

## ONNETTOMUUSTAPAUKSISSA TOIMIMINEN

### 1 Ohjeen tarkoitus ja käyttö

Tämän ohjeen tarkoitus on kuvata tekniikkaorganisaation toimintaa onnettomuustapauksissa. Jokainen onnettomuustapaus on yksilöllinen eikä täysin oikeaa toimintatapaa voi ohjeistaa. Tapauksissa on aina toimittava tilanteen mukaan ja tekniikkaorganisaation osalta tätä ohjetta soveltaen. Onnettomuusselvityksen työnjako ja vastuut määräytyvät joka kilpailun organisaatiossa erikseen ja sovittuja menettelyjä on noudatettava.

### 2 Katsastuksen päätehtävät onnettomuustapauksessa

Katsastuspäällikkö ja kilpailun AKK:n pääkatsastaja ovat onnettomuuksien selvittelylautakunnan jäseniä. Tällainen elin toimii joka kilpailussa ja sen järjestäytymiskokous pidetään ennen kilpailua. Järjestäytymiskokouksessa sovitaan siinä kilpailussa noudatettavasta työnjaosta, jonka päälinjat on kuvattu Autourheilun Sääntökirjan yleisissä määräyksissä kohdassa 63, rallin lajisääntöjen liitteessä kohdassa IV 1. c), nopeuskilpailusääntöjen kohdassa 17.6. sekä off roadin lajisäännöissä kohdissa 1.6.3, 1.7.4, 1.7.5 ja 2.1.

Katsastuksen päätehtävä on tarkastaa onnettomuusauton tekninen kunto saadakseen selville oliko sen teknisillä ominaisuuksilla vaikutusta syntyneeseen onnettomuuteen tai sen seurauksiin. Tarkastuksen laajuus on riippuvainen syntyneiden vahinkojen määrästä ja luonteesta. Kaikki tapaukset, jotka saattavat johtaa erilliseen viranomais- tutkintaan tai jossa ajovirheen vaikutus tapahtuneeseen on epävarma, on tarkastettava ja raportoitava erityisen huolella. Vähäisissä kaadoissa tai ulosajoissa, joissa ei ole sattunut henkilövahinkoja ja kuljettajien terveydentilaa ei ole ollut tarpeen tarkistaa, teknistä tarkastusta ei yleensä tehdä lainkaan. Toisaalta vähäisen tuntuinen läheltä-piti-tapauskin saattaa olla mielenkiintoinen tekniikan ja turvallisuussääntöjen kehittämisen kannalta ja niitä pitäisikin pyrkiä tarkastamaan ja raportoimaan mahdollisuuksien ja resurssien mukaan. Tarkastuksen laajuuden tarpeen arviointi on aina tehtävä tapauskohtaisesti.

### 3 Onnettomuustarkastuksiin valmistautuminen

#### 3.1 Henkilöstö

Katsastusryhmään on varattava henkilöitä onnettomuustarkastusten tekemiseen. Näiden henkilöiden on mieluummin oltava pätevistä ja kokeneesta päästä porukkaa kuin vasta-alkajia. Yleensä katsastuspäällikkö ja/tai pääkatsastaja lähtevät itse toteuttamaan selvitystä. Mukaan kannattaa ottaa myös kokenut katsastaja. Yhteen tarkastukseen ei kannata ottaa mukaan enempää kuin kolme henkilöä. Joskus voi syntyä tilanne, jossa tapahtuu useita onnettomuustapauksia lyhyellä ajalla. Silloin muut kilpailunaikaiset tehtävät on tilanteen mukaan jätettävä ja keskityttävä onnettomuustarkastusten hyvään hoitoon.

#### 3.2 Tarvikkeet

Seuraavat tarvikkeet on varattava:

- kopioita ”Tekniikkajäsenen arviointilomakkeesta”, joka toimitetaan AKK:sta kilpailulupadokumenttien mukana järjestäjälle (tämän ohjeen liitteenä)
- muistiinpanovälineitä
- kamera valaistuslaitteineen (salamalaite, kuvausvalo tms.)
- rullamitta
- työntömitta
- valkoista maalia turvavöiden merkintään
- taskulamppu

Muistiinpanojen teko onnistuu sujuvasti, mikäli käytettävissä on sanelukone. Tällöin mittaustuloksia ja muita havaintoja on helppo sanella koneeseen ja raportin voi kirjoittaa puhtaaksi kaikessa rauhassa kilpailutoimistossa. Sanelukoneen käyttö ei ole vaatimus vaan tarkastusta helpottava ja nopeuttava apuväline.

Kameran pitäisi olla riittävän hyvälaatuinen valokuva- tai videokamera. Digitaalikaamera on hyvä, mikäli sellainen on käytettävissä. Tällöin kuvat on helppo liittää tietokoneen avulla raporttiin suoraan ja originaalin taseisia kopioita voi tehdä vaivatta tarpeellisen määrän. Kuvia voi myös katsella selvittelylautakunnan kokouksessa saman tien kameran näytöltä tai television avulla, koska erillistä kuvien kehitystä ei tarvita.

#### 3.3 Kuljetus

Onnettomuusautojen kuljetukseen on varauduttava erityisesti rallikilpailussa. Auto on pystyttävä siirtämään kilpailun järjestäjän toimesta ja valvonnassa pois radalta tai erikoiskokeelta tarkempaa tarkastusta varten, mikäli tällaiseen tulee tarvetta. Helpointa on tehdä asiasta alustava sopimus paikallisen hinausliikkeen tai vastaavan kanssa. Kilpailijan omaa traileriakin voi tuki käyttää, mikäli se on saatavissa paikalle.

Kuljettaminen on syytä tehdä herättämättä erityistä huomiota. Auto pitäisi peittää tai saada umpinaisen kuljetuskorin sisään varsinkin, jos onnettomuus on ollut sellaista vakavuusastetta, että se herättää julkista mielenkiintoa. Tällä vältetään tarpeettomien huhujen lähtemistä liikkeelle.

#### 3.4 Erillinen tarkastuspaikka

Tarkempaa tarkastusta varten on varattava erillinen paikka, jossa toimet voidaan tehdä rauhassa. Se voi olla kilpailun katsastushalli, mikäli se siihen soveltuu. Paikan valinnassa on tärkeää, että siellä voidaan toimia vapaana ulkopuoliselta häirinnältä ja että auto voidaan tarkastaa joka puolelta huolellisesti. Nosturi tai monttu olisi hyvä olla käytettävissä.

### 3.5 Lautakunnan järjestäytymiskokous

Tekniikkajäsen selvittää varautumisensa edelläkuvattuihin asioihin. Muilta lautakunnan jäseniltä on syytä varmistaa, että onnettomuusautoon sekä sen käsittelemiseen ja kuljettamiseen liittyvät yksityiskohdat ovat selvillä. Nämä asiat on luontevaa käsitellä samalla, kun keskustellaan muutenkin tiedonkulusta ja tiedotettavista asioista.

Yleensä on syytä muistuttaa, että ensimmäinen tarkastus pyritään tekemään tapahtumapaikalla, jotta vahingoittuneen auton siirtäminen ja kuljettaminen eivät aiheuttaisi sille lisävaurioita. Rallikilpailussa muistutetaan johtokeskusta erikoiskokeelle kommunikoimisessa siitä, että auto on otettava välittömästi järjestäjän valvontaan, joka huolehtii siitä, että kilpailijan edustajineen ei tarvitse sitä vartioida ja että uteliaat sivulliset pysyvät loitolla. Tässä hyvänä apuna on eristää auto siimoilla. Autoa saa siirtää vain ajoradan turvallisen käytön mahdollistamiseksi, muuten sitä tai siihen kuuluvia turvavarusteita ei saisi liikuttaa ilman katsastuksen lupaa.

## 4 Tarkastuksen toteutus

Kenttätutkimus tehdään käytännössä yhteistyössä niiden lautakunnan jäsenten kanssa, jotka tapahtumapaikalle lähtevät. Yleensä paikalla ovat turvallisuuspäällikkö, poliisin edustaja, lautakunnan puheenjohtaja ja tekniikan edustus. Jokaisella on oma vastuualueensa, mutta yhdessä selvittäen ja asioista keskustellen saadaan enemmän selville. Tässä vaiheessa ei kenelläkään pitäisi olla kiire.

### 4.1 Tapausten kulun selvittäminen

Ensiksi on selvitettävä onnettomuustapauksen kulku. Radassa tai tiellä olevat kulku- ja jarrutusjäljet tutkitaan, mitataan ja kuvataan sekä piirretään myöhemmin tapahtumapiirroksen poliisin tai turvallisuuspäällikön toimesta. Katsastuksen tehtävänä on saada käsitys kaikista iskuista ja ulkoisista voimista, jotka autoon ovat kohdistuneet. Maastossa olevat ojat, kivet, kannot, puut, rajapyykit, aidat ja vastaavat on syytä panna merkille ja tarkistaa maalijäljet ja iskemät. Samalla voi yrittää tutkia, olisiko jokin tekninen vika voinut aiheuttaa tapahtuneen. Ajolinjoihin pitäisi kiinnittää huomiota. Mikäli paikkaan on tultu selvästi väärällä linjalla, se kertoo yleensä ajovirheestä. Tällaisessa tapauksessa kannattaa kuitenkin myös katsoa radalla vähän taaksepäin, sillä tekninen vika on voinut aiheuttaa väärälle linjalle ajautumisen jo edellisessä mutkassa.

Mikäli paikalla on käytettävissä silminnäkijöitä tai kilpailija itse, näitä on kuultava. Yhden ihmisen lausuntoon ei kannata nojata kovin tukevasti, vaan lausunto pitäisi saada useammalta mikäli mahdollista. Kuulemisten tallentamisessa sanelukone tai nauhuri auttaa, joskin perinteisemmätkin muistiinpanovälineet toimivat myös. Joskus käy niin onnekaasti, että käytettävissä on videokuvaa. Näistä on pyydettävä kopio onnettomuusselvityksessä käytettäväksi. Mikäli kuvaaja on vielä paikalla, videon voi katsoa kameran näytöltä ensimmäisen kerran välittömästi. Silminnäkijöiden ja kuvamateriaalin toimittajien nimet ja yhteystiedot on muistettava ottaa ylös.

#### 4.2 Onnettomuusauton tarkastus maastossa

Varsinainen tekninen tarkastus tehdään tekniikkajäsenen arviointilomaketta muistilistana käyttäen. Auto on tarkastettava siinä laajuudessa kuin tapahtunut vahinko ja sen seuraukset edellyttävät. Kaikkea mahdollista ei kannata kerätä ja raportoida pilkun tarkkuudella, vaan siten, että tekniikan osuus tapahtuneeseen ja sen seurauksiin selviää. Autossa tapahtuneet muodonmuutokset ja vauriot on yleisesti ottaen pantava merkille. Erityistä huomiota on aina kiinnitettävä turvavarusteisiin ja niiden vaurioihin. Jäljet ja muodonmuutokset suojakehikossa, penkeissä, turvavöissä, kypäriissä ja ajo-puvuissa kertovat usein oleellisimman. Autoa kannattaa myös katsoa sillä silmällä, että olisiko vahinkoa epäsuotuisissa oloissa voinut syntyä enemmän. Terävät reunat, pienentyneet elintilat / puristuksiin jääminen, palovaara jne. voivat olla mahdollisia vakavamman vammautumisen aiheuttajia, mutta joista hyvällä onnella on tutkittavassa tapauksessa voitu säästyä.

Turvavyöt on merkittävä valkoisella maalilla sääntökirjan määräyksen mukaisesti, mikäli vyöt ovat vaurioituneet tai neuloksen venymävara on käytetty. Tämän voi helposti tarkistaa vertaamalla turvavyön lukon jälkeen vapaana olevaa vyön osaa kiristyneenä olleeseen vyön osaan. Mikäli vyöt ovat venähtäneet, kiristyksessä olleen osan neuloksen silmukaväli on selvästi pidempi kuin vapaana olleessa osassa. Tämä tarkistus on syytä tehdä jokaiselle vyön osalle erikseen (molemmat lantiovyöt, alavyö ja molemmat olkavyöt). Mikäli yksikään vyön osista on venähtänyt, kaikki vyön osat on merkittävä maalimerkinnällä kelvottomiksi.

Auton tunnistetiedot (ks.raportointikohdasta tarkemmin) on kerättävä aina ja valokuvat on syytä ottaa siten, että erityiset vauriot tulevat ilmi ja että auto näkyy ulkopuolelta kaikista suunnista sekä sisältä vähintään iskemäkohdat, mieluummin kaikki pinnat, jos mahdollista. Tyypillisesti maastossa tehtävään auton tarkastukseen kuluu aikaa 20 - 30 minuuttia tarkastajien kokemuksesta riippuen.

#### 4.3 Onnettomuusauton tarkempi tarkastus erillisessä paikassa

Tarkempi tarkastus erillisessä paikassa tehdään, mikäli vahinkojen laajuus ja luonne niin edellyttävät. Tällöin auto tutkitaan niin tarkoin, että tekniikan osuudesta tapahtuneeseen ja seurauksiin saadaan yksityiskohtaisen varma käsitys. Käytännössä sen selvillesaaminen voi edellyttää hyvinkin pitkällemenevää auton purkamista ja tarkastamista.

Tarkempaan tarkastukseen olisi hyvä yrittää saada mukaan joku kyseisen auton tai automallin hyvin tunteva henkilö, jolloin yksityiskohdista päästään tarkemmin selville. Tarkastusta ei tarvitse välttämättä toteuttaa kilpailupäivänä, vaan se voidaan tehdä esimerkiksi parin päivän sisällä.

### 5 Raportointi

Raportin voi tehdä suoraan tekniikkajäsenen arviointilomakkeeseen tai vapaamuotoisella, erillisellä dokumentilla. Arviointilomakkeeseen voi laatia liitesivuja tarpeen mukaan. Tällaisia liitteitä ovat esim. erilaiset piirroksot ja valokuvat.

Auton yksilöintitiedoista on aina raportoitava ainakin kilpailunumero, ryhmä ja luokka, kuutiotilavuus, kuljettaja(t), omistaja, katsastuskortin numero, käytetyn luokitus-todistuksen numero ja valmistenumero. Ralliautosta on lisäksi raportoitava rekisteri-

tunnus, viimeisen tieliikennekatsastuksen tai sääntökirjan vaatiman kilpa-auton kunto-tarkastuksen suoritus sekä mahdolliset muutoksastukset ja niiden kohteet. Katsastuskortista, luokitustodistuksen etusivusta, rekisteriotteesta ja turvallisuustarkastuksen katsastuspöytäkirjalomakkeesta voi olla hyvä liittää raporttiin kopiot etenkin tapauksissa, jotka saattavat mennä viranomaistutkintaan.

Auton turvallisuusvarusteiden kunnosta on tehtävä raporttiin merkintä (joko OK tai todetut vauriot). Näin saadaan todentamiskelpoinen näyttö siitä, että tarkastus on todella tehty. Turvavarusteiden merkit ja mallit sekä niissä käytetyt hyväksyntästandardit ja -merkinnät on myös syytä kirjata.

Muilta osin raporttiin kirjataan autossa tapahtuneet vauriot ja muodonmuutokset. Jos joidenkin osien tai osakokonaisuuksien kunnossa- tai rikkiolemisella arvellaan olleen vaikutusta tapahtuneeseen tai sen seurauksiin joko lisäävässä tai ehkäisevässä mielessä, ne on myös kirjattava. Tällaisia ovat esim. hallintalaitteet, valot, renkaat, jarrut, kypäräpuhelimet jne.

Tapahtuneet vammautumiset on myös syytä kirjata tekniikan raporttiin, jotta sitä voidaan tarvittaessa käsitellä erillisenä eikä lääkärin ym. muita raportteja tarvita koko pakettina mukana.

Kaikenkaikkiaan raportit on tehtävä sillä ajatuksella, että asiantuntijat saavat niiden sisällöstä helposti selkoa, mikäli niitä on tarpeen tarkastella jälkeenpäin. Kaikkea mahdollista niihin ei toimita laittaa, mutta kaikki olennainen on kirjattava.