

KATSASTUKSEN ORGANISOINTI

Ohjeen tarkoitus

Tämän ohjeen tarkoitus on auttaa katsastuspäällikköä katsastustapahtumien suunnittelussa ja toteuttamisessa. Katso myös sääntökirjan yleisten määräysten kohdat 63, 68 ja 69, joissa kerrotaan pääkatsastajan, katsastuspäällikön ja katsastusmiesten tehtävät.

Varsinaisista tehtävistä kuten ilmoittautumisten tarkastuksesta, turvallisuustarkastuksesta, kilpailunaikaisista tarkastuksista ja teknisestä tarkastuksesta on tässä käsikirjassa oma ohje kustakin.

Paikkojen varaaminen

Kaikki katsastuspaikat (turvallisuus-, kilpailun aikainen, tekninen) on syytä valita kilpailun sääntöjen / kutsun julkaisemiseen mennessä. Varsinkin rallikilpailuissa erilaiset markkinointipaineet voivat vaikuttaa tehtävään valintaan ja niiden kanssa on käytännössä elettävä. Useimmiten paikoista päättää loppujen lopuksi järjestelytoimikunta. Katsastuspäällikön on tässä kohdassa itse oltava aktiivinen vaikuttaakseen tyydyttävään lopputulokseen.

Henkilökunta ja laitteet

Henkilöstöä on oltava riittävästi. Katsastuspäällikön pitäisi olla kilpailun järjestävästä seurasta ja hänen on otettava selkeä vastuu katsastuksen organisoimisesta. Jokaiseen ryhmään on oltava päällikkölisenssiläinen (I/II) korttimerkintöjen tekemisen onnistumiseksi. Henkilöistä kootaan etukäteen lista, johon merkitään kunkin tehtävä kilpailun aikana ja eri vaiheissa. Tärkeimpiin tehtäviin on varattava myös varahenkilö. Henkilöiden tunnistukseen on varattava yhtenäinen liivi tai haalari. Pelkkä kaulalappu ei ole riittävä. Näkyvä lippalakkikin toimii.

Tarvittavat laitteet on myös varattava. Muissa ohjeissa on laiteluetteloita erityyppisiä katsastustilanteita varten.

Ensimmäinen yhteinen tilaisuus on katsastajien ennakkopalaveri. Yhteinen kokoontuminen on tarpeen joka tapauksessa, vaikka porukka ei varsinaista koulutusta tarvitse. Tilaisuuden tarkoituksena on nostaa tekijöiden motivaatiota ja muistuttaa kaikkia katsastuksen merkityksestä kilpailun yhtenä osana. Noin tunnin palaverissa voidaan käydä läpi ainakin organisointi ja tapahtumapaikat, jotta kaikki voivat valmistautua henkisesti omiin tehtäviinsä. Samoin kannattaa kerrata ko. lajin sääntömuutokset ja tärkeimmät sääntökohdat muutenkin. Jos on tehty kirjallisia ohjeita esim. kypärien, vöiden, penkkien tms. tarkastamisesta (merkinnät jne), ne voi jakaa jo etukäteen ja käydä läpi tässä tilaisuudessa.

Henkilöstön huolto

Yksipäiväisessä kisassa henkilöstön huoltoon riittää kahvien ja ruokailun varaaminen. Perustasona voitaneen pitää kahdet kahvit ja kaksi ruokaa per kokonainen päivä. Kahden päivän kisaan kuuluu lisäksi aamiaisen sekä yöpymisen järjestäminen mikäli hen-

kilökuntaa tulee kauempaa. Merkitsevä välimatka on itse päätettävä kisan budjetin ja toiminnan organisoinnin mukaisesti. Saunomiset ja illanvietot ovat hyviä motivointi- ja hengenkohotustilaisuuksia. Rajana on taas budjetti. Kisan aikana pidettyjen illanviettojen yhteydessä on otettava huomioon työkyvön varmistus seuraavana päivänä. Pidemmät istujaiset kannattaakin jättää kilpailun jälkeen pidettäväksi.

Ruokailu on sosiaalinen tapahtuma ja sillä voi aina parantaa porukan yhteishenkeä. Omat eväät katsastukselle nostavat motivaatiota kummasti eikä sen välttämättä tarvitse olla mitään ihmeellistä. Jos porukasta löytyy ruoanlaittotaitoisia / -haluisia niin siitä voi tehdä oman ohjelmanumeronsa. On syöty muurinpohjalettua, loimulohta, nuotiomakkaraa, grilliruokaa ja saatu jopa täytekakkukahvitkin katsastuksen lomassa. Tällaisten eväiden jälkeen on aina helpompi saada porukkaa kasaan. Kaikki tietysti maksaa, mutta on suhteellista -- ruoan järjestäminen ei useimmiten ole kuin vaivannäöstä kiinni. Lisäksi kannattaa pitää varansa etteivät muut järjestelyorganisaation ihmiset tule kateellisiksi...

Kulkuluvat ja henkilöstön tunnistaminen

Katsastajat tarvitsevat kulkulupia erilaisissa tilanteissa liikkumiseen. Näiden käyttö ja määrä on mietittävä etukäteen ja tehtävä tilaus järjestelytoimikunnan kalusto-/materiaalivastaavalle. Henkilöiden liikkumisen varmistamiseksi on helpointa sopia, että katsastajat - kuten muutkin toimitsijat - pääsevät tarvittaviin paikkoihin omalla henkilökortillaan, jossa lukee nimi ja tehtävänä katsastus. Varsinaisia katsastustehtäviä suorittavat on lisäksi syytä tunnistaa esim. yhtenäisillä liiveillä tai haalareilla. Tämä myös auttaa kilpailijoita ja muita toimitsijoita löytämään katsastajat tarvittaessa.

Ajoneuvojen merkitsemiseen riittävät useimmiten ovinumerotarrat, joissa lukee teksti katsastus. Suurissa yleisötapahtumissa saatetaan tarvita myös erillisiä kulu- ja pysäköintilupia. Näiden saamisessa voi joskus joutua erikseen perustelevaan niiden tarvetta. Tässä perustelemisessa auttavat perusteelliset suunnitelmat, joilla voi näyttää muille organisaation ihmisille katsastuksen tehtävät ja niihin liittyvät liikkumis- ja kuljetustarpeet. Täytyy kuitenkin ymmärtää, että suurissa - etenkin maksullisissa - tapahtumissa piilee aina uhka toisaalta parkki- ym. paikkojen täyttymisestä toisaalta pelko saatujen kulkulupien väärinkäytöksistä. Siksi katsastuksenkin on tarkkaan harkittava mihin kulkulupia tarvitaan eikä vain ”varmuuden vuoksi” pyytää ylimääräisiä.

Parc Fermé

Parc fermé-alueiden järjestelyvastausta on sovittava järjestelytoimikunnassa. Vastuullinen ei välttämättä ole katsastuspäällikkö, joskin myös hän voi ottaa tehtävän hoidtaakseen.

Varsinaisen parc fermé-alueen tarkoituksena on eristää katsastetut tai katsastusta odottavat autot kaikkien korjaus- ja huoltotoimien ulkopuolelle. Tarkoitus on myös varjella autoja ulkopuolisten silmiltä ja käsiltä. Alueelle pääsyyn ovat oikeutettuja vain erityisiä tehtäviä suorittavat toimitsijat. Yleensä sinne ei ole tarvetta muilla kuin katsastajilla, järjestysmiehillä ja kilpailunjohtajilla. Tuomareita ja tarkkailijoita alueelle voi päästää, mikäli siellä on käynnissä sääntöjen erikseen sallimia toimenpiteitä (erityiset korjaukset sekä katsastus). Autot voivat olla parc fermé-määräysten alaisia myös muu-

allakin kuin varsinaisella parc fermé-alueella. Varsinaisia parc fermé-alueita voi ajallisesti olla käytössä ennen kilpailun lähtöä, kilpailun aikana tauoilla ja kilpailun jälkeen. Tarkemmat määräykset ovat lajikohtaisissa säännöissä.

Varsinaisen parc fermé:n periaate on, että kilpailijat voivat huoletta jättää autonsa sinne ajokuntoon ja avaimet paikoilleen. Tämä toteutuu sillä, että alue on täysin eristetty ja vartioitu siten, ettei sinne pääse kukaan ulkopuolinen. Kilpailijoiden on autonsa pysäköityään poistuttava alueelta viivytyksettä.

Parc fermé:n pakkaamisessa täytyy ottaa huomioon tuleva poislähtöjärjestys. Viimekädessä tämä tarkoittaa sitä, että jos autot jumiuttavat toisensa ja on sinne laitettu väärään järjestykseen, toimitsijoiden (yleensä katsastajat ja järjestysmiehet) on työnnettävä ne uuteen järjestykseen niin, että aikataulunmukainen poistuminen on mahdollista. Helpointa tietysti olisi, jos tilaa on siinä määrin riittävästi, että vapaa poistuminen onnistuu

Autojen purku alueelta on tehtävä ennaltalaaditun aikataulun mukaan niin, että siellä on kerrallaan korkeintaan sellainen määrä kilpailijoita, että heidän toimintaansa voidaan valvoa. Rallissa aikataulutukseen käyvät lähtöajat esimerkiksi niin, että kilpailijat pääsevät parc fermé-alueelle 10 minuuttia ennen omaa lähtöaikaansa. Nopeuskilpailussa sisällemenon aikataulun runkona voidaan pitää esim. päivän lähtöjen laskennallisia tai erikseen annettuja aikoja. Tietysti voi myös laittaa jonon pystyyn ja sisään pääsee ryhmä kerrallaan satunnaisesti. Tällöin autojen on vain oltava siten järjestettyjä, että joka kohdasta pääsee pois toisten autojen estämättä.

Odottamattomaan varautuminen

Kaikessa tekemisessä ja sen organisoimisessa auttaa asioiden hyvä suunnittelu etukäteen. Katsastussuunnitelman ja muiden papereiden vaatiminen ei ole sääntöjenlaatioiden kiusantekoa vaan sen tarkoituksena on varmistua siitä, että suunnittelu tulee yleensä tehtyä. Kokeneenkin katsastuspäällikön tehtävänhoitoa auttaa hyvä suunnittelu

Konsta Pyökkänen sanoo Veikko Huovisen Havukka-ahon ajattelijassa suunnittelusta: ”*Se on sitä, että asiat harkitaan etukäteen ja kuvitellaan tapaus sikseenkin elävästi, että kun se kerran tapahtuu, on reitit selvät. Tätä lajia on harvalle suotu. Jolla sitä on, niin pitääkööt hyvänään. Mutta tässä lajissa on kaksi pahaa vikaa: Asia jää huvikseen tapahtumatta tai se tapahtuu eri tavalla. Joka arvaa ottaa nämäkin huomioon, sille on maailmanranta kevyt kiertää.*

Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että katsastussuunnitelmaa tehtäessä tärkeimmille toiminnoille mietitään vaihtoehtoisia toteuttamismalleja sen varalta, että jokin meneekin pieleen. Pieleenmeno voi johtua yhtä lailla muista kuin katsastuksesta ja kaikkien asioiden ennakoinnissa kokemus on tietysti parasta varmistusta. Seuraavat asiat kannattaa kuitenkin muistaa:

- Henkilökuntaa on oltava riittävästi. Ihmisille sattuu kaikenlaista ja joku voi aina jäädä tulematta. Yksi vararyhmä voi pelastaa paljon. Vararyhmän ihmisille on kui-

tenkin hyvä osoittaa jokin tehtävä, josta sitten voi luopua, jos perustoimintoihin tarvitaan paikkausta.

- Kaikkea varakalustoa on syytä varata saataville. Tällaisia ovat mm. opasteet ja liikennemerkkit.
- Onnettomuustutkintaan on valmistauduttava kunnolla. Sellaisessa tapauksessa yleensä joku joudutaan irrottamaan jostain muusta tehtävästä (ks YO10)
- Kaikki tehtävät, missä joku ulkopuolinen on mukana. Näitä ovat mm. ovien aukaisemiset, ruokailujen ym. järjestäminen, työkalujen toimittaminen, siivoukset jne.
- Samojen tilojen käyttäminen useisiin tarpeisiin. Esim. lämpimässä katsastushallissa säilytetään kilpa-autoja pakkaskelillä ennen katsastuksen alkua.
- Suurissa tapahtumissa liikenneongelmat: onnettomuudet, ruuhkat jne. voivat sekoittaa aikataulut perusteellisesti. Varasuunnitelmat, kiertotiet, kulkuluvat jne. pitäisi olla selvillä.

Kisan jälkeen

Kaikki käytössä olleet alueet on huolehdittava hyvään kuntoon. Siinä ei välttämättä riitä taso, jossa ne olivat meidän niihin tullessa vaan paikkojen on todella jäätävä siistiksi. Siivoamisesta on sovittava tilojen varaamisen yhteydessä, mutta katsastuspäällikkö vastaa siitä, että siivous myös tapahtuu. Jos se jää tekemättä, niin me siitä kuitenkin saamme syyt niskoille, oli asia sitten sovittu miten hyvänsä.

Katsastusporukan kanssa on pidettävä palautepalaveri. Helpointa on käydä homma läpi aikajärjestyksessä: mitä tehtiin ennen kisaa, kisan aikana ja sen jälkeen. Katsastuspäällikkö johtaa keskustelua ja siinä on syytä muistaa sekä kehitettävät asiat että myös hyvin menneet. Yleensä ihmiset saavat luvattoman vähän positiivista palautetta ja tässä on jälleen yksi tilaisuus siihen. Palautepalaveriin voi liittää erilaisia palkitsemisaktiviteetteja, mikäli kisan taloudellinen tulos tai hyvä sponsori antavat myöten. Näitä ovat mm. saunailta, hyvä ruoka, ravintolailta, metsäretki, AKK-risteily, mikroautokilpailu, kilpa-autotestaus tai -kyyditys, muistoesineet jne. Tärkeintä on kuitenkin antaa osallistuneille palautetta siitä miten kaikki meni ja palkintoja silloin kun on sen aika.