



## RALLIKILPAILUJEN JÄRJESTÄMISOPAS 2014

Tähän oppaaseen on koottu perusasioita, mitä rallikilpailun järjestämiseen tarvitaan. Sääntöasiat löytyvät sääntökirjasta, joten sellaiset kohdat on tarkoituksella koitettu jättää pois oppaasta.

Järjestämisopas on tarkoitettu työkaluksi kilpailuiden tekemiseen, josta löytyy perusasioita, joita jokainen kilpailun järjestäjä saattaa tarvita muistin virkistämiseksi ja helpottaakseen kilpailun tekemistä.

Jokainen kilpailu on erillainen luonteensa johdosta, joka on rikkaus kilpailun onnistumiselle ja kilpailun jatkumolle. Tämän johdosta jokainen kilpailun järjestäjä joutuu miettimään kilpailuunsa parasta mahdollista kompromissia asioiden ratkaisemiseksi. Asioiden miettiminen pitää aina suunnata tulevaan kilpailuun, unohtaen seuran edelliset kilpailut. Näin kilpailut kehittyvät ja kilpailijat, jotka ovat kilpailun "asiakkaita" saavat mielekkään kilpailun.

AKK-Motorsport ry



## SISÄLLYSLUETTELO

RALLIKILPAILUJEN JÄRJESTÄMISOPAS 2014.....	1
1. YLEISTÄ.....	3
1.1 Kilpailun anominen kilpailukalenteriin.....	3
1.2 Kilpailun päätoimihenkilöiden toimenkuvat.....	3
2. KILPAILUN SUUNNITTELU.....	6
2.1 Organisaatio.....	6
2.2 Järjestelyaikataulu / Projektisuunnitelma.....	7
2.3 Tiedotus.....	7
2.4 Markkinointi.....	8
2.5 Budjetointi.....	9
2.6 Kilpailun puitteet.....	9
3. KILPAILUN VALMISTELU.....	9
3.1 Kilpailua edeltävä aikataulu.....	9
3.2 Reitin suunnittelu.....	10
3.3 AKK-Motorsportin kilpailulupa.....	12
3.4 Teiden sulkuluvat.....	12
3.5 Alueiden ja tilojen käyttöluvat.....	13
3.6 Muut viranomaisluvat, -ilmoitukset ja materiaalit.....	13
3.7 Lähtö-, tankkaus-, tauko- ja maalialueiden suunnittelu.....	14
3.8 Erikoiskokeet ja taukojärjestäjät.....	16
3.9 Turvasuunnitelma.....	18
3.10 Kilpailukeskuksen toimintojen suunnittelu.....	18
3.11 Lehdistö.....	19
3.12 Katsastus.....	20
3.13 Viesti.....	21
3.14 Tuloslaskenta.....	23
3.15 Tuomariston kokoukset.....	24
3.16 Kilpailijoiden materiaali.....	25
3.17 Ilmoittautuminen kilpailuun.....	28
4. KILPAILUPÄIVÄN TOIMINNOT.....	29
4.1 Kilpailupäivän aikataulu.....	29
4.2 Kilpailupapereiden tarkastus.....	29
4.3 Kilpailun johtaminen.....	31
4.4 Vakuutukset ja vahingot.....	31
4.5 Vastalauseet ja vetoamiset.....	32
4.6 Maaliintulo.....	33
4.7 Tulokset.....	33
4.8 Palkintojen jako.....	33
5. KILPAILUN JÄLKEISET TOIMINNOT.....	33
5.1 Yleistä.....	33
5.2 AKK-Motorsportille toimitettava materiaali.....	35



# 1. YLEISTÄ

## 1.1 Kilpailun anominen kilpailukalenteriin

Kilpailun hakeminen lähtee seuran hallituksen toimesta. Mikäli seurassa löytyy innostusta kilpailun tekemiseen, niin hallitus tekee ratkaisun kilpailun hakemiseen.

Kilpailut haetaan AKK-Motorsportin materiaalipankissa olevan ohjeen mukaisesti (huomio myös sääntökirjan määritteet, mikäli säännöt muuttuvat).

Runkokalenterin valmistauduttua, on myös mahdollista hakea kilpailua liukuvan kalenterin turvin.

Mikäli kilpailuun halutaan muitakin, kuin Suomalaisella lisenssillä ajavia, niin on muistettava ilmoittaa kilpailu NEAFP kilpailuna kilpailun hakuvaiheessa.

Hakemuspäätöstä tehtäessä pitää miettiä tarkkaan, pystyykö seura todella järjestämään haettavan kilpailun. On kiinnitettävä huomiota ainakin seuraaviin asioihin:

- riittävätkö resurssit? Onko mahdollista suoriutua kilpailujen tekemisestä kunnolla joko seuran omilla resursseilla tai toisten seurojen avulla?
- miten seuran muut kilpailut osuvat kalenteriin?
- miten alueen muut tapahtumat osuvat päällekkäin?
- ollaanko mukana ja kuinka tiiviisti muiden seurojen kilpailuissa?
- jaksavatko ihmiset?
- onko seuralla tarpeellinen määrä tarvittavia toimitsijalisenssejä?
- järjestetäänkö kilpailu talvella vai kesällä?
- saadaanko tarvittava tiestö käyttöön? Saadaanko niille kaikki tarvittavat luvat?

Ilman rahaa ja panostusta ei myöskään tehdä hyviä kilpailuita. Siksi seuran taloudellisen tilanteen ylläpitämiseen tulee kiinnittää huomiota.

## 1.2 Kilpailun päätoimihenkilöiden toimenkuvat

### Johtajat

Kilpailuissa on kolme johtajaa: kilpailunjohtaja, reittijohtaja ja turvallisuusjohtaja. Kaikki johtajat tekevät tiivistä yhteistyötä keskenään, mutta jokainen vastaa omasta osa-alueestaan ja huolehtii, että osa-alueet pysyvät aikataulussa. Kilpailunjohtaja on kuitenkin AINA päävastuullinen kilpailuluvassa nimetty johtaja.

Johtajat luovat kilpailuorganisaation yhdessä järjestelytoimikunnan puheenjohtajan kanssa.

### Kilpailunjohtajan vastuualueita:

Kilpailunjohtaja on vastuussa siitä, että kilpailu etenee sääntöjen ja virallisen ohjelman mukaisesti. Hän on myös vastuussa sääntöjen tulkinnosta kilpailun aikana. Sääntöjen tulkintaa edellyttävissä tapauksissa hänen tulee kirjallisesti informoida kilpailun tuomaristoa tekemistään päätöksistä ja niiden perusteista.

Kilpailunjohtajan vastuualueita:

- varmistaa lupa-asiat AKK-Motorsportin ja viranomaisten suhteen
- kilpailun rakentamisen aikataulun laadinta
- tehtävien delegointi asianomaisille
- koulutusasioiden kartoitus ja toteutus

- varmistaa tuomaristo ja pitää yhteyttä tuomariston puheenjohtajaan
- kilpailun aikataulun laadinta
- johtaa kilpailua siten, että on kaiken aikaa ajan tasalla kilpailutapahtumista käyttäen apunaan muita johtajia
- tekee kilpailun aikaiset päätökset itsenäisesti
- toimii esittelijänä tuomariston kokouksissa
- raportoi tuomaristolle, muulle organisaatiolle ja kilpailijalle tekemistään päätöksistä ja jatkotoimenpiteitä vaativista tilanteista
- esitellä vastaanotetut vastalauseet kilpailun tuomaristolle
- antaa kilpailusta viralliset lausunnot

### **Reittijohtajan vastualueita:**

- on yhteydessä turvatarkkailijaan ja pitää hänet ajan tasalla kilpailun etenemisestä
- kilpailun aikana kiertää reitillä turvatarkkailijan kanssa
- informoi kilpailunjohtajaa, jos reitillä ilmenee ongelmia ja tekee tarvittavat päätökset yhdessä kilpailunjohtajan kanssa

Reittijohtaja ja ratamestari toimivat tiiminä ja he hoitavat reittiin liittyvät asiat

- valitsevat tiestön ja suunnittelevat erikoiskokeet: lähtö - ja maali paikat ym
- suunnittelevat huoltopaikan -/ paikat ja mahdollisen tauko paikan (rytmitys)
- ovat yhteydessä aluevalvojaan, ELY-keskuksen aluevastaaviin ja tiehoitokuntaan
- luvittavat erikoiskokeet, huoltopaikat, mahdolliset pysäköintipaikat ym
- hyväksyttävät reitin turvatarkkailijalla
- tekevät aikataulun, viitoitusohjeet, EK kartat, tiekirjan, aikakortit
- suorittavat EK näytöt avustaville seuroille
- sopivat jälkikunnostuksesta
- hoitavat mahdollisten vahinkojen selvittelyn

### **Turvallisuusjohtajan vastualueita:**

Turvallisuusjohtaja, turvallisuuspäälliköt ja viestipäällikkö toimivat tiiminä ja he hoitavat turvallisuuteen ja viestintään liittyvät asiat

- turvallisuusjohtaja vastaa johtokeskuksen toiminnasta kilpailun aikana
- laativat turvasuunnitelman ja viestisuunnitelman sekä huolehtivat niiden toteutuksesta
- hankkivat pelastushenkilöstön ja kaluston ( EVA-autot ja satelliitit ) sekä viestivälineet (viestihenkilöstön ja kouluttavat heidät)
- suunnittelevat erikoiskokeiden turvallisuusasiat: pelastuskaluston paikat, vaaralliset ja kielletyt katselualueet, pelastusreitit, varmistavat viestivälineiden kuuluuuden kilpailualueella
- ovat yhteydessä kilpailualueen poliisi-, palo- ja muihin pelastusalan henkilöihin
- turvallisuusjohtaja tai turvallisuuspäällikkö osallistuu EK-näyttöihin avustaville seuroille

### **Kilpailusihteeri**

Kilpailusihteeri on vastuussa kilpailun käytännön järjestelyistä yhdessä kilpailun johtajien kanssa ja kaikista järjestelyihin liittyvistä välttämättömistä ilmoituksista.



## **Ratamestari**

Ratamestari toimii tiiminä reittijohtajan kanssa. Kts reittijohtajan vastualueet.

## **Turvallisuuspäällikkö**

Turvallisuuspäälliköt toimivat tiiminä turvallisuusjohtajan ja viestipäällikön kanssa. Kts. turvallisuusjohtajan vastualueet. Kilpailussa tarvitaan 3 turvallisuuspäällikköä (johtokeskus, etuauto ja onnettomuuksien selvitysryhmä)

## **Viestipäällikkö**

Toimii tiiminä turvallisuusjohtajan ja turvallisuuspäälliköiden kanssa. Kts. turvallisuusjohtajan vastualueet.

## **Tuloslaskentapäällikkö**

Tuloslaskentapäällikkö vastaa kilpailun tuloslaskennasta. Hän järjestää kaiken tuloksiin liittyvän materiaalin ja tilat ja on yhteyshenkilö tuloslaskentaryhmään. Lisäksi hänen tehtävänä on mm. kouluttaa erikoiskokeiden ajanottajat (sekä varmistaa ajanotosta vastaavien henkilöiden osaaminen), tulosviestittäjät, tulosten vastaanottajat, tulostaulun hoitajat yms. henkilöt tehtäviinsä. Tuloslaskentapäällikkö tarvitsee avustajia, joiden tehtävä on tarkastaa aikakorttien ja EK tulosten oikeellisuus, ennen ehdollisten tulosten julkaisemista.

## **Katsastuspäällikkö**

Katsastuspäällikkö vastaa kilpailuautojen tarkastuksista. Hänen tehtäviinsä kuuluu:

- kerätä osaava tekniikkaryhmä ja nimetä ryhmä/linjapäälliköt
- hankkia katsastuspaikka ja välineistö
- olla yhteydessä AKK-Motorsportin pääkatsastajaan (sarjakilpailut)
- laatia katsastussuunnitelma painopistealueineen ja aikatauluineen
- kouluttaa tarvittaessa katsastajat tehtäviinsä
- toimia tuomariston teknisenä neuvonantajana ja osallistua tarvittaessa tuomariston kokouksiin (sarjakilpailuissa pääkatsastaja osallistuu tuomariston kokouksiin, hänen ollessaan estynyt osallistuu katsastuspäällikkö)
- laatia raportit (sarjakilpailuissa yhdessä pääkatsastajan kanssa) kilpailunjohtajalle

## **Kilpailijoiden yhdyshenkilö**

Kilpailijoiden yhdyshenkilö toimii järjestäjän ja kilpailijoiden välisenä yhdyshenkilönä ja tiedonvälittäjänä sekä opastaa kilpailijoita mahdollisissa ongelmatilanteissa. Hänen täytyy olla kilpailun aikana koko ajan kilpailijoiden tavoitettavissa (paperitarkastus, katsastus, kilpailun lähtö, huolto/taukoalue, kilpailun maali, kilpailukeskus). Hän voi olla myös läsnä tuomariston kokouksissa pysyäkseen perillä tehdyistä päätöksistä. Kilpailijoiden yhdyshenkilöllä tulee olla riittävän syvä tietämys ja osaaminen kilpailijan oikeusturvaan liittyvissä asioissa, kuten esimerkiksi vastalauseiden teko sekä vetoomuskäytäntö.

Yhdyshenkilön toimintapaikat ja -aikataulut on ilmoitettava virallisella ilmoitustaululla.

## **Tiedotuspäällikkö**

Tiedotuspäällikkö nimetään kaikkiin kilpailuihin. Hänen työnsä alkaa samaan aikaan kuin muunkin kilpailuorganisaation. Ihannetilanteessa tiedotuspäällikön pitäisi olla mukana jo järjestelytoimikunnan ensimmäisessä kokouksessa. Hänen tehtäviinsä kuuluu:

- toimia median edustajien yhteyshenkilönä

- määritellä kilpailulle tärkeät mediat ja huolehtia tiedottamisesta näille
- järjestää kilpailuun liittyvät lehdistötilaisuudet
- järjestää median edustajien ilmoittautuminen
- hoitaa median edustajille riittävä materiaali
- järjestää median edustajille riittävät työskentelytilat
- järjestää kilpailun aikana tulospalvelu median edustajille
- huolehtia kilpailua seuranneille ja siitä kiinnostuneille medioille raportti kilpailusta ja lopputulokset
- Huomioida mahdolliset onnettomuus-, sekä muut erikoistilanteet ja huolehtia niistä tiedottaminen yhteistyössä kilpailunjohtajan kanssa

## 2. KILPAILUN SUUNNITTELU

### 2.1 Organisaatio

Aloitteen rallikilpailun järjestämisestä tekee seuran hallitus/johtokunta. Tässä vaiheessa tulee olla ajatuksia siitä, minkä tasoinen kilpailu aiotaan järjestää. Tämä asettaa jo kriteerejä sille, miten ja minkälaista organisaatiota ryhdytään kasaamaan kilpailua toteuttamaan.

Seuran hallituksen tulee nimetä kilpailunjohtajat. Kilpailunjohtajaa valittaessa on käytettävä harkintaa; hän on vastuussa jokaisesta asiasta ja tapahtumasta kilpailussa. Tästä syystä johtajaksi tulee valita henkilö, joka pystyy kantamaan vastuuta ja selviytymään erilaisista kiperistäkin tilanteista, unohtamatta tietenkään kykyä hallita henkilöstöpuolta.

Kun seuran hallitus on nimennyt kilpailunjohtajan/johtajat, alkaa muun organisaation nimeäminen. On erittäin tärkeää, että valittu kilpailunjohtaja/johtajat osallistuu näiden valintojen suorittamiseen, onhan hänen voitava luottaa omiin apureihinsa. Ja vieläkin tärkeämpää, henkilökemian täytyy pelata. Seuraavia kriteerejä, joista hyvän toimitsijan tunnistaa (voi soveltaa kaikille osa-alueille henkilöitä valittaessa):

#### **Yhteen hiileen puhaltava organisaatio on onnistuneen kilpailun perusedellytys**

- halu tehdä yhteistyötä
- hallitsee tulevan tehtävän (kokemus/koulutus/innostunut)
- motivoituu tekemään tehtävänsä (halu tehdä)
- sitoutuu hoitamaan tehtävänsä (ajankäyttö)
- tuntee vastuunsa tehtävän suorittamisesta

Kun em. kriteerit täyttyvät ja ko. henkilöllä on vielä tehtävään vaadittava toimitsijalisenssi, niin ollaan jo pitkällä. Kilpailun teon alkuvaiheessa eli noin vuosi ennen kilpailua organisaatioon, tai ainakin tässä vaiheessa järjestelytoimikuntaan, tulee nimetä ainakin seuraavat henkilöt.

- järjestelytoimikunnan puheenjohtaja
- kilpailunjohtaja
- reittijohtaja
- turvallisuusjohtaja
- kilpailusihteeri/järjestelytoimikunnan sihteeri
- ratamestari
- turvallisuuspäällikkö
- katsastuspäällikkö

- tiedottaja

Tämä ns. ydinryhmä pystyy aloittamaan kilpailun tekemisen ja suunnittelemaan sen toteuttamista hyvin pitkälle. Sitä mukaa, kun kilpailu lähestyy, organisaatiota täydennetään muilta osin, mutta kuitenkin siten, että jokaisen osa-alueen vastaava hankkii tai valitsee itse omat apulaisensa. Näin varmistetaan, että kaikilla ryhmillä oma yhteishenki toteutuu.

Organisaatiota suunnitellessa tulee muistaa, että kaikilla osa-alueilla täytyy olla sama päämäärä - onnistunut kilpailutapahtuma. Vaikka ns. oma tontti tulee hoidettua kuinka hyvin tahansa, mutta yhteistyö muiden kanssa ei toimi, niin ei kilpailustakaan tule mitään. Toimivaan organisaatioon kuuluu luonnollisesti se, että jokainen tietää tehtävänsä ja oman esimiehensä.

## 2.2 Järjestelyaikataulu / Projektisuunnitelma

Kilpailun järjestämisen ja järjestelyiden seurannan helpottamiseksi tulee tehdä selkeä projektisuunnitelma, josta kaikki vastuuhenkilöt pystyvät näkemään oman sektorinsa sekä koko kilpailun valmistelujen etenemisen. Aikataulu tulee laatia ja hyväksyttävä jo ensimmäisessä järjestelytoimikunnan kokouksessa eli noin vuosi ennen kilpailua. Projektisuunnitelman pitää kattaa kaikki kilpailun osa-alueet, huomioiden kaikki pienetkin kohdat.

Tärkeänä yksityiskohtana muistettakoon se, että minkään osa-alueen aikataulu ei pääty kilpailupäivään vaan se täytyy tehdä vielä pidemmälle, kansioden arkistointiin tai varaston siivoamiseen saakka.

## 2.3 Tiedotus

Tiedottaminen on kilpailunjärjestäjän keino saattaa tieto kilpailusta kaikkien sidosryhmien (kilpailijat, yleisö, viranomaiset, tienvarsiasukkaat, yhteistyökumppanit, yms.) tietoon. Tiedottaminen alkaa samaan aikaan kun järjestelytoimikunta kokoontuu ensimmäisen kerran. Laajasti katsottuna kaikki kilpailusta ulkopuolisille kerrottava tieto voidaan katsoa tiedottamiseksi vrt. asukaskirjeet, viranomaisille jaettava tieto jne. Alkuvaiheessa tiedotus kohdistuu lähinnä viranomaisille, kilpailun kotipaikkakunnalle yms. tahoille, joilla on vaikutusta kilpailun suunnittelussa. Lähempänä kilpailupäivää tiedottaminen suunnataan kilpailijoille ja yleisölle. Sarjakilpailujen tiedottaminen tulee hoitaa yhteistyössä mahdollisen sarjatiedottajan kanssa.

Tiedotus on nähtävä laajempaan toimintaan kuin pelkkien tiedotteiden tuottamisena. Tiedotus on enemmänkin yleisen mielenkiinnon virittelyä. On pyrittävä herättelemään vastaanottajan aistit. Tämä työ on aloitettava huomattavasti aikaisemmin kuin pelkän paperin syyttäminen ja usein yhteistyössä kilpailun markkinointihenkilöstön kanssa.

## Tiedotussuunnitelma

Kaikki toimenpiteet laitetaan kalenteriin ja pidetään kiinni päivämääristä.

Tiedottajan tulee olla sen verran perillä toimittajan ajatusmaailmasta, että pystyy itse näkemään kilpailuun liittyvät uutisaiheet. Loogisia uutisaiheita paikallisesti ovat ainakin:

- Paikallinen seura on hakenut ja saanut järjestääkseen tietyn tasoisen kilpailun. Samalla voi esitellä henkilöitä, jotka ovat mukana järjestelyissä.
- Jos kyseessä on sarjakilpailu, on seuraava luonnollinen uutisaihe sarjaan ilmoittautuneet kilpailijat. Uutisaiheeksi kannattaa nostaa myös sarjaan osallistuvat paikkakunnan tai lähiseudun kilpailijat.
- Kun sarja lähtee käyntiin, voidaan uutisoida omaa osakilpailua edeltävien osakilpailuiden tapahtumista paikallislehdille.

- Kilpailujärjestelyiden vaiheista voi löytää myös uutisoitavaa. Esim. pääsponsorin julkistaminen on aiheena paikalliselle lehdistölle jopa lehdistötilaisuuden arvoinen.
- Kilpailuun osallistuvat ilmoittautumisen päätyttyä. Kilpailijoista kannattaa tietenkin nostaa esiin paikallisesti kiinnostavat kilpailijat ja "nimimiehet".
- Muutamia päiviä ennen kilpailua voidaan tehdä uutinen kärkikuljettajien valmistautumisesta kisaan, samoin oman alueen kuljettajista ja mahdollisuuksista on hyvä kertoa.
- Kilpailun lähipäivinä kannattaa paikallisesti uutisoida esim. liikennejärjestelyistä, lipunmyynnistä, tapahtumapaikoista jne. Yhteistyö paikallisen radiokanavan kanssa on tässä vaiheessa hyvä kanava.

Uutisoinnissa kannattaa miettiä, mille tiedotusvälineille viestiään suuntaa. Jos tiedotusvälineet saavat jatkuvasti fakseja tai sähköposteja, joissa ei ole heitä kiinnostavaa asiaa, alkaa kyseinen kilpailu kärsiä inflaatiosta.

### **Kohderyhmä on yleisö**

Median edustajat on "saatava puolelleen" että pystytään käyttämään mediaa välineenä viestin julkituomisessa yleisölle.

Yleisölle on myös tarjottava elämyksiä jo ennen kilpailua. Yhteistyö esim. paikkakunnan kauppaliikkeiden kanssa on ensimmäinen, paljon käytetty tapa saattaa kansalle tiedoksi, että jonkin ajan kuluttua alkaa paikkakunnalla tapahtua. Lisäksi kilpailun on hyvä olla esillä paikkakunnalla julistein ja mikäli mahdollista tienvarsitaulut sisääntuloteiden varsilla ovat myös hyvä muistutus alueella liikkuville ihmisille.

### **Rallilehti**

Kilpailun oma julkaisu on hyvä tiedottamisen väline. Lehti vaatii kuitenkin melkoisesti rahaa ja työtä. Sen tekemiseen on syytä valita oma työryhmä, jossa on mukana henkilöitä sekä kilpailun tiedotus- että markkinointisektoreilta, kuitenkin niin että lehden tekemisessä on yksi selkeä vastuullinen henkilö joka huolehtii tehtäväjaosta, aikatauluista sekä aineiston kokoamisesta.

Lehteä ei kannata tehdä, jos siihen ei saada tarpeeksi hyvää toimituksellista aineistoa. Pelkkä mainoksia täynnä oleva lehtinen ei anna kilpailusta hyvää kuvaa eikä myöskään tarpeellista informaatiota yleisön mielenkiinnon virittämiseksi.

Hyviä jutunaiheita löytyy sekä kilpailun järjestelyistä ja kilpailijoista että kilpailutapahtumasta.

Lehdestä voidaan tehdä joko oma jakelunsa tai sopia, että se jaetaan jonkin toisen lehden liitteenä.

### **2.4 Markkinointi**

Markkinointi on yksi tärkeimmistä asioista tuottavan kilpailun saamiseksi. Julkisuudessa on esitetty lukuja, joista käy ilmi karu tosiasia siitä, että rallikilpailun tekemiseen kuluu rahallisesti kaikki kilpailijoiden osallistumismaksut (toki osallistujamäärä myös vaikuttaa asiaan)

Kilpailun saamiseksi tuottoisaksi on siis löydettävä muita tapoja. Nyt pitää miettiä, mitä voidaan tarjota yhteistyökumppaneille, yleisölle ja kilpailijoille onnistuneen kilpailun toteutumiseksi. Ilmaista rahaa yhteistyökumppaneilta ei irtoa nykyaikana, joten he tarvitsevat jotain vastapainoa mukana ololleen. Yleisöä silmällä pitäen, pitää palveluita löytyä paikoista, joihin heitä kerääntyy.



## 2.5

### Budjetointi

Jokaista kilpailua varten on laadittava kilpailun talousarvio eli budjetti. Se on tavoitearvio kilpailun tuotoista ja kuluista. Budjetin laadinta ei ole kovin helppoa, koska kulurakenteen hahmottaminen on vaikeaa. Yleensä laskut kasaantuvat juuri ennen kilpailua ja kilpailun jälkeiseen aikaan. Näin ollen laaditun budjetin kuluosuuden kasvaessa arvioidusta, on tilanteen paikkaaminen vaikeaa, jopa mahdotonta. Tästä syystä budjetti pitää rakentaa realistiseksi heti alkuun. Budjetin tekemistä auttaa, mikäli on käytössä edellisten kilpailuiden tilinpäätös. Kuitenkin pitää muistaa, että jokainen kilpailu on oma kilpailu, joten edellisistä kilpailuista voidaan ottaa suuntaa antavia apuja ja ennen kaikkea miettiä, mistä kohdin voitaisiin säästää ja etsiä parempia tarjouksia asioiden hoitamiseksi tai millä keinoin saadaan lisää tuloa kilpailulle.

Kilpailun rakentamisen edetessä, pitää koko ajan tarkkailla budjettia ja miten tuotto -/ kulu puoli etenee tehtyyn budjettiin. Tilanteen mukaan pitää sitten mahdollisesti kiristää hieman kulurakennetta kaikin mahdollisin järkevin keinoin.

## 2.6

### Kilpailun puitteet

Kilpailua anottaessa pitää olla mietittynä myös kilpailun tarvitsemat puitteet. Puitteisiin vaikuttaa suuresti kilpailun arvo ja hahmotettu osallistujamäärä sekä ennen kaikkea paikkakunnan mahdollisuudet tapahtuman läpiviemiseksi. Onko paikkakunta myötämielinen kilpailua kohtaan?

Mikä on sopiva kilpailukeskus, missä lähtö sijaitsee jne. Pitää löytää mahdollisimman hyvät paikat, mutta siten, ettei se häiritse ihmisiä turhanpäiten.

Anottaessa sarjakilpailuita, niin kannattaa olla etukäteen yhteydessä sarjajärjestäjään ja tiedustella sarjan vaatimuksia jo ennen kilpailun hakemista.

## 3.

### KILPAILUN VALMISTELU

#### 3.1

#### Kilpailua edeltävä aikataulu

Kilpailunjohtaja laatii kilpailua edeltävän aikataulun noin vuosi ennen kilpailua. Aikataulun laadinta aloitetaan kilpailupäivästä taaksepäin unohtamatta kuitenkaan kilpailunjälkeisiä toimintoja. Aikataulussa on huomioitava kaikki säännöissä ilmoitettavat asiat, kilpailu- ja viranomaislupiin liittyvät asiat, erikoiskokeiden järjestämiseen liittyvät asiat sekä omaa järjestelytoimikuntaa koskeva aikataulu. Ihanneaikataulu alkaa noin vuosi ennen kilpailua ja päättyy palautepalaveriin:

- |                                 |  |
|---------------------------------|--|
| - n. vuosi ennen kilpailua      | järjestelytoimikunnan 1.kokous   |
| - n. 1/2 vuotta ennen kilpailua | reittiluonnos valmis, tienkäyttöluvat, aluevalvojan lausunto<br>Ek:n järjestämispyyntöt seuroille<br>mahdollinen esite valmis.                                 |
| - n. 3,5 kk ennen kilpailua     | sääntöluonnos, kilpailulupa-anomus, aluevalvojan lausunto tuomariston puheenjohtajalle<br>kilpailun nettisivut avattu  |
| - viim. 2,5 kk ennen kilpailua  | n. 3 kk ennen kilpailua säännöt valmiit, julkaistaan ilmoitetun aikataulun mukaisesti KITISSÄ ja kilpailun kotisivuilla<br>sulkulupahakemus poliisilaitokselle |

- viim. 1 kk ennen kilpailua ELY-keskuksen ympäristölupahakemus, mikäli ajetaan useamman kunnan alueella
- n. 1 kk ennen kilpailua Ek-palaverit
- n. 3 vk ennen kilpailua ilmoitus yleisötilaisuuden järjestämisestä
- viimeistään 11 vrk ennen kilpailua ilmoittautuminen päättyy, kilpailuun hyväksytyjen listan laadinta
- n. 5- 7 vrk ennen kilpailua kilpailuun hyväksytyjen listan ja kilpailijaohjeen julkaisu säännöissä ilmoitettuna aikana
- heti kilpailun jälkeen sarjakilpailuiden tulokset KITI-kisapalveluun
- viim. 5 vrk kilpailun jälkeen peruuttaneiden osallistumismaksun palautus
- viimeistään 1 vko kilpailun jälkeen tulokset KITI-kisapalveluun
- 2-3 vko kilpailun jälkeen palautepalaveri EK:t, kilpailunjärjestäjä

### 3.2 Reitin suunnittelu

Kilpailun reitti on kompromissi erilaisista tarpeista ja ratkaisuista.

Reitin suunnitteluun vaikuttavia asioita:

- kilpailun persoonallisuus
- kilpailun arvo
- viranomaisten asettamat vaatimukset
- sääntökirjan asettamat vaatimukset (pituudet, erikoiskokeiden määrät, keskinopeudet ym.)
- järjestelytoimikunnan "toiveet", lähtöaika- ja paikka, taukopaikka, maaliintuloaika ym.
- kilpailun ajankohta
- tiestön kunto
- vapaa-ajan asutus
- maatalous, elinkeino
- muut alueella olevat tapahtumat
- tien omistajat (hoitokunnat, ELY-keskuksen aluevastaavat, ym.)
- mahdolliset huoltoalueet-/tankkauspaikat kilpailijoille
- julkisuus, markkinointi (yhteistyökumppanit)
- budjetti
- kilpailijoiden turvallisuus
- tiestön käyttö muissa autourheilutapahtumissa (aluevalvoja)
- ELY- keskuksen mahdolliset rajoitteet (pohjavesialueet, luonnonsuojelualueet ym)

### Erikoiskokeet

Erikoiskokeita suunnitellessa huomioitavia asioita:

- ensimmäinen EK "helpohko" (näyttää merkintälinjan). Samalla saadaan kilpailijoiden välisiä nopeuseroja selville
- EK voi sisältää erityyppisiä teitä (rytmin vaihdokset)
- merkintälinja yhdenmukainen
- keskinopeudet (ei alenneta nopeutta "keinottelulla")
- tiestön kestävyys (pienillä teillä riittävän kestävä pintakerros)
- asema-alueet
- kaluston sijoitus mahdollisuus
- aikatarkastusasemat tasaiselle



- lähtö AT (mahdollisuus käännäyttää kilpailijat)
- lähtö AT:n etäisyys isosta tiestä (mahdollinen EK:n keskeytys)
- liikennöinti (yleisö, yleisön pysäköinti, VIP-vieraat)
- mahdollinen VIP-vieraiden tilaisuus (tilaa tilaisuutta varten)
- mihin tulee yleisöä paljon (järjestyksenvalvoja)
- erikoiskokeiden maalien sijoittelu (suora tieosuus ja selkeä näkymäalue)
- viestiliikenteen ja tulospalvelun toimivuus (mobiiliverkon kuuluvuus)

### Siirtymät

Siirtymiä ja niiden ajoaikoja suunniteltaessa huomioitavia asioita:

- taajamat; liikennemäärät, mahdolliset ruuhkat, liikennevalot
- nopeusrajoitukset
- liikenteelliset hankalat risteykset
- valta-, kanta- ja muut "isot" tiet
- huoltokiellot (varattava aikaa mahdollisille renkaanvaihdolle tms.)
- huoltoasemat -/ tankkausalueet joilla suoritetaan tankkaukset

### Huoltoalueet

Kilpailun järjestäjä voi mahdollisuuksien mukaan järjestää huoltoalueita. Huoltoalueiden käyttäminen on perusteltua, koska ne helpottavat huoltoautojen liikennöintiä. Mikäli päätetään käyttää huoltoalueita, on huomioitava, että

- tila on riittävän suuri (mahdollisesti käydään useampaan kertaan)
- maastossa on opastus, tiekirjassa selkeä piirros alueesta
- kilpailunjärjestäjän on hankittava lupa alueen käyttöön

Huoltoalueiden käyttö toisaalta mahdollistaa useamman siirtymän ajamisen huoltokiellolla ja toisaalta olosuhteiden pakottaessa huoltokielloihin, mahdollistaa huoltamisen erikoiskokeiden välissä.

### Huoltokielto

Järjestäjä voi rajoittaa kilpailussa suoritettavaa huoltoa huoltokielloin. Perusteita huoltokiellon määrittämiseksi ovat mm:

- liikenteelliset seikat; siirtymä on kapea tai erityisen vilkasliikenteinen tai samaa siirtymää ajetaan edestakaisin
  - huoltopaikkoja ei ole riittävästi, jolloin kilpailijoiden tasapuolisuus kärsii huomattavasti
  - viranomaisten määräykset
  - tienvarsiasukkaiden toiveet/ehdot
  - huolto ei voi liikennesääntöjä noudattaen ja liikenteen huomioiden ehtiä paikalle
- Mikäli huoltokieltoalueita käytetään, ne on merkittävä reittikarttaan ja tiekirjaan.

### Taukopaikka

Kilpailussa ei ole pakko pitää taukoa. Kuitenkin kansallisesta kilpailusta aina ralli SM kilpailuun asti on tauon pitäminen suositeltavaa, sillä se helpottaa kilpailun läpiviemistä aikataulussa. Jokaisessa kilpailussa tulee kilpailijoiden keskeytyksiä, joitain erikoiskokeita saatetaan joutua keskeyttämään tienvarsiasukkaiden kotiin saattamiseksi jne., jolloin kilpailijoiden lähtöväli erikoiskokeille pitenee. Tauolla voidaan tiivistää aikataulu takaisin yhden minuutin lähtöväliin mahdollisuuksien mukaan.

Mikäli tauko päätetään pitää, on huomioitava:

- riittävän tilava alue, jolle mahtuu kerrallaan koko se kilpailijamäärä huoltoautoineen, joka kilpailun aikataulun mukaan on kerrallaan tauolla
- alueelle on oltava useampi kulkureitti, jotta liikennöinti saadaan sujuvaksi

- alueen lähistöllä on oltava pysäköintitilaa medialle, yleisölle jne.
- sähkö- ja puhelinyhteys tulospalvelua varten
- mahdollisuus järjestää puffetti ym. mahdollisia palveluita

### 3.3 AKK-Motorsportin kilpailulupa

Kilpailulupa haetaan kirjallisesti toistaiseksi. Hakemus löytyy materiaalipankista. Kilpailun järjestäjä lähettää postitse tuomariston puheenjohtajalle allekirjoitetun kilpailulupa-anomuksen n. 3 kuukautta ennen kilpailua. Tämä on ainut paperipostissa kulkeva asiakirja.

Samaan aikaan kilpailulupa-anomuksen kanssa kilpailun järjestäjä lähettää sähköpostitse tuomariston puheenjohtajalle MS Word -muodossa (.doc tai .docx) kilpailun säännöt ja aluevalvojan luvan kommentoitavaksi.

Tuomariston puheenjohtaja toimittaa kilpailulupa-anomuksen ja kilpailun säännöt (korjausten ja kommenttien jälkeen) lajipäällikölle. Lajipäällikkö käsittelee kilpailulupa-anomuksen ja säännöt ja lähettää ne edelleen kilpailun järjestäjälle. Kilpailulupa lähetetään postitse ja säännöt sähköpostin välityksellä.

Kilpailun järjestäjä vie kilpailun säännöt KITI-kisapalveluun, lisää järjestelmään kilpailussa ajettavat luokat ja osallistumismaksut. Lajipäällikkö avaa edellä mainitun toimenpiteen jälkeen kilpailun KITI-kisapalvelussa ja ilmoittautuminen alkaa.

Sääntöjä täydennetään julkaisun jälkeen lisämääräyksillä (ei kilpailun ilmoittautumisen ollessa käynnissä), jotka ovat osa kilpailun sääntöjä. Lisämääräykset numeroidaan juoksevasti, ja niissä on oltava päiväys ja kilpailunjohtajan allekirjoitus.

#### Kilpailun säännöt

Kilpailun säännöt on kilpailuluvan liite ja niiden sisältö muuttuu kilpailun mukaan. AKK-Motorsportin materiaalipankista löytyy mallisääntöpohja tiedostona. Mallisääntöpohjaan kilpailun järjestäjä tekee kilpailua koskevat muutokset -/lisäykset.

#### Kilpailussa tarvittavia lomakkeita

AKK-Motorsportin kotisivuille [www.autourheilu.fi](http://www.autourheilu.fi) on kerätty hakemuksia -/lomakkeita ja pohjia, jotka soveltuvat kaikkiin kilpailuihin. Tutustu kilpailun "apuvälineisiin" kilpailun tekemisen alkumetreillä.

### 3.4 Teiden sulkuluvat

Teiden sulkulupa haetaan asemakaava-alueella kunnanhallitukselta (tekniseltä lautakunnalta), muilta teiltä siltä poliisilaitokselta, jonka toimialueella reitistä suurin osa maantieteellisesti sijaitsee

#### Tienomistajien lupa teiden käyttöön

Kaikilta käytettäviltä teiltä on oltava tienomistajan lupa tienkäyttöön. Tienomistajia ovat mm. kaupungit ja kunnat, liikenne ja infrastruktuurit ELY - keskuksissa ja yksityiset tienomistajat. Lupien myöntäjiin tulee olla yhteydessä riittävän aikaisin ennen kilpailua.

- yleisillä, ns. valtion teillä luvan tien käyttöön antaa liikenne ja infrastruktuurit ELY - keskuksissa
- asema- ja rakennuskaava alueella ajettavilta osuuksilta täytyy olla kaupungin tai kunnallishallinnon lupa tienkäyttöön
- erikoiskokeina ja siirtymänä ajettavilta yksityistieosuuksilta lupa haetaan tienhoitokunnalta. Yksityisteitä varten tehdään valmis

tienkäyttösopimuslomake, josta ilmenee mm. korvausehdotus tienkäytöstä ja jossa sovitaan tien kunnostustapa kilpailun jälkeen.

- Tienkäyttösopimus tehdään kolmena alkuperäisenä kappaleena: yksi molemmille osapuolille ja kolmas liitetään sulkulupa-anomukseen. Sopimusta tehtäessä on varmistettava, että allekirjoittajilla (2 kpl) on oikeus myöntää lupa kyseisen tien käyttöön. (poikkeuksena, yksityisteillä voi tieisännöitsijä yksin myöntää luvan tienkäytölle)
- jäällä ajettavalla reitillä on oltava lupa vesialueen omistajalta tai haltijalta (käytännössä usein kalastuksen hoitokunta)

Koska poliisilaitoksen on ennen luvan myöntämistä tarvittaessa kuultava asianomaisia tienpitäjiä, on hyvä liittää kaikki mahdolliset tienkäyttöluvut sulkulupa-anomukseen käsittelyn nopeuttamiseksi.

## Sulkulupa

Sulkulupa anotaan poliisilaitokselta, jonka toimialueella valtaosa kilpailun reitistä kulkee.

Sulkulupa-anomus laaditaan niin, että anomuksen selostusosasta selviää seuraavat asiat:

käytettäväksi aiottujen tieosuuksien omistaja

- käytettäväksi aiottujen tieosuuksien nimet, pituus ja sulkuaika
- liikenne ja infrastruktuurin (ELY - keskuksen) teiden nimet numerot sekä onko kysymyksessä valta-, kanta-, maan- tai paikallistie

Sulkulupa-anomukseen liitetään reittikartta ja käytettävänä aiottujen yksityisteiden tienkäyttösopimukset sekä vastuuvakuutustodistus.

Lupahakemus lähetetään poliisilaitokselle, joka pyytää tarvittavat lausunnot ELY-keskukselta.

## 3.5 Alueiden ja tilojen käyttöluvat

Kaikista käytettävistä alueista esim. lähtö-, maali-, tauko- ja huoltoalueesta sekä traileriparkista on oltava käyttöluva omistajalta. Sopimus tulee tehdä kirjallisena niin, että siitä selviää kaikki erikseen sovitut yksityiskohdat, myös mahdollinen käyttömaksu.

## 3.6 Muut viranomaisluvat, -ilmoitukset ja materiaalit

### Ilmoitus tilapäistä melua ja tärinää aiheuttavasta toiminnasta (ympäristölupa)

Rallikilpailun järjestäjän on tehtävä kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle kirjallinen ilmoitus tilapäistä melua aiheuttavasta tapahtumasta, jos melun on syytä olettaa olevan erityisen häiritsevää. Jos hanke toteutetaan usean kunnan alueella, ilmoitus tehdään sille alueelliselle ympäristökeskukselle (ELY-keskus), jonka toimialueella melu pääasiallisesti ilmenee.

Ilmoitus on tehtävä hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä tai toiminnan aloittamista, kuitenkin viimeistään 30 vuorokautta ennen tätä ajankohtaa, jollei kunnan ympäristönsuojelumääräyksissä määrätä tätä lyhyemmästä ajasta.

Ilmoituslomakkeen voi tulostaa AKK-Motorsportin materiaalipankista.

### Kokoontumislain mukainen ilmoitus yleisötilaisuuden järjestämisestä

Poliisilaitokselle tehtävä ilmoitus yleisötilaisuuden järjestämisestä perustuu Kokoontumislakiin. Ilmoitus tehdään erikoiskokeista ja lähtö-, maali- sekä taukopaikasta sille poliisilaitokselle, jonka alueella valtaosa reitistä kulkee (sama poliisilaitos, joka käsittelee teiden sulkuluvat).



Yleisötilaisuuden järjestämisilmoituksen liitteeksi tarvitaan järjestyksenvalvoja/liikenteenohjaajalistat (sulkuhenkilölistat), reittikartta, kilpailun aikataulu ja kopio vakuutustodistuksesta sekä muut poliisilaitoksen mahdollisesti pyytämät asiakirjat kuten esim. turvasuunnitelma. Lisäksi siinä on mainittava AKK-Motorsportin Teoston ja Gramexin lupanumerot, mikäli aiotaan soittaa musiikkia (lupanumerot löytyvät materiaalipankista)

Poliisi saattaa vaatia enemmän järjestyksenvalvoja, kuin heille esitetyissä listoissa on, jolloin määrätyistä liikenteenohjaajista (sulkuhenkilöistä) tulee väliaikaisia järjestyksenvalvoja ja näistä peritään määrätty maksu.

Ilmoitus muuttuu päätökseksi, joten siinä saattaa olla myös ehtoja.

### **Opasteet ja väliaikaiset liikennemerkit**

Kaikkia tilapäisiä opasteita ja liikennemerkkejä varten on tienpitäjältä haettava riittävän aikaisin (noin 1 kk ennen kilpailua) lupa merkkien pystytykseen. Luvan myöntää:

- taajama-alueella kaupungin tai kunnan tekninen virasto
- ns. valtioneilla ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuriyksikkö
- yksityinen tienomistaja. esim. Nelostie Oy:ltä lupa Lahti - Helsinki moottoritien opasteille

Lupa-anomukseen on liitettävä karttapiirros opasteiden ja merkkien sijoittelusta.

### **Reittikartan painolupa**

Reittikarttaa varten täytyy hankkia painolupa. Reittikartat on varustettava tällä lupanumerolla. Mikäli reittikartta aiotaan julkaista internetissä, täytyy julkaisuun hankkia myös erillinen lupa.

### **Ilmoitus kunnan terveystarkastajalle**

Terveystarkastajalle täytyy tehdä ilmoitus elintarvikkeiden myynnistä. Lomake on määrämuotoinen ja sen saa kunnan terveystarkastajalta sekä heidän verkkopalveluistaan.

### **Liikenteenohjaussuunnitelma**

Sulkuluvassa (paikallisia eroja) saatetaan vaatia tekemään liikenteenohjaussuunnitelma joka toimitetaan ELY-keskukseen liikenne ja infrastruktuuriyksikköön, aluevastaavalle tarkastettavaksi. Kannattaa olla yhteydessä sulkuluvassa mainittuihin henkilöihin ja tiedustella mitä suunnitelman pitäisi sisältää.

Samoin sulkuluvassa veloitetaan ottamaan yhteyttä riittävän ajoissa Destian tiedotuspalveluun, liikennejärjestelyjen, sulkuajankohtien ym. vuoksi.

### **3.7 Lähtö-, TANKKAUS-, tauko- ja maalialueiden suunnittelu**

Etukäteen hyvin suunnitellut lähtö-, tankkaus-, tauko-, huolto- ja maalialueet antavat kilpailijoille hyvän kuvan kilpailusta ja järjestäjän ei kilpailupäivänä tarvitse tehdä ylimääräisiä ponnisteluja alueiden takia.

#### **Lähtöalue**

Lähtöalueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon vähintään seuraavat seikat:

Liikennöinti:

- opastus alueille
- riittävät ja lähellä olevat pysäköintialueet yleisölle, medialle, mahdollisille VIP-vieraille



- lähdön odotusalueen koko ja sijainti
- aikatarkastusaseman sijainti
- riittävästi järjestyksenvalvoja ja liikenteenohjaajia
- liikenteenohjaajien / järjestyksenvalvojen paikat alueella

#### Palvelut:

- buffetti
- kuuluttaja

#### Tankkausalue

Kilpailun tankkaukset tulee suorittaa ensisijaisesti reitin varrella sijaitsevilla huolto-asemilla. Tankkauspaikkojen suunnittelussa tulee ottaa huomioon seuraavat seikat:

- Huolto-asemien sijainti suhteessa kilpailun reittiin
- Asemien mittarien määrä
- Maksuvaihtoehdot (automaatti/kassa)

Järjestäjän tulee aina kontaktoida tankkauspaikkana suunnitellun aseman omistaja ennen kuin päätös aseman käyttämisestä tehdään, jotta aseman omistaja osaa esim. varautua riittävällä polttoaine-määrällä rallipäivälle sekä varautua riittävällä määrällä henkilökuntaa.

Kaikille autoille ei sovi huoltoasema bensiini tai paikalliselta huoltoasemalta ei saa tarvittavaa bensiiniä. Näin ollen, kilpailun järjestäjä joutuu tekemään mahdollisesti tankkausalueen, mikäli kyseisiä autoja kilpailuun ottaa mukaan. Tähän on hyvä valmistautua jo suunnitteluvaiheessa. Autot, joihin tankkaaminen vaikuttaa on nelivetoiset autot. Lisätietoa asiasta antaa lajipäällikkö

#### Tauko- ja huoltoalue

Tauko- ja huoltoalueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon vähintään seuraavat seikat:

##### Liikennöinti:

- opastus alueille
- tauolle/huoltoon tulo ja lähtö eri kautta
- pysäköinnit lehdistölle, yleisölle, sidosryhmille ym.
- AT:n paikat (rauhalliset paikat, ei ylimääräistä liikennettä)
- liikenteenohjaajien ja järjestyksenvalvojen paikat
- kuka opastaa / laittaa huollot ja kilpailijat paikoilleen
- mahdollinen tankkausalue

#### Palvelut:

- buffetti (toimiva, ettei kilpailijoilla mene aika jonottaessa yleisön kanssa)
- tulospalvelu (kilpailijat, lehdistö, yleisö ja sidosryhmät)
- mahdollinen kuuluttaja (tunnelman ylläpitäjä)
- WC-tilat kaikille

Tauon suunnittelussa tulee muistaa myös aikakorttien keräys ja toimitus tuloslaskentaan.



## Maalialue

### Liikennöinti:

- maaliintulossa kilpailijat kannattaa ohjata eri tietä alueelle kuin yleisö ym.
- pysäköintipaikat yleisölle, medialle, huollolle ja VIP-vieraille
- liikenteenohjaajien ja järjestyksenvalvojien paikat
- maali AT:n paikka
- mahdollinen Parc Ferme -alueen sijainti ja vartiointi (helpon kulkuyhteyden päässä)

### Palvelut:

- kuuluttaja haastattelemassa kilpailijoita
- kilpailukeskuksessa ravintola / buffetti

## 3.8 Erikoiskokeet ja taukojärjestäjät

Erikoiskokeiden järjestämisessä on aina paljon erilaisuuksia erikoiskokeita järjestävien seurojen välillä. Kilpailun järjestäjän tulee paneutua huolella erikoiskokeiden järjestelyihin, jotta ne olisivat samanlaiset kilpailun jokaisella EK:lla. Vaatimusten nykyisin yhä kasvaessa tulee kiinnittää entistä enemmän huomiota EK - järjestäjiin, heidän "ammattitaitonsa" ja henkilöstön riittävyyden takaamiseksi.

## Sopimukset

Kilpailun järjestäjän ja erikoiskokeen järjestäjän tulee tehdä kirjallinen sopimus EK:n järjestämisestä. Sopimukseen kirjataan molempien osapuolien vastuut ja toimitukset. Myös mahdolliset (taloudelliset) sanktiot sopimuksen noudattamatta jättämisestä on hyvä kirjata.

## Koulutus

Jokaiselle EK - järjestäjälle sekä huolto/taukoalueen järjestäjälle on pidettävä koulutus- ja tutustumistilaisuus, jossa kerrotaan ja esitellään suorituspaikalla kilpailun kulun ja EK:n tai alueen hoidon kannalta tärkeät asiat epäselvyyksien välttämiseksi.

Erytystä huomiota koulutuksessa tulee kiinnittää ajanottoon, AT-toimintoihin sekä tulosten välittämiseen erikoiskokeelta kilpailun tuloslaskentaan.

Koulutustilaisuus ei korvaa kirjallista järjestämishjettä, eikä järjestämishje koulutustilaisuutta.

## Materiaali

Erikoiskoejärjestäjille on hyvä laatia erikoiskokeen järjestämis- ja turvaohjeet, jossa kilpailun järjestäjä kertoo toimintatavat, joilla erikoiskoe järjestetään. Ohjeissa tulee olla eri toimintoja/toimihenkilöitä varten oma sivu/sivut, jotka EK-päällikkö voi helposti kopioida toimintaohjeiksi toimitsijoille.

Järjestämis- ja turvallisuusohjeiden sisältö:

- erikoiskokeen järjestämissopimus
- erikoiskokeen järjestäjän velvollisuudet ja toimitukset
- kilpailun järjestäjän velvollisuudet ja toimitukset
- tieto voimassa olevista vakuutuksista
- ohjeet kilpailusta tiedottamisesta



- ohjeet myyntitoiminnasta erikoiskokeella
- toimintaohjeet järjestyksenvalvoja/liikenteenohjaaja listojen, yhteystietolomakkeen yms. palautuksesta
- tiedot käytettävissä olevista turvallisuusyksiköistä, viestiyhteyksistä, tulospalvelusta yms.
- ohjeet liikenteen ja yleisön opastukseen
- toimintaohjeet kilpailun jälkeen (lähtöalueet ja risteykset ajettavaan kuntoon, pöytäkirjojen palautus, kellojen ja muiden ajanottolaitteiden palautus, yms.)
- saatot (miten toimitaan, kuka saattaa)
- erikoiskokeen purku (miten toimitaan, kuka purkaa, mihin kalusto)
- EK:n kalusto (miten saadaan ja hoitaako kilpailun järjestäjä kaikki merkit, myös varamerkit)
- EK-päälliköiden toimintaohjeet, joissa annetaan ohjeet toiminnasta ennen kilpailua, kilpailupäivänä ennen sulkuaikaa, sulkuajan alettua, kilpailun jälkeen ja onnettomuustilanteissa
- EK:n turvapäällikön toimintaohjeet
- tulo AT:n toimintaohjeet
- lähtö AT:n toimintaohjeet
- lähettäjän toimintaohjeet
- viestipisteen toimintaohjeet
- väliturvapisteen toimintaohjeet
- järjestyksenvalvojan /liikenteenohjaajan toimintaohjeet (myös onnettomuustilanteet )
- maalin toimintaohjeet
- puskan toimintaohjeet
- maali AT:n (stop) toimintaohjeet
- erikoiskokeen viestin toimintaohjeet
- ohjeet EK:n keskeyttämiselle, perumiselle ja siirtymänä ajamiselle

Lisäksi järjestämis- ja turvallisuusohjeiden liitteinä toimitetaan:

- osallistujaluettelo/lehti
- asukaskirjeet
- viitoitusohjeet
- erikoiskokeesta kartta
- aikakorttimallit täyttöohjeineen
- kilpailun järjestäjän yhteystiedot
- EK-järjestäjän yhteystietolomake
- AT pöytäkirjat (toimitetaan yleensä EK:n kaluston mukana )
- etuautojen aikataulu
- lisämääräyspohjat valmiiksi täytettynä (EK:n muuttaminen siirtymäksi, siirtyminen vaihtoehtoiselle tiekirjalle ja "blanko", joka voidaan täyttää tarvittaessa)

## **EK:n purku**

Turvallisuuden kannalta tärkein asia on, että kaikki EK:lla tietävät miten EK puretaan. Helpoin tapa on tehdä järjestyksenvalvojan toimintaohje, mikä sisältää myös EK:n purkamisen ohjeet. Tämän vuoksi kilpailun järjestäjän täytyy ennakkoon miettiä myös tämä osa-alue valmiiksi.

### **Tauko- ja huoltoalueen järjestäjä**

Kilpailun järjestäjän ja tauko/huoltoalueen järjestäjän tulee tehdä kirjallinen sopimus alueen järjestämisestä. Sopimukseen kirjataan molempien osapuolien vastuut ja toimitukset. Lisäksi on hyvä toimittaa ko. alueen järjestäjälle järjestämis- ja turvallisuusohjeet (tarvittavalta osin). Sopimuksesta/ohjeista tulee ilmetä järjestyksenvalvojien/liikenteenohjaajien vähimmäismäärät.

#### **3.9**

### **Turvasuunnitelma**

Kaikkiin rallikilpailuihin on ennakkoon laadittava turvasuunnitelma.

Turvasuunnitelman laatii yleensä kilpailun turvallisuusjohtaja yhteistyössä turvallisuuspäälliköiden kanssa. Turvasuunnitelmassa pyritään ottamaan huomioon kaikki oleelliset kilpailun turvalliseen läpiviemiseen vaikuttavat asiat. Tärkeintä ei ole se, miten asiat on kirjoitettu, vaan se, että niiden kirjaaminen on vaatinut ajattelua ja asioiden järjestelyä ennakkoon, ennen kuin asiat on voitu suunnitelmaan kirjoittaa. Kaikki asiat, mitkä turvasuunnitelmaan kirjoitetaan, tulee olla varmistettuja. "Musta tuntuu" ajatuksia tämä opus ei salli. AKK:n internet sivuilta, materiaalipankissa on turvasuunnitelman pohja, mitä kilpailun järjestäjän tulee käyttää. Turvasuunnitelma pohjaan kilpailunjärjestäjä muuttaa omaa kilpailua koskevat asiat, kuitenkin niin että koko turvasuunnitelma käydään huolellisesti läpi.

#### **3.10**

### **Kilpailukeskuksen toimintojen suunnittelu**

Rallikilpailussa kilpailukeskus oheisalueineen on hyvin tärkeässä asemassa. Kilpailupäivänä siellä vierailee helpostikin pari tuhatta ihmistä. Tarvitaan hyvää suunnittelua, jotta kaikki saadaan toimimaan ilman isompia ruuhkia ja ongelmia.

Kilpailukeskuksesta on hyvä tehdä kartta, jonka avulla suunnitellaan liikennöinti ja pysäköinnit kaikille eri ryhmille ja tarpeille. On tärkeää, että mietitään valmiiksi kuinka paljon pysäköintitilaa eri osa-alueille tarvitaan. Kilpailun aikana ohjataan ko. ryhmät oikeille paikoille muun kilpailutapahtuman siitä häiriintymättä.

Kilpailukeskuksen sisätiloista on myös hyvä tehdä suunnitelma pohjakarttaa käyttäen. Sujuva kilpailun läpi vieminen edellyttää vähintään seuraavia tiloja:

### **Johtokeskus**

Johtokeskus on paikka, josta kilpailua johdetaan. Sen tulee sijaita rauhallisella paikalla, johon ei pääse ylimääräisiä henkilöitä häiritsemään. Turvaviestitystä hoidetaan samasta paikasta. Johtokeskuksessa työskentelee turvallisuusjohtajan alaisena johtokeskuksen päällikkö, turvallisuuspäällikkö, viestipäällikkö tai viestivastaava sekä erillinen kirjuri, joka kirjaa kaiken lähtevän ja tulevan viesti- ja puhelinliikenteen. Johtokeskusta suunnitellessa täytyy myös muistaa, että em. asioiden hoidossa tarvitaan puhelin yhteyksiä. Johtokeskuksen sijaintiin tulee myös kiinnittää huomiota, jotta johtokeskuksessa työskentelevillä säilyy koko ajan tarvittava työrauha. Lisäksi jos mahdollista, tuloslaskennan tilojen olisi hyvä sijaita jossain johtokeskuksen läheisyydessä.

### **Kilpailupapereiden tarkastus**

Kilpailupapereiden tarkastusta varten tarvitaan tila, johon kilpailijat voivat tulla ilman suurempaa jonottamista. Kuitenkin, jos jonoa muodostuu jostain syystä, se ei saisi tukkia mitään muuta liikennettä. Usein hyvät tilat ovat vielä tässä vaiheessa kilpailupäivää esim. tilat, joissa palkinnot jaetaan.

### **Kilpailutoimisto**

Kilpailun säännöissä on määritelty, missä kilpailutoimisto sijaitsee. On muistettava, että se ei välttämättä ole sama paikka kuin em. kilpailupapereiden tarkastuspaikka.



Se voi sijaita lähellä sitä ja se on jopa suotavaakin mutta kilpailupapereiden tarkastusruuhkan loputtua kilpailutoimiston on erotuttava omaksi toiminnokseen ja sieltä on löydettävä tarvittavat palvelut kilpailun loppuun saakka.

### **Tuomariston tilat**

Rauhallinen, muulta toiminnalta sivussa oleva paikka on hyvä tuomaristolle. Samaa tilaa voidaan hyödyntää myös muidenkin ryhmien kokoontumiseen, jos aikataulut eivät mene päällekkäin.

### **Kilpailijoiden pukuhuoneet ja suihkut**

Sekä miehille ja naisille tulee olla riittävät tilat ajovarusteiden vaihtoon ja tietysti kilpailun jälkeen peseytymiseen ja vaatteiden vaihtoon. Lisäksi tulee muistaa, että tilojen siisteydestä tulee huolehtia myös kilpailun aikana.

### **Tuloslaskenta**

Tuloslaskentaa varten on oltava reilu tila, jonne täytyy pystyä sijoittamaan, tietokoneita, tulostimia ja kopiokone sekä tulostusviestintää hoitava henkilöstö. On muistettava, että siellä on oltava riittävän rauhallista, jotta aikoja voidaan laskea esim. kilpailijoiden sitä häiritsemättä.

### **Ilmoitustaulu**

Kaikki virallinen tiedottaminen tulee kilpailupäivänä tapahtua virallisen ilmoitustaulun kautta. Paikka, jossa ko. taulu sijaitsee, kerrotaan säännöissä. Ilmoitustaulun tulee olla selkeästi nähtävillä ja lähellä kilpailutoimistoa tilavassa paikassa. Sen näkyvyyttä voi parantaa esim. nostamalla se riittävän korkealle sekä otsikoimalla eri aiheita. Materiaalipankissa on ilmoitustaulun malli, jota suositellaan käytettäväksi.

### **Ravintolapalvelut**

Kilpailupäivä on monesti pitkä. Kahvia ja ruokaa tarvitaan sekä kilpailijoita että toimitsijoita varten. Muutamalla perustuotteella pystytään toteuttamaan peruspalvelut. Hyvin järjestetyt palvelut yleensä myös tuottavat taloudellisesti.

## **3.11 Lehdistö**

### **Mediamateriaalit**

Kun median edustajat saapuvat kilpailupaikalle ja saavat käteensä selkeän opuksen, josta tiedot löytyvät loogisessa järjestyksessä, on mielikuva heti positiivinen. Pitää muistaa, että materiaalissa kuitenkin sisältö on tärkein asia.

Mikä on hyvän mediakansion asajärjestys? Mielipiteitä on monia, mutta rallikilpailussa se voisi olla seuraavanlainen:

1. esipuhe tai jonkinlainen tervehdys järjestäjältä... ei pitkä
2. kartat tapahtumapaikoista, jokaisesta EK:sta erikseen ja koko reitti erikseen
3. suositeltavat kuvauspaikat
4. kilpailuun hyväksytyjen lista
5. kilpailun aikataulu, huollot ja erikoiskokeiden aikataulu

### **Kriisitilanteet**

Mahdollisiin kriisitilanteisiin, onnettomuuksiin tai odottamattomiin asioihin kannattaa varautua. On hyvä miettiä, mitä voisi tapahtua ja miettiä miten kulloinkin toimitaan. Tiedottajalla on oltava selvää kuka asioista vastaa, kuka antaa luvan

tiedottaa asioista ja miten tiedotetaan. Pääsääntö on, että asioista tiedotetaan tai annetaan lausuntoja vain kilpailunjohtajan luvalla ja ohjeistuksella. Järjestäjän on hyvä tutustua myös AKK:n materiaalipankista löytyvään kriisiviestintä-ohjeistukseen jo hyvissä ajoin ennen kilpailupäivää. Tarvittaessa lisätietoja antaa AKK:n viestintäpäällikkö.

### **Kilpailuraporttien ja tulosten toimittaminen**

Jos kilpailulla on omat internetsivut, ovat lyhyet tilannekatsaukset sivuilla toimivia. Tätä toimintaa varten tarvitaan mediakeskuksessa koko ajan yksi henkilö, joka pystyy tietoa toimittamaan.

Nykyään suurin osa toimittajista haluaa tulokset sähköisessä muodossa. Jos sähköposti on käytettävissä ja tuloslaskennasta saadaan tulokset sopivassa muodossa, on tulosten lähettäminen ryhmäpostina helppoa ja nopeaa.

### **3.12 Katsastus**

Rallikilpailuissa katsastus on pakollinen. Katsastuksen sujuva ja asiallinen toiminta on jokaisessa kilpailussa ikään kuin järjestäjän käyntikortti. Hyvin sujuneen katsastuksen tunnistaa samasta seikasta, kuin muillakin osa-alueilla: sen toiminta on ollut lähes huomaamaton ja kuitenkin se on suorittanut sille asetetut tehtävät. Katsastuksen pääperiaatteita voidaan ajatella olevan kaksi: Turvallisuus ja tasapuolisuus.

### **Turvallisuustarkastus**

Katsastus on yksi osa kilpailun turvallisuusorganisaatiota. Katsastus valvoo kilpautojen teknistä kuntoa ja sitä kautta kilpailuun osallistuvien (kilpailijoiden, toimitsijoiden, yleisön, ym.) turvallisuutta. Tärkein turvallisuuden varmistamispaikka on kilpailun turvallisuustarkastus.

Turvallisuustarkastus (esikatsastus) on se osa katsastusta, joka näkyy eniten suurelle yleisölle. Hyvin usein media on katsastuspaikalla haastattelemassa kilpailijoita ja kuulostelemassa ennakkotunnelmia. Tästäkin syystä kilpailun julkisuudessa olevalle mielikuvalle on tärkeää, että katsastus suoritetaan siisteissä, tilavissa, ja ennen kaikkea puhtaissa olosuhteissa ja tietenkin sääntöjä tiukasti noudattaen, eli oikein. Pelkät erinomaiset olosuhteet eivät kuitenkaan riitä, sillä silti se tärkein osattava asia on katsastavan henkilöstön asenne. Väärällä asenteella voidaan tehokkaasti tuhota se kaikki ennakkoon tehty työ, millä on valmistauduttu kaikkeen mahdolliseen, mikä vain voisi mennä pieleen.

### **Kilpailun aikainen tarkastus**

Esikatsastuksen lisäksi autojen turvallisuutta seurataan myös kilpailun aikana. On tärkeää, että kilpailun aikaisia tarkastuksia tehdään riittävästi, niin että turvallisuuden kannalta riskiautot saadaan ajoissa korjattua. Valitettavan usein kovassa kilpailutilanteessa kilpailijat eivät ajattele riittävästi turvallisuuttaan, vaan tekevät ajanpuutteen vuoksi turvallisuuden kannalta kyseenalaisia ratkaisuita. Tässä tilanteessa katsastus on se ”aikuinen”, joka kertoo, milloin riski on liian suuri.

### **Tekninen tarkastus**

Tekninen tarkastus (loppukatsastus) on kilpailun tärkein virityssääntöjen tarkistuspaikka. Teknistä tarkastusta ei voi jättää kokonaan tekemättä. Mikäli näin käy, katsastuspäällikön voi sanoa laiminlyövänsä tehtäviään. Teknisessä tarkastuksessa ei tarvitse välttämättä purkaa autoja, mistä aiheutuu kustannuksia. On olemassa pitkä lista asioita, mitä eri ryhmäsääntöjen puitteissa voi tarkastaa ilman auton osittaistakaan purkamista tai siten, ettei kustannuksia synny.



Rallissa minimivaatimus on kaikkien autojen tunnistaminen.

### **Ympäristöturvallisuus**

Ympäristöturvallisuus on osa katsastuksen tehtäväkenttää. Säännöt asettavat suoria määräyksiä melulle ja autojen öljyvuoodoille ja näitä tarkkaillaan jatkuvasti. Kilpailun järjestäjä on velvollinen varmistamaan, että kilpailussa noudatetaan ympäristöluvassa vaadittuja ehtoja.

### **Katsastuksen toiminta**

AKK:n pääkatsastajan, katsastuspäällikön ja katsastajien on toimittava harkitusti sääntöihin nojaten, ennakkopäätöksiä välttäen ja päättäväisesti.

Jos kilpailussa tehdään jotain erityistarkastuksia tai jos havaitaan jokin puute, joka on useammassa autossa, on varmistuttava siitä, että annettavat päätökset ovat kaikille tarkastuksen kohteena oleville kilpailijoille samat. Jos annetaan korjausmääräyksiä, ne on annettava kaikille samansisältöisinä ja - tasoisinä. Ketään ei saa suosia antamalla helpompi tapa suoriutua annetusta korjausmääräyksestä. Samoin, jos esitetään kilpailusta sulkemista, se on esitettävä kaikille kyseisellä tavalla puutteellisille kilpailijoille. Epäselvissä tapauksissa on aina tuomittava kilpailijalle eduksi.

Katsastajan pitäisi kertoa mitä hän tekee ja miksi. Lähinnä tämä koskee kilpailijoita, heidän mekaanikkojaan sekä kilpailunjohtajaa ja tuomareita. Jos löytää jotain korjattavaa on muistettava kertoa myös päätöksen perusteet. Usein säännöt ovat kaikille osapuolille selvillä, mutta katsastajan on hyvä varmistua siitä. Sääntöjä ei tarvitse osata ulkoa, mutta sen verran täytyy olla perillä, että osaa kohtuullisessa ajassa etsiä ko. kohdan sääntökirjasta tai kilpailun säännöistä ja näyttää tarvittaessa asianosaiselle mistä on kysymys. Avoimuuden hengessä teknisen tarkastuksen kohteet ja autojen valinnan perusteet on hyvä kertoa tuomaristolle etukäteen.

### **3.13 Viesti**

Rallikilpailuun on rakennettava toimiva turvaviestijärjestelmä. Järjestelmän puutteellinen toiminta voi estää kilpailemisen erikoiskokeella. Nykyään edellytetään kaksinkertaista viestijärjestelmää, jossa pääjärjestelmänä, eli suorina yhteyksinä, käytetään joko VHF -puhelimia tai VIRVE puhelimia. Varajärjestelmänä hyväksytään matkaviestimet, jotka on testattu ko. alueella ennen kilpailua.

Viestiorganisaatiota voidaan käyttää myös palvelemaan kilpailun järjestäjää muissakin sopivissa asioissa. Kilpailun etuautojen seuranta, tulosten välittäminen ja kilpailijoiden seuranta ovat tehtäviä, jotka sopivat mainiosti viestin päätehtävän lisäksi. Mutta koska rallin viestijärjestelmä rakennetaan turvallisuuden vuoksi, on muistettava, että turvallisuuteen liittyvä viestiliikenne ohittaa kaiken muun liikennöinnin.

Viestijärjestelmää suunniteltaessa kannattaa miettiä mahdollisuutta käyttää ko. asian osaavaa erikoisryhmää mieluummin kuin kerätä viestihenkilöstö yksittäisistä ihmisistä, jotka eivät ole tottuneet toimimaan yhdessä. Erikoisryhmä varmasti pystyy tarjoamaan toimivamman ja laajemman "viestipaketin".

### **Viestipäällikkö**

Kilpailuun valitaan viestipäällikkö. Viestipäällikkö kuuluu rallin järjestelytoimikuntaan ja on turvallisuusjohtajan oikea käsi. Siksi hänen tulee työskennellä tiiviisti niin turvallisuuspäällikön kuin ratamestarinkin kanssa.

Jo reittiä suunniteltaessa tulee myös viestipäällikön näkemys ottaa huomioon lähtö- ja maalipaikkoja valittaessa. Sähkölinjat, mm. kalliroleikkaukset ja mäet ovat



useasti ongelmallisia paikkoja GSM- ja VHF -puhelimien kannalta. On ikävää, jos kuuluvuusongelmien takia maali- tai lähtöpaikkaa joudutaan muuttamaan kilpailupäivänä.

Viestipäällikön tehtävä on kouluttaa viestihenkilöstö tehtäviinsä. Viestipäällikkö vastaa myös tarvittavista puhelinliittymien tilaamisista. Viestisuunnitelma on viestipäällikön laatima liite turvasuunnitelmaan.

## Viestilaitteet

Pääviestijärjestelmänä toimivat useasti joko VHF- tai Virve -puhelimet, joiden avulla voidaan rakentaa ns. suorat yhteydet erikoiskokeen sisälle ja erikoiskokeilta johtokeskukseen.

VHF -järjestelmä on tällä hetkellä käytännöllisin ratkaisu, koska siihen on mahdollista liittää kaikki tarvittavat turvallisuusjärjestelmän yksiköt ja näin ollen koko turvaorganisaatiota on mahdollisuus hallita keskitetysti johtokeskuksesta.

VHF -puhelinjärjestelmiäkin on usean tyyppisiä ns. suorina sekä toistimia käyttäviä järjestelmiä. Viestintävirasto on myöntänyt autourheilukäyttöön kaksi kanavaa. Samaan kanavaryhmään kuuluu vielä kaksi muuta kanavaa, joita voidaan myös käyttää. Näillä neljällä kanavalla voidaan rakentaa toimiva turvaviestijärjestelmä. Myös yritysten käytössä olevia VHF-järjestelmiä (kanavia) voidaan käyttää, mikäli niihin on tarvittava määrä puhelimia.

Reitillä kiertävä viestihenkilöstö varmistaa ennakkoon yhteyksien toiminnan. Tällä "satelliittiviestillä" on varakalustoa puhelimien korjaamiseen tai vaihtamiseen ja tarvittaessa sen on mahdollista asettua "linkiksi" erittäin pahojen ongelmatilanteiden sattuessa. Satelliittiviestiautoja on hyvä olla 1-2 kpl erikoiskokeiden määrästä riippuen.

## Viesti johtokeskuksessa

Johtokeskuksen viestipäällikkö vastaa kilpailun viestiliikenteestä. Hänen tulee tuntea rallin toimintaperiaate, säännöt ja hänen tulee pystyä välittämään ohjeita ymmärrettävällä tavalla. Viestipäällikön on myös tutustuttava kilpailun turvasuunnitelmaan ja turvajärjestelyihin ennen kilpailun alkua. Hän vastaa myös kanavilla käytävän liikenteen asiallisuudesta.

Johtokeskus seuraa myös etuautoja, "satelliittiambulanssia", raivauskalustoa sekä purkuautoa ja välittää niille tehtäviä tilanteen niin vaatiessa. Myös katkosten jälkeen tapahtuva uudelleenkäynnistyslupa annetaan turvaviestijärjestelmän kautta.

Johtokeskukseen tulee aina varata matkapuhelimien lisäksi riittävä määrä lankapuhelinyhteyksiä, koska sinne on koko kilpailun ajan ehdottomasti saatava yhteys.

Suositteluvat yhteydet ovat 2-3 lankapuhelinyhteyttä + 1-2 matkapuhelinta + VHF / Virvejärjestelmä.

Mikäli käytössä ei ole VHF / VIRVE yhteyttä tulee lankapuhelinliittymiä olla 1-2 enemmän.

Johtokeskuksesta tulee olla yhteydet:

- hätäkeskuksiin, poliisiin, sairaaloihin
- kilpailun eri toimintapisteisiin
- liikkuvaan kalustoon
- turvallisuusautoihin, ratamestareihin, ajanottoon, viestiin
- kilpailun pelastuskalustoihin
- tuomaristoon
- erikoiskokeiden lähtöihin ja maaleihin
- erikoiskokeiden väliturvapisteisiin



## Viesti erikoiskokeilla

Erikoiskokeen turvaviestin päätehtävänä on välittää kaikki normaalista poikkeavat tapahtumat johtokeskukseen ja välittää edelleen johtokeskuksen antamat ohjeet ja määräykset erikoiskokeen päällikölle. Sen tulee toimia suorana linkkinä erikoiskokeelta johtokeskukseen, välittää tarvittavaa informaatiota erikoiskokeen sisällä ja kommunikoida erikoiskokeella olevien etuautojen kanssa sekä toimia tarvittaessa niiden linkkinä esim. johtokeskukseen.

## Erikoiskokeen sisäinen viesti

Erikoiskokeen sisäisen viestin tehtävänä on toimia viestimenä järjestys-, turvallisuus- ja kilpailijoiden seuranta-asioissa. EK:n sisäiseen viestiverkkoon tulee kuulua yhteydet EK-päälliköihin, EK:n sisääntulo- ja poistumisliittymiin, välillä oleviin isoimpiin, läpiajettaviin liittymiin, sekä EK:n pelastusorganisaatioon.

Kaikilla erikoiskokeen viestipisteillä on oltava numerot ainakin seuraaviin kohteisiin:

- johtokeskus (häätäliikenne)
- erikoiskokeen päälliköt (maali + lähtö)
- kilpailukeskus

Järjestelmästä riippumatta erikoiskokeen viestijärjestelmän on pystyttävä toimimaan n. 30 min ennen sulkuajan alkua. Toiminnan tulee jatkua purkuauton erikoiskokeen maaliin saapumiseen saakka.

## Viestiliikenne

Kaiken viestiliikenteen tulee olla lyhyttä ja asiallista. Viestiliikennettä valvoo johtokeskuksen viestipäällikkö. Turvakanavalla on vältettävä pitkiä yhtäjaksoisia puheenvuoroja. Asiat on silti selvitettävä ymmärretysti. VHF kanavilla on myös vältettävä kertomasta asioita, joita ei ole tarkoitettu muiden kuultaviksi, sillä ko. kanavilla on muitakin kuulijoita.

Johtokeskus päivystää jatkuvasti turvakanavalla. Erikoiskokeet siirtyvät turvakanavalta ensimmäisen kilpailijan tultua EK:n maaliin omalle "toimintakanavalleen". Onnettomuus- ja erikoistilanteissa EK:n viesti liikennöi turvakanavalla. Viimeisten kilpailijoiden lähtiessä EK:lle, siirtyy EK:n viesti takaisin turvakanavalle.

Etuautot, turvaorganisaation autot sekä purkuauto käyttävät turvakanavaa. Tuloksia ei välitetä turvakanavalla kuin erikoistapauksissa.

## Tulosviesti

Tulokset välitetään nykyisin tuloslaskenta yrityksen laitteita hyödyntäen, GSM verkkoa käyttäen. Tämän johdosta, pitää kilpailun järjestäjän varmistaa lähtö - ja maalipaikat hyvissä ajoin ennen kilpailua. Kyseisissä paikoissa pitää toimia eri operaattoreiden yhteydet.

### 3.14

#### Tuloslaskenta

Tuloslaskenta on alue, jonka onnistuminen antaa kilpailijoille, lehdistölle, yleisölle jne. mielikuvan koko kilpailun tasosta - onnistumisesta tai epäonnistumisesta.

Tuloslaskennan tulee saada nopeasti tiedot kaikista muutoksista:

- kilpailun johdon päätökset, jotka vaikuttavat tuloksiin
- tuomariston päätökset, jotka vaikuttavat tuloksiin
- kilpailijamuutokset ja autonvaihdot
- ilmoittautumisista puuttuvat tai muuttuneet tiedot
- keskeytykset
- mahdolliset EK:n keskeytykset



Järjestäjän tulee huomioida että tuloslaskenta ja sen toimivuus on tärkein yksittäinen tekijä tulosurheilussa, jota ralliautoilu puhtaasti on! Tämän johdosta pitää varmistaa tulosten oikeellisuus, ennen niiden julkaisemista.

### **Tulospalvelu kilpailukeskuksessa, tauolla ja huoltoalueella**

Tauolta ja kilpailun maalista tulee saada nopeasti kyseisen jakson aikakortit tuloslaskentaan, koska kaikki tulokset tarkistetaan aikakorteista. Tehtävään tulee nimetä omat vastuuhenkilöt.

Vastaavasti tulostaululle sekä tauko- ja huoltopaikalle tulee saada nopeasti ajan tasalla olevia tuloksia kilpailijoiden, median ja yleisön käyttöön. Näihin tehtäviin tulee myös nimetä omat vastuuhenkilöt.

### **Tuloslaskenta ja -palvelu erikoiskokeilla**

Aikaisemmin mainitun johdosta, miten tulokset siirtyvät tuloslaskentaan, niin erikoiskokeen järjestäjän olisi hyvä valita henkilöitä lähtöön ja maalilinjalle, jotka hallitsevat tekniset, näppäiltävät laitteet.

Erikoiskokeen STOP asemalla on oltava tulostaulu, johon merkitään kaikkien kilpailijoiden erikoiskokeen suoritus aika. Tämän johdosta, STOP aseman henkilökunnan pitää laskea kilpailijoiden suoritusajat erikoiskokeella ja ilmoittaa ne "fläppitaulun" hoitajalle.

### **3.15 TuomaristoN kokoukset Tuomariston kokoukset**

Tuomariston kokouksissa on läsnä tuomariston puheenjohtaja, tuomarit, tuomariston sihteeri, kilpailunjohtaja ja tekniikan edustaja, joka on joko AKK-Motorsportin pääkatsastaja tai katsastuspäällikkö. Lisäksi tuomariston kokouksissa saa olla läsnä turvatarkkailija, kilpailijoiden yhdyshenkilö. Muita henkilöitä voi olla paikalla vain, jos käsiteltävä asia niin vaatii.

Tuomariston kokoushuoneen tulee olla rauhallinen tila, jossa ei saa olla mitään muita toimintoja. Tuomariston tilaan on varattava kansio, josta löytyy kilpailun viranomaisluvut sekä tuomareille varattu riittävä määrä tarvittavia kilpailumateriaaleja, jotka sisältävät mm. säännöt, tiekirjan, turvasuunnitelman, kilpailija-ohjeen yms.

Ensimmäisen tuomariston kokouksen aloittaa omalla puheenvuorollaan kilpailunjohtaja, järjestäjän edustajana, ja esittelee läsnäolijat, mahdollisesti esittelee tuomaristoa koskevia käytännön järjestelyjä ja siirtää kokouksen varsinaisen avauksen ja johtamistehtävän tuomariston puheenjohtajalle. Tuomariston kokousten kulku noudattaa materiaalipankissa olevaa tuomariston esityslistaa.

### **Tuomariston sihteeri**

Ennen kokousten alkua tulee tuomariston sihteerin

- huolehtia, että tuomaristolla on kaikki kokouksessa tarvittava materiaali
- huolehtia kokouksiin lähtöön oikeutettujen listaan vaikuttavat tiedot (peruutukset, ohjaajan ja auton vaihdokset)
- huolehtia viimeiseen kokoukseen tarvittava materiaali mm. lopullinen lähtöön oikeutettujen lista ym.

Ensimmäisen kokouksen jälkeen sihteerin on viipymättä kirjoitettava pöytäkirja valmiiksi tuomariston puheenjohtajan hyväksyttäväksi ja tuomariston niin halutessa kopioitava pöytäkirja liitteineen osanottajille



Toisen kokouksen pöytäkirja hyväksytään kokouksen lopuksi. Pöytäkirja liitteineen kopioidaan kokouksen osanottajille.

Pöytäkirjoja kirjoitettaessa on tärkeää kirjata tarkasti kaikki tehdyt päätökset perusteluineen. Mahdollisten vetoomusten tai oikeustapauksien käsittelyssä pöytäkirja on tärkeä asiakirja päätöksiä tehtäessä. Lisäksi mahdollisissa jatkokäsittelyä vaativissa tapauksissa on kaikkia asianomaisia henkilöitä kuultava, ja tiedot kuulemisesta on liitettävä mukaan tuomariston kokouksen pöytäkirjaan.

### **3.16 Kilpailijoiden materiaali**

#### **Kilpailun säännöt**

Kilpailun sääntöluonnos on toimitettava järjestäjän toimesta sähköpostilla MSWord-dokumenttina (.doc tai .docx) kilpailuhakemuksen yhteydessä tuomariston puheenjohtajalle tarkastettavaksi siten, että hän ehtii toimittamaan tarkastamansa säännöt sääntöjen mukaisessa ajassa lajipäällikölle.

Lajipäällikkö toimittaa hyväksytyt säännöt .pdf-dokumenttina kilpailun järjestäjälle, jonka jälkeen järjestäjä valmistelee oman kilpailunsa tiedot KITI-järjestelmään ja lisää sivuille kilpailunsa säännöt. Tämän jälkeen järjestäjän tulee ilmoittaa asiasta lajipäällikölle, jonka perusteella kilpailu voidaan avata viimeistään kuukautta ennen kilpailupäivää.

#### **Kilpailuun hyväksytyjen lista**

Kansallisissa kilpailuissa kilpailun järjestäjä laatii kilpailuun hyväksytyjen listan eli lähtöjärjestyksen. Arvosarjoissa laadinta tapahtuu sarjasääntöjen mukaisesti. Laadinnasta on hyvä tehdä pöytäkirja, josta ilmenee mm ilmoittautuneiden määrä luokittain.

Kilpailuun hyväksytyjen lista julkaistaan KITI-kisapalvelussa ja mahdollisilla kilpailun järjestäjän kotisivuilla, säännöissä määrätyn ohjelman mukaisesti. Listasta tulee ilmetä seuraavat asiat:

- kilpailijaparin kilpailunumero
- ilmoittaja
- molempien ohjaajien nimet ja seurat
- auton merkki ja malli
- auton ryhmä, luokka ja tekniikkasääntö

Tuomaristoa, turvatarkkailijaa sekä mahdollista pääkatsastajaa tulee informoida kilpailijamateriaalin julkaisemisesta KITI-kisapalvelussa

#### **Kilpailijaohje**

Kilpailijoita varten on hyvä tehdä kilpailijaohje, joka sisältää esimerkiksi seuraavat asiat:

- kilpailun ohjelma
- kilpailutoimiston yhteystiedot
- kilpailijoiden yhdyshenkilö(t) ja aikataulu kilpailun aikana
- EK-aikataulu, josta selviää
  - erikoiskokeiden pituudet
  - siirtymien pituudet ajoaikoineen
  - tauot ja huollot
  - mahdolliset huoltokiellot
- tankkaustapa kilpailussa
- kilpailupaikan majoitusmahdollisuudet
- ohjeet kilpailukaluston pysäköinnistä

- ohjeet paperitarkastuksesta
- ohjeet katsastuksesta
- muut kilpailun kulkuun liittyvät erityiset ohjeet
- huoltoalueen / alueiden toimintaohjeet
- ennakkotutustuttavissa kilpailuissa lisäksi
  - tutustumisaikataulu
  - tutustumisohjeet
  - erikoiskokeet, joilla voi käyttää vanhoja nuotteja
- kilpailupaikkakunnan kartta, johon on merkitty kilpailukeskus, katsastus- ja paikoitusalueet
- kuuluttajätietolomake
- huollon yhteystietolomake
- ennakkotutustuttavissa kilpailuissa tutustumistietolomake
- tulosten julkaisuaikataulu (mikäli ei ole julkaistu säännöissä)
- palkintojenjakoaikataulu (mikäli ei ole julkaistu säännöissä)

### **Kilpailupäivän materiaali**

Kilpailupäivänä kilpailijoille jaetaan vähintään seuraavat materiaalit:

- reittikartta (2 kpl)
- tiekirja
- aikakortti
- tarvittavat erivapaudet (lisävalo- , tuulilasi- ja nastarengas )
- kilpailunumerot
- mahdolliset huoltoauto-tunnukset / huollon ohjeet
- katsastuspöytäkirja

### **Reittikartta**

Reittikartasta on ilmentävä seuraavat tiedot:

- erikoiskokeet ja siirtymät merkittynä eri väreillä
- EK-numerot ja ajosuunnat
- huoltokiellot
- kartan mittakaava
- erikoiskokeen numero, pituus, sulkuaika, EK:n järjestäjä sekä ensimmäisen kilpailijan ihannelähtöaika
- yleisölle tarkoitetut turvallisuusohjeet sekä maininta siitä, ettei käytettävällä tieosuudella ole turvallista liikkua turva auton jälkeen
- kilpailun lähtö ja maali
- huolto- ja taukoalueet

Kilpailussa turvallisuus- ym. vastaaviin tarkoituksiin käytettävistä kartoista on Maanmittauslaitoksen kanssa sopimus karttapohjien ilmaisesta käytöstä, jolloin kartassa tulee näkyä lupanumero 44/MML/14. Yleisölle myytäviin sekä kilpailijoille jaettaviin reittikarttoihin sen sijaan tulee hakea erillinen lupa.

### **Tiekirja**

Tiekirjassa määritetään kilpailussa käytettävä reitti, aikatarkastusasemat, erikoiskokeet sekä mahdolliset tautot. Tiekirjan tulee palvella kilpailijoita antamalla heille kilpailun suorittamista helpottavia tietoja ja samalla lisätä heidän turvallisuuttaan. Sen tulee olla selkeä ja kilpailun aikana helppo käyttää (myös pimeään aikaan käytävissä kilpailuissa). Myös tiekirjan kestävyteen käytössä tulee

kiinnittää huomiota; sivuja tulee pystyä kääntämään 180 astetta sivujen irtoamatta.

Tiekirjaa koskevat määräykset:

- tiekirjan ensimmäisellä (numeroimattomalla) sivulla on oltava seuraavat tiedot:
  - kilpailutoimiston ja kilpailijoiden yhdyshenkilön yhteystiedot
  - valtakunnalliset ja paikalliset sekä kilpailun hälytysnumerot
  - hinauspalvelut
  - tankkauspaikat
  - luettelo erikoiskokeista; sulkuajat, pituudet, ensimmäisen kilpailijan ihanneajat, tauot sekä erikoiskokeista vastaavien yhdistysten nimet
  - tiekirjassa esiintyvät, poikkeavat reitti- tai suunnistusmerkit
  - erikoiskokeiden turvanumerot
- tiekirjan sivut tulee numeroida juoksevasti
- yhdellä sivulla saa olla enintään kahdeksan (8) riviä. Nämä rivit tulee numeroida juoksevasti ylhäältä alaspäin
- erikoiskokeella olevat vaara-, huomio-, sekä kaikki EK:lla olevat kääntymisen, suoraan ajamisen ja ohituspaikan kohdemerkit
- EK:n sisäiset viestipisteet numeroituina
- pitkillä erikoiskokeilla sijaitsevat väliturvapisteet merkkiä selventävine piirroksineen
- erikoiskokeen maali on piirrettävä maalin ennakkomerkillä (keltaiselta ruutulipulta) alkaen aina toiselle lähestymismerkille asti
- ennakkotutustuttavien kilpailuiden tiekirjassa selvitys nopeusrajoituksista erikoiskokeella
- ajo-ohje sarakkeeseen tulee käytettävä ajoreitti vahvemmallalla viivalla ja kulkusuunnan jatkuminen viivan päässä nuolenkärjellä
- pakollista pysähtymistä, etuajo-oikeutettua tietä tai muuta erityistä huomiota vaativat liikennemerkkit on merkittävä
- suunnistusta helpottavat tienviitat, taajamamerkit, nopeusrajoitusmerkit, tienumerot yms. merkitään reittimerkki sarakkeeseen. Jos nopeusrajoitusmerkkejä reitin osalta ei ole havaittavissa maastossa, ne merkitään tiekirjaan katkoviivalla.
- Nopeusrajoitus- ja tienumeromerkit tulee merkitä reittimerkki-sarakkeeseen mikäli niillä on suunnistuksellista merkitystä. Erikoiskokeelta poistuttaessa ja "päätielle" saavuttaessa on nopeusrajoitus merkittävä katkoviivalla mikäli sitä ei ole nopeusrajoitusmerkkinä maastossa nähtävissä.
- huoltokielto- ja rajoitusta tai -kieltoa osoittavat tiedot tulee merkitä selkeästi tiekirjaan

Tiekirjan piirrosten tulee vastata tien muotoja maastossa. Tarvittaessa yhteen piirrokseseen voidaan käyttää kaksi ruutua, jotta piirroksista saadaan riittävän selkeä (erityistä huomioita tulee kiinnittää esim. erikoiskokeiden maali-alueiden piirroksiin ja tarkkuuteen). Piirroksissa voidaan käyttää myös selventäviä piirroksia kuten rakennuksia, yksittäisiä puita, isoja kiviä yms. Erikoiskokeita koskevat sivut tulee erottaa muista sivuista joko erivärisenä paperina tai paksulla viivalla rajaten.

Jokainen erikoiskoe tai siirtymäosuus alkaa aina uudelta sivulta. Lähtö-, tauko- ja maalialueista on oltava selventävät piirrokset. Mikäli nämä piirrokset ovat omalla sivullaan, on ne myös numeroitava juoksevasti.

## Huollon tiekirja

Kilpailijoiden huollolle voidaan tehdä oma tiekirja, joka keskittyy ajettavuuteen lyhyintä tietä sopivalta huolto paikalta toiselle. On myös mahdollista laatia ns. huoltovinkit, jossa tuodaan esille järjestäjän suosittelemat huolto paikat ja ne alueet ja tien osat, joilla huolto on vaikeaa tai mahdotonta.

## Aikakortti

Aikakortti on asiakirja, jossa määritellään kilpailun aikatarkastusasemien väliset ajoajat. Sen tulee olla selkeä käyttää ja materiaaliltaan sen tulee olla sellainen, että se kestävä kilpailijan sekä toimitsijoiden käsittelyä repeilemättä. Myös käytettävän paperin väriin kannattaa kiinnittää huomiota, tummat värit eivät ole hyviä.

Kilpailussa tulee jakaa oma aikakortti jokaista kilpailun jaksoa kohden (suositellaan jokaiselle jaksolle eriväristä korttia). Aikakortista tulee ilmetä:

- kilpailijan numero
- ihannelähtöaika ja todellinen lähtöaika kilpailun lähdöstä
- aikatarkastusasemat ja niiden väliset matkat ja ajoajat
- erikoiskokeiden pituudet ja maksimiajoajat
- ihannelähtöaika ja todellinen lähtöaika erikoiskokeelle
- erikoiskokeen maaliintuloaika
- vilppilähdöt
- AT-rangaistukset
- RT-merkinnät (mm. välikatsastukset)
- tauolta lähdön ihannelähtöaika ja todellinen lähtöaika
- kilpailun maaliintuloaika

### 3.17 Ilmoittautuminen kilpailuun

#### Ilmoittautuminen

Kilpailun säännöissä ilmoitetaan aika, johon mennessä ilmoittautumisen osallistumismaksuineen tulee olla kilpailun järjestäjällä. Ilmoittautumisaika päättyy viimeistään 11 vrk ennen kilpailua.

Kilpailija ilmoittautuu KITI-kisapalvelun välityksellä tai mikäli ei pysty käyttämään KITIä ilmoittautumiskanavana, tilaa toissijaiset ohjeet kilpailun sihteeriltä.

Kun ilmoittautumiset ovat saapuneet, on sovittava ilmoittautumisten vastaanottajan kanssa käytännön järjestelyistä kilpailijoiden tietojen tarkastuksessa. Tarkastuksessa käydään läpi mm. vastaavatko ilmoittautumiset luokkajakoa yms. Lisäksi tulee tarkistaa että auton merkki ja malli vastaavat todellisuutta.

Katsastuspäällikön on käytävä autojen tiedot läpi ennen kilpailuun hyväksytyjen listan laadintaa.

Rahastonhoitajan kanssa on tarkastettava kilpailijoiden osallistumismaksut, eli ovatko kaikki maksaneet ja oikean summan.

#### Ilmoittautumisen peruutus

Kilpailijan on suoritettava ilmoittautumisen peruutus aina kirjallisesti kilpailun järjestäjälle. Ilmoituksessa on ilmoitettava peruutuksen todellinen syy. Sähköposti-ilmoitus on kirjallinen ilmoitus.

Jos ilmoittautumisen peruuttaminen tapahtuu viimeistään 5 vrk ennen kilpailun alkua, on kilpailijalle palautettava 50 % osallistumismaksusta. Jos peruuttaminen tapahtuu myöhemmin kuin 5 vrk ennen kilpailun alkua, jää koko osallistumismaksu

kilpailun järjestäjälle. Kirjallisen peruutusilmoituksen laiminlyönnestä on raportoitava tuomaristolle.

## **4. KILPAILUPÄIVÄN TOIMINNOT**

### **4.1 Kilpailupäivän aikataulu**

Rallikilpailun aikataulun suunnittelu pitää aloittaa heti, kun kilpailun päivämäärä on tiedossa. Kilpailupäivän aikatauluun vaikuttaa moni tekijä. Eri sarjojen kilpailuissa on olemassa omat aikataulurungot, joita tulisi pystyä noudattamaan. Jos tämän tyyppisiä suosituksia on olemassa, on ehkä jopa helpompaa lähteä toteuttamaan kilpailua kuin ns. tyhjältä pöydältä. Nämä suositukset perustuvat ulkopuolisiin tarpeisiin ja tietysti kokemukseen eri kilpailuista.

Aikataulu on mietittävä jo alusta alkaen sellaiseksi, että se voidaan myös toteuttaa. Näin ollen sitä suunnittelemassa tulee olla kilpailun johdon lisäksi vähintään ratamestari sekä katsastuspäällikkö. Rungon suunnittelulle luo reitti eli tarkemmin sanoen teiden sulkuajat. Lisäksi teitä sulkiessa pitää ottaa huomioon tien normaalikäyttäjien tarpeet. Mikäli on mahdollista, pitäisi myös miettiä, että valoisuus olisi kilpailijoille mahdollisimman tasapuolista.

Kun kilpailun aloitusajankohta on tiedossa, on aloitettava rakentaa muita toimintoja sen ympärille. Katsastuksen aloittamisesta on oma sääntönsä, eli se voi alkaa aikaisintaan kaksi tuntia ennen ensimmäisen kilpailijan lähtöä. Tältä pohjalta ajateltuna siis kilpailijan täytyisi ennen katsastusta käydä papereiden tarkastuksessa joten kilpailutoimisto on oltava auki esim. tuntia ennen katsastuksen alkua jne.

Kilpailureitin aikataulun laadinnasta on olemassa omat sääntönsä ja laskelmansa. Tulosten julkaisun sekä palkintojen jaon aika ilmoitetaan yleensä Kilpailun säännöissä. Jos ko. aikaa ei ole määriteltä säännöissä, se julkaistaan kilpailijoille kilpailijaohjeessa kilpailuun hyväksytyjen listan julkaisun yhteydessä. Jos kilpailu jostain syystä venyy, on yksinkertaista ilmoittaa virallisella ilmoitustaululla syy aikataulumuutokseen ja kertoa uusi aika kilpailijoille.

### **4.2 Kilpailupapereiden tarkastus**

Kilpailupapereiden tarkastus suoritetaan ennen esikatsastusta. Kilpailijoilta tarkastetaan kilpailupaikalla ilmoittautumisen yhteydessä ajokortti ja ilmoittajalisenssi, jos ilmoittaja on joku muu kuin miehistön jäsen. Samassa yhteydessä tai katsastuksessa tarkastetaan kilpa-auton papereista katsastuskortti ja rekisteriote/siirtolupa. KITI-kisapalvelu tarkistaa kilpailijoiden tutkinto- ja lisenssitiedot jo kilpailuun ilmoittauduttaessa. Jos kilpailuun hyväksytyjen listan mukaisiin tietoihin on tullut muutoksia (ohjaajan tai auton vaihdoksia) tulee muutokset ilmoittaa tuloslaskentaan säännöllisin väliajoin, jotta he pystyvät tekemään lähtöön oikeutettujen listan aikataulun mukaan. Muuttuneet tiedot tallennetaan myös KITI kisapalveluun sitä mukaa kun muutoksia tulee.

Jos papereiden tarkastus suoritetaan katsastuspaikalla, joka sijaitsee eri paikassa kuin kilpailutoimisto ja tuloslaskenta, muutosten ilmoittamisen sujuvuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Näin väärin kirjatut ja muuttuvat tiedot pysyvät mukana järjestelmässä ja saadaan lähtöön oikeutettujen lista ja tulokset oikeille kilpailijoille.

Peruuttaneista kilpailijoista ja syistä pidetään listaa, jonka tiedot välitetään myös tuloslaskentaan. Mikäli kirjallista peruutusilmoitusta ei saada, voi AKK-Motorsport määrätä kilpailijalle sanktion.



## Yksipäiväinen kilpailu (ei ennakkotutustumista)

Paperitarkastuksessa pitää molempien kuljettajien olla henkilökohtaisesti paikalla.

Tarkastetaan:

- molempien kuljettajien ajokortit (nuorten luokassa henkilöllisyystodistus)
- ilmoittajalisenssi (mikäli ilmoittaja ei kuulu miehistöön)
- auton rekisteriote tai siirtolupa
- auton katsastuskortti
- tekniikka ja turvallisuuslomake (mikäli on käytössä. On myös hyvä sopia katsastuksen kanssa, kumpi kerää)

Paperitarkastuksen yhteydessä kerätään kilpailijoilta kuuluttajatietolomakkeet ja huollonyhteystiedot, kirjataan mahdolliset ohjaajan, ilmoittajan tai auton vaihdot ja otetaan niistä säännön mukainen muutosmaksu. KITI-kisapalvelusta tulostettuun ilmoittautumiskaavakkeeseen otetaan allekirjoitukset.

Hyväksytyyn tarkastuksen jälkeen annetaan kilpailijoille katsastuspöytäkirja ja auton ovinumerot.

Katsastuksen jälkeen hyväksytyä katsastuspöytäkirjaa vastaan kilpailijat saavat tiekirjan, reittikartan ym. materiaalin sääntöjen ja aikataulun mukaisesti.

Aikakortti, johon on merkitty ihannelähtöaika, jaetaan kilpailun sääntöjen mukaisesti joko kilpailutoimistossa tai lähtö-AT:lla.

## Ennakkotutustuttava kilpailu

Ennakkotutustumispäivä (nuotituspäivä)

Paperitarkastuksessa pitää molempien kuljettajien olla henkilökohtaisesti paikalla.

Tarkastetaan:

- molempien kuljettajien ajokortit
- ilmoittajalisenssi (mikäli ilmoittaja ei kuulu miehistöön)
- auton rekisteriote tai siirtolupa
- auton katsastuskortti

Paperitarkastuksen yhteydessä luovutetaan ennakkotutustumismateriaali ja kerätään kilpailijoilta ennakkotutustus- ja kuuluttajatietolomakkeet sekä huollonyhteystiedot, kirjataan mahdolliset ohjaajan, ilmoittajan tai auton vaihdot ja sekä otetaan niistä muutosmaksu. KITI-kisapalvelusta tulostettuun ilmoittautumiskaavakkeeseen otetaan allekirjoitukset.

Ennakkotietolomakkeesta tulee selvitä mm.

- henkilötiedot
- puhelinnumerot nuotituksen aikana
- ennakkotutustumisauton tiedot

Hyväksytyyn tarkastuksen jälkeen kilpailijoille jaetaan:

- ennakkotutustusnumerot (määrä ja sijoittelu ilmoitetaan kilpailija-ohjeessa)
- tiekirja
- reittikartat (2 kpl)
- mahdollinen huollontiekirja
- ennakkotutustumisaikakortti
- katsastuspöytäkirja
- ovinumerot
- mahdollinen tuulilasitarra (arvokilpailut)

Jaettavasta materiaalista oltava näkyvillä virallisella ilmoitustaululla lista, josta kilpailijat voivat tarkistaa, että kaikki on mukana. Mikäli kilpailija ei halua ottaa kaikkea materiaalia mukaansa, hänelle annetaan kuitti, jolla hän tai hänen edustajansa voivat noutaa ko. materiaalin myöhemmin.

### **Kilpailupäivä**

Huom. kilpailijoiden ei tarvitse henkilökohtaisesti olla paikalla katsastuksessa.

Aikakortti, johon on merkitty ihannelähtöaika, jaetaan kilpailun sääntöjen mukaisesti joko kilpailutoimistossa tai lähtö-AT:lla.

Lähtöön oikeutettujen lista laaditaan katsastuksen hyväksytysti läpäisseistä kilpailijoista. Tuomaristo voi myös tehdä muutoksia lähtöjärjestykseen vielä tässä vaiheessa, joten kilpailijat eivät välttämättä lähde numerojärjestyksessä.

Lista julkaistaan sääntöjen ja aikataulun mukaan viimeistään tuntia ennen ensimmäisen kilpailijan lähtöaikaa ja sitä täydennetään 30 min välein.

Aikakortteihin merkitään ihannelähtöaika tämän listan mukaan.

Katsastuksesta on myös ilmoitettava listan laatijalle katsastuksen läpäisseet autot. Jos kilpailija ilmoittaa myöhästytävänsä omasta katsastusajastaan, on kilpailunjohtajalta saatava siihen lupa.

#### **4.3**

### **Kilpailun johtaminen**

Kilpailussa on kolme johtajaa: kilpailunjohtaja, turvallisuusjohtaja ja reittihohtaja. Kilpailunjohtaja toimii tuomariston kokouksissa esittelijänä.

Kilpailun aikainen johtaminen hoidetaan johtokeskuksessa, jossa turvallisuusjohtajan tulee koko ajan olla kilpailutapahtumien tasalla.

Reittihohtaja kiertää reitin turvatarkkailijan kanssa, tarkistaakseen kaikkien asioiden olevan sovitulla tavalla.

### **Päätökset:**

- ainoastaan kilpailunjohtaja tekee päätöksiä, ellei sääntöjen mukaan asia kuulu tuomariston päätettäväksi, jolloin johtaja esittelee asian tuomaristolle.
- päätökset tehdään kirjallisesti tiedonanto kilpailunjohtajan päätöksestä lomakkeelle. Kilpailijaa koskeissa asioissa otetaan kilpailijalta kuittaus ko. lomakkeeseen, jolloin se on samalla myös tiedoksi ilmoitus kilpailijalle. Lomakkeeseen tulee aina myös merkitä päätöksen sääntökohta
- päätöksistä kirjoitetaan tiedote ja tiedote laitetaan ilmoitustaululle ja liitetään tuomariston pöytäkirjan liitteeksi
- kilpailunjohtaja raportoi tekemänsä päätökset kirjallisesti tuomaristolle

#### **4.4**

### **Vakuutukset ja vahingot**

Kansallinen lajiliitto on vakuuttanut kilpailunjärjestäjän, kilpailijat ja toimitsijat autourheilutapahtumissa vastuu- ja tapaturmavakuutuksiin.

### **Kilpailunjärjestäjän vakuutusturva**

AKK Motorsport on ottanut vastuuvakuutuksen, joka kattaa ulkopuoliselle aiheutuvan vahingonkorvausvelvollisuuden, johon AKK:n jäsenyhdistys voi, kilpailujen järjestäjänä, kilpailuissa tai harjoituksissa joutua.

Myös seurakilpailut kuuluvat vakuutuksen piiriin edellyttäen, että ne ovat AKK-Motorsportin alaisten yhdistysten järjestämiä ja ne on ilmoitettu määräaikaan mennessä AKK:lle. Kilpailun järjestäjät saavat vastuuvakuutuksen tulostettua materiaalipankista. Tämä todistus on liitettävä useimpiin viranomaislupa-anomuksiin.





## Kilpailijan vakuutusturva

Kilpailulisenssin ostaneet henkilöt kuuluvat AKK-Motorsportin vastuuvakuutuksen piiriin. Vakuutus kattaa sen vahingonkorvausvelvollisuuden, johon kilpailija kilpailuissa tai harjoituksissa voi joutua toiseen kilpailijaan tai johonkin ulkopuoliseen tahoon nähden. Vakuutus on voimassa seurakilpailussa samoin ehdoin kuin kilpailunjärjestäjällä.

Suomessa rekisteröidyn ja vakuutetun ajoneuvon liikennevakuutus on voimassa rallikilpailussa pois lukien mahdollinen muulta liikenteeltä täysin eristetty erikoiskoealue (esim. ratakoje), jolloin sen alueella aiheutuneen vahingon korvauskysymys ratkaistaan omana tapauksenaan. Liikennevakuutuksen perusteella korvataan kilpailijan sivullisille aiheuttamat vahingot ja kuljettajan sekä kartanlukijan omat henkilövahingot. Autovakuutus (kasko) ei ole voimassa rallikilpailuissa.

Kilpailijalisenssin hintaan sisältyy tapaturmavakuutus, joka on pakollinen autourheilussa.

## Toimitsijan vakuutusturva

AKK-Motorsport on solminut Pohjolan Tuplaturvavakuutuksen, joka sisältää sekä tapaturma- että vastuuvakuutusosan. Tämän vakuutuksen piirissä ovat toimitsijalisenssien haltijat, tapahtumien satunnaiset toimitsijat sekä kaikki liiton, alueen ja seurojen toimeksiannosta vapaaehtoistyötä tekevät henkilöt.

Kaikkien yllämainittujen vakuutusten vakuutusehdot saa vakuutuksen myöntäjältä. Myös Autourheilun sääntökirjassa on lisätietoa vakuutuksista, niiden voimassaolosta ja ehdoista.

## 4.5 Vastalauseet ja vetoamiset

Ilmoittajalla tai 1-ohjaajalla on oikeus tehdä vastalause:

- katsastuksen päätöksestä (heti tiedon saatuaan)
- kilpailunaikaisesta virheestä, erehdyksestä, tuloksista (30 min kuluessa tulosten julkaisusta. Aika alkaa säännöissä ilmoitetusta tulosten julkaisusta eikä tulosluektion korjaus aloita uutta aikaa)

Vastalause pitää olla kirjallinen ja vastalausemaksu maksettu ja lisäksi vastalauseesta pitää selvittää mihin sääntökohtaan vastalause perustuu. Mikäli vastalause koskettaa tekniikkaa, kilpailijalta peritään tekniikan takuumaksu myös

### Kuulemiset

Ennen päätöksen tekoa tuomariston tulee kuulla:

- kilpailunjohtajaa, toimitsijaa, tekniikkaa ym.
- vastalauseen tekijää
- vastaajaa
- mahdollisia todistajia

### Kirjaaminen

Tuomariston pöytäkirjaan tulee merkitä kaikki kuulemiset (ketä kuultu, kellonaika yms.) sekä lopullinen päätös perusteluineen. Myös päätöksen julkaisemisen kellonaika ja päätöksen teossa mukana olleiden nimet kirjataan pöytäkirjaan.

### Vetoaminen





Kilpailijalla on oikeus vedota tuomariston häneen kohdistamasta seuraamuksesta tai muusta päätöksestä AKK:n vetoomusoikeuteen ilmoittamalla vetoomusaikeestaan kirjallisesti tuomaristolle tunnin kuluessa kyseisen päätöksen julistamisesta. Vetoaminen ei ole sallittua faktatuomareiden päätöksistä eikä tuomariston häneen kohdistamista seuraamuksista, jotka perustuvat ko. kilpailussa käytössä oleviin sääntöihin.

#### **4.6 Maaliintulo**

Kilpailijoiden tullessa maaliin he ajavat maali-AT:lle. Sen toiminta on pitänyt alkaa jo niin, että kaikki etuautot ovat voineet tarkastaa sen toiminnan, aivan kuten erikoiskokeetkin. Lisäksi tulee muistaa, että maali-AT:n ottama aikakortti täytyy saada viipymättä tuloslaskennan tarkastettavaksi.

Arvokilpailuissa maaliintulo voidaan järjestää hyvinkin näyttäväksi. Kukitukset ja kuohujuomat värittävät tilaisuutta ja nostavat sen arvoa.

#### **4.7 Tulokset** **Ehdolliset viralliset tulokset**

Tulosten tarkastuksen jälkeen saadaan ehdolliset viralliset tulokset, jotka viedään sääntöjen ja aikataulun mukaan kilpailunjohtajan allekirjoittamana päivättynä ja kellon ajalla varustettuna ilmoitustaululle. Työjako tulosten laitossa ilmoitustaululle on sovittava kilpailunjohtajan ja sihteerien ja tuloslaskentapäällikön kesken.

#### **Lopulliset tulokset**

Saadaan vastalauseajan umpeuduttua tuomariston hyväksynnän jälkeen.

#### **4.8 Palkintojen jako**

Palkintojenjakoaikataulu on oltava kerrottuna säännöissä tai viimeistään kilpailijaohjeessa. Missään tapauksessa ajankohtaa ei voida aikaistaa, koska kilpailija veloitetaan olemaan paikalla, jopa rangaistuksen uhalla. Näin ollen ilmoitettua aikataulua, jos sitä ei ole lisämääräyksellä muutettu, on noudatettava. Kilpailun viivästyessä ajankohtaa voi joutua myöhästyttämään mutta siitä täytyy laatia kilpailunjohtajan tiedote, joka sijoitetaan viralliselle ilmoitustaululle.

Palkinnot on syytä asettaa esille hyvissä ajoin, sillä se on yleensä paljon aikaa vievä työ. Kuulutaja sekä kuulutuslaitteet ovat myös välttämättömiä tilaisuudessa.

Palkinnot jaetaan sen ilmoituksen mukaan, joka on ollut nähtävillä ilmoitustaululla. Eli on syytä tarkistaa, että määrät täsmäävät ennen kuin aloittaa. Erilaisia erikoispalkintoja ja kiertopalkintoja jakaessa täytyy muistaa, että niiden jako ei vie liikaa aikaa, mutta toisaalta saavat niille kuuluvan arvon.

### **5. KILPAILUN JÄLKEISET TOIMINNOT**

#### **5.1 Yleistä**

Tulee muistaa, että kilpailu ei pääty siihen, kun viimeinen kilpailija on saapunut maaliin, tulokset on julkaistu ja palkinnot on saatu jaettua. Jo kilpailun suunnitteluvaiheessa on otettava huomioon myös kilpailun jälkihoito. Jälkihoito on suunniteltava ainakin yhtä hyvin kuin kaikki muukin toiminta ja eri osa-alueille on nimettävä vastuuhenkilö.

## Lähtö- ja maalialueet, tauko, kilpailukeskus ja katsastus

Lähtö-, huolto-, tauko- ja maalialueitten sekä kilpailukeskuksen että katsastuspaikan kunnostus ja siivous tulee suunnitella jo etukäteen. Suunnitelmassa tulee huomioida vähintään seuraavat asiat:

- alueitten kunnostus ja siivous
- käytettyjen merkkien, järjestyksenvalvojaliivien ja muun materiaalin putsaus, kunnostus ja palautus
- pöytäkirjojen, tulosliuskojen ja aikakorttien palautus tuloslaskentaan
- viesti- ja ajanottolaitteiden palautus
- mahdollisten korvausten suoritus

## Reitti ja erikoiskokeet

Erikoiskokeitten kilpailun jälkeinen kunnostus ja siivous tulee suunnitella myös etukäteen. Suunnitelmassa tulee huomioida vähintään seuraavat asiat:

- erikoiskokeitten saattaminen kilpailua edeltävään kuntoon sisältäen lanaukset, auraukset, siivoukset, mahdolliset sorastukset ja ojien aukaisut jne.
- käytettyjen merkkien, järjestyksenvalvojaliivien ja muun materiaalin putsaus, kunnostus ja palautus
- pöytäkirjojen, tulosliuskojen ja keskeytysilmoitusten palautus tuloslaskentaan
- viesti- ja ajanottolaitteiden palautus
- tiehoitokuntien ja tienomistajien muistaminen, kiitoskirjeet
- mahdollisten korvausten maksaminen
- mahdollisten vahinkojen selvittely

## Tulosten toimittaminen

Kilpailun jälkeen on muistettava seuraavien materiaalien toimitus:

- AKK-Motorsportille toimitettava materiaali (ks. kohta 5.2)
- tulosten toimittaminen KITI-kisapalveluun
- sarjakilpailuissa, tulokset on laitettava KITIin heti
- nousupisteiden tallentaminen kilpailijoille KITI-kisapalveluun

## Yhteydenotot viranomaisiin

Kilpailun jälkeen tulee ottaa yhteyttä ainakin seuraaviin viranomaisiin:

- aluevalvoja
- ELY-keskukseen, aluevastaaviin
- poliisi
- hälytyskeskukset ja palolaitokset
- muut viranomaiset

## Yhteydenotot sidosryhmiin ja yhteistyökumppaneihin

Kun kilpailu on ohi, kiitos kilpailun yhteistyökumppaneille, mainostajille sekä julkisuuden eteen työtä tehneille toimittajille on paikallaan. Pienikin muistaminen lämmittää mieltä ja seuraavalla kerralla kilpailua järjestettäessä on paljon mukavampi ja helpompi olla yhteydessä ko. tahoihin.



## Kilpailun toimitsijat

Toimitsijoille, niin oman seuran kuin myös yhteistyöseurojen, tulee järjestää palautepalaveri. Tällainen palaveri on syytä suunnitella hyvin etukäteen, jotta siitä tulisi hyödyllinen ja rakentava. Palaverista on tehtävä muistio jatkossa hyödynnettäväksi. Toimitsijat ja yhteistyöseurat tulee myös huomioida ja mahdollisuuksien mukaan palkita hyvin tehdystä työstä.

## Talous

Kilpailun jälkeen tulee tietysti myös huolehtia kaikista laskuista, mahdollisista osallistumismaksujen palautuksista yms. Kun kilpailun kaikki velvoitteet on hoidettu, tulee kilpailusta laatia tilinpäätös. Tämä esitellään yleensä seuran hallitukselle, joka hyväksyy sen lopullisesti.

### 5.2 **AKK-Motorsportille toimitettava MATERIAALI**

Kilpailun järjestäjän on säilytettävä kaikki kilpailumateriaali yhden (1) vuoden ajan. Mikäli kilpailussa tapahtuu onnettomuus, jätetään vastalause, vetoamus tai on mahdollista että jostakin kilpailussa tapahtuneesta seuraa sanktio/tutkinta niin kaikki kyseiseen asiaan liittyvät materiaalit toimitetaan postitse osoitteeseen:

AKK-Motorsport ry / Henrik Frank  
Kellokukantie 7  
01300 Vantaa

Muita kilpailuun liittyviä dokumentteja (kuten esim. tulokset) ei tarvitse erikseen toimittaa lajipäällikölle, jos niitä ei erikseen pyydetä.