



SUOMEN PYÖRÄILYUNIONI RY



KILPAILUN JÄRJESTÄJÄN JA PYÖRÄILYTUOMARIN OPASKIRJA



PYÖRÄILYÄ HYVÄSSÄ SEURASSA



SUOMEN PYÖRÄILYUNIONI RY

KILPAILUNJÄRJESTÄJÄN JA PYÖRÄILYTUOMARIN OPASKIRJA

Tuomari osuuden lähdeos

Käännös ja kirjoitus

Toimitus ja lisäykset

Julkaisija

UCI International Commissair Course – materiaali

Mika Niskanen

Markku Nieminen

Suomen Pyöräilyunioni ry 2009

Julkaisun saa tulostaa omaan käyttöön

Yleistä

Kilpailun järjestäjä on avainasemassa, jotta kilpailu ylipäättään saadaan järjestettyä. Kilpailun järjestämisestä usein tekee päätöksen pieni ydinjoukko esim. seuran hallitus tai johtokunta. Päätös tehdään joko kokonaan uuden kilpailun tai jo perinteisen kilpailun järjestämisestä. Omalukunsa on, jos seura päättää ottaa vastuulleen esim. SM-, ISM- tai jonkin muun arvokilpailun järjestämisen. Päätöksen ja alustavan valmistelun tekee pienehkö joukko, mutta itse kilpailun/ tapahtuman onnistumisen kannalta on ratkaisevaa, että itse kilpailu- tai tapahtumapäivänä saadaan liikkeelle useita kymmeniä henkilöitä. Suuret kilpailut vaativat jopa 120 – 200 järjestelytehtäviin osallistuvaa. Nykyisin haasteena on juuri näiden kymmenien vapaaehtoisten mukaan saaminen.

Kun päätös kilpailun järjestämisestä on tehty, on heti alkuun tehtävä muutamia asioita;

- ☞ järjestelytoimikunnan perustaminen
- ☞ vastuualueiden jakaminen
- ☞ talousarvion laatiminen
- ☞ kilpailuluvan hakeminen
- ☞ luvan hakeminen maan tai tiestön omistajalta tai ylläpitäjältä
- ☞ luvan hakeminen viranomaisilta (ilmoitus järjestämisestä)
- ☞ tilojen, rakenteiden ja alueiden varaaminen
- ☞ mahdollisten avustusten hakeminen
- ☞ neuvottelut yhteistyökumppaneiden saamiseksi
- ☞ tiedot kilpailukalenteriin, tiedotusvälineisiin jne.
- ☞ ensiavun ja sairaankuljetuksen varaaminen
- ☞ ajanoton ja maalikameran varaaminen
- ☞ kilpailunumerot ja opasteet
- ☞ tuomariston tarpeen kartoitus ja yhteydet tuomareihin
- ☞ toimitsijoiden määrän kartoittaminen ja yhteydet vastuualueiden kautta
- ☞ kilpailuopas

Kilpailujen järjestelyjen ja sujuvuudesta vastaa kilpailun johtaja, jonka alaisuudessa toimii eri sektoreiden vastuuhenkilöt; järjestyksenpito ja liikenteenohjaus (järjestyspäällikkö), kanttiini (huoltopäällikkö), kuljetukset (logistiikkapäällikkö), reitit ja merkintä(ratamestari/t) jne.

Tuomari vastaavat sääntöjen noudattamisesta ja niiden valvomisesta.

Kilpailun muodostavat kolme tärkeää ryhmää

- järjestäjä (toimihenkilöt), jotka vastaavat kilpailun sujuvuudesta ja turvallisuudesta
- joukkueet (kilpailijat, joukkueen johto, huoltajat jne.)
- tuomarit, jotka vastaavat sääntöjen ja määräysten noudattamisesta

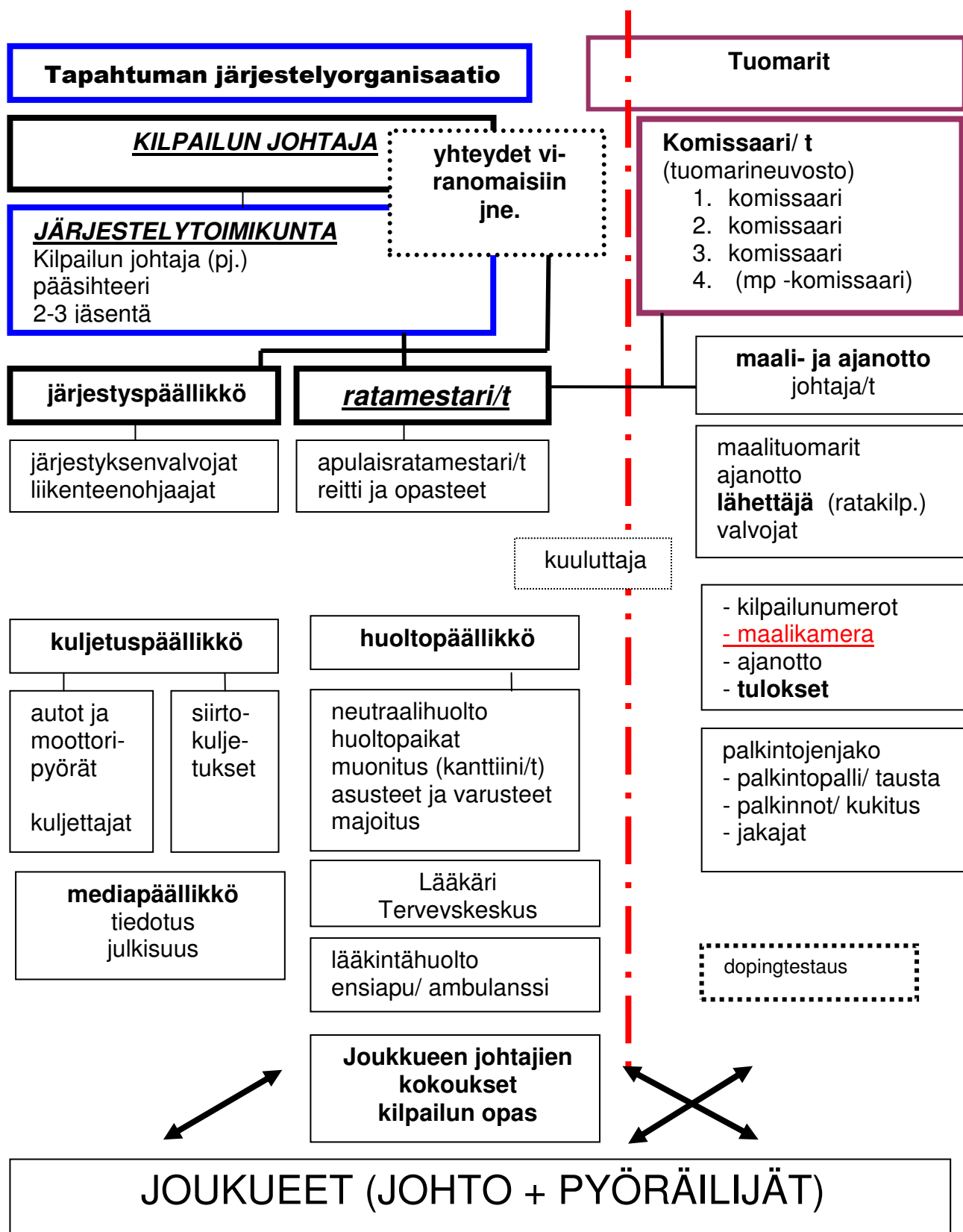
Lisäksi tärkeään osaan nousevat

- viranomaiset (luvan myöntäjät)
- liitto
- yleisö
- tilojen, alueen tai alueiden haltijat
- yhteistyökumppanit

Isossa kilpailussa koko organisaatio saattaa käsittää liki 200 henkilöä.

Tässä oppaassa keskitytään lähinnä tuomaritoimintaan. Kilpailun järjestämiseen liittyviä asioita käsitellään yleisellä tasolla.

ISON KILPAILUN ORGANISAATIO



PYÖRÄILYKILPAILUN TAI -TAPAHTUMAN JÄRJESTÄMINEN

Pyöräilykilpailut ja/tai erilaiset tapahtumat ovat erittäin tärkeä osa pyöräilyseurojen toimintaa. Pyöräilykilpailuja ja tapahtumia järjestävät seurat ovat pyöräilytoiminnan perusta ja selkäranka. Sillä jollei kilpailuja tai tapahtumia järjestettäisi, olisi myös muu seuratoiminta varsin näivettynyttä.

Kilpailun tai pyöräilytapahtuman järjestäminen vaatii seuran toimihenkilöiltä ponnisteluja, jotta lopputuloksena olisi laadukas tapahtuma. Onnistumisen kannalta on varsin tärkeää, että ennakkovalmistelut tehdään huolella. Samoin varsinaisena tapahtumapäivänä eri tehtäväalueet tulee hoitaa ja miehittää. Ennakkotoimissa on huomioitava, että kaikki tärkeimmät vastuualueet on määritelty ja tehtävissä on asiansa osaavat henkilöt.

Jokaisella järjestelyllä on omat erityispiirteensä ja tietysti perinteet, mutta silti jokaisessa tapahtumassa on huomioitavana joukko erilaisia asioita (ei pidä luottaa siihen, että asiat hoidetaan, kun on ennekin hoidettu!).

Mistä pitää huomioida?

- toimet ennen kilpailua/ tapahtumaa
- kilpailun aikana
- kilpailun jälkeen
- hakemukset
- talous
- lomakkeet
- maksut
- yhteystiedot
- tehtävälista

ENNEN KILPAILUA/ TAPAHTUMAA

Järjestelyt alkavat yleensä ideasta tai/ja tarpeesta. Syyt kilpailun järjestämiseen voi olla hyvin moninaiset. Useimmin lähtökohtana ovat perinteet ja oman osuuden kantaminen kansallisten kilpailujen järjestämisestä. Syy voi olla myös taloudellinen. Erityisesti tapahtuman järjestämisellä voi ja tuleekin olla taloudellisen voiton tuottaminen. Tapahtuman tai kilpailun tuotolla voidaan toteuttaa seuran muuta toimintaa. Oli motiivi mikä tahansa, pätee kilpailujen järjestelyissä vanha viisaus: ”hyvin suunniteltu on puoliksi tehty”.

Kilpailua tai tapahtumaa järjestettäessä tulee huomioida varsin paljon erilaisia asioita. Tähän ”oppaaseen” on kerätty joitakin asioita. Toivottavasti näistä on teille hyötyä! Monet ovat hyödyntäneet ainakin muistilistaa, koska eri asioita on hoidettavana varsin paljon.

Varaukset ja hakemukset

Hyvissä ajoin ennen tapahtumaa tulee tehdä erilaiset varaukset, hakemukset ja ilmoitukset. Ensimmäisten toimenpiteiden joukossa on kilpailun hakeminen (UCI tai SPU). Myös kunnalle, tiehallinnolle, maanomistajille, poliisille jne. on jätettävä erilaiset luvat. Hyvissä ajoin tehdyt neuvottelut ja hakemukset edesauttavat toimintaa viranomaisten kanssa. Asiat edistyvät huomattavasti paremmin, kun myös heidän näkemyksiään kuullaan. Erityisen tärkeää on, että viranomaistahoihin ollaan hyvissä ajoin yhteydessä, eikä vasta viimeisellä viikolla, jotta hallinnolle jää riittävästi aikaa tarkistuksiin ja valmisteluun (”pakkoraossa” vaatimukset saattaa olla mahdottomia tai päätös on täysin kielteinen). Viranomaisten kanssa neuvoteltaessa on suureksi avuksi, jos kilpailun aikataulusta ja suunnitelmista on selkeät suunnitelmat. Ja hyvästä suunnittelusta ja jäsentelystä on tietysti itsellekin hyötyä.

Myös erilaisten tilavarausten kanssa kannattaa olla hyvissä ajoin liikkeellä, koska Suomi on kesällä täynnä erilaisia tapahtumia. Eri vastuualueiden tehtävät ja vastuualueet on syytä jakaa (kilpailun johtaja tarkistaa jotta kaikki sovitut asiat on hoidettu). Olkaa alustavasti yhteydessä myös yhteistyökumppaneihin jne. Esim. käsiohjelmalla tai vuosikirjalla saatte tapahtumaanne lisäarvoa ja ilmoitusmyynnin kautta myös taloudellista hyötyä.

Kilpailukeskuksen, reitin tai radan suunnittelussa tulee huomioida säännöt, reitin vaativuus ja monipuolisuus, tiestön tai reitin pintamateriaali ja kunto, huoltopaikat jne... Erityisesti kuntotapahtumissa tulisi huomioida maaston vaihtelevuus (riittävän helppo), maisemalliset tekijät, nähtävyydet. Turvallisuus on myös huomioitava reittivaihtoehtoja valittaessa. Erityisesti vilkasliikenteisiä osuuksia ja vaarallisia ylityksiä ja risteyksiä tulisi välttää.

Luvat:

- kilpailulupa
- lupa poliisilta (huvilupa)
- tien tai alueen käyttöön liittyvät luvat (kunta, tielaitos, maanomistaja)
- lupa huoltopisteiden pystyttämiseen
- tilavaraukset (kilpailutoimisto, puku- ja pesutilat)

Organisaatio

Alkuvaiheessa kilpailua suunniteltaessa tai tehtäessä alustavia toimia, ei toimivan organisaation tarvitse olla kovinkaan suuri. Muutaman hengen (kahdesta - viiteen) järjestelytoimikunta riittää valian mainiosti. Kilpailun lähestyessä yhä useamman henkilön tulisi osallistua kilpailun tai tapahtuman järjestelyihin. Varsinaisena kilpailupäivänä tarvitaan yleensä kaikki kynnelle kykenevät erilaisiin tehtäviin. Jotta kaikki sujuisi suunnitelmien mukaan, olisi hyvä nimetä eri tehtäväalueille vastuuhenkilöt (mahdollisesti varahenkilöt). Vastuuhenkilöt vastaavat omasta sektoristaan ja miehityksestä. Suurimmissa kilpailuissa kuten SM- ja PM -kilpailut olisi perusteltua muodostaa myös järjestelytoimikunta. Järjestelytoimikunta ei varmasti ole huono ratkaisu pienempienkään kilpailujen kohdalla. Kaikkiaan eri tehtäviin osallistuvien määrä on riippuvainen kilpailun tasosta ja laajuudesta. Kilpailujen toimihenkilöiden ohjeelliset vähimmäismäärät on ilmoitettu sääntökirjassa (toisaalla tässä oppaassa). Tarvittaessa eri tehtäviä voidaan yhdistää tai tehtävistä vastaaville voidaan määrätä apulaisia.

Kilpailun organisaatio jakautuu pääosin kahteen osaan. 1) Kilpailun johtajan alaisuudessa toimiviin toimitsijoihin, jotka vastaavat kilpailun järjestelyistä ja sujuvuudesta. 2) Kilpailun ylituomarin alaisuudessa toimiviin tuomareihin, jotka vastaavat sääntöjen noudattamisesta ja kilpailijoiden tasavertaisuuden toteutumisesta (ajajien oikeasta ajasta ja tuloksesta).

Tuomarineuvosto

Jokaiseen kilpailuun on valittava ylituomari ja tuomarineuvosto (jyry). Tuomarineuvostoon kuuluu ylituomari (pj. vähintään I-luokan tuomari)) sekä vähintään kaksi muuta jäsentä (vähintään I-luokan tuomareita). Kilpailun johtaja ei voi kuulua tuomarineuvostoon (kilpailun johtajalla tulee olla vähintään I-luokan tuomarikortti). Ylituomari ja tuomarineuvoston jäsenet eivät voi kuulua järjestävään seuraan. Neuvoston jäsenet tulisi mahdollisuuksien mukaan valita eri seurojen (joukkueiden) jäsenistä. Tuomarineuvoston tulee laatia kirjallinen selonteko (ylituomarin raportti) kaikista käsittelemistään asioista ja annetuista rangaistuksista.

Talousarvio

Talousarvio on syytä laatia kaikkiin tapahtumiin, jotta välttyttäisiin yllätyksiltä. Arviossa tulee huomioida kaikki menot ja tulot mahdollisimman tarkasti. Arvion pohjana voidaan käyttää edellisen kilpailun tai tapahtuman menoja ja tuloja.

ESIMERKKI TALOUSARVIOSTA

MENOT (esimerkki)

Maankäyttö	50
Laitevuokrat	100
Huvilupa (poliisi)	50
Tielaitoksen/ kunnan lupa	50
Ensiapu ja sairaankuljetus	300
Liikennemerkkit	200
Kilpailulupa+ kirjaamismaksut	300
Palkinnot/ mitalit/ kukat	500
Järjestyksenvalvojat/ liikenteenohjaajat	200
Kantiin tarvikkeet	300
Matkat – ja majoitukset tuomarit	200
Maalikamera ja tulospalvelu	500
Matkat ja majoitukset, kilpailijat	300
Toimistotarvikkeet	20
Kopiointi, postitus	50
Puhelinkulut	20
Vakuutukset	-
Muut kulut	100
Tilavuokrat (puku- ja pesutilat jne.)	50
Ruokailut	200

Menot yht. 3.090 €

TUOTOT (esimerkki)

Ilmoittautumismaksut	1500
Käsiohjelma	1000
Kanttiini	500
avustukset	500
yhteistyösopimukset	500
arpajaiset	50
muut tuotot	50

Tuotot yht. 4.100 €

Yli- / alijäämä + 1010,00

Palkinnot

Palkinnoilla on myös oma merkityksensä. Palkinnoilla on vaikutusta ainakin siihen, tulevatko kilpailijat myös seuraavana vuonna. Palkintojen ei tarvitse olla hirsihuviloita tai moottorikelkkoja, mutta toisaalta taas lippalakit, avaimenperät tai lakritsipötköt on parempi jättää seuran pikkujoulujuhlan arpajaisissa jaettaviksi. Nuorten luokissa palkintojen määrä on laatua tärkeämpi. Aikuisten luokissa kannattaa puolestaan panostaa enemmän laatuun ja käyttökelpoisuuteen. Kuntoluokissa voidaan jakaa kaikille ns. osanottomitali tai palkinnot voidaan arpoa osanottajien kesken.



Rahapalkintojen kohdalla kannattaa ottaa huomioon verotukseen liittyvät säädökset. Suositeltavaa on hoitaa stipendien maksu ajajan oman seuran tilille, josta hän puolestaan saa rahat käyttöönsä urheiluun liittyviä tositteita vastaan. Itse kilpailussa palkintojenjakotilaisuuden ajankohtaan, paikkaan ja ”juhlallisuuteen” kannattaa panostaa. SM- ja ILM kilpailuissa jaettavat mitalit ja plaketit toimitetaan liitosta hyvissä ajoin ennen kilpailua.

Vakuutukset ja vastuut

SPU:lla on vakuutussopimus, joka kattaa myös sen jäsenseurat. Vakuutuksen piirin kuuluu kilpailun tai tapahtuman (talkoiden) järjestelytehtävissä toimivat. Eli vakuutusturva kattaa kilpailun tai tapahtuman järjestäjän ja kilpailun toimihenkilöt (toimitsijat ja tuomarit sekä heidän aiheuttamansa vahingot ns. kolmannelle osapuolelle). Vakuutus ei kata pyöräilijöiden tai tapahtumaan osallistuvien aiheuttamia vahinkoja. Mikäli järjestäjällä on kilpailualueella ja organisaation käytössä on esim. omia tai lainattuja välineitä tai varusteita kuten. maalikamera, autoja, liikennemerkkejä, jne. omaisuutta on nämä tarvittaessa vakuutettava erikseen.

Kilpailun järjestämisestä aiheutuneet vastuut ja velvoitteet ovat yksin seuran vastuulla. UCI tai SPU ei ole vastuussa järjestäjän aiheuttamista vahingoista.

Tarvittaessa SPU:n toimistosta saa vakuutuksiin liittyvät todistukset tai sopimukset.

Musiikki

SPU on SLU:n ja lajiliitojen sopimuksessa joka antaa mahdollisuuden musiikin julkiseen esittämiseen kilpailuissa tai tapahtumissa. Jäsenvelvoitteensa suorittanut seura on oikeutettu musiikin julkiseen esittämiseen kilpailuissa ja tapahtumissa.

Musiikin kopioinnista on olemassa erityiset määräykset, jotka on tarkistettava ja sovittava erikseen.

Ensiapu ja sairaankuljetus

Monesti poliisiluvassa edellytetään sairaankuljetuksen ja ensiavun järjestämistä (turvallisuusohjeet). Ja vaikka luvat eivät edellyttäisikään sairaankuljetusyksikköä tai ensiapuryhmää, tulee riittävä ensiapu järjestää SPU:n kilpailusääntöjen mukaisesti. Minimivaatimus on, että kilpailupaikalla on ensiapuvarusteet ja ohjeet sairaankuljetuksen tilaamiseen ja selvitys lähimmästä sairaalasta.

Kilpailuluvan myöntäjää ei voida asettaa vastuuseen lääkintä- tai ensiavun järjestämisestä.

Tiedottaminen

Tapahtumasta tulee suorittaa tiedottaminen ennakoon tiedostusvälineille. Laatikaa tapahtumasta lyhyt ja selkeä tiedote (mitä tapahtuu, missä tapahtuu ja milloin). Suurimpien tapahtumien edellä on syytä järjestää myös tiedotustilaisuus. Kilpailun jälkeen tulokset on toimitettava ohjeiden mukaisesti tiedostusvälineille ja cuppisteiden päivittäjille.

Reitti, opasteet ja liikenteenohjaus

Varmistakaa ennen kilpailua onko reitti/ rata varmasti ajettavassa kunnossa. Reitti on oltava sääntöjen mukainen ja siihen ei saa sisältyä kohtia, jotka muodostaisivat lajiin kuulumattomia riskejä. Jos reitillä on esim. korjaustöitä tai muita esteitä, on ne poistettava, korjattava tai niistä on varoitettava pyöräilijöitä. Liikennemerkkit (pysäköintikiellot) ja opasteet on asetettava reitille hyvissä ajoin (sääntöjen ja määräysten mukaisesti). Maastopyöräilyreitti on merkittävä kevyesti maastoon jo kilpailua edeltävänä päivänä (sääntöjen mukaisesti). Reitin kartta tulee olla nähtävillä riittävän ajoissa! Kilpailun aikaiset merkit, opasteet ja merkitseminen tulee suorittaa kilpailupäivän aamuna tai riittävän ajoissa ennen kilpailun alkua. Eri kilpailumuotojen merkitsemisestä on tarkemmat ohjeet sääntökirjassa! Opastuksesta kilpailupaikalle on myös huolehdittava (yleisö ja mahdolliset uudet osallistujat!).

(Maasto)kilpailuissa ja/tai – tapahtumissa on saatava maanomistajilta lupa tapahtuman järjestämiseen (jokamiesoikeudet eivät koske tapahtumia tai johdettua toimintaa).

- liikenteen rajoitus-, ohjaus- ja varoitusmerkit (liikennemerkkit)
- pienoismerkit liikenteenohjaajille
- opastemerkit ja nuolet
- merkitsemisnauha, kepit ja tolpat

Kilpailuohjeet, käsiohjelma

Kilpailijoille ja huoltajille on jaettava kirjalliset ohjeet, lähtöajat, lähtölistat jne. Ohjeet voi liittää käsiohjelmaan tai jakaa erillisinä. Käsiohjelmaan/ vuosikirjaan myytävillä ilmoituksilla voi mainiosti kartuttaa kilpailun ja seuran taloutta.

Kilpailuohjeet on tarkistettava ylituomarilla vähintään viikkoa ennen kilpailua. Kilpailuohjeet on toimitettava myös joukkueille hyvissä ajoin (esim. järjestäjän nettisivuille)

KILPAILUN AIKANA

Toimihenkilöt

Ennen kilpailua on varmistettava, että kaikki tuomari-, toimitsija-, ensiapu-, järjestyksenvalvoja- ja liikenteenohjaustehtävät on miehitetty. Myös henkilöstön tarvitsema kalusto ja varustus tulee olla muuten asianmukainen ja lupaehtojen mukainen. Tunteja kestävien kilpailujen aikana on myös huolehdittava ko. miehityksen huollosta (juoma ja ravinto) ja tauoista.

Kuulutus

Kuuluttajalla on tärkeä rooli, jotta yleisö ja kilpailijat pysyvät selvillä kilpailun kulusta. Kuuluttaja ei saa kuitenkaan omalla toiminnallaan vaikuttaa kilpailun kulkuun (mm. väliaikapalvelun tulee olla tasapuolista). Maantiekilpailussa voidaan yleisön tiedottamista palvella autossa liikkuvalla kuulutuksella. Kilpailun järjestäjän on myös huolehdittava kuuluttajalle tiedot väliajoista ja reitin tilanteista. Kuuluttajan ei tarvitse (ei saa) olla selostaja (kilpailun luonne ja taustatiedot voidaan kuitenkin kertoa).

Tuomaritoiminta

Tuomarit vastaavat siitä, että kilpailu suoritetaan sääntöjen ja määräysten mukaisesti. Tärkeää on, että kaikki kilpailijat voivat tehdä suorituksensa tasapuolisesti ja oikeudenmukaisesti. Ajajan kannalta on tärkeää, että hänen suorituksensa huomioidaan ja että hänet on kirjattu tuloluetteloon ajan tai sijoituksen mukaisesti. Tulosten ”arpominen” ei ole hyvää tuomaritoimintaa.

Huolto

Kilpailuissa huolto on järjestettävä sääntöjen mukaisesti. Kuntotapahtumissa huolto tulisi järjestää noin ½ tunnin välein (maantiellä 15 –20 km ja maastossa n. 10-15 km välein).

- juoma ja ravinto
- välinehuolto (liikkuva ja kiinteä)

Kilpailureitti tai -rata

Rata on merkittävä huolellisesti ja risteyksiin tai kohtiin joissa on mahdollisuus ajaa harhaan, tulee asettaa liikenteenohjaaja/t. Järjestyspäällikön on tarkistettava ennen kilpailun alkamista, että kaikki liikenteenohjaajat ja järjestyksenvalvojat ovat tehtävän edellyttämässä paikassa ja ovat varustettu asianmukaisin tunnuksin sekä varustein. Liikenteenohjaajille on teroitettava, että liikenteenohjaaminen ja mahdollinen pysäyttäminen tapahtuttava jämäkästi ja selkeästi. Liikenteenohjaajilla on oltava määräysten edellyttämä turvaliivi ja pysäyttämiseen tarkoitetun merkin on oltava halkaisijaltaan vähintään 40 cm.

Kanttiini

Kanttiinin avulla voi kartuttaa kilpailun kassaa. Kanttiini lisää yleisön viihtyvyyttä ja palvelua pitkien pyöräilytapahtumien aikana. Kanttiini palvelee myös toimihenkilöiden huollossa ja kilpailijoiden palvelussa.

Yleisö ja julkisuus

Kilpailun tai kilpailun järjestämisen kannalta tärkeinä tekijöinä (osa-alueina) on; 1) järjestäjä/t, 2) kilpailijat (joukkueet) tai tapahtumaan osallistuvat, 3) tuomarit (sääntöjen mukaisuus, tasapuolisuus ja yhdenvertaisuus). 4) viranomaiset ja muut yhteistyötahot

Lajin (pyöräilyn) näkyvyyden, uskottavuuden ja kilpailun tai tapahtuman taloudellisen kannattavuuden kannalta tulee panostaa myös näkyvyyteen, yleisön viihtyvyyteen, jne. TV:n kautta kilpailun näkyvyys ja julkisuus moninkertaistuu ja samalla myös yhteistyökumppaneiden kiinnostus on aivan eri luokkaa, kun kilpailussa toimitsijoiden, tuomareiden, kilpailijain ja huoltajien lisäksi on myös muita ”näkijöitä ja kokijoita”.

Oheistapahtumat

Kilpailun tai tapahtuman ohessa voi järjestää erilaisia oheistapahtumia, joilla saadaan paikalle ”houkuteltua” lisää yleisöä. Oheistapahtumina voi olla esim. esiintyjät (artistit, tanssiryhmät), erilaiset haasteottelut, haastattelut, pyörä ja varuste esittelyt.

”Rekvisiitta”

Kilpailun tai tapahtuman onnistumisen kannalta on erityisen tärkeää, että kilpailu tai tapahtuma näyttää joltain (kilpailulta tai tapahtumalta)? Piirikunnallinen tai alueellinen kilpailu voidaan järjestää ns. ”salaa”, niin ettei vain kukaan huomaa ”meidän olevan täällä”. Valtakunnallisen kilpailun tai tapahtuman tulee aina näkyä, kuulua ja tuntua kunnan tai alueen ”katukuvassa”.

Lähtö- ja maalialue ja myös kilpailurata tai reitti tulee erottua ympäristöstä. Lähtö- ja maalialueella tulee olla luonnollisesti sääntöjen mukaiset opasteet ja merkinnät. Yhteistyökumppaneiden ja tukijoiden näkyvyys tulee myös taata erilaisten mainoskylttien, banderollien, kaarien, telttojen jne. avulla. Kilpailun tai tapahtuman tulee näyttää kilpailulta.

Liikenteenohjaus ja liikenteenohjaajan toiminta

Liikenteenohjaajan toiminta

Liikenteenohjaajalla on suuri vastuu kilpailun tai tapahtuman liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa sekä kilpailussa tai tapahtumassa olevien henkilöiden turvallisuudessa.

Tieliikennelain 4 § mukaan liikenteenohjaajalla on liikenteen ohjauksessa samat valtuudet kuin poliisilla. Hänen antamia ohjeita on ensisijaisesti noudatettava, vaikka ne edellyttäisivätkin poikkeamista liikennesäännöistä.

Liikenteenohjaajien tulee soveltua tehtävään ja hänen on tunnettava liikennesäännöt ja ajoneuvojen pysähtymiseen liittyvät vaatimukset (18 vuotta täyttänyt ja ajokortin omaava). Erityisesti huomiota on kiinnitettävä näön, kuulon ja reaktiokyvyn suhteen. Liikenteenohjaaja ja järjestyksenvalvoja antaa ennakkokuvaa kilpailusta tai tapahtumasta.

Liikenteenohjaajaksi tai järjestyksenvalvojaksi valittu henkilö tulee opastaa (kouluttaa) ennen tehtävään asettamista.



Liikenteenohjaajalle tulee varata seuraavat välineet:

- pysäytysmerkki halkaisijaltaan 400 mm (nro 311), taustaltaan harmaa (pakollinen), alennettujen tai alhaisten nopeuksien alueella voidaan käyttää halkisijaltaan 200 mm olevaa pysäytysmerkkiä
- pilli (ennakkovaroitus)
- heijastava liivi (suojausluokka 3)
- ohjeet
- tarvittaessa radiopuhelin (jaksotettu liikenne tai ennakkovaroitus)

Kelpoisuusvaatimukset:

- vähintään 18 vuoden ikä (ajokortti), normaali näkö, kuulo ja reaktiokyky
- näkemys liikenteestä ja jarrutusmatkoista jne.

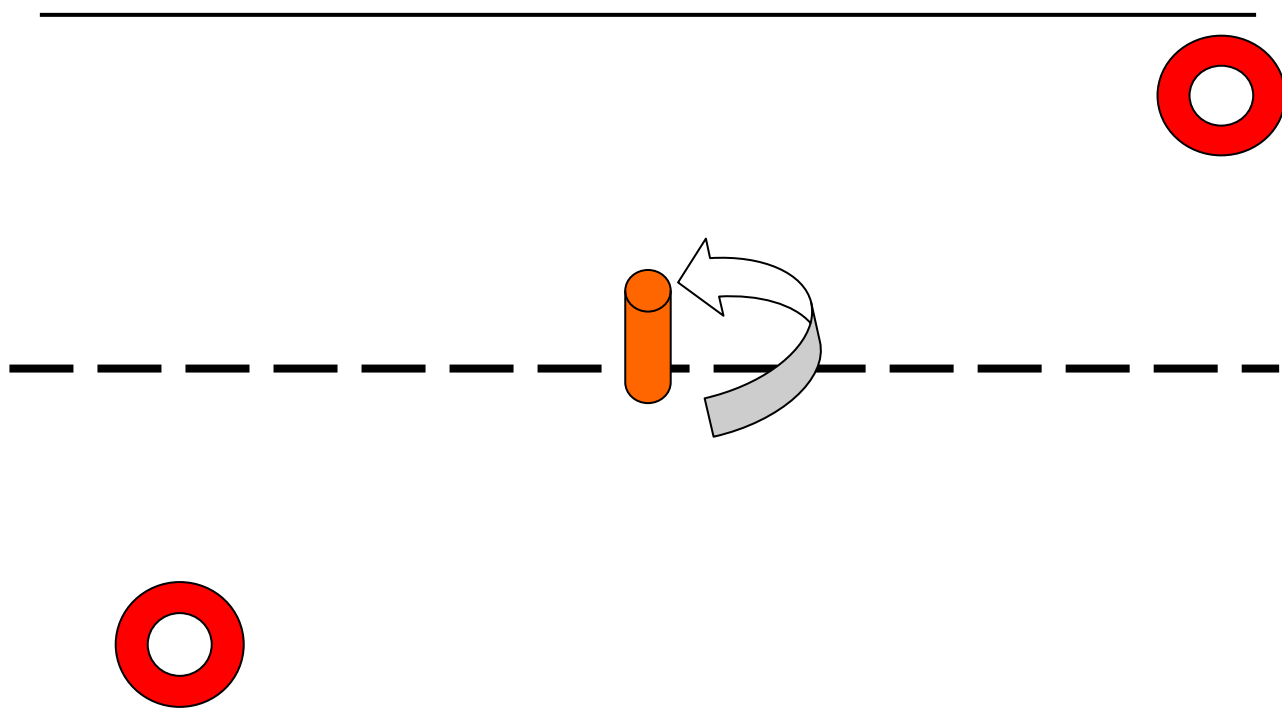
Tehtävään perehdyttäminen

- tehtävän liittyvän vaativuuden ja kokonaiskuvan muodostaminen
- tehtävään liittyvä turvallisuusriski

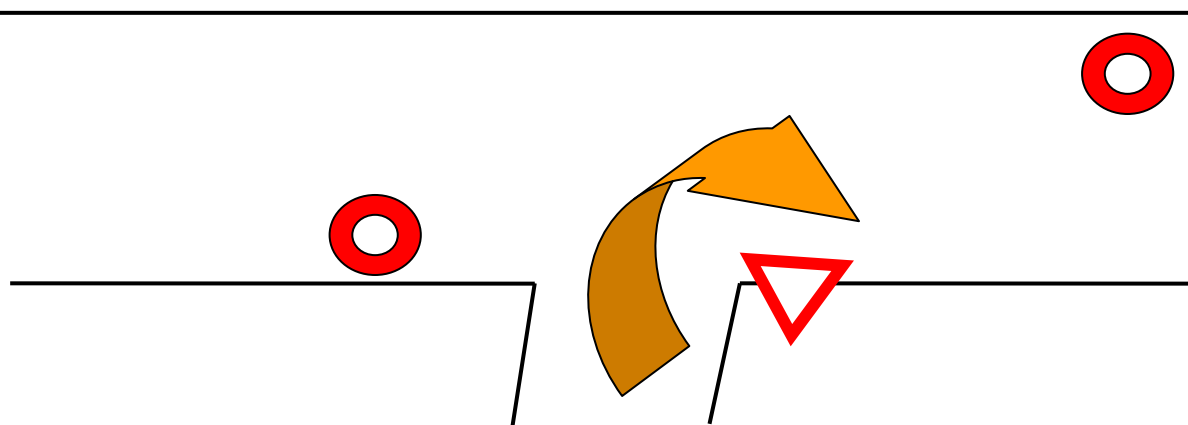
Toiminta

- liikenteenohjaajan etäisyys risteyksestä tai kohteesta on 0 – 50 metriä (varoalue).
- pysäytettävälle tai ohjattavalle liikenteelle on varattava riittävästi matkaa (aikaa) pysähtymiseen. Nopeusrajoituksen ollessa 50 km/h varoetäisyys on min 100 m. 80 km/h 150 metriä ja yli 100 km/h 200- 300 metriä.
- pysäytyskohdan nopeusrajoitus tulisi alentaa asteittain esim. 100 -> 80 -> 60 jne.
- pysäytys/ ohjauspaikan on oltava valoisa (näkyvä) koska havaittavuus varjoisesta paikasta on huono
- huomioitava matalta paistavan auringon tuomat lisäriskit
- ohjaaja seisoo kasvot ohjattavaa liikennettä päin
- ilmoittaa/ kommunikoi (pilli, radioliikenne) muille liikenteenohjaajille katkaistavasta tai ohjattavasta liikenteestä
- radioliikenteen oltava selväkielistä, asiallista ja lyhyttä
- nostaa pysäytysmerkin (nro 311) rauhallisesti ja määrätietoisesti näkyviin (yllättävät ja epämääräiset liikkeet saattaa yllättää tiellä liikkujat).
- kysymyksiin vastataan lyhyesti ja asiallisesti. Suunsoittoon ei pidä antautua
- varauduttava siihen ettei pysäytettävä ”tottele” annettua määräystä (oma turvallisuus)
- ensimmäisen pysäytetyn jälkeen siirytään siten että paikalle saapuvat havaitsevat pysähtymismerkkin (tämä on huomioitava erityisesti jos ensimmäisenä on iso ajoneuvo)
- ruuhkaisella tai jonoutuneella osuudella liikenne pysäytetään osoittamalla vapaalla kädellä pysäytettävää ajoneuvoa ja samalla nostetaan pysäytysmerkki ylös (näin vältetään äkkijarrutus)





Käännepaikalla liikenne on pysäytettävä molemmista suunnista. Kääntyvän pyöräilijän eteen ei liikennettä saisi pysäyttää. Käännepaikalle tulevien pyöräilijöiden suunnasta liikenne tulee päästää välittömästi kilpailijan kääntyttyä, jotta seuraavana tulevan pyöräilijän esteetön ajo voidaan taata ja jottei tarpeettomia jonoja pääse muodostumaan. Huoltoautojen kääntymiseen tulee myös varata riittävästi tilaa. Liikennettä ei saa pysäyttää liian pitkäksi aikaa, jotta ei synny liikennettä ja kilpailijoita haittaavia jonoja. Jonot saattavat myös antaa joillekin kilpailijoille tarpeetonta hyötyä.



T-risteyksissä liikenne on pysäytettävä molemmista suunnista. Pyöräilijöiden kääntymiseen on varattava riittävästi tilaa, joten liikenne on pysäytettävä riittävän etäälle risteyksestä. Pysäyttäjien tulee huomioida myös irtiottoryhmät ja pääryhmästä jääneet. Nopeusrajoitus- ja pysähtymiseen valmistumisesta varoittavat liikennemerkkit on sijoitettava ohjeiden mukaisesti.

Järjestyksenvaloja

Poliisi määrää huviluvassa millä ehdoin lupa on voimassa. Ehdossa voidaan määrät tapahtumaan yksi tai useampia järjestyksenvalvoja sekä erikseen mainittu määrä liikenteenohjaajia.

Järjestyksenvalvojana voi toimia koulutettu ja poliisin hyväksymä järjestyksenvalvojakortin omaava henkilö. Yksittäiseen tapahtumaan poliisi voi nimetä myös järjestyksenvalvojakortin omaamattoman henkilön. Järjestyksenvalvojaksi nimeämisen kirjaaminen maksaa 15 €.

Järjestyksenvalvojalla tulee tehtävää suorittaessaan olla lain edellyttämä tunnus.

Laki järjestyksenvalvojista 22.4.1999/533

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään (osa laista):

1 §

Soveltamisala

Laissa säädetään niistä velvollisuuksista ja valtuuksista, jotka kokoontumislain, ulkoilulain, merimieslain, järjestyslain tai majoitus- ja ravitsemistoiminnasta annetun lain nojalla järjestystä ja turvallisuutta valvomaan asetetulla henkilöllä (*järjestyksenvalvoja*) tehtävässään on, sekä tällaisen henkilön tehtävään hyväksymisestä siltä osin kuin missään mainitussa tai muussa laissa ei toisin säädetä.

Tätä lakia sovelletaan myös siihen, joka yksityisistä turvallisuuspalveluista annetun lain 9 §:n 2 momentissa tarkoitetun toimeksiannon vuoksi on asetettu suorittamaan 1 momentissa mainittuun säädökseen perustuvaa järjestyksenvalvojan tehtävää. Merimieslain 1 §:ssä tarkoitettuun työntekijään, joka merimieslain nojalla on asetettu järjestyksenvalvojaksi, sovelletaan tämän lain lisäksi merimieslakia ja muita merityöstä annettuja säännöksiä.

Oikeudesta keskeyttää yleinen kokous tai yleisötilaisuus tai määrätä se päättymään säädetään kokoontumislaisissa. Oikeudesta olla apuna matkalippujen tarkastuksessa ja poistaa ilman matkalippua oleva matkustaja joukkoliikenteen kulkuneuvosta tai laituralueelta säädetään joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetussa laissa

2 §

Järjestyksenvalvojan tehtävä ja toimialue

Järjestyksenvalvojaksi saadaan asettaa tehtävään suostuva henkilö, jonka poliisi on hyväksynyt järjestyksenvalvojaksi siten kuin 10 §:ssä säädetään.

Järjestyksenvalvojan tehtävänä on ylläpitää järjestystä ja turvallisuutta sekä estää rikoksia ja onnettomuuksia siinä tilaisuudessa tai sillä alueella, jonne hänet on 1 §:n 1 momentissa mainitun säädöksen nojalla asetettu järjestyksenvalvojaksi (*toimialue*).

Järjestyksenvalvojan on toimittava laissa ja asetuksessa annettujen säännösten mukaisesti ja noudatettava poliisin sekä pelastus- ja muiden viranomaisten etukäteen tai tilaisuuden aikana antamia käskyjä ja määräyksiä.

3 §

Toiminnassa noudatettavat periaatteet

Järjestyksenvalvojan on toiminnassaan asetettava etusijalle sellaiset toimenpiteet, jotka edistävät yleisön turvallisuutta.

Järjestyksenvalvojan on toimittava asiallisesti ja tasapuolisesti sekä sovinnollisuutta edistäen. Järjestyksenvalvojan tulee ensisijaisesti neuvoin, kehotuksin ja käskyin ylläpitää järjestystä ja turvallisuutta toimialueellaan.

Järjestyksenvalvojan toimenpiteet on suoritettava aiheuttamatta suurempaa vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä tehtävän suorittamiseksi.

4 §

Turvallisuuden varmistaminen toimialueella

Järjestyksenvalvojan on erityisesti valvottava, ettei hänen toimialueellaan vaaranneta kenenkään turvallisuutta. Järjestyksenvalvojan on viipymättä ilmoitettava tietoonsa tulleista turvallisuutta ilmeisesti vaarantavista seikoista tilaisuuden järjestäjälle tai alueen haltijalle ja ryhdyttävä heti turvallisuuden säilyttämiseksi tarvittaviin kiireellisiin toimenpiteisiin kuten yleisön varoittaminen ja ohjaaminen pois vaara-alueelta sekä vaaran aiheuttajan poistaminen.

Jos tilaisuuden järjestäjän tai alueen haltijan ja järjestyksenvalvojan toimenpiteet vaaran estämiseksi eivät ole olleet riittäviä, järjestyksenvalvojan on ilmoitettava turvallisuutta vaarantavista seikoista poliisille ja tarpeen vaatiessa pelastusviranomaiselle.

5 §

Sivullisten ja ympäristön turvaaminen

Järjestyksenvalvojan on valvottava, ettei tilaisuudesta aiheudu vaaraa eikä kohtuutonta häiriötä sivullisille, liikenteelle taikka kotirauhalle.

Järjestyksenvalvojan tulee toimialueellaan myös valvoa, ettei toisten omaisuutta vahingoiteta eikä aiheuteta ympäristölle muuta vahinkoa kuin mitä voidaan pitää hyväksyttävänä tilaisuuden tarkoitus ja muut olosuhteet huomioon ottaen.

Järjestyksenvalvojan on viipymättä ilmoitettava tietoonsa tulleista 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista seikoista tilaisuuden järjestäjälle tai alueen haltijalle sekä ryhdyttävä heti toimenpiteisiin vaaran, vahingon tai häiriön estämiseksi.

Jos tilaisuuden järjestäjän tai alueen haltijan ja järjestyksenvalvojan toimenpiteet 1 ja 2 momentissa tarkoitettua vaaran, häiriön tai vahingon estämiseksi eivät ole olleet riittäviä, järjestyksenvalvojan on ilmoitettava vaarasta, häiriöstä tai vahingosta poliisille ja tarpeen vaatiessa pelastusviranomaiselle.

6 §

Pääsyn estäminen

Järjestyksenvalvojan on estettävä pääsy toimialueelleen henkilöltä, jonka päihtymyksensä, käyttäytymisensä tai varustautumisensa vuoksi on perusteltua syytä epäillä vaarantavan siellä järjestystä tai turvallisuutta taikka joka ei ole täyttänyt sinne pääsyn edellytykseksi asetettua ikää.

Järjestyksenvalvojalla on lisäksi oikeus estää pääsy toimialueelleen henkilöltä:

- 1) jonka aikaisemman käyttäytymisensä perusteella on syytä epäillä vaarantavan siellä järjestystä tai turvallisuutta;
- 2) joka ei täytä ehtoja, jotka tilaisuuden järjestäjä tai alueen haltija on asettanut sinne pääsemiselle, ottaen kuitenkin huomioon, mitä rikoslaissa säädetään syrjinnästä; tai
- 3) jonka on syytä epäillä pitävän hallussaan esineitä tai aineita, joiden hallussapito siellä on lain taikka tilaisuuden järjestäjän tai poliisin asettamien ehtojen mukaan kielletty.

7 §

Henkilön poistaminen, kiinniottaminen ja säilöissäpito

Järjestyksenvalvojalla on oikeus poistaa toimialueeltaan henkilö, joka:

- 1) päihtyneenä häiritsee siellä järjestystä tai muita henkilöitä;
- 2) uhkaavasti esiintyen, meluamalla tai väkivaltaisuudella häiritsee järjestystä tai vaarantaa turvallisuutta siellä; tai

3) huomautuksesta huolimatta jättää noudattamatta järjestyksen tai turvallisuuden ylläpitämiseksi annetun tarpeellisen käskyn.

Jos paikalta poistaminen on ilmeisesti riittämätön toimenpide eikä häiriötä tai vaaraa voida muutoin poistaa, järjestyksenvalvojalla on oikeus ottaa henkilö kiinni, jos kiinniottaminen on välttämätöntä muille henkilöille tai omaisuudelle aiheutuvan vakavan vaaran torjumiseksi. Kiinni otettu on viipymättä luovutettava poliisin haltuun. Oikeutta henkilön kiinniottamiseen järjestyksenvalvojalla ei kuitenkaan ole yleisessä kokouksessa.

Jos kiinni otettua ei voida viipymättä luovuttaa poliisille, järjestyksenvalvojalla on poliisin suostumuksella ja sisäasiainministeriön antamia ohjeita noudattaen oikeus pitää hänet säilössä enintään neljä tuntia kiinniottamisesta, kuitenkin enintään siihen asti kun tilaisuus on päättynyt ja yleisö poistunut tai kun kiinniottamisen peruste on muutoin lakannut.

Tämän lain nojalla aluksella kiinni otettu saadaan kuitenkin aluksen päällikön määräyksestä pitää säilössä, kunnes alus seuraavan kerran saapuu satamaan, jollei kiinniottamisen peruste ole sitä ennen lakannut.

Järjestyksenvalvoja saa sijoittaa säilöön otetun vain sellaiseen järjestyksenvalvojan hallinnoimaan säilytystilaan, jonka kihlakunnan poliisilaitos on ennen tilaisuuden alkamista tarkastanut ja hyväksynyt. Järjestyksenvalvojan tulee laatia jokaisesta säilössä pidettävästä henkilöstä allekirjoitettu säilöönottoilmoitus. Järjestyksenvalvojan on toimitettava säilöönottoilmoitus viipymättä tilaisuuden päättymisen jälkeen kihlakunnan poliisilaitokselle.

8 §

Kielletyt esineet ja aineet

Järjestyksenvalvojalla on oikeus metallinilmaisinta tai muuta sellaista teknistä laitetta käyttäen tarkastaa toimialueelleen pyrkivä tai siellä oleva henkilö sen varmistamiseksi, ettei hänellä ole yllään tai mukanaan sellaisia esineitä tai aineita, joilla voitaisiin aiheuttaa vaaraa järjestykselle tai turvallisuudelle taikka joiden hallussapito toimialueella on kielletty lain tai sen nojalla annetun määräyksen mukaan. Tilaisuuden järjestäjän tai poliisin kokoontumislain 23 §:n 4 momentin mukaan antaman määräyksen nojalla tai jos muusta syystä on perusteltua aiheuttaa epäillä, että henkilöllä on hallussaan tällaisia esineitä tai aineita, saadaan henkilö ja hänen mukanaan olevat tavarat tarkastaa myös muulla sopivalla tavalla.

Järjestyksenvalvojalla on 7 §:n 2 momentissa tarkoitetun kiinnioton yhteydessä oikeus tarkastaa kiinni otettu sen varmistamiseksi, ettei tällä ole hallussaan esineitä tai aineita, joilla tämä voi vaarantaa säilössäpidon taikka aiheuttaa vaaraa itselleen tai muille.

Järjestyksenvalvojalla on oikeus ottaa pois tarkastuksessa tavatut 1 ja 2 momentissa tarkoitetut esineet ja aineet. Järjestyksenvalvojalla on myös oikeus ottaa pois hänen toimialueellaan olevalta henkilöltä tarkastuksessa tai muuten löydetty esine tai aine, jota voidaan käyttää henkeen tai terveyteen kohdistuvan rikoksen tekemiseen tai sellaisella rikoksella uhkaamiseen taikka jonka tuominen alueelle on muuten lain tai sen nojalla annetun määräyksen mukaan kielletty.

Pois otetut esineet ja aineet on viipymättä luovutettava poliisille taikka, jollei siihen ole lain mukaan estettä, palautettava omistajalleen tai haltijalleen hänen poistuessaan paikalta.

9 §

Voimakeinojen käyttö

Järjestyksenvalvojalla on tehtävänsä suorittaessaan oikeus henkilön pääsyn estämiseksi, paikalta poistamiseksi, kiinniottamisen toimittamiseksi, kiinni otetun tarkastamiseksi tai pakenemisen estämiseksi, esineen tai aineen poisottamiseksi taikka esteen poistamiseksi käyttää sellaisia tarpeellisia voimakeinoja, joita voidaan pitää puolustettavina.

Voimakeinojen puolustettavuutta arvioitaessa on otettava huomioon tehtävän tärkeys ja kiireellisyys, vastarinnan vaarallisuus, käytettävissä olevat voimavarat sekä muut tilanteen kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat.

Järjestyksenvalvojan avustaessa poliisia on lisäksi voimassa, mitä poliisilain (493/1995) 27 §:ssä säädetään poliisimiestä tilapäisesti avustavan henkilön oikeudesta voimakeinojen käyttöön.

Voimakeinojen käytön liioittelusta säädetään rikoslain 4 luvun 6 §:n 3 momentissa ja 7 §:ssä. (13.6.2003/520)

9 a § (12.4.2002/285)

Koiran mukana pitäminen

Tilaisuuden toimeenpanopaikan poliisilaitoksen luvalla järjestyksenvalvoja saa pitää järjestyksenvalvontatehtävissä mukanaan yhtä koiraa erikseen säädetyn perustein.

10 §

Järjestyksenvalvojaksi hyväksyminen

Tilaisuuden laajuus ja luonne huomioon ottaen sekä muusta erityisestä syystä tilaisuuden toimeenpanopaikan poliisilaitos voi hyväksyä järjestyksenvalvojaksi yksittäiseen tilaisuuteen myös henkilön, jolla ei ole 1 momentissa tarkoitettua koulutusta.

11 §

Järjestyksenvalvojan tunnus ja kortti

Tämän lain mukaisesti järjestyksenvalvojaksi asetetulla henkilöllä tulee tehtävää suorittaessaan olla sisäasiainministeriön vahvistama näkyvä tunnus. Muulla henkilöllä ei ole oikeutta tämän tunnuksen käyttämiseen.

Järjestyksenvalvojaksi 10 §:n 1 momentin mukaisesti hyväksytyllä henkilöllä on tehtävää suorittaessaan oltava poliisin antama järjestyksenvalvojakortti, joka on pyydettäessä esitettävä. Edellä 10 §:n 2 momentissa tarkoitettua järjestyksenvalvojalla on vastaavasti oltava ja hänen on pyydettäessä esitettävä jäljennös päätöksestä, jolla hänet on hyväksytty tehtävänsä.

12 §

Rangaistussäännös

Järjestyksenvalvoja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta jättää noudattamatta 2 §:n 3 momentissa, 4 tai 5 §:ssä, 6 §:n 1 momentissa taikka 7 §:n 6 momentissa säädetyn velvollisuutensa, on tuomittava, jollei muualla laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta, *järjestyksenvalvontarikkomuksesta* sakkoon.

Järjestyksenvalvontarikkomuksesta on tuomittava myös se, joka käyttää 11 §:n 1 momentissa tarkoitettua järjestyksenvalvojan tunnusta olematta sen käyttöön oikeutettu.

Järjestyksenvalvojan vastustamisesta säädetään rangaistus rikoslaissa.

TUOMARITOIMINTA

1. TEEMA; YLEISET SÄÄNNÖT

SUOMEN PYÖRÄILYUNIONIN JA KILPAPYÖRÄILYN RAKENTEET

JOHDANTO

- Olisi toivottavaa, että pyöräilytuomari tuntee myös suomalaisen kilpapyöräilyn ja suomalaisen kilpapyöräilyn kattojärjestön rakenteet, sillä tuomarina hän edustaa Suomen Pyöräilyunionia (SPU) siinä kilpailussa johon hänet on nimetty.
- Alla on esitetty SPU rakenne:

Yhdistysrekisteriin kuuluva kansallinen yhdistys

Tarkoitus (määritelty toimintasääntöjen 2 §)

Liiton tarkoituksena on kehittää, ylläpitää ja seurata toimintaa, jolla jäsenseurat voivat edistää jäsentensä pyöräilyharrastusta ja tavoitteiden saavuttamista kaikilla tasoilla eri pyöräilymuodoissa sekä toimia niiden yhdistysrekisteriin merkittyjen yhdistysten valtakunnallisena liittona, joissa harrastetaan pyöräilyä tai edistetään pyöräilytoimintaa näiden sääntöjen edellyttämien tavoin ja jotka on hyväksytty liiton jäseneksi näiden sääntöjen mukaisesti. Jäsenistä käytetään näissä säännöissä nimitystä jäsenseura. Liiton toiminnan perustana ovat liikunnan eettiset arvot ja urheilun reilun pelin periaatteet. Liitto pyrkii toiminnassaan edistämään sukupuolten välistä tasa-arvoa.

SPU:n jäsenistön muodostavat jäsenseurat.

Liiton päätösvalta

SPU:n ylintä päätösvaltaa käyttää liittokokous. Varsinaisia liittokokouksia pidetään kaksi kertaa vuodessa, kevätkokous maaliskuussa ja syyskokous marraskuussa.

Liiton toimeenpanovalta

SPU:n toimeenpanovaltaa käyttää liittohallitus.

Muita SPU:n toimielimiä ovat pyöräilyjaostot ja hallituksen asettamat valiokunnat.

Liittohallitus 1+8

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

Liittohallitus voi asettaa alaisuuteensa pyöräilyjaostoja hoitamaan eri pyöräilylajeja. Liittohallitus ottaa palvelukseen ja vapauttaa liiton palkkaamat henkilöt.

**Nuoriso-
jaosto**

**Maantie-
pyöräilyjaosto**

**Maasto-
pyöräilyjaosto**

**Rata-
pyöräilyjaosto**

**Master-
pyöräilyjaosto**

Jaostojen lisäksi toimii valiokuntia:

Sääntö – ja tuomarivaliokunta, kehittämis-, koulutus- ja tiedotusvaliokunta jne.

Lautakunnat: vaalilautakunta, oikeusturvalautakunta (vuosikokous nimeää)

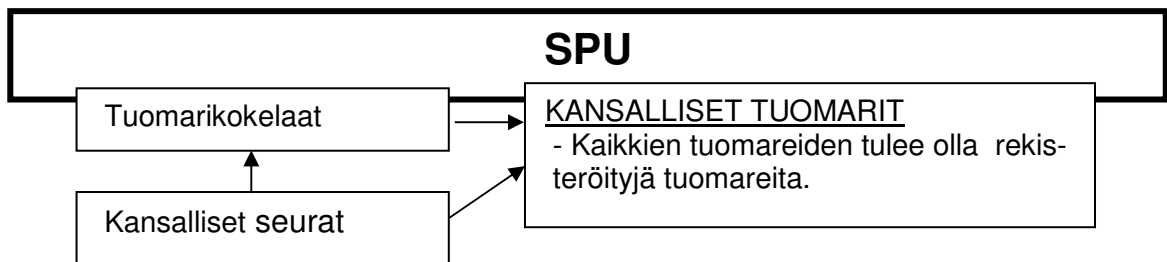
SUOMEN PYÖRÄILYUNIONI ry:n ORGANISAATIOKAAVIO



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 toimintakulttuuri, jossa olemme tekemisissä kaikkien pyöräilyn tasojen ja toimijoiden kanssa kilpapyöräilytapahtumassa.



KANSALLISET PYÖRÄILYTUOMARIT:

- Koulutus ja tuomariksi hyväksyminen SPU:n sääntöjen 18.1 – 18. 7 mukaisesti
- Kansallisella tasolla luokat; **II -> I -> kn. komissaari**
- Kansainvälisellä tasolla on mahdollisuus saavuttaa kv. komissaari

KANSALLISTEN TUOMARIEN STATUS

Kansallinen liitto myöntää lisenssin (tuomarikortin)
Ikärajoitus: 65 vuotta tai harkinnan mukaan.

Toiminta: - Nimitys kilpailuun SPU:n tai kilpailun järjestävän seuran toimesta.
- Voi toimia vain kotimaassa.

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

SPU:n kansalliset toimitsijat, komissaarit ja tuomarit (toimihenkilöt)

Kilpailuja ohjaavat ja valvovat

a. **Toimitsijat**, jotka kilpailujen johtajan johdolla lähinnä vastaavat ja huolehtivat siitä, että kilpailuluohjelma suoritetaan sujuvasti.

b. **Tuomarit**, jotka ylituomarin johdolla lähinnä vastaavat ja huolehtivat siitä, että kilpailut suoritetaan kilpailusääntöjen ja määräysten mukaisesti. Kilpailusääntöihin ja määräyksiin voi johtokunta tehdä muutoksia sääntö ja tuomarivaliokunnan ehdotuksesta kv. sääntöjen muuttuessa. Muutoksista on tiedotettava seuroille.

Kansainvälisen komissaaritutkinnon (UCI Commissaire International) suorittaneet saavat toimia kaikissa tuomarehtävissä sekä kansainvälisissä että kansallisissa kilpailuissa ja SPU: n valitsemina valvojina ME - kokeissa. Poikkeuksena 1 h:n ME - koe, johon UCI määrää komissaarin. Kansallisen komissaari- tai tuomaritutkinnon suorittaneet ovat oikeutettuja toimimaan omassa maassaan sääntöjen mukaisissa tehtävissä.

Toimitsijoilla ja tuomareilla tulee olla kilpailun aikana tuomariasu, tunnus tai muu selvästi näkyvä merkki. Tuomareiden ja toimitsijoiden tulee olla asianmukaisesti pukeutuneita, heidän tulee käyttäytyä asiallisesti ja urheiluhengen mukaisesti.

2 . Toimitsijat ja heidän vähimmäislukumääränsä

- Kilpailujen johtaja	1	(väh. I-luokan tuomari)
- Sihteeri	1	
- Yhdyshenkilöt	2	
- Järjestyspäällikkö	1	
- Kuuluttaja	1	
- Tiedotussihteeri	1	tarvittaessa tiedotusta varten
- Lääkintähenkilö	1	

3. Tuomarit ja heidän vähimmäislukumääränsä

- Ylituomari	1	(väh. I-luokan tuomari)
- Tuomarineuvosto (jury)	1+2	(väh. I-luokan tuomari)
- Sihteeri	1	
- Kilpailujen valvojat	tarpeen mukaan	
- Lähettiläjä	1	
- Kierroslaskijat	2	
- Ajanottajien johtaja	1	(väh. I-luokan tuomari)
- Ajanottajat	tarpeen mukaan	
- Maalituomarien johtaja	1	(väh. I-luokan tuomari)
- Maalituomarit	tarpeen mukaan	
- Lähdönvalmistelijat	2	
- Lähdönvalvojat	2 (aika-ajoissa)	
- Ratamestari	1	

4 . Tuomareiden rekisteröinti

Kaikkien tuomareiden tulee olla rekisteröityjä tuomareita.

Kansallisten kilpailujen johtajana, ylituomarina ja tuomarineuvoston jäsenenä saavat toimia vain sellaiset henkilöt, joilla on vähintään I - luokan tuomarikortti. SM- ja ISM ja Cup kilpailujen ylituomarina saa toimia vain sellaiset henkilöt, joilla on lajimuodon kansallisen komissaari luokan tuomarikortti. SPU:n hallitus voi nimetä tehtävään myös I-luokan tuomarin, jolla on riittävä kokemus ylituomarin tehtävän hoitamiseen.

Ratakilpailujen lähettäjänä saa toimia ainoastaan sellainen henkilö jolla on vähintään kansallisen komissaari/ rata -luokan tuomarikortti. Myös ratakilpailujen tuomarineuvostoon kuuluvilla tulisi olla kansallisen komissaari/ rata luokan tuomarikortti.

Ajanottajien johtajana ja maalityomarien johtajana saa toimia ainoastaan sellainen henkilö jolla on vähintään I - luokan tuomarikortti.

5. Toimitsijoiden ja tuomareiden lukumäärät ja apulaiset.

1. Kohdissa 2 ja 3 mainittujen toimitsijoiden ja tuomareiden lukumääriä on pidettävä normaalin rata- ja maantieajoja kilpailun vähimmäismäärinä.
2. Toimitsijoiden ja tuomareiden lukumäärät riippuvat kuitenkin kilpailujen ohjelman laajuudesta ja osanottajien lukumäärästä.
3. Kilpailujen ohjelman ja osanoton laajuudesta sekä kilpailujen suoritusjärjestyksestä riippuen, voidaan toimitsijoiden ja tuomareiden tehtäviä yhdistää saman henkilön hoidettaviksi.
4. Mikäli katsotaan tarpeelliseksi, toimitsijoille ja tuomareille voidaan määrätä apulaisia.

TOIMITSIJOIDEN TEHTÄVÄT

Kilpailujen johtaja

1. - johtaa kilpailuja ja on vastuussa ohjelman noudattamisesta ja sujuvuudesta.
2. - Valvoo, että kaikki toimitsijat ovat saapuneet kilpailupaikalle, ja tarpeen vaatiessa valitsee heille sijaiset.
3. Kilpailujen johtajan velvollisuutena on:
 - a) huolellisesti seurata käynnissä olevia kilpailuja ja määrätä milloin uusi kilpailulaji saa alkaa.
 - b) laatia etukäteen aikataulu, joka jaetaan toimitsijoille ja tuomareille, sekä kiinnitetään sellaiseen paikkaan, josta kilpailujen osanottajat sen helposti näkevät.
 - c) ennen kunkin kilpailulajin alkamista, hyvissä ajoin tiedottaa siitä asianomaisille toimitsijoille ja tuomareille sekä antaa määräys kilpailuun ilmoittautuneiden kutsumisesta kilpailupaikalle,
 - d) huolehtia siitä, että tulokset ym. tiedotukset saatetaan kuuluttajan välityksellä yleisön sekä tiedotussihteerin välityksellä sanomalehdistön tietoon.
 - e) valvoa, että eräajot toimitetaan aikataulun mukaan,
 - f) valvoa apulaistensa toimintaa ja suorittaa näiden avulla tarpeelliseksi katsomiaan tehtäviä kilpailujen aikana.
 - g) huolehtia siitä, että kilpailuohjelman toteuttamisessa ei synny kuolleita kohtia.

Sihteeri

1. - on järjestelytoimikunnan sihteeri.
2. - on vastuussa järjestelytoimikuntien kokousten koolle kutsumisesta. Hän valmistaa myös kaikkien näiden kokousten pöytäkirjat.
3. - johtaa hallinnollisia järjestelyjä sekä huolehtii tärkeimmästä kilpailuja koskevasta kirjeenvaihdosta.

Yhdyshenkilöt.

1. - huolehtivat kilpailijoiden ja toimitsijoiden palvelusta.
2. - huolehtivat myös siitä, että jokainen kilpailija saa tiedon kilpailulajin alkamisesta ja että kilpailija on ajoissa lähtöpaikalla.
3. - kehottavat kilpailijaa hyvissä ajoin esim. 15 min. ennen lajin alkamista, valmistautumaan. Yhdyshenkilöiden on hyvissä ajoin, esim 5 min. ennen lajin alkua kehotettava kilpailijoita siirtymään lähtöpaikalle.

Ratamestari

1. - toimii suoraan kilpailujen johtajan alaisuudessa. Ratamestarilla tulee olla vähintään II-luokan tuomarikortti.
2. - on vastuussa siitä, että kilpailurata/reitti ja tarvittavat välineet (mm. opasteet) ovat kilpailujen alkaessa ja niiden kestäessä asianmukaisessa kunnossa ja asetettu sääntöjenmukaisesti.

Järjestyspäällikkö

1. - huolehtii alaistensa avulla järjestyksestä kilpailupaikalla.
2. - huolehtii siitä, etteivät sivulliset henkilöt oleskele kilpailujen toimihenkilöille ja osanottajille varatuilla paikoilla.
3. - järjestää sellaisille toimihenkilöille ja osanottajille, jotka eivät ole tehtävissä, alueen, jossa nämä voivat oleskella.
4. - huolehtia siitä, että radan tai reitin välittömässä läheisyydessä ei tupakoida.
5. - määrätä ja valvoa alaistensa toimintaa.

Kuuluttaja

1. - pitää yleisön ja kilpailijat selvillä kilpailujen kulusta. Kuuluttaja ei saa vaikuttaa kilpailun kulkuun (esim. häiritsemällä suoritusta tai antamalla väliaikoja vain joillekin urheilijoille).
2. - ilmoittaa yleisölle kuhunkin lajiin osallistuvien kilpailijoiden nimet ja numerot sekä muut selvennävät tiedot, kuten erien kokoonpanot, väliajat, sijoitukset, ajat jne.
3. - ilmoittaa koska kukin kilpailulaji alkaa, seuraa tarkoin kilpailujen kulkua ja varoo kuulutuksellaan häiritsemästä kilpailijan suoritusta.
4. - Kunkin lajin lopputulokset on kuulutettava mahdollisimman nopeasti sen jälkeen, kun tiedot ovat saapuneet kilpailujen sihteeriltä.
5. - Tarpeen vaatiessa on kuuluttajalle määrättävä apulainen tai apulaisia.

Tiedottaja

1. - hoitaa lehdistöpalvelun ja muut tiedotusvälineet.
2. - tiedottaa lehdistön edustajille erilajeihin osallistuvien kilpailijoiden nimet ja heidän saavutuksensa kilpailuissa. Hän toimittaa kilpailun päätyttyä täydelliset tuloluettelot, maantieajon matkan pituuden, voittajan keskinopeuden, tiedot yleisömäärästä, sääolosuhteista ym. vastaavista kilpailuun vaikuttavista tekijöistä Suomen Tietotoimistolle sekä lehdistön paikalliselle edustajistolle.

Lääkäri (lääkintähenkilöstö)

1. - on läsnä kilpailujen ajan, ensi kädessä vastuunalaisena loukkaantuneille annettavasta ensiavusta.
2. - tarkastaa kilpailujen järjestäjien tarpeelliseksi katsomissa tapauksissa kilpailijan lääkärintodistuksen tai suorittaa hänen tarkastuksensa tarvittaessa.
3. - Ellei lääkäriä ole saatavissa, voidaan tehtävässä käyttää muita alaa tuntevia henkilöitä, kuten esim. sairaanhoitajia, ensiaputaitoisia henkilöitä jne.



TUOMAREIDEN TEHTÄVÄT

Tuomarineuvosto (jury)

1. - on valittava kaikkiin kansainvälisiin ja kansallisiin kilpailuihin.
2. - Tuomarineuvostoon kuuluu kilpailujen ylituomari sekä vähintään kaksi muuta jäsentä. Tuomarineuvoston jäsenet on valittava eri seurojen edustajista. Kansallisissa kilpailuissa ylituomarin ei saa olla järjestävästä seurasta. Mikäli kyseessä on kansainvälinen kilpailu, on jäsenet valittava tuomarineuvostoon eri kansallisuuksien edustajista kuitenkin siten, että kilpailujen ylituomarina on järjestäjään kansalainen.
3. - ratkaisee kaikki riidanalaiset tekniset kysymykset. Lisäksi se voi puuttua asioihin milloin on aihetta epäillä vääryyttä tapahtuneen. Tuomarineuvostolla on oikeus poistaa kilpailuista fyysisesti heikko tai kokematon kilpailija, joka voi olla vaarana toisille kilpailijoille.
4. - Tuomarineuvoston ratkaisu on lopullinen eikä siitä voi valittaa. Poikkeuksen tekee vain se, että mikäli tuomarineuvoston päätös ei ole sääntöihin perustuva, voidaan sen päätöksestä valittaa SPU:n liittohallitukselle.
5. - Tuomarineuvoston (ylituomarin) tulee lähettää kirjallinen selonteko (ylituomarin raportti) käsittelemistään asioista Suomen Pyöräilyunioniin.

Ylituomari

1. - valvoo, ja on viime kädessä vastuussa siitä, että voimassa olevia kilpailusääntöjä noudatetaan.
2. - kuuluu yhtenä jäsenenä tuomarineuvostoon. Kilpailuun ylituomarin voi määrätä UCI tai SPU.
3. a) tarkastaa kilpailijoita koskevat ilmoittautumiset ja toteaa, että jokaisella kilpailijalla on sääntöjen määräämä vuoden amatööritodistus.
b) poistaa kilpailuista osanottaja, joka ei noudata kilpailusääntöjä ja määräyksiä tai muuten käyttäytyy sopimattomasti.
c) tarkastaa, että tuomaritehtävissä olevilla henkilöillä on voimassa oleva tuomarikortti.
d) poistaa kilpailuista toimitsijan tai tuomarin, joka ei noudata sääntöjä tai käyttäytyy urheiluhengen vastaisesti.
e) ratkaisee kaikki tuomareiden väliset erimielisyydet.
f) valvoo, että sääntöjä noudatetaan, ja ratkaisee sellaiset tekniset kysymykset jotka kilpailun aikana tulevat esille, ja joita ei ole huomioitu näissä säännöissä.
g) hyväksyy ja allekirjoittaa kilpailujen lopulliset tulokset.
h) ryhtyy toimenpiteisiin jokaiseen kilpailijaan nähden, jonka puku tai muut varusteet eivät ole sääntöjen mukaiset.
i) tiedottaa annetuista rangaistuksista ja tuomarineuvoston käsittelemistä asioista liittoon ensimmäisenä arkipäivänä.
j) varmistaa, ettei kukaan kilpailuun osallistuvista ole kilpailu-, toimitsija-, huolto- tai tuomarikiellon alaisena.
4. - Ylituomarilla on oikeus päättää sijoituksesta jossakin lajissa vain silloin, kun tuomarit eivät pääse yksimielisyyteen tai enemmistöratkaisuun.
5. - Ylituomari ratkaisee jo kilpailupaikalla kaikki ne vastalauseet, jotka koskevat kilpailijoiden käyttäytymistä käynnissä olevassa kilpailussa.
6. - Jos esitetään vastalause sääntöjen vastaisesta menettelystä johonkin kilpailulajin alkua- tai välierissä, ylituomarilla on oikeus julistaa syyllisen kilpailijan suoritus mitättömäksi, jos hän harkitsee sääntöjen rikkomisen tahalliseksi tai törkeästä huolimattomuudesta aiheutuneeksi. Ylituomarilla on tällöin oikeus päästää häiritty kilpailija jatkamaan seuraavassa erässä, aivan kuin tämä olisi edellisestä erästään selviytynyt.
7. - Jos loppukilpailun suhteen esitetään vastalause, ylituomarilla on oikeus julistaa syyllisen kilpailijan suoritus mitättömäksi, mikäli hän harkitsee rikkomuksen tahalliseksi tai törkeästä huolimattomuudesta aiheutuneeksi. Ylituomarilla on myös valta määrätä uusi kilpailu suoritettavaksi niiden kilpailijoiden välillä, jotka hänen mielestään ovat siihen oikeutettuja.
8. - Mikäli olosuhteet muodostuvat ylituomarin mielestä sellaisiksi, että oikeus vaatii jonkun lajin uusittavaksi, voi hän julistaa jo käydyn kilpailun mitättömäksi ja määrätä se uusittavaksi, joko samana päivänä tai myöhemmin.

Pääsihteeri (kilpailun sihteeri)

1. - Kilpailujen pääsihteerillä tulee olla täydelliset luettelot kilpailujen toimitsijoista, tuomareista ja kilpailijoiden nimistä numeroista sekä heidän osallistumisestaan eri kilpailulajeihin.
2. - Kilpailujen pääsihteerin velvollisuutena on:
 - a) - vastata siitä, että kilpailijat osallistuvat oikeaan erään, lajiin tai luokkaan.
 - b) - toimittaa lähtöpaikalla, ennen kilpailun alkua nimenhuuto.
 - c) - valvoa, että kullakin kilpailijalla on sääntöjen mukaiset kilpailunumerot.
 - d) - antaa ennen kilpailun alkamista kilpailijoille kilpailuselostus.
 - e) - kirjata kilpailupöytäkirjaan kilpailijoiden maaliintulojärjestys ja saavutetut ajat.
 - f) - antaa tulokset mahdollisimman pian kuuluttajan ja tiedotussihteerin käytettäväksi.
3. - Pääsihteerille voidaan määrätä apulainen tai apulaisia.

Valvojat

1. - Valvojat tulee olla kilpailun ylituomarin tai tuomarineuvoston hyväksymiä.
2. - Valvojien sijainti ratakilpailuissa on lähettäjä maalisuoralla ja yksi takasuoralla sekä yksi kummassakin kaarteessa. Maantiekilpailuissa määrää ylituomari kilpailujen valvojien sijaintipaikat. Maantiekilpailuissa, mikäli se katsotaan tarpeelliseksi, voidaan käyttää useampaakin kilpailujen valvojaa.
3. - Kilpailujen valvojien tehtävänä on ylituomarin ohjeiden mukaan tarkkailla kilpailun kulkua, voidakseen tiedottaa kilpailijan tai jonkun muun henkilön sääntöjen vastaisen menettelyn ylituomarille.
4. - Kilpailujen valvojat ovat ylituomarin apulaisia ja jättävät ilmoituksensa hänelle. Valvojia voidaan kuulla ainoastaan neuvottelevina jäseninä, joten ratkaisuvalltaa heillä ei ole.
5. - Suomen Pyöräilyunioni voi tarvittaessa nimetä kilpailuun oman valvojansa.
6. - SM - tasolla ja kansainvälisissä joukkueajo- ja maantiekilpailuissa suositellaan huoltoautossa käytettäväksi puolueetonta tuomaria (komissaari).

Lähettäjä

1. - Järjestäjien valitseman lähettäjän tulee ratakilpailuissa olla rekisteröity vähintään lähettäjäluokkaan ja tuomarineuvoston hyväksymä.
2. - Kaikki lähtöä koskevat kysymykset ratkaisee lähettäjä. Hän yksin arvostelee ja päättää onko lähtö oikea. Lähettäjällä on määräysvaltaa kaikkiin lähtöpaikalla oleviin kilpailijoihin nähden.
3. - Kilpailuissa, joissa lähtö tapahtuu eri puolilta rataa lähettäjän tulee sijoittua sellaiseen paikkaan, että matka hänestä kuhunkin kilpailijaan on yhtä pitkä .500 m 2, 3 ja 4 km aika-, takaa- ja joukkueajoissa on käytettävä lähdön valvojaa.
4. - Lähtömerkki annetaan pistoolilla tai lipulla, ellei näissä säännöissä toisin ole määrätty. Virheellisen lähdön tapahtuessa kutsutaan kilpailijat takaisin pistoolin laukauksella tai vihellyspillillä.
5. - Lähettäjän tehtävä ei pääty lähtömerkin antamiseen, vaan hänen on tarkoin seurattava kilpailun kulkua ja puututtava siihen tarpeen vaatiessa.
6. - Mikäli lähettäjä ei ole toiminut kilpailun aikana sääntöjen määräämällä tavalla, voidaan häntä vastaan esittää vastalause. Mikäli lähettäjä on syylistynyt karkeaan sääntöjen vastaiseen menettelyyn, ylituomari tai tuomarineuvosto voi poistaa hänet tehtävästään.

Lähdön valvoja

1. - Lähdön valvojaksi valitaan henkilö joka tuntee hyvin rata-ajojen ne säännöt, jotka koskevat 500 m, 1, 2, 3 ja 4 km aika -, takaa -, ja joukkueajoja.
2. - Hän ilmoittaa lähettäjälle, koska kilpailija on lähtövalmiina kohottamalla lipun yläasentoon, laskeamalla lipun alas vasta kun lähtö on selvästi onnistunut (30 m). Virheellisen lähdön hän ilmoittaa lippua heilauttamalla, jolloin lähettäjä voi ampua lähdön poikki.

Kierroslaskija/t

1. - Kierroslaskijan tehtävänä on laskea ja ilmoittaa näyttämällä, kuinka monta kierrosta kilpailijalla on jäljellä. Kilpailijan aloittaessa viimeistä kierrosta tulee kierroslaskijan ilmoittaa se kellonsoitolla.

Ajanottajien johtaja (vähintään I-luokan tuomari)

1. - Ajanottajien johtaja on vastuussa ajanottajien toiminnasta ja hän määrää ajanottajille työnjaon, jota pyritään noudattamaan koko kilpailun ajan.
2. - Ajanottajien johtajan on toimitettava kunkin kilpailun tai erän jälkeen ajanottajilta saamansa ajat kilpailujen sihteerille, joka merkitsee ne lopullisesti pöytäkirjaan.

Sähköinen ajanotto

1. - Sähköistä ajanottoa käytetään sekä rata- että maantieajoissa. Aika-ajoissa aika otetaan sadas / tuhannesosasekunnin tarkkuudella, laitteistosta riippuen. Yhteislähtöisissä kilpailuissa aika otetaan sekunnin tarkkuudella
2. Mikäli sähköistä ajanottoa käyttää ulkopuolinen asiantuntija, on ajanottajien johtajan valvottava käyttäjän toimintaa. Ajanottajien johtaja toimittaa tulokset pääsihteerille.
3. - Sähköinen ajanotto on varmistettava käsiajanotolla.

Ajanottaja/t, käsiajanotto

1. – Ajanottaja toimii ajanottajien johtajan määräysten mukaan.
2. - Yleensä on kolmen ajanottajan otettava voittajalle aika. Siinä tapauksessa, että ajanottajien kelloista kaksi näyttää samaa aikaa ja kolmas eri aikaa, on kahden kellon näyttämä aika virallinen. Jos kaikki kellot näyttävät eri aikaa, on keskimmäistä aikaa näyttävän kellon aika virallinen. Jos syystä tai toisesta aika saadaan otetuksi ainoastaan kahdella kellolla, ja nämä osoittavat erilaista aikaa, on huonompi aika virallinen.
- 3.- Kello on pantava käyntiin pistoolin savun tai leimahduksen mukaan, ja mikäli lähetys tapahtuu lipulla, silloin kun lähettäjä lyö vaakasuorassa olleen lipun alas. Aika on otettava mikäli mahdollista, kaikille kilpailun loppuun suorittaneille kilpailijoille.
- 4.- Ajanottajien tulee kirjallisesti esittää saamansa ajat ajanottajien johtajalle.
- 5.- Ajanottajien on, mikäli mahdollista, käytettävä porrasmaista seisomakoroketta.
- 6.- Ratakilpailuissa on aika otettava sadasosasekunnin tarkkuudella ja maantiellä väliaikalähtöisissä kilpailuissa kymmenesosan tarkkuudella. Yhteislähdöllä tapahtuvassa maantiekilpailussa riittää sekunnin tarkkuudella otettu aika ja ryhmän tullessa maaliin samanaikaisesti, sille merkitään sama loppuaika.

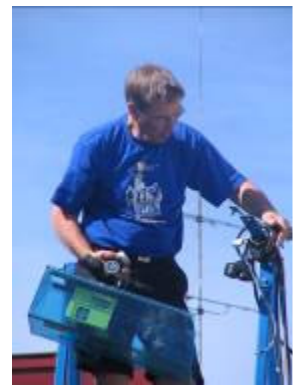


Maalituomarien johtaja (vähintään I-luokan tuomari)

1. - Maalituomarien johtaja on vastuussa maalituomarien toiminnasta ja määrää heille työnjaon, jota on pyrittävä noudattamaan koko kilpailun ajan.
2. - Maalituomarien johtaja ottaa vastaan maalituomarien ratkaisut ja toimittaa ne kilpailujen sihteerille pöytäkirjaan merkitsemistä varten.
3. - Mikäli maalituomarit eivät pääse yksimielisyyteen tai enemmistöratkaisuun sijoituksista, maalituomarien johtaja alistaa ratkaisun ylituomarin tai tuomarineuvoston päätettäväksi.
4. - Maalituomarien johtaja valvoo myös maalikameran käyttöä ja vastaa tulosten oikeellisuudesta.

Maalikamera

1. - Maalikameran antamat sijoitukset toimittaa maalityumareiden johtaja pääsihteerille.
2. - Epäselvissä tapauksissa, kilpailun ylityumari tai tuomarineuvosto (jury) ratkaisee sijoitukset.
3. - tuomarineuvoston (jurn) päätös on lopullinen ja vetoamaton.
4. - Maalikameraa on käytettävä kansainvälisissä, Cup - ja SM-kilpailuissa. Kasallisissa kilpailuissa maalikameran käytöstä voidaan luopua poikkeusoloissa.
5. - Maalikameratyöskentelyn varmistavat maalityumarit.



Maalityumarit

1. - Maalityumarin tehtävänä on määrätä kilpailijoiden maalityntulojärjestys.
 - Suositeltavaa on, että yksi maalityumareista määrää ryhmän ensimmäisen, toinen ensimmäisen ja toisen, kolmas toisen ja kolmannen jne. kilpailijan järjestyksen. Toivottavaa on, että edellä mainittu työnjako on kaikilla matkoilla sama.
3. - Maalityumarit antavat ennakolta toistensa kanssa neuvottelematta, kirjallisen ratkaisunsa maalityumarien johtajalle, joka toteaa kilpailijoiden järjestyksen.
4. - Erimielisyyksien sattuessa ratkaisee järjestyksen kysymyksessä olevasta tai olevista sijoituksista päättäneiden maalityumarien enemmistö. Jos kirjallisissa ratkaisuissa ilmenee erimielisyyttä maalityumarit määräävät neuvoteltuaan lopullisen järjestyksen.
5. - Maalityumareiden on sijoitettava maalityviivan kohdalle ja sen suuntaisesti, ei kuitenkaan kahta metriä lähemmäksi ajorataa. Lisäksi suositellaan maalityumareiden käyttöön varattavaksi porrasmallinen seisomakoroke.
6. - suositeltavaa on, että maalityumarit toimivat maalityntulojärjestyksen ilmoittajina ja merkitsijöinä. Edelliset ilmoittavat ajajien numerot siinä järjestyksessä kuin nämä saapuvat maalityn ja jälkimmäiset merkitsevät ne muistiin.
7. - Maalityumarien tuloksia koskeva päätös on lopullinen ja vetoamaton.

PYÖRÄILYTUOMARIN KÄYTÄNNÖNTOIMINTA

JOHDANTO

- Pyöräily urheilulajina on kehittynyt maailmalla huomattavasti viimeisten vuosien aikana. Kilpailuiden kiinnostavuus on lisääntynyt. Suomessa kilpailutoiminnassa toivotaan samantilaista 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 arvotetaan monesti kunkin omista lähtökohdista. Tuomarien käyttäytymistä seurataan, analysoidaan, kommentoidaan ja arvostellaan. Tästä syystä on olennaista että sääntöjä sovelletaan tarkasti ja yhtenäisesti.
- Tuomarin rooli kilpailussa on tärkeä. Niin kilpailua ennen kuin kilpailun jälkeenkin eri tekijät vaikuttavat tuomarin suhtautumiseen omaan rooliinsa. Tuomarin/ tuomareiden läsnäolo kilpailussa takaa kilpailun laadun. Tuomari on SPU:n edustaja kilpailupaikalla ja tuomarin tulee käyttäytyä sen mukaisesti. Myös avustavien tuomareiden on toimittava ko. periaatteita noudattaen.

Yleistä toimiessasi tuomarina

- Muista, että SPU:n nimeämänä tuomarina olet kustannuserä kilpailun järjestäjälle. Järjestäjien varojen ollessa muutenkin suhteellisen pienet, käyttäydy asiallisesti kaikkia kohtaan.
- Älä koskaan vaaranna neutraalisuuttasi (jääviys). 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 mahdollisen kumppanisi yöpymisen.
- Ja muista aina milloin olet kilpailuissa yleisönä etkä tuomarina.

Ennen kilpailua

- Kun olet saanut tiedon nimityksestä, ota yhteys kilpailun järjestäjään hyvissä ajoin ennen kilpailua esitelläksesi itsesi ja ilmoittaaksesi mistä olet tavoitettavissa, mikäli organisaatiolle tulee kysyttävää.
- Pyydä kilpailun tekninen opas ajoissa ja tutustu siihen huolella (tarkista mm. kilpailumatkojen sääntöjenmukaisuus jne.). Mikäli teknisessä oppaassa on sääntöjen vastaisia kohtia, ota organisaatioon yhteyttä hyvissä ajoin, jotta asia voidaan korjata yhteisymmärryksessä.
 - tarkista ajajien kelpoisuus (lisenssin voimassaolo, luokka, mahdolliset kilpailukiellot jne.)
 - tarkista tuomareiden ja toimitsijoiden kelpoisuus

Kilpailupaikalla

- Saavuttuasi kilpailupaikalle ota yhteys kilpailun johtajaan ja esitele itsesi. Ole täsmällinen tapaamisten suhteen. Osoita kunnioitusta järjestäjän työtä kohtaan.
- Keskustele positiivisessa hengessä omista vastuualueistanne.

- Varmista että kilpailun johto ymmärtää, että autat organisaatiota jotta kilpailun sujuisi moitteettomasti. Vakuuta että sinuun voi luottaa ongelmatilanteissa sääntöjen puitteissa.
- Selvitä urheilijoille ja muille joukkueiden jäsenille kilpailuun liittyvät tärkeimmät säännöt ja erityismääräykset (joukkueen johtajien kokous).

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 johtajan, ylituomarin ja mahdollisesti joukkueen johtajan raportit) lähtevät ajallaan SPU:iin.
- Älä delegoi kolmansille osapuolille niitä tehtäviä joista sinä olet vastuussa.
- jos olet delegoinut tehtäviä varmista niiden toteuttaminen/ toteutuminen

Suhde kilpailuorganisaatioon

- Arvio kilpailun onnistuminen 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 eri 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. Tuomarin tulee kyetä tasoittamaan eri näkemyksiä.

Oleelliset tuomarin ominaisuudet 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 pätevyydestä

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 (uskottavuus ja jääviys)

Näiden lisäksi tuomarilta edellytetään

- asenteellisuuden välttämistä
- täsmällistä ja ystävällistä kielenkäyttöä
- moitteetonta käyttäytymistä (alkoholi jne.)

Muiden kunnioitus

- ystävällisyys
- älä välttä keskustelua (älä kuitenkaan kinastele)
- tue kilpailun onnistumista kilpailun ulkopuolella (pr – toiminta)
- kilpailijan tehdessä rikkeen älä ota asiaa välittömästi esille. Odota jonkun aikaa, ettet anna itsestäsi tyrannimaista kuvaa (psykologiaa).

Kultaisia sääntöjä

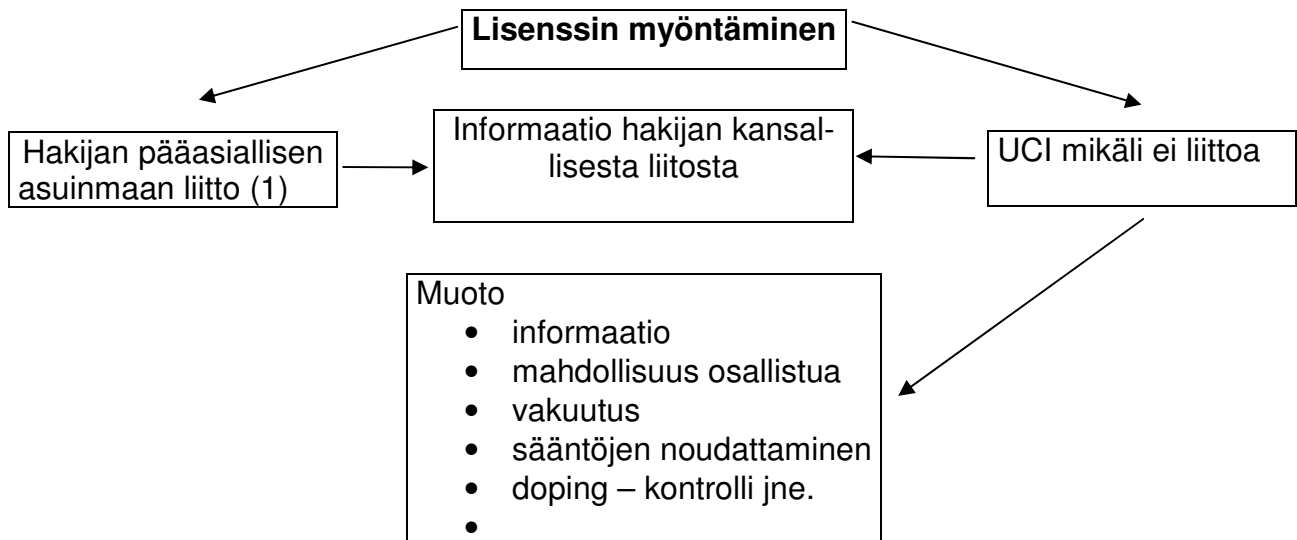
- mikäli haluat kunnioitusta, aloita toisten kunnioittamisesta
- liika tuttavallisuus aiheuttaa ylenkatseita
- toimintansa kautta tuomarin täytyy olla esimerkkinä kaikissa olosuhteissa



Tuomariston ja järjestäjän yhteistyön tulee toimia saumattomasti

3. TEEMA: LISENSSIN 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. Lisenssin avulla tuomarit myös todentavat kilpailijat ennen kilpailua kilpailupaikalla (art. 1.1.001 – 1.1.039).



Tyyppi

- Kilpailija
- Jouk. joht. (huoltajat jne..)
Kv. tasolla kaikilla muilla paitsi lehdistöllä ja vieraililla tulee olla lisenssi
- kieli englanti tai ranska,
- väri vaihtuu viiden vuoden jaksoissa;
valkoinen (2007), keltainen (08), sininen (09), punainen (10), vihreä (11) jne....

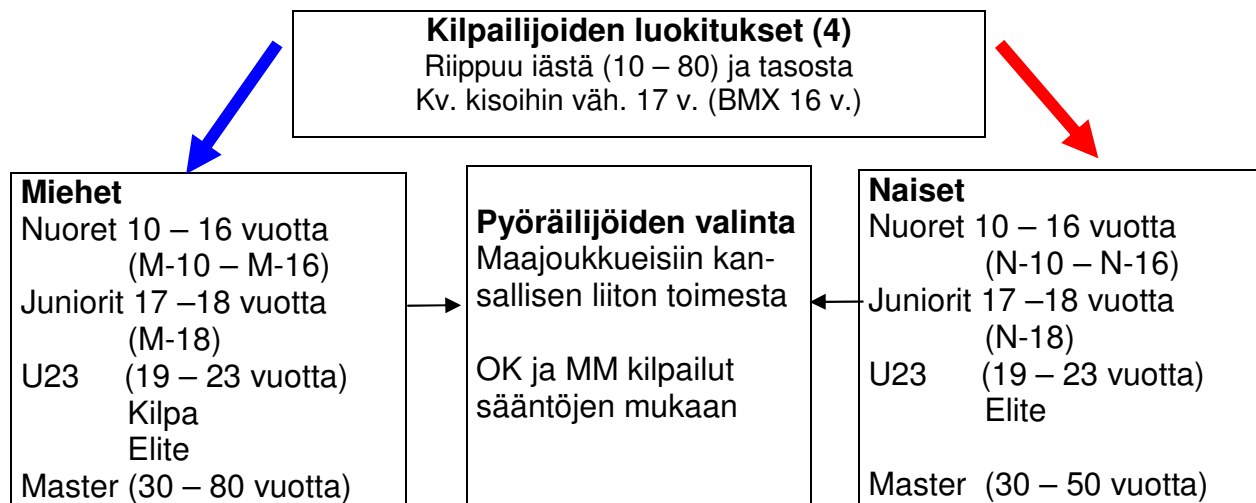
Lisenssi

edestä

INTERNATIONAL CYCLING UNION	
SUOMEN PYÖRÄILYUNIONI ry 2008	
UCI kategoria	UCI koodi
Kansallinen kateg.	Lisenssinumero
Sukunimi	Syntymäaika
Etunimi	Osoite
Joukkueen nimi	Sukupuoli
Seura	
myöntämispäivämäärä	

takaa

	"Sitoutuu noudattamaan sääntöjä (SPU ja UCI) ja hyväksyy dopingtestit ja verikokeet jne."
_____ Myöntäjän allekirjoitus	_____ haltijan allekirjoitus



- 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 (kansalainen) 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 luokat
- Kansallisesti U-23 kilpailija voidaan nimetä Elite -luokkaan, jolloin hänellä on Suomessa oikeus osallistua Elite -luokan kilpailuihin.

AJAJIEN LUOKAT

Miehet: M-ELITE, M-KILPA sekä U23, M-10 (U11), M-12 (U13), M-14 (U15), M-16 (U17), M-18 M-30, M-35, M-40, M-45, M-50, M-55, M-60, M-65, M-70, M-75 ja M-80 (Men-masters)

Naiset: N-ELITE sekä U23, N-10 (U11), N-12 (U13), N-14 (U15), N-16 (U17), N-18 N-30, N-40 ja N-50 (Women-masters)

Nuorten luokissa kilpailija voi ajaa sen vuoden loppuun, jolloin täyttää tunnuksessa olevan iän. Tunnuksessa mainitussa veteraaniluokissa kilpailija voi ajaa sen vuoden alusta, jolloin täyttää tunnuksessa olevan iän. (Suluissa UCI:n suosittelemat luokkatunnukset).

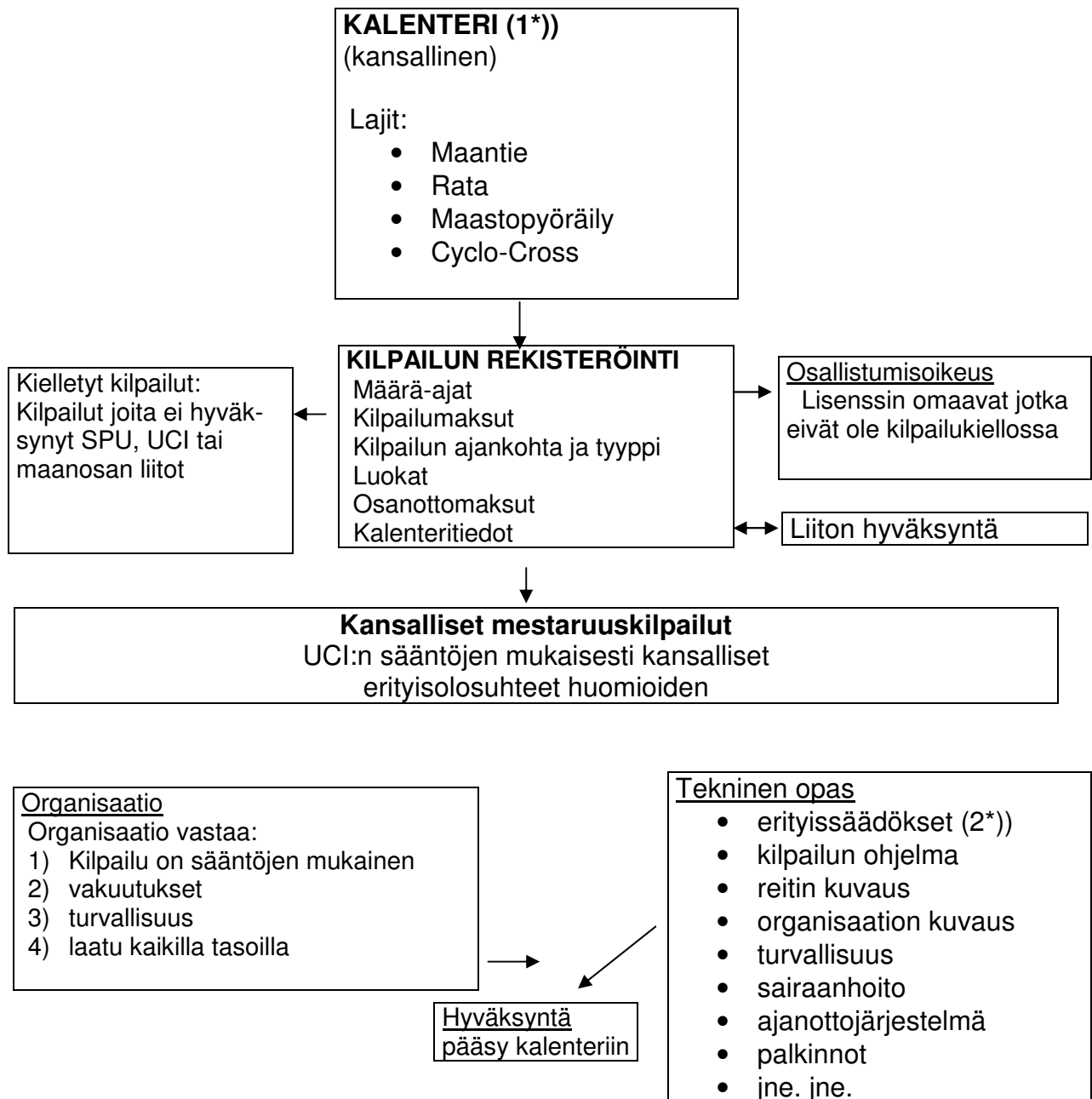
ELITE luokkaan siirtäminen maantiepyöräilijöiden osalta tapahtuu cupkilpailuista saatujen pisteiden perusteella. Elite luokkaan voidaan siirtää myös harkinnanvaraisesti. ELITE-luokan lisenssiä voivat hakea M-30, M-35, M-40 ja M-45 luokkiin kuuluvat ajajat. ELITE-luokkaan siirretyt eivät voi osallistua toisten luokkien kilpailuihin. Poikkeuksena ovat ne ELITE luokan ajajat, jotka ikänsä puolesta voivat osallistua M-30, M-35, M-40 ja M-45 ikäluokkien Suomen mestaruuskilpailuihin.

Maasto- ja ratapyöräilyssä on omat luokitteluperusteet.

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)



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

VARUSTEET JA VAATETUS

I. YLEISET SÄÄDÖKSET

1) Periaatteet

- Artiklojen 1.3.001 - 003 mukaan jokainen lisenssinhaltija on velvoitettu käyttämään sellaisia varusteita ja vaatteita, jotka eivät aiheuta vaaraa hänelle tai tosille.
- SPU:n ja tuomarien oman edun mukaista on, että jokaisen kilpailijan varusteet tarkastetaan ennen lähtöä.
- Varusteiden tarkastaminen tulee rajata tarkastelemaan varusteiden urheilullista tarkoituksenmukaaisuutta 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 aina kiinnittää kilpailijoiden pyöriin ja varusteisiin huomiota.
 - 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” tarkistaa pyörät. Tarkkaillee erityisesti; ei – perinteisiä kiekkoja (joissa on vähemmän kuin 16 puolaa). Mikäli kilpailijalla on vanteessa vähemmän kuin 16 puolaa, tulee hänen todistaa, että ko. vanne on UCI:n hyväksytyjen vanteiden listalla UCI:n internetsivuilta – 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 mittateline on erinomainen ratkaisu, mutta esim. ”turva-aitakin” käy mittaamiseen. Teipillä merkitään aitaan mittakohdat ja pyörä asetetaan sen jälkeen vasten aitaa.
- Tuomarilla tulee olla mukanaan mitta, teippiä, ”luotilanka”, jotta tuomari voi tarkastaa tarvittaessa 120 asteen käsivarren kulman kun pyöräilijällä on satulassa istuessa ote kauimmaisesta ohjaustangon tukipisteestä (morfologiset syyt).

- Yli – tai avustavan tuomarin tulee tarkastaa kilpailijoiden pyörät ja vaatetus, 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 (1.2.022)
- Varmista että runko on mittarajojen mukainen
- Varmista ettei pyörässä ole tuulenvastusta pienentäviä osia
- Varmista että pyörässä on tankotulpat ja ettei pyörässä ole vaarallisia ulokkeita jne.
- Varmista että satulan ja keskiön välinen 5 sentin sääntö toteutuu (1.3.013)

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

- Varmista, että mahdollinen lisätanko on sääntöjen mukainen: keskiöstä vedetyn pystysuoran viivan ja lisätangon pään väli ei saa ylittää 75 senttiä (joissakin tapauksissa 80 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: ei lisätankoja ja otekohta pysyy 10 sentin säännön sisällä (pystysuora viiva ylös eturenkaan akselista)
- Varmista että runko on mittarajojen mukainen
- Varmista ettei pyörässä ole tuulenvastusta pienentäviä osia
- Varmista että satulan kärki ei ylitä keskiöstä vedettyä pystysuoraa linjaa

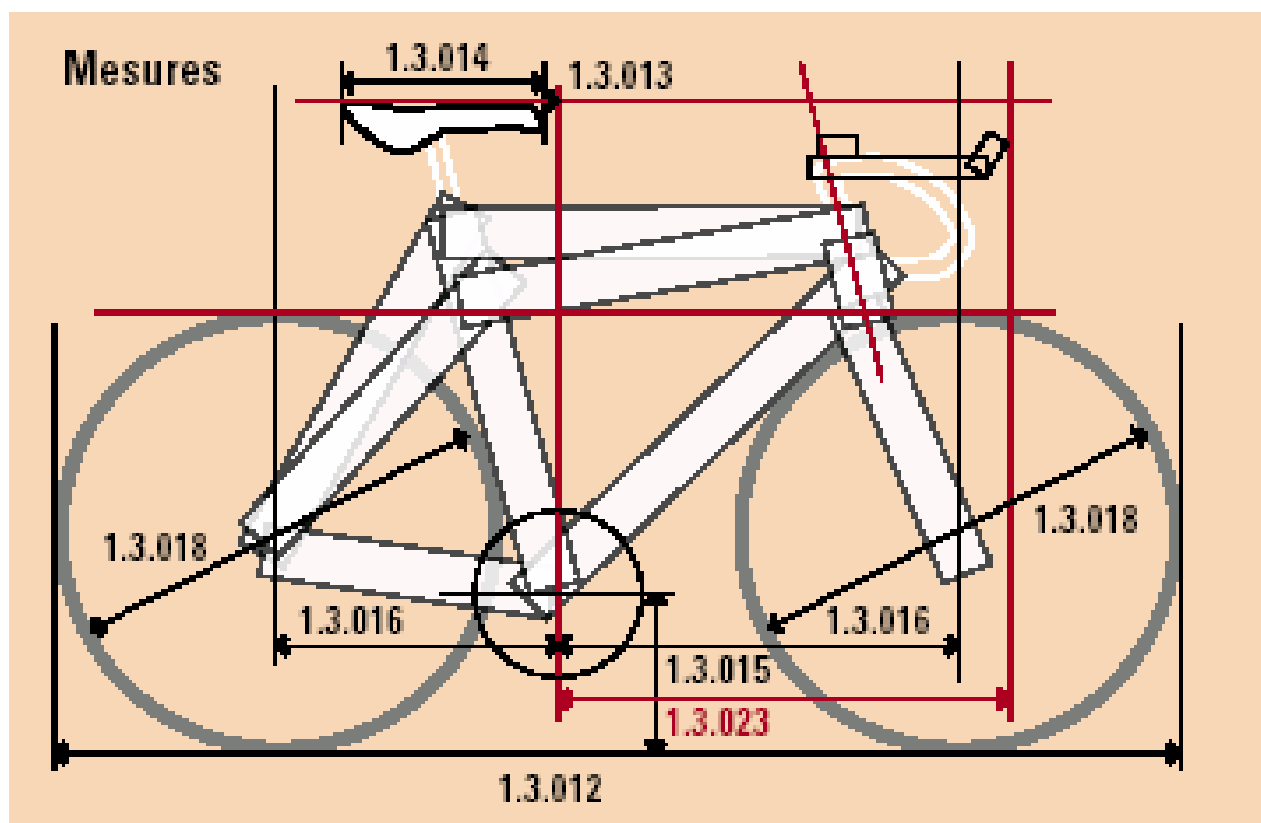
MAANTIE

d) Aika-ajo

- Varmista, että mahdollinen lisätanko on sääntöjen mukainen: keskiöstä vedetyn pystysuoran viivan ja lisätangon ”pään” väli ei saa ylittää 75 senttiä (80 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 akselistä).
- 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.



VÄLIVAIHTO

Välitys (välivaihto, "tuumat")

Välitys eli pyörän etenemä on matka, jonka pyörä kulkee yhden poljinkierroksen aikana. Välitykseen vaikuttaa pyörän voimansiirrossa käytettyjen rattaiden hampaiden lukumäärä ja suhde sekä vetävän renkaan halkaisija (kehän pituus).

Välityksen (pyörän etenemän) mittaaminen suoritetaan siten, että pyörä asetetaan "mittaviivan" alkuun, mitattava (suurin) välitys kytkettynä ja poljin alas painettuna (kammet pystysuoraan maata kohti) juuri viivan alkupisteen kohdalle. Mittaviivan alusta pyörää työnnetään takaperin viivaa pitkin. Keskiöakselin kierrettyä täyden kierroksen (poljinkierroksen) on saatu selville pyörän välitys "kytkettynä" olleilla ratilla.

Välityksen ja lukituksen suhteen tulee noudattaa seuraavaa:

- N/M-16 ja N/M-18 luokissa ei lukitusta sallita lainkaan!
- N/M-14, -12 ja -10 luokissa välitykset voi rajata säätämällä, mutta säätö on varmistettava teknisesti (lanka, nippuside tmv.)
- etuvaihtajan lukitusta säätämällä ei hyväksytä
- tarvittaessa etuvaihtajan käyttö on teknisesti estettävä (esim. poistamalla vaijeri)

Välivaihdon tarkistus hieman ennen lähtöä (lähtökarsina) ja kontrolli maaliin tullessa (ainakin kärjen osalta).

Suomessa käytössä olevat välitykset ovat samat kuin UCI:n N/M-18 ja N/M-16 luokkiin määräämät sekä N/M-10, -12 ja -14 luokkiin suosittelemat.. Määräyksellä pyritään turvaamaan nuorten poljintekniikan oppiminen. Ja hyvin harvoin nuoret edes pystyvät pyörittämään ylisuuria välityksiä (pyöritysnopeuden kaksinkertaistaminen on helpompaa kuin voiman kaksinkertaistaminen).

Seurat ovat vastuussa siitä, että kilpailuihin osallistuvien junioreiden pyörissä on oikeat välitykset! Seurojen vetäjien tulee opastaa pyörän hankinnassa (sopivan kokoinen pyörä ja välitykset).

Nuorten luokkiin kuuluvien suurimmat välitykset:

Luokka	suurin välitys	ratasvaihtoehto	nopeus km/h	
			100 r/min	120 r/min
N/M-18	793 cm	<u>52/14</u>	47,5	57,0 km/h
N/M-16	701 cm	46/14, 52/16, 42/13	42,0	50,5 km/h
N/M-14	610 cm	48/17, 42/15, 40/14	36,6	43,9 km/h
N/M-12	566 cm	53/20, 42/16, 45/17	34,0	40,8 km/h
N/M-10	"-	"-	"-	"-

Rata- ja maastopyöräilyssä välitykselle ei ole asetettu rajoituksia!

Välitystaulukot on laskettu oletuksella, että renkaan kehän pituus on 213,5 cm. Renkaan ilmantila ja paine vaikuttaa kehän mittaan, joten tämä tulee huomioida välivaihtoa rakennettaessa.



Välivaihdon tarkistus suoritetaan "työntämällä" pyörää taaksepäin joko mittaviivaa tai tarkoitusta varten rakennettua "kourua tai uraa myöten".

III . KILPAILUASUSTEIDEN TARKASTAMINEN (art. 1.3.026 – 080)

PAITA

- Hihallinen paita on pakollinen + polven yläpuolelle rajoittuvat puntilliset ”shortsit”
- Pieniä eroja MM / SM tasolla
- Sadeasu läpinäkyvä tai vir. asun mukainen

JÄYKKÄRAKENTEINEN KYPÄRÄ

Edellytetään harjoittellessa ja kilpailtaessa

kaikissa lajeissa: maantie, rata, MTB, Cyclo-cross, Trial ja BMX (DH:ssa ns. integraalikypärä)

KILPAILIJOIDEN TUNNISTAMINEN NUROIDEN AVULLA

Ajajien on käytettävä kilpailunumeroita kilpailuissa seuraavasti:

Laji	Vartalonumero	Runkonumero	Olkanumero	Numerokilpi
Maantie				
- yksipäiväiset kilpailut	2	1		
- Etappikilpailut	2	1		
- Aika-ajot	1			
Cyclo-Cross	1		2	
Rata				
- Eräajo	2			
- Henkilökohtainen takaa-ajo	1			
- Joukkuetakaa-ajo	1			
- 1 km aika-ajo	1			
- 500 m aika-ajo	1			
- Pisteajo	2			
- Keirin	2			
- Olympic Sprint	1			
- Madison (pariajo)	2			
BMX	1			1
MTB, OX,MX,PP,SR,SC,MD	2			1
MTB, TR,TT,DH,4X,DL,DS	1			1

Mikäli toisin ei määrätä, on kilpailunumeroiden värityksen oltava seuraava: mustat kuviot valkoisella pohjalla.

Kuvioiden, kilpailunumerolappujen ja -kilpien koon on oltava seuraava:

	Vartalonumero	Runkonumero	Olkanumero	Numerokilpi (BMX)	Numerokilpi (MTB)
Korkeus	18 cm	9 cm	11 cm	20 cm	18 cm
Leveys	16 cm	13 cm	12 cm	25 cm	18 cm
Num. kork.	10 cm	6 cm	7 cm	10 cm	8 cm
Num. lev.	1.5 cm	0.8 cm	0.8 cm	1.5 cm	1,5 cm
Mainostila	Alaosassa 6 cm korkeana	11x2 cm suora-kaide yläosassa	alaosassa 2 cm korkeana	alaosassa 6 cm korkeana	ylä- ja alaosa 6 cm korkeana

Ajajien on varmistuttava, että kilpailunumerot ovat näkyvissä ja luettavissa koko ajan. Numero/t on kiinnitettävä huolellisesti ja niitä ei saa taittaa tai muuttaa.

Kilpailun järjestäjän on jaettava kilpailunumerot ilman lisämaksua. Numerot jaetaan sen jälkeen kun tuomaristo on tarkastanut osallistujaluettelon.

Maailmanmestaruuskilpailuissa kilpailunumerot toimittaa UCI. UCI varaa mainostilan.

Cupkilpailuihin ja tai mestaruuskilpailuihin SPU voi toimittaa numerot. SPU varaa mainostilan.

Jokaisen kilpailijan, joka keskeyttää kilpailun on välittömästi poistettava kilpailunumeronsa.

Kilpailija on vastuussa numeron kiinnittämisestä ja siinä tarvittavista tarvikkeista (hakaneulat, kiinnikkeet ja siteet).

JOUKKUEIDEN PAIDAT

Kansalliset säädökset

Samassa lähdössä saman seuran ajajat samanlaisessa paidassa

ETAPPIKILPAILUT art. 1.3.051 – 055 <u>Johtajan paita</u> pakollinen: 32 cm² tila edessä ja takana joukkueen mainokselle. Tilan yläosan 10 cm varattu organisaatiolle. <u>Housut</u> voi olla samaa väriä. 9 cm korkea tila lahkeissa mainoksille. <u>Aika-ajossa</u> kilpailija voi käyttää seuran asua, jos organisaatio ei anna johtajan asua (aika-ajo asu)
--

MAINOSTILA f) <u>Paita</u>: Etupuoli h) Takapuoli Olkapää ja hihat Kylki <u>Housut</u> voi olla paidan väriset kans. ja maailman mestarilla Valmistajan logo	SEURA art. 1.3.045 – 1.3.050 Mainostila vapaa	MAAJOUKKUE art. 1.3.056 – 058 2 logoa max. 64 m² 5 cm korkea kaistale Suorakaide 9 cm kokea Suorakaide 9 cm kokea Joukkueella yht. housut. Mainos / kuski mahd. eri Kerta / vaatekappale 25 cm² mol. lahkeissa	KANS. MESTARI art. 1.3.068 – 069 10cm korkea suora-kaide yläosassa 5cm korkea kaistale 9 cm korkea kaistale Kerran paidassa 25 cm² mol. lahkeissa
--	---	---	--

ASUSTEEN KÄYTTÖ art. 1.3.071 Paitojen järjestys 1) Johtajan paita (etapit) 2) Maailmanmestari 3) Kans. mestari 4) Maanosan mestari 5) Maajoukkue 6) Tiimi 7) Seura	art. 1.3.046 pakollinen	art.1.3.059 Pakollinen: MM – kilpailut Kansalliset valinnat Maailman Cup Olympialaiset	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
---	---	--	--

LAIN NOUDATTAMINEN

Maakohtaista, Liittokohtaista



MAANTIEKILPAILUT; KILPAILUORGANISAATIO ENNEN KILPAILUN ALKAMISTA

JOHDANTO

Kappaleessa selvitetään kilpailuorganisaation toimien tunnistaminen, määrittäminen ja aikajärjestys joka tuomarineuvoston tulee varmistaa toteutetuksi ennen varsinaisen kilpailun alkamista.

TUOMARISTÖ JA SEN TEHTÄVIEN JAKAMINEN

I. YLEISTÄ

- Kaikki kilpailuun nimetyt tuomarit (SPU:n tai kilpailun järjestävän seuran toimesta) muodostavat kilpailun tuomariston.
- Tuomariston jäsenet tulee olla rekisteröityjä tuomareita, jotka seuraavat kilpailutapahtumaa ja tarvittaessa puuttuvat kilpailun kulkuun kilpailun aikana tai kilpailun jälkeen.
- Päättävalta tuomaristossa käyttää tuomarineuvosto, johon kuuluvat kilpailun ylituomari ja tarkoituksen mukainen määrä (2 – 4) tuomareita. Tuomarineuvostolla on oikeus rangaista. Kilpailun ylituomarilla tuomariston johtajana on ratkaisuvallta tuomarineuvoston ristiriitaisessa päätöksessä.
- Kansallisiin CUP-, ISM- 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:tta tuomaria (moottoripyörällä liikkuva tuomari).
- 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 (maalituomareiden johtaja)

- 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 organisoii mahdollisten välikirien kattamisen bonussekuntien suhteen.
- Maalituomari myös varmistaa, että kaikki ilmoittautuneet ovat suorittaneet lähtökuittauksen.
- HUOM. Maalituomari on yksin vastuussa tulosten oikeellisuudesta.

maalissa maalituomari (maalituomareiden johtaja) huolehtii

- o riittävästä määrästä avustavia maalituomareita, sillä toiminta lähtee siltä olettamuksella, että maalikameraa tai videovarmennusta ei ole tai se ei toimi.
- o että palkintosijat (lopullinen ja mahd. välikirit) varmistuvat mahdollisimman nopeasti palkintojen mahdollisimman nopeaa jakoa varten.
- o lopulliset sijoitukset ristitarkastuksena muiden tuomarien kanssa.
- o lopullisten sijoitusten nopeasta saamisesta kilpailutoimistoon.
- o varmistaa vielä ennen tulosten julkaisemista niiden oikeellisuuden.

4) Ajanottajat (ajanottajien johtaja)

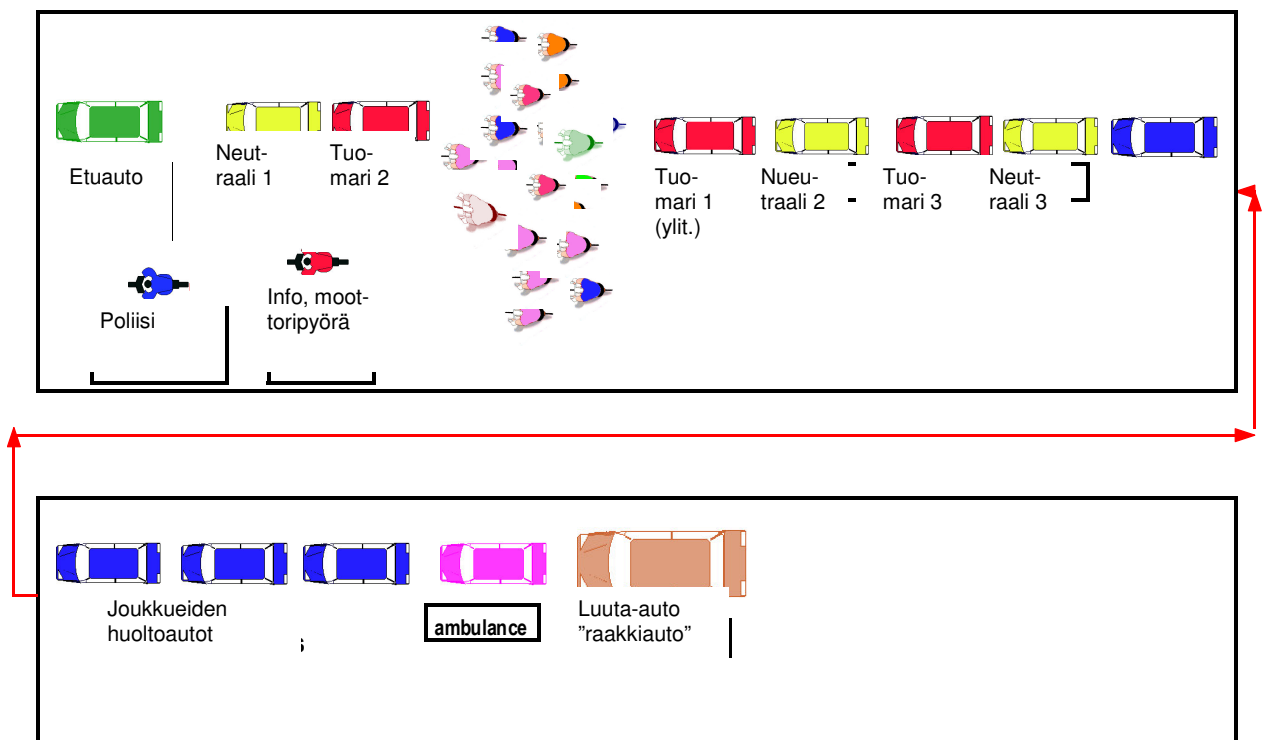
- o Kilpailun järjestävän seuran tulee huolehtia, että kilpailussa on tarpeeksi ajanottajia, jotka avustavat maalituomaria.
- o Laskevat jokaisen kilpailutunnin keskituntinopeuden
- o Maalissa ottavat jokaisen ryhmän ajan ja saavutetun keskituntinopeuden.
- o Mikäli kilpailussa on maaliintulon aikarajat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

Etappikilpailuissa

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

5) Muut tuomarit (avustavat)

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

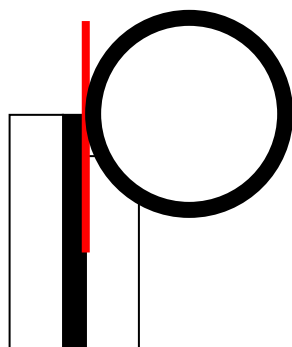


Kilpailun maali (§7)

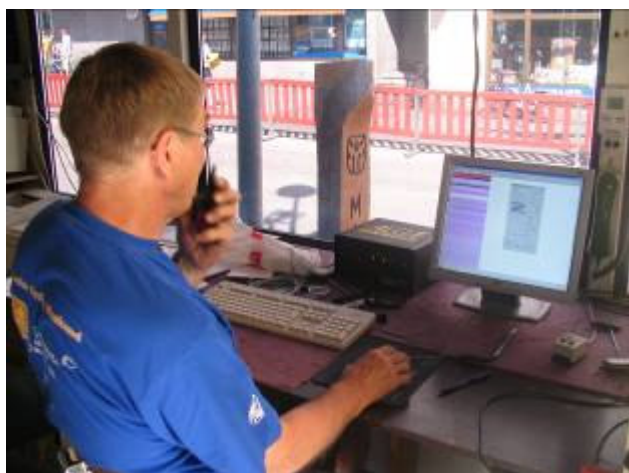
Maaliviivan on oltava 4 cm leveä tumma (musta) viiva, mikä on 72 cm leveän valkoisen viivan päällä (mustan viivan molemmilla puolilla on 34 cm valkoista). Maastopyöräilyssä valkoinen viiva on 20 cm jättäen 8 cm mustan viivan molemmille puolin.

Maaliviivana voidaan käyttää myös alustasta erottuvaa 4 - 6 cm:n levyistä nauhaa tai vastaavaa.

Kilpailijan katsotaan saapuneen maaliin sillä hetkellä, kun eturenkaan etureuna sivuaa maaliviivan etureunasta vedettyä pystysuoraa linjaa. Lopullinen maaliintulojärjestys ratkaistaan maalikameran perusteella.



Ellei erikseen ole määrätty, maaliin tulo voidaan määrittää myös muulla tuomarineuvoston hyväksymällä ja käyttöön soveltuvalla elektronisella välineellä.



KILPAILUA EDELTÄVÄT TOIMET

Tuomarineuvoston jäsenten tulee vaatia kilpailun järjestäjää toimittamaan kilpailua koskevan teknisen oppaan hänelle hyvissä ajoin (viikko ennen kilpailua). Aivan liian usein tuomarit saavat teknisen oppaan vasta kilpailupaikalle saavuttuaan.

Teknisen oppaan tulee sisältää mm.

- o suunniteltu kilpailumatka/t
- o kilpailukanslian sijainti ja aukioloaika
- o kilpailun aikataulu sisältäen numeroiden saanti ja eri kokoukset
- o mahdollisten huoltopaikkojen sijainti
- o mahdollisten välikirien lukumäärä ja bonukset
- o palkintojenjaon aikataulu
- o **kilpailukohtaiset säännöt** (tulee olla yhteensopiva SPU:n ja UCI: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 lisenssi mukana, joka voidaan pyytää tarkastettavaksi tarvittaessa.

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)

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

Huom! Ulkomailla asuvalla suomalaisella kilpailijalla on asuinmaan kansallisen liiton myöntämä lisenssi => käytännön ongelmat SM – tason kilpailuissa. Mitä esim. PRO team`iin kuuluva ammattilainen edustaa? Seuraa vai teamia? Mestaruuskilpailuihin osallistuvan tulee olla maan kansalainen.

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 kaikilla osa-alueilla
- selvitetään
 - 🚲 toimijoiden pätevyydet
 - 🚲 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 kompromisseihin kilpailijoiden turvallisuutta koskevista seikoista. 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.

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 sopivan matkan päässä 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, mikäli kahden ryhmän väli on alle 100 metriä, ettei välissä ei ole ketään.

JOUKKUEENJOHTAJIEN KOKOUS (art. 1.2.081)

1) Alustavat huomautukset

- 🚲 Alustavissa keskusteluissa kilpailun järjestäjän kanssa käy läpi jokainen kilpailupaikalla tapahtuva tapaaminen (aikataulut, kenelle kuuluu eri asioista kertominen)
- 🚲 Näin jokaisessa tapaamisessa jokainen puheenvuoron omaava tietää mitä sanoa. Tällöin vältetään 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/t 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
 - kiinteä
 - ajoneuvoista
- 🚲 Miten tapahtuu varusteiden vähentäminen tai lisääminen
- 🚲 Kilpailun kulusta
- 🚲 Protokolla vaatimukset (palkintojen jako, dopingtesti)
- 🚲 Pyytää ensiapuhenkilöstöä puhumaan
- 🚲 Ottaa vastaan kysymyksiä ja vastaa niihin
- 🚲 Suoritetaan 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. Kauden jossakin vaiheessa (kuten puolenvälin jälkeen) mitä lyhyempi tapaaminen, sen parempi
- 🚲 Joukkueet jotka eivät ole paikalla joukkueen johtajien kokouksessa eivät saa osallistua huoltoajoneuvojen ensimmäiseen arvontaan.

TUOMARINEUVOSTON TAPAAMINEN

1) Tapaamisen järjestäytyminen

- 🚲 Tuomarineuvoston pitää kokoontua kilpailupaikalla joko ennen joukkueenjohtajien kokousta tai heti sen jälkeen.
- 🚲 Tuomarineuvoston tapaamisessa tulee olla läsnä:
 - tuomarineuvoston jäsenet
 - avustavat tuomarit
 - maalityomareiden johtaja
 - väh. yksi ajanottaja (johtaja)
 - lääkäntähenkilöstön edustaja
 - kilpailuorganisaation päätösvaltainen edustaja
 - mahd. dopingvalvoja (testaaja)

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 (ristiriidassa oleviin)
- 🚲 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 kilpailuajaiset neutralisoinnit ja miten menetellään yllättävissä tilanteissa
 - loppukirin seuraaminen (video – ilman videota)
 - painottaa kilpailun yleisen sujuvuuden merkitystä
 - miten kilpailuajaiset 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 valmistamaan lähtölistat. 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
 - o toimittavat joukkueensa kilpailijoiden lähtöjärjestyksen kirjoittamalla kilpailijan nimen perään numeron 1 - ?. Numero yksi lähtee joukkueen kilpailijoista ensimmäisenä jne.
 - o 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 kymmenen (10) viimeisen lähtijän 2 min.
- HUOM ERITYISSÄÄNNÖT KOSKIEN VÄLIAIKALÄHTÖISIÄ SM –KILPAILUJA (art 15.9.).
- Jotta välttyään 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 mukanaolevien kilpailijoiden nimelistaa ja lähtölistaa).

3) Joukkue aika-ajo

a) Erityssäännöt (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 (toteutunee 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 maasto-kohtien valvontaan enemmän kuin toisiin.
- Tilanteesta riippumatta tuomari antaa etusijan joukkueen huoltoautolle kilpailijan perässä. Tuomari ajaa huoltoauton 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 (esimerkki viittaa eräisiin esim. Ranskan ympäriajon etappeihin).
- Yksi tuomari on läsnä lähtöpaikalla koko kilpailun ajan varmistaakseen:
 - kilpailijoiden varusteiden sääntöjen mukaisuudesta
 - maalituomareiden 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!

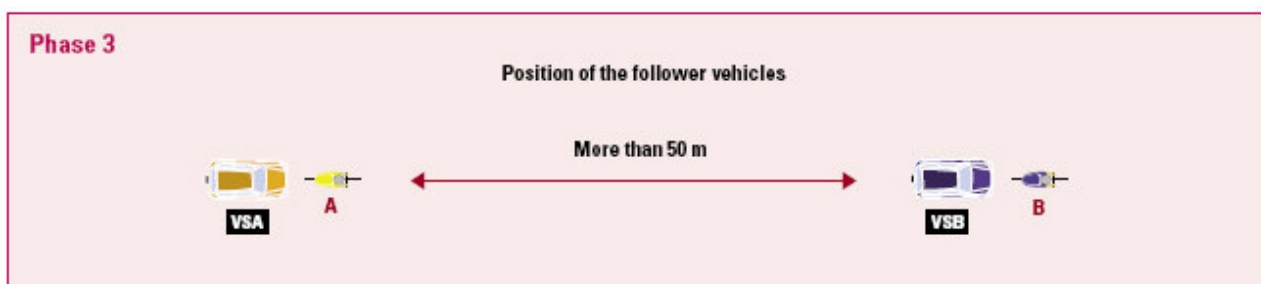
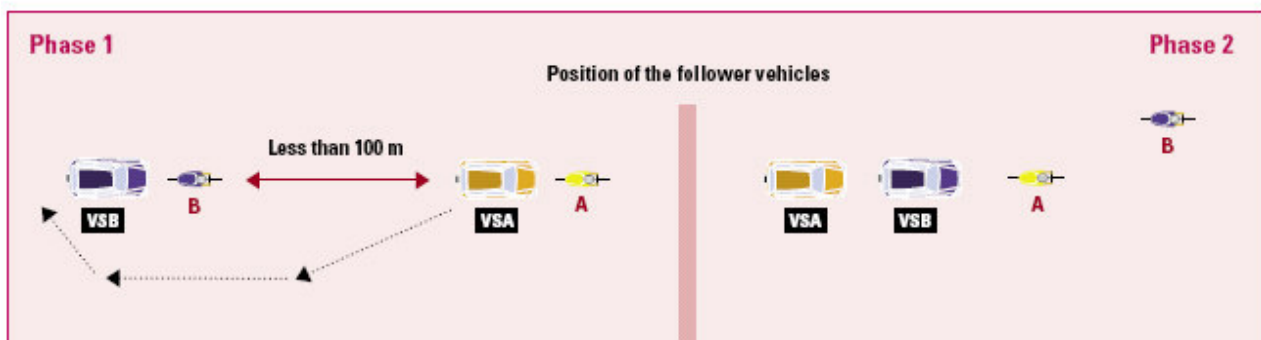
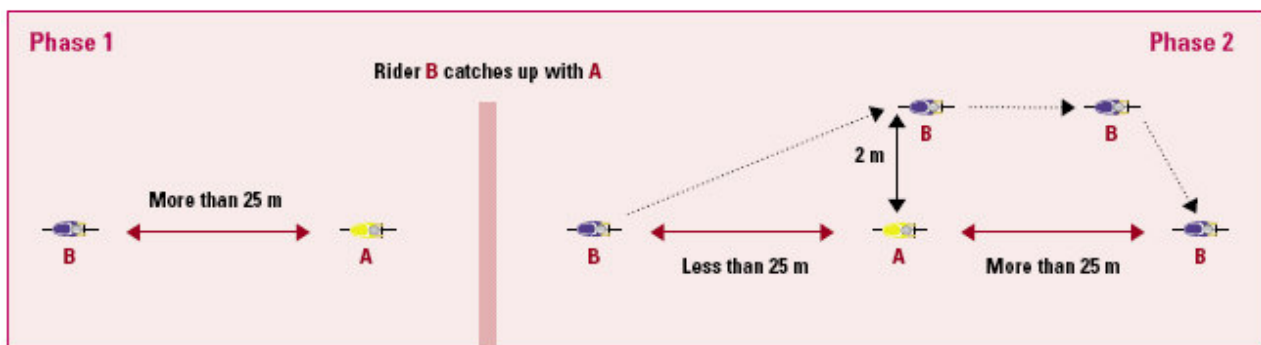
- Ylituomari voi kysyä järjestävältä organisaatiolta haluaako se asettaa auton jonkun kilpailijan taakse. Jos haluaa, niin useampi kilpailija tulee valvotuksi ja samalla tuomarien ja organisaation yhteistyö kehittyy.
- Moottoripyörätuomareille (Periaatteessa moottoripyörätuomarit suorittavat samoja tehtäviä 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 auton ulkopuolella
- Jos ero kilpailijaan, 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 kohta jossa kilpailija saavutettiin. Mikäli kilpailija jää ohittaneen peesiin ja on siinä kilometri ohituksen jälkeen takana (peesissä) olevaa kilpailijaa tulee ohjeistaa jättäytymään 25 metriä edellä menevän taakse. Mikäli kilpailijat saavuttavat jälleen toisensa sivuttaisväliä (2 m) tulee noudattaa.

Individual or teams → same statements



Aika-ajossa "peesiraja" on ajajien välillä 25 m ja sivusuunnassa 2 m

Huoltoauton etäisyys ajajaan tulee olla vähintään 10 m

- Valvontaa helpotta matkojen merkitseminen merkkiviivalla tai -tikulla

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 (pois lukien maastokohdat joissa valvonta on hyödytöntä). Tuomarit pyritään jakamaan 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 säännön rikkomisesta tulisi seurata 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 tarkistaa 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 ovat kilpailussa ryhmän edessä ja takana sijoittuvat siten, että lähtö voi tapahtua jouhevasti ilman turhaa hässäkkää. 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 määrätyt 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 (sujuvuus)
 - 🏍 Ylituomari vastaa kilpailun urheilullisesta puolesta avustavien tuomarien kanssa (sääntöjen mukaisuus)
- **HUOM !** Kuten aiemmin on tullut esille kilpailun johtaja vastaa
- Kilpailukohtaisen organisaation hallinnosta ja tarvittavien lupien hankkimisesta
- Logistiikasta (kilpailualue, varusteet, tarvittavat laitteet, ajoneuvot jne.=> toki vastuita voi ja kannattaa delegoida)
- Kilpailun turvallisuudesta (järjestyksenvälvojat, liikenteenohjaajat, poliisi, moottoripyörät)
- että kilpailualueella on kilpailulääkäri tai vast. ja ambulanssi
- Teknisestä avusta ja palvelusta

2) Kilpailutapahtumaan (urheiluosio, ei hallinto) liittyvät avustustehtävät

- Informaatio moottoripyörä (Suomen kisoihin 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 huoltoautoa joista kaksi voi olla 2. tuomarin edessä ja yksi karavaanin perällä josta ylituomari voi käyttää autoa tarvittaessa.
 - Huoltoautoa tulee ajaa kokeneet ajajat ja autossa tulee olla mekaanikon lisäksi huoltotarvikkeita ja puolen litran käyttämättömiä vesipulloja irtiottossa 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 kilpailuajainen kommunikointi on vaikeaa.
 - Moottoripyörät sijoitetaan eteen jossa niitä voidaan käyttää liikenteen ohjaamiseen ja irtiottojen turvaamiseen.



HUOM: Kilpailun ylituomari keskustelee moottoripyöristä ja neutraalihuollosta vastuullisten kanssa varmistaen heille tehtävät. Moottoripyöristä ja neutraalihuollosta vastuullisten tulee olla joukkueenjohtajien ja tuomarineuvoston kokouksissa oleminen on toivottavaa.

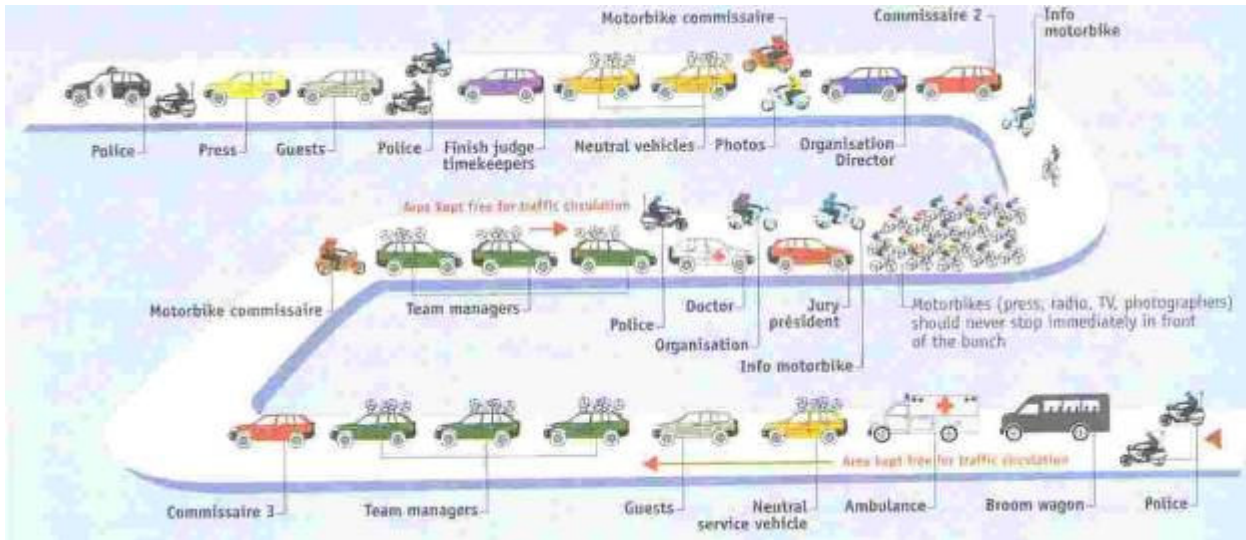
- Kilpailulääkäri
 - Mikäli kilpailussa on nimetty lääkäri ja hänellä on auto käytössä, kuten on toivottavaa, hänen paikka on karavaanissa heti kilpailun ylituomarin takana.
- Ambulanssi
 - Ambulanssi toimii kilpailun lääkärin alaisuudessa ja sijaitsee karavaanissa huoltoautojen takana. Ambulanssi puuttuu kilpailutilanteeseen erillisestä käskystä.
- ”Luuta-auto”
 - Luuta-auton läsnäolo helpottaa maalityuomarien tehtäviä keräämällä kaikki kilpailusta luopuneet kilpailijat (keskeyttäneet) kyytiin tai ainakin heidän numerot ja informoisi näistä tapauksista maalia. Luuta-auton paikka karavaanissa on viimeisenä.
- 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 ylituomarin tulee hyväksyä menettely, joskin vieraat ovat tuomariston ja kilpailun johtajan ”määräysvallan” 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.
 - Vieraiden (VIP) tulee poistua kilpailusta 10 km ennen maalia.



IV - AJONEUVOJEN SIJAINTI KARAVAANISSA

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 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 (heti), 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 0 km ilmoitetaan (varsinainen lähtö) kun 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 lähtölistään 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 (sääntöjen mukaisuudesta) hallinnasta
- Tuomaristossa normaalisti on
 - Kilpailun ylituomari
 - Avustavat tuomarit (2, 3 ja 4)
 - Maalituomari (avustajat mahdollisia)
 - Ajanottaja (avustajat mahdollisia)
 - Moottoripyörätuomarit (milloin Suomessa ?)
 - Avustava tuomari luuta – autossa (jos olisi auto)

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 kohtuusrajoissa.
 - 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 mahd. avustaja)

- Maalituomarin sijainti riippuu maan tavoista ja tapahtuman luonteesta. Suomessa maalituomari on kilpailujen luonteesta (kierrosajot) kiinteästi maalialueella jossa hän valvoo välikirit ja maalintulon sekä pitää kirjaa muodostuneista ryhmittymistä.
- Mutta maalituomari voisi olla
 - yksipäiväisissä kilpailussa 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
 - valvoisi 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 (määrävälein)
 - 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.



KILPAILUTILANTEET

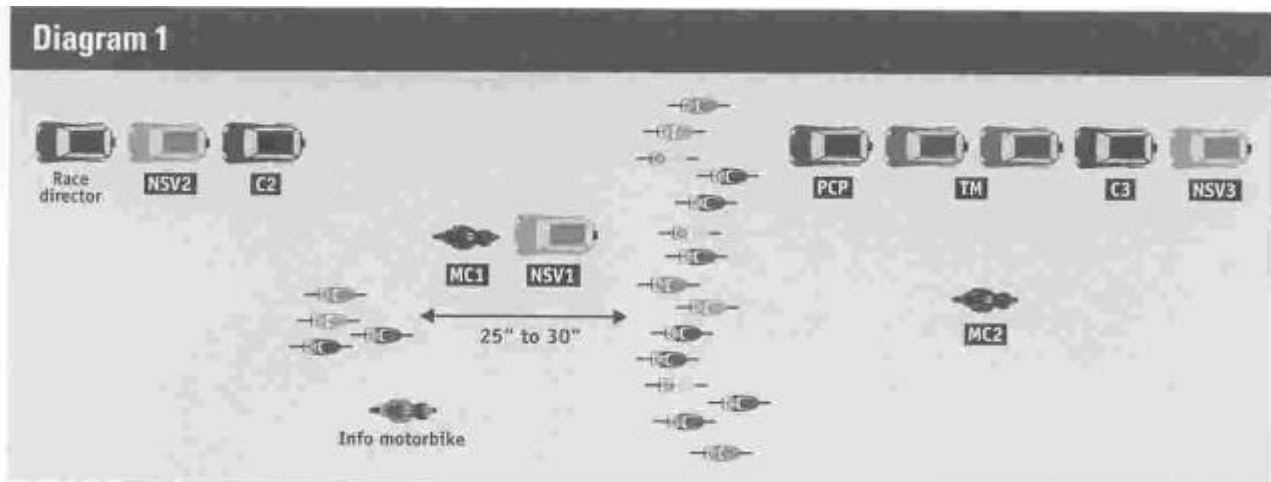
I – AJONEUVOJEN LIIKKEET KILPAILUN AIKANA

1) Yleiset huomiot

- 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 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. tuomarin (ja 4.) 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

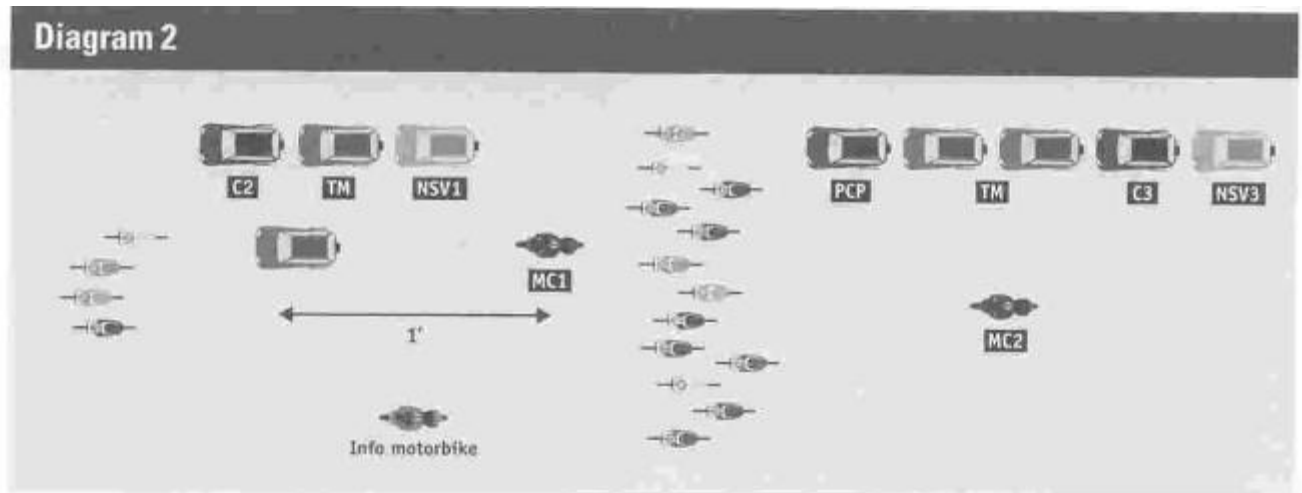


2. tuomari ilmoittaa huollon järjestelystä ja rauhoittaa takana olevia huoltojoukkoja; samaan aikaan irtiottoryhmän numerot otetaan ylös ja tunnistetaan ajajat joukkueittain (esimerkiksi toimivaa taukukkoa käyttämällä; ympyröidään esim. ko. numero)

Team 1	Team 2	Team 3	Team 4	Team 5
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.



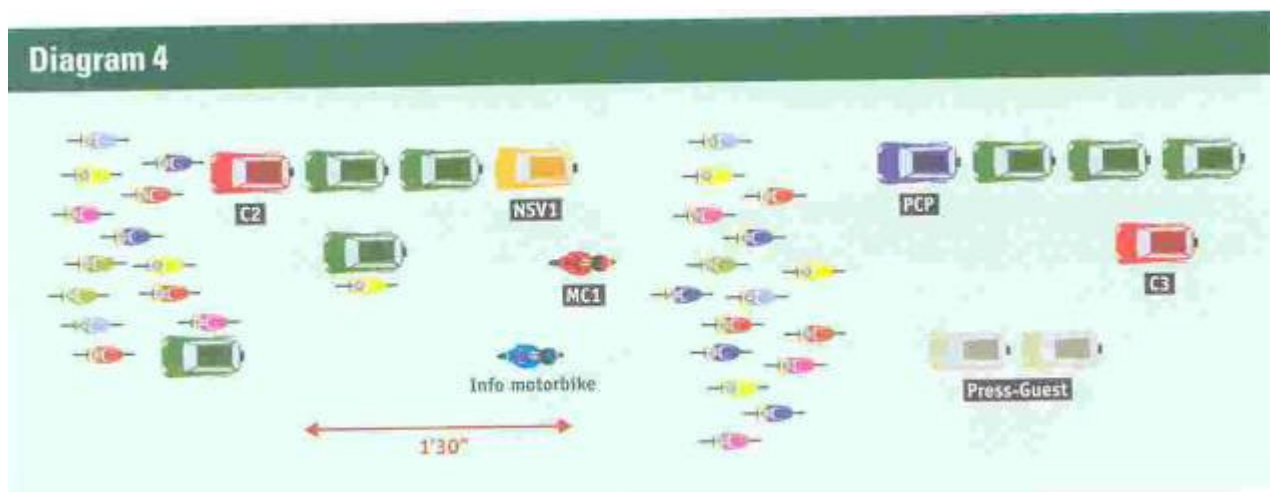
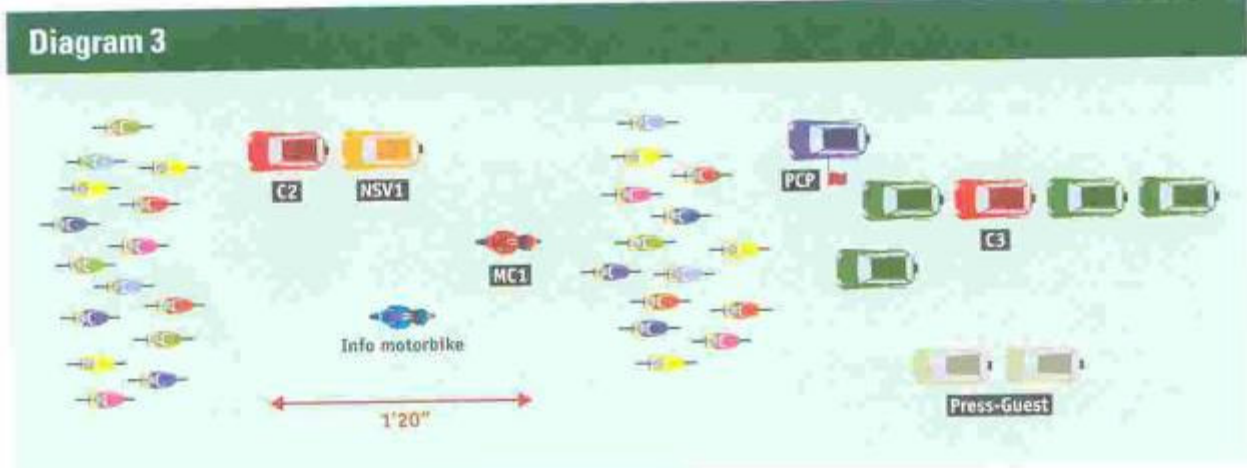
c) Ilmoitettu ero ryhmien välillä on 1 minuutti (kansallisissa kilpailuissa 30'' neutraalihuollon puuttumisen vuoksi)

- **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 !

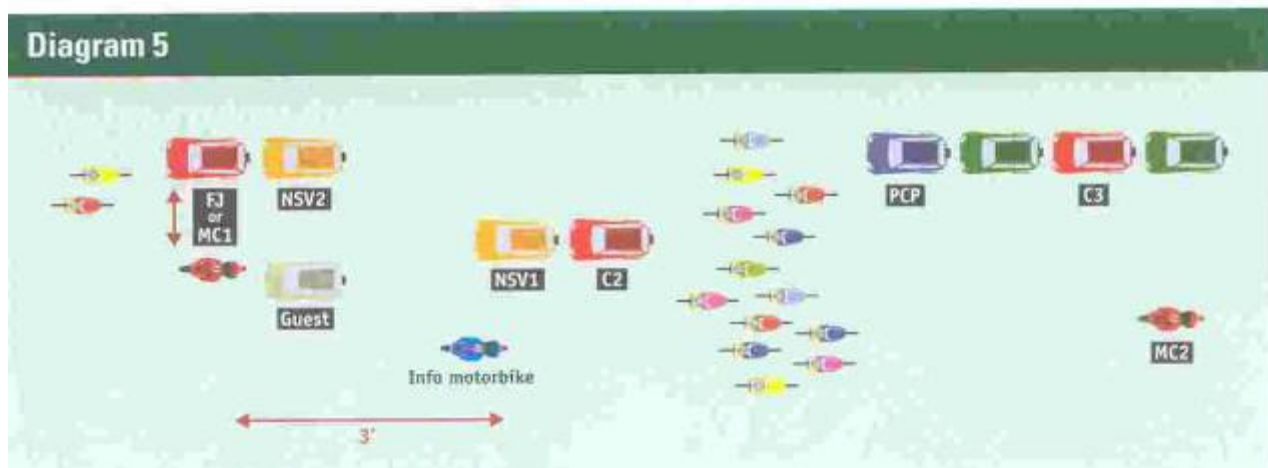
- Huoltoautojen päästäminen irtiottoryhmän taakse täytyy olla hyvin organisoitu. Kaksi tai kolme autoja voidaan päästää mutta jos päästetään enemmän se voi haitata irtiottoryhmän mahdollisuuksia. On tarkoituksen mukaisempaa antaa joukkueiden huoltoautojen odottaa hetki ja päästää heidät kun ero on ~1'-30'' (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.

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 käskee 2. neutraalihuollon siirtymään 1. neutraalihuollon paikalle ja 1. neutraalihuollon ryhmän eteen tulevia irtiottoryityksiä 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.
- 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.



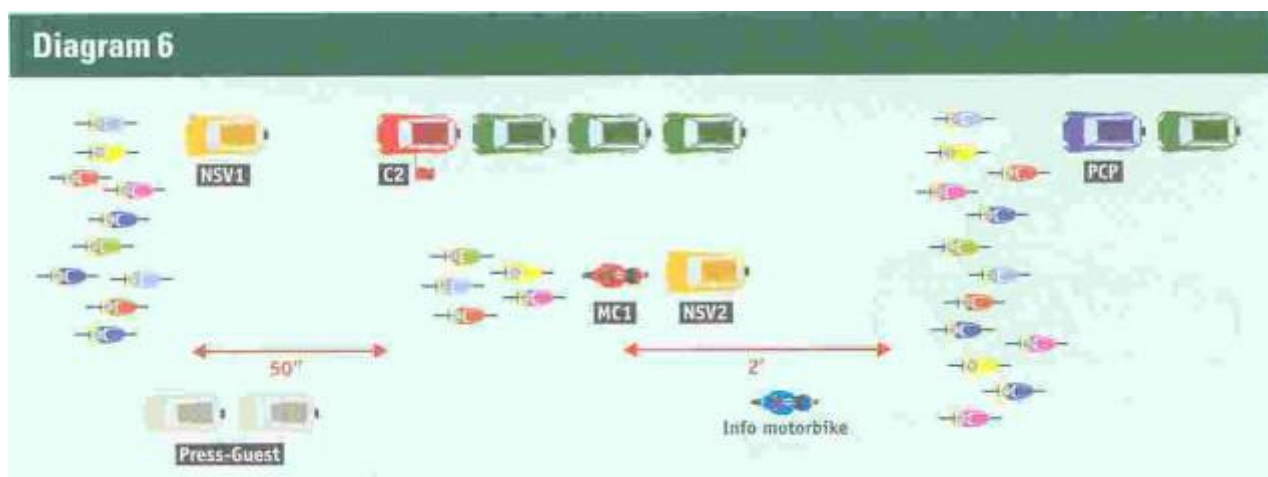
Kuva 5

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 vastairtioon taakse. Tästä eteenpäin ryhmien väliset erot ja ryhmien välissä olevat ajoneuvot määräävät tuomarien tehtävät.

1. esimerkkitalanne

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



Kuva 6

2. esimerkkitalanne

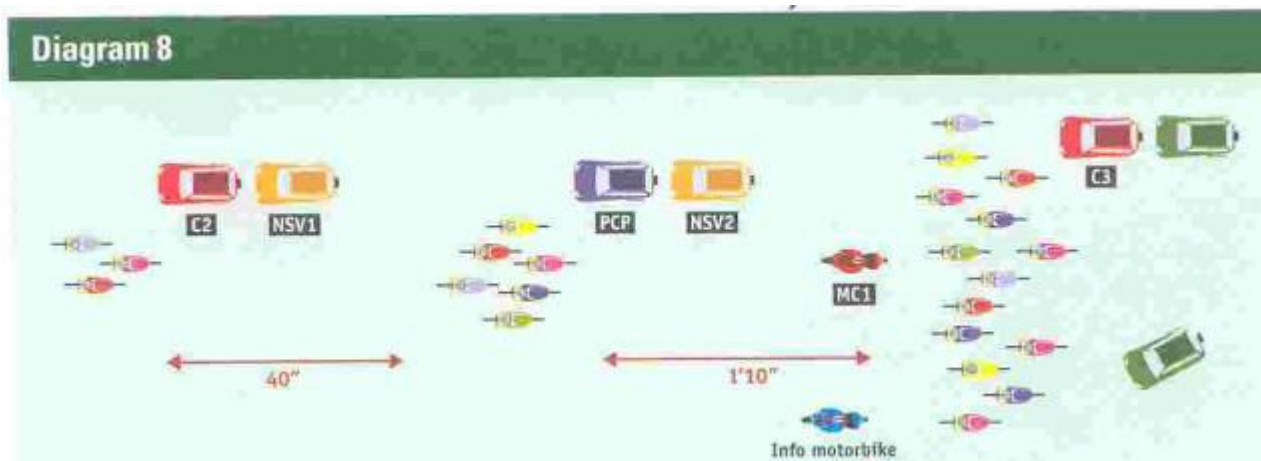
- Pieni irtiottoryhmä joiden kanssa on neutraalihuolto
 - Kun ryhmien välinen ero laskee alle 30'', 1. neutraalihuolto siirtyy jälleen eteen tai ottaa taaempaan olevan 2. neutraalihuollon (NSV2) paikan. 2. neutraalihuolto siirtyy pääryhmän eteen mikäli välimatka sallii (kuva 7). 2.tuomari (C2) ja muut toimivat kuvat osoittamalla tavalla.



Kuva 7

3.esimerkkitalanne

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



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. neutraalihuoolto eteen irtoavan ryhmän taakse ja 3.tuomari ylituomarin taakse, sillä kun nämä hajonnat tapahtuu 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.



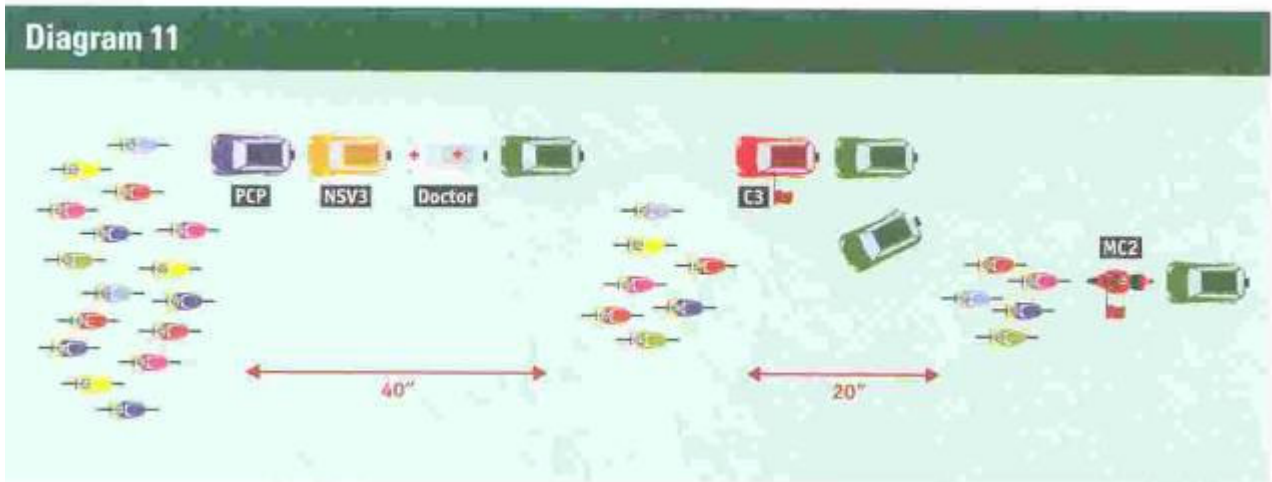
Kuva 9

- 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).



Kuva 10

- 3. tuomari jättää taakse jääneet kilpailijat takana olevalle moottoripyörätuomarin valvontaan ja itse siirtyy ylituomarin ja 3. neutraalihuollon luo jne. (kuva 11).



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.



Kuva 12

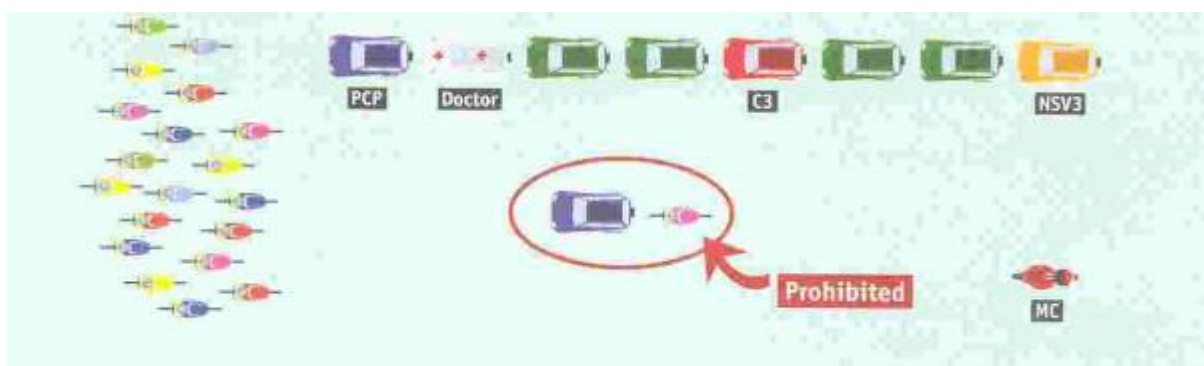
h) Rengasrikot, mekaaniset ongelmat, kaatumiset:

- 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). Huoltoautot eivät myöskään saa jättää "turhia välejä" ja kiihdyttää rakoa kiinni ja näin vaikeuttaa vaurion kärsineen pyöräilijän nousua ryhmään.



Kuva 13



Kuva 14

3) ERITYISTILANTEET

a) Onnettomuuden kärsineen 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 kärsinyt kilpailija palaa toisena olevaan ryhmään. Mikäli ajoneuvot pysäytettäisiin, onnettomuuden kärsinyt 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 ryhmään ettei se kasva ja jotka voisivat yrittää päästä ryhmään, 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 tapahtumia. 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 ajajaan, 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)

- Perusperiaatteet 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 juuri 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 tapaan 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

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 epäilyttää 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

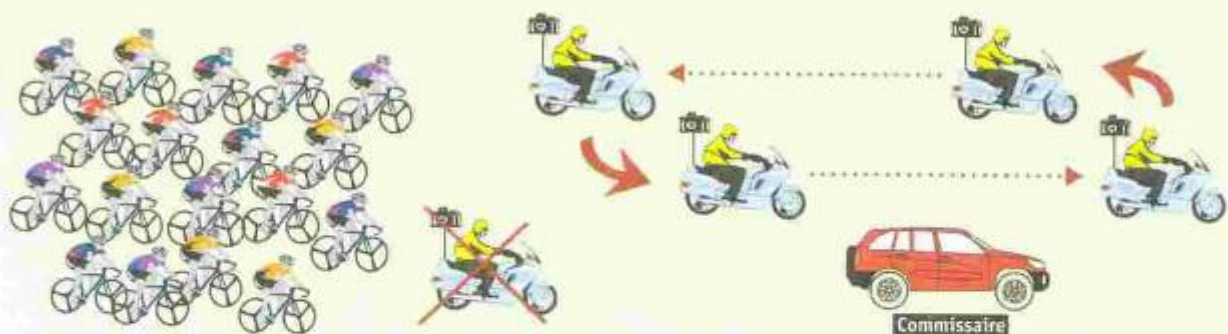
- Kansallisissa kilpailuissa voisi olla enemmänkin julkisen sanan edustajia raportoimassa kilpailusta suurelle yleisölle.
- Niin kauan kun tilanne on, että muutamissa kilpailuissa paikanpäällä on myös tv, niin tämän kappaleen anti on paras tuottaa kuvia.

Kuvat 1-5

Photograph 1

In front of the bunch

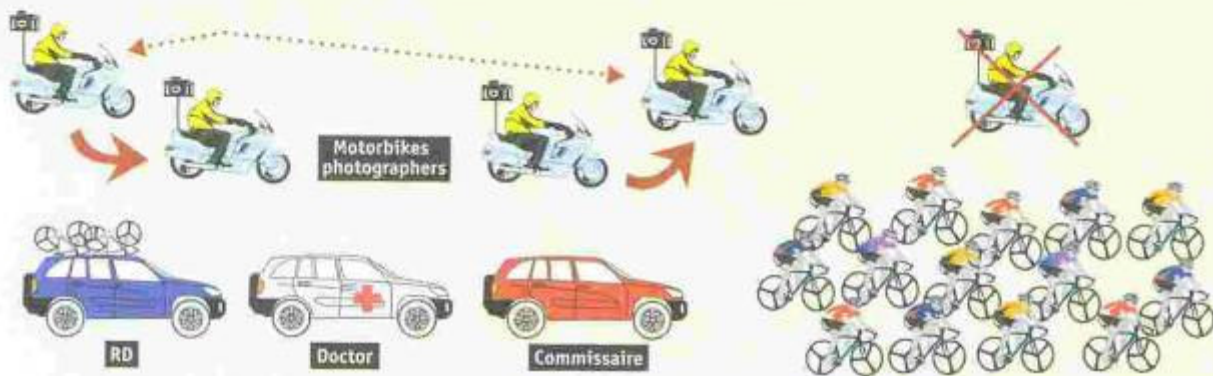
Motorbikes must ride ahead of the leading commissaire (C2), forming a rolling free zone. To take photographs, motorbike riders may fall back towards the head of the race, take their photographs and immediately return to their position in the free zone. No motorbike may remain between the front of the group and the Commissaire's vehicle.



Photograph 2

Behind the bunch

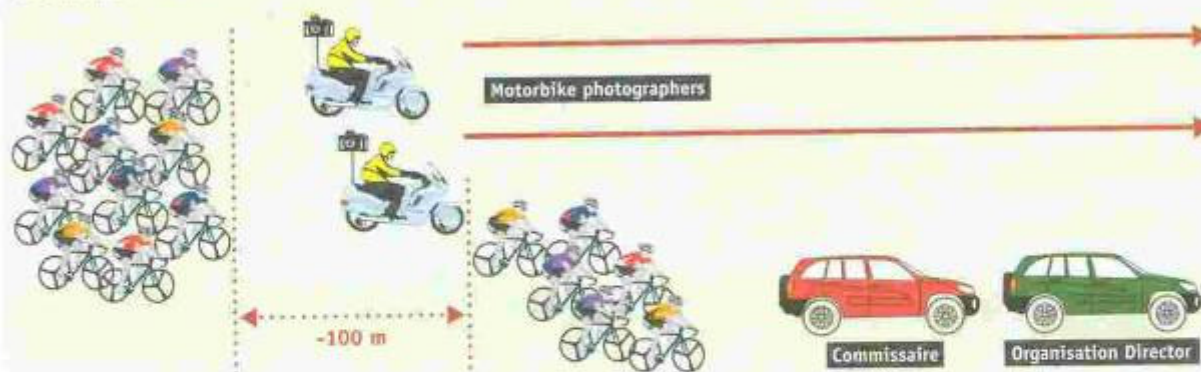
Motorbikes may ride in single file on the left (or according to national law) behind the Race Director's car, and must give way to passing vehicles and all cars called up from behind the bunch.



Photograph 3

During the race

All photographers finding themselves behind the leading group must pass this group when the distance drops to less than 100 metres.



Photograph 4

In the mountains and on the climbs

Motorbike riders must take great care not to get in the way of riders or official vehicles. In principle, photographers work dismounted.



Photograph 5

Position of photographers at the finish

Photographers in possession of accreditation and an overvest issued by a member of the organisation take up a position behind the two white lines painted on the road situated 15 meters behind the finish line.



TV 1

Bunch riding together

When the bunch is riding at a moderate pace, one cameraman at a time at the head of the bunch.



TV 2

Group riding at a rapid pace

A cameraman may never take up a position in front of a group riding at a rapid pace. He may position himself beside (3/4 astern) the first rider or at the back of the group.



TV 3

Two groups coming together

When the distance between the two groups is less than 50 metres, the TV motorbike following the first group has three options:

- The TV motorbike rides at the side of the first group.
- The motorbike waits for the second group and takes up a position behind it.
- The motorbike moves to the front of the two groups.



KUVA 1-3 (tv karavaanissa)

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 oleelliset
- Jos käytössä on informaatiomoottoripyörä, se ilmoittaa ryhmässä olevien numerot ja ryhmien väliset erot liikkuen irtiottoryhmän ja pääjoukon välillä. Kun välimatkat kasvaa ja kun ne laskeaan 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 käyttökelvottomaksi (lumi, rakeet, kaatuneet puut, tietyöt, liikenneonnettomuudet jne.)

Näiden mainittujen syiden ja muiden vastaavien ongelmien vuoksi ryhmien välisten erojen ja ryhmien kokoonpanojen tiedottaminen ja 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 huolto ei ole sallittu, ellei 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 ”kaltevissakin” 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 ajaa 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 vast. ei saa auttaa kilpailijaa pääsemään takaisin ryhmään.
- Mekaaninen apu annetaan samoin kuin lääkintäapukin. Apu toimitetaan ripeästi, mutta ylämäissä ja alamäissä huolto ei saa antaa. Mekaanikko ei saa nojata auton ulkopuolella vararenkaan kanssa. Toimenpiteet suoritetaan paikoillaan ryhmän takana. Jos pyörä vaihdetaan maalituomaria 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: Yksi ajoneuvo voi kerrallaan nousta ryhmän taakse. Tämä ei ole oikeus sinänsä.



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, turvallisuusvastaavien 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 paljon 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 etappikilpailuissa.
- **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 vast.) 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 lääkinällinen 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 tilanteen 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

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 kärkiryhmä (varsinkin) sekoittuu muiden ryhmien kanssa on oleellista saada kärkeen kuulumatonta kilpailijaa pois sekoittamasta. Tähän soveltuu parhaiten moottoripyörätuomari.
- Jotta nämä tilanteet voitaisiin välttää kilpailuorganisaatiota voidaan kannustaa muodostamaan viimeisestä kierroksesta riittävän pitkän.
- **Stadionille päättyvä 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 soitetaan 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 toimii.

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 jättävät 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 varautua mahdolliseen palkitsemistilaisuuteen siinä tapauksessa että ko. kilpailija ajaa maaliin asti.

Maalialueella (myös ensimmäisellä etapilla)

- Varmistaa ajanoton ja maalikameroiden toimivuus
- Selvittää kokonaiskilpailun kannalta kärkeajajien 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 muuttua.
- 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 selvyiden suhteen esim. olosuhteista johtuen maalituomari voi sijoittaa avustajan tai tuomarin maalin jälkeen olevalle hidastusalueelle kameras kanssa. Tämä helpottaa ryhmän tunnistamista vaikka järjestys ei olisikaan 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.
 - 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 valmistele 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 (maalituomareiden johtaja)** ja ajanottajat. Jotta tulokset olisivat nopeasti siinä kunnossa, että maalituomari voisi tulokset vahvistaa, on nykyään oleellista että maalituomariston 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 lähtölistat 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 päättäväisyys 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 sisälläkin. 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 vastaisessa toiminnassa. Mutta ennen tätä sääntöjen 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
 - maalitytuomaria (maalitytuomareiden johtaja) 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 vältetään 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 (poistaa).
- 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 olla 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 sanoen 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** (saatu etu + rangaistus). 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 toimeenpanema lisenssin takavarikointi (pois ottaminen).
- 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:
 - Informoida kilpailun johtajaa lehdistötiedotteen (tuomarineuvoston päätökset) sisällystä 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 eri faktojen paikkansapitävyys.
 - Sääntöjen puitteissa pyrkiä luomaan eri näkemysten sovittaminen mahdolliseksi.

Kaikissa tapauksissa osapuolia informoidaan päätöksestä

- Rangaistukset toimitetaan kilpailutoimistoon, jossa ne kirjataan, monistetaan ja laitetaan jalkoon.
- 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 perustuu.

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 (huomautus).
- Kaikki antavat huonon kuvan pyöräilystä urheiluna ja jos ne toistuvat kilpailussa ne antavat tekijöilleen edun muihin kilpailijoihin nähden.

Sääntörikkomuksia!!!!

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. Etappikilpailuissa 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 kilpailija 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 televisioidaan.
- Jos ajoneuvoa tulee ohjeistaa siirtymisestä omalle paikalleen ongelmatilanteissakin, niin radiossa todetaan vain, että ” joukkue X tai Y, olkaa hyvä ja siirtykää omalle paikalleen, kiihtös” ilman että mainitaan varsinaista sääntörikkomusta. Tällä tavoin vältetään vastalauseita tai tarpeettomilta kommenteilta, jotka kaikki karavaanissa kuulisivat.

c) Auton peesaaminen

- Periaatteen tulee olla selvä kaikille tuomareille. Kilpailija ei saa hyötyä auton tuottamasta ilmapirrasta.
- 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 ajoneuvon 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 etappikilpailuissa.
- Jos joukkueen johtaja vetää perässään kilpailijaa ajoradan vasemmalla puolella saadakseen kilpailijan 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 vastaista 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 totuudenmukaisesti 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 välttämiseksi. 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 todennut ja huomauttanut siitä kun saapuivat kilpailupaikalle.

2) Keskustelut organisaation kokeneimpien jäsenten kanssa

- Ennen poistumistaan kilpailupaikalta ylituomaria velvoittaa intellektuaalinen rehellisyys 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 ”LÄHIPÄIVINÄ” KILPAILUN JÄLKEEN

1) KILPAILURAPORTTI

- Niin pian kuin mahdollista (väh. 14 vrk) ylituomarin tulee toimittaa kilpailuraportti kansalliseen liittoon.
 - Kansallisissa CUP – SM kilpailuissa raportti on parisivuinen johon annetaan arvosanat 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 kehua toiminnastaan.

Lopuksi

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



SUOMEN PYÖRÄILYUNIONI RY

Sääntö- ja tuomarivaliokunta

YLITUOMARIN RAPORTTI (MAANTIECUP JA SM-KILPAILUT)

(voit täyttää lomakkeen sähköisesti www.pyoraily.fi/lomakkeet)

Kilpailun numero:	ajankohta	nimi
Kilpailun johtajan nimi:		
Puhelin, josta tavoittaa	S-posti	
Ylituomarin nimi:		
Puhelin, josta tavoittaa	S-posti	

Tuomarineuvoston jäsenten nimet:

Sukunimi, etunimi	Tuomariluokka/ kommentit
1.	
2.	
3.	
4.	

Muut tuomarit mainittu erillisessä liitteessä ☐ (suorituksen rekisteröimiseksi)

Arvio osa-alueita asteikolla 0-3 (ympyröi numero joka vastaa eniten arviotasi)
0= ei huomioitu (ei hoidettu), 1= heikko, 2= välttävä, 3 =hyvä, oli huomioitu (oli hoidettu)

1	Kilpailuohjeet	0	1	2	3
2	Kilpailutoimisto	0	1	2	3
3	Joukkueen johtajien kokous	0	1	2	3
4	Oliiko kilpailuun ilmoittautuneiden lista nähtävillä ennen kilpailua toimistossa / netissä	0	1	2	3
5	Kilpailunumerot	0	1	2	3
6	Kilpailunumeroiden tarkistus	0	1	2	3
7	Lähtölista nähtävillä ennen lähtöä	0	1	2	3
8	Tuloslista nähtävillä kilpailun jälkeen	0	1	2	3
9	Opastus kilpailualueella	0	1	2	3
10	Kilpailun organisaation ja tuomariston suhde	0	1	2	3
11	Tuomariautot	0	1	2	3
12	Ambulanssi, ensiapuryhmä, lääkäri	0	1	2	3
13	Neutraalihuolto	0	1	2	3
14	Poliisit	0	1	2	3
15	Poliisien kokemus pyöräkilpailuista	0	1	2	3
16	Yhteistyö tuomareiden ja poliisin välillä	0	1	2	3
17	Etuautojen määrä _____ kpl	0	1	2	3
18	Kuljettajien pätevyys	0	1	2	3
19	Moottoripyörät _____ kpl	0	1	2	3
20	Kuljettajien pätevyys	0	1	2	3
21	Tuomariautojen kuljettajien pätevyys	0	1	2	3
22	Radioyhteys tuomareiden välillä	0	1	2	3
23	Radioyhteys tuomareiden ja huoltoautojen välillä	0	1	2	3
24	Autosta huoltaminen	0	1	2	3
25	Kiinteät huoltopisteet	0	1	2	3
26	Jakoiko järjestäjä etapilla johtajan paidan	0	1	2	3

Kilpailu/t	Kilpailun No
Järjestäjä/t	Pvm / 200

Ylituomari, tuomarineuvosto (kilpailun johtaja ei voi kuulua tuomarineuvostoon!)

Ylituomari	
Neuvoston jäsenet	

Tuomarit Ilmoittakaa kaikki mukana olleet tuomarit, jotta tuomarikortin voimassaolo säilyy! ☐ erillinen liite
ILMOITA AINOASTAAN REKISTERÖIDYT TUOMARIT !

Maalituomarit
Ajanottajat
Lähtettäjä/t
Valvojat (ei liikenteen)
Muut tuomarit

KILPAILUN JOHTAJA TÄYTTÄÄ

Rangaistukset (ajajan nimi, numero, rangaistuksen syy ja annettu rangaistus, rangaistuksen peruste):

Annetut ranqaistukset on kirjattava myös tuloksiin! ☐ annetuista ranqaistuksista erillinen liite

YLTUOMAR

MUUT HAVAINNOT JA ARVIO KILPAILUN JÄRJESTELYISTÄ

/ 200

ylituomarin allekirjoitus (nimenselvennys)

kilpailun johtajan allekirjoitus (nimenselvennys)

Lomake palautetaan välittömästi kilpailun jälkeen osoitteella: Björn Palm, Kiitolantie 91, 66850 Jepua

POSTI-
MERKKI

**BJÖRN PALM
KIITOLANTIE 91
66850 JEPUA**

taita keskeltä, nido tai teippaa

