

RALLISPRINT



RADANTARKASTUKSET OHJEISTUS

AKK:n rallisprint lajiryhmä 2017



ESIPUHE

Rallisprint on yleisöystävällinen nopeuslaji, jossa kilpaillaan tehokkailla autoilla sekunnin sadasosista. Viime vuosina kesäajan kilpailut ovat painottuneet pääosin asfaltille ja se asettaa uusia haasteita ratojen suunnitteluun.

Kuljettajat pitävät vauhdikkaista ja jouhevista radoista, joita ei ole keinotekoisesti hidastettu. Myös kilpailukalusto on kehittynyt muutamien viime vuosien aikana todella mahtavin askelin. Ohjeistuksen päivittämisessä on otettu huomioon erityisesti nämä seikat, jotta kuljettajat ja yleisö pääsisivät nauttimaan vauhdikkaista, mutta turvallisista kilpailuista.

Tämä uusittu ohjeistus on tarkoitettu koulutetuille radantarkastajillemme sekä kilpailujen järjestäjille avuksi ratojen suunnitteluun ja rakentamiseen. Hyväksytyistä radantarkastajista on lista materiaalipankissa.

Rallisprint – lajiryhmä 2017

Sisältö

TARKASTUKSEN TILAAMINEN.....	4
LIITTEET.....	4
RADANTARKASTUS- JA TURVALLISUUSTARKASTUSPÖYTÄKIRJA.....	5
Pvm.....	5
AKK:n radantarkastaja.....	5
Tarkastuksen voimassaolo.....	5
1. Radan omistaja/haltija.....	5
2. Rata.....	5
3. Ratatiedot.....	5
Hidasteiden ja esteiden materiaalit.....	5
Hidasteiden materiaalit ja niiden rakentaminen.....	5
Sora- ja lumipintaiset radat:.....	7
Jääradat:.....	7
Hidastemallit.....	7
4. Kilpailuvarikko.....	10
6. Kilpailutoimisto.....	10
7. Yleisö WC:t.....	10
8. Suojaukset.....	10
9. Paikoitusalueet.....	10
10. Muut huomiot.....	11
11. Liitteet.....	11
12. Turvallisuuštarkastus.....	11
Muut ehdot.....	11
Liitteeksi tuleva kartta-aineisto.....	11
Yleisöalueet.....	11
Muita merkittäviä huomioita radantarkastuksista.....	12



TARKASTUKSEN TILAAMINEN

Tarkastuksen tilaa radan pitäjä/haltija tai kilpailun järjestäjä. Tarkastuksen tilaajan on huolehdittava siitä, että sovittuna tarkastusaikana on saatavilla kaikki rata- ja rata-alueeseen liittyvät asiakirjat. Tarkastukseen on kutsuttava paikalle myös pelastusviranomaisen edustajat. Kannattaa kysyä myös poliisilta onko heillä halukkuutta olla mukana. Heille tulee ilmoittaa tilaisuuden kesto, joka on yleensä muutama tunti riippuen paikasta ja siitä tehdäänkö tarkastusta ensimmäistä kertaa. Lisäksi radan suunnittelussa tulee käyttää apuna kokenutta kilpailijaa, koska silloin saadaan suurimmalla todennäköisyydellä ns. ajettava rata.

Tilaaja varaa paikan ja mahdollisuuksien mukaan myös sihteerin pöytäkirjojen puhtaaksi kirjoitusta varten (tietokone ja tulostin). On huomioitava, että lomakkeita ei pitäisi enää nykyisin laatia käsin kirjoitettuin. Pöytäkirjat tulisi laatia valmiiksi allekirjoituksineen jo tarkastustilaisuudessa.

Tarkastus koostuu kahdesta osiosta, radantarkastuksesta ja radan turvallisuustarkastuksesta, jotka käydään yleensä läpi koko ryhmällä samaan aikaan. Tarkastuksen tilaajalla tulee olla pöytäkirjojen liitteiksi myös asianmukainen kartta-aineisto rata-alueesta sekä karttaan merkityt suunnitelmat.

Mikäli tarkastustilaisuudessa ei ole saatavilla kaikkia tarvittavia asiakirjoja ja järjestäjän suunnitelmia tai paikalla ei ole kaikkia tarvittavia henkilöitä, on tarkastus keskeytettävä ja jatkettava/tehtävä se uudestaan sovittuna ajankohtana. Pöytäkirjoihin ei saa jättää ehdollisia kohtia, vaan kaikki asiat on oltava kunnossa.

Radantarkastuskuluista vastaa tilaaja. Kulut maksetaan radantarkastajalle matkalaskua vastaan.

Pöytäkirjojen jakelu: tilaaja, pelastusviranomainen, poliisi (Ilmoitus yleisötilaisuudesta liitteenä) AKK:n lajipäällikkö (tilaaja on vastuussa jakelusta)

Seuraavassa käydään uudistetut pöytäkirjapohjat läpi kohta kohdalta.

LIITTEET

- rallisprint radantarkastajat, luettelo
- pelastusalueiden vastuuhenkilöt, luettelo
- radantarkastus ja turvallisuustarkastus pöytäkirja
- käytettävät karttamerkit
- radan seurantalomake



RADANTARKASTUS- JA TURVALLISUUSTARKASTUSPÖYTÄKIRJA

Pvm

Päivämäärä kohtaan merkitään tarkastuksen suorituspäivä.

AKK:n radantarkastaja

Kohtaan merkitään tarkastuksen suorittajan nimi. Radan saa tarkastaa vain AKK:n hyväksymä tarkastaja, jonka oikeudet ovat voimassa. Lista hyväksytyistä radantarkastajista on AKK:n nettisivuilla rallisprintin materiaalipankissa.

Tarkastuksen voimassaolo

Merkitään kohtaan, onko kyseessä kertatarkisteinen vai pysyvä rata. 4v+ voimassaolo kattaa tarkistusvuoden sekä neljä (4) seuraavaa kalenterivuotta.

1. Radan omistaja/haltija

Kohtaan merkitään seuran tai muu yhteisön nimi, joka pääsääntöisesti hallinnoi aluetta kilpailutoimintaan tai hakee kertaluontoisen radan tarkastusta. Osoite kohtaan merkitään seuran käyttämä osoite, johon mm. radantarkastuksen lasku lähetetään.

Yhteyshenkilö kohtaan merkitään tiedot henkilöstä, joka vastaa radasta ja jolle voi esittää rataa koskevia kysymyksiä ja tiedusteluja. Puhelin ja sähköposti-osoite ovat nykyisin ensisijaisia ja tärkeitä.

2. Rata

Kohtaan merkitään radan tai kilpailun nimi (omistajan/haltijan ilmoittama). Radan sijainti tulee merkitä mahdollisimman tarkasti katu- tai tieosoitteineen (vrt. navigaattoripaikannus). Suositeltavaa on lisätä radan koordinaatit osoitteen yhteyteen. Lisäksi tulee merkitä ajo-ohje päätieltä tai taajamasta.

3. Ratatiedot

Merkitään radan mitoitus, kukin tieto omaan kohtaansa. Rasti ruutuun pinta- materiaalin mukaan, minkä lisäksi sekaradoilla prosentteina merkitään asfaltin ja sorran suhde. Radan luonne merkitään tarkastajan näkemyksen mukaan.

Hidasteiden ja esteiden materiaalit

Hidasteiden ja esteiden materiaalista tehdään lyhyt kuvaus, tarvittaessa voi jatkaa liitteellä. Jo ennakoon on hyvä miettiä, onko yleensäkin tarpeellista ja järkevää käyttää hidasteita.

Hidasteiden materiaalit ja niiden rakentaminen.

Alla olevat asiat tulee ratamestareiden ja radantarkastajien ottaa huomioon rataa suunniteltaessa ja rakennettaessa.



- Kevyiden tolppien tai keilojen käyttö on kielletty radan oikaisujen estossa koska niiden suhteen voi tulla tulkinta epäselvyyksiä.



- Oheinen levymalli on erittäin näkyvä radan merkkauksessa eikä se riko autoa mahdollisessa osumassa. Muista korkeus min 80cm.
- Edellä esiteltyjen tolppien ja levymallisten rakenteiden käyttöä oikaisemisen estämiseksi on kielletty. Mieluiten pitäisi käyttää tähän tarkoitukseen pyöröpaaleja.



- Pyöröpaali on tukeva ja näkyvä radan merkkauksväline.
- Pyöröpaalien sijoittelu on tarkkaan harkittava ja mietittävä, mikä on niiden todellinen funktio.
- Pelkästään radan merkkaamiseen voidaan käyttää kevyempiäkin tapoja. Pyöröpaalien käyttö on suositeltavaa lähinnä kovavauhtisissa hidasteissa.

- Kuvassa pyöröpaali on sijoitettu kuormalavan päälle. Se ei ole suotavaa, koska lavan kulmaan on mahdollisuus rikkoa auton rengas. Kuormalavaa voidaan kuitenkin käyttää ojan reunalla tukemassa paalia.
- Paalien käyttö talviolosuhteissa on harkittava tarkkaan koska se saattaa lähteä liukumaan törmäyksessä.
- **Muovi- ja peltitynnyreiden käyttö radan hidasteina tai esteinä on ehdottomasti kielletty.**
- **Kuution nestekonttien käyttö radan merkkauksessa on kielletty**, koska kontit eivät varsinkaan täytettyinä liiku osumasta ja voivat siten aiheuttaa autoille turhia vaurioita. Myös trukkilavat konttien alla voivat aiheuttaa vaaratilanteita
- Hidasteiden ja esteiden tulee olla **vähintään 80 cm korkeita**, jotta kuljettajan on mahdollista havaita ne myös läheltä.





- Betoniesteitä voidaan käyttää vain yleisöalueiden tai kalliiden kohteiden suojaamiseksi. Hidasteissa näiden käyttö on kielletty.
- Mikäli käytetään massiivisia esteitä, niiden tulee sijaita viistossa kulmassa radan suuntaan nähden siten, että mahdollisessa törmäyksessä autoon ei kohdistu suoraa törmäysvoimaa.
- Ns. ulosajolinjojen välittömässä läheisyydessä ei saa käyttää sellaisia esteitä, jotka aiheuttavat ajoneuvolle tai jopa kuljettajalle isoja vahinkoja (kuorma-auton lavat tai muut vastaavat painavat ja kovat rakenteet).

Kaikki edellä oleva koskee lähinnä asfalttipintaisia ratoja. Ajettaessa soralla ja lumi ja/tai jääpintaisella radalla radan merkkäminen ja hidasteet muuttavat luonnettaan melkoisesti.

Sora- ja lumipintaiset radat:

- Radantarkastuksessa on huomioitava ajankohta jolloin kilpailu ajetaan. Lehtipuiden tilanne on aikaisin keväällä ja myöhemmin syksyllä erilainen kuin keskikesällä. Tämä voi vaikuttaa esimerkiksi ratavalvontapisteiden sijoitukseen.
- Ojien kautta oikominen voidaan estää pyöröpaaleilla tai vastaavilla.
- Radalla olevien risteyksien merkkäminen kannattaa miettiä huolella. Käytettäessä kääntymisen etumerkkejä on huomioitava risteykseen tulon nopeus ja sen mukaan miettiä etumerkin tarvetta. Jos risteys on esimerkiksi pitkän suoran päässä ja siinä on kova nopeus, voidaan käyttää myös etumerkkiä.

Jääradat:

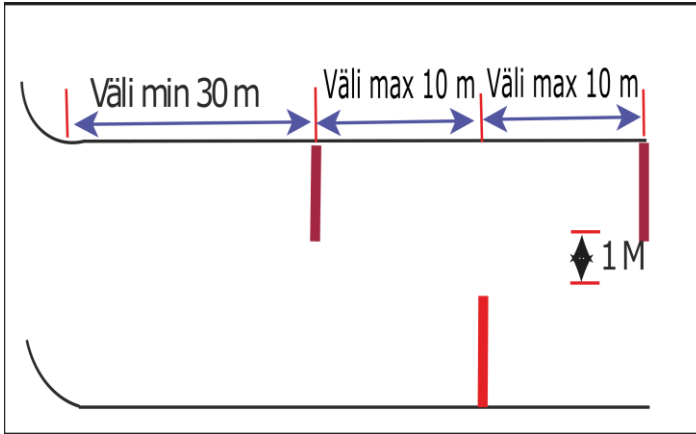
- Vallitseva lumitilanne vaikuttaa radan luonteeseen. Siksi rataa on oikeastaan mahdoton tarkastaa muuta kuin kertatarkasteisena.
- Talvisissa olosuhteissa ratavalvontapisteiden turvallisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota.
- Radan merkkauksessa käytettyjen materiaalien tulee olla värillisiä, jotta ne erottuvat taustasta.
- Hinauskaluston sijoittaminen on tehtävä huolella jotta katkokset kilpailussa saadaan minimoitua.
- Talvioloissa on myös syytä radantarkastuksessa huomioida mahdollinen lämmittelyrata ja sen sijainti.

Hidastemallit

Hidasteiden tarkoitus ei ole viedä lajista vauhtia, vaan lisätä tarvittaessa turvallisuutta. Niiden käyttöön on oltava kunnollinen peruste. On myös tarkkaan harkittava paikan mukaan minkä tyyppistä hidastetta käytetään.

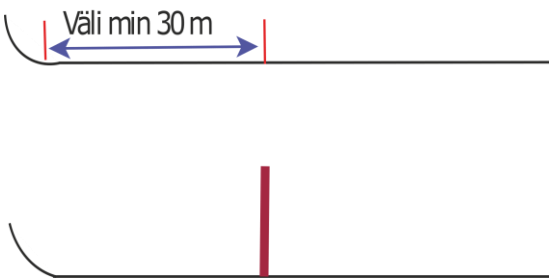
- Hidasteita rakennettaessa on aina huomioitava ensisijaisesti yleisö- ja kilpailijaturvallisuus.

- On myös huomioitava, että väärin rakennettu hidaste saattaa olla turvallisuusriski.
- Alla olevaa mallia voidaan käyttää nopeiden ja pitkien suorien päässä ennen tiukkoja kaarteita ja risteyksiä.



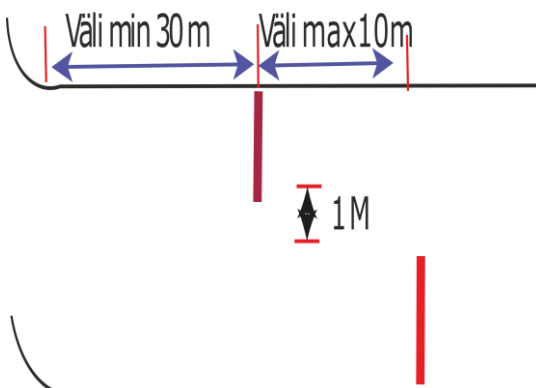
Hidaste voidaan toteuttaa myös alla olevien kuvien mukaisilla ratkaisuilla hieman paikasta riippuen.

Yhden esteen malli:



- Esteen tulee ulottua vähintään radan puoliväliin. Harkittava tien leveydensuhteen, mihin asti este tehdään.

Kahden esteen malli:



- Ainoa muutos perushidasteeseen on sama, ainoastaan kolmas "siipi" jätetään pois.

Hidasteen mitat:

- Paalien (mieluummin joku muu kuin massiivinen paali) tai muiden rakenteiden välinen etäisyys reunasta reunaan maksimi 10 metriä.

- Paalien tai muiden rakenteiden keskilinjalla on oltava 1 (yhden) metrin levyinen väylä.
- Hidasteen etäisyys viimeisestä esteestä on oltava 30 metriä risteykseen tai tiukkaan kaarteeseen.
- Tiukan kaarteeseen tai risteuksen jälkeen on oltava vähintään 30 metriä ennen seuraavaa hidastetta.
- Paalin ja tien reunan väli voidaan tukkia esimerkiksi muovinauhalla tai muovisella aitaelementillä.
- Ohjaavat nuolet tai erilaiset värit helpottavat kuljettajaa havaitsemaan hidasteen ajoissa.



- Hidasteen materiaaliksi sopii hyvin esimerkiksi kuvassa oleva muovinen aitaverkko ja/tai kuvan mukainen muovinen aitaelementti (tietenkin ilman valaisimia).

• Radan reunat voidaan merkitä esimerkiksi liikenteenohjauskartioilla ja lippusiimoilla. Kartioiden pitää olla ns. korkea mallia, jotta se näkyy ohjaamoon.

- Niputettuja rengaspinoja tai isoja renkaita voidaan käyttää kohteiden suojauksessa.
- Rengasnippuja voidaan käyttää radan merkitsemiseen seuraavin edellytyksin;
 - rengasnippu on päällystetty kovalla materiaalilla joka on liukas (mahdollisimman pieni kitka).
 - rengasnippu on min 80 cm korkea.
 - suositeltavaa käyttää nipuissa paketti- tai kuorma-auton renkaita.
 - Pinnoitettu rengasnippu voidaan myös "ankkuroida" kuvan mukaisesti.



- Nopeuden hidastaminen voidaan tehdä myös ns. "bussipysäkki" -mallilla.
- Kuvassa ei ole tynnyri vaan liukaspintainen muovinen rumpuputki
- Hidasteen läpiajo mahdollisuus on syytä huomioida, esimerkiksi jarrutus voi mennä pieleen

Lähtö- ja maalialueesta tehdään lyhyt kuvaus ja ilmoitetaan niiden pintamateriaali. On myös huomioitava lähdön odotusalueen toimivuus ja tilavuus.

Merkitään ratatuomaripisteiden lukumäärä sekä viestiyhteyksien hoitamiseen tarkoitettu välineistö. Suositus viestivälineiksi on VHF-kalusto. Lisäksi luetteloidaan pisteiden paikat etäisyydellä lähdöstä, sillä näin ne on aina helppo sijoittaa uudelleen samoihin paikkoihin.

Mikäli on jotain poikkeavaa ja erityisesti huomioitavaa, tulee siitä kertoa huomioitavaa -kohdassa. Tarvittaessa voidaan jatkaa erillisellä liitteellä.

4. Kilpailuvarikko

Kohdassa kerrotaan kilpailuvarikkoon liittyvistä asioista:

- Kilpailuvarikon sijainti ja etäisyys radasta.
- Varikon pinta-ala (arvio) ja minkälaiselle automäärälle se riittää.
- Tiedot varikon pintamateriaalista ja siitä onko alue rajattu vai avoin.
- Tiedot kilpailijoille tarkoitetuista saniteettitiloista, ovatko tilapäiset vai kiinteät.yms.
- Myös muut tarpeelliset huomiot kirjataan. Lisäksi on otettava huomioon tupakointijärjestelyt alueella.
- Tankkausalue ja mahdollinen tulityöalue on merkittävä varikon karttaan.

6. Kilpailutoimisto

Merkitään kilpailutoimiston sijainti.

7. Yleisö WC:t

Merkitään yleisö WC:t. Ovatko kiinteitä vai tilapäisrakennelmia.

8. Suojaukset

Luetteloidaan erikseen suojattavat erityiskohteet (mm. sähkötolpat, muuntamot, seinät, polttoainesäiliöt) reitin varrella.

Selvitetään, miten toimitsijaturvallisuus on huomioitu erityisesti ratapisteillä.

Selvitetään yleisöalueiden merkintä, sijoitus ja tarvittavat erityissuojaukset.

9. Paikoitusalueet

Kohtaan merkitään, miten yleisöpysäköinti ja kulku sieltä yleisöalueille on tarkoitus toteuttaa. Ilmoitetaan myös pysäköintialueiden kapasiteetti.



10. Muut huomiot

Kohtaan merkitään muut huomioitavat asiat kilpailualueen toteutuksessa. Tilaajan ja/tai tarkastajan näkemykset. On myös huomioitava viranomaisten näkemykset.

11. Liitteet

Luetteloidaan pöytäkirjan liitteet (kartat, lisäselvitykset yms.)

12. Turvallisuustarkastus

Ilmoitetaan kaikkien tarkastukseen osallistuvien nimet ja virkanimikkeet sekä lopuksi (kun tarkastus suoritettu hyväksytysti) allekirjoitukset.

Käydään yhdessä viranomaisten kanssa läpi tilaajan suunnitelmat suhteessa vaatimukseen. Varsinkin kiinteillä radoilla kannattaa viranomaisten kanssa ottaa huomioon ja puheeksi se, että kyseisessä tarkastuksessa määritellään minimitaso, jota mm. järjestyksenvalvojen lukumäärän osalta tarkennetaan tapahtumakohtaisissa ilmoituksissa/viranomaisluvista.

Luetteloidaan selkeästi sekä merkitään liitteenä olevaan karttaan sallitut ja kielletyt yleisöalueet. Myös järjestyksenvalvojen sijoittuminen on hyvä merkitä karttaan.

Rata-alueen liikennejärjestelyistä ilmoitetaan ennen kaikkea yleisiä teitä koskevat suunnitelmat ja haettavat rajoitukset mm. alennettu nopeusrajoitus ja pysäköintikiellot.

Liikenteenohjaajien sijoittaminen merkitään myös selkeästi karttaan.

Ambulanssin ja ensiapuhenkilöstön määrä (huomioiden AKK:n säännöt sekä viranomaisten vaatimukset) ja sijoittelu merkitään karttaan.

Pelastusvalmiudet, miehistön määrä ja vaadittava minimikalusto sekä näiden sijoittuminen, tulee merkitä karttaan.

Muut ehdot

Tässä kohdassa luetteloidaan viranomaisvaatimukset tai ympäristö-, naapurusto- yms. sidosryhmien vaatimukset.

Liitteeksi tuleva kartta-aineisto

Liitteeksi tulee vaatia asianmukainen kartta-aineisto kilpailualueesta, koska karttoja on nykyisin hyvin saatavilla. Karttoja on syytä olla useampia, koska kaikkea informaatiota ei kannata laittaa samaan karttapohjaan. Eri suunnitelmat eri kartoille: pelastus, ratapisteet, liikennöinti yms.

Jos vain on mahdollista, kartat olisi hyvä tehdä hyvällä grafiikka ohjelmalla jossa on mahdollisuus samalle pohjakartalle tehdä kunnan kartat käyttäen eri tasoja.

Yleisöalueet

Kilpailunjärjestäjille tulee suositella, että alueelle järjestetään erilliset ja selkeät yleisöalueet. Yleisöä ei tarvitse päästää koko reitille. Helpoiten yleisön ohjaus turvallisille



paikoille tapahtuu palvelutarjonnalla. Keskittämällä myyntipisteet, WC:t, katsomojärjestelyt ja kuulutus sopiville valituille paikoille, keskittyy yleisökin usein näille alueille. Tällöin järjestyksenvalvontakin on helpompi toteuttaa. Näitä yleisöalueita kannattaa tehdä muutamia reitin luonne ja näkyvyys yleisölle huomioiden.

Muita merkittäviä huomioita radantarkastuksista

- On kiinnitettävä huomiota ratatuomaripisteiden näkyvyyteen ja turvalliseen sijoittamiseen.
- Ehdollisia pöytäkirjoja ei voi enää jättää, vaan asioiden tulee olla kunnossa ennen tarkastuksen loppuun suorittamista.
- Radantarkastaja antaa mielellään ohjeita ja neuvoja jo ennakkoon rata-asioista.
- On huomioitava maaliintulon jarrutusmatkat. Suositeltava jarrutusmatka on maalin tulonopeudesta riippuen 200 – 300 metriä.
- Muu liikenne ja yleisö maalialueelta ehdottomasti pois.
- Siirtymä maalista varikolle tulee järjestää omalla väylällään erillään muusta liikenteestä.
- Asfalttiradoilla tulee tarkastaa mm. kaivonkansien paikallaan pysyvyys. Lisäksi on syytä tarkistaa kaivojen ympäristät, niiden on oltava ehjät, jottei niihin ajettaessa synny kuoppaa.
- Tarkastuksen lopuksi on selvitettävä aina tilaajalle sekä muille läsnäolijoille asiakirjojen ja niihin kuuluvien liitteiden jakelu. Vastuu jakelusta on aina tilaajalla, fiksu tarkastaja osaltaan valvoo myös tätä.