

1. TEEMA

YLEISET SÄÄNNÖT

SUOMEN PYÖRÄILYUNIONIN JA KILPAPYÖRÄILYN RAKENTEET

JOHDANTO

- On välttämätöntä, että tuleva pyöräilytuomari tietää suomalaisen kilpapyöräilyn ja suomalaisen kilpapyöräilyn kattojärjestön rakenteet, sillä tuomarina hän edustaa Suomen Pyöräilyunionia (SPU) siinä kilpailussa johon hänet nimitetään.
- Alla on esitettyä SPU rakenne:

Yhdistysrekisteriin kuuluva kansallinen yhdistys

Liiton tarkoituksena on **kehittää, ylläpitää ja seurata toimintaa, jolla jäsen seurat voivat edistää jäsentensä pyöräilyharrastusta ja toimia niiden yhdistysrekisteriin merkittyjen yhdistysten valtakunnallisena liittona**. Liiton toiminnan perustana ovat liikunnan eettiset arvot ja urheilun reilun pelin periaatteet.

Liiton jäseninä ovat seurat niiden hakemuksen pohjalta.

Liiton päätösvalta

Liiton päätösvaltaa käyttää liittokokous. Varsinaisia liittokokouksia pidetään kaksi kertaa vuodessa, kevätkokous maaliskuu-huhtikuussa ja syyskokous marras-joulukuussa.

Liiton toimeenpanovalta

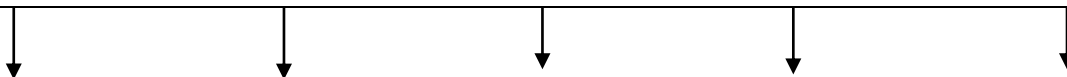
Liiton toimeenpanovaltaa käyttää liittohallitus.

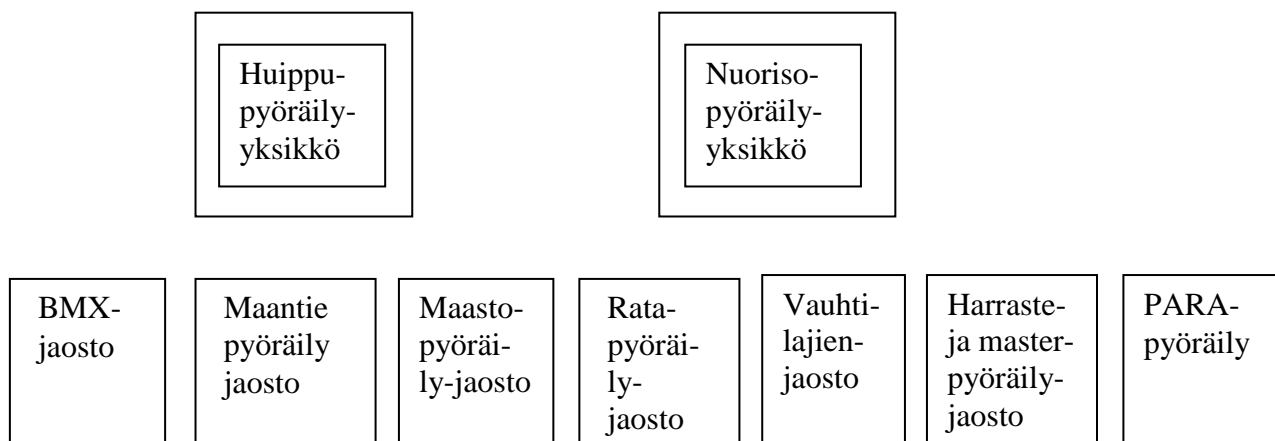
Muita liiton toimielimiä ovat pyöräilyjaostot ja hallituksen asettamat valiokunnat.

Liittohallitus 1+6-8

Puheenjohtaja valitaan kahdeksi kalenterivuodeksi ja jäsenet kahdeksi kalenterivuodeksi kerrallaan. Jäsenistä on vuosittain erovuorossa puolet.

Liittohallitus voi asettaa alaisuudessaan toimivia yksiköitä ja jaostoja hoitamaan eri pyöräilylajien asioita.





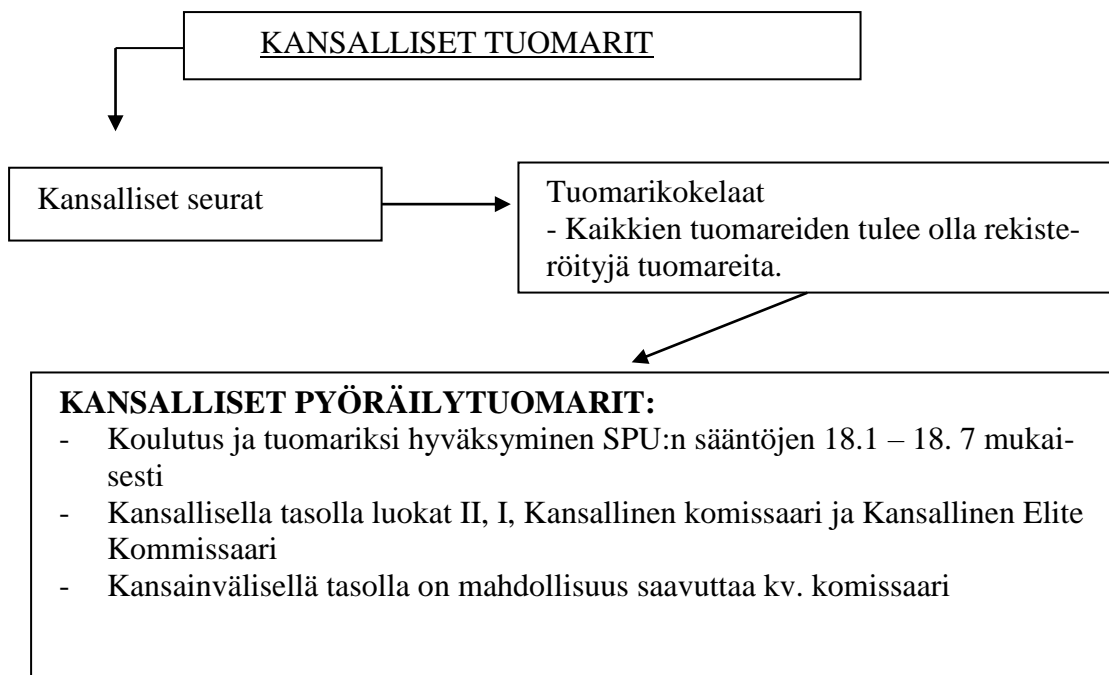
Jaostojen lisäksi on valiokuntia:
Sääntö – ja tuomarivaliokunta, markkinointi- ja tiedotusvaliokunta
Ehdollepanotoimikunta

Seura- ja harrastetoiminnankehittämissyksikkö

2. Teema **KANSALLISET TUOMARIT PYÖRÄILYSSÄ**

JOHDANTO

- SPU:n ja Kansainvälisen pyöräilyliiton (UCI) säännöt määrittävät tuomarien kelpoisuusehdot. Tuomarien toiminnan tarkoitus on SPU:n sääntöjen soveltaminen käytäntöön.
- Monet tuomarityöskentelyyn vaikuttavat asiat eivät kuitenkaan löydy sääntökirjasta, joten on syytä luoda tuomarien toiminnan kulttuuri, jossa olemme tekemisissä kaikkien pyöräilyn tasojen ja toimijoiden kanssa kilpapyöräilytapahtumassa.



TUOMARIEN STATUS

Kansallinen liitto myöntää lisenssin: ero kilpailija- , joukkueen johtajan tai muun lisenssiin.

Ikärajoitus: 70 vuotta.

Toiminta: - Nimitys kilpailuun SPU:n tai kilpailun järjestävän seuran toimesta.
- Voi toimia vain kotimaassa ja erillisestä sopimuksesta muissa Pohjoismaissa

Tehtävät: - Toimia ylituomarina tai avustavana tuomarina.
- Tulee käyttää tuomarien virallista paitaa tai takkia.

Oikeudet: Mikäli nimetty kilpailuun SPU:n toimesta on oikeus matkakorvauksiin



TUOMARIEN TOIMIMISESTA

On olemassa säännöstö joka määrittää suoraan tai välillisesti tuomarien tehtävät, jotka ovat:

Luonteeltaan yleisiä: Prosesseja joita täytyy noudattaa ennen kilpailu, sen aikana ja kilpailun jälkeen.

Luonteeltaan suhteellisia: Kaikkien tapahtumassa mukana olevien henkilöiden huomioimiseen liittyvää toiminnan psykologiaa.

Kommunikointiin liittyvää käyttäytymistä: vastuuntunto, itsetunto ja muita kunnioittavaa toimintaa

PYÖRÄILYTUOMARIN KÄYTÄNNÖN TOIMINTA

JOHDANTO

- Pyöräily urheilulajina on kehittynyt maailmalla huomattavasti viimeisten vuosien aikana. Kilpailuiden kiinnostavuus on lisääntynyt. Suomessa kilpailutoiminnassa toivotaan samantyyppistä piristystä kuin maailmalla, mutta sitä ei saavuteta kuin pitkäjänteisen ja systemaattisen työn kautta. Sitä mukaa kun pyöräily saa lisää huomiota myös Suomessa, niin tuomarit joutuvat entistä enemmän näkyville.
- Pyöräilytuomarin päätöksiä arvioidaan monesti kunkin omista lähtökohdista. Tuomarien käyttäytymistä seurataan, analysoidaan, kommentoidaan ja arvostellaan. Tästä syystä on olennaista että sääntöjä sovelletaan tarkasti ja yhtenäisesti.
- Tuomarin rooli kilpailun keskellä on iso. Mutta kuitenkin niin tärkeä kuin yksittäinen tuomari kokee sen. Niin kilpailua ennen kuin kilpailun jälkeenkin eri tekijät vaikuttavat tuomarin suhtautumiseen omaan rooliinsa. Tuomarin läsnäolo kilpailussa takaa kilpailun laadun. Tuomari on SPU:n edustaja kilpailupaikalla ja tuomarin tulee käyttäytyä sen mukaisesti.

Yleistä

- Muista, että SPU:n nimeämänä tuomarina olet pieni kustannuserä kilpailun järjestäjälle. Järjestäjien varojen ollessa muutenkin suhteellisen pienet, käyttäydy asiallisesti järjestäjiä kohtaan.
- Älä koskaan vaaranna neutraalisuuttasi. Jos koet olevasi estynyt ottamaan kantaa johonkin seurasidonnaisuuksien tai muun vuoksi, ilmoita siitä reilusti.
- Mikäli kilpailun vuoksi joudut yöpymään kilpailupaikkakunnalla ja kilpailun järjestävä organisaatio maksaa yöpymisesi, niin varmista ovatko he valmiita maksamaan myös vaimosi, miehesi, poikaystäväsi tai tyttöystäväsi yöpymisen ennen kuin otat hänet mukaan.
- Ja muista aina milloin olet kilpailuissa katsojana etkä tuomarina.

Ennen kilpailua

- Kun olet saanut tiedon tullesisi nimetyksi kilpailuun avustava tuomarina ota yhteys nimettyyn ylituomariin ja ilmoita olevasi käytettävissä ja kysy jos ylituomarilla tulee mieleen asioita joihin sinun tulee tutustua tarkemmin ennen kilpailua. Jos sinut on nimetty kilpailun ylituomariksi ota yhteys kilpailun järjestäjään hyvissä ajoin ennen kilpailua esitelläksesi itsesi ja ilmoittaaksesi mistä olet tavoitettavissa mikäli organisaatiolle tulee kysyttävää.
- Pyri saamaan kilpailun tekninen opas ajoissa ja tutustu siihen huolella. Mikäli teknisessä oppaassa on sääntöjen vastaisia kohtia, ota organisaatioon yhteyttä ennen viime hetkeä, jotta asia voidaan korjata yhteisymmärryksessä.

Kilpailupaikalla

- Saavuttuasi kilpailupaikalle ota yhteys kilpailunjohtajaan ja esittele itsesi. Ole täsmällinen tapaamisten suhteen. Osoita kunnioitusta järjestäjän työtä kohtaan.
- Keskustele positiivisessa hengessä omista vastuualueistanne.
- Varmista että kilpailun johto ymmärtää, että haluat auttaa organisaatiota jotta kilpailun sujuisi moitteettomasti. Vakuuta että sinuun voi luottaa kaikissa ongelmatilanteissa sääntöjen puitteissa.

Kilpailun jälkeen

- Valmista matka-aikataulusi siten, että sinulla ei ole välitöntä kiirettä poislähdön vuoksi. Varmista että luokitukset ja palkintojenjako on tapahtunut sääntöjen mukaisesti. Huolehdi että tarvittavat raportit (kilpailun johtaja, ylituomari ja mahdollisesti joukkueen johtajan raportit) lähtevät ajallaan SPU:iin.
- Älä delegoi kolmansille osapuolille niitä tehtäviä joista sinä olet vastuussa.

Suhde kilpailuorganisaatioon

- Analysoi kilpailu järjestäjän kanssa kilpailun jälkeen
- Kiitä ja onnittele kilpailun johtajaa kilpailun läpiviemisestä. Ja jos kilpailussa oli jotain huomautettavaa niin kannusta järjestäjää korjaamaan puutteet seuraavaa vuotta varten.
- Jos kilpailussa oli sellaista huomautettavaa josta raportoidaan SPU:iin, niin kerro siitä reilusti kilpailun johtajalle.
- Pyöräilytuomarin työ on haastavaa ja hienotunteista, sillä tuomarina ollessa tulee ylläpitää hyvät suhteen erityyppisten ryhmien edustajiin (kilpailun järjestäjät, kilpailijat, joukkueen johtajat, lehdistön edustajat jne.). Eri ryhmillä on tapahtuman suhteen eri intressit ja he puolustavat joskus sääntöjenkin vastaista omaa intressiään.
- Tästä syystä tuomarin tulee omata hyvät ihmissuhdetaidot. Tulee pystyä tasoittamaan eri näkemyksiä.

Oleelliset tuomarin ominaisuudet siten ovat

psykologia: tunneäly tilanteesta, tunteista ja käyttäytymisestä ja jolla saavutetaan keskusteluyhteys ja vältetään konfliktit . (**psykologia ei tarkoita heikkoutta**)

tunne: tilanneäly joka mahdollistaa tilanteen arvioinnin. Mahdollistaa tiettyjen ongelmien ennakoinnin.

karisma: tarjota omia palveluita yleiseksi hyväksi. Tuomareille jatkuvasti mahdollista.

auktoriteetti:

- tulee kokemuksen kautta pitkällä aikavälillä
- riippuu tuomarin ominaisuuksista ja pätevydestä

vastuuntunto:

- älä karta vastuuta
- älä piiloudu ”muiden” taakse
- ole osa tuomarineuvoston päätöstä

itsetunto

- pukeudu siististi ja maltillisesti. Käytä tuomaripaitaa / takkia. Älä käytä vaatetuksessa mitään mainoksia

Näiden lisäksi tuomarilta edellytetään

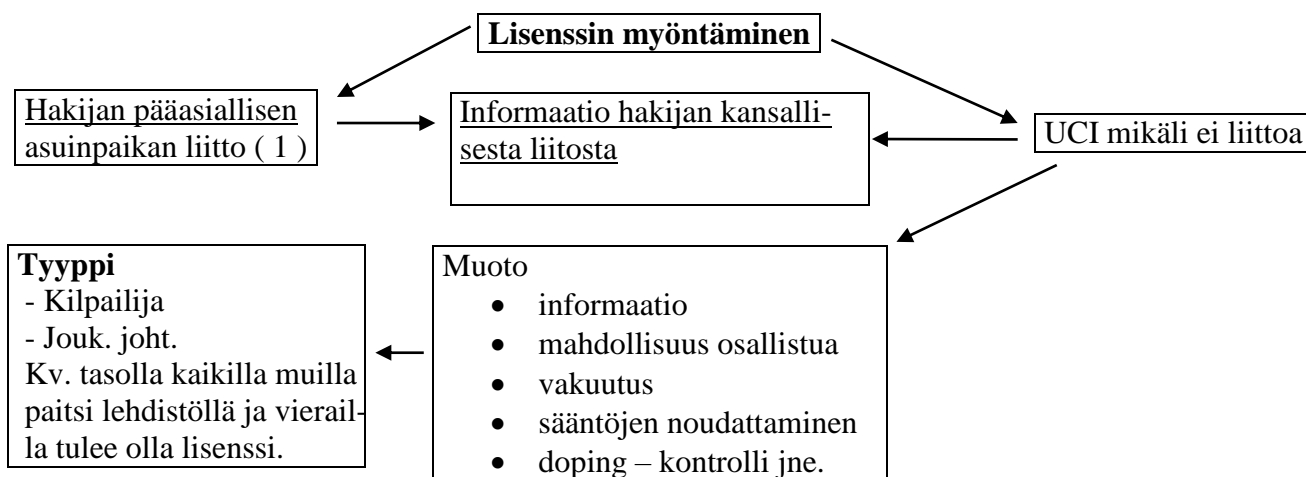
- vahingollisten asenteiden välttämistä
- täsmällistä ja ystävällistä kielenkäyttöä
- moitteetonta käyttäytymistä (alkoholi etc.)

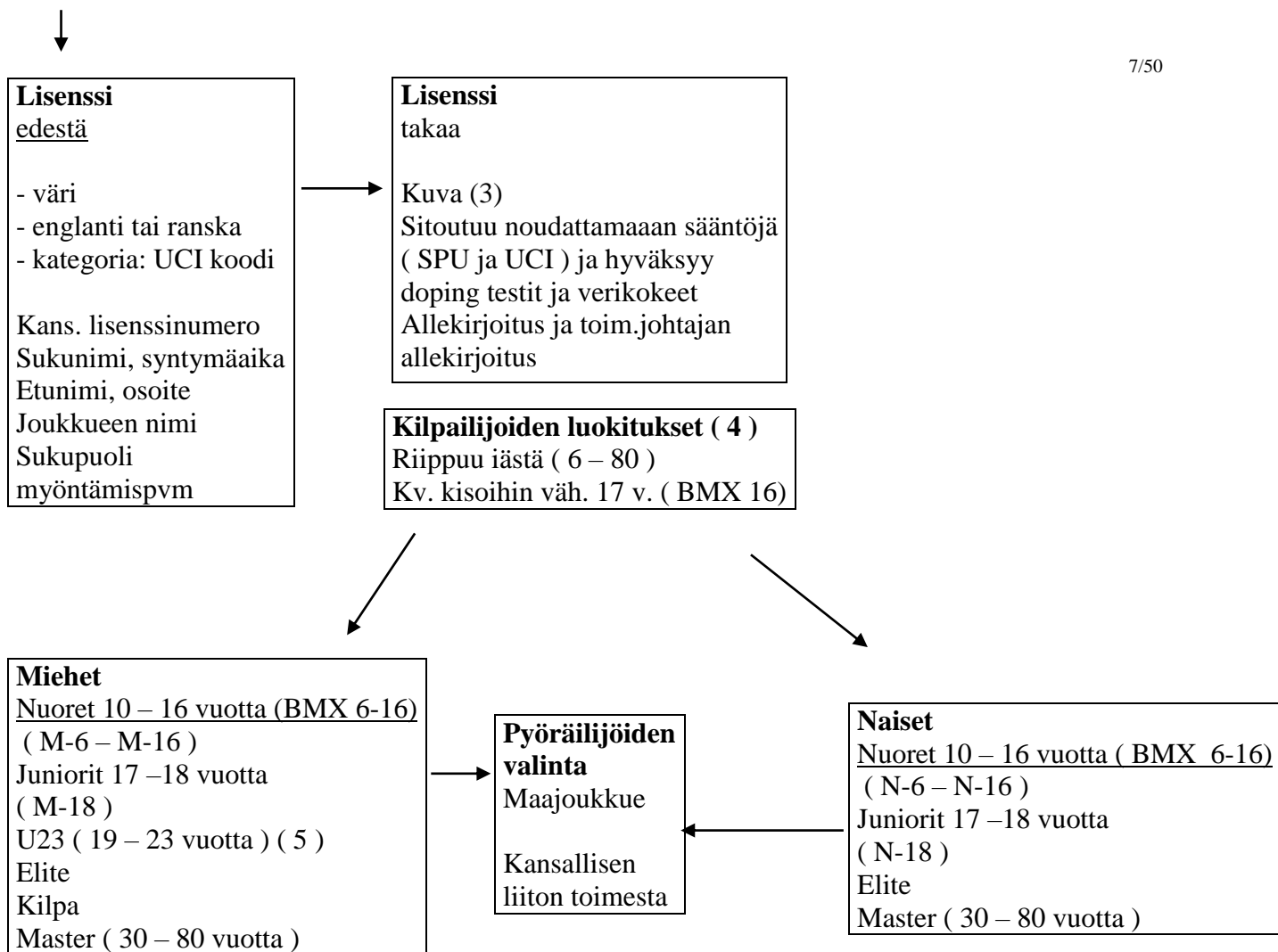
muiden kunnioitus

- ystävällisyys
- älä vältä keskustelua
- tue kilpailun onnistumista kilpailun ulkopuolella (pr – toiminta)
- kilpailijan tehdessä rikkeen älä ota asiaa välittömästi esille. Odota jonkun aikaa, ettei anna itsestäsi tyrannimaista kuvaa (psykologiaa).
- **2 kultaista sääntöä**
 - mikäli haluat kunnioitusta, aloita toisten kunnioittamisesta
 - liika tuttavallisuus aiheuttaa ylenkatseita
 - toimintansa kautta tuomarin täytyy olla esimerkkinä kaikissa olosuhteissa.

3. TEEMA LISENSIN MYÖNTÄMINEN – KILPAILIJOIDEN LUOKITUKSET

Johdanto: Tämä hallinnollinen teema määrittelee lisenssin myöntämisen menettelyn pyöräilyssä ja täten identifioi jokaisen pyöräilykilpailuun osallistuvan tahon. Tämä vuoksi jokaisen tuomarin tulee tuntea lisenssin myöntämisperiaatteet. Lisenssi kautta tuomarit myös todentavat kilpailijat ennen kilpailua kilpailupaikalla (art. 1.1.001 – 1.1.039).





- Kilpailijalla joka asuu ulkomailla perhe-, työ-, opiskelu- tai muun syyn vuoksi, tulee olla asuinmaan lisenssi. Lisenssiä hakee kansallisuutta vastaava tai asuinmaan seura, johon lisenssin hakija kuuluu. Lisenssin myötä kilpailija voi
 - osallistua kyseisen maan oman luokkansa kilpailuihin sen seuran ajoasussa joka ilmenee lisenssistä.
 - osallistua kansallisen liittonsa eri mestaruuskilpailun luokkansa mukaan.
- Lisenssi on voimassa 1.1. – 31.12. Se on voimassa niissä maissa joiden kansallinen liitto on UCI:n jäsen.
- Valokuva ei ole pakollinen, mutta kilpailijan on tarvittaessa voitava todistaa henkilöllisyytensä
- Kansallisten sääntöjen mukaiset
- Kansallisesti U-23 kilpailija voidaan nimetä Elite -luokkaan, jolloin hänellä on Suomessa oikeus osallistua Elite -luokan kilpailuihin.

4. TEEMA KILPAILUT – HALLINNOLLISET VAATIMUKSET – TEKNISET ASIAKIRJAT

JOHDANTO

- Tämä hallinnollinen teema määrittää käytännön prosessit; monimutkaisuuden, taloudellisen, logistisen, materiaalsen, henkilöresursseihin liittyvät vaatimukset, jotka tuomareita kouluttaessa tulee ottaa huomioon.
- Tämä on oleellista, jotta tuomari tuntee ne ongelmat joita kilpailun järjestäjä kohtaa käytännössä. Tuntemalla mahdolliset ongelmiin johtavat tekijät, tuomari voi auttaa kilpailuorganisaatiota konsultoimalla.

(artikkelit 1.2.001 – 070)

KALENTERI (1)

(kansallinen)

Lajit:
Maantie
Rata
Maastopyöräily
Alamäki
Cyclo-Cross
BMX
Trial

Osallistumisoikeus
Lisenssin omaavat jotka
eivät ole kilpailukiellossa

Kielletyt kilpailut:
Kilpailut joita ei hyväksynyt
SPU, UCI tai maanosan liitot

KILPAILUN REKISTERÖINTI
Määrä-ajat Kilpailumaksut
Kilpailun ajankohta ja tyyppi
Luokat
MITÄ MUUTA

Liiton hyväksyntä

Kansalliset mestaruuskilpailut
UCI:n sääntöjen mukaisesti kansalliset
erityisolosuhteet huomioiden

Organisaatio
Organisaatio vastaa:
1) Kilpailu on sääntöjen mukainen
2) vakuutukset
3) turvallisuus
4) laatu kaikilla tasoilla

Hyväksyntä
Pääsemällä kalenteriin



Tekninen opas

- erityissäädökset (2)
- kilpailun ohjelma
- reitin kuvaus
- organisaation kuvaus
- turvallisuus
- sairaanhoito
- ajanottosysteemi
- palkinnot
- jne. jne.

- 1) Katso kansallinen kilpailukalenteri
- 2) Eri lajit ja kilpailukohtaiset säännöt

VARUSTEET JA VAATETUS

I. YLEISET SÄÄDÖKSET

1) Periaatteet

- Artiklojen 1.3.001 - 003 pohjalta jokainen lisenssinhaltija on veloitettu käyttämään sellaisia varusteita ja vaatteita, jotka eivät aiheuta vaaraa hänelle tai muille.
- SPU:n ja tuomarien oman edun mukaista on, että jokaisen kilpailijan varusteet tarkastetaan ennen lähtöä.
- Varusteiden tarkastaminen tulee rajata tarkastelemaan varusteiden urheilullista tarkoituksenmukaissuutta säännöt huomioiden.

2) Tekniset uudistukset

- Artiklojen 1.3.004 – 005 tekniset uudistukset ovat mikä tahansa elementti joka liittyy varusteeseen tai vaatetukseen ja joka ei sisälly olemassa olevaan sääntöön.
- Koska mitään teknistä innovaatiota ei voi käyttää ilman UCI:n hyväksyntää, varusteiden tarkastamisesta vastuussa oleva tuomari voi estää kilpailijaa käyttämästä kiellettyä varustetta tai vaatetuksen osaa ja tarvittaessa estää kilpailijaa kilpailemasta.

II. POLKUPYÖRÄN JA SEN VARUSTUKSEN TARKASTAMINEN

1) Yleiset säädökset

- Yleisesti ottaen tuomarien tulee kiinnittää kilpailijoiden pyöriin erityistä huomiota. Kuitenkin maantieajon aika-ajoa ja joitakin ratakilpailuja varten pyörien hyväksymistä varten tulee luoda erityinen menetelmä. Mikäli pyörät tarkistetaan erikseen ennen lähtöä tulee siitä ilmoittaa joukkueen johtajien kokouksessa.

2) Lähtöalueella tapahtuvan pyöräkontrollin organisointi

a) Yhteislähtökilpailu

- Kilpailijoiden tullessa lähtöalueelle tuomari huomaamattomasti tarkastaa pyörät ja tarkkailee erityisesti ei – perinteisiä kiekkoja, joissa on vähemmän kuin 12 puolaa. Mikäli kilpailijalla on vanteessa vähemmän kuin 12 puolaa, tulee hänen todistaa, että ko. vanne on UCI:n hyväksytyjen vanteiden listalla UCI:n nettisivuilta – www.uci.ch (artikla 1.3.018).

b) Henkilökohtainen tai joukkue aika-ajokilpailu

- Ylituomari yhteistyössä kilpailuorganisaation kanssa määrittävät paikan, johon voidaan asettaa mittateline ja jossa pyörät voidaan mitata. Varta vasten suunniteltu mitta teline on erinomainen ratkaisu, mutta turva-aitakin käy mittaamiseen. Teipillä merkitään aitaan mittakohdat ja pyörä asetetaan sen jälkeen vasten aita.
- Yli – tai avustavan tuomarin tulee tarkastaa kilpailijoiden pyörät ja vaatus, mutta ei aina systemaattisesti. Kokemuksen kautta tuomari oppii tunnistamaan sääntöjen mukaiset ja sääntöjen vastaiset pyörät kilpailijan morfologiset syyt huomioiden. Kuitenkin tarkastus toteutetaan epäilyksen antaessa siihen aiheen ja on mahdollista, että kilpailijan tulee tehdä muutoksia varusteisiin ja sen jälkeen tuoda pyörä uudelleen tarkastettavaksi voidakseen kilpailla.
- On mahdollista, että jotkut kilpailijat tulevat tarkastuttamaan pyöränsä huomattavasti paljon ennen omaa lähtöä varmistaakseen itselleen kaiken olevan kunnossa. Mikäli kilpailija tämän jälkeen poistuu lähtöalueelta, tulee hänen pyörä tarkistaa vielä ennen lähtöä mahdollisten muutosten havaitsemiseksi.

c) Radalla

- Periaate pätee ratapyöriin. Tuomariston tulee yhteistyössä kilpailuorganisaation kanssa tarkastaa pyörien säännönmukaisuus varsinkin niissä lajeissa joissa kilpailijat käyttävät aika-ajotankoja.

RATA

a) Madison ja pisteajo

- Varmista että ohjaustanko on sääntöjen mukainen: ei lisätankoja ja otekohta pysyy 5 sentin säännön sisällä
- Varmista että runko on mittarajojen mukainen
- Varmista ettei pyörässä ole tuulenvastusta pienentäviä osia
- Varmista että satulan ja keskiön välinen 5 sentin sääntö toteutuu

b) Takaa-ajo, kilometrin ja 500 metrin aika-ajo

- Varmista, että mahdollinen lisätanko on sääntöjen mukainen: polkimen keskiöstä vedetyn pystysuoran viivan ja lisätangon pään väli ei saa ylittää 75 senttiä (joissakin tapauksissa 80 / 85 senttiä).
- Varmista että runko on mittarajojen mukainen.
- Varmista ettei pyörässä ole tuulenvastusta pienentäviä osia.
- Varmista että satulan ja keskiön välinen 5 sentin sääntö toteutuu.

c) Erä-ajo, joukkue-sprint ja keirin

- Varmista että ohjaustanko on sääntöjen mukainen
- Varmista että runko on mittarajojen mukainen
- Varmista ettei pyörässä ole tuulenvastusta pienentäviä osia
- Varmista että satulan kärki ei ylitä keskiöstä vedettyä pystysuoraa linjaa

MAANTIE

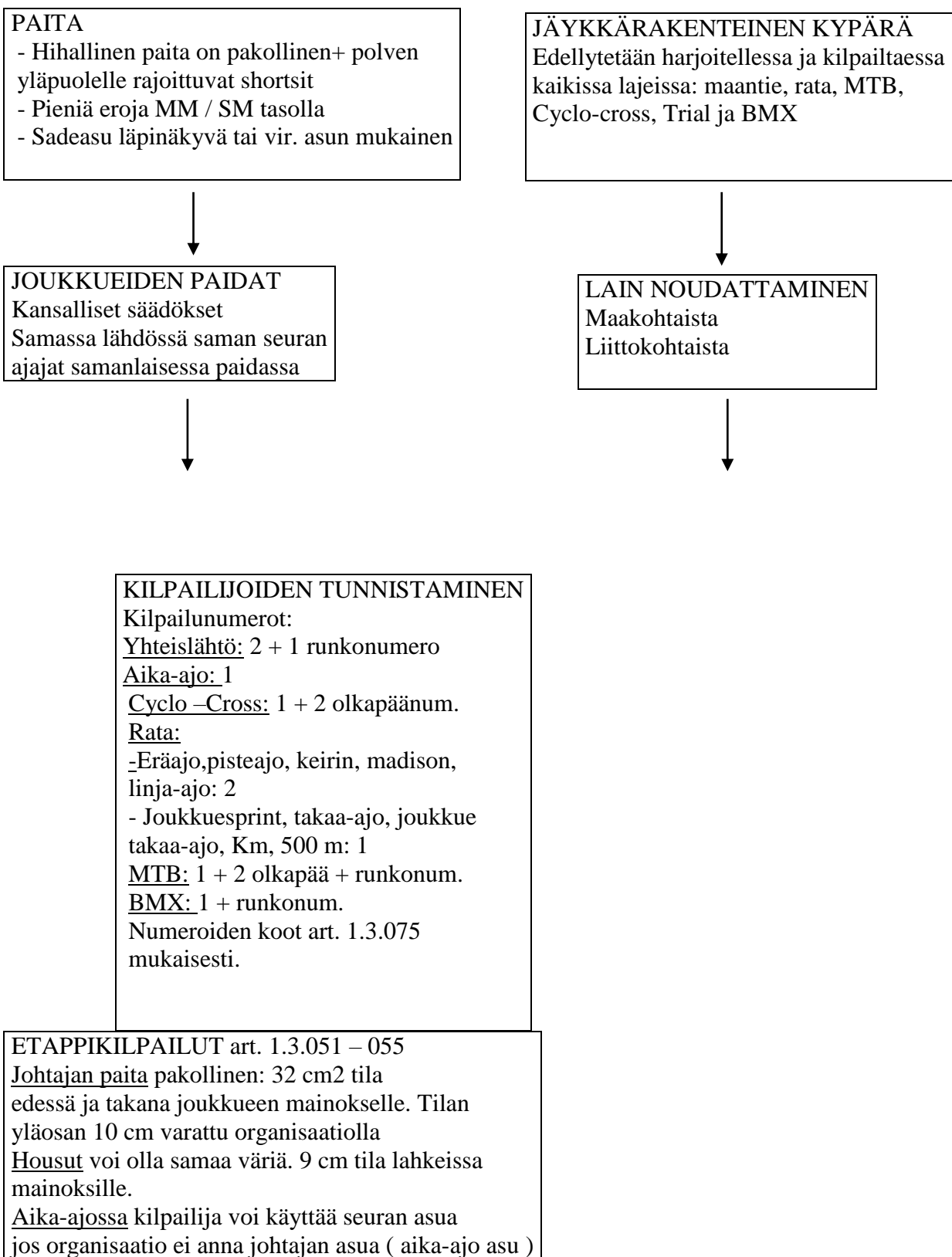
d) Aika-ajo

- Varmista, että mahdollinen lisätanko on sääntöjen mukainen: polkimen keskiöstä vedetyn pystysuoran viivan ja lisätangon pään väli ei saa ylittää 75 senttiä (joissakin tapauksissa 80 / 85 senttiä).
- Varmista että runko on kolmion muotoinen.
- Varmista ettei pyörässä ole tuulenvastusta pienentäviä osia.
- Varmista että satulan ja keskiön välinen 5 sentin sääntö toteutuu.

e) Maantie yhteislähtö

- Varmista että ohjaustanko on sääntöjen mukainen: ei lisätankoja ja otekohta pysyy 5 sentin säännön sisällä (pystysuora viiva eturenkaan akselista).
- Varmista että runko on mittojen mukainen.
- Varmista ettei pyörässä ole tuulenvastusta pienentäviä osia.
- Varmista että kilpailija käyttää säännön mukaisia kiekkoja.
- Varmista että satulan ja keskiön välinen 5 sentin sääntö toteutuu.

III . KILPAILUASUJEN TARKASTAMINEN (art. 1.3.026 – 080)





<p><u>MAINOSTILA</u> f) g) <u>Paita</u>: Etupuoli h) Takapuoli Olkapää ja hiat kylki <u>Housut</u> voi olla paidan väriset kans. ja maailman mestarilla Valmistajan logo</p>	<p>SEURA art. 1.3.045 – 1.3.049 Mainostila vapaa</p>	<p>MAAJOUKKUE art. 1.3.056 – 058 Kansallinen liitto määrittää mainokset paitsi kansainvälisiin kisoihin liittyen. •Mahdolliset mainokset Paidan etuosa 2 laatikkoa 64 cm² max; •Olkapää ja hihat: alue max 5 cm korkea; • paidan sivussa: 9 cm leveä alue; • housujen sivut: 9 cm leveä alue; • valmistajan logo (25 cm²) voi esiintyä kerran paidassa ja molemmissa lahkeissa. Mainokset voivat vaihdella ajajasta toiseen. Paidan malli voi vaihdella kartegoriasta toiseen. (BMX, alamäki ja trial: suojahousuissa mainossäännökset vapaat) Lisätietoa UCI:n sivuilta.</p>	<p>KANS. MESTARI art. 1.3.068 – 069 10cm korkea suorakaide yläosassa 5cm korkea kaistale 9 cm korkea kaistale Kerran paidassa 25 cm² mol. lahkeissa</p>
--	---	--	--

<p><u>ASUJEN KÄYTTÖ</u> art. 1.3.071 Paitojen järjestys 1) Johtajan paita (etapit) 2)Maailmanmestari 3) Kans. mestari 4) Maanosan mestari 5) Maajoukkue 6) Tiimi 7) Seura</p>	<p>art. 1.3.046 pakollinen</p>	<p>art.1.3.059 Pakollinen: MM – kilpailut Kansalliset valinnat Maailman Cup Olympialaiset</p>	<p>pakollinen riippuen lajista. Maantie mestari: muissa kuin aika-ajossa 1 päivän kilpailussa Ei MM – kilpailuissa Aika-ajo mestari: vain 1 aika-ajossa Ei MM – kilpailuissa</p>
---	---	--	---

MAANTIEKILPAILUT; KILPAILUORGANISAATIO ENNEN KILPAILUN ALKAMISTA

JOHDANTO

a) Tämän kappaleen myötä selviää kilpailuorganisaation toimien tunnistaminen, määrittäminen ja aikajärjestys joka tuomarineuvoston tulee varmistaa toteutetuksi ennen varsinaisen kilpailun alkamista.

TUOMARISTO JA SEN TEHTÄVIEN JAKAMINEN

I. YLEISTÄ

- Kaikki kilpailuun nimetyt tuomarit (SPU:n tai kilpailun järjestävän seuran toimesta) muodostavat kilpailun tuomariston.
- Tuomariston jäsenet tulee olla lisensoituja tuomareita, jotka seuraavat kilpailutapahtumaa ja tarvittaessa puuttuvat kilpailun kulkuun kilpailun aikana tai kilpailun jälkeen.
- Päätösvaltaa tuomaristossa käyttää tuomarineuvosto, johon kuuluvat kilpailun ylituomari ja tarkoituksen mukainen määrä (3 – 4) tuomareita. Tuomarineuvostolla on oikeus rangaista. Kilpailun ylituomarilla tuomariston johtajana on ratkaisovalta tuomarineuvoston ristiriitaisessa päätöksessä.
 - Kansallisiin CUP – ja SM kilpailuihin SPU nimeää tuomarineuvoston ja kilpailun järjestävä seura tarpeellisen määrän muita tuomareita

II. TUOMARINEUVOSTON JÄSENET

1) Ylituomari

- Kilpailun ylituomarilla on monia tehtäviä ja roolin tärkeyttä korostaa seikka, että ylituomari käy kaikki viralliset keskustelut kilpailun muuhun järjestelyyn liittyen: kilpailun järjestäjä, joukkueen johtajat, kilpailijat ja media jne.
- Ylituomari toimii tuomarineuvoston puheenjohtajana ja kilpailun yleisenä koordinaattorina.

2) 2. ja 3. tuomarit

- Ylituomari nimeää tuomarit 2. ja 3. tuomarin tehtävään
- Avustavat tarvittaessa ylituomaria joukkueenjohtajien kokouksessa
- Tarkastavat kilpailijat ja heidän varusteet kilpailijoiden kokoontuessa lähtöön
- 2.ja 3. tuomari vastaa ylituomarin ohella kilpailun urheilullisuudesta. 2. tuomari toimii karavaanin edessä ja 3. tuomari karavaanin takana. Tarvittaessa karavaanissa voidaan käyttää myös 4. tuomaria.
- Huolehtivat ajanotosta eri ryhmien välillä, mikäli reitillä tulee esteitä joka vaatii kilpailun hetkittäistä keskeyttämistä tai neutralisointia
- Kilpailun jälkeen 2. ja 3. tuomari raportoivat ylituomarille kilpailun kulusta ja tarvittaessa esittävät rangaistuksia.

3) Maalituomari

- Kilpailun järjestävä seura normaalisti nimeää maalituomarin. Maalituomari tehtävä on laittaa kilpailijat oikeaan järjestykseen ja siten tehtävä on äärettömän tärkeä ja myös monesti epäkiitollinen.
- Kilpailuun ilmoittautuneiden varmistuttua, maalituomari laatii ajanmukaisen lähtöjärjestyksen mahdollisine lisäyksineen.

- Maalituomari myös organisoi mahdollisten välikirien bonussekuntien määräytymisen kirjaamisen.
- Maalituomari myös varmistaa, että kaikki ilmoittautuneet ovat suorittaneet lähtökuittauksen.
- HUOM. Maalituomari on yksin vastuussa tulosten oikeellisuudesta.
- **maaliviivalla maalituomari huolehtii**
 - riittävästä määrästä avustavia maalituomareita, sillä toiminta tulee lähteä pohjalta, että videovarmennusta ei ole.
 - että palkintosijat (lopullinen ja mahd. välikirit) varmistuvat mahdollisimman nopeasti palkintojen mahdollisimman nopeaa jakoa varten.
 - vahvistaa lopulliset sijoitukset ristitarkastuksena muiden tuomarien kanssa.
 - lopullisten sijoitusten nopeasta saamisesta kilpailutoimistoon.
 - varmistaa vielä ennen tulosten jakoon laittamista niiden oikeellisuuden.

4) Ajanottajat

- Kilpailun järjestävän seuran tulee huolehtia, että kilpailussa on tarpeeksi ajanottajia, jotka avustavat maalituomaria.
- Laskevat jokaisen kilpailutunnin keskituntinopeuden
- Maalissa ajanottajat ottavat jokaisen ryhmän ajan ja saavutetun keskituntinopeuden.
- Mikäli kilpailussa on maaliintulon aikarajat, ajanottajat laskevat ne.

Etappikilpailuissa

- Yksittäisen kilpailupäivätehtävien lisäksi ajanottajat tarkistavat kaikkien luokitusaikojen oikeellisuuden: kokonaiskilpailu, etapit, henkilökohtainen, joukkue

5) Muut tuomarit

- Riippuen lukumäärästä heille nimetään eri tehtäviä joissa he voivat toimia eri tilanteiden todistajina ja siten estää väärin tekemiset
- He eivät voi suoraan vaikuttaa tilanteeseen vaan raportoivat havaitut virheet kirjallisesti kilpailun ylituomarille.

KILPAILUA EDELTÄVÄT TOIMET

Tuomarineuvoston jäsenten tulee vaatia kilpailun järjestäjää lähettämään kilpailua koskevan teknisen oppaan hänelle kotiin hyvissä ajoin (viikko ennen kilpailua). Liian monesti tuomarit saavat teknisen oppaan kilpailupaikalla. Aivan liian usein tuomarit saavat teknisen oppaan kilpailupaikalle saavuttuaan.

Teknisen oppaan tulee sisältää mm.

- suunniteltu kilpailumatka(t)
- kilpailukanslian sijainti ja aukioloaika
- kilpailun aikataulu sisältäen numeroiden saanti ja eri kokoukset
- mahdollisten huoltopaikkojen sijainti
- mahdollisten välikirien lukumäärä ja bonukset

- palkintojenjaon aikataulu
- **kilpailukohtaiset säännöt** (tulee olla yhteensopiva SPU:n jaUCI:n sääntöjen kanssa)

Huom! Ylituomarin tulee tarkastaa tekninen opas ja jos se ei ole sääntöjen mukainen hänen tulee tehdä oppaaseen sääntöjen mukaiset korjaukset ja välittää uusi tieto kilpailun järjestäjälle, jotta järjestäjä ehtii informoida kaikkia osallisia.

Lisenssien tarkastaminen

Vaikka kilpailijat ilmoittautuvatkin pääasiassa seurojen kautta SPU:n virallisella lomakkeella joka sisältää kilpailijoiden lisenssinumerot, kilpailijoiden tulee pitää lisenssiä mukana joka voidaan pyytää tarkastettavaksi tarpeen tullen.

Huom! Ulkomailla kv. kilpailuihin osallistuvien lisenssit tarkastetaan vuorokausi ennen kilpailun alkamista. Kaikilla kv. kilpailuun osallistuvalla joukkueen jäsenelle tulee olla voimassa oleva lisenssi (kutakin tehtävää varten oma => vastuukysymykset).

Kilpailijoiden lisenssit (art. 1.2.083 – 087)

- Lisenssin todentamiseen ei riitä vain lisenssin numeron ja UCI koodin löytäminen vaan siitä tulee löytyä myös:
 - Syntymäaika => oikea kilpailuluokka
 - Kilpailijan omakätinen allekirjoitus
 - Lisenssin värin tulee olla ko. vuoden mukainen väri
 - Kilpailijan edustama seura / tiimi
 - Jos lisenssissä ei ole valokuvaa, henkilöllisyys tulee olla todennettavissa muusta henkilötodistuksesta.

Huom! Ulkomailla asuvalla suomalaisella kilpailijalla on asuinmaan kansallisen liiton myöntämä lisenssi => käytännön haasteet SM – tason kilpailuissa.

KILPAILUA EDELTÄVÄT TAPAAMISET

1. Yhteydenotto kilpailun järjestävään organisaatioon

Hyvissä ajoin ennen kilpailua tuomariston tulee olla yhteydessä kilpailun järjestävään organisaatioon, jotta

- toimijoiden välille luodaan keskinäinen luottamus
- tuodaan esille halu tehdä yhteistyötä hyvän kilpailun toteuttamiseksi sen kaikilla osaluilla
- selvitetään
 - ❖ toimijoiden pätevyudet (esim. sääntötutemus)
 - ❖ varmistetaan kilpailua edeltävien tapaamisten rakenne (ketkä, missä, milloin)
 - ❖ kilpailuun kuuluvien ajoneuvojen varmistaminen
 - ❖ kilpailunaikaisen tiedonkulun varmistaminen (tuomarit – tuomarit, tuomarit – joukkueet, tuomarit – maalialue)
 - ❖ mahdolliset välttämättömät muutokset kilpailun tekniseen oppaaseen
- tuomarien ja varsinkin kilpailun ylituomarin positiivinen asenne kilpailuorganisaatiota kohtaan on oleellista. Ylituomarin tulee olla kilpailun johdon kanssa käytävissä keskusteluissa vakuuttava ja osoitettava hienovaraisuutta. Ylituomarin ei tule tyytyä kompro-

misseriin kilpailijoiden turvallisuutta koskevissa seikoissa. Oleellista kuitenkin on, että samalla osoitetaan halukkuus yhteistyöhön tarpeen mukaan (mm. useiden ryhmien muodostuminen).

- Ylituomarin ei pidä ajatella toimimista tuomarina henkilökohtaisista lähtökohdista käsin, kuten ”tulenko valituksi ensi vuonnakin tähän kilpailuun tuomariksi jos teen tämän tai tämän päätöksen”.
- Ylituomarin tulee lähtökohtaisesti arvostaa kilpailun organisaation osaamistasoa.

II. TAPAAMINEN POLIISIN JA MUIDEN MAHD. TOIMIHENKILÖIDEN KANSSA

1) Yleistä

- Normaalisti erityinen tapaaminen poliisin tai muiden, kuten sairaanhoitohenkilökunnan kanssa ei ole välttämätöntä, mikäli kilpailun järjestäjä on ollut yhteydessä toimijoihin. Siitä huolimatta kilpailun ylituomarin on hyvä tavatessa esim. poliisin, esitellä itsensä ja varmistaa, että poliisilla ja muilla kilpailun tukihenkilöillä on oikeat tiedot kilpailun luonteesta.

2) Suositus ylituomarille

- Toimi rakentavassa yhteishengessä poliisin kanssa. Älä ”opeta” poliisia turvallisuusnäkökulmista.
- Jos välttämätöntä pyydä poliisilta joustavuutta
- Yhteishengen luominen tuomarineuvoston ja poliisien välille. Molempien toimijoiden yhteinen tavoite on varmistaa kilpailijoiden, huoltoautojen ja muiden tienkäyttäjien turvallisuus

3) Pääjoukon takana (ylituomari) oleva tuomari huolehtii kilpailun kulusta ja tarvittaessa vakuuttaa toimijat oman kokemuksen kautta

- Jos kilpailun karavaanissa on poliiseja, niin huolehtia että poliisit ovat tarpeeksi edessä varoittamassa ja tarvittaessa pysäyttämässä vastaantulevaa liikennettä.
- Huolehtia, että jos karavaanissa on moottoripyöriä, että ne ovat tarpeeksi edessä (väh. 40 metriä kilpailijoihin) ja kuinka heidän tulee seurata kilpailua jotta voivat tarvitessa siirtyä syntyviin väleihin.
- Huolehtia, että takaa tulevat kilpailun ulkopuoliset ajoneuvot poistuvat karavaanista.
- Huolehtia, että kilpailijat eivät pidä kiinni tai ole moottoripyörien imussa.
- Huolehtia, että mikäli kahden ryhmän väli on alle 100, että välissä ei ole ketään.

IV JOUKKUEENJOHTAJIEN KOKOUS (art. 1.2.081)

1) Alustavat huomautukset

- Alustavissa keskusteluissa kilpailun järjestäjän kanssa käy läpi jokainen kilpailupaikalla tapahtuva tapaaminen
- Näin jokaisessa tapaamisessa jokainen puheenvuoron omaava tietää mitä sanoa. Tällöin vältytään esim. tilanteelta jossa kilpailun johtajan puheenvuoron jälkeen ylituomarilla ei ole mitään sanottavaa.
- Sovitusta aikataulusta on pidettävä kiinni. Joukkueenjohtajien kokouksessa nimenhuudon myötä poissaolot on helppo seurata huoltoauto-arvontaa silmällä pitäen.
- Vaadi hiljaisuutta jotta kaikki puheenvuorot kuullaan ja varmistetaan tiedon ajantasaisuus.

- 2) Seuraavien tulisi olla aina joukkueenjohtajien kokouksessa
 - Kilpailun johtaja ja hänen lähimmät avustajat
 - Tuomarineuvoston jäsenet ja kilpailun lääkäri
 - Joukkueiden johtajat
 - Kilpailun autoista vastaava henkilö

- 3) Nimenhuuto ja kilpailun johtajan tervehdys

- 4) Kilpailuorganisaation esitys
 - Kilpailureitti: kriittiset kohdat, turvallisuus
 - Kilpailun mahdollinen logistiikka
 - Kilpailuradio: mitä kanavaa käytetään tuomarien ja joukkueiden välillä
 - Karavaanin koostumus joukkueiden, tuomarien ja kilpailijoiden lisäksi

- 5) Ylituomarin puheenvuoro
 - Tuomarineuvoston esittely
 - Kilpailukohtaiset säännöt, mahdollisten muutosten esiintuominen
 - Mahdollisten bonusjärjestelmien (tai aikarajojen) selvittäminen
 - Ateriahuolto
 - o kiinteä
 - o ajoneuvoista
 - Miten tapahtuu varusteiden vähentäminen tai lisääminen
 - Kilpailun kulusta
 - Protokolla vaatimukset (palkintojen jako, dopingtesti)
 - Pyytää ensiapuhenkilöstöä puhumaan
 - Ottaa vastaan kysymyksiä ja vastaa niihin
 - Suorittaa huoltoajoneuvojen järjestyksen arvonnän (CUP:ssa ensimmäinen osakilpailu)

- 6) Tärkeitä huomioida
 - Joukkueiden johtajat saavat kuunnella samojen tuomarien ohjeita kilpailuista toiseen
 - Mikäli joukkueen johtajat joskus ovat vähemmän läsnä johtuu se todennäköisesti siitä, että he kuulevat samat asiat kymmeniä kertoja kauden aikana.
 - Joukkueet jotka eivät ole paikalla joukkueen johtajien kokouksessa eivät saa osallistua huoltoajoneuvojen ensimmäiseen arvontaan.

- 7) Käytännön neuvo
 - Kauden jossakin vaiheessa (kuten puolenvälin jälkeen) mitä lyhyempi tapaaminen, sen parempi

V TUOMARINEUVOSTON TAPAAMINEN

- 1) Tapaamisen järjestäytyminen
 - Tuomarineuvoston pitää kokoontua kilpailupaikalla joko ennen joukkueenjohtajien kokousta tai heti sen jälkeen.
 - Tuomarineuvoston tapaamisessa tulee olla läsnä:
 - o tuomarineuvoston jäsenet
 - o avustavat tuomarit
 - o maalitytomareiden johtaja
 - o väh. yksi ajanottaja

- lääkintähenkilöstön edustaja
- kilpailuorganisaation päätösvaltainen edustaja
- mahd. doping – valvoja

2) Ylituomarin rooli tapaamisessa

- Ylituomarin tulee olla tutustunut kilpailukohtaisiin sääntöihin ja mikäli säännöt eivät ole harmoniassa UCI:n tai SPU:n sääntöjen kanssa:
- esittelee säännöt ja paneutuu erityisiin sääntökohtiin
- kiinnittää huomion kilpailureitin luonteeseen ja erityisiin kohtiin
- jakaa tuomarineuvoston jäsenten tehtävät ja erityisesti varmistaa:
 - kuka varmistaa että kilpailijat ovat tehneet lähtökuittauksen tai kuka hoitaa (ja kirjaa) nimenhuudon
 - keneltä saa ajoneuvojen numerot
 - mistä saa kilpailunumerot
 - karavaanin järjestys (moottoripyörät ja muut ajoneuvot)
 - välikirien varmentaminen
 - kuka hoitaa kilpailuaikaiset neutralisoinnit ja miten menetellään yllättävissä tilanteissa
 - Loppukirin seuraaminen (video – ilman videota)
 - painottaa kilpailun yleisen sujuvuuden merkitystä
 - miten kilpailuaikaiset sääntörikkomukset raportoidaan
 - missä ja milloin kilpailun jälkeinen tapaaminen tapahtuu

PROLOGI JA AIKA-AJOT (Henkilökohtainen- ja joukkuekilpailu)

I LÄHTÖJÄRJESTYS

1) Prologi

- Muistutus millä edellytyksillä kilpailun ensimmäisen päivän kilpailu voi olla prologi (art 2.6.005)
- Periaatteessa kilpailun järjestäjä on velvollinen valmistaa lähtölista. Kilpailun ylituomarin on kuitenkin hyvä seurata prosessia ja vielä parempi jos voi osallistua aktiivisesti prosessiin.

a) Joitakin käytännön periaatteita

- kilpailijoiden varmistettua osallistumisensa (lisenssit tarkastettu) joukkueen johtajat
 - toimittavat joukkueensa kilpailijoiden lähtöjärjestyksen kirjoittamalla kilpailijan nimen perään numeron 1 - ?. Numero yksi lähtee joukkueen kilpailijoista ensimmäisenä jne.
 - mikäli kaikilla joukkueilla on sama määrä kilpailijoita on mahdollista järjestää arvonta, jossa joukkueen kilpailijat starttaavat ryhmittäin samalta paikalta. Esim. jos joukkueen johtaja vetää arvan numero 5, hänen joukkueen kilpailija starttaa 5:nä kussakin lähtöryhmässä.
- Oleellista huomioida, että mikäli ilmoittautuneiden joukossa kilpailun viimekertainen voittaja, ylituomari voi päättää, että ko. kilpailija starttaa viimeisenä. Tässä tapauksessa hänen joukkueelle annettaisiin arvontaan viimeinen numero.

2) Henkilökohtainen aika-ajo

- a) Erityissäännöt (art. 2.4.001 – 030)
- b) Etappikilpailun osana
 - Noudatetaan yllä olevissa artikkeleissa annettuja sääntöjä.

Käytännön periaatteita:

- Yleisenä sääntönä pidettäköön, että kahden kilpailijan lähtöväli on 1 min ja 10 viimeisen lähtijän 2 min.
- **HUOM ERITYISSÄÄNNÖT KOSKIEN VÄLIAIKALÄHTÖISIÄ SM-KILPAILUJA (art 15.9.).**
- Jotta vältetään kahden saman seuran tai joukkueen kilpailijan peräkkäisyys ylituomari voi tehdä muutoksen lähtölistaan. Vaikka toimenpide saattaa herättää vastustusta joukkueissa ja kilpailijoissa sen käyttöä ei tule välttää tarkoituksenmukaisuus näkökulmat huomioiden.
- Mikäli aika-ajo suoritetaan etappikilpailun osana lähtölistaan tulee kiinnittää erityistä huomiota, jotta huomataan poissaolijat ja päällekkäisyydet (esim. vertaamalla mukana olevien kilpailijoiden nimilistaa ja lähtölistaa).

3) Joukkue aika-ajo

- a) Erityissäännöt (art.2.5.001- 028)

4) Paritempo

- a) Erityissäännöt (art. 15.2.4)
Parin muodostavat kaksi saman seuran kilpailijaa

II HENKILÖKOHTAISEN AIKA-AJO KILPAILUN HALLINTO

1) Yleistä

- Tuomarineuvoston puheenjohtaja tutustuu reittiin ennen kilpailua muiden tuomarien ja kilpailun johtajan kanssa.
- Tutustuminen tehdään normaalisti kilpailua edeltävänä päivänä, mutta se on mahdollista tehdä myös kilpailupäivän aamuna (aikataulut huomioon ottaen). Tarkoituksena on saada kuva reitin pituudesta, kunnosta ja vaativuudesta.
- Tutustumisen myötä tulisi muodostaa kokonaiskuva kilpailusta eri kilpailijoiden tunnetut vahvuudet huomioiden (toteutuneet parhaiten etappikilpailuissa jossa etappeina on enemmän kuin yksi aika-ajo).
- Joka tapauksessa tuomarineuvoston puheenjohtaja pyrkii varmistamaan, että mahdollisimman monen viimeisimpänä lähtevän kilpailijan perässä on tuomari koko matkan.
- Reitin maastokohtat huomioiden tuomarineuvoston pj. voi panostaa joihinkin maastokohtien valvontaan enemmän kuin toisiin.
- Tilanteesta riippumatta tuomari antaa etusijan joukkueen huoltoautolle kilpailijan perässä. Tuomari ajaa ajaa hieman huoltoautin vasemmalla puolella paitsi ahtaissa kohdissa joissa tuomari ajaa huoltoauton takana.
- Mikäli reitillä on maastokohtia joissa on odotettavissa valtavat määrät yleisöä, niin toimihenkilöiden sijoittaminen näihin kohtiin ei liene tarkoituksenmukaista (kirjan esimerkki viittaa eräisiin esim.Ranskan ympäriajon etappeihin).

- Yksi tuomari on läsnä lähtöpaikalla koko kilpailun ajan varmistaakseen:
 - huolehtiakseen kilpailijoiden varusteiden sääntöjen mukaisuudesta
 - maalityomareiden huomaamaton valvonta
 - kilpailijan saapuessa myöhässä lähtöön
 - vaatia häntä pysähtymään ja suorittavan seisovan lähdön
 - vaatia häntä odottamaan mikäli toinen kilpailija on juuri lähdössä
 - sijoittaminen hänet sellaiseen sopivaan kilpailijoiden väliin jossa ei koidu hyötyä osapuolille.

2) Mitä tehtäviä voidaan antaa

- Tuomareille
 - Seurata kilpailijoita lähdöstä maaliin.
 - Annettujen ohjeiden mukaisesti aloittaa seuraaminen tietyn kilpailijan takana ja tulla maaliin 4 – 5 minuuttia jälkeen lähteneen perässä. Reitti jaetaan sektoreihin, joiden valvonnasta nimetyt tuomarit vastaavat.
 - HUOM.
 - Tuomari voi seurata pidempää kilpailijaa joka saavuttaa edellään menevän varmistaakseen, että ohitus tapahtuu sääntöjen mukaisesti.
 - tai kilpailijaa joka on tunnetusti hyvä
 - Liikkua reitillä
 - Huolehtia siitä että on lähtöpaikalla valmiina seuraamaan kun kokonaiskilpailun kärki on lähdössä.
- HUOM
 - Ylituomari voi kysyä järjestävältä organisaatiolta haluaako se asettaa auton jonkun kilpailijan taakse. Jos haluaa, niin useampi kilpailija tulee valvotuksi ja samalla tuomarien ja organisaation yhteistyö kehittyy.
- Moottoripyörätuomareille
 - Periaatteessa moottoripyörätuomarit suorittavat samoja tehtäviä kuin muutkin tuomarit
- **Joukkueenjohtajille ja kilpailijoille annettavat ohjeet ennen kilpailua**
 - varmistetaan, että kaikki tietävät säännöt huoltoautojen ja kilpailijoiden välisistä etäisyyksistä
 - painotetaan, että kukaan autossa oleva ei saa pitää mitään osaa auton ulkopuolella
 - Jos ero kilpailijan jota tuomari seuraa ja kilpailijan joka jäi tuomarin taakse vähenee 100 metriin (sääntö) tai alle 60 metriin, tuomari pysäyttää autot ja siirtyvät sen kilpailijan huoltoauton taakse joka on saamassa edellä menevän kiinni.
 - Huomioi kohdan jossa kilpailija saavutettiin. Mikäli kilpailija jää ohitaneen vanaveteen ja on siinä kilometri ohituksen jälkeen takana olevaa kilpailijaa tulee ohjeistaa jättäytymään 25 metriä edellä menevän taakse. Mikäli kilpailijat saavuttavat jälleen toisensa sivuttaisväliä (2 m) tulee noudattaa.

KAAVIOKUVA OHITUSTILANTEESTA

Joukkue aika-ajot

- Ohjeet ovat samat kuin yksilösuorituksessakin.
- Jos joukkueen jäsen jää muusta joukkueesta tuomari ei anna ajoneuvojen ohittaa kilpailijaa ennen kuin välimatka on tarpeeksi pitkä.
- Puuttua välittömästi tilanteeseen jossa vaikeuksissa olevaa kilpailijaa autetaan (työntäminen jne.). Tilanteen huomioiminen voi olla vaikeaa, sillä kilpailijat osaavat tehdä auttamisen huomaamattomasti.

3) Reittiin tutustuminen

- Ylituomari valitsee huolellisesti tuomarien sijainnit.
- Paikat joihin tuomarit sijoitetaan tulee olla näkyvyydeltä moitteettomat
 - pitkän suoran keskivaiheilla
 - mutkassa jossa on näkyvyys sekä siihen suuntaan mistä kilpailija saapuu että siihen suuntaan mihin kilpailija menee.
 - tai maastollisesti korkealla josta on hyvä näkyvyys.
- Tuomarien lukumäärästä riippuen reitti jaetaan sektoreihin (poislukien maastokohdat joissa valvonta on hyödytöntä). Tuomarit pyritään jakamaan mahdollisimman tasavälein.

4) Valvonnan kriittiset tekijät

- Kilpailun valvonnan tehokkuus riippuu seuraavista tekijöistä:
 - valvottavan matkan pituus joka liittyy myös kilpailun keston
 - välimatka lähdön ja maalin välillä
 - mahdollisuudet palata maalista lähtöön
 - tuomarien lukumäärästä
- Huomioiden mainitut tekijät ja yhdistämällä ne aiemmin mainittuihin tuomarien tehtäviin ylituomari organisoii kilpailun parhaalla mahdollisella tavalla jotta kilpailun paras kontrolli mahdollistuu.
- Tämän tyyppinen kilpailu vaatii pikkutarkkaa valmistelua sekä reitin suhteen että ohjeiden ja tehtävien jakamisessa.

KILPAILUN JOHTAMISEN ORGANISAATIO

I – LÄHTÖKUITTAUKSEN SUORITTAMINEN

- Tämän toteutumisesta normaalisti vastaa maalituomari. Listan oikeellisuuden kanssa tulee olla erittäin huolellinen
- Oikeudenmukaisesti säänon rikkomisesta tulisi seurata kova rangaistus (kv. sääntö 100 CHF). Maalituomarin tulee olla varma kilpailijoiden lukumäärästä kilpailussa siinä vaiheessa kun karavaani lähtee liikkeelle.
- Tulee myös huolehtia, että joukkueen jäsenet eivät kirjoita joukkuekaverien nimiä heidän puolesta. Tästäkin seuraa rangaistus.
- HUOM
 - Kun lista on valmis kaikkien kilpailijoiden tulee saapua lähtöviivalle. Tällöin tuomareille tulee mahdollisuus tarkastaa ajoasut.

II – NIMENHUUTO JA KILPAILIJOIDEN TUNNISTETTAVUUS

- Nämä prosessit jotka joskus sivuutetaan lähdössä aiheuttaa sekaannusta ja jättää kilpailusta huonon jälkimaun.
- Kilpailun järjestän kanssa tulee sopia, että autot jotka sijoittuvat kilpailussa ryhmän edessä ja takana sijoittuvat siten, että lähtö voi tapahtua jouhevasti ilman turhaa häslinkiä. Autot voidaan sijoittaa aluksi kilpailijoiden etupuolelle. Sopiva asema on 50 – 80 metriä lähtöviivan jälkeen.
- Nimenhuuto suoritetaan tuomarien valvonnassa. Tuomarit varmistavat, että kilpailijoilla on sääntöjen mukaiset varusteet.
- Kilpailijat ovat karavaanin etutuomarin ja etuauton valvonnassa kunnes eteen ja taakse kuuluvat ajoneuvot ovat löytäneet omat määrätty paikkansa karavaanissa.
- Ajoneuvoja muistutetaan turvallisuusmääräyksistä

III – KILPAILUN HALLINTO – URHEILUN TUKITOIMET – LEHDISTÖ -VIERAAT

1) Tapahtuman johtaminen ja urheiluasuoritusten johtaminen

- Kilpailun johtajalla on omat vastualueet ja kilpailun ylituomarilla omat vastualueet
 - Kilpailun johtaja vastaa kilpailun organisoinnista tapahtumana
 - Ylituomari vastaa kilpailun urheilullisesta puolesta avustavien tuomarien kanssa
- **HUOM!** Kuten aiemmin on tullut esille kilpailun johtaja vastaa
 - Kilpailukohtaisen organisaation ylin hallinnosta ja tarvittavien lupien hankkimisesta
 - Logistiikasta (kilpailualue, varusteet, tarvittavat laitteet, ajoneuvot jne.=> toki vastuita voi ja kannattaa delegoida)
 - Kilpailun turvallisuudesta (järjestysmiehet, liikenteenohjaajat, poliisi, moottoripyörät)
 - että kilpailualueella on kilpailulääkäri tai ensivaste ja ambulanssi
 - Teknisestä avusta ja palvelusta

2) Kilpailutapahtumaan (urheiluosio, ei hallinto) liittyvät avustustehtävät

- Informaatio moottoripyörä (Suomen kisoihinkin ehdoton tulevaisuuden toimi)
 - raportoi kilpailun ylituomarille tai kilpailuradiolle kilpailijoiden numerot ja niiden väliset ajalliset erot irtiottojen aikana. Voi toimia yhteistyössä 2. tuomarin (karavaanin edessä) kanssa kun ero on n. 2'
 - Jos kilpailussa olisi kaksi infomoottoripyörää se voidaan sijoittaa

- eteen auttamaan irtiottotilanteissa
- pääjoukosta tippuneen ryhmän takana josta voi informoida eri tilanteista joukkueen johtajia
- Neutraalihuolto
 - Huolto tulee organisoida kilpailun järjestäjän toimesta yhteistyössä pyöräilyä tukevien yritysten kanssa.
 - Kilpailussa tulee olla kolme neutraalihuoltoautoa joista kaksi voi olla 2. tuomarin edessä ja yksi karavaanin perällä josta ylituomari voi käyttää autoa tarpeeseen.
 - Huoltoautoa tulee ajaa kokeneet ajajat ja autossa tulee olla mekaanikon lisäksi huoltotarvikkeita ja puolen litran käyttämättömiä vesipulloja irtiotossa olevia varten kunnes kilpailijoiden omat huoltoautot pääsevät heidän luo.
- Moottoripyörät
 - Moottoripyörien käyttäminen kilpailuissa on tervetullutta edellyttäen että moottoripyöräilijät tuntevat pyöräkilpailun luonteen ja osaavat lukea tilanteita, sillä kilpailuainekainen kommunikointi on vaikeaa.
 - Moottoripyörät sijoitetaan eteen jossa niitä voidaan käyttää liikenteen ohjaamiseen ja irtiottojen turvaamiseen.

HUOM: Kilpailun ylituomari keskustelelee moottoripyöräistä ja neutraalihuollosta vastuullisten kanssa varmistaen heille tehtävät. Moottoripyöräistä ja neutraalihuollosta vastuullisten tulee olla joukkueenjohtajien ja tuomarineuvoston kokouksissa oleminen on toivottavaa.

- Kilpailulääkäri
 - Mikäli kilpailussa on nimetty lääkäri ja hänellä on auto käytössä kuten on toivottavaa, hänen paikka on karavaanissa heti kilpailun ylituomarin takana.
- Ambulanssi
 - Ambulanssi toimii kilpailun lääkärin alaisuudessa ja sijaitsee karavaanissa huoltoautojen takana. Ambulanssi puuttuu kilpailutilanteeseen erillisestä käskystä.
- Luuta-auto
 - Mihin onkaan hävinnyt luuta-auto kotimaisista kisoista (2005). Luuta-auton läsnäolo helpottaisi maalituomarien tehtäviä keräämällä kaikki kilpailusta luopuneet kilpailijat kyytiin tai ainakin heidän numerot ja informoisi näistä tapauksista maalia. Luuta-auton paikka karavaanissa on viimeinen.
- Viralliset vieraat
 - Mikäli kilpailussa on virallisia vieraita kilpailuorganisaation kutsusta he liikkuvat kilpailun aikana organisaation järjestämällä kyydityksellä. Kilpailuorganisaation ja kilpailun sidosryhmien kuten mainostajien yhteistyölle tapa on merkittävä merkittävien vieraiden päästessä seuraamaan esim. tukemaansa tapahtuman kilpailijoita läheltä.
 - Tavalla voi olla myös merkittävä vaikutus tapahtuman jatkoon ja yhteistyökuvioiden jatkumisen kannalta. Kilpailun ylituomari tulee hyväksyä menettely, joskin vieraat ovat tuomariston ja kilpailun johtajan kehoitusten alaisia.
 - Vieraiden sijainti on yleensä karavaanin edessä 2. tuomarin luvalla. Jos vieraat ovat irtiottoryhmän takana, heidän paikka on neutraalihuollon tai joukkueen huoltoauton takana. Vieraat voivat liikkua hetkittäin sivuttain nähdäkseen kilpailijat kulmasta,

mutta heidän täytyy palata nopeasti omalle paikalleen ja aina muistaa antaa etuoi-
keus joukkueen huoltoautolle.

- Jos vieraat ovat pääryhmän takana heidän täytyy edelleen huomioida joukkueiden huoltoautot. Mikäli edessä on kapea tai vaikea maastokohta vieraiden autot täytyy siirtyä joukkueiden huoltoautojen taakse.
- Kaikesta huolimatta vieraiden täytyy poistua kilpailusta 10 km ennen maalia.

IV - AJONEUVOJEN SIJAINTI KARAVANISSA

1) Kilpailukaravaani

- Jokaisella karavaanissa olevalla ajoneuvolla on tietty tehtävä ja sijainti alla olevan mallin mukaisesti.

V – TUOMARIEN AJONEUVOT JA TEKNISET APUVÄLINEET

- Jokaisella tuomarilla on kuljettaja ja ajoneuvo, jolla tuomari voi liikkua vapaasti tilanteisiin jossa hänen läsnäolonsa on oleellinen. Kansainvälisissä kilpailuissa tuomariautoissa tulee olla avattava kattoikkuna.
- Radioyhteydet:
 - Jokaiselle tuomarille tulee olla toimiva radiopuhelin tietyllä ennalta määritetyllä taajuudella kommunikointiin joukkueiden, lääkärin, maalin jne. kanssa
 - Kilpailuradiotaajuus
 - Tuomareiden keskinäiseen kommunikointiin varattu radiotaajuus joka ei häiritse kilpailun muuta radioliikennettä ja joka edesauttaa tuomarien tehokkaampaa kilpailun hallintaa.
- Tuomarineuvoston jokaisen jäsenen tulee keskustella etukäteen ajoneuvon kuljettajan kanssa esitelläkseen itsensä ja tarkistaakseen radioiden toimivuus ja kertoakseen kuljettajalle heidän sijainnin kilpailussa.

VI – LÄHTÖ

- Riippuen kilpailusta, lähtö voi olla
 - Välitön, jolloin organisaation tulee huolellisesti organisoida ajoneuvojen sijainti ennen starttia.
 - Neutraali; tie neutralisoidaan max 10 km kilpailuorganisaation tai 2. tuomarin toimesta. Varsinaiseen lentävään lähtöön asti pidetään punaista lippua näkyvillä ja kun 0 km ilmoitetaan (varsinainen lähtö) kunhan on varmistettu että kaikki kilpailijat ovat yhdessä.
 - Teoreettinen lähtö; sama kuin edellä mutta lähtö tapahtuu seisovana kilpailuorganisaation ohjeistuksen mukaisesti.
 - Lähdön neutraalin osion aikana ylituomari voi varmistaa, että kaikkien osapuolten radiot toimivat ja muistuttaa kilpailukohtaisista turvallisuusseikoista, ilmoittaa mukana olevien kilpailijoiden nimet siltä varalta että lähtölistaan on tullut muutoksia joita ei ole voitu aiemmin toimittaa kaikille.
 - Heti kun lähtö tapahtuu 0 kilometristä, jokaisen auton on oltava omalla paikallaan ja tarvittaessa ylituomari muistuttaa liikennesäännöistä.

VII - KILPAILUN JOHTAJA JA TUOMARIT KILPAILUN AIKANA

1) Kilpailun johtaja

- Kansallisesti kilpailun johtaja ei ole karavaanissa yleensä mukana vaan maalialueella.
- Jos kilpailun johtaja olisi karavaanissa, hänen paikkansa on 2. tuomarin edessä. Sieltä hän raportoi taaksepäin reitille vastaan tulevista liikennejakajista, liikenneympyröistä, kaapeikoista, hidasteista ja kaikesta mikä saattaa vaarantaa kilpailijoiden turvallisuutta sekä viimeisen 50 km alkamisen samoin kuin viimeiset 25, 20, 10, 5, 4, 3, 2,1 km sekä kiinteiden huoltopisteiden alkamisen ja loppumisen sekä lähestyvät kirit.

2) Tuomarien sijainti ja erityiset tehtävät

- Tuomarit vastaavat kilpailun urheilullisen puolen hallinnasta
- Tuomaristossa normaalisti on
 - Kilpailun ylituomari
 - Avustavat tuomarit (2, 3 ja 4)
 - Maalituomari (avustajat mahdollisia)
 - Ajanottaja (avustajat mahdollisia)
 - Moottoripyörätuomarit
 - Avustava tuomari luuta – autossa

3) Tuomarineuvoston puheenjohtaja, eli ylituomari

- Karavaanissa **AINA** pääjoukon takana. Tässä pääjoukolla ei välttämättä tarkoiteta isointa ryhmää vaan kilpailun kannalta merkityksellisintä (etapeilla kilpailun johtajan paita)
- Kutsuu joukkueen huoltoauton huoltamaan ajajiaan, joskaan tämä ei ole ylituomarin päätehtävä
- Ylituomari päättää mikäli jokin ajoneuvo karavaanista voi siirtyä omalta paikaltaan.
- Antaa tarkkoja ohjeita kollegoilleen radion välityksellä
- On selvillä kollegoiden sijainnista
- Organisoii hallussaan olevat henkilöresurssit siten, että karavaani on hänen hallinnassaan.
- Sijoittaa huoltoautot (neutraali) siten, että eri ryhmien huoltotarpeet turvataan
- Valvoo:
 - varusteiden noutamista ja palauttamista huoltoautoista
 - tapaa jolla varusteet annetaan huoltoautoista
 - joukkueiden tapaa toimia, kun heille on annettu lupa huoltaa joukkuettaan (näkyvät juonittelut, käytetty aika, kilpailijan pitäminen kiinni autosta jne... tarvittaessa muistuttaa joukkuetta säännöistä.)

4) 2. tuomari

- Kilpailun alussa 2. tuomari ajaa ryhmän edessä. Periaatteessa hän sijoittaa itsensä irtiottoryhmän taakse kun välimatka on riittävä (kv. käytäntö 1 min, kotimaa 30 sek).
- Jos irtiottoryhmässä on vähän kilpailijoita ja heidän etumatka pääjoukkoon muodollinen, 2. tuomari voi valtuuttaa Suomeenkin joskus toivottavasti saatavan moottoripyörätuomarin, joka ajaa 2. tuomarin vieressä tai kilpailunjohtajan, mikäli kilpailunjohtajalla on auto karavaanissa, siirtymään irtioton taakse. Järjestävän organisaation käyttäminen näissä tilanteissa on omiaan syventämään yhteistyötä toimijoiden välillä.
- Jos 2. tuomari valtuuttaa jonkun muun toimijan, 2. tuomari pysyy pääjoukon edessä ja toimii vastaiskujen ilmaantuessa.
- Mikäli huoltoautot siirtyvät huoltamaan irtiottoryhmää, 2. tuomari siirtyy välittömästi irtiottoryhmän taakse. Tässä paikassa 2. tuomari toimii niin kuin ylituomari pääjoukon takana.

Tätä velvollisuutta ei voi delegoida järjestävän organisaation jäsenille, sillä tilanteeseen liittyy lisääntynyt urheilullinen näkökulma.

5) 3. ja 4. tuomari

- 3. tuomari ajaa joukkueiden huoltoautojen keskellä. Hän ajaa huoltoautojen vasemmalla puolella jos maan lainsäädäntö sallii, mutta kuten Suomessa 3. tuomari ajaa kahden huoltoauton välissä.
- Tästä asemasta 3. tuomari voi tukea nopeasti ylituomaria, mikäli tarve syntyy.
- 4. tuomari ajaa huoltojen takana
- 3. ja 4. tuomari ovat sijainniltaan erinomaisessa asemassa jossa he voivat valvoa:
 - niiden kilpailijoiden paluuta pääryhmään, jotka ovat kärsineet teknisestä tai muusta viasta ja jääneet sen vuoksi ryhmästä
 - ettei kilpailijoita työnnetä takaapäin tai että kilpailijat eivät pidä kiinni huoltoautostaan.
 - Isoissa onnettomuustilanteissa 3. ja 4. tuomarit valvovat kilpailijoiden ja huoltoautojen muodostamaa pitkää karavaania.
 - Huolehtii, että vahingoittuneet pääsevät nopeasti hoitoon ja että onnettomuuden jälkeinen lepääminen autoja vasten on ajallisesti säädyllinen samoin kuin että ajoneuvojen nopeudet pysyvät kohtuujarjoissa.
 - Varmistaa, että kilpailijoiden huoltaminen liikkuvasta ajoneuvosta noudattaa samoja periaatteita
 - Informoi edessä olevaa tuomaria siinä vaiheessa kun jälkeen jäänyt ryhmä lähestyy karavaania, että takaa on tulossa ryhmä takaisin ryhmään.

6) Maalituomari (ja hänen mahdollinen avustaja)

- Maalituomarin sijainti riippuu maan tavoista ja tapahtuman luonteesta. Suomessa maalituomari on kilpailujen luonteesta (kierrosajot) kiinteästi maalialueella jossa hän valvoo välikirit ja maaliintulon sekä pitää kirjaa muodostuneista ryhmittymistä.
- Mutta maalituomari voisi olla
 - yksipäiväisissä kilpailuissa karavaanin edessä tai takana
 - etapeilla karavaanin kärjessä
- Jos maalituomari olisi karavaanin perässä
 - hän voisi toimia lisätuomarina ja avustaa 4. (tai 3.) tuomaria jos useat kilpailijat ovat jääneet jälkeen.
 - hän pitäisi kirjaa jälkeen jääneistä ja keskeyttäneistä kilpailijoista
 - hänen pitäisi poistua ajoissa (20 km ?) karavaanista maaliin.
- Jos maalituomari olisi karavaanin kärjessä
 - hän voisi avustaa 2. tuomaria tarvittaessa
 - valvoo välikirit
 - hän poistuisi ajoissa karavaanista ehtiäkseen maaliin hyvissä ajoissa ennen kilpailijoita.

7) Ajanottaja (ja hänen mahd. avustaja)

- Kotimaan kilpailuissa ajanoton johtaja avustajineen on yleensä kiinteästi maalialueella johtuen kotimaan kilpailujen luonteesta (kierrosajo).
- Kv. käytäntö on, että ajanottaja on kilpailun luonteesta riippumatta karavaanin kärjessä olevassa ajoneuvossa.
- Yhdenpäivän kilpailuissa ja mikäli maalituomari ajaa karavaanin kärjessä olevassa ajoneuvossa, ajanottaja voi olla samassa ajoneuvossa.
- Etappikilpailuissa ajanottajalla on kuitenkin oltava oma ajoneuvo

- Tehtävät
 - Tunnin ajon jälkeen
 - ilmoittaa edellisen tunnin keskituntinopeuden
 - kilpailun nopeuden kahden, kolmen ... tunnin ajon jälkeen
 - Kaikissa tilanteissa joissa on mahdollisuus tilanteen hetkelliseen neutralisointiin (rautatieylitykset, kääntösillat jne.) ajanottaja sijoittaa itsensä näihin kohteisiin voidakseen ottaa ajan
 - Voi avustaa maalituomaria välikireissä

8) Tuomareiden välinen toiminta

- Kuten selostukset aiemmin ovat osoittaneet, tuomarit ovat harvoin staattisessa asemassa kilpailun aikana.
- Sen sijaan tuomareiden menestyksellinen toiminta riippuu heidän liikkuvuuteen ja nopeuteen jolla he siirtyvät tilanteesta toiseen kilpailun aikana.
- Sanan ” väliin puuttuminen ” sisältää oletuksen, että tuomarit muodostavat tehokkaan joukkueen jossa jokainen sen jäsen tukee ja kannustaa toisiaan.
- Tuomareiden päätösten tehokkuus riippuu tuomareiden kyvystä arvioida tarkasti kilpailun aikaisia tapahtumia
 - visuaalisesti jos maasto mahdollistaa sen
 - tai toimimalla kilpailuradion antaman tiedon pohjalta
- Kilpailun läpiviemiseksi olennaisten periaatteiden yhtenäinen soveltaminen
- On oleellista antaa selkeät ja tarkat määräykset sekä ymmärtää ja soveltaa niitä.

<u>KILPAILUTILANTEET</u>

I – AJONEUVOJEN LIIKKEET KILPAILUN AIKANA

1) Yleiset huomiot

- Ankarat säädökset säätelevät ajoneuvojen liikkumista kilpailun aikana ja tuomarit ovat vastuussa sääntöjen soveltamisesta antamalla luvan liikkua tai hylkäämällä pyynnön liikkua.
- Ajoneuvojen sijainti ja liikkeet riippuvat kilpailutilanteesta, esimerkiksi kilpailijoiden ollessa yhtenä ryhmänä tai eri ryhmien välisten erojen mukaan.
- Vaikka välimatkat ilmoitetaan sekunteina ja minuutteina, niin ne eivät vastaa eroja metrisesti joilla voi olla merkitystä riippuen ollaanko tasangolla vai vuoristossa. Tuomarien tulee ottaa tämä huomioon antaessaan huoltoautoille ohjeet siirtyä ryhmän taakse.
- Eri ryhmien erot normaalisti ilmoitetaan kilpailuradion kautta informaatiomoottoripyörien avustuksella. Tuomarit voivat myös erityisistä syistä selvittää itsenäisesti eroja kiinteitä maastokohtia hyödyntämällä (tullaan ”kohtaan” nyt. Käykö kello ?). Menetelmä on erityisen hyödyllinen 3. ja 4. tuomarin näkökulmasta jotka saattavat joutua pidättelemään joukkueiden huoltoautoja jälkeen jääneiden kilpailijoiden takana.

2) Kilpailutilanteet

a) Irtiotto tapahtuu: heti kun väli kasvaa 25 – 30'', neutraalihuolto 1 pysähtyy ja siirtyy irtiottoryhmän taakse

KUVA

2. tuomari ilmoittaa huollon järjestelystä ja rauhoittaa takana olevia huoltojoukkoja; samaan aikaan irtiottoryhmän numerot otetaan ylös ja tunnistetaan ajajat joukkueittain (esimerkiksi toimivaa taukkua käyttämällä; ympyröidään esim. ko. numero)

TWD	P-P	Yritys	TuUl	KuoPs
1	11	21	31	41
2	12	22	32	42
3	13	23	33	43
4	14	24	34	44
5	15	25	35	45

- Tuomarit käyttävät kommunikoidessaan kilpailijoiden numeroita, ei nimiä.

b) Irtiottoryhmän ja pääjoukon välinen ero kasvaa 45:ään sekuntiin, 2. tuomari voi siirtyä irtiottoryhmän taakse.

c) Ilmoitettu ero ryhmien välillä on 1 minuutti (kansallisissa kilpailuissa 30 '' neutraalihuollon puuttumisen vuoksi)

- **Teoriassa**, joukkueen johtajat voivat pyytää lupaa siirtyä irtiottoryhmän taakse edellyttäen että joukkueen ajaja on irtiottoryhmässä. Ylituomari kuitenkin päättää huomioiden kilpailijoiden lukumäärän ja maasto-olosuhteen päästetäänkö ketään joukkueista irtiottoryhmän taakse, sillä autojen lähtiessä ohittamaan useita ajoneuvoja ohitus synnyttää kiihdytyksen siten että:
 - Pääjoukon kärjessä vauhti kiihtyy
 - Ohittavat ajoneuvot synnyttävät tahto – tilan
 - Pääjoukkoon asetetaan psykologinen rasitusvaikutus ohittavien ajoneuvojen matkustajien huutaessa autosta kannustusta
 - Pääjoukon ja irtiottoryhmän välinen ero täytyy selvittää uudelleen.

VAROITUS !

- Huoltoautojen päästäminen irtiottoryhmän taakse täytyy olla hyvin organisoitu. Kaksi tai kolme autoja voidaan päästää mutta jos päästetään enemmän se voi haitata irtiottoryhmän mahdollisuuksia. On tarkoituksen mukaisempaa antaa joukkueiden huoltoautojen odottaa hetki ja päästää heidät kun ero on ~1'30'' (kansallisissa 45'') riippuen kuinka monta halukasta on.
- Joka tapauksessa huoltoautojen ohitukset ovat vaarallisia pääjoukon kilpailijoille. Ohitusten yhteydessä voidaan myös rikkoa sääntöjä mikäli ajoneuvosta annetaan kilpailijoille tarvikkeita tai kilpailijat ottavat ajoneuvosta kiinni ja lepäävät.

(Kuvat 3 ja 4)

Huom. Kaikki välimatkat ovat esimerkkejä eivätkä sinänsä edusta mitään täsmällistä olemassa olevaa sääntöä.

d) Irtiotto vakiintuu ja välimatka pääjoukkoon kasvaa: Ylituomari voi päästää muita ajoneuvoja karavaanista (lehdistö, vieraat)

- 2. tuomari ohjeistaa 2.neutraalihuollon siirtymään 1. neutraalihuollon paikalle ja 1.neutraalihuollon ryhmän eteen tulevia irtiottoryhtyksiä varten.
- 2. tuomarin tulee olla aina irtiottoryhmän takana, jos mukana on joukkueiden huoltoautoja. Jos ryhmässä olisi 2 tai 3 kilpailijaa ja paikalla ei olisi joukkueiden huoltoautoja, 2. tuomari voisi jättää ryhmän valvonnan moottoripyörätuomarille tai maalituomarille ja itse voisi jäädä pääjoukon eteen mahdollisten vastairtiottojen varalta (Kuva 5).
- Koska kansallisissa kilpailuissa toistaiseksi neutraalihuolto ei toimi ja meillä ei ole moottoripyörätuomareita ja kilpailujen luonteesta johtuen maalituomari on maalialueella, 2. tuomari on irtiottoryhmän takana ja informoi kärjen tapahtumista muuta karavaania ja avustaa ylituomaria välimatkojen selvittämiseksi.

e) Syntyy vastairtiotto irtiottoryhmässä:

- Niin pian kuin ryhmien välinen ero on sopiva, 1.neutraalihuolto siirtyy ajajien taakse ja niin pian kuin mahdollista 2. tuomari tai moottoripyörätuomari siirtyy vastairtioton taakse. Tästä eteenpäin ryhmien väliset erot ja ryhmien välissä olevat ajoneuvot määräävät tuomarien tehtävät.

1. esimerkkutilanne

- Iso irtiottoryhmä ja useita ajoneuvoja ryhmien välissä
 - Jos välimatka laskee alle 1' (kansallisissa 30 ''), lehdistö ja vieraat siirtyvät eteen ja joukkueiden huoltoautot jättyvät takaa-ajoryhmän taakse (edellyttäen että seuraavaan ryhmään on välimatkaa 1' [kansallisissa 30- 45 '']) tai pysähtyvät ja ottavat omat paikat karavaanissa (kuva 6).

2. esimerkkutilanne

- Pieni irtiottoryhmä joiden kanssa on neutraalihuolto
 - Kun ryhmien välinen ero laskee alle 30 '' , 1. neutraalihuolto siirtyy jälleen eteen tai ottaa taaempana olevan 2. neutraalihuollon paikan. 2. neutraalihuolto siirtyy pääryhmän eteen mikäli välimatka sallii (kuva 7). 2.tuomari ja muut toimivat kuvat osoittamalla tavalla.

3.esimerkkutilanne

- Ennakkosuosikkien ryhmä saavuttaa irtiottoryhmää
 - Kun ero pääjoukon ja takaa-ajajien välillä tarpeeksi iso, ylituomari siirtyy takaa-ajajien taakse 2. neutraalihuollon kanssa ja ottaa mukaansa muutaman joukkueiden huoltoauton. 3. tuomari ottaa pääjoukon valvonnan (kuva 8).

f) Pääjoukko jää edelleen

- Vaikeassa kilpailussa, joka saattaa johtua reitin vaikeudesta, sen pituudesta, sääolosuhteista (tuuli, sade), pitkäkestoisesta kovasta kilpailuvauhdista jne. pääjoukko voi hajota kärjestä tai keskeltä eikä niinkään pääjoukon takana jälkeen jääneiden kilpailijoiden toimesta (jotka jäävät pysyvästi jälkeen tai yrittävät päästä takaisin pääjoukkoon.

- Siten kuin mahdollista, ylituomarin tulee organisoida 3. neutraalihuolto eteen irtoavan ryhmän taakse ja 3.tuomari ylituomarin taakse, sillä kun nämä hajonnat tapahtuvat ylituomari suorittaa ”barrage – este ” taakse estääkseen huoltoautojen etenemisen (kuva 9).
- Jälleen täytyy muistaa kansallisten kilpailuiden luonne. Pääosa kilpailuista suoritetaan kahden tuomarin kokoonpanolla, jolloin tilanteiden soveltaminen vaatii erityistä valppautta.
- Kun välimatka on tarpeeksi pitkä (80 – 100 m) ylituomari sijoittaa itsensä irtoavan ryhmän taakse 3.neutraalihuollon kanssa. 3.tuomari jatkaa huoltoautojen pidättelyä ja päästää ensin lääkäriauton etenemään (lääkäri ei kuitenkaan ole ensisijainen). Tämän jälkeen 3. tuomari päästää ryhmissä 3 – 4 ajoneuvoa, ja kun välimatka kasvaa (kuva 10)
- 3. tuomari jättää taakse jääneet kilpailijat takana olevalle moottoripyörätuomarin valvontaan ja itse siirtyy ylituomarin ja 3. neutraalihuollon luo jne (kuva 11).

HUOM: Vaikeita tilanteita syntyy, kun pääjoukko hajaantuu useiksi ryhmiksi ja tuomareita ei riitä valvomaan jokaista ryhmää. Tällöin ryhmien valvonnan suhteen valintoja tehdään sen mukaan mitkä ovat ryhmien erot, ryhmien kokoonpano ja ajoneuvojen lukumäärän mukaan

- Joissakin yksittäisissä tilanteissa ylituomari voi estää huoltoautojen etenemisen ja laittaa 3. neutraalihuollon edempänä olevan ryhmän taakse odottaessaan 3. tuomarin saapumista.
- Näissä tilanteissa moottoripyörätuomarin tulee siirtyä eteenpäin ja valvoa eri ryhmiä sillä kilpailijat voivat aina yrittää päästä huoltoautojen imussa edellä olevaan ryhmään.
- 3. tuomarin tehtävät ovat ilmiselvästi monimuotoisimmat ja vaikeimmat tuomareista, joten 3. tuomarin tehtäviä ei tule antaa aloitteleville tuomareille.

g) Kilpailijoiden nouseminen takaisin ryhmään:

- Tuomareiden tulee olla jatkuvasti valppaana, sillä taakse jääneet kilpailijat voivat nousta takaisin ryhmään maaston myötä (pitkä alamäki) tai ryhmän vauhdin hidastuessa.
- Olisi moottoripyörätuomarin velvollisuus ennakoida tilanne ja toimia siinä vaiheessa kun matka karavaanin perään lyhenee 200 metriin. Ryhmän vauhdista riippuen moottoripyörätuomari nousee ylöspäin tai informoi 3. tuomaria radiolla kilpailijoiden palaamisesta ryhmään. 3. tuomari pysäyttää tällöin karavaanin (kuva 12).
- Suomen kilpailuissa ongelma on todellinen niin kauan kun toimimme kahdella tuomarilla. Tuomarille ei ole muuta vaihtoehtoa kuin tarkkailla mitä takana tapahtuu ja toivoa, että huomaa takana tulevat riittävän ajoissa että ehtii pysäyttää takana olevat autot ennen kuin ryhmä on autojen takapuskurissa.

h) rengasrikot, mekaaniset ongelmat, kaatumiset:

- Karavaania ei pysäytetä
- Näistä ongelmista kärsivät kilpailijat voivat pyrkiä takaisin ryhmää hyötymällä huoltoautojen synnyttämästä imusta
- Mutta palaaminen ryhmään auton tai moottoripyörän perässä on kielletty.

HUOM: On ymmärrettävä ja hyväksyttävä, että rengasrikot, mekaaniset ongelmat ja kaatumiset kuuluvat pyöräilyn lajin luonteeseen. Ongelmat ovat vain osa kilpailijoiden kokemista ongelmista.

Nämä ongelmat eivät kuitenkaan anna joukkueen huoltoautoille oikeutta vetää kilpailijoita sääntöjen vastaisella tavalla (kuvat 13 ja 14).

3) ERITYISTILANTEET

a) Onnettomuuden kokeneen kilpailijan palaaminen taakse jääneiden kilpailijoiden ryhmään:

- Tilanne on herkkä tuomareiden kannalta, mutta tuomarin täytyy päättää nopeasti tilanteesta riippuen pysäytetäänkö ajoneuvot vai ei:
 - **Kärjessä:** jos irtiotossa oleva ryhmä jakautuu kahdeksi ryhmäksi kilpailun loppupuolella ja ryhmien välinen ero jää pieneksi ja jos kärkiryhmästä yksi kilpailija kokee onnettomuuden:
 - **2.tuomari** ei pysäytä ajoneuvoja kun onnettomuuden kokenut kilpailija palaa toisena olevaan ryhmään. Mikäli ajoneuvot pysäytettäisiin, onnettomuuden kokenut kilpailija mahdollisesti pääsisi takaisin kärkiryhmään, mutta hänen mukanaan muutkin toisen ryhmän kilpailijat pääsisivät kärkiryhmään jolloin lopputulos todennäköisesti vääristyisi.
 - **Jälkeen jääneiden ryhmässä:** jos ryhmä on pieni, 3. - tai moottoripyörätuomari voivat pysäyttää ajoneuvot vaarantamatta kilpailun lopputuloksen vääristymistä.
 - **Mutta jos jälkeen jääneiden ryhmä on isohko, 3.** – tai moottoripyörätuomari voi edelleen pysäyttää ajoneuvot jolloin tilanteessa huomioitaisiin tilanteen urheilullinen puoli.
 - **Kilpailun loppuosalla** kun kilpailijat vahvistavat asemiaan ajoneuvoja ei pysäytetä.
- **TÄRKEÄÄ:** On tehtävä ero jälkeen jääneiden kilpailijoiden kohdalla sen mukaan ovatko he todella uupuneita vai joilla on tilapäisiä ongelmia kilpailun kovetessa ja sen välillä ketkä vielä yrittävät ylläpitää eroa ryhmää ettei se kasva ja jotka voisivat yrittää päästä ryhmää jos ryhmän vauhti hidastuisi.

HUOM: Etappikilpailuissa on oleellista tunnistaa jälkeen jääneiden ryhmässä olevien kilpailijoiden asemat eri kilpailumuodoissa (kokonais-, mäki-, kirikilpailu jne.). Kilpailun tai eri kilpailumuodon kärjessä olevan kilpailijan tippuminen ryhmästä koventuneen vauhdin vuoksi ja palaamiseen takaisin ryhmään onnettomuuden kärsineen kilpailijan kanssa ei ole urheilullisesta näkökulmasta samanarvoisia tapahtumana. Jos ajoneuvot pysäytetään ennen ryhmän saavuttamista, kärjessä olevalle kilpailijalle voi koitua peruuttamatonta harmia kilpailun loppuun asti.

b) Ison onnettomuuden myötä syntyy iso ryhmä ja karavaani menee sekaisin

- Tämän tyyppinen tilanne synnyttää sekaannuksen ja estää ajoneuvojen etenemisen. Ajoneuvojen suhteen ambulanssille on pyrittävä antamaan etuoikeus liikkumiseen.
- Moottoripyörätuomari olisi hyödyllinen näissä tilanteissa ajoneuvojen ohituksen organisoinnissa, onnettomuudessa loukkaantuneiden tunnistamisessa ja varmistuksessa että huoltoautot pääsevät mahdollisimman nopeasti takaisin ryhmän taakse.
- Ylituomarin ja 3. tuomarin täytyy päästä mahdollisimman nopeasti edellä menevän ryhmän taakse muodostaakseen karavaanin uudelleen ja mahdollistaen kilpailijoiden paluun ryhmään.
- Näissä tilanteissa maalaisjärjen käyttö on toivottavaa jos huoltoautot haluavat avustaa ajajiaan, tiedustella kilpailijoiden vointia ja korjata rikkoutuneita välineitä.
- Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että kaikki on sallittua joukkueen jäsenten tuomiseksi takaisin ryhmään. Tilanteessa tulee olla tahdikas.

c) Vuoristo-osuudet (Suomessa ehkä tunturit)

- Peruseriaatteet jotka on kuvattu edellisissä luvuissa pätevät.
- Imuvaikutus on lähes olematon ajoneuvojen ja kilpailijoiden vauhdin laskiessa.
- Sillä että vuoristossa jälkeen jääneet kilpailijat saavat lähes kosketuksen ajoneuvoon ja sen matkustajiin on kuitenkin psykologinen vaikutus vaikka he eivät saakaan lähestulkoon mitään etua auton takana ajamisesta.
- Tuomarin tulee huomioda tämä. Tämän seurauksena myös huoltoautoja kohtaan toimintaperiaatteita suhteutetaan olosuhteisiin.
- Heti vaikean nousun alusta ja edellyttäen että kärki ajaa suhteellista nopeutta, ei – kiipeäjät jäävät jälkeen ja ajavat yksin tai muodostavat ryhmän.
- Ylituomari pysäyttää ajoneuvot lyhyeksi ajaksi (100 m) ja sen jälkeen itse etenee pääjoukon taakse. Tuomarit toimivat viestikilpailun omaisesti ja etenevät portaittain.
- 3.tuomari on ensimmäisen jälkeen jääneen ryhmän takana huoltoautojen kanssa. Kun kohta pääjoukosta jää uusi ryhmä, ylituomari pysäyttää tarvittaessa ajoneuvot hetkeksi. (huom! 100 m 20 km/h:ssa = 20 sek.)
- Kun ylituomari siirtyy pääjoukon taakse, 3. tuomari ottaa hänen paikan huoltoautojen kanssa.

HUOM!

- Kilometri (1 km) ennen pitkän ja jyrkän nousun huippua autoja ei saa olla ryhmien välissä, sillä ajoneuvot ovat todellinen uhka kilpailijoiden turvallisuudelle, kun kilpailijat saavuttavat nopeasti edellä menevän ryhmän nousun jälkeisessä alamäessä.

MOOTTORIPYÖRÄTUOMARIT

- SUOMESSA EI SIIS TOISTAISEKSI OLE OLLUT MOOTTORIPYÖRILLÄ LIIKKUVIA TUOMAREITA, MUTTA TOIVOTAAN ETTÄ TILANNE MUUTTUU TULEVINA VUOSINA.

I – EETTISET PERIAATTEET

- Moottoripyörätuomarit (MT) tarjoaa arvokkaan avun tapahtuman hyvälle läpiviennille
- He toimivat kuten autolla liikkuvat tuomarit eri tilanteissa varmistaakseen tapahtuman menestyksellisen läpiviennin.
- Idea, että MT toimisivat kilpailutilanteessa avustavina tuomareina ilman päätösvaltaa ja ilman oikeutta toimia itsenäisesti on väärä. Päinvastoin kilpailun yleisen valvonnan ohella MT:n roolia voidaan laventaa avustaan huoltoautojen päästämisisä ja pidättämisisä samoin kuin siitä että kilpailusta suljettu kilpailija todella poistuu kilpailusta (jos toimi epäilyttä ei kannata toimia).
- MT:n rooli on oleellinen: heidän liikkuvuus mahdollistaa heidän siirtymisen tilanteesta toiseen nopeammin kuin auton. He ovat aina keskellä tapahtumia.

LEHDISTÖ JA TV

- Kansallisissa kilpailuissa voisi olla enemmänkin julkisen sanan edustajia raportoimassa kilpailusta suurelle yleisölle.

- Niin kauan kun tilanne on, että muutamissa kilpailuissa paikanpäällä on myös tv, niin tämän kappaleen anti on paras tuottaa kuvia.

ERITYISET TILANTEET TUOMAROINNISSA

Kilpailun urheilullisesta puolesta vastaavat tuomarit joutuvat kilpailussa moniin eri tilanteisiin jotka heidän tulee hallita. Tämä luku käsittelee joitakin näitä tilanteita ja oikeita toimintatapoja.

I – RADION KÄYTTÖ

- Radion käyttö kilpailussa on oleellinen. Ja tapa jolla sitä käytetään vaikuttaa palveluna niille tahoille jotka ovat mukana kilpailukaravaanissa. Seuraavassa on muutamia periaatteita joita radioiden käyttämisessä tulee noudattaa.
 - Jokaisen radion käyttäjän tulee identifioida itsensä selvästi ja täsmällisesti
 - Sano asia selkeästi jotta oleellisissa tilanteissa kaikki tietävät kuka puhuu ja mistä puhutaan. Älä koskaan käytä negatiivista asennetta puhuessasi radioon.
 - Tärkeät asiat sanotaan puhelimeen kahdesti ja varmistetaan, että kaikki ovat saaneet viestin.
 - Jos viesti on pitkä, pidä taukoja jotta mahdolliset kilpailijoita koskevat tiedotteet mahtuvat viestien väliin.
 - Kilpailun kehityksestä riippuen on oleellista, että eri ryhmien kokoonpanot ja välimatkat ilmoitetaan säännöllisesti radiossa samoin kuin tietyin väliajoin kertoa kilpailun yleisestä kulusta.

HUOM: Radion käytön edellytys on, että radioyhteys on kaikkiin karavaanissa oleviin ajoneuvoihin, mutta sen lisäksi tuomareilla, moottoripyörätuomareilla ja informaatio moottoripyörillä tulee olla kullakin itsenäinen radiokanava käytössä. Itsenäinen kanava mahdollistaa toimijoiden itsenäisen toiminnan ja tiedon levittämisen vain niille joita se koskettaa.

On myös oleellista, että radiossa välitetään vain kilpailuun liittyvää asiaa. Epäoleellisten tietojen puhuminen radiossa voi heikentää sanojan arvostusta.

II – RYHMIEN KOKOONPANOJEN, SIJAINTIEN JA VÄLIMATKOJEN TIEDOT

- Tiedot ovat kilpailun hallinnon kannalta oleellimmat
- Jos käytössä on informaatiomoottoripyörä, se ilmoittaa ryhmässä olevien numerot ja ryhmien väliset erot liikkuen irtiottoryhmän ja pääjoukon välillä. Kun välimatkat kasvavat ja kun ne lasketaan minuuteissa tuomarien tulee tehdä yhteistyötä säännöllisesti saadakseen väliajat selvistä maastokohdista (jokin tietty tienvarsikyltti jne.).
- **Tärkeää:** Kuten olemme nähneet ajoneuvojen liikkuminen riippuu ryhmien välisistä eroista, mutta erot voivat olla myös hyödyllisiä erityisissä kilpailutilanteissa jotka edellyttävät kilpailun neutralisointia tilanteissa kuten:
 - suljetut rautatiepuomit tai nostetut sillat
 - eri tapahtumat reitin varrella
 - mahdollisuus taata kilpailijoiden turvallisuus
 - reitti on muuttunut käyttökevottomaksi (lumi, rakeet, kaatuneet puut, tietyöt, liikenneonnettomuudet jne.)

Näiden mainittujen syiden ja muiden vastaavien ongelmien vuoksi ryhmien välisten erojen ja ryhmien kokoonpanojen tilastoiminen on oleellista.

III – KILPAILIJOIDEN HUOLTAMINEN

- Kiinteät huoltopisteet rajatulla alueella tulee olla suhteellisen pitkiä (n. 5 km) ja viisaasti sijoitettu reitin matkan ja profiilin perusteella esim. 80 – 100 lähdöstä ja tasaisella maastoalueella tai lievästi kaltevassa kohdassa.
- Ajoneuvoista huollettaessa ensimmäisten 50 km:n ja viimeisen 20 km:n aikana ravintohuolto ei ole sallittu, elleivät sääolosuhteet siihen pakota ja tuomarineuvosto niin päättää. Huollot ovat sallittu
 - asutusalueiden ulkopuolella ja suhteellisen leveällä tiellä. Alamäessä ja ylämäissä huolto ajoneuvosta ei ole sallittu.
 - huoltotoimenpiteet yleensä vaikeuttavat ajoneuvojen liikkumista. Täytyy muistaa että huollot tapahtuvat yksitellen tuomariauton takana.
 - mikäli ryhmässä on n.15 ajajaa huolto voidaan suorittaa ryhmän takana.
 - huolto pitää tapahtua nopeasti. Pulloon kiinni jääminen voidaan tulkita takaa työntämiseksi ja siitä voidaan rangaista.
- Huoltoa ei katsota varsinaiseksi oikeudeksi, joten huoltopyyntö voidaan evätä tilanteesta riippuen. Joskus tuomarit voivat sallia huollon kaltevisinkin maastokohdissa, mikäli huoltoa ei ole voitu syystä tai toisesta suorittaa pitkään aikaan.

HUOM: Kokeneet huoltoautokuskit voivat toimittaa tarvikkeita kilpailijoille jotka jättäytyvät ryhmän taakse siirtymällä ryhmän oikeaan laitaan. Tilanteessa on oltava tarkka, sillä joukkueen johtajat, jotka siirtyvät ryhmän taakse puhuakseen ajajalle, voi antaa siinä yhteydessä pullon. Kiinteää huoltopistettä lähestyttäessä kaikille ajoneuvoille tulee antaa käsky suorassa linjassa, sillä huollon yhteydessä voi esiintyä kaatumisia.

IV – LÄÄKINNÄLLINEN, MEKAANINEN JA TAKTINEN APU KILPAILIJOILLE

- Lääkinnälliset toimenpiteet tulee suorittaa nopeasti tuomariauton takana ja jos ollaan ylämäessä paikallaan. Onnettomuuden tai kaatumisen jälkeisen lääkintähuollon jälkeen ambulanssi tai vastaava ajoneuvo ei saa auttaa kilpailijaa pääsemään takaisin ryhmään.
- Mekaaninen apu annetaan samoin kuin lääkintäapukin. Apu toimitetaan ripeasti, mutta ylämäissä ja alamäissä huolto ei saa antaa. Mekaanikko ei saa nojata auton ulkopuolella vararenkien kanssa. Toimenpiteet suoritetaan paikoillaan ryhmän takana. Jos pyörä vaihdetaan maalityomaria tulee informoida runkonumeron puuttumisesta.
- Huoltoautoja monesti pyydetään nousemaan ryhmän tasalle antamaan ohjeita kilpailijoille. Tuomarin tulee arvioida mahdollisuus ottaen huomioon reitin luonne ja kilpailijoiden sijoittumiset jne.

MUISTUTUS: Vain yksi ajoneuvo kerrallaan nousta ryhmän taakse. Tämäkään ei ole oikeus siinänsä.

IV – KILPAILUN NEUTRALISOINTI

- Valitettavasti välillä tulee tilanteita joissa tuomarien ja kilpailun johdon täytyy keskeyttää, neutralisoida tai käynnistää uudelleen kilpailu tai tilanteita joissa olemassa oleva tilanne jää lopputulokseksi kilpailun keskeytymisen jälkeen. Nämä valitettavat tilanteet syntyvät eri syistä, joskus tilanteet voidaan ennakoida, mutta joskus tilannetta ei ennakoida, kuten:

- Tasoristeykset joita varten on olemassa kirjattu UCI:n ja kansallisiin sääntöihin liitetty sääntökohta. Näissä tilanteissa 2. ja 3. tuomarit siirtyvät ajoissa kärkeen voidakseen suorittaa tarvittavat toimenpiteet kun:
 - tasoristeys on kiinni ja kilpailu keskeytetään organisaation ja turvallisuusorganisaation avustuksella. Ryhmien kokoonpano ja välimatkat tulee olla selvillä. Kun puomit nousevat ajoneuvojen annetaan ohittaa ja sen jälkeen ryhmät lähtevät liikkeelle aikaerot huomioiden.
 - liikenne katkaistaan syystä tai toisesta
 - kilpailijoiden turvallisuutta ei voida enää taata
 - tiestä on tullut kilpailullisesti mahdoton sääolosuhteiden vuoksi.
- Tilanteesta riippumatta tilanteessa tulee käydä keskustelut kilpailun johdon, turvallisuus vastaavien ja joskus joukkueiden huoltohenkilöiden kanssa jotta paras mahdollinen ratkaisu saadaan aikaiseksi ja jotta ennen pysäytystä ollut tilanne saadaan turvattu.
- Jos kaikista toimenpiteistä huolimatta kilpailu joudutaan keskeyttämään esim. tasoristeysten kohdalla, ryhmien kokoonpanot ja aikaerot tulee olla selvillä. Tämän vuoksi asiat joita painotetaan kappaleessa ” Ryhmien kokoonpanojen, sijaintien ja välimatkojen tiedot”, ovat tärkeitä.

HUOM: Reitistä johtuvat virheet (kuten väärä reitti) voidaan nähdä yllä olevien mallien mukaisesti edellyttäen että kaikki ovat kärsineet virheestä ja että päätös kohtelee kaikkia osapuolia tasapuolisesti. Reittivirheet ovat kilpailun organisaation harteilla johtuen virheellisestä opastuksesta.

VI – FAKTAT, VÄLIKOHTAUKSET – KILPAILUN AIKAISET PÄÄTÖKSET

- Kilpailijoiden ja huoltojoukkojen käyttäytymisestä kilpailun aikana paljolti riippuu kuinka paljon tuomarien täytyy puuttua kilpailun kulkuun, esim.:
 - Tuomarin tai moottoripyörätuomarin havaitessa tilanteen jossa sääntörikkomus saattaa seurata, tuomarin tulee hidastaa omaa vauhtiaan, osoittaa selkeästi läsnäolonsa ja kutsuu joukkueen johtajan paikalle.
 - Toimenpiteen valmistuttua, joukkueen johtaja palaa karavaaniin omalle paikalleen ja tuomari seuraa ettei joukkueen johtaja jää seuraamaan ajajansa paluuta ryhmään.
 - Jos joukkueen johtaja pyrkii vetämään ajajansa ryhmään, joukkueen johtajaa varoitetaan radiolla (rangaistus kilpailijan vedättämisestä) ja jos hän edelleen jatkaa vetämistä, kilpailusta sulkemista voidaan harkita yksipäiväisessä kilpailussa ja karavaanin perälle siirtämisestä etepikilpailuissa.
- **Tilanteet, joista seuraa välitön poissulkeminen**
 - Jos kilpailija pitää ajoneuvosta tai moottoripyörästä kiinni
 - Kilpailijalle itselleen tai muille vaarallinen käyttäytyminen
 - Väkivaltainen käyttäytyminen toista kilpailijaa, toimihenkilöä tai kolmatta osapuolta kohtaan.
 - Suljetun tasoristeyksen (tai vastaavan) ylittäminen
 - Tarkoituksenmukainen oikaiseminen
 - Jos kilpailija loppukirin aikana ottaa toisen kilpailijan vaatteesta kiinni tai aiheuttaa toisen kaatumisen
 - Jos kilpailija poistaa kypäränsä kilpailun aikana
- **Poissulkeminen varoituksen antamisen jälkeen**
 - Sääntöjen vastaisen materiaalin antaminen ajajalle tai joukkueelle
 - Sääntöjen vastaisen avun antaminen loppukierroksilla

- Jos viimeisellä 20 kilometrillä tekninen tai lääkinnällinen huolto on luonteeltaan kyseenalainen.
- **Muutkin kuin yllä mainitut tilanteet saattavat johtaa kilpailusta poissulkemiseen.**

HUOM: Koska kilpailun aikana tilanteita saattaa syntyä kuin tyhjästä, tarkkaavuus ja tilanteisiin reagoimisen nopeus voi säästää sääntörikkomuksilta.

KILPAILUTILANTEET

Joitakin esimerkkejä käytännön tilanteista

HUOM!

Alla on esimerkkejä joistakin käytännön kilpailutilanteista, joita voi käyttää esimerkkinä tilanteiden hyvästä tuomareiden haltuunotosta. Sen lisäksi kuvista käy ilmi muun kilpailussa mukana olevan teknisen tuen roolista ja ajoneuvojen sijainneista. Reitin luonteesta ja jäljellä olevista kilometreistä saattaa luonnollisesti aiheutua muutoksia tilannekuvauksiin.

KILPAILUTILANNE 1

Ehdotettu menettely (1)

Ne toimijat joita ei normaalisti nähdä kansallisissa kilpailuissa on merkitty ”kv” – tunnuksella.

Tuomarineuvosto:

- Ylituomari (YT)
- 2 tuomaria (T2, T3)
- 2 moottoripyörätuomaria (MP1, MP2, MP3) (kv)

Tekninen avustus

- 3 neutraalihuoltoa (NH) (kv)
- Luuta-auto (LA) (kv)

Kilpailutilanne:

- 6 kilpailijaa kärjessä
- 12 kilpailijaa 55’’ jäljessä
- 1 ryhmä 2’ 15’’ jäljessä
- 2 ryhmä 4’ 05’’ jäljessä
- 7 kilpailijaa 5’ 15’’ jäljessä
- Viimeinen ryhmä (6 kilp.) 6’ jäljessä

(1) Huom: Kokonaiskilometrit voi huomattavasti vaikuttaa esitettyyn tilanteeseen

KILPAILUTILANNE 2

Ehdotettu menettely (1)

Tuomarineuvosto:

- Ylituomari (YT)
- 2 tuomaria (T2, T3)
- 2 moottoripyörätuomaria (MP1, MP2) (kv)

Tekninen apu:

- 3 neutraalihuoltoa (NH) (kv)
- 1 luuta-auto (LA) (kv)

Kilpailutilanne:

- 2 kilpailijaa kärjessä
- 6 kilp. 56’’ jäljessä
- 8 kilp. 1’ 59’’ jäljessä
- 5 kilp. 2’ 59’’ jäljessä
- 4 kilp. 3’ 50’’ jäljessä
- 12 kilp. 4’ 55’’ jäljessä
- 61 kilp. 5’ 50’’ jäljessä
- 4 kilp. 7’ jäljessä

(1) Huom: Kokonaiskilometrit voi huomattavasti vaikuttaa esitettyyn tilanteeseen

KILPAILUTILANNE 3

Ehdotettu menettely (1)

Tuomarineuvosto:

- Ylituomari (YT)
- 2 tuomaria (T2, T3)
- 2 moottoripyörätuomaria (MP1, MP2) (kv)

Tekninen apu:

- 3 neutraalihuoltoa (NH) (kv)
- 1 luuta-auto (LA) (kv)

Kilpailutilanne:

- 1 kilpailija kärjessä
- 6 kilpailijaa 49'' jäljessä
- Ryhmä 1' 49'' jäljessä (97 kilp.)
- Ryhmä 2' 52'' jäljessä (52 kilp.)
- 12 kilpailijaa 3' 59'' jäljessä
- Viimeinen ryhmä 4' 25'' jäljessä

(1) Riippuen kilpailun jäljellä olevasta matkasta tilanne voi muuttua.

KILPAILUTILANNE 4

Ehdotettu menettely (1)

Tuomarineuvosto:

- Ylituomari (YT)
- 2 tuomaria (T2, T3)
- 2 moottoripyörätuomaria (MP1, MP2) (kv)

Tekninen apu:

- 3 neutraalihuoltoa (NH) (kv)
- 1 luuta-auto (LA) (kv)

Kilpailutilanne:

- 26:n ajajan ryhmä kärjessä
- 32:n ajajan ryhmä 42'' jäljessä
- 29:n ajajan ryhmä 1'30'' jäljessä
- 7 ajajaa 2' jäljessä
- 4 ajajaa 3' 35'' jäljessä

(1) Jäljellä olevat kilometrit voivat muuttaa tilannetta

KILPAILUTILANNE 5

Ehdotettu menettely (1)

Tuomarineuvosto:

- Ylituomari (YT)
- 2 tuomaria (T2, T3)
- 3 moottoripyörätuomaria (MP1, MP2, MP3) (kv)

Tekninen apu:

- 3 neutraalihuoltoa (NH) (kv)
- 2 neutraaliMP (NMP) (kv)
- 1 luuta-auto (LA) (kv)

Kilpailutilanne: Mäkiosuus

- 1 ajaja kärjessä
- 2 ajajaa 35'' jäljessä
- 6 ajajaa 1' jäljessä
- Pääjoukko (15 ajajaa) 2'05'' jäljessä
- 26 ajajan ryhmä 3' jäljessä
- 7 ajajaa 3'50'' jäljessä
- 15 ajajaa 4'05'' jäljessä
- Bussi (62 ajajaa) 5'50'' jäljessä
- 7 ajajaa 6'40'' jäljessä
- Viimeinen ryhmä

(1) Jäljellä oleva matka voi vaikuttaa menettelyyn.

KILPAILUTILANNE 6 Ehdotettu menettely (1)

Tuomarineuvosto:

- Ylituomari (YT)
- 3 tuomaria (T2, T3, T4)
- 3 MPtuomaria (MP1, MP2, MP3) (kv)

Tekninen apu:

- 4 neutraalihuoltoa (NH) (kv)
- 3 neutraaliMP (NMP) (kv)
- 1 luuta-auto (LA) (kv)

Kilpailutilanne: Paris – Roubaix

- 1 ajaja kärjessä
- 2 ajajaa 45'' jäljessä
- 1 ajaja 1'39'' jäljessä
- 1 ajaja 1'55'' jäljessä
- 6 ajajaa 2'40'' jäljessä
- 5 ajajaa 3'55' jäljessä
- 1 ajaja 4'30'' jäljessä
- 25 ajajaa 4'50'' jäljessä
- 3 ajajaa 10'05'' jäljessä
- 7 ajajaa 12' jäljessä

(1) Jäljellä oleva matka voi vaikuttaa tilanteeseen.

VIIMEISET KIERROKSET JA MAALIIN TULO

I – Loppukierrokset

- Riippuen viimeisten kierrosten luonteesta menetelmät vaihtelevat
- Viimeinen kierros (ei stadion): kierroksen pituudesta ja ryhmien välisistä eroista johtuen tilanteet voivat olla kilpailijoille sekavia, joka voi johtua kilpailijoiden huolesta liittyen lopputulosten oikeellisuuteen. (**Tilanteeseen liittyvä sääntöpykälä:** ainoastaan samalla kierroksella olevat saman seuran kilpailijat voivat auttaa toisiaan.)

Tilanteessa noudatettava menettely:

- Ryhmän todentaminen ennen viimeiselle kierrokselle siirtymistä pysäyttämällä ryhmä ettei se sekaannu kierroksen edellä olevaan ryhmään.
- Maaliviivan ylittäneiden kilpailijoiden systemaattinen todentaminen
- Jos kärkir ryhmä (varsinkin) sekoittuu muiden ryhmien kanssa on oleellista saada kärkeen kuulumattomat kilpailijat pois sekoittamasta. Tähän soveltuu parhaiten moottoripyörätuomari.
- Jotta nämä tilanteet voitaisiin välttää kilpailuorganisaatiota voidaan kannustaa muodostamaan viimeisestä kierroksesta riittävän pitkän.

- **Stadionille päättävä kilpailu:** Sääntöjen mukaisesti kilpailijoiden täytyy ylittää maaliviiva ja sen jälkeen kiertää kierros. Ajat otetaan saapumisesta stadionille ja kilpailijoiden järjestys määräytyy loppukirin järjestyksen mukaan.

Menettelytapa:

- Kilpailuorganisaation tulee asettaa toimitsijoita siten että kaikki stadionille tulevat kilpailijat voivat todentaa ja jos tarve niin pysäyttää kilpailija ettei hän sekoitu kierroksen edellä olevan kanssa.
- Kelloa soimitaan kaikille joilla on maaliviivalla kierros kierrettävänä.

Loppukiriin sovellettava erityismenettely:

- Jotta kilpailijoiden järjestys saadaan mahdollisimman tarkasti, tuomarit ja toimitsijat eivät saa päästää maalialueelle mitään sellaisia ajoneuvoja jotka eivät sinne kuulu.
- Ylituomari voi pyytää kakkostuomaria valvomaan loppukiriä joko ryhmän edestä tai takaa. Jos valvonta tapahtuu edestä T2 siirtyy ajoissa maaliin josta voi seurata kiriä häiritsemättä tiedotusvälineitä. Jos mahdollista valvonta voidaan tehdä myös tv –monitoreista.

II – MAALI

1) Yleistä

- Maalituomarin rooli on kuvattu aiemmissa kappaleissa. Sen vuoksi tässä keskitytään tuomaan esiin maalituomariston (maalituomari, hänen avustaja, maalikamera operoija, ajanottaja(t) ja tuomarit tarvittaessa) toiminnan merkitys tiiminä.
- **Maalivaunu:** On yleistä ja toivottavaa, että kilpailuorganisaatio on toimittanut maalialueelle maanpinnasta korkeammalla olevan tilan tai vaunun josta maalituomaristo operoi.

Maalituomariston tehtävä:

- Luoda oikea tuloluettelo niin pian kuin mahdollista
- Tuloluettelon oikeellisuus on ensisijainen vaade, sillä joukkueet, kilpailijat ja tiedotusvälineet haluavat tiedot nopeasti. Jos taas käy niin, että kilpailija on tuloluettelossa kahteen kertaan, on merkitty keskeyttäneeksi vaikka todellisuudessa ei olekaan keskeyttänyt, niin tulokset jättää ikävän vaikutuksen sidosryhmiin.
- Tuomariston tulee myös kiinnittää huomiota tulosten saamisen nopeuteen. Yleisesti pidettynä aikarajana on kaksi tuntia tulosten julkistamisen nopeutena.

HUOM: Jotta palkintojen jako ja tiedotusvälineille menevä oleellinen tieto olisi saatavilla mahdollisimman nopeasti, maalituomarin tulisi julkaista esim. kymmenen kärki nopeasti.

2) Toimintojen aikajana

Maalituomarin tulee

- Jättää kilpailukaravaani noin 20 km ennen maalia ehtiäkseen maaliin ottamaan ajat huomioiden keskeyttäneet ja ryhmien koostumus mikäli maalituomari on karavaanissa mukana.
- Ilmoittaa välikirien voittajat kilpailuradion välityksellä, jotta joukkueen johtajat osaavat vaurautua mahdolliseen palkitsemistilaisuuteen siinä tapauksessa että ko. kilpailija ajaa maaliin asti.

Maalialueella (myös ensimmäisellä etapilla)

- Varmistaa ajanoton ja maalikameroiden toimivuus
- Selvittää kokonaiskilpailun kannalta kärkiajajien sijoitukset ja tarvittaessa jatkaa ajanottoa kunnes kaikki kilpailijat ovat saapuneet maaliin.

- Jos tarpeen asettaa avustaja tai tuomari hoitamaan hänen työtä jos hänen tulee lähteä keräämään keskeyttäneiden numeroita.
- Tarkistaa maalikameran kuvat, muodostaa kymmenen ensimmäisen sijoitukset jotka ilmoitetaan nopeasti organisaatiolle edelleen tiedostusvälineitä varten.

Toisesta etapista eteenpäin

- Muodostaa eri kilpailumuotojen luokitukset ilmoittamalla maalin ylittäneiden keskinäinen järjestys joka on saatu maalikamerasta sitä hoitaneelta henkilöltä (1). Jos tarpeen hänen avustaja voi kerätä kilpailijoiden numeroita kameralla tai vast. jotta kaikki maalin ylittäneet numerot ovat selvillä (2). Ja tuomareiden tietäessä ryhmien kokoonpanon, he voivat vahvistaa tuloksen tarvittaessa (3).
- Liittää jokaiseen kilpailijan numeroon hänen saavuttama aika
- Pyytää ylituomaria kollegoineen vahvistamaan tulos tai korjaamaan tulos mikäli loppukirin tapahtuminen myötä jonkun sijoitusta tulee muuttaa.
- Varmistaa tulosten pääsy tietojärjestelmiin, varmistaa tiedon oikeellisuus ja välittää tieto organisaatiolle edelleen lähettämistä varten.
- Varmistaa että mahdolliset bonukset ovat huomioitu tuloksissa.

1) Jos maaliin tulo on ongelmallinen kilpailijoiden numeroiden selvyuden suhteen esim. olosuhteista johtuen maalituomari voi sijoittaa avustajan tai tuomarin maalin jälkeen olevalle hidastusalueelle kameran kanssa. Tämä helpottaa ryhmän tunnistamista vaikka järjestys ei olisi oikeanlainen.

2) Maalituomari voi saada apua ryhmien koostumuksesta toimittamalla kameroita esim. kilpailun kärkeen ja ryhmien läheisyyteen.

3) Tuomareiden velvollisuus on tietää ryhmien koostumus.

HUOM: Maalituomari ja ajanottajat ovat vastuussa tulosten oikeellisuudesta. Heidän tulee varmistaa tarvittaessa tietonsa maalikameroista tai vast.

3) Erityistilanteet

- Tuomarit jäävät autoistaan heti maalin ylittämisen jälkeen josta he menevät tulospalvelun luo, koska viimeisten kilometrien tapahtumat joudutaan kenties purkamaan jolloin tuloksiinkin voi tulla muutoksia.
 - Kilpailijan onnettomuus prologilla eikä voi ajaa maaliin asti
 - Kilpailijan onnettomuus etapilla kolmen viimeisen kilometrin aikana eikä voi ajaa maaliin asti.
 - Kilpailija hyväksytty mekaaninen ongelma tai onnettomuus kolmen viimeisen kilometrin aikana, mutta pystyy ajamaan maaliin asti.

Erityistilanteet (kuvat 1 – 4)

- Ristiriitaiset loppukirit edellyttävät tuomareilta kirin tarkastamista TV – ruudusta (katso jäljempänä miten tässä herkässä tilanteessa tulee toimia).

4) Protokolla

Ylituomari pitää huolen siitä, että organisaation asettamia määräyksiä varsinkin kilpailijoiden läsnäolon suhteen noudatetaan.

III – TOIMET KILPAILUTOIMISTOSSA MAALIIN TULON JÄLKEEN

1) Huomioitavaa

- Kuten olemme lukeneet, monet toimet kilpailun jälkeen tapahtuvat maalivaunussa. Siellä valmistuu tulokset, jotka siirtyvät sähköisesti tai lähetin välityksellä kilpailutoimistoon edelleen jaettavaksi.
- Ylituomari sopii myös tuomarineuvoston tapaamisen vaunuun päättääkseen johtaako jonkun kilpailijan toimet tulosten muuttamiseen ja ajan antaessa myöden neuvosto valmistelee tiedotteen jonka ylituomari toimittaa kilpailukansliaan ja joka vahvistaa päätökset.

Huom: Mikäli edellä mainittuja toimia ei voida toteuttaa maalivaunussa, toimet tehdään kilpailutoimistossa edellä mainittuja periaatteita noudattaen.

2) Tulokset

- Tulokset vahvistaa **maalituomari** ja ajanottajat. Jotta tulokset olisivat nopeasti siinä kunnossa, että maalituomari voisi tulokset vahvistaa, on nykyään oleellista että maalitytomariston käytössä on tarkoitukseen soveltuva ja testattu tietokoneohjelma.
- Ohjelman ja nopean toiminnan myötä kilpailuorganisaatio voi jakaa tulokset kaikille sidosryhmille.
- Ylituomari varmistaa, että etappikohtaiset tulokset, ilmoittautuneet kilpailijat ja lähtölisat toimitetaan liittoon mahdollisimman nopeasti kilpailun päättymisen jälkeen.

Tuloksista tulee käydä selväksi (kv = UCI:n kisoissa lisäksi)

- Listaus rekisteröidyistä kilpailijoista (ilmoittautumiset)
- Lähtölista
- Kaikki kilpailun aikaiset luokitukset (välikirit, mäki jne)
- Luokitusten mukaiset tulokset
- Palkintojen rahallinen arvo (kv)
- Lähdössä olleiden kilpailijoiden lukumäärä (kv)

Ja liitteenä (kv)

- Lista karavaanissa olleista ajoneuvoista
- Onko maksettu starttirahaa
- Raportti

Kaikki materiaali toimitetaan kansalliseen liittoon. Ylituomari ottaa materiaalista kopion itselleen.

3) Tuomarineuvoston kokous

- Ylituomari organisoii kokouksen johon osallistuu kaikki tuomarineuvoston jäsenet. Jokainen neuvoston jäsen kertoo näkemyksensä kilpailusta.
- Tarvittaessa ylituomari konsultoi tilanteen nähnyttä toimihenkilöä mikäli tilanteesta seuraa rangaistus.
- Ylituomari johtaa tuomarineuvoston päätöksentekoprosessia ja toteuttaa mahdolliset rangaistukset.

a) Kiistanalaiset loppukirit

- Viimeaikoina MM – tasolla ja suurimmissa pyöräilykilpailuissa (kv tasolla) on ollut erityisen mielenkiintoisia loppukirejä jotka ovat jääneet pyöräilyä seuraavan yleisön mieleen.
- **Kilpailijat jotka panostavat erityisesti loppukiriin** pitkässä ja väsyttävässä kilpailussa eivät loppukireissä ole välttämättä ” täysissä sielun ja ruumiin voimissa”. Tietyissä tilanteissa

päätäväisyys voittaa kiri saattaa johtaa tilanteisiin joissa esiintyy toisillekin vaarallista toimintaa, joka sen lisäksi rikkoo sääntöjä.

- **Massakirien alkaessa** nämä asiat tulevat oleelliseksi sen lisäksi että kilpailijan taustalla, etenkin kv tasolla on joukkue jonka ainoa tehtävä on saattaa oman joukkueen kiritykki niin lähelle maaliviivaa hyvissä asemissa kuin mahdollista ennen kiritykin kirin avaamista. Käsistä jotka irtautuvat ohjaustangosta työntääkseen tai vetääkseen toista kilpailijaa, ojennetuista kyynärpäistä, kirilinjojen muutoksista jne. keskustellaan jatkuvasti. Näissä keskusteluissa kaikki ns. syylliset ovat kuitenkin vakuuttuneita omasta vilpittömyydestä ja syyttömyydestään.
- **Tässä vaikeassa tilanteessa** tuomarien tulee yrittää tuoda tilanteeseen neutraali ja objektiivinen näkökulma.
- Nykyisin ja kiitos aktiivisten tiedotusvälineiden (kv. tasolla) riidanalaiset tilanteet voidaan tarkastaa nauhalta uudestaan ja uudestaan. Tästäkin huolimatta mielipiteet tapahtuneista vaihtelevat tuomarineuvoston sisällä. Tämä osoittaa kuinka kompleksinen asia on.
- Toukokuussa 1993 UCI:n teknisen jaoston kirjoittama ja toimittama asiakirja selkeytti tilannetta huomattavasti.
- Pääasiaksi tuomareille tuli seurata onko kilpailija siirtynyt omalta kirilinjalta pois vai ei.
- Annettujen rangaistusten vakavuus on vähentänyt kilpailijoiden sääntöjen vastaista käyttäytymistä jonka myötä ongelmien esiintyminen on vähentynyt.
- Tämä osoittaa kuinka merkittävästä päätöksestä oli kyse ja mikä rohkeus päätöksen läpivientiin vaadittiin.

b) Tuomarineuvoston päätökset

- Nykyisin tuomarit ovat paremmin varustautuneet taistelussa sääntöjen vastaista toimintaa vastaan. Mutta ennen tätä sääntöken vastainen toiminta riskeerasi kilpailijoita ja haittasi lajin imagoa.
- Tuomarineuvosto voi päättää kilpailijan rankaisemisesta ja maaliintulojärjestyksen muuttamisesta. Näissä tilanteissa luotettava todistusmateriaali on oleellinen. Sillä ei ole merkitystä onko se video tai kakkos- tai kolmostuomarin sana tai muun virallisen luotettavan tahon informaatio. Jos asiasta on pienikin epävarmuus, päätöstä ei kannata tehdä.
- Kun määritellään onko joku tehnyt loppukirissä rangaistavan teon tarkastetaan
 - kilpailijoiden ajolinjat
 - onko ajolinjan muuttuminen estänyt muita kilpailijoita kirmästä normaalisti.
 - onko kirikäyttäytyminen ollut vaaraksi muille.
- **Mikäli sijoitusten alentaminen koskee kärkiajajia ylituomari informoi välittömästi**
 - kilpailijaa / kilpailijoita ja heidän joukkueitaan
 - kilpailunjohtajaa
 - maalituomaria joka muuttaa tuloslistaa
 - tiedotusvälineitä (kv – tasolla)

IV – SÄÄNTÖRIKKOMUKSET JA RANGAISTUSTEN ANTAMINEN

1) Yleistä huomioitavaa

- Objektiivinen rangaistuksen kovuuden asema ja reilu soveltaminen; nämä ovat kaksi periaatetta jotka osoittaa tuomarineuvoston ja sen puheenjohtajan, ylituomarin, laadun.
- On oleellista, että kaikkien tuomarineuvoston jäsenten raportit (kirjallinen kv – tasolla) tutkitaan huolellisesti. Raporteissa mainitut sääntörikkomukset täytyy tutkia; niiden syntymisen olosuhteet, vakavuus ja todellinen kilpailun kehitykseen liittyvä vaikuttavuus tulee huomioida.
- Joskus syvällisempikin tutkimus täytyy toteuttaa jotta vältytään ylireagoineilta ja huonoilta päätöksiltä.

Yhteenvetona:

- Jokainen annettu rangaistus tulee olla oikeudenmukainen, reilu, johdonmukainen sääntöjen mukaisesti ja lajin etiikan mukainen.
- Ylituomari joutuu silloin tällöin kohtaamaan tuomarineuvoston jäsenten erimielisyyden. Hänen tulee muistaa, että kaikki eivät tulkitse samaa tapahtumaa samalla tavalla.
- Tilanteessa hänen tulee rajoittaa kokemattomampien tuomarien innokkuutta.
- Näissä tilanteissa hänen tulee osoittaa psykologista silmää, johtaa keskustelua hienotunteisesti välttääkseen vastakkainasetteluja samalla kuin yrittää saada aikaan oikeuden mukainen päätös ärsyttämättä niitä jotka eivät ole samaa mieltä hänen kanssaan.

2) Tekniset seikat

- Annettujen rangaistusten taso on rangaistusten **minimitaso**. Tilanteesta riippuen rangaistusta voidaan koventaa mutta ei häivyttää.
- Tuomareiden velvollisuudet voivat vaatia tuomareita tekemään vaikeita, arvostelua herättäviä ja epäsuosiollisia päätöksiä. Tästä huolimatta tuomarit eivät voi välttää velvollisuuttaan.
- Olemassa olon ehto (sine qua non) edellyttää, että tuomarin päätöksen tulee ehdottoman varmuuden mukainen. Eli että **sääntörikkomus on tapahtunut ja sen tekijästä ei ole epäilystä**.
 - jos on vähäisintäkään epäilystä että näin ei ole, rangaistusta ei tule toimeenpanna kahdesta syystä
 - Tasa-arvoinen oikeus ei mahdollista syyttömän rankaisemista
 - Tuomarineuvoston laatu tulee kyseenalaiseksi mikäli se muuttaa toistuvasti jo tehtyjä päätöksiä.
- Tuomarit toimeenpanevat rangaistukset
 - Henkilökohtaisesti kilpailun aikana, esim. kilpailusta sulkeminen
 - Ryhmänä tuomarineuvoston kokoontumisen jälkeen ja raporttien tutkimisen jälkeen
- Vastoin yleistä käsitystä tuomareita ei voida missään olosuhteissa verrata poliisiin, jotka systemaattisesti yrittäisivät löytää sääntöjä rikkovia kilpailijoita.
- Tuomarietiikka velvoittaa tuomareita panostamaan ennaltaehkäisyyn eikä painostukseen. Toisin sanoin tuomarin tulee ennakoida tilanteita eikä odottaa niiden tapahtuvan antaakseen rangaistuksen.
- Sana, käden liike tai lyhyt puhallus pilliin voi tuottaa sellaisen huomion että potentiaalinen sääntöjen rikkoja ei tee aiottua tekoa, mutta ennen kaikkea toimet osoittavat että tuomarit huomioivat kilpailun kulkua jatkuvasti.
- Toinen oleellinen asia rangaistusten täytäntöönpanossa on pohtia onko tehty teko vakava vai mitätön: **tuoko tehty teko todellista etua tekijälle kilpailijoihinsa nähden**. Vastauksesta riippuu monissa tapauksissa toimeenpannaanko mahdollista rangaistusta.

3) Rangaistukset

- Alla on listaus alenevassa järjestyksessä rangaistuksista joita tuomarit voivat toimeenpanna:
 - varoitus
 - vakava varoitus (toimeenpannaan SPU:n ko. elimen toimesta)
 - sakko ja aika- tai pisterangaistus
 - sijoituksen alentaminen
 - kilpailusta poissulkeminen
 - Kansallisen liiton toimeenpanema kilpailukiello
 - myöhemmin toimeenpantava
 - välittömästi voimaanastuva
 - Kansallisen liiton toimeenpaneva lisenssin takavarikointi.
- Etappikilpailuissa aikarangaistukset sovelletaan kokonaiskilpailuun. Mutta tilanteesta ja rangaistuksen vakavuudesta riippuen tuomarineuvosto voi päättää, että rangaistus sovelletaan etapin tuloksiinkin.
- Tilanteesta riippuen rangaistua kilpailijan sijoitusta voidaan alentaa lisäämällä hänen saavutettuun aikaan rangaistusaika
- Etappikilpailuissa on mahdollista ottaa käyttöön myös kumulatiiviset rangaistukset, joissa rangaistusten luonne kovenee kilpailun edetessä ja sääntörikkomusten toistumisen myötä.
- Tällöin ylituomari määrää tuomarin joka ylläpitää kilpailunumeroittain alenevaa listaa rangaistuksista ajajista tai joukkueista. Rangaistusten vakavuus riippuu siitä kuinka monta kertaa sääntörikkomus on tehty etapin aikana. Seuraavalle etapille tilastot nollataan.

4) Tuomarineuvoston asettamat rangaistukset

- Rangaistuksen antamiseen liittyvät tuomarineuvoston päätökset tulee antaa täydellisen itsenäisen tilan vallitessa eikä päätöstilanteeseen saa vaikuttaa mikään tuomarineuvoston ulkopuolinen toimija. Kilpailun johtajaa tulee kuitenkin informoida vakavissa rangaistusten yhteydessä (kilpailusta sulkeminen, sijoituksen alentaminen jne.) jotta hän voi halutessaan esittää kantansa päätöksestä. Se jälkeen tuomarineuvosto päättää päätöksestä ja **ylituomari** informoi osallisia.
- Ylituomarin tulee:
 - Ylituomari informoi kilpailun johtajaa lehdistötiedotteen (tuomarineuvoston päätökset) sisällöstä ennen kuin tiedote toimitetaan kilpailun sihteeristölle (toimistoon edelleen toimitettavaksi). Olisi väärin kilpailuorganisaatiota kohtaan että sitä ei informoitaisi julkisuuteen saatettavista rangaistavista kilpailijoista ja rangaistuksista.
 - Informoida joukkueen johtajia ja rangaistavia kilpailijoita rangaistuksen syystä ja luonteesta.
 - Informoida lehdistöä erittäin vakavissa tilanteissa (kv)
 - Tarvittaessa kerätä tilanteen osapuolet kilpailutoimistoon selvittääkseen heille olosuhteet jotka voivat johtaa rangaistuksen antamiseen.
 - Kuulla eri lähteitä selvittääkseen tapahtumien luonteen.
 - Kuulla mahdollisesti muiden kilpailijoiden tekemät protestit.
 - Arvioida tuomarineuvostossa erifaktojen paikkansapitävyys.
 - Sääntöjen puitteissa pyrkiä luomaan eri näkemysten sovittaminen mahdolliseksi.

Kaikissa tapauksissa osapuolia informoidaan päätöksestä

- Rangaistukset toimitetaan kilpailutoimistoon, jossa ne kirjataan, monistetaan ja laitetaan jakoon.
- Sanamuodot rangaistuksissa tulee olla selkeä ja täsmällinen.
- Joskus on kuitenkin syytä selvittää tilannetta epävirallisemminkin

- Esimerkkinä joukkueenjohdolle: kilpailijaa työnnettiin huollon yhteydessä
- Esimerkkinä kilpailijalle: Ajotakin ojentaminen huoltoautoon tuomariauton edessä.
- Rangaistuksen esittäminen voi tapahtua seuraavan mallin mukaisesti:

Päätös no. Xxx

TUOMARINEUVOSTON PÄÄTÖS

Kilpailija [numero] [Sukunimi] [Etunimi] [Lisenssinumero / joukkue]

Rangaistuksen syy

Rangaistus: sakko, aikasakko, kilpailusta poistaminen jne.

Mihin sääntöpykälään annettu rangaistus pohjaa

5) Huomioitavat sääntörikkomukset

- Kaikkiin sääntörikkomuksiin tulee suhtautua vakavasti. Vakavimmat rikkomukset tunnetaan ja niihin sovelletaan säälimätöntä rangaistusta. On olemassa kuitenkin myös pieniä ja harmittomia sääntörikkkeitä, joihin kuitenkin tulee puuttua ja ne tulee poistaa pyöräilyn parista.
- Kaikki antavat huonon kuvan pyöräilystä urheiluna ja jos ne toistuvat kilpailussa ne antavat tekijöilleen edun muihin kilpailijoihin nähden.

Sääntörikkomusryhmiä

a) Varusteiden antaminen ajoneuvoon ja ajoneuvosta ottaminen

- Nämä toimet tulee tehdä tuomariauton takana. Tuomariauton kuljettajan tulee ennakoida tilanne ja siirtyä mahdollisimman lähelle ryhmän häntää turvallisuus huomioiden tai hieman sivuun, jotta taakse jäävä kilpailija ei joudu liian kauas ryhmästä.
- Näissä tilanteissa joukkueen johtajilla on paha tapa pitää kilpailijasta tai annettavasta pullosta kiinni ja samalla kiihdyttää ajoneuvon vauhtia antaakseen kilpailijalle lisävauhtia.
- Tuomarin tulee päättää onko teko mitätön vai saako kilpailija siitä liian suuren hyödyn. Jos hyöty on kohtuuton, tuomari päättää antaa rangaistuksen sen perusteella että kilpailijaa työnnettiin takaapäin.
- Rangaistuksen sanamuoto voi olla: ” Kilpailijaa työnnettiin hänen ottaessa ... ” Joukkueen johtajille ilmoitetaan kokouksessa miten tilanteeseen tullaan suhtautumaan. Etappi-kilpailuissa tilanteeseen suhtaudutaan vakavasti ensimmäisestä päivästä lähtien. Näissäkin tilanteissa ennaltaehkäisy on oleellista.

b) Ajoneuvoon nojaaminen

- Vaikka sana nojaaminen ei sisälly sanana säännöissä, tapaa toimia tulee valvoa systemaattisesti. Termi voidaan rivien välistä ymmärtää sääntöjen vastaisen huollon yhteydessä joukkueen huoltoautosta, ambulanssin tai vast. toimesta.
- Jokainen tietää, että vaikeuksissa oleva kilpailija monesti ja etenkin nousuissa kutsuu joukkueen huoltoautoa rasvaamaan ketjut, säätämään satulaa tai jarruja. Tavanomaista on, että kilpai-

lija tukee itsensä huoltoautoon ja mekaanikko työntää kilpailijaa huomaamattomasti samaan aikaan. Tuomari ei saa sallia tätä ja toiminta pitää katkaista välittömästi.

- Kilpailijalla joka kutsuu lääkäriä (karavaanista) luokseen, voi tämä käyttäytyminen olla mielessä. Mutta jos kilpailija on ollut onnettomuudessa, hänelle täytyy antaa mahdollisuus käyttää lääkärin palvelua tarpeellisen ajan.
- On tärkeää estää väärinkäyttö samalla kun turvataan lajin etiikka. Kun joukkueen johtaja siirtyy ryhmän tasolle puhuakseen kilpailijalle, kilpailijan ei saa antaa nojata huoltoautoon satoja metrejä.
- Joka tapauksessa, tilanteeseen tulee suhtautua vakavasti ja päättäväisesti radion välityksellä tai muilla keinoin ja estää sellaisen tilanteen jatkuminen joka ei palvele lajin luonnetta varsinkin jos kilpailua televisoidaan.
- Jos ajoneuvoa tulee ohjeistaa siirtymisestä omalle paikalleen ongelmatilanteissakin, niin radiossa todetaan vain, että ” joukkue X tai Y, olkaa hyvä ja siirtykää omalle paikalleen, kiitos” ilman että mainitaan varsinaista sääntörikkomusta. Tällä tavoin vältetään vastalauseilta tai tarpeettomilta kommenteilta, jotka kaikki karavaanissa kuulisivat.

c) Auton peesaaminen

- Periaatteen tulee olla selvä kaikille tuomareille. Kilpailija ei saa hyötyä auton tuottamasta il-mavirrasta.
- Kuitenkin tulee huomioida kaksi eri tilannetta joiden seuraamukset ovat täysin erilaiset
 - Onnettomuuden kärsinyt kilpailija: Avunsaannin jälkeen hän ehtii huoltoautoletkaan ja voi edetä huoltoautojen välistä ” hyppimällä ” ryhmään. Sallittu tapa
 - Jos kilpailija ei vastaavassa tilanteessa ehdi huoltoautoletkaan, huoltoauto ei saa jäädä odottamaan ja vetämään kilpailijaa viimeisenä huoltoautoletkassa olevan ajo-neuvon perään.

Mikä tulisi olla tuomarin asenne tilanteisiin?

- Tuomarin tulee tarkistaa tilanne ja puuttua siihen jos se on sääntöjen vastainen
- Jos tuomarin kehotusta ei noudateta:
 - Kilpailija suljetaan kilpailusta yksipäiväisessä kilpailussa ja joukkueen johtajaa rangaistaan
 - Kilpailijaa ja joukkueen johtajaa rangaistaan rangaistustaulukon mukaisesti etapikil-pailuissa.
- Jos joukkueen johtaja vetää perässään kilpailijaa ajoradan vasemmalla puolella saadakseen kil-pailijan takaisin ryhmään, tilanteeseen suhtaudutaan samoin kuin onnettomuustilanteessa jossa kilpailija ei ehdi huoltoautoletkaan.
- Annettu suoja auton takana mielletään lyhyeksi jos ” veto ” kestää alle 100 m. Jos veto kestää pitempään varoituksista huolimatta tilanne muuttuu ”jonkin aikaiseksi”.

d) Vastalauseet

- Vastalauseet otetaan vastaan siinä tapauksessa että vastalause koskee tuomarien sääntöjen vas-taista toimintaa kilpailun aikana.

YLITUOMARIN TEHTÄVÄT KILPAILUN JÄLKEEN

I – KILPAILUPAIKALLA

1) Tuomarineuvoston kesken

- Yleisenä sääntönä voidaan pitää että tämä ei ole tavanomaista mutta hyödyllistä kun se käydään rakentavassa hengessä.
- Jotta kokoontuminen on hyödyllinen, jokaisella tulee olla rohkeutta sanoa asiansa to-tuudenmukaisesti ja jokaisen tulee olla valmis kuulemaan rakentavia huomautuksia ja kommentteja.
- Kilpailun läpikäynti mahdollistaa
 - Tuomarineuvoston toiminnan arvioinnin tuomaroinnin näkökulmasta ja päätösten läpikäynnin
 - Positiivisten ja negatiivisten tapahtumien objektiivisen analysoinnin
 - Ongelmien löytäminen joka auttaa tulevaisuudessa vastaavien ongelmien välttämis-sessä. Ydin läpikäynnille.
- On toivottavaa, että kilpailun läpikäynnistä tulee tuomareiden normaalia toimintaa ja että sen myötä toiminta kehittyy positiivisesti jatkuvasti.

Huom! Etapeilla on mahdollista tehdä läpikäynti seuraavana päivänä hyvin nukutun yön jälkeen.

- Läpikäynnistä tulee informoida myös organisaatiota. Ylituomari informoi organisaatiota huomatuista positiivisista ja negatiivisista huomioista joista tuomaristo on toden-nut ja huomauttanut siitä kun saapuivat kilpailupaikalle.

2) Keskustelut organisaation kokeneimpien jäsenten kanssa

- Ennen poistumistaan kilpailupaikalta ylituomaria velvoittaa intellektuaalinen rehellis-syys organisaatiota kohtaan keskusteluissa organisaation kokeneimpien jäsenten kanssa. Hänen tulee esittää rehellisesti kilpailun positiiviset ja negatiiviset puolet. Psykologia ja diplomatia auttaa ylituomaria saamaan arvostusta kritiikistä huolimatta jos asiat esitetään kehittämishaasteina kilpailun tulevaisuuden nimissä.
- Asenteellisuutta tulee välttää. Organisaatiolle ei tule antaa ruusuista kuvaa kilpailusta jos myöhemmin kirjoitus kilpailusta on täynnä kritiikkiä.

II – HALLINNOLLISET TOIMET KOTONA

1) KILPAILURAPORTTI

- Niin pian kuin mahdollista (väh.14 vrk) ylituomarin tulee toimittaa kilpailuraportti kansalliseen liittoon.
 - Kansallisissa CUP – SM kilpailuissa raportti on parisivuinen johon annetaan arvo-sanat kohdittain 1 – 3 akselilla.
 - Raportin luonnos olisi hyvä tehdä tuomarineuvostossa jotta raportista tulisi entistä objektiivisempi.
 - Jos etapin aikana organisaatiota huomautetaan jostakin puutteesta ja organisaatio korjaa tilanteen, ei siitä pidä mainita raportissa. Sen sijaan organisaatiota tulee ke-hua toiminnastaan.

Lopuksi

- Liitolla raportit ovat ensiarvoisen tärkeitä, sillä ne voivat olla ainoa tapa saada tietoa kilpailun kulusta. Raporttien myötä liitto myös voi tehdä johtopäätöksiä kilpailulupia myöntäessä.
- Tuomareilla on kaikki avaimet kilpailun kehittämiseksi entistä paremmaksi. Tuomarien tuleekin ajatella auttavansa niin organisaatiota kuin koko lajia.