpailuja. (kts ratatuomariohjeistus)

Lippupisteiden liput ovat seuraavat

- keltainen lippu, vähintään kaksi (2) lippua
- valkoinen lippu
- punainen lippu
- punakeltainen raidallinen öljylippu asfalttiratakilpailuissa.

Valtaosa nykyisistä radoista on tarkastettu 1-lippujärjestelmälle. Se tarkoittaa sitä, että se lippupiste, jonka alueella (siis pisteestä eteenpäin seuraavaan pisteeseen) este on, näyttää heiluvaa keltaista lippua. Siis vain tämä piste heiluttaa ja näyttää keltaista lippua, edellinen piste ei näytä paikallaan olevaa ennakkolippua. Kun rata on pahasti tukossa, auto on jäänyt pahaan paikkaan, ja sitten erittäin tärkeä seikka, kilpailija on vielä esteenä liputettavassa autossa, näytetään kahta (2) voimakkaasti heiluvaa keltaista lippua.

Jokkiksessa kanssakilpailijan ohittaminen on sallittu heti liputuksen tarkoittaman esteen tai esteiden jälkeen, eli keltaisen lipun vaikutus päättyy liputettuun esteeseen. Ohittaminen keltaisen lipun vaikutusalueella on ehdottomasti kielletty, tässä kohtaa perussääntö ei ole muuttunut miksiäkään. Mikäli kilpailija ei tätä määräystä noudata, on siitä seurauksena kilpailun johdon määräämä musta lippu eli ajosuorituksen hylkääminen kyseisestä lähdöstä ja kilpailu päättyy siihen.



Kun lippupiste näyttää keltaisen lipun lisäksi samanaikaisesti valkoista lippua, se tarkoittaa sitä, että valvonta-alueella on sekä este että hidas ajoneuvo. Kilpailijat saavat tällöin ohittaa suurta varovaisuutta noudattaen valkoisen lipun tarkoittaman hitaan ajoneuvon mutta eivät vielä toisiaan eli kilpailevia kilpailijoita.

Valkoisen lipun käyttöä ei kannata pelätä vaan käyttää heti kun joku auto piiputtaa ja liikkuu oleellisesti kilpailevia kilpailijoita hitaammin. Valkoisella lipulla ei aiheuteta koskaan mitään harmia, päinvastoin sen käyttö selkeyttää tilannetta ja antaa kilpailijoille mahdollisuuden ajaa kilpaa, toki varovaisuutta noudattaen. Jos valkoista lippua ei käytetä, joku piiputtaa keltaisen lipun vaikutusalueella, toiset kilpailijat ohittava tämän piiputtajan, seurauksena on ohittajille musta lippu. Muuta kilpailun johtaja ei voi tehdä, se on musta. Syynä tähän episodiin on silloin pieni unohdus eli valkoisen lipun käyttö.

Sinisen ja vihreän lipun ja niiden merkityksen käyttö ei ole käytössä perustuen Jokkis kilpailujen tapahtumien ja lähtöjen lyhyteen ja nopeatempoisuuteen.

Punaisen lipun käyttö on kerrottu kilpailun johtajan liputustoiminnan kohdalla.

22. VIESTITOIMINNAT

22.1 Kilpailun viestitoiminnot sisältävät:

- viestisuunnitelman
- radiopuhelimet, gsm
- kuulutuslaitteiston ja linjat
- kuuluttajan ja hänen sihteerin
- hyvät sekä toimivaksi todetut yhteydet ja kuuluvuudet

Kilpailun viestipäällikkö vastaa siitä, että tieto saadaan kulkemaan paikasta toiseen oikeaan aikaan oikeassa muodossa, eli kilpailussa tulee olla toimiva viestijärjestelmä.

Paras vaihtoehto eri pisteiden välillä on TOIMIVAN kiinteän lankalinjan rakentaminen.

Toiseksi paras vaihtoehto ellei jo tänä päivänä paraskin, on VHF-järjestelmät.

LA-puhelimien käyttö on ehdottomasti kielletty. PRM-puhelimien käyttökin on niin ja näin.

Nykypäivänä käytetään määrätyllä tavalla myös kännykkäyhteyttä mutta todellakin vain harvassa tapauksessa.

Radio-puhelimet tulee olla sellaisia, että ne ovat puhuttavissa napin takaa ja kuunneltavissa sankakuulokkeilla ja mieluiten kuulokkeet molemmissa korvissa melun ja häiriön minimoimiseksi.

VHF-puhelimia käytettäessä jokainen linja tulee olla omalla kanavallaan / aaltoalueellaan.

Käytettäessä VHF-puhelimia, tulee tehdä ilmoitus käytettävistä aaltoalueista ja käyttöajankohdasta muille samoja aaltoalueita käyttäville yrityksille, yhteisöille tai yhdistyksille. VHF-puhelimia voi kysellä lainaksi tai vuokrata puhelin-yhtiöiltä, teollisuuslaitoksilta, VPK:lta tai palokunnilta, metsästysseuroilta tai toisilta autourheiluseuroilta, myös joillakin alueilla on nykypäivänä vuokrattavia puhelimia samoin AKK Sports Oy:llä. Myös tulospalveluyritykset Oopsware ja MUT vuokraavat puhelimia.

Suosituksena on seuraavat toisistaan erillään olevat viestiyhteydet eli viestilinjat;

Linja 1

Kilpailun operatiivinen johtaja, hänen sihteerinsä, aluetuomarit, päällippupiste, radalta varikolle tulo portti (lippujen puhuttelu), lähtötuomarien päällikkö, turvapäällikkö, lähettäjä

Linja 2

lippupisteiden päällikkö, liputuspisteet

Linja 3

Turvapäällikkö, EA-ryhmän johto, pelastusyksikön johto, raivausyksikkö, hinaus



Linja 4

Kilpailun operatiivisen johdon sihteeri, tuloslaskenta, tulostaulu, maalituomari,

Viestiyhteys ja tapa kuuluttajalle on harkittava aina erikseen.

Kuulutus on osa kilpailun viestittämistä. Kuulutuksen pitää toimia ja kuulua vähintään koko yleisöalueelle ja koko varikkoalueelle.

Jokainen kilpailu ja paikka on tietenkin omansa. Jo toimiviksi todetut ratkaisut kannattaa säilyttää.

23. TURVALLISUUSASIAT

23.1 Turvasuunnitelma

Turvallisuuskysymykset ovat laaja alue, sillä ne koskevat yhtälailla kilpailijoita, toimitsijoita, yleisöä eli koko kilpailualueetta ja kilpailutapahtumaa.

Turvallisuuspäällikkö huolehtii kilpailun yleisestä turvallisuudesta yhteistyössä viranomaisten kanssa. Hänellä ei saa olla kilpailussa muita tehtäviä, siksi tärkeä osa-alue hänellä on hoidettavanaan. Hän kuuluu lisäksi onnettomuuksien selvittelylautakuntaan.

Kilpailulle tulee tehdä turvasuunnitelma, jossa on mainittu

- kilpailun turvallisuusorganisaatio,
- heidän yhteystietonsa,
- kilpailun riskien analyysi eli mitä ja missä voi mitäkin tapahtua,
- toimenpiteet ja
- missä järjestyksessä ne tehdään onnettomuuden sattuessa sekä
- yleiset turvallisuusohjeet.

Tällainen turvasuunnitelma on hyvä jakaa tiedoksi kilpailun organisaation päätoimihenkilöille, jotta he voivat opastaa henkilöstöään asioiden oikeassa hoitamisessa. Pelastuslakia 468/2003 tarkentava pelastusasetus 787/2003 on julkaistu syksyn 2003 aikana. Siinä on määritelty velvollisuus laatia kilpailusta lainmukainen pelastussuunnitelma.

Koko laki ja asetus on luettavissa ja tulostettavissa esim. Sisäasianministeriön pelastusosaston nettisivuilta osoitteesta <http://www.pelastustoimi.fi/saadokset/lait/>. Huomioikaa tämä uudistunut asia, koska viranomaiset tulevat sitä pyytämään.

Varmaankin toisin paikoin kelpaa vanhan tavan mukaankin tehty turvasuunnitelma, mutta kuinka kauan, sitä ei pysty sanomaan. Osa viranomaisista vaatii jo nyt rata-alueelle tehtäväksi pelastuslain ja asetuksen mukaisen pelastussuunnitelman. Se kattaa silloin kaikki radalla järjestettävät kilpailut, järjesti ne mikä seura tahansa.

Jokainen kilpailunjärjestäjä tekee omasta kilpailustaan vain pelkän ilmoituksen, jossa on lähinnä kilpailun tekijöiden yhteystiedot ja mahdolliset poikkeamat pelastussuunnitelmaan. Tällaista ohjetta suunnitelman tekoon ollaan tekemässä AKK:ssa, kunhan saadaan kaikki asiat ensin sovittua viranomaisten kanssa. Lisäksi ulkopuoliselle turvahenkilöstölle (pelastushenkilöstö) tulee käydä asiat läpi, miten tässä kilpailussa on asiat suunniteltu hoidettavaksi. Hyvä tapa on myös esitellä heille kilpa-auto, siinä lähinnä ovien aukaiseminen, päävirtakatkaisin, akku ja polttoainetankin sijoitus. Oman varsinaisen pelastustoimintansa he osaavat ja siinä meidän ei kannata lähteä heitä neuvomaan. On myös selvitettävä etukäteen sairausauton ajomatka ja ajoaika terveyskeskukseen tai sairaalaan. Viekö se potilaan perille saakka ja palaako vasta sen jälkeen, tuleeko toinen auto vastaan vai tilataanko toinen auto paikalle, nämä kaikki tulee selvittää etukäteen. Kilpailu on poikki aina niin kauan kuin sairausauto on "keikalla" tai muuten varattu, ellei paikalla ole sitten toista vaihtoehtoa eli lääkäriä ja hänen rata-alueen sisäiseen kuljetukseen hyväksymää ajoneuvoa.



23.2 Turvatarkastuksen mukainen valmius

Turvallisuuspäällikkö varaa kilpailuun vähintään turvatarkastuksen mukaisen valmiuden. Sääntökirjassa on mainittu sääntöjenmukainen minimivaatimus, joka saattaa riittää viranomaisille. On kuitenkin muistettava, että viranomaiset ovat ne, jotka turvatarkastuksen yhteydessä päättävät, riittääkö minimivaatimus vai mitä tarvitaan lisää. Mitä isompi kilpailu ja mitä varmemman päälle asiat halutaan ottaa, sitä enemmän on panostettava kilpailun turvallisuuteen. Huomioitavaa on, että vuoden 2008 sääntöihin on lisätty pelastuskaluston varusteisiin minimimääräykset, joihin kuuluu mm. raivaukseen levittäjät ja leikkurit. Tämä tulee huomioida kun sopii pelastuskalustosta kilpailupaikalle. Käytännössä useimmissa kilpailuissa on paikalla sairaankuljetusauto koulutettuine henkilöine, joita yleensä ovat ensihoitaja, sairaanhoitaja tai lääkintävahtimestari. Ensivastehoitaja ja sen tasoinen sairausauto olisi paras. Harvemmin on paikalla lääkäri, mutta suositellaan ainakin isompiin kilpailuihin ja mieluummin silloin molemmat, eli lääkäri ja sairausauto hyvillä varusteilla. Säännön mukaan lajin SM-kilpailuissa tulee paikalla olla sairausauton lisäksi myös lääkäri.

JM-kilpailussa tulee olla paikalla vähintään seuraavat pelastustoiminnan valmiudet.

1. Paikalla tulee olla sairausauto (ambulanssi) koulutettuine miehistöineen.
 2. Paikalla tulee olla lisäksi yksikkö tai yksiköt, jotka hoitavat sekä palotoimen että mahdollisen ensiaputoiminnan. Yksikkö tarkoittaa sellaista kokoa ja laatua, joka määritellään turvatarkastuksessa viranomaisten kanssa. Ei siis tarkoita palo- ja pelastuslaissa määriteltyä virallista yksikköä. Tähän yksikköön voivat kuulua esimerkiksi
 - SPR-ensiapuryhmä tai osaryhmä tai
 - esim. seuran oma ensiapuryhmä, kunhan vetäjällä on EA-ryhmänjohtajan pätevyys
 - palokunnan yksikkö tai osayksikkö, jolla on sammutusvalmius, pelastus ja raivausvalmius sekä öljyntorjuntavalmius
 3. Lippupisteiden läheisyyteen, varikolle sekä lähtöpaikalle on sijoitettava riittävä alkusammutuskalusto (vähintään 6 kg sammutin) sekä
 4. ratavalvontapisteiden läheisyyteen lisäksi tarvittavia raivausvälineitä. Myös näitä käyttävä henkilöstö sekä ensiaputoimintaa hoitava henkilöstö on sijoitettava radan varteen siten, että he pääsevät mahdollisimman nopeasti tapahtumapaikalle. Tarkemmat ehdot ja määräykset näkyvät jokaisen radan voimassaolevassa turvatarkastuspöytäkirjassa.
 5. jokaisella kilpailijalla olla varikkopaikallaan saatavissa sammutin (min. 27A 144 B-C, 6 kg) tämä lisää varikoiden turvallisuutta oleellisesti eikä järjestäjän tarvitse varata varikkoalueelle juurikaan palontorjuntakalustoa.
- On muistettava, että sääntökirjassa on mainittu AKK:n määräämä minimivaatimustaso turvajärjestelyille. Mikäli viranomaiset vaativat enemmän valmiuksia pelastustoimintaan tai joitakin erityisehtoja, merkitään ne turvatarkastuspöytäkirjaan ja niitä tulee noudattaa. Viranomaisten antamia määräyksiä voivat muuttaa ainoastaan viranomaiset. Paloviranomaiset vaativat nykyään kaikille grillipisteille omat sammuttimet sekä sammutuspeitteet ja tähän tulee varautua. Nykyisin on olemassa erilaisia PePa eli pelastuspalvelu tai ensivasteautoja (virallista nimeä en tiedä). Eri paikkakunnilla on näiden suhteen erilainen käytäntö sairaankuljetuksessa. Tosin paikoin näillä saa kuljettaa potilasta tilapäisesti sairaalaan saakka, tosinpaikoin ei. Selvittääkää paikkakuntanne terveyskeskuksesta näiden kuljetusoikeus, tosinpaikoin terveyskeskuksesta johtava lääkäri tai lääkäri tai joku myöntää näille autoille tilapäisiä kuljetuslupia, siis tarkastakaa paikkakuntakohtaisesti.

23.3 Turvapäällikön ilmoitukset

Turvallisuuspäällikkö tai turvajohtaja antaa ennakoilmoituksen lähimmille päivystäville terveyskeskuksille, sairaaloille ja aluehälytyskeskukselle sekä sopii yhteistyössä viranomaisten kanssa menettelytavoista mahdollisten onnettomuustilanteiden suhteen. Pahimpia tapauksia varten pitää selvittää myös Medi-Helin tai vastaavan saatavuus apuun, ja myös paikka johon tämä voi turvallisesti laskeutua.



Turvallisuuspäällikkö suunnittelee yhdessä järjestyksenvalvojien päällikön kanssa järjestyksenvalvojien toiminnan ja sijoittumisen kilpailualueella turvatarkastuksen mukaisesti sekä suunnittelee varikkopäällikön kanssa varikon täyttämisen ja varikkoalueen turvallisuusjärjestelyt.

23.4 Kilpailijan kaato

Kilpailijan on kaadon tai pahan törmäyksen jälkeen käytävä lääkärin tai hänet korvaavan ensiapuhenkilöstön tarkastuksessa. Järjestäjän on huolehdittava siitä, että kilpailija pääsee vaivattomasti tarkastukseen, kaatokiidolla tai hinausautolla, ei enää yksin kävelen. Kaatanut kilpailija ei missään tapauksessa saa itse ajaa autoaan tarkastukseen eikä edes ohjata hinattavaa autoa. Kilpailija saa jatkaa kilpailua tämän terveystarkastuksen sekä auton teknisen tarkastuksen jälkeen, mikäli molemmat ovat kunnossa ja ajokaavio antaa siihen mahdollisuuden. Tätä mahdollisuutta ei ole silloin kun on lähtö keskeytetään punaisella lipulla turvallisuussyistä. Kaikista kaadoista on ehdottomasti tehtävä merkintä kilpailun johtajan liputuspyytäkirjaan. Tämän perusteella pystytään tarkistamaan se seikka, ovatko kaikki kaataneet käyneet tarkastuksessa. Tällä on merkitystä myös mahdollisiin kilpailijan hakemiin korvauksiin vakuutusyhtiöstä lisenssin kautta. Lääkärille tai ambulanssiporukalle annetaan nippu kopioituja onnettomuusraporttikaavakkeita, joihin he merkitsevät lyhyen tarkastuksensa tuloksen. Kaadoksi lasketaan se, kun auto käy kyljellään siten että "räystä" eli katon kulma käy maassa.

23.5 Ensiaputoiminta

EA-ryhmän henkilöt ja/tai palomiehet tulee sijoittaa etukäteen sellaisiin paikkoihin, joissa yleensä ryhtisee ja tapahtuu kaatoja. Tämä sijoittelu suunnitellaan viranomaisten kanssa yleensä radan turvatarkastuksen yhteydessä. Tälle ensiapuhenkilöstölle tulee teroittaa, milloin ja miten radalle kaataneen kilpailijan luokse voi ja saa mennä. Monesti lisää vaaratilanteita aiheuttavat liian innokkaat ja omatoimiset pelastushenkilöt. Toisaalta ei liika hidastelukaan ole hyväksi, koska kilpailija saattaa olla pahastikin loukkaantunut.

23.6 Pelastustoiminta

Turvatarkastuksessa on usein määrätty sammuttimien lukumäärä ja sijoituspaikat. Näitä ovat yleensä varikolla, lähtöalueella, hitsauspaikalla sekä lippupisteiden läheisyydessä. Öljyvuotojen torjuntakalustoa pyritään sijoittamaan etukäteen niille alueille, joissa tapahtumat ovat todennäköisimpiä. Tätä öljyntorjuntaturvetta tai savea kannattaa järjestäjien hankkia itse kilpailupaikalle. Palokunta pitää sen yleensä siellä autossaan varikolla ja sen saanti tapahtumapaikalle kestää useimmiten turhan kauan.

23.7 Järjestyksen valvonta

Uusi järjestyksenvalvontaa koskeva laki on astunut voimaan muutamia vuosia sitten, entiset järjestysmiehet ovat poistuneet ja tilalle ovat tulleet järjestyksenvalvojat. Uusi laki ja sen soveltaminen hakevat edelleen muotoaan. Päätäntävalta näissä asioissa on kullakin kihlakunnalla erikseen. Käytännössä järjestyksenvalvonnassa on mukana kurssin käyneitä ja järjestyksenvalvoja kortin omaavia järjestyksenvalvoja sekä tilapäisiä järjestyksenvalvoja. Tunnuksena heillä on järjestyksenvalvojanauha tai järjestyksenvalvojaliivi. Vanhoja järjestysmiesnauhoja ei saa käyttää. Vanhoja järjestysmiesliivejä saa käyttää kunhan niistä on poistettu tai peitetty vanha järjestysmies sana tai sitten liivit on käännetty siten, että vanha teksti ei näy. Paikalliselta poliisilta saa tarkemmat ohjeet sekä neuvot näissä asioissa.

23.8 Onnettomuuksien selvitysryhmä

Onnettomuuksien selvitysryhmä nimetään ensimmäisessä tuomariston kokouksessa. Kilpailun PJ toimii lautakunnan kokoonkutsujana mutta ei sen puheenjohtajana. Ryhmä pitää järjestäytymis-kokouksensa mahdollisimman pian nimeämisen jälkeen. Onnettomuuksien selvittelystä on tehty JM / RC-kilpailuja varten oma ohjeisto, joka löytyy materiaalipankistakin. Siitä löytyvät kaikki tarvittavat tiedot toimintaa varten. Pahan onnettomuuden jälkeen ilmoittakaa välittömästi lajipäällikölle tapahtumasta.



Huhut lähtevät liikkeelle, ihmiset soittavat ja kyselevät mitä on tapahtunut, lehdistöä asia kiinnostaa myös. Sopikaa, kuka ilmoittaa, turvapäällikkö, johtaja vai valvoja. Lajipäällikkö informoi sitten tarvittaessa liiton lääkäriä ja turvaryhmää tapahtumasta.
Kannattaa myös tutustua materiaalipankista löytyvään kriisiviestinnän ohjeeseen.

24. KILPAILUN JOHTAMINEN

24.1 Kilpailun johto

Kilpailun johtajat ovat vastuussa siitä, että kilpailu tapahtuu sääntöjen ja virallisen kilpailuohjelman mukaisesti. Kilpailun johtajien ensisijainen tehtävä on johtaa järjestelytoimia ja operatiivisen johtajan kilpailutapahtumaa. Kilpailun johtajat eivät saa tehdä kaikkea itse, vaan heidän tulee pystyä luottamaan alaisiinsa ja osata delegoida eli jakaa tehtäviä muille. Kilpailun koosta riippuen kilpailun johtajia tulee olla useampi kuin yksi ja heillä tulee olla selvä tehtäväjako, järjestelytoimikunnan puheenjohtaja, kilpailun yleisjohto, kilpailun talousjohto sekä kilpailun operatiivinen johto.

Kilpailun johtajien vastualueita / tehtäviä

Yleisjohtajan vastualueita

- järjestelytoimikunnan kokoaminen ja kilpailuorganisaation luominen
- varmistaa lupa-asiat viranomaisten suhteen
- varmistaa lupa-asiat AKK:n suhteen
- laatia kilpailun rakentamisen aikataulun
- työtehtävien delegointi asianomaisille
- koulutusasioiden kartoitus ja toteutus

Operatiivisen johtajan vastualueita

- varmistaa tuomaristo ja pitää yhteyttä tuomariston puheenjohtajaan
- varmistaa rata- ja turvatarkastukset
- kilpailun aikataulun laadinta
- johtaa kilpailua siten, että on koko jatkuvasti ajan tasalla kilpailutapahtumista käyttäen apunaan toimivaksi rakennettua viesti- / raportointijärjestelmää sekä aluetuomareita ja muuta ratavalvonnan henkilöstöä
- tekee kilpailunaikaiset päätökset itsenäisesti
- toimii esittelijänä tuomariston kokouksissa
- raportoi tuomaristolle jatkotoimenpiteitä vaativista tilanteista
- vastaanottaa vastalauseet ja siirtää ne tuomariston käsittelyyn
- **antaa kilpailusta viralliset lausunnot**

Talospuolen johtajan vastualueita

- rakentaa kilpailun budjetin
- rakentaa kilpailun tiedotus-, markkinointi- ja mainos suunnitelmat
- vastaa kaikista kilpailuun liittyvistä ostoista ja hankinnoista
- vastaa kilpailun markkinoinnin ja myyntitoimintojen sujuvuudesta

24.2 Kilpailun johtaminen

Kilpailun operatiivisen johtajan eli kilpailutapahtumista päätökset tekevän johtajan paikka kilpailun aikana on kilpailun johtotorni. Kilpailunjohtaja johtaa kilpailua sieltä käyttäen erilaisia apuvälineitä sekä koko kilpailuorganisaatiota apunaan. Hänelle tulee olla hyvät viestiyhteydet eri toimintapisteesiin sekä riittävä miehitys organisaatiossaan.

Kilpailun johtaja ei juokse jatkuvasti hötkyillen edestakaisin ja selvitä itse kaikkia asioita.

Hänen tulee pystyä delegoimaan vastuu kilpailun eri osa-alueista niiden vastuuhenkilöille. Lisäksi hänen tulee pystyä luottamaan heihin ja heidän toimintakykyynsä kiperimmissäkin tilanteissa. Hänellä tulee olla hyvä tietotaito autourheilusta ja eritoten omasta lajista sekä kyky johtaa vapaaehtoisia ihmisiä heidän harrastustoiminnassaan.



Kun kaikki alkuvalmistelut on suoritettu, kiertää kilpailun johtaja PJ:n kanssa tarkastamassa kilparadan sekä siellä olevat toiminnot hieman ennen h - hetkeä.

Viimeinen kierros kierretään lähtölipun kanssa, jolla toimenpiteellä avataan kilpailurata kilpailua varten ja suljetaan muulta ylimääräiseltä liikenteeltä. Tämän kierroksen PJ:n kanssa voi tehdä muikin johtaja kuin operatiivinen johtaja. Tällöin operatiivinen eli "viheltävä johtaja" voi mennä valmiiksi johtotorniin ja valmistautua kilpailun aloittamiseen rauhassa. Kilpailun johtajalla tulee olla pelitaitoinen sihteeri joko vierellään tornissa taikka kuulokkeiden päässä, kuitenkin hyvin lähellä. Sihteerin tehtävä on pitää liputuspöytäkirjaa ja kirjata ylös kaikki johtajan tekemät ja vahvistamat päätökset eli pitää kilpailun liputuspöytäkirjaa, olisi hyvä pitää myös aikataulua tapahtumista. Johtajan sihteerin tulee tehdä lisäksi kaikki se rutiinityö sekä avustavat toiminnot, jotta kilpailun johtaja saa rauhassa keskittyä ajosuoritusten aikana vain ajotapahtumien johtamiseen

24.3 Turvalippu

Turvalippu on oranssinvärinen merkinantolippu, joka toimii kilpailun johdon alaisuudessa. Turvalippu voidaan korvata turvalivalla, mikäli se on radantarkastuksessa hyväksytty. Turvalipulle on varattava paikka radan keskeiseltä paikalta, joka on yleensä kilpailun johtotorni. Lipun tulee näkyä kilpailun johdolle, lähettäjälle sekä mahdollisuuksien mukaan myös kilpailijoille. Mikäli on näkemäesteitä, käytetään tarvittaessa apurivalippua. Yleensä apurivalippua käyttää kilpailun lähettäjä, jolloin se on helposti kilpailijoiden havaittavissa. Turvalippu nousee kun kilpailun johto suorittaa radan avauskierrosta ja laskee vasta sitten kun kilpailun johtaja antaa siihen luvan. Kun lippu laskee, on se merkki kilpailun johdolta siitä, että kilpailutapahtumat voivat alkaa heti kun eri sektorit ovat siihen valmiita.

Tästä turvalippuasiasta on tehty vetoamus, jonka AKK:n vetoomusoikeus käsitteli.

Kilpailija oli yksin lähdössä (taisi olla sijoituserä), koska muut kilpailijat eivät tulleet lähtöön kalustojen rikkouduttua. Kilpailija ajoi lähdön jälkeen heti pois radalta hinausuralle ja siirtyi suoraan seuraavaan lähtöön lähtöviivalle. Muut kyseiseen lähtöön oikeutetut kilpailijat eivät vielä olleet siirtyneet lähtöviivalle eli nousija tuli ensimmäisenä. Hän vaati, että muut kilpailijat eivät saa enää tulla lähtöön, koska hän nousijana oli jo viivalla eikä hänen jälkeensä saa enää ketään muuta tulla mukaan. Lähdön järjestely ei vielä ollut edes alkanut vaan muut kilpailijat olivat vielä keräilyalueella. Lähdön järjestäjät eivät voineet aavistaa, että ko. kilpailija tulisi heti pois radalta ja suoraan lähtöviivalle. Kaikki kilpailijat otettiin kuitenkin mukaan lähtöön. Nousija kilpailija teki vastalauseen, että muiden tulos on mitätöitävä ja että he eivät saa tulla enää hänen (nousija) tulonsa jälkeen lähtöön. Vastalause hylättiin ja nousija ilmoitti tekevänsä vetoamuksen asiasta ja myös sitten tekikin.

Vetoomusoikeus hylkäsi vetoamuksen ja totesi päätöksessään seuraavasti.

Ainoa aikaraja säännöissä on mainittu nousijan kohdalla tuo viisi (5) minuuttia, muiden kohdalla ei aikarajaa ole mainittu.

Kun johto laskee turvalipun, se tarkoittaa sitä, että johdon puolesta lähtö saa lähteä heti kun lähtö on järjestelty valmiiksi. Ei siis tarkoita, että turvalipun laskemisen jälkeen lähtöön ei saa enää ottaa kilpailijoita.

Muut jo paikkansa ansainneet kilpailijat ottavat tietoisesti riskin siinä, jos he eivät tule heti lähtöalueelle ja ole valmiina odottamassa nousijaa. Lähdön järjestely voi siis ottaa myös muut kilpailijat lähtöviivalle nousijan saapumisen jälkeen, päätös on heidän. Kilpailun johtajan pitää sopia lähdön järjestelyn kanssa siitä, odotetaanko nousijan jälkeen vielä muita kilpailijoita viivalle vai laitetaanko portti "kiinni" kun nousija on viivalla.

Odotetaan tai ei, se on järjestäjän päätettävissä, ei nousevan kilpailijan. Jos päätetään, että nousijan viivalle tulon jälkeen ei muita kilpailijoita enää oteta mukaan, kannattaa se selvästi ilmoittaa, jotta kaikki kilpailijat sen ymmärtävät.

Jatkossa turvalippu nousee kun ajettava lähtö on lakannut kilpailemasta ja laskee kun kilpailun johtaja antaa siihen luvan. Kun kilpailun viimeinen lähtö on lakannut kilpailemasta, laittaa järjestäjä turvalipun näkyvään ja ennakoita ilmoitettuun paikkaan osoittamaan lastauskiellon voimassa oloa. Paikka tulee olla sellainen, että kilpailijat havaitsevat lipun helposti elikkä varikon läheisyydessä.



24.4 Kilpailun johdon liputustoiminta

Kilpailun johtaja päättää itsenäisesti kilpailutapahtumista seuraavista liputuksista eli sanktioista. Hän käyttää apunaan aluetuomarien havaintoja, joita hän saa jatkuvasti kuulokkeisiinsa kilpailun aikana. Viestiyhteyden toimivuus on ehdoton edellytys sille, että johtaja voi johtaa kilpailua reaaliaikaisesti, muuta mahdollisuutta ei ole. Myös liputtajien havaintoja hän saa ja tuleekin käyttää apunaan päätöksiä tehdessään. Kun nyt käytössä ovat aluetuomarit, on viestiyhteys heidän ja kilpailun johdon välillä oltava aukoton. He sopivat keskinäisen työjaon, mitä asioita seurataan, mitä saa tehdä ja mitä ei. He eivät kuitenkaan tee lopullisia päätöksiä, vain ehdotuksia kilpailun johtajalle, joka myös tässä tapauksessa tekee itsenäisesti päätökset saamiensa ilmoitusten perusteella. Kun aluetuomareita käytetään, muistaa viestikohdassa todettu asia, että lippupisteet ovat silloin eri linjalla. Seuraavassa esitetyissä kolmessa toimintamallissa esitetään erilaisia perusteluita toiminnalle;

- Mikäli johtaja ei näe itse kilpailutapahtumaa taikka on samaa mieltä esittävän aluetuomarin kanssa, hän vahvistaa esityksen ja tekee päätöksen liputuksesta.

- Kilpailunjohtajan näkemys voi myös olla kilpailutapahtumasta toisenlainen kuin esittävän aluetuomarin.

Silloin ei joko synny päätöstä esitetystä liputtamisesta tai se voi olla jopa kovempi tai lievempi kuin aluetuomarin esittämä.

- Toisaalta vaikka aluetuomari ei esitä mitään, vaan toteaa tapahtuman kilpailutilanteeksi, voi kilpailun johtaja kuitenkin määrätä liputuksen oman näkemyksensä mukaisesti.

Liputuspäätöksiä tehtäessä pitää huomioida koko se tapahtumaketju, josta lippua annetaan tai määrätään. Tällä tarkoitetaan sitä, että tilanteen saattaa aloittaa joku kilpailija ja tämän seurauksena joku toinen kilpailija tekeekin sen näkyvän virheen, josta sitten kolahtaa. Suoran päässä kaikki pyrkivät sisäreunaan ja siellä on ahdasta. Sisäreunimmainen joutuu todennäköisesti ulos radalta ja oikaisee hieman, ei tahallisesti eikä tarkoituksellisesti, joten syyllistä eli virheen tekijää joudutaan hakemaan ulommilta radoilta tulevista pakkaa painavista kilpailijoista.

Keltaisen lipun vaikutusalueella tapahtuvista asioista on oltava tarkkana. Aina ohitus ei olekaan selvä asia. Hässäkkä saattaa syntyä niin nopeasti, että lippumiehet eivät ehdi reagoida. Kilpailun tuoksinassa kilpailija pyörähtää, takana tulevat kilpailevat tosissaan ja ohitus tapahtuu. Liput nousevat välittömästi, mutta tässä esimerkissä kaikki kolme kilpailijaa olivat jo sisällä tällä ratavalvonta-alueella, eli he eivät ole voineet nähdä liputusta. Tämä ei ole rangaistava keltaisen lipun vaikutusalueella ohittaminen, vaikka ohitus tällä alueella tapahtuukin. Tämän asian huomioiminen vaatii johdolta ja ratavalvonnalta pelisilmää, eli kaikki ei ole aina sitä miltä se näyttää. Onneksi tällaiset tapaukset ovat suhteellisen harvinaisia mutta tosia. Kilpailijat tekevät välillä toisille miinoja.

Keltainen lippu näkyy edessä, etumainen kilpailija tekee tempun juuri saavuttaessa keltaisen lipun vaikutuksen alueelle, vaihtaakin hieman ajolinjaa ja hidastaa hieman mutta ei valkoisen lipun arvoisesti. Takaluukussa tuleva ei tätä heti tajua ja painaa ohi keltaisen lipun vaikutusalueella. Miina syntyi, toinen nauraa partaansa mutta johtajan on pakko määrätä musta lippu synnä keltaisen lipun vaikutusalueella ohittaminen.

Jatketaan tätä tapausta hieman.

Tämä ohittaja huomaakin heti mitä teki, kiroilee ja tekee saman eli vauhtia pois.

Nyt edellisen miinan tekijä ei huomaakaan tätä uutta miinaa ja painaakin tahtomattaan ohi. Nyt kiroilija hymyilee ja hymyilijä kiroilee ja johtaja määrää taas mustan lipun synnä sama asia. Tämäkin on täyttä elämää ja tällaista sattuu, siihen pitää varautua.

Huomioikaa myös nämä keltaisen lipun vaikutusalueella tapahtuvat liputettuun esteeseen osumiset ja törmäämiset.

Osumiseksi voidaan luokitella sellainen, että kuski on ehtinyt poistua liputettuna esteenä olevasta autosta turvallisesti, toinen tulee ja yrittää kaikin tavoin jarruttaa ja välttää osumista mutta sitten se kuitenkin tömähtää. Tämä on ilman muuta mustan paikka ja kilpailusta sulkemisen paikka, mutta tuskin sellainen joka aiheuttaa kilpailijalle jatkoseuraamuksia lajiryhmän toimesta.



Tällaisessa tapauksessa tehkää siis päätös osumisesta, ei törmäämisestä. Törmääminen on sitten törkeämpää laatua oleva tapaus.

Siinä kilpailija ei paljon välitä keltaisen lipun merkityksestä ja muiden eikä myöskään omasta turvallisuudestaan. Jos liputetussa esteessä on vielä kilpailija sisällä tai juuri siitä poistumassa, luokitellaan se ilman muuta törmäämiseksi, Jos vauhti ei lipun vaikutusalueella yhtään hiljene ja kolahtaa, on se myös törmääminen.

Samoin, jos kuski selittää että auto oli mennyt mällissä sen verran rikki, että sitä ei saanut kääntymään, se on selvä törmääminen. Tässä tapauksessa kilpailija ajo vaarallisella ja ohjauskyvyttömällä autolla on rikettä pahentava asia. Näitä esimerkkejä löytyy varmaan muitakin, mutta tässä oli niitä yleisempiä.

Keltaisen lipun teksti on muuttunut hieman. Ennen se oli, että asema säilytettävä. Tämä sana "asema" herätti aina paljon keskustelua, saiko välimatkan edelliseen kilpailijaan ottaa kiinni vai ei. Nyt tätä ei tarvitse miettiä, koska uusi teksti sanoo että sijoitus säilytettävä. Etumatkan siis saa kuroa kiinni ja jopa pyrkiä rinnallekin mutta ohi ei saa mennä ennen liputettua estettä. Tämä on nyt hyvä ja selkeä sääntö. Kuljettajat eivät aina reagoi keltaiseen lippuun vaan paahtavat samaa tahtia lipusta huolimatta. Tämä ei ole oikein ja silloin ei noudateta sääntöä hidastaa vauhtia ja olla valmiina tarvittaessa jopa pysähtymään. Jos pikkuisenkin näyttää siltä, että tämä "kouhottaminen" aiheuttaa vaaraa ja on selvästi välinpitämätöntä lippumerkkiä kohtaan, voi kilpailun johtaja puuttua tähän vaikkapa varoituksen antamisella. Tämä on silloin vaarallista ajoa keltaisen lipun vaikutusalueella. Mustasävyiset liputukset tulevat voimaan päätöksentekohetkestä, vaikka niitä ei ehdittäisi näyttää kilpailijoille ennen ko. lähdön voittajan maaliintuloa. Kaksipäiväisessä kilpailussa ensimmäisenä päivänä saadut kilpailukohtaiset liputukset eivät ole voimassa toisena kilpailupäivänä, eli liputukset kuivuvat pois yön aikana.

Liputukset ovat myös luokkakohtaisia, eli kun ajaa kahdessa luokassa, toinen luokka aloitetaan puhtaalta pöydältä. Johtaja ilmoittaa päälippupisteelle päätöksensä ja päälippupiste näyttää kilpailijoille lipun saaneen kilpailijan numeron ja lipun.

Johtajan sihteeri kirjaa päätöksen liputuspöytäkirjaan, tapahtuman kellonaika, mikä lippu, mikä syy ja mistä tapahtumasta ja mistä aluetuomarin/ratavalvontapisteen alueelta.

Hänen pitää osata kuunnella linjoilla oikeata puhetta oikeaan aikaan ja kerätä sieltä oikeata tietoa.

Esimerkiksi mistä pisteestä mitkäkin asiat johtavat toimenpiteisiin eli liputuksiin,

reagoida heti mahdollisiin aikaisempiin liputuksiin kilpailijan kohdalla,

tietää mitkä asiat menevät eteenpäin ja vaativat kenties jatkotoimenpiteitä.

Kellonaika on aina tärkeä merkitä heti ylös joka tapahtuman kohdalla. Tätä johtajan sihteerin

kirjaustoimintaa varten on olemassa omat kaavakkeensa, joita kannattaa käyttää. Sihteerin tulee

valmistaa myös etukäteen liputuslaput ja ottaa niihin jo etukäteen valmiiksi kilpailun johtajan

allekirjoituksen. Se missä nämä liputuslaput fyysisesti täytetään, on selvitettävä etukäteen. Täyttääkö

ne johtajan sihteeri ja laittaa sitten eteenpäin vai meneekö tieto viestiyhteyksien välityksellä

kilpailutoimistoon, jossa toimiston sihteeri täyttää lapun ja toimittaa ilmoitustaululle. Tieto liputuksista

pitää kulkea myös tuloslaskentaan, joka tekee omat tarvittavat toimenpiteensä liputuksesta riippuen.

Samoin tieto liputuksista pitää mennä kuuluttajalle oikeassa muodossa, jotta hän voi kertoa

liputuksen ja syyn yleisölle välittömästi, ei enää seuraavan lähdön aikana.

24.5 Musta-oranssi lippu (MO)

Musta-oranssi lippua näytetään kilpailijalle silloin kun autossa on sellainen tekninen vika, joka saattaa

aiheuttaa turvallisuusriskin kilpailijalle, radanvarren toimitsijoille tai yleisölle, tai autossa on

ympäristöä vaarantava vika. Kilpailijan tulee keskeyttää kilpailu ja mennä varikolle siten kuten

määritellään mustan lipun kohdalla. Mikäli ajokaavio antaa mahdollisuuden jatkamiseen, vika

korjataan, katsastus tarkistaa ja taas menoksi kaavion mukaan.

Mikäli kilpailija ei noudata lipun määräystä, seuraamus siitä on musta lippu ja kilpailu päättyy siihen.

Musta-oranssi lipun merkitys on sama silloin kun se päätetään antaa, oli kyseessä ensimmäinen tai

viimeinen kierros. Kilpailun johtajan pitää kuitenkin harkita tarkoin viimeisillä metreillä olevalle autolle

lipun antamista. Tällaisia teknisiä vikoja ovat muun muassa seuraavat;

- kilpailijan ovi ei pysy kiinni
- auton etuvalot ei pala
- takasumivalo ei pala
- pohjapanssari repsottaa vaarallisen näköisesti



- kakkoskuljettajan puolen ovi repsottaa reilusti auki, pieni raollaan olo ei haittaa
- konepelti tai etukansi repsottaa pahasti ja on vaarassa irrota ja lähteä lentoon
- auto on tulella
- tuulilasi lentää pois kesken lähdön
- rankka savuttaminen
- ympäristölle vaarallinen
- jne.

24.6 Mustavalkoinen lippu (MV)

Lievemmissä virheellisen ajon tapauksissa johtaja antaa eli määrää kilpailijalle varoituksen eli mustavalkoisen lipun. Tämä tarkoittaa sitä, että kilpailija on tehnyt jonkin sellaisen virheen tai hänen ajotapansa on sellainen, että se ei kuulu pelin henkeen. Kun kilpailija tekee toisen lievän eli mustavalkoisen lipun arvoisen rikkeen kilpailussa tai luokassaan, muuttuu toinen mustavalkoinen lippu mustaksi lipuksi. Tässä tapauksessa toista mustavalkoista lippua ei kilpailijalle tarvitse näyttää, vaan näytetään kilpailijalle mustaa lippua.

Siis 2 x mustavalkoinen lippu = musta lippu.

Kirjoittakaa liputuspyytäkirjaan myös se toinen MV ja syy ja vasta sitten musta eli M ja syynä 2xMV.

24.7 Musta lippu (M)

Törkeimmissä tapauksissa johtaja voi antaa eli määrätä kilpailijalle suoraankin mustan lipun. Tämä tarkoittaa sitä, että kilpailijan on ajettava pysäköintivarikkopaikalleen seuraavan kerran varikolle poistumistien kohdalle tullessaan. Musta lippu tarkoittaa sitä, että kilpailijan ajosuoritus hylätään ko. lähdöstä. Tämän jälkeen hänellä ei ole ko. luokan kilpailussa enää jatkopaikkaa ja ajot loppuvat siihen. Vaikka sijoituskaavio antaisi vielä jatkomahtoisuuden nousta eteenpäin seuraavaan lähtöön, musta lippu estää nousemisen. Otetaanpa muutamia esimerkkejä;

- tämä voi tapahtua jopa kilpailijan ensimmäisessä lähdössä, mikäli hänen rikkeensä on niin paha
- keltaisen lipun vaikutusalueella ohittaminen
- törmäys tai osuminen liputettuun esteeseen
- raju ja törkeä päälleajo, kiilaaminen
- törkeä ja selvää etua antanut oikaiseminen
- törkeä ja vaarallinen ajo tai kaataminen keltaisen lipun vaikutusalueella
- vaarallinen vasten ajosuuntaa ajo
- auton huoltaminen/korjaaminen lähtöalueella

Kuitenkin siihen mennessä saavutettu tulos jää voimaan, tarkoittaa pudotusajossa saavutettua sijoitusta. Saavutettu ajopaikka sijoituserässä ja finaaleissa on mustan lipun jälkeen lähdön viimeinen ja sijoitus tulee siitä, ei siis suljeta yhdellä mustalla lipulla koko luokan kilpailusta. Kun kilpailijan virhe on niin paha, että siitä on todennäköisesti tulossa muutakin jatkoseuraamusta, vie kilpailun johtaja asian tuomariston käsittelyyn.

Tällöin tuomariston päätös voi ja usein onkin mustan lipun lisäksi kilpailusta sulkeminen. Tällöin kilpailija putoaa kokonaan pois tuloksista ja siihen mennessä saavutettu tulos (vaikkapa finaali) mitätöityy. Törmäminen ja joskus osuminenkin liputettuun esteeseen ovat sen verran pahoja turvallisuutta vaarantavia asioita, että ne kilpailunjohtajan on vietävä tuomaristoon. Kaksi mustaa lippua samassa kilpailussa johtaa ko. luokan kilpailusta sulkemiseen eli koko kilpailutuloksen hylkäämiseen. Luokan kilpailusta sulkemisen eli koko kilpailutuloksen hylkäämisen tekee joko kilpailun johtaja tai tuomaristo kuultuaan ensin myös kilpailijaa. Katso kohta tiedonanto kilpailun johtajan päätöksestä. Kaksi mustaa lippua voi tulla esimerkiksi; - mustan lipun noudattamatta jättämisestä, eli kilpailija jatkaa kilpailemista saatuaan mustan lipun eikä mene varikolle kuten sääntö sanoo - samassa lähdössä voi kilpailija tehdä kaksi niin paha virhettä, että seurauksena on molemmista musta lippu.



24.8 Punainen lippu (P)

Punainen lippu on myös voimassa päätöksentekohetkestä alkaen vaikka sitä ei ehditä näyttää kilpailijoille ennen lähdön voittajan maaliin saapumista. Mikäli kilpailussa tapahtuu sellainen onnettomuus, että siinä kilpailijan loukkaantumisen riski on iso, päättää kilpailun johtaja keskeyttää lähdön ja määrää kaikissa lippupisteissä sekä tornissa nostettavaksi punaiset liput välittömästi. Tällöin kilpailijat lopettavat kilpailemisen ja ajavat varovaisuutta noudattaen järjestäjän osoittamaan paikkaan, yleensä omalle varikkopaikalleen tai sitten keräilyalueelle. Punaisella lipulla keskeytetty lähtö uusitaan aina.

Keskeytetty lähtö uusitaan viimeisenä lähtönä meneillään olevan ajokaavion osassa. Meneillään kolmas välierälähtö ja tulee punainen, lähtö uusitaan viimeisenä välierälähtönä. Tässä tapauksessa kannattaa kilpailijat ohjata suoraan keräilyalueelle, koska uusinta on parin lähdön jälkeen. Tällaisessa tapauksessa uusittavaan lähtöön ovat oikeutettuja ne kilpailijat, jotka osallistuivat keskeytettyyn lähtöön. Kuitenkaan se tai ne henkilöt, joiden turvallisuusriskin takia lähtö keskeytettiin, eivät saa turvallisuussyistä osallistua uusittavaan lähtöön. Siihen eivät myöskään saa osallistua ko. lähdössä mustan lipun saaneet kilpailijat, oli musta lippu tullut ennen keskeytyksen aiheuttamaa tapahtumaa tai sitten siitä itse tapahtumasta. Tässä kilpailun johtajalla on pelimahdollisuus.

Turvallisuussyitä voidaan luokitella olevan kaksi.

1. On yhden kilpailijan kaato ja hänen turvallisuudesta kyse. Tällöin johdon päätös on, että kilpailija ei osallistu uusittavaan lähtöön.

2. Syntyy useamman auton yhteenajo, rata tukkeutuu, kuskit ei tahdo päästä autoistaan ulos mutta he eivät ole loukkaantuneet, kyse on silloin yhteisestä turvallisuudesta. Jos kellään kilpailijalla ei ole hätää ja kukaan ei ole kaatanut, johdon päätös voi olla, että kaikki saavat osallistua uusittavaan lähtöön, siis ei poisteta ketään uusittavasta lähdöstä.

Jos tässä läjässä on myös kaatanut kilpailija, se on hyvä peruste sulkea hänet pois jatkosta turvallisuussyistä. MO-lipun saanut korjaa vian, tekniikka tarkastaa ja jos asia kunnossa sitten mukaan uusintaan jos ehtii.

Ennen punaisen lipun tapahtumaa keskeyttäneet kilpailijat saavat osallistua uusittavaan lähtöön mikäli he ehtivät saada autonsa kuntoon, perusteena se että he osallistuivat alun perin keskeytettyyn lähtöön.

Kilpailija, jolla olisi ollut paikka ko. lähdössä mutta ilmoitti ennen lähtöä, että ei voi ajaa enää kun auto on rikki, ei saa osallistua uusittavaan lähtöön, ei ollut mukana lähettäjän käskynalaisuudessa kun keskeytetty lähtö lähti.

Muut liputukset, kuten MV-lippu, ovat voimassa uusittaessa lähtöä. Vilppilähtö ei ole voimassa. Lähdön keskeyttäminen punaisella lipulla voi tapahtua myös jostain muustakin syystä, mikäli siihen on pätevä syy

- hinausauto tai jokin muu ylimääräinen auto tai traktori radalla
- lähdössä vääriä autoja, joku jäi pois lähdöstä järjestäjän virheen vuoksi
- joku muu ilmeinen vaaran aiheuttaminen

Keskeyttämistä punaisella lipulla turvallisuusasioita lukuun ottamatta pitää harkita aina tarkoin, koska se ei kuitenkaan saa olla tapa korjata johtajan tai organisaation virheitä. Toisaalta on kuitenkin muistettava, että se voi olla ainoa tapa korjata virhe tai sekaannus ja on lisäksi ainoa tapa uusita lähtö.

Ruutulipulle saakka ajettua lähtöä ei saa, eikä voi enää uusita kun kyseessä on pudotuskaaviolla ajaminen.

Muusta syystä kuin turvallisuussyistä keskeytetyn lähdön uusintaan saavat osallistua kaikki muut keskeytettyyn lähtöön osallistuneet paitsi ennen keskeytystä mustan lipun saaneet kilpailijat. Muilla kilpailijoilla on ennen keskeytystä mahdollisesti saadut liputukset ja päätökset voimassa.

Myös ne kilpailijat, jotka järjestäjän virheen vuoksi jäivät pois lähdöstä ja lähtö keskeytettiin, saavat osallistua uusittavaan lähtöön. Vain niillä kilpailijoilla, jotka näissä mainituissa tapauksissa osallistuivat uusittuun lähtöön, on mahdollisuus jatkaa kilpailussa sen sijoituskaavion mukaisesti. Vain uusittavan lähdön tulos tuo mukanaan kaavion mukaisen jatkopaikan.



Esimerkki;
kyseessä 6 auton alkuerälähtö joka keskeytetään punaisella.

Yksi poistetaan turvallisuussyistä ja kaksi keskeyttää auton rikkoonnuttua eli eivät pääse uusittavaan lähtöön.

Kolme muuta osallistuvat uusittavaan lähtöön ja heille tulee kaavion mukaiset jatkopaikat.

Uusittavasta lähdöstä poissaolevat kilpailijat, heillä ei ole jatkopaikkaa keräilyssä, eivät olleet mukana uusittavassa lähdössä.

24.9 Tiedonanto kilpailun johtajan päätöksestä

Kilpailusta sulkeminen voi sääntökirjan mukaan tapahtua joko kilpailun johtajan päätöksellä tai tuomariston päätöksellä. Tässä on sellainen vivahde-ero, että kilpailun johtajan päätöksestä kilpailijalla on vielä vastalauseoikeus. Tuomariston päätöksestä kilpailija ei voi tehdä vastalauseetta vaan ainoastaan vetoamuksen.

Suosittelaa toimintatavaksi seuraavaa;

Kun kilpailija saa saman luokan kilpailussa kaksi (2) mustaa lippua, sulkemisen luokan kilpailusta tekee kilpailun johtaja. Silloin hän kutsuu kilpailijan vaikkapa torniin tai tauolla toimistoon, kuulee kilpailijaa kilpailun kuluessa, sihteeri täyttää tiedonanto kilpailunjohtajan päätöksestä kaavakkeen, kilpailijan kuittaus alle ja johtaja vie sen tiedoksi tuomaristoon seuraavassa kokouksessa.

Jos syynä tuplamustaan on sellainen kilpailijan virhe, että siitä tulee kilpailusta sulkemisen lisäksi lajiryhmän taholta lisäseuraamuksia, käsittelee tämän asian silloin tuomaristo kilpailun johdon esityksestä, ei kilpailun johdon päätöksenä. Eli kun kilpailusta sulkeminen ei aiheuta jatkotoimenpiteitä, tekee sen kilpailun johtaja edellä mainitulla tavalla.

Kun mahdollisesti on jatkotoimenpiteitä, sulkemisen tekee tuomaristo kilpailun johdon esityksestä.

Kun kilpailun johto tekee päätöksen turvallisuussyistä poistettavasta kilpailijasta punaisen lipun näyttämisen jälkeen, käytetään myös tuota samaa kaavaketta.

Kun kilpailija on loukkaantunut ja hoidettavana, silloin ei kilpailijaa tarvitse kuulla eikä viedä hänelle tietoa ja hakea kuittausa. Tässä tapauksessa tieto ilmoitetaan vain kilpailijalle tai hänen avustajilleen.

Jos kilpailija tulee johtajan luokse kyselemään asiaa, kuullaan häntä ja otetaan kuittaus paperiin.

Päätöksestä viedään sitten aikanaan tieto tuomaristolle.

Tämä on uutta toimintatapaa ja kilpailun johtajan ja tuomariston kannattaa käydä tämä menettely läpi tuomariston ensimmäisessä kokouksessa ja sopia tämän asian menettelytavat.

24.10 Päälippupiste

Päälipun paikan valinta radantarkastuksessa on aina vaikea asia.

Se pitäisi olla sellaisessa paikassa, jossa vauhti olisi sopivan hiljainen, jotta kilpailijat sen pystyvät havaitsemaan. Lisäksi sen pitää olla sellaisessa paikassa, jota kohti kilpailijoiden normaali ajolinja kohdistuu ja sitten siitä hieman takaisinpäin.

Päälippupisteen yhteydessä ei saa olla varsinaista radanvalvontapistettä, vaan ne tulee olla eri paikassa. Päälippupiste toimii kilpailun operatiivisen johtajan alaisuudessa. Kilpailun operatiivisella johtajalle tulee olla suora viestiyhteys päälippupisteelle. Päälippupisteen tehtävänä on välittää kilpailijoille kilpailun operatiivisen johtajan tekemät päätökset erilaisin lippumerkein. Nämä lippumerkit on edellä kuvattu kilpailun johdon liputustoiminnan kohdassa. Ne ovat mustavalkoinen lippu, musta-oranssi lippu, musta lippu, punainen lippu, vilppilähtötaulu sekä näihin liittyvät kilpailijoiden numeroa osoittavat numerot.

Vilppilähdön toki päättää lähtötuomari, eikä kilpailun johtajalla ole siihen sanomista. Johtaja vain välittää tämän päätöksen päälippupisteeseen.

Liputuksen tai vilppilähtötaulun yhteydessä on aina näytettävä myös sen kilpailijan numeroa, jolle liputus tai vilppilähtötaulu on tarkoitettu. Pelkkä sormella tai kädellä kilpailijaa osoittaminen ei riitä, tällaista merkinantoa kilpailijan ei tarvitse hyväksyä.

Liputusta on näytettävä kaikille kilpailijoille, jotta he pystyvät rekisteröimään, mitä kukin on tehnyt ja miten he itse jatkossa menettelevät. Kilpailun operatiivinen johtaja ilmoittaa päälippupisteelle, että kilpailija numero 56 mustavalkoinen lippu.



Päälippupisteen tulee kuitata tämä viesti takaisin, jotta kilpailun operatiivinen johtaja voi olla varma siitä, että viesti meni perille ja lippu näytettiin kilpailijalle. Samoin varmistutaan siitä, että se on todella operatiivisen johtajan antama päätös liputuksesta, ei kenenkään muun, ei ratatuomarin, ei aluetuomarin, siis vain operatiivisen johtajan.

Päälippupisteessä on hyvä pitää myös kirjaa, mitä lippuja he ovat liputtaneet ja kenelle. Tämä siksi, että viestiyhteyksissä ja kuullun ymmärtämisessä saattaa olla häiriötä. Myös siksi, että jos kilpailija tulee johdon puheille ja väittää, että ei hänelle ole mitään lippua näytetty. Kun merkinnät on ylhäällä, ne voidaan tarkistaa ja todeta, onko näytetty vai ei.

25. TULOKSET JA PALKINTOJENJAKO

25.1 Tulokset ja palkintopöytäkirja

Kun tuloslaskenta on kunnossa, valmistuvat kilpailun tulokset heti viimeisen lähdön voittajan maaliintulon jälkeen. Tulosten valmistuttua kilpailunjohtaja kuittaa tulokset puumerkillään ja ne laitetaan ilmoitustaululle näkyviin. Niihin tulee laittaa merkintä julkaisuajasta.

Tästä alkaa 15 minuutin vastalauseaika, jonka jälkeen tulokset ovat lopulliset ja muuttuvat tuomariston allekirjoituksilla palkintopöytäkirjaksi.

Tulokset kannattaa julkaista ilmoitustaululla sitä mukaan kuin luokkia ajetaan, 15 minuutin vastalauseaika kuluu ja tulokset ovat lopullisia. Tuomaristo voi sitten hyväksyä kaikki tulokset kerrallaan viimeisessä kokouksessaan, ellei eri luokkien palkintojenjako ole eri aikaan.

Kunnollisissa virallisissa tuloksissa tulee olla seuraavat asiat;

- kilpailun nimi, järjestävä seura ja päivämäärä
- sijoitus
- kilpailijan numero
- kilpailijan nimi
- kilpailijan seura
- auton nimi ja merkki
- lopullinen osallistujamäärä luokassa

Tulokset muuttuvat virallisiksi ja samalla palkintopöytäkirjaksi sen jälkeen kun tuomaristo on ne allekirjoittanut. Kilpailun viralliset lopputulokset sekä korjattu osallistujaluettelo on laitettava AKK:n KITI-järjestelmään pikaisesti viimeistään viikon kuluttua.!

25.2 Palkinnot ja palkintojen jako

Palkintojen laadun sekä palkintojen määrän tulee olla suhteessa kilpailun arvoon, sen kokoon ja osallistujamääriin luokittain. Varsinkin nyt kun osallistumismaksu on vapaasti järjestäjän päätettävissä ja ostotarjouksen käsittelymaksut jäävät järjestäjälle, tulevat kilpailijat seuraamaan kilpailujen järjestämisen tasoa sekä varsinkin palkintojen tasoa suhteessa osallistumismaksuun.

Kannattaa kuitenkin miettiä tarkkaan mitenkä palkintojen kokonaisarvo jakautuu palkittavien kesken; voittajalle "lottovoitto" ja kakkoselle "puurokauha" vai kannattaako mieluummin jakaa useammalle arvokkaampi.

Kyseessä on harrastelaji, ei ansaintamahdollisuus ja valitettavasti myös verottaja seuraa näitä urheilijoiden saamia palkintoja.

Kun kilpailukutsussa mainitaan palkittavan finalistit, tarkoittaa se silloin kaikkia finalisteja. Kutsussa voi määritellä muullakin tavalla palkittavien määrän ja suhteuttaa sen osallistujamääriin. Nuorten luokan kilpailijoita kannattaa palkita hieman enemmän, koska heille sijoittuminen ja varsinkin palkinnot ovat tärkeämpiä kuin muille kilpailijoille. Laatuun ja palkintojen näytävyyteen kannattaa kiinnittää huomiota. Nykyhintatasolla palkinnot eivät ole enää kovin kalliita. Yhteistyösopimuksilla ja edullisilla ostoilla saa helposti erilaisia tavarapalkintoja jaettavaksi parhaille kuljettajille, joka edesauttaa aina muistamaan paremmin ja lämpimämmin järjestäjää.

Kannattaa miettiä myös sellaista ideaa, että ei vain 1. 2. ja 3. saa pytyä lisäksi esinepalkintoja. Määritellään sijoittuminen pyttyjen koolla ja siinä olevalla sijaluvulla ja jaetaan samanlaiset esinepalkinnot vaikkapa 10 parhaalle tai jopa enemmällekin. Siinä voi pari ensimmäistä olla hieman pettyneempiä mutta seuraavat 10 tai 15 hyvinkin tyytyväisiä.



Palkintojen jako kannattaa suorittaa mahdollisimman pian kilpailutapahtumien jälkeen. Yleisö poistuu viimeisen lähdön jälkeen ja kilpailijat odottavat kärsimättöminä palkintojenjakoa sekä ostotarjousten purkoa.

Palkinnot voi jakaa heti virallisen 15 minuutin vastalauseajan jälkeen edellyttäen että vastalauseita ei ole tehty.

Katsokaa kuitenkin, että ostotarjousjonot ovat loppuneet ja kaikki halukkaat ovat saaneet tehtyä ostotarjouksensa.

Palkintojen jaon järjestäminen ei ole kilpailun operatiivisen johtajan tehtävä, vaan palkinnot voidaan järjestää valmiiksi etukäteen muiden toimesta. Näyttäviä palkintoja voi pitää esillä hyvällä säällä vaikkapa koko päivän, siitä järjestäjän pisteet kasvavat kuljettajien ja yleisön silmissä.

Turvalippu pysyy ylhäällä palkintojenjaon ajan osoittamassa lastauskieltoa. Heti ja välittömästi palkintojenjaon jälkeen ja ostotarjousten selvittyä turvalippu tulee laskea. Se ei saa unohtua eikä jäädä roikkumaan ylös ostotarjousten purun ajaksi.

Tästä aiheutuu vain turhaa hämminkiä ja lastauksen aloittamista.

26. OSTOTARJOUSMENETTELY

Säännön määräämä auton hinta on 1400 euroa = tekstissä; auton hinta

26.1 Kuka tekee mistä tekee

Perussääntö on, että perusedellytykset täyttävällä henkilöllä on oikeus tehdä yksi (1) ostotarjous kilpailussakilpailupäivänä mistä kilpailuun hyväksytystä autosta tahansa.

Perusedellytykset ovat seuraavat:

Ostotarjouksen tekevällä henkilöllä tulee olla AKK:n myöntämä ja kyseisenä vuonna voimassa oleva vähintään kansallinen kilpailulisenssi. Tämä koskee kaikkia, myös nuorten luokan kuljettajien huoltajia sekä toimitsijoita

Hänellä tulee olla kyseisen vuoden jäsenmaksu maksettuna ja näkyvissä KITI-järjestelmässä

Hänellä tulee olla voimassaoleva JM-tutkinto, debytanttikortti tai rataleimatutkinto

Hänellä tulee olla virallinen kuvallinen henkilöllisyystodistus (virallinen poliisin myöntämä henkilöllisyyskortti, passi, ajokortti tai kuvallinen kelakortti, josta hänet voidaan tunnistaa.

Henkilö tulostaa itse KITI-järjestelmästä "otteen", josta kyseiset tiedot näkyvät. Tämä tuloste eli ote ei saa olla kuukautta vanhempi.

Ostotarjousta tehdessään hän esittää tulostamansa KITI-otteen sekä henkilöllisyystodistuksen

Henkilö voi toimia kilpailussa kilpailupäivänä vain kilpailijana tai toimitsijana. Ostotarjousoikeus on kilpailijana kilpailupäivänä ja toimitsijana toimitsijatehtäväpäivänä.

Tätä oikeutta ei ole kilpailunjohtajilla sekä tuomariston jäsenillä siinä kilpailussa, jossa he toimivat em tehtävissä. Kaikilta ostotarjouksen tekijöiltä peritään ostotarjouksen käsittelymaksuna 30 euroa

26.2 Poikkeukset ovat seuraavat;

Kilpailija ja nuorten luokan huoltaja saa tehdä kilpailussa 3 suojatarjousta ajamastaan autosta hintaan 10 €/ kpl tai kolme ostotarjousta mistä tahansa kilpailun ostotarjousmenettelyyn hyväksytyistä autoista hintaan 30€/ kpl, mutta vain 3 tarjousta yhteensä / kilpailupäivä. (esim. 2 kpl suojaa á 10 € kpl + 1 kpl vieras á 30€ kpl= 50 €)

Mikäli huoltaja on myös itse kilpailijana samassa kilpailussa, tämä oikeus poistuu ja hän voi käyttää vain kilpailijan oikeutta.

Jos kilpailija tai huoltaja tekee useamman tarjoukset samasta autosta, tulee kuittiin kirjoittaa kirjaimet A, B tai C. Tämä ei koske suojaksi merkittyjä tarjouksia.



Kun kilpailussa mukana oleva kilpailija tekee ostotarjouksia, ei häneltä tarvitse pyytää KITI-otetta. Hänen tietonsa on tarkistettu hänen ilmoittautuessaan kilpailuun. Mikäli kilpailija peruuttaa osallistumisensa kilpailuun, silloin tuo ote tulee esittää.

Jos kilpailija on useampipäiväisissä kilpailuissa toimitsijana, tulee hänen esittää KITI-ote sinä päivänä kun toimii toimitsijana.

KV-lisenssin omaava kilpailija voi ostotarjousta tehdessään KITI-otteen sijasta esittää asiakirjat, jotka vaaditaan tarjoukseen tekemiseen. Eli KV-lisenssi ja Jm- tai rataleimatutkintokortti.

Jos henkilöllä ei ole esittää tutkintokorttia vaan pelkästään KV-lisenssi, ei hän ole tällöin oikeutettu ostotarjousta tekemään. (hänelle kiti-ote vaatimus)

Kilpailun toimitsijoilla on oikeus tehdä enintään yhteensä kolme (3) ostotarjousta kilpailussa / kilpailupäivä mistä tahansa ostotarjousmenettelyyn hyväksytyistä autoista hintaan 30€ kpl. Oikeus on niinä päivinä kun hän on toimitsijatehtävissä siinä kilpailussa.

Jos kilpailun toimitsija tekee kilpailussa useamman ostotarjouksen (enintään kolme) samasta autosta, tulee ostotarjouskuittiin merkitä aina myös kirjaintunnus A, B, tai C senkin takia, että ostotarjoukset voidaan yksilöidä ja erottaa toisistaan. Jos ja kun ostotarjouskuitit on annettu eteenpäin ja arpa osuu, saattaa ostotarjouskehään tulla useampi henkilö hakemaan autoa. Näillä kirjainmerkinnöillä ostotarjous tarkentuu oikeaan kuittiin.

26.3 Ostotarjouskuittiin kirjoitetaan

1. Ostotarjouksen tekijän nimi.

2. Motorsport-ID kortin numero.

3. Auton numero, josta tarjous tehdään.

4. Ostotarjouskuittiin kirjoitetaan lisäksi sana "suoja" silloin kun kilpailija tekee ostotarjouksen omasta kilpailussa käyttämästään autosta, eli tekee itse oman suojatarjouksen. Tämän "suojan" saavat tehdä kaikki ko. autolla ko. kilpailussa ajaneet kilpailijat, yleinen, nuoret, naiset jne. Tällaisen "oman tarjouksen" saavat nuoret ja naiset tehdä kilpailun toisenakin päivänä, jos auto on silloin vielä ollut mukana kilpailussa ja on vasta silloin myynnissä, vaikkakin heidän oma kilpailuosuus olikin ensimmäisenä päivänä. Samoin yleisen puolella.

Esimerkki;

Pete ajoi lauantaina autolla kardaanisissa ja Matti sunnuntaina yleisessä, auto on myynnissä vasta sunnuntaina.

5. Jos kilpailun toimitsija tekee kilpailussa useamman ostotarjouksen (enintään kolme) samasta autosta, tulee ostotarjouskuittiin merkitä lisäksi kirjaintunnus A, B, tai C sen takia, että ostotarjoukset voidaan yksilöidä ja erottaa toisistaan. Jos ja kun ostotarjouskuitit on "annettu eteenpäin" ja arpa osuu, saattaa ostotarjouskehään tulla useampi henkilö hakemaan autoa. Näillä lisäkirjain merkinnöillä ostotarjous tarkentuu oikeaan kuittiin.

6. Ostotarjouksen tekijän allekirjoitus, jolloin hän vahvistaa ostotarjouskuittiin kirjoitetut tiedot oikeaksi.

Mikäli ostotarjouksia on tehty sellaisista autoista, jotka eivät ole sinä päivänä myyntimenettelyssä mukana, puretaan nämä ostotarjoukset ostotarjousten purun jälkeen ja palautetaan rahat ostotarjousten tekijöille.

Mikäli kilpailija haluaa tehdä etukäteen ostotarjouksensa seuraavalle päivälle, on tämä mahdollista. Edellytys on että hänen luokka ei aja seuraavana päivänä ja hänellä ei ole mahdollisuutta olla paikalla. Ostotarjousmenettelyssä tapahtuvat virheet käsittelee kilpailupaikalla ostotarjouksia valvova tuomaristonjäsen tai tarvittaessa koko tuomaristo.

26.4 Ostotarjouspaikka

Ostotarjouspaikka on sijoitettava siten, että yleisön joukosta on mahdollisuus osallistua ostotarjouksen tekemiseen kilpailun aikana. Ostotarjouspaikka on ilmoitettava myös kuulutuksella.

Kilpailun koosta riippuen on järjestäjän varattava useampia ostotarjousten vastaanottopisteitä ilmoitetulle ostotarjouspaikalle tapahtuman jouduttamiseksi.

Suosittelaa vähintään yhtä pistettä jokaista 20-30 osallistuvaa autoa kohti.

Järjestäjän on huolehdittava siitä, että vain yksi ostotarjouksen tekijä on tarjouspisteessä "sisällä" saman aikaisesti, ja että tiedot tehdyistä tarjouksista eivät tule esiin, ennen kuin luettelo ostotarjouksen kohteeksi joutuneista autoista on julkaistu. Lisäksi se on sijoitettava siten, että lastattavien ja poistuvien autojen aiheuttama ääni ja liikenne ei haittaa ostotarjousten purkua, mikäli purku tapahtuu samassa paikassa.

Mikäli on odotettavissa paljon ostotarjouksia, pitää ostotarjouspaikka eristää lippusiimoilla tai aitauksilla muusta alueesta ja muodostaa tälle alueelle jonoja vastaanottotavasta riippuen. Toisinpaikoin on vain yksi pitkä jono, josta siirrytään suoraan vapaana olevalle ostotarjouspisteelle. Toisinpaikoin jokaisella pisteellä on omat jononsa jopa lippusiimoin erotettuna. Pääasia on kuitenkin se, että ostotarjouspisteessä on samaan aikaan vain ja ainoastaan yksi ostotarjouksentekijä, jotta ostotarjoustiedot eivät julkistu liian aikaisin. Jokaisessa ostotarjouspisteessä tulee olla lopulliset korjatut osallistujaluettelot, jotta niistä voidaan tarkistaa kilpailussa ajaneet kilpailijat. Huomioikaa se seikka, että tässä listassa on mukana uuden säännön mukaan myös peruuttaneet kilpailijat, mutta heidän nimensä on vedetty yli ja perässä lukee peruutus.

Samoin pisteissä pitää olla lopulliset toimitsijaluettelot, jotta niistä voidaan tarkistaa kilpailun oikeat toimitsijat. Samoin siellä pitää olla lista nuorten luokan ikäisten kuljettajien vastuullisista huoltajista. Ostotarjouslipukkeita voi olla esim. jaossa eri paikoissa kilpailualueella jo ennen tarjouspistettä ja voidaan edellyttää tarjoajia saapumaan valmiiksi täytetyn lomakkeen kanssa tarjouspisteelle, toki tulee vaatia, että lipuke on täytetty selvällä käsialalla.

26.5 Ostotarjousaika

Ostotarjousten vastaanoton alkamisen määrittää järjestäjä, ja se on julkaistava ilmoitustaululla sekä kuulutuksella.

Ostotarjousten jättöaika päättyy 15 minuuttia kilpailun viimeisen lähdön voittajan maaliintulosta, yksi päiväisessä kilpailussa.

Useampipäiväisessä kilpailussa ostotarjousaika päättyy 15 minuuttia myytävien autojen listan julkaisemisen jälkeen, ja alkaa eli ostotarjousluukut avataan järjestäjän harkinnan mukaisesti, ja kilpailun viimeisenä päivänä toimitaan kuin yksipäiväisessä kilpailussa.

Ostotarjousten jättöajan päättymisen jälkeen on järjestäjän edustajien mentävä jonon tai jonojen päähän, ja heidän jälkeensä jonoihin ei voi enää tulla. Kaikki jonoissa mukana olevat saavat tehdä ostotarjouksen. Kun ostotarjouskuitit on saatu selvitettyä ja järjestettyä, julkaistaan palkintojenjaon jälkeen luettelo niistä autoista, joista on tehty ostotarjous.

26.6 Ostotarjouskuitti

Ostotarjouskuitteina käytetään yleisesti 2-3osaisia pankkisiirtoja tai vastaavia, niistä saa helposti järjestäjän ja ostajan kappaleen sekä ovat itsejäljentäviä.

Liitto on painattanut valmiiksi 3-osaisia lomakkeita tarjouksia varten ja näitä voi kilpailunjärjestäjä tilata lajipäälliköltä omakustannehintaan (5 € / 100 kpl + postikulut). Toimitukset 100 kpl:n nipuissa. Jos seura itse painattaa ostotarjouskuitteja, kannatta harkita sitä että järjestäjälle jäävä kuitin osa olisi paksumpaa materiaalia, esimerkiksi 80-100g. Tämä helpottaa kuittien käsittelyä ja laskentaa, sekä poistaa kosteasta säästä johtuvaa itseliimautumista.

Ostotarjouskuitin tulee olla vähintään 2-osaisia ja itsejäljentäviä. Kuittien tulee olla kaikkien samankokoisia ja samasta materiaaleista valmistettuja.

26.7 Ostotarjousten käsittely ja lajittelu

Tarjouksia tulee lajitella koko ajan tarjousten vastaanoton kanssa, jotta tässä pisteessä ei synny ruuhkaa. Pankkisiirroista/kuiteista irrotetaan ns. kolmannet kappaleet ja toimitetaan lisenssinumerotarkistukseen tietokoneelle jos sellainen on.

Lisenssinumeron tarkistustoimenpidettä tuplatarjouksista ei tarvitse kilpailupaikalla tehdä, jos ei ole koneita ja väkeä ja aikaa tarpeeksi. Sen voi tehdä myöhemminkin ja reagoida sitten kilpailun johtajalle ja valvojalle, jos jotain löytyy.



Kuitit lajitellaan numeroittain omiin "nippuihinsa". Kansiot tai lokerikot, joissa on valmiiksi numeroidut paikat, ovat hyvä apuväline, hyviä ovat myös isot kirjekuoret, jossa päällä selvästi auton numero. Tarkkuutta pitää olla, jotta kuitit löytävät oikeat lokerot.

Kun kaikki on lajiteltu omiin paikkoihinsa, aloitetaan laskenta ja taas ollaan tarkkana. Kannattaa tarkastaa vielä kerran eli tarkistuslaskenta, että kaikki on laskettu oikein.

Jos on jo hyväksi ja toimivaksi todettu tapa, ei sitä kannata muuttaa näiden ohjeiden mukaiseksi. Ostotarjouspaikalle tehdään julkaistavaksi luettelo (A4), jossa on mainittu mistä autoista on tehty ostotarjous ja kuinka monta. Toimitetaan tieto ostotarjousten määrästä tuomaristolle mahdollisimman pian kun asiat on laskettu ja varmistettu. Sitten vaan purkamaan kun aika koittaa.

26.8 Ostotarjousten purku

Järjestäjistä riippuen joko julkaistaan tarjotuista autoista julkinen lista/taulu tai tarjoukset kuulutetaan kirjauspaperista.

Ostotarjouspaikan eteen rajataan köysillä, lippusiimalla tai puomeilla selkeä tarpeeksi suuri alue, jonka ympärille ostotarjousten tekijät asettuvat. On myös hyvä varmistaa myös että "parittajia" on riittävä määrä, ja että heillä on oma tunnistenumerosa. Heillä on hyvä olla "paikkanumero" näkyvänä lappuna joko rinnassa kuten hiihtokilpailussa tai sitten kädessä josta sitä näytetään.

Kehään asettuvat myös ne toimitsijat eli "parittajat" jotka tarkastavat hakijan esittämän ja järjestäjälle jääneen ostotarjouskuitin yhdenmukaisuuden.

(Kuuluttaja kuuluttaa yleensä, että auton myyjä ja ostaja paikkaan tai pisteeseen se ja se)

Mikäli autosta on tehty useampia ostotarjouksia kuin yksi, ratkaistaan ostaja arvalla. Jos kaikki tarjoukset on suoja, ei arvontaa tarvitse suorittaa, mutta kuulutetaan että xx kpl, kaikki suoja.

Arvonta:

Kuitit laitetaan astiaan, hattuun tai vastaavaan eli otetaan pois muovitaskuista, kirjekuorista tai lokerikosta, sekoitetaan hyvin. Arvonnan eli noston suorittaa tuomariston jäsen, ei mielellään järjestävän seuran tuomari.

Ensin kuulutetaan auton numero ja sitten arvotaan kuitti. Seuraavaksi kuulutetaan arvotussa kuitissa oleva nimi ja kuulutetaan kuka parittaja asiaa "valvoo".

Järjestäjän (parittajan) on saatettava ostotarjouksen tehnyt ostaja tai hänen edustajansa (esittää ostotarjouskuitin) ja ostotarjouksen kohteeksi joutunut auton myyjä, yleensä kilpailija tai hänen edustajansa, yhteyteen keskenään ostotarjousmenettelyn kuluessa. Ostotarjouskehään tultaessa kaikki tarvittavat asiapaperit ja auton hinta tulee olla mukana, niitä ei enää kehään tulon jälkeen saa lähteä hakemaan autosta tai mistään muualtakaan.

Mikäli ostotarjouksen tekijä tai hänen edustajansa ei saavu kehään kohtuajassa, menettää hän osto-oikeutensa ja asia siirtyy tuomariston käsiteltäväksi. Kohtuajan määrittää ostotarjouksia valvova tuomari. Tämän jälkeen arvotaan autolle uusi kuitti/ostaja, tuomarin päätöksellä.

Ostotarjouskuittia ei tarvitse palauttaa ostotarjouskehään eikä auton hintaa tarvitse esittää, kun kyseessä on "oma tarjous". Tämän auton numeron kohdalla homma on ohi, kun todetaan tuo oma tarjous tai suoja

Joskus kilpailija ei muista sanoa että kyseessä on suoja tai merkitä sitä tarjousta tehdessään.

Tässä tapauksessa riittää kun kilpailija esittää tuon arvotun kuitin vastakappaleen ja kyseisen auton katsastuskortin parittajalle, ja näin ei auton hintaa tarvitse esittää.

Auton hintaa ei myöskään tarvitse esittää silloin kun ostotarjouskuitti ja ko. myytävän auton katsastuskortti on ostotarjouskehään tulevalla samalla henkilöllä, vaikka ei olisikaan kyseisen auton kuljettaja. Siis ostotarjouskuitti ja katsastuskortti yhdessä, auton hintaa ei tarvitse esittää.

Muissa tapauksissa kehään tulevalla ostajalla tulee olla tuo auton hinta mukanaan.

Kaikissa muissa tapauksissa on muistettava **ottaa** ostotarjouksen vastakuitti pois auton ostajalta, paitsi "suoja" -tarjouksen ollessa kyseessä, ei ostotarjouskuittia siis tarvitse palauttaa kehään.

Kaikkien ostotarjousten tekijöiden tulee olla paikalla niin kauan kunnes kauppa heidän ostotarjouksen kohteena olevasta autosta on syntynyt.



Ostotarjousrahojen jako

Ostotarjouksen käsittelymaksut jäävät järjestäjälle.

26.9 Myydyn auton luovuttaminen

Järjestäjän on saatettava "parittajiensa" avustuksella auton myyjä eli entinen omistaja sekä auton ostaja eli uusi omistaja yhteen. Ostaja luovuttaa auton hinnan, jotka ovat seteleitä. Myyjä luovuttaa auton katsastuskortin. Tämän jälkeen he siirtyvät keskenään varikolle sopimaan loput asiansa. Auton lunastushintaan kuuluvat kaikki muut auton varusteet paitsi:

-turvavyöt,

-kilpailijan istuin,

-talviaikana liukuusterenkaat

-Mahdollinen Nascar verkko ja esimerkiksi videokamera eli incar kamera eivät kuulu myytyyn autoon. Kaikki kilpailussa käytetyt osat, myös rikkoutuneet, kuuluvat auton lunastushintaa.

Liukuusterenkaiden tilalle voidaan vaihtaa ehjät ja käyttökelpoiset kesärengassäännön mukaiset renkaat. Tästä johtuvat riitatapaukset ratkaisee katsastuspäällikkö. Kesärengassäännön mukaan ajettavissa kilpailuissa sisältyvät hänen viimeksi käyttämänsä renkaat lunastushintaan. Viimeksi käytetty rengas on hänen viimeisessä lähdössä käyttämänsä rengas. Liigassa luetaan viimeksi käytetyiksi renkaiksi myös ne renkaat, jotka ovat vara-autopaikalle menevän auton alla vaikka tämä auto ei enää ajaisikaan muuta kun tämän vara-autopaikan lenkin. Tästä on liigassa omat tarkat sääntönsä.

Ostotarjousmenettelyssä auton saanut henkilö on auton uusi omistaja siihen saakka kunnes ostotarjousmenettely ja sitä koskeva 15 minuutin vastalauseaika on kulunut.

Vastalauseaika alkaa siitä kun viimeinen ostotarjouksien kohteena ollut auto on arvottu.

26.10 Tuomaristolle siirtyvät asiat

Tuomaristo ratkaisee kaikki ostotarjousmenettelyssä syntyvät erimielisyydet kilpailupaikalla.

Mikäli ostotarjouksen tekijä, tai auton myyjä tai hänen edustajansa ei saavu kohtuajassa kehään, keskeytetään menettely ja asia siirtyy tuomaristolle. Mikäli kehään tulee sellainen henkilö, jolla ei ole auton hintaa mukanaan, keskeytetään menettely ja asia siirtyy tuomaristolle. Järjestäjä ei kuuntele selityksiä, vaan tuomaristo hoitaa asian kuulemiset.

Tuomaristo pitää kokouksensa, kuulee näitä henkilöitä ja esittää asian lajiryhmälle käsiteltäväksi.

26.11 "Väärät tarjoukset"

Mikäli useampipäiväisissä kilpailuissa tarjouksia tehdään sellaisista autoista, jotka jatkavat seuraavalle päivälle, puretaan nämä "väärät tarjoukset" sen päivän ostotarjousmenettelyn lopuksi.

Ostotarjousmaksu palautetaan tällöin ostotarjouksen tekijälle.

26.12 Kilpa-auton lastaamisen aloittaminen

Auton lastaaminen kuljetuskalustoon sekä sen poisvieminen kilpailupaikalta on kielletty niin kauan kuin turvalippu on ylhäällä. Poikkeustapauksessa kilpailunjohtajan luvalla saa lastata vaurioituneen auton kuljetusalustalleen, mutta sen on oltava varikolla mahdollisten ostajien nähtävillä. Turvalippu on ylhäällä niin kauan kunnes palkinnot on jaettu.

Palkintojenjaon jälkeen julkaistaan lista niistä autoista, joista on tehty ostotarjous. Välittömästi tämän jälkeen lasketaan turvalippu alas, ja ne kilpailijat, joiden autoista ei ole tehty tarjousta, saavat aloittaa lastaamisen ja poistua kilpailupaikalta.

Ne kilpailijat, joiden kohdalla ostotarjoushomma on suoritettu loppuun, saavat aloittaa sitä mukaan lastaamisen ja poistumisen. Katsokaa kuitenkin aina turvalippua, onko se ylhäällä vai ei.

Kaikilla radoilla lastauksen aloittaminen heti palkintojen jaon jälkeen ennen ostotarjousten purkua ei ole mahdollista. Tällöin turvalippu jää ylös osoittamaan lastauskielto myös purun ajaksi. Tästä on tiedotettava kilpailijoille tehokkaasti useaan kertaan, jotta vältytään turhilta lastauksilta, koska ensimmäisen tässä tapauksessa sääntöjä rikkoo tai soveltaa järjestäjä eivät kilpailijat.



27. VASTALAUSE

Kilpailijalla on oikeus tehdä kilpailussa vastalause.

Se oikeus on kuitenkin rajattu koskemaan vain oman luokan tapahtumia. Nuoret eivät voi siten tehdä vastalauseita yleisen luokan tai naisten luokan tapahtumista ja päinvastoin. Vastalause tulee tehdä periaatteessa heti kun virhe on tapahtunut ja kilpailija sen huomaa.

Esimerkiksi liputuksesta / liputtamattomuudesta heti lähdön maaliintulon jälkeen, jatkopaikan puuttumisesta listojen ilmestymisen jälkeen jne.

JM-säännöissä on lisäksi maininta tuosta "lopullisesta vastalauseajasta" tulosluetteloa kohtaan, ja sehän on 15 minuuttia tulosten julkaisemisesta.

Lähtötuomarin vilppilähtöpäätöksestä ja maalitytuomarin päätöksestä kilpailussa ei voi tehdä vastalauseita. Lähtötuomarin valtaa kaistanvaihtoista on kavennettu siten, että hän valvoo ja esittää ja kilpailun johtaja päättää. Tällöin kaistanvaihtohommista on kilpailijalla vastalauseoikeus.

Lisäksi tuomariston päätöksestä kilpailijalla ei ole vastalauseoikeutta, vetoamisoikeus on. Kilpailun järjestäjän on pidettävä vastalausekaavakkeita kilpailijoiden saatavilla ja tarvittaessa opastettava vastalauseen tekemisessä, jotta se on muodollisesti oikein. Lisäksi tuomariston jäsenten velvollisuus on opastaa kilpailijaa tekemään vastalause muodollisesti oikein.

Kilpailun johtaja vastaanottaa vastalauseen sekä vastalausemaksun (90 €), mikäli maksua ei suoriteta, ei vastalause ole pätevä.

Kilpailun johtajan on toimitettava vastalause välittömästi tuomariston käsittelyyn. Mikäli vastalause koskee tulevia lähtöjä eli jatkopaikkaa, ei sitä lähtöä jota vastalause koskee, saa lähettää ennen vastalauseen käsittelyä. Tuomariston tulee tällöin kokoontua välittömästi käsittelemään vastalause. Kilpailijaa, vastalauseen toista osapuolta ja tarvittaessa toimihenkilöitä on kuultava ennen päätöksentekoa. Mikäli vastalause hyväksytään, vastalausemaksu palautetaan kilpailijalle. Mikäli vastalauseita ei hyväksytä, vastalausemaksu jää järjestäjälle. Oli päätös mikä tahansa, vastalauseen perusteella ei uusintakilpailua voi tapahtua.

28. VETOAMINEN

Kilpailija on oikeus vedota tuomariston häneen kohdistamasta rangaistuksesta tai muusta päätöksestä.

Vetoamisilmoitus on tehtävä tunnin kuluessa tuomariston päätöksen tiedoksi saamisesta.

Se on jätettävä tuomaristolle kirjallisena.

JM-kilpailussa ei kuitenkaan voi vedota lähtö- ja maalitytuomarien päätöksestä, eikä sellaisesta kilpailun johdon tekemästä päätöksestä, joka koskee virheellistä ajoa.

Vetoamisen alaisia tuloksia ei voi vahvistaa eikä palkintoja jakaa niiltä osin mitä vetoamus koskee.

Vetoaminen on lopullisesti, virallisesti ja kirjallisesti tehtävä kahden päivän aikana AKK:n toimistoon ja vetoamismaksu on maksettava AKK:n tilille (1 000 €). Vetoamusoikeuden päätös on lopullinen, eikä siitä voi valittaa enää mihinkään. Kilpailua ei voi määrätä uusittavaksi vastalauseen eikä vetoamisenperusteella. Vetoamus ei käsittele mahdollisia kilpailijan ja järjestäjän välisiä taloudellisia erimielisyyksiä.

29. VAKUUTUKSET

29.1 Vastuuvakuutus

AKK:n toimesta on otettu jäsenyhdistyksiä ja kilpailijoita varten vastuuvakuutus, joka kattaa vahingonkorvausvelvollisuuden, johon järjestäjä saattaa joutua ulkopuoliseen nähden kilpailuissa tai valvotuissa harjoituksissa.

Harjoitukset ja harjoituskilpailut eli jäsentenväliset sisältyvät vakuutukseen edellyttäen, että ne ovat AKK:n jäsenyhdistyksen järjestämiä ja niistä on ilmoitettu AKK:lle seitsemän (7) vrk ennen tapahtumaa.

Poiketen vakuutusehtojen normaaleista ehdoista korvataan myös liikennevakuutuslain 10 §:n tarkoittamat vakuuttamattoman ajoneuvon aiheuttamat vahingot edellyttäen että järjestäjä on vahingosta korvausvastuussa.



Jokkiksessa tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi autosta irtoaa rengas ja se lentää katsomoon tai luvallisesti pysäköityyn autoon, koko auto karkaa ja tekee vastaavia tuhoja jne.

Sen sijaan varikolla tapahtuneet huoltoauton ja kilpa-auton törmäilyt eivät kuulu näihin asioihin, vaan ne on näiden henkilöiden itse keskenään selvitettävä.

Ralli- rallisprint kilpailuissa on pääsääntöisesti voimassa kilpa-autojen omat liikennevakuutukset. Ne ovat lakisääteisiä vakuutuksia ja täten ensisijaisia korvaajia sekä vastuukysymyksissä että kuljettajien henkilövahingoissa.

Vastuuvakuutuksen korvauseriaatteissa on sellaisia perusehtoja, jotka koskevat meidän kilpailu-toiminnassamme usein esiintyviä seikkoja. Usein hämmennystä aiheuttava seikka on järjestäjän haltuun uskottu omaisuus. Kun lainaamme erilaisia esineitä tai käytämme niitä toiminnassamme hyväksemme, luetaan ne vakuutusmielessä samaksi kuin oma omaisuus. Omaa omaisuutta kohdanneita vahinkoja ei vastuuvakuutus korvaa. Vastuuvakuutusturva on toistaiseksi hoidettu oikeastaan osittain tuplasti, koska AKK on liittynyt muiden liittojen mukana Pohjola-yhtiöiden "Tuplaturva" vakuutukseen, joka pitää sisällään myös seuratoiminnan vastuuvakuutuksen.

29.2 Kilpailijalisenssi

Kilpailijalisenssiin sisältyy tapaturmavakuutus, joka korvaa tapaturmista aiheutuneet vamman hoitokulut, lääketieteellisen haitan sekä kuolintapauskorvauksen. Vakuutus on määräaikainen ja voimassa kalenterivuoden

- kilpailuissa
- niihin liittyvillä matkoilla
- valvotuissa harjoituksissa
- valmennusohjelman mukaan harjoiteltaessa
- jäsenten
- ja kerhojen väliset sekä alueelliset kilpailut
- leireillä urheilutoiminnassa

Kilpailijalisenssin sisältyvän tapaturmavakuutuksen yläikäraja on 70 vuotta, se on vakuutusehtojen määräys. Lisenssi on voimassa kuitenkin sen kalenterivuoden loppuun kun täyttää 70 vuotta. AKK voi myöntää kyllä tämänkin jälkeen kilpailijalisenssin, mutta se edellyttää erillistä tapaturmavakuutusta, joka vakuutusehtojen mukaan korvaa autourheilun kilpailutoiminnassa aiheutuneet vahingot. Tällaista vakuutusta ei monikaan vakuutusyhtiö enää myönnä.

29.3 Menettely vahingon sattuessa

Kilpailun järjestäjä antaa kilpailijalle vahvistuksen siitä, että tapaturma ja vahinko on sattunut kilpailussa. Tällainen voi olla esimerkiksi lääkärin tai ensiapuhenkilöstön tarkastuskaavake kaadosta, onnettomuuksien selvityslautakunnan kokospöytäkirja jne. Kilpailija maksaa itse ensin kaikki kulunsa, poliklinikkamaksut, ambulanssikulut jne.

Maksetut kuitit sekä järjestäjältä saamansa paperit mukanaan kilpailija menee vakuutusyhtiöön tekemään urheiluvahinkoilmoituksen. Mukaan tulee ottaa lisäksi kilpailijalisenssi, jotta vakuutusyhtiö näkee lisenssin voimassaolon. Jos on kyseessä jäsentenvälinen ja kertalisenssillä ajava kilpailija, vahvistaa järjestäjä lisenssin lunastamisen kilpailupäivälle.

30. RYHMÄTAPATURMAVAKUUTUKSET

30.1 Toimitsijalisenssi ja Tuplaturva

AKK on sopinut ja on mukana muiden liittojen tavoin yhteistyössä Pohjolan kanssa toimitsijoiden ja talkooväen vakuuttamisessa. Tämä vakuutus on Pohjolan Tuplaturva. Tämän vakuutuksen piirissä ovat toimitsijalisenssin haltijat, tapahtumien satunnaiset toimihenkilöt, sekä kaikki liiton, alueen ja seurojen toimeksiannosta vapaaehtoistyötä tekevät henkilöt eli talkoolaiset. Tämä edellyttää sitä, että niistä toimitsijoista, joilla ei ole toimitsijalisenssiä, järjestäjä pitää kirjaa ja vahvistaa lisäksi tämän henkilön toimineen tällaisessa tehtävässä. Vakuutuksen omavastuu on 50 euroa. Kun kyseessä on seuralle työtä tekevä toimitsija, katsoisin tämän omavastuun maksuosuuden kuuluvan silloin kilpailun tai tapahtuman järjestäjällä. Mikäli vahinko jää alle tuon omavastuun, katsoisin myös silloin järjestäjän olevan korvausvelvollinen nämä kulut toimitsijalle. Toki edellyttäen, että toimitsija ei ole



itse syyllistynyt törkeään huolimattomuuteen tai tahallisuuteen. Yläikäraja on 70 vuotta, kuitenkin vakuutuskauden eli kalenterivuoden loppuun saakka. Tarkempia vakuutusehtoja sekä vahinkoilmoituksia saa Pohjolan konttoreista kautta maan tai osoitteesta www.pohjola.fi Menettelytapa vahingossa on samanlainen kuin kilpailijoiden kohdalla.

31. SEURAAMUKSET

31.1 Kilpailupaikalla

- Puhuttelu, nuhtelu tai huomautus
- ei lippua
- kilpailun johtaja päättää
- Varoitus
- mustavalkoinen lippu tai suullisesti annettu
- kilpailun johtaja päättää
- Ajosuorituksen hylkääminen lähdöstä
- musta lippu
- kilpailun johtaja päättää
- Kilpailusta sulkeminen
- musta lippu vakavasta rikkeestä (kilpailun johtaja päättää)
- kaksi mustaa lippua (kilpailun johtaja päättää)
- tuomaristo päättää silloin, jos sulkemisen lisäksi esitetään jatkoseuraamuksia tai kyseessä on vastalause

31.2 AKK lajiryhmä / urheiluvaliokunta / hallitus päättää

Kilpailun järjestäjälle

- huomautus
- varoitus
- sakko
- kilpailun järjestämiskielto Valvojalle, tuomarille tai toimitsijalle
- huomautus
- varoitus
- sakko
- toimitsijakielto, valvontakielto, toimitsijalisenssin peruuttaminen

Kilpailijalle ja huoltajalle

- huomautus
- varoitus
- sakko
- varoitus + sakko
- kilpailusta sulkeminen
- kilpailulisenssin peruutus määräajaksi
- kilpailukelvottomaksi julistaminen