



SEINÄJOEN AMMATTIKORKEAKOULU  
SEINÄJOKI UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Suvi Tanner

---

# Kansallisen tason rallikilpailujen kehittäminen kilpailijoiden näkökulmasta

Opinnäytetyö  
Syksy 2022  
Kulttuurituottaja (AMK)



SEINÄJOEN AMMATTIKORKEAKOULU

## Opinnäytetyön tiivistelmä

Tutkinto-ohjelma: Liiketoiminta ja kulttuuri

Suuntautumisvaihtoehto: Kulttuurituotanto

Tekijä: Suvi Tanner

Työn nimi: Kansallisen tason rallikilpailujen kehittäminen kilpailijoiden näkökulmasta

Ohjaaja: Jussi Kareinen

Vuosi: 2022

Sivumäärä: 78

Liitteiden lukumäärä: 1

---

Rallilla on pitkä historia Suomessa. Jotta tämä historia saisi jatkoa, tarvitaan innokkaita ja aktiivisia harrastajia. Opinnäytetyön tarkoitus on selvittää, onko Suomessa järjestettävissä kansallisen tason rallikilpailuissa jotakin kehitettävää kilpailijoiden näkökulmasta, ja mikäli jotakin on, mitä se olisi. Kilpailijoilla tarkoitetaan 1- ja 2-ohjaajia eli kuljettajia ja kartanlukijoita. Opinnäytetyö suoritettiin määrällisenä kyselytutkimuksena. Kysely tehtiin verkossa Webropol-kyselylomakkeella. Kyselyyn vastasi 114 vastaajaa.

Tulosten mukaan kaikissa rallikilpailujen osa-alueissa on ainakin joidenkin mielestä enemmän tai vähemmän kehitettävää. Erityisesti kehitystä kaipasivat kilpailupaikkojen vessat ja pukeutumistilat, kilpailujen katsastukset, tiekirjat ja kartat, kilpailupaikalle saapumisen järjestelyt, kilpailujen lähtöseremoniat sekä erikoiskokeet. Erikoiskokeiden kohdalla erityinen kehityskohde oli niiden keskinopeuksien alentaminen. Turvallisuuden kannalta eniten kehitystä kaipasivat kilpailunjärjestäjien turvatoimet. Keskeytysilmoitusten tekeminen ja kilpailuihin ilmoittautuminen olivat tutkimuksen mukaan kilpailujen parhaimmin toimivat osa-alueet.

<sup>1</sup> Asiasanat: autourheilu, ralli, rallikilpailut, käyttäjälähtöisyys

SEINÄJOKI UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

## **Thesis abstract**

Degree programme: School of Business and Culture

Specialisation: Cultural Management

Author/s: Suvi Tanner

Title of thesis: Development of national-level rally races from the competitors' point of view

Supervisor(s): Jussi Kareinen

Year: 2022

Number of pages: 78

Number of appendices: 1

---

Rallying has a long history in Finland. For this long history to continue, passionate and active devotees are needed. The purpose of this thesis is to find out is there anything to be done to improve on the national-level rally races in Finland from the competitors' point of view and if there is something, what would it be. Competitors are drivers and co-drivers. Thesis was conducted using quantitative poll research. The poll was answered by 114 participants.

According to the results, every sector in rally races has more or less space for improvement at least in responders' opinion. The improvement was especially needed for: the toilets and dressing rooms of the race venues; scrutineering's; roadbooks and maps; arrangements for arrivals to the race venues; start ceremonies and special stages.

A specific point of improvement in special stages was the lowering of average speeds. From safety perspective event organisers' actions for safety needed most improvement. Declarations of retirements and race entrances were the best working sectors in rally races according to the research.

<sup>1</sup> Keywords: car-racing, rally, rally races, user-centeredness

## SISÄLTÖ

Opinnäytetyön tiivistelmä .....	2
Thesis abstract .....	3
SISÄLTÖ .....	4
Kuva-, kuvio- ja taulukkoluetelo .....	6
Käytetyt termit ja lyhenteet.....	8
1 JOHDANTO .....	9
2 TUTKIMUKSEN TEORIAA .....	11
2.1 Rallikilpailujen järjestäminen Suomessa .....	11
2.1.1 Kilpailun kulku .....	12
2.1.2 Turvallisuus rallikilpailuissa .....	14
2.2 Käyttäjälähtöisyys palvelumuotoilussa .....	17
3 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS.....	19
3.1 Tutkimusmenetelmä .....	19
3.2 Kyselylomakkeen laatiminen .....	19
3.3 Otos ja aineistonkeruu.....	21
3.4 Aineiston analysointi.....	21
3.5 Tutkimuksen luotettavuus.....	22
4 TULOKSET .....	24
4.1 Kilpailusta tiedon saaminen.....	24
4.2 Kilpailuohjeistukset.....	25
4.3 Kilpailuun ilmoittautuminen ja osallistumismaksut.....	27
4.4 Osallistumisen peruminen .....	29
4.5 Kilpailupaikalle saapuminen .....	31
4.6 Traileriparkit.....	32
4.7 Huoltoalueet .....	34
4.8 Kilpailupaikkojen vessat ja pukeutumistilat.....	36
4.9 Ilmoittautuminen kilpailupäivänä.....	38
4.10 Kilpanumerot ja muut järjestäjän määräämät autotarrat.....	40
4.11 Tiekirjat ja kartat.....	42

4.12 Aikakortin käyttö .....	43
4.13 Nuotitus .....	44
4.14 Katsastukset.....	45
4.15 Lähtöjärjestykset .....	47
4.16 Kilpailun lähtöseremoniat .....	49
4.17 Siirtymätaipaleet.....	50
4.18 Erikoiskokeiden lähdöt .....	51
4.19 Erikoiskokeet.....	53
4.20 Erikoiskokeiden maalit.....	55
4.21 Huoltotautot.....	56
4.22 Tankkauspaikat .....	58
4.23 Keskeyttäminen.....	59
4.24 Kilpailujen maalit .....	60
4.25 Palkintojenjakotilaisuudet .....	61
4.26 Turvallisuus .....	63
4.27 Muut kehityskohteet .....	67
5 JOHTOPÄÄTÖKSET .....	70
6 POHDINTAA .....	72
6.1 Tutkimuksen hyödynnettävyys ja jatkotutkimus.....	72
6.2 Opinnäytetyöprosessi.....	72
LÄHTEET .....	75
LIITTEET .....	78

## Kuva-, kuvio- ja taulukkoluetelo

Kuvio 1. Pylväsdiagrammi vastauksista kysymykseen: Mistä saat tiedon kilpailusta? .....	25
Kuvio 2. Vastaajien tyytyväisyys kilpailuohjeisiin .....	26
Kuvio 3. Kilpailuun ilmoittautumisen sujuvuus vastaajien mielestä .....	28
Kuvio 4. Osallistumismaksujen summan sopivuus vastaajien mielestä .....	29
Kuvio 5. Ilmoittautumisen perumisen sujuvuus vastaajien mielestä.....	30
Kuvio 6. Vastaajien tyytyväisyys kilpailupaikalle saapumisen järjestelyihin (ohjeistus, helppokulkuisuus...) .....	31
Kuvio 7. Vastaajien mielipide trailerien sijoituspaikasta .....	33
Kuvio 8. Vastaajien tyytyväisyys traileriparkkeihin .....	33
Kuvio 9. Vastaajien tyytyväisyys huoltoalueisiin .....	35
Kuvio 10. Vastaajien tyytyväisyys vessoihin ja pukeutumistiloihin .....	37
Kuvio 11. Vastaajien mielipide ilmoittautumismuodosta.....	38
Kuvio 12. Ilmoittautumisen sujuminen kilpailupäivänä vastaajien mielestä.....	39
Kuvio 13. Vastaajien tyytyväisyys kilpanumeroihin ja muihin tarroihin .....	40
Kuvio 14. Vastaajien tyytyväisyys tiekirjoihin ja karttoihin .....	42
Kuvio 15. Aikakortin käytön mielekkyys vastaajien mielestä.....	44
Kuvio 16. Vastaajien tyytyväisyys nuotitusjaksoihin.....	44
Kuvio 17. Vastaajien tyytyväisyys katsastuksiin.....	46
Kuvio 18. Vastaajien tyytyväisyys lähtöjärjestyksiin .....	48
Kuvio 19. Vastaajien tyytyväisyys lähtöseremonioihin .....	50
Kuvio 20. Vastaajien tyytyväisyys siirtymätaipaleisiin .....	51

Kuvio 21. Vastaajien tyytyväisyys erikoiskokeiden lähtöihin .....	52
Kuvio 22. Vastaajien tyytyväisyys erikoiskokeisiin .....	53
Kuvio 23. Vastaajien tyytyväisyys erikoiskokeiden maaleihin .....	55
Kuvio 24. Vastaajien tyytyväisyys huoltotaukoihin .....	56
Kuvio 25. Vastaajien tyytyväisyys tankkauspaikkoihin .....	58
Kuvio 26. Keskeytysilmoituksen tekemisen sujuvuus vastaajien mielestä .....	59
Kuvio 27. Vastaajien tyytyväisyys kilpailujen maaleihin .....	60
Kuvio 28. Vastaajien tyytyväisyys palkintojenjakoihin .....	61
Kuvio 29. Diagrammi vastauksista kysymykseen: Kuinka turvalliseksi tunnet olosi kilpailun aikana? .....	63
Kuvio 30. Kilpailijoiden turvavarusteiden riittävyys vastaajien mielestä .....	64
Kuvio 31. Vastaajien tyytyväisyys kilpailunjärjestäjän turvatoimiin.....	64

## Käytetyt termit ja lyhenteet

<b>Ralli</b>	Yhteiseen ennalta määrättyyn maaliin päättyvä autokilpailu, jossa reitti ja välimatkat on ilmoitettu ja johon sisältyy muulta liikenteeltä suljettuja erikoiskokeita.
<b>EK</b>	Erikoiskoe. Yleiseltä liikenteeltä suljettu ajoreitti, jonka ajosuoritukset määräävät kilpailijoiden paremmuusjärjestyksen.
<b>AKK</b>	AKK Motorsport Ry
<b>HaMU</b>	Harrastemootoriturheilun keskusjärjestö Ry
<b>Sauli</b>	Suomen autourheiluliitto Oy
<b>AT-asema</b>	Aikatarkastusasema.
<b>EVA</b>	Ensivasteyksikkö
<b>Rallisprint</b>	Erikoiskokeita on ainoastaan yksi, joka ajetaan 2–3 kertaa. Kilpailusta riippuen paremmuusjärjestys määräytyy joko yhteenlasketulla tuloksella, tai parhaalla kierrosajalla. 2-ohjaaja ei ole pakollinen.



# 1 JOHDANTO

Suomen ensimmäinen autourheilukilpailu ajettiin Viipurissa järven jäällä 1910 (Vanhanen, 2014, s. 11). Tuolloin ei vielä kuitenkaan tunnettu nykyisen kaltaisia rallikilpailuja, joissa voittajat selviävät erikoiskokeiden suoritusten perusteella (Nylund, 1999, s. 14). Ensimmäiset Jyväskylän Suurajot, joka nykyisin tunnetaan Jyväskylän MM-rallina, ajettiin ensimmäisen kerran vuonna 1951 (mts. 15). Autourheilulla ja rallilla on siis jo pitkä historia Suomessa, ja kilpailuja on järjestetty jo vuosikymmeniä. Laji on muuttunut paljon vuosikymmenten varrella, ja tulee muuttumaan vastaisuudessakin.

Ralli on yhteiseen ennalta määrättyyn maaliin päättyvä autokilpailu, jossa reitti ja välimatkat on ilmoitettu ja johon sisältyy muulta liikenteeltä suljettuja erikoiskokeita (AKK Motorsport Ry, 2022, s. 52; Nylund, 1999, s. 10; Pahkinen, 2018, s. 9). Näiden erikoiskokeiden yhteenlasketut ajoajat määrittelevät kilpailijoiden paremmuusjärjestyksen kilpailun lopputuloksissa (Pahkinen, 2018, s. 9). Kilpailijoita ovat auton sisällä oleva kuljettajapari, joita kutsutaan 1-ohjaajaksi ja 2-ohjaajaksi (AKK Motorsport Ry, 2022, s. 56; Pahkinen, 2018, s. 9). 1-ohjaaja on kuljettaja, joka on varsinaisen ajosuorituksen tekijä, ja 2-ohjaaja kartanlukija, jonka tehtävä on lukea karttaa ja mahdollisesti nuotteja, jolla 2-ohjaaja kertoo 1-ohjaajalle, mitä edesspäin on tulossa, kuten mutkan jyrkkyyden (Pahkinen, 2018, s. 67).

Jotta rallin pitkä historia Suomessa jatkuisi, tarvitaan innokkaita ja aktiivisia harrastajia. Tämä opinnäytetyö tutkii Suomessa järjestettäviä kansallisen tason rallikilpailuja lajin harrastajien näkökulmasta. Onko näissä kilpailuissa heidän mielestään jotakin kehitettävää? Mitä kehitettävää näissä mahdollisesti olisi? Tutkimuksen keskiössä ovat rallin kilpailijat eli 1- ja 2-ohjaajat tai toisin sanoen kuljettajat ja kartanlukijat. Tutkimuksessa keskitytään ainoastaan nimenomaan rallikilpailuihin, joten esimerkiksi rallisprintit eivät kuulu tutkimukseen. Moni asia tutkimuksessa tulee olemaan kuitenkin hyödynnettävissä myös rallisprintteihin ja muihin vastaaviin.

Tutkimuksessa perehdytään toimintoihin kilpailun kulun aikana ilmoittautumisesta palkintojenjakotilaisuuteen saakka. Lisäksi käsitellään jonkin verran rallikilpailujen turvallisuutta, joka on ollut erityisesti viime aikoina esillä useammasta vakavasta onnettomuudesta johtuen (Karhu, 2022; Poliisi, 2022). Tutkimuksesta saatujen tulosten perusteella voidaan saada informaatiota, jota kilpailunjärjestäjät voivat käyttää hyväkseen kehittääkseen kilpailuja mahdollisimman toimiviksi tapahtumiksi. Erityisesti kilpailijoiden mielipiteet kilpailuista ovat erittäin

tärkeitä, sillä jos he eivät ole enää tyytyväisiä asioiden kulkuun, he eivät enää osallistu näihin kilpailuihin. Kukaan ei tahdo tuhata aikaansa ja rahaansa asiaan, joka ei herätä positiivisia tunteita.

Opinnäytetyö on saanut motivaationsa omasta intohimostani ja kiinnostuksestani lajia kohtaan. Työllä ei ole toimeksiantajaa. Tämä johtuu osittain siitä syystä, että tämänkaltainen tutkimus vaatii puolueettomuutta, jota toimeksiantaja olisi voinut haitata. Tutkimuksen lopputulokset ovat kuitenkin vapaasti käytettävissä kaikille kilpailunjärjestäjille, ja toivottavasti mahdollisimman moni tästä hyötyisikin.

## 2 TUTKIMUKSEN TEORIAA

### 2.1 Rallikilpailujen järjestäminen Suomessa

Suomessa on kolme rallikilpailuja järjestävää organisaatiota: AKK Motorsport ry (AKK), Harrastemoottoriurheilun keskusjärjestö ry (HaMU) ja Suomen Autourheiluliitto Oy (Sauli) (Hollo, 2022, s. 46). Kullakin organisaatiolla on omat sääntönsä, joiden mukaan kilpailuja ajetaan (AKK Motorsport, 2022; Harrastemoottoriurheilun Keskusjärjestö, i.a; Suomen Autourheiluliitto, 2021b).

AKK Motorsport ry:n järjestämiä kansallisen tason arvokilpailusarjoja ovat Rallin Suomen Juniorimestaruus (RSJ), F-Cup ja Historic Rally Trophy (HRT) (AKK Motorsport, 2022, s. 52). Näissä sarjoissa ajettavien rallien erikoiskokeiden yhteispituus tulee olla vähintään 60 km, lukuun ottamatta HRT:tä, joissa vähimmäispituus on 50 km. Lisäksi AKK:n alaisena on mahdollista järjestää muita sarjojen ulkopuolisia rallikilpailuja, joissa reitin pituus ja erikoiskokeiden lukumäärä on vapaa.

Jokaisessa AKK:n alaisessa kansallisessa arvokilpailussa on joukko rallin lajiryhmän nimeämiä henkilöitä varmistamassa kilpailun sujumisen (AKK, 2022, s. 52–54). Aluevalvojan tehtävä on valvoa alueen tiestön käyttöä ja tiestön soveltuvuutta ralliin (mts. 52). Turvatarkkailija valvoo turvajärjestelyjä ja muutenkin kilpailun turvallisuutta (mts. 53). Tuomariston tehtävä on valvoa, että kilpailussa noudatetaan rallin sääntöjä. He eivät ole vastuussa kilpailun järjestämiseen liittyvissä asioissa, eikä heillä saa olla muita tehtäviä kilpailussa (mts. 53). Arvokilpailujen ulkopuolisissa ralleissa ei ole tuomaristoa. Sarjakilpailuissa on myös pääkatsastaja, joka valvoo katsastusta (AKK Motorsport, 2022, s. 54). Arvokilpailujen ulkopuolisissa kiisoissa on kilpailukonsultti, joka hyväksyy kilpailun säännöt, valvoo turvallisuutta ja erikoiskokeiden soveltuvuutta sekä opastaa ja neuvoo kilpailun järjestämisessä (mts. 54). Näiden lisäksi kussakin kilpailussa on kilpailunjärjestäjän rallintekijöitä, kuten kilpailunjohtaja, joka mm. vastaa kilpailun aikana sääntöjen noudattamisesta ja tekee kilpailun aikaiset päätökset, sekä reittihohtaja, turvallisuusjohtaja, kilpailusihteri, ratamestari, turvallisuuspäällikkö, katsastuspäällikkö, tuloslaskentapäällikkö, tiedotuspäällikkö ja markkinointipäällikkö (mts. 54, 60).

Harrastemoottorieurheilun Keskusjärjestö Ry:n alaisena ajetaan harrasterallisarjaa (Harrastemoottorieurheilun Keskusjärjestö, i.a). Harrasterallisarjassa kilpailun reitin vähimmäispituus on neljä erikoiskoetta, joiden yhteispituus on vähintään 40 km (mts. 1–2). Tavoitepituus on kuitenkin 5–8 erikoiskoetta ja 50–100 km. Kilpailuissa vaaditut päätoimitsijat ovat kilpailunjohtaja, turvallisuuspäällikkö, turvallisuustarkastusvastaava ja kilpailija- ja yleisöturvallisuusasiantuntija (Harrastemoottorieurheilun Keskusjärjestö, 2022a, s. 1). HaMU:n kilpailuissa ei ole liiton nimeämiä henkilöitä valvomassa kilpailuja, paitsi siinä tapauksessa, että kilpailunjärjestäjällä ei ole saatavilla tarpeeksi kokemusta omaavaa turvallisuusasiantuntijaa. Myös ensimmäistä kertaa kilpailua järjestäville yhdistyksille liitto määrittää henkilön tarkkailemaan tapahtuman turvallisuutta.

Suomen Autourheiluliitto Oy järjestää Rallicup -sarjaa (Suomen Autourheiluliitto, 2021b, s. 1). Tässä sarjassa reitin minimipituus on neljä erikoiskoetta, joiden yhteispituus on vähintään 40 km (mts. 2). Liitto asettaa jokaiselle ensimmäistä kertaa kilpailua järjestävälle yhdistykselle kilpailuavustajan kilpailupäiväksi, ja halutessaan myös muille kilpailunjärjestäjille (Suomen Autourheiluliitto, i.a, s. 1).

### 2.1.1 Kilpailun kulku

Kun kilpailu on julkistettu, julkaistaan myös kilpailua koskevat ohjeistukset (kilpailun säännöt ja kilpailukutsu, myöhemmin mahdollisesti lisämääräys ja kilpailijainfo), jotka kunkin kilpailijan tulee lukea läpi (AKK Motorsport, 2022; Harrastemoottorieurheilun Keskusjärjestö, 2022b; Suomen Autourheiluliitto, i.a). Tämän jälkeen kilpailijat voivat ilmoittautua kisaan ohjeiden mukaisesti.

AKK:n järjestämässä kisassa kilpailijoilla tulee olla voimassa oleva kilpailija- tai tutustumisliisenssi ja tarvittavat rallitutkinnot (AKK Motorsport, 2022, s. 56, 58). 1-ohjaajalla tulee olla myös voimassa oleva ajokortti, lukuun ottamatta nuorten luokassa, jolloin 2-ohjaajalla täytyy olla kyseinen dokumentti. 2-ohjaajana voi toimia sinä vuonna, kun täyttää 15 vuotta, mutta ei nuorten luokan kuljettajalle. HaMU:n ja Sauli:n kisoissa kilpailijoilla tulee olla voimassa oleva ajolupa, ja nuorten luokan osallistujalla huoltajan kirjallinen suostumus (Harrastemoottorieurheilun Keskusjärjestö, 2022b, s. 3; Suomen Autourheiluliitto, i.a, s. 2). Osallistumismaksu maksetaan kilpailun ohjeistuksen mukaisesti. Ilmoittautumisen voi perua viimeistään ennen

turvatarcastuksen alkua, kirjallisesti tai sähköpostilla kilpailusihteerille (AKK Motorsport, 2022, s. 58).

Kilpailupäivä alkaa ilmoittautumisella, jossa tarkastetaan kilpailijoiden ajoluvat, lukuun ottamatta nuoria, sekä kilpa-auton rekisteritodistus tai siirtolupa (AKK Motorsport, 2022, s. 58; Harrastemoottoriturheilun Keskusjärjestö, 2022b, s. 3–4; Suomen Autourheiluliitto, i.a, s. 2). Näiden lisäksi AKK:n kisoissa tarkistetaan myös katsastuskortti tai Historic-passi tai V1600-passi ja HaMU:n ja Sauli:n kisoissa tekniikka- ja turvallisuuslomake täytettynä ja allekirjoitettuna. Joissakin kisoissa ilmoittautuminen voidaan toteuttaa sähköisesti, jolloin kyseiset dokumentit toimitetaan kilpailunjärjestäjälle etukäteen sähköisessä muodossa, jolloin kilpailupaikalla tapahtuvan ilmoittautumisen yhteydessä esitetään vain ajokortti. Ilmoittautumisen yhteydessä kilpailijat saavat tarvittavat kilpailumateriaalit, kuten kilpanumerot ja tiekirjan.

Kilpailusta riippuen reitti voi olla ennakkotutustuttava (AKK Motorsport, 2022, s. 77). Mikäli näin on, reittiin tutustuminen on tällöinkin sallittu ainoastaan ennakkotutustuville luokille kilpailun säännöissä annetun aikataulun, sekä mahdollisten muiden rajoitusten mukaisesti. Ennakkotutustumiseen saa käyttää siviililiikenteeseen tarkoitettuja tieliikennelain mukaisia ajoneuvoja. Mikäli kilpailussa on voimassa ennakkotutustumiskielto, se on voimassa kilpailusääntöjen julkaisusta kilpailijaparin ihannelähtöaikaan asti, ja koskee niin kilpailijoita, kuin heidän puolestaan toimivia henkilöitä.

Jokaisen kilpailuun osallistuvan kilpa-auton on osallistuttava kilpailupäivänä turvatarkastukseen, jossa tarkistetaan kilpa-auton ja kilpailijoiden vaadittavat varusteet (AKK Motorsport, 2022, s. 84; Harrastemoottoriturheilun Keskusjärjestö, 2022a, s. 22; Suomen Autourheiluliitto, i.a, s. 3). Mikäli kilpailijat eivät läpäise hyväksyttävästi turvatarkastusta, heiltä evätään lähtöoikeus.

Suurimmassa osassa AKK:n järjestämistä kisoista käytössä on aikakortit ja aikatarcastusasetmat (AT-asetmat), joilla valvotaan, että kilpailijat ovat oikeassa paikassa oikeaan aikaan (AKK Motorsport, 2022, s. 78). Liian aikainen tai myöhäinen saapuminen AT-asetmalle johtaa aikasakkoon, joka lisätään kilpailijan suoritukseen. AT-asetmalta myöhästymisestä saa 10 sekuntia aikasakkoa jokaisesta alkavasta minuutista ja liian aikaisesta saapumisesta 60 sekuntia jokaisesta alkavasta minuutista. Jokaista erikoiskoetta ennen on AT-asetma. HaMU:n ja Sauli:n kisoissa ei ole käytössä AT-asetmia, ellei kilpailunjärjestä niin erityisesti tahdo (Harrastemoottoriturheilun Keskusjärjestö, 2022b, s. 5; Suomen Autourheiluliitto, i.a, s. 3).

HaMU:n ja Sauli:n kisoissa erikoiskokeille lähdetään 1 minuutin aikaväleihin, ja tarvittaessa lähtettäjä voi antaa myös kahden minuutin turvavälin ennen seuraavaa kilpailijaparia (Harrastemoottoriurheilun Keskusjärjestö, 2022b, s. 5; Suomen Autourheiluliitto, i.a, s. 3). AKK:n kilpailuissa lähtövälin suuruus määräytyy kilpailun sääntöjen mukaisesti (AKK Motorsport, 2022, s. 80). AKK:n kilpailuissa on myös käytössä vilppilähdöstä rangaistava aikasakko, jonka saa, jos kilpailijapari lähtee erikoiskokeelle ennen annettua lähtömerkkiä. Ensimmäinen tällainen rikkomus tuottaa 10 sekunnin, toinen 1 minuutin ja kolmas 3 minuutin aikasakon.

Mikäli kilpailija joutuu keskeyttämään erikoiskokeen varrelle, ajoneuvo tulee merkitä OK/SOS-kyltillä siten, että se on selkeästi näkyvä muille kilpailijoille, ja kilpailijan ilmoittaa kilpailunjärjestäjälle keskeytyksestä (AKK Motorsport, 2022, s. 74–75; Harrastemoottoriurheilun Keskusjärjestö, 2022b, s. 5; Suomen Autourheiluliitto, i.a, s. 3). Kilpa-auton ollessa tiealueella tai muuten vaarallisella paikalla tulee asettaa varoituskolmio tieliikennelain mukaisesti 100 m ennen autoa.

Kilpa-autojen huolto on sallittu ainoastaan tiekirjaan merkityillä alueilla (AKK Motorsport, 2022, s. 75). Ainoastaan ohjaajat saavat tehdä kilpa-auton korjaustoimenpiteitä näiden alueiden ulkopuolella. Huoltotaukojen määrä ja kesto vaihtelee kilpailusta riippuen (Rally Team Palokka, 2022; Yellow Racing Team, 2022; Yläkemijoen Urheiluautoilijat, 2022). Tankkaus on sallittu ainoastaan kilpailunjärjestäjän määrittelemissä paikoissa, joko huoltoasemilla tai järjestäjän osoittamilla tankkausalueilla (AKK Motorsport, 2022, s. 76).

### **2.1.2 Turvallisuus rallikilpailuissa**

Rallikilpailuihin liittyy monia turvallisuutta koskevia määräyksiä, jotka määrittelevät niin kuljettajien kuin heidän kilpa-autonsa turvavarusteet, sekä kilpailun järjestäjän pakolliset turvatoimet (Pahkinen, 2018, s. 18). Tässäkin tapauksessa kilpailuja järjestävien järjestöjen säännöissä on eroja (AKK Motorsport, 2022; Harrastemoottoriurheilun Keskusjärjestö, 2022a; Suomen Autourheiluliitto, 2021a).

Jokaisessa kilpailussa kuljettajilla tulee olla tulenkestävä ajohaalari, kilpailukäyttöön hyväksytty kypärä, joka on yhteensopiva Hans -niskatuen kanssa, Hans -niskatuki, kilpailukäyttöön tarkoitetut tulelta suojaavat ajokengät sekä 1-ohjaajalla tulelta suojaava ajokäsineet (AKK Motorsport, 2022, s. 57; Harrastemoottoriurheilun Keskusjärjestö, 2022a, s. 21; Suomen Autourheiluliitto, 2021a, s. 3). Lisäksi AKK:n kilpailuissa kaikkien varusteiden tulee olla FIA:n

määräysten mukaisia, ja pakollisia ajovarusteita ovat myös kypärähuppu, alusasu ja sukat (AKK Motorsport, 2022, s. 57).

Jokaisessa kilpa-autossa tulee olla turvakehikko, joka on ohjaamoon asennettu putkirakenteinen kehikko, joka on suunniteltu estämään auton kokoon painumisen onnettomuustilanteessa (AKK Motorsport, 2022, s. 351; Harrastemoottoriurheilun Keskusjärjestö, 2022a, s. 6; Suomen Autourheiluliitto, 2021a, s. 4). Turvakehikon pakollisia osia ovat pääkaari ja sivupääkaari, oviputket, kattoputket ja takadiagonaaliputket. Turvakaarien tulee olla symmetrisiä auton molemmilla puolilla.

Kilpa-auton istuimien tulee olla ehjät kilpailukäyttöön tarkoitetut kuppi-istuimet (AKK Motorsport, 2022, s. 361; Harrastemoottoriurheilun Keskusjärjestö, 2022a, s. 5; Suomen Autourheiluliitto, 2021a, s. 4). AKK:n kilpailuissa istuimen tyypistä riippuen niiden käyttöaika on rajattu viiteen tai kymmeneen vuoteen. (AKK Motorsport, 2022, s. 361). Sauli:n kilpailuissa suositus on maksimissaan 10-vuotta (Suomen Autourheiluliitto, 2021a, s. 4).

Turvavöiden on oltava kilpailukäyttöön tehdyt ehjät 6-pistevyöt (Harrastemoottoriurheilun Keskusjärjestö, 2022a, s. 5; Suomen Autourheiluliitto, 2021a, s. 5). Vakavan onnettomuuden jälkeen, tai mikäli kudoksessa näkyy leikkautumaa, turvavyöt on vaihdettava (AKK Motorsport, 2022, s. 348). Kilpa-autossa on myös oltava kaksi turvavyöleikkuria sijoitettuna siten, että kumpikin kilpailija ylettyy vähintään toiseen niistä irrottamatta turvavöitä (AKK Motorsport, 2022, s. 347; Harrastemoottoriurheilun Keskusjärjestö, 2022a, s. 10; Suomen Autourheiluliitto, 2021a, s. 5).

Jokaisessa kilpa-autossa tulee olla turvavarusteina myös, käsisammuttimia, 2 kpl varoituskolmioita, OK/SOS-kyltti, ensiapulaukku ja öljynimeytysmatto (AKK Motorsport, 2022, s. 75–76; Harrastemoottoriurheilun Keskusjärjestö, 2022a, s. 10; Suomen Autourheiluliitto, 2021a, s. 5). HaMU:n kilpailuissa 2 kg:n käsisammuttimia täytyy olla vähintään yksi, mutta kahta suositellaan (Harrastemoottoriurheilun Keskusjärjestö, 2022a, s. 9–10). Sauli:n kilpailuissa 2 kg:n käsisammuttimia on oltava 2 kpl (Suomen Autourheiluliitto, 2021a, s. 5). AKK:n kilpailuissa autoissa tulee yksi käsisammutin, sekä sammutinjärjestelmä tai kansallisissa kilpailuissa tämän voi korvata toisella käsisammuttimella (AKK Motorsport, 2022, s. 349).

Jokaiselle kilpailutapahtumalle tulee tehdä pelastus- ja turvasuunnitelma, sekä yleisötilaisuuslupa (AKK Motorsport, 2022, s. 63; Harrastemoottoriurheilun Keskusjärjestö, 2022b, s. 2;

Suomen Autourheiluliitto, i.a, s. 1). Erikoiskokeiden tienvarsiasukkaita tulee tiedottaa yleisöturvallisuudesta kilpailunjärjestäjän toimesta (Harrastemoottorieurheilun Keskusjärjestö, 2022b, s. 3).

Jokaisen erikoiskokeen lähdössä on oltava ensivasteyksikkö (EVA-auto), jossa on riittävä määrä koulutuksen saaneita henkilöitä, sekä ensiapu-, palosammutus ja raivausvälineistöä (AKK Motorsport, 2022, s. 63). Yli 15 km pitkillä erikoiskokeilla on oltava vähintään yksi väliturvapiste, jossa tulee olla EVA-auto, toimiva suora viestiyhteys johtokeskukseen ja erikoiskokeen lähtöön ja maaliin, sekä sulkuhenkilökuntaa. Joissakin kilpailuissa voi olla myös satelliittina toimiva EVA-auto, jonka vasteaika erikoiskokeen lähtöön tai väliturvapisteelle on maksimissaan viisi minuuttia. Enintään 20 minuutin etäisyydellä tulee olla viranomaisen hyväksymä pääsääntöisesti hoitotason ensihoitoyksikkö.

Jokaisella erikoiskokeella on oltava tarpeellinen määrä EK-henkilöstöä, kuten järjestyksenvalvoja, liikenteenohjaaja ja sulkuhenkilöitä. (AKK Motorsport, 2022, s. 63–64; Harrastemoottorieurheilun Keskusjärjestö, 2022b, s. 3; Suomen Autourheiluliitto, i.a, s. 1). Erikoiskokeet, sekä niille johtavat tiet tulee sulkea muulta liikenteeltä, ja jokaiselle erikoiskokeelle tulee olla suunniteltu avoinna pidettävä pelastusreitti, joka varmistaa ensihoitoyksikö nopean poistumisen (AKK Motorsport, 2022, s. 64). Yleisöltä kielletyt katselualueet tulee merkitä selkeästi ja alueella täytyy olla EK-henkilöstö valvomassa, ettei alueelle mennä.

Ennen kilpailijoita jokaisen erikoiskokeen läpi ajaa joukko järjestäjän valitsemia henkilöitä, jotka varmistavat kilpailun turvallisen suorittamisen (AKK Motorsport, 2022, s. 64; Harrastemoottorieurheilun Keskusjärjestö, 2022b, s. 2; Suomen Autourheiluliitto, i.a, s. 1). Näitä ovat johto-, reitti- ja turva-autot sekä 0-autot, joita tulee olla vähintään 2 kpl. Erikoiskokeen lopuksi järjestäjän purkuauto ajaa tien läpi viimeisen kilpailijan jälkeen, ja varmistaa kilpailureitin vapauttamisen siviili liikenteelle kilpailun jälkeen. Vaihtoehtoisesti tämän voi tehdä myös erikoiskokeen turvallisuuspäällikkö.

Vakavassa onnettomuustapauksessa, jossa paikalle tarvitaan lääkintä- tai sammutusapua, näytetään autossa mukana olevaa SOS-merkkiä selkeästi siten, että muut kilpailijat näkevät sen (AKK Motorsport, 2022, s. 82). Kilpailijaparien, joille on näytetty SOS-merkkiä, tulee pysähtyä auttamaan, sekä tarpeen vaatiessa hälyttää apua. Jos kilpailijat osuvat erikoiskokeella toiseen ajoneuvoon ja/tai henkilöön, heidän on välittömästi pysähdyttävä ja varmistettava avuntarve. Erikoiskokeen suorittaminen voidaan keskeyttää näyttämällä väliturvapisteellä



punaista lippua tai valoa. Tällöin kilpailijoiden tulee välittömästi pysähtyä pisteen kohdalle ja odottaa jatko-ohjeita. Turha SOS-merkin näyttäminen johtaa kilpailusta sulkemiseen, samoin kuin avunannon tai ilmoituksen laiminlyönti. Tarvittaessa kilpailun selvitysryhmän muodostavat kilpailunjohtaja, turvallisuuspäällikkö, kilpa-autojen päätarkastaja ja kilpailusihteeri (AKK Motorsport, 2022, s. 63; Harrastemoottoriurheilun Keskusjärjestö, 2022b, s. 3; Suomen Autourheiluliitto, i.a, s. 3).

## 2.2 Käyttäjälähtöisyys palvelumuotoilussa

Palvelumuotoilu on palvelukokonaisuuksien suunnittelua, innovointia ja kehittämistä muotoilun menetelmiä hyödyntäen tavoitteenaan kehittää liiketoimintaa siten, että asiakas on keskiössä (Saarelainen, 2019, s. 79, 86). Sen tarkoitus on yhdistää asiakkaiden tarpeet ja odotukset palveluntoimittajan liiketoiminnallisten tavoitteiden kanssa siten, että lopputuloksena on toimiva palvelu (Tuulaniemi, 2011, Osaaminen nimeltään palvelumuotoilu -luku). Palvelumuotoilua voi lähestyä sekä analyyttisesti, että intuitiivisesti (Tuulaniemi, 2011, Palveluistuminen-luku). Analyyttinen lähestyminen tehdään loogisen päättelyketjun, tosiasioden ja asiakastietoihin ja dataan perustuvalla tiedolla. Intuitiivisessa lähestymisessä taas tarvitaan taitoa ja kokemusta nähdä, mikä tulevaisuudessa on mahdollista.

Tärkeä osa palvelumuotoilua on käyttäjäkeskeinen suunnittelu ja innovointi. Tässä merkittävää on oppiminen palveluiden käyttäjiltä ja yhdessä heidän kanssaan (Lehtonen & Tuominen, 2011, Jyrhämän & Mattelmäen, 2015, s. 174 mukaan). Käyttäjälähtöistä innovointia voi toteuttaa esimerkiksi lisäämällä ymmärrystä käyttäjien tarpeista, josta esimerkkinä toimii tämäkin tutkimus (Jyrhämä & Mattelmäki, 2015, s. 176). Tällaisista asiakastutkimuksista saaduista tiedoista voi muodostaa asiakasprofieileja (Tuulaniemi, 2011, Palvelumuotoiluprosessi-luku).

Asiakasprofiilit ovat kuvauksia tutkimuksessa esiin nousseista ryhmistä ja heidän toimintamalleistaan ja motiiveistaan (Tuulaniemi, 2011, Palvelumuotoiluprosessi-luku). Näiden perusteella voi rakentaa toimivia ratkaisuja ja palveluita. Asiakasprofiili on eräänlainen arkkityyppi, joka on muodostettu tiivistämällä yksi asiakasryhmä yhdeksi henkilöksi. Tämä auttaa ohjaamaan saatua tietoa konkreettiseen muotoon, jonka perusteella on helpompi ymmärtää, kenelle palvelua kehitetään ja miksi.

Tämän tutkimuksen kohdalla asiakkaita ovat rallin kilpailijat. Selkeästi suurin osa heistä on miehiä. Esimerkiksi RTRC-Ralliin ilmoittautuneista kaikista kilpailijoista noin 94 % oli miehiä

ja pelkästään 1-ohjaajista noin 97 % (KITI, 2022). Reeti-Rallissa miehiä oli noin 96 % kaikista kilpailijoista ja 1-ohjaajista 100 %. (Ajaksi, 2022). Iältään kilpailijoissa on paljon eroja. Reeti-Rallissa senioriluokkaan (yli 50-vuotiaat) ilmoittautui 15 kuljettajaa, mikä oli noin 11 % kaikista 1-ohjaajista. RTRC-Rallissa vastaava oli noin 2 % (KITI, 2022). Nuorten luokkiin (15–18-vuotiaat) RTRC-Rallissa oli ilmoittautunut kahdeksan 1-ohjaajaa, mikä oli noin 11 % kaikista 1-ohjaajista. Reeti-Rallissa vastaava oli noin 4 % (Ajaksi, 2022). Mikäli tulkitsee siten, että muissa luokissa ajavat loput ikäluokat, tästä voisi päätellä, että suurin osa 1-ohjaajista on 18–50-vuotiaita. Huomioitavaa tässä kohtaa kuitenkin on, että yli 50-vuotiaat voivat ajaa muissakin luokissa, joten nämä tiedot eivät täysin kerro kilpailujen todellista ikäjakaumaa. Iän perusteella määräytyvät luokat koskevat myös ainoastaan 1-ohjaajia, joten 2-ohjaajien iäkiä ei pysty tässä tapauksessa päättelemään.

## 3 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

### 3.1 Tutkimusmenetelmä

Kun halutaan kerätä ja tarkastella tietoa ihmisten mielipiteistä, asenteista ja arvoista, kyselytutkimus on erittäin hyödyllinen tapa tähän (Vehkalahti, 2008, s. 13). Kyselytutkimus on usein määrällistä tutkimusta. Määrällistä eli kvantitatiivista tutkimusta käytetään selvittämään lukumääriin ja prosenttiosuuksiin liittyviä kysymyksiä, mikä edellyttää suurta otosta (Heikkilä, 2008, s. 16). Kyselyssä on myös käytetty laadullisen eli kvalitatiivisen tutkimuksen elementtejä avoimien kysymysten muodossa.

Kyselytutkimuksen tekemiseen löytyy monia eri tiedonkeruumenetelmiä (Heikkilä, 2008, s. 18). Internetin kautta tehtävät kyselyt ovat hyödyllisiä, kun halutaan välttää haastattelijan vaikutus tutkittavaan ja kun vastauksia halutaan saada nopeasti ja tehokkaasti. Kyselyn vastaajien on myös mahdollista pysyä anonyyminä, jolloin on parempi mahdollisuus käyttää arkaluontoisempiakin kysymyksiä. Verkkokyselyissä täytyy kuitenkin muistaa, että väärinkäsitysten mahdollisuus on suurempi, kuin esimerkiksi henkilökohtaisessa haastattelussa. Laadullisia vastauksia avoimista kysymyksistä voi saada verkkokyselyssä helpommin kuin esimerkiksi perinteisellä lomakekyselyllä, koska se on helpompi lähettää suurelle vastaajajoukolle (Ronkanen, Karjalainen, 2008, s. 22).

### 3.2 Kyselylomakkeen laatiminen

Kyselytutkimuksen onnistuminen riippuu erittäin paljon kyselylomakkeesta, ja sen onnistumisesta (Vehkalahti, 2008, s. 20). Kysymykset tulee olla sisällöllisesti oikein. Yksi suurimpia virheiden aiheuttajia kyselytutkimuksessa on kysymysten muoto (Heikkilä, 2008, s. 47). Hyvän kyselylomakkeen luominen edellyttää aiheen tuntemista (Ronkanen & Karjalainen, 2008, s. 31).

Kyselylomaketta tehdessä on tärkeää tietää tutkimuksen tavoite ja kysymykset, joihin halutaan vastauksia (Heikkilä, 2008, s. 47). Lomaketta tulee tehdä siten, että tutkittava asia saadaan selvitettyä siinä olevien kysymysten avulla. Kyselyn kokonaisrakenne, kysymysten kattavuus suhteessa ilmiöön ja tiedon tarpeeseen, sekä kysymysten ilmaukset ja sananvalinnat ovat erittäin tärkeitä asioita, joita tulee arvioida kyselyä tehdessä (Ronkanen & Karjalainen,

2008, s. 31). Myös vastaajien ohjeistus on erittäin tärkeää, ja siihen tulisi perehtyä huolella. Se tulisi olla tehty siten, että se olisi selkeä ja helposti ymmärrettävä, jotta tutkimusta sotkevia väärin ymmärryksiä ei sattuisi (Heikkilä, 2008, s. 48).

Jotta lomakkeeseen vastataan, se tulee olla tehty siten, että se houkuttelee vastamaan, ja että siihen vastaaminen on mielekästä (Heikkilä, 2008, s. 48–49). Tämän saavuttaakseen kyselyn tulee olla selkeä, siisti ja looginen. Kysymysten järjestys tulee olla looginen ja samaa aihetta käsittelevät kysymykset on ryhmitelty yhteen. Lomake ei myöskään saa olla liian pitkä, ja sen tulisi sisältää ainoastaan kysymyksiä, joilla on merkitystä.

Tämän tutkimuksen kyselylomake tehtiin Webropol-sivuston avulla. Kyselyn alussa oli lyhyt ohjeistus kyselyyn vastaamiseen, jossa kerrottiin muun muassa kyselyn taustoista ja tavoitteista. Tämän jälkeen kysyttiin joitakin henkilökohtaisia taustatietoja, joista suurin osa koski vastaajan taustaa lajin parissa.

Taustatietojen jälkeen seurasi kysymyksiä liittyen kilpailun kulkuun alkaen siitä, miten kilpailijat saavat tiedon kilpailusta, ja päättyen palkintojenjakotilaisuuteen. Suurimmassa osassa kysymyksistä tiedusteltiin vastaajan tyytyväisyyttä kuhunkin kilpailun osa-alueeseen. Jokaisen tällaisen kysymyksen jälkeen vastaajilla oli myös mahdollisuus antaa omia kehitysehdotuksia kuhunkin kohtaan liittyen. Välissä oli myös pari kysymystä asioista, joita voidaan tehdä kahdella eri tavalla. Näissä kohdissa kysyttiin, kumpi tavoista on vastaajan mielestä parempi. Vaihtoehtona oli myös vastata ettei osaa sanoa.

Kyselyn loppupuolella oli myös muutama kysymys kilpailujen turvallisuudesta. Tässä vaiheessa oli kysymyksiä, joihin vastattiin asteikolla 0–10. 0 vastasi tyytymättömyyttä ja 10 tyytyväisyyttä. Tämän jälkeen vastaajilla oli taas mahdollisuus antaa omia ehdotuksia kilpailujen turvallisuuden parantamiseksi. Lopuksi vastaajat saivat antaa vielä muita ehdotuksia kilpailujen kehittämiseksi, sekä palautetta kyselystä.

Ennen kyselylomakkeen julkaisemista, sitä testasi pari rallin harrastajaa, sekä pari, jotka eivät harrasta rallia. Rallin harrastajien tehtävänä oli testata kysymysten toimivuutta ja selkeyttä, sekä vastaamisen sujuvuutta. He myös tarkistivat, että kaikki tärkeät asiat oli käsitelty kyselyssä ja antoivat palautetta, jos jotakin puuttui. Lajia harrastamattomat tarkistivat, että kyselyn kieli oli oikeaoppista ja selkeää, ja että kysely oli muutenkin hyvin tehty.

### 3.3 Otos ja aineistonkeruu

Tutkimuksen kohderyhmää, josta ollaan kiinnostuneita, kutsutaan perusjoukoksi (Heikkilä, 2008, s. 34; Vehkalahti, 2008, s. 43). Koska koko perusjoukon tavoittaminen on lähes mahdotonta, tästä joukosta täytyy tehdä otanta eli osajoukko, jotka muodostavat tutkimuksen vastaajajoukon (Ronkainen & Karjalainen, 2008, s. 71; Vehkalahti, 2008, s. 43). Tämä pienempi joukko edustaa suurta perusjoukkoa, mutta on muistettava, että otos ei voi kuvata perusjoukkoa täydellisesti, ja otoksesta saatavat tulokset eivät suurella todennäköisyydellä ole voimassa koko perusjoukossa (Heikkilä, 2008, s. 34).

Tässä tutkimuksessa otantamenetelmänä käytettiin yksinkertaista satunnaisotantaa, jota kutsutaan joskus myös umpimähkäiseksi satunnaisotannaksi (Heikkilä, 2008, s. 36). Tässä menetelmässä kaikilla perusjoukkoon kuuluvilla on yhtä suuri todennäköisyys tulla valituksi otokseen.

Kysely toteutettiin julkisella Webropol -kyselyn nettilinkillä, jota jaettiin rallin harrastajien keskuudessa mm. Facebookissa aiheeseen liittyvissä ryhmissä ja sivuilla. Ihmisille annettiin myös lupa jakaa linkkiä omille lajia harrastaville tutuilleen. Kyselyyn vastasi yhteensä 114 henkilöä. Kyselyn vastaajamäärään voitiin olla tyytyväisiä.

### 3.4 Aineiston analysointi

Kyselyn vastausajan päättymistä seurasi tulosten käsittely ja analysointi. Tämä tapahtui erityisesti Webropol-ohjelman avulla. Ohjelma luo automaattisesti tuloksista perusraportin, josta voi tehdä erilaisia versioita esimerkiksi suodattamalla ja vertailemalla tuloksia (Webropol, i.a). Tämän avulla kyselyn kokonaistulosten lisäksi pystyttiin vertailemaan tuloksia esimerkiksi eri ikäryhmien ja lajiliittojen kilpailijoiden välillä.

Avoimien kysymysten vastaukset käsiteltiin viemällä ne Webropolista taulukkoon. Tässä kohdassa keskityttiin samankaltaisten asioiden toistuvuuden lisäksi myös vastausten sisällöllisiin tuloksiin. Vastaukset jaoteltiin siten, että samaa aihetta käsittelevät vastaukset niputettiin yhteen, jolloin pystyi helposti näkemään tuloksista, mitkä asiat ovat erityisesti tällä hetkellä kilpailijoiden mielessä. Kaikki avoimissa kysymyksissä nousseet aiheet on kuitenkin käsitelty tuloksissa.

### 3.5 Tutkimuksen luotettavuus

Onnistunut tutkimus vaatii luotettavia vastauksia tutkimuskysymyksiin (Heikkilä, 2008, s. 29). Luotettavuutta tutkimuksessa kuvaavat validiteetti ja reliabiliteetti (Vehkalahti, 2008, s. 40). Validiteetti kuvaa pätevyyttä (mts. 41). Mitattiinko tutkimuksessa sitä, mitä piti? Mitattavat käsitteet ja muuttujat tulee olla määritelty tarkoin, jotta tutkimuksesta saadut tulokset voivat olla valideja (Heikkilä, 2008, s. 30). Tämä taas vaatii huolellista suunnittelua ja tiedonkeruuta. Validille tutkimukselle merkittävää ovat myös tarkoin määritelty perusjoukko, edustava otos ja korkea vastausprosentti.

Reliabiliteetti kuvaa tutkimuksen luotettavuutta ja tarkkuutta (Heikkilä, 2008, s. 30; Vehkalahti, 2008, s. 41). Tämä tarkoittaa mm. sitä, että tulosten ei tule olla sattumanvaraisia, vaan mikäli tutkimus toistettaisiin, niiden tulisi olla samanlaisia (Heikkilä, 2008, s. 30). Hyvä reliabiliteetti vaatii mahdollisimman vähän mittausvirheitä (Vehkalahti, 2008, s. 41). Näitä virheitä voi tulla tietoa keräyksessä, syötössä, käsittelyssä ja tulosten tulkinnassa (Heikkilä, 2008, s. 30). Tässäkin otoskoolla ja perusjoukon määrittelyllä on merkitystä (mts. 30–31). Pieni otoskoko haittaa tutkimuksen reliabiliteettia samoin kuin, jos tutkitaan vain joitakin perusjoukkoon kuuluvia ryhmiä kokonaisuuden sijaan.

Luotettavan tutkimuksen tärkeä osa-alue on myös tutkijan objektiivisuus eli puolueettomuus (Heikkilä, 2008, s. 31). Tutkimuksen tulosten tulisi olla samoja, vaikka tutkijan vaihtaisi. Huolellisellekin tutkijalle voi sattua virheitä, mutta nämä virheet eivät saa olla tahallisia.

Opinnäytetyöprosessi noudatti rehellisyyttä ja avoimuutta. Tutkittaville selitettiin selkeästi, mihin kyselyä ja sen tuloksia käytetään, ja heidän anonymiteetistään pidettiin kiinni. Tutkimustuloksia käsiteltiin tarkasti ja huolellisesti. Teoriaosuuteen otettiin vain luotettavia lähteitä, joihin viitattiin asianmukaisesti.

Tutkimuksen vastaajat olivat selkeällä enemmistöllä miehiä, mikä sinänsä ei vastannut ihan netilannetta, jolloin sukupuolijakauma olisi tasaisempi. Toisaalta huomioon ottaen kyseisen lajin normaali sukupuolijakauma, tämä oli täysin odotettavissa ja vastasi perusjoukon sukupuolirakennetta. Sukupuolella ei myöskään tässä tutkimuksessa ollut niin suuri merkitys kuin joissakin muissa. Myös alle 18-vuotiaita vastaajia tuli hyvin vähän, mikä esti sen, että tätä ikäryhmää olisi voinut tutkia tarkemmin luotettavasti. Toki heidänkin vastauksensa olivat kuitenkin osana tutkimuksen kokonaisuutta. Myös vähemmän kokeneet kilpailijat olivat hieman

aliedustettuina tutkimuksessa. Tässä tutkimuksessa kuitenkin merkittävintä oli saada tietoa kilpailijoiden mielipiteistä rallikilpailujen toimivuudesta ja mielekkyydestä, ja eri alaryhmien mielipiteet olivat lähinnä lisätietoa tähän asiaan. Eri liittojen vertailussa on myös muistettava, että pääasiassa jonkun liiton kilpailuihin osallistuva on suurella todennäköisyydellä osallistunut myös muiden liittojen kilpailuihin, mikä voi vaikuttaa heidän vastauksiinsa.

Toinen tutkimuksen luotettavuuteen mahdollisesti vaikuttava asia on, että mikään ei estänyt vastaajia vastaamasta vilpillisesti. Kyselyn korkea vastaajamäärä auttoi mahdollisesti tällaisten vastausten aiheuttaman haitan minimoimisessa. Lisäksi esimerkiksi useimpiin avoimiin kysymyksiin vastaaminen vaati vastaajalta edes jonkinlaista tietoa lajista.

Teoriaosuudessa pyrittiin käyttämään mahdollisimman luotettavia lähteitä. Ralli on lajina lähes koko ajan jatkuvassa muutoksessa, mitä tulee esimerkiksi sääntöihin, jonka vuoksi työssä käytettiin ainoastaan viimeisimmän tiedon mukaisia lähteitä suoraan lajin liittojen omista lähteistä. Oma vahva tietämykseni lajista auttoi myös paljon aiheen lähteiden luotettavuutta tarkastellessa.

## 4 TULOKSET

Tutkimukseen osallistui yhteensä 114 vastaajaa. 41 % vastaajista oli 31–50-vuotiaita, 29 % 18–30-vuotiaita, 28 % yli 50-vuotiaita ja 2 % alle 18-vuotiaita. Odotuksia vastaavasti selkeä enemmistö vastaajista oli miehiä (96 %) ja 1-ohjaajista kaikki vastaajat olivat miehiä. Yli puolet (53 %) vastaajista kertoivat kilpailevansa 1-ohjaajana. 2-ohjaajia vastaajista oli 22 % ja 25 % vastasi kilpailevansa kummassakin roolissa.

Suurin osa vastaajista oli kokeneita kilpailijoita. 47 % vastaajista oli kilpaillut jo yli 10 vuotta ja 57 % oli osallistunut yli 20 kilpailuun. 36 % oli kilpaillut 3–10 vuotta, 14 % 1–2 vuotta ja 3 % alle vuoden. 24 % vastaajista oli osallistunut 11–20 kilpailuun, 13 % 5–10 ja 6 % alle viiteen. 87 % vastaajista oli kilpaillut edellisen kerran kyseisen vuoden aikana. Viimeisen kahden vuoden aikana oli kilpaillut 8 % vastaajista.

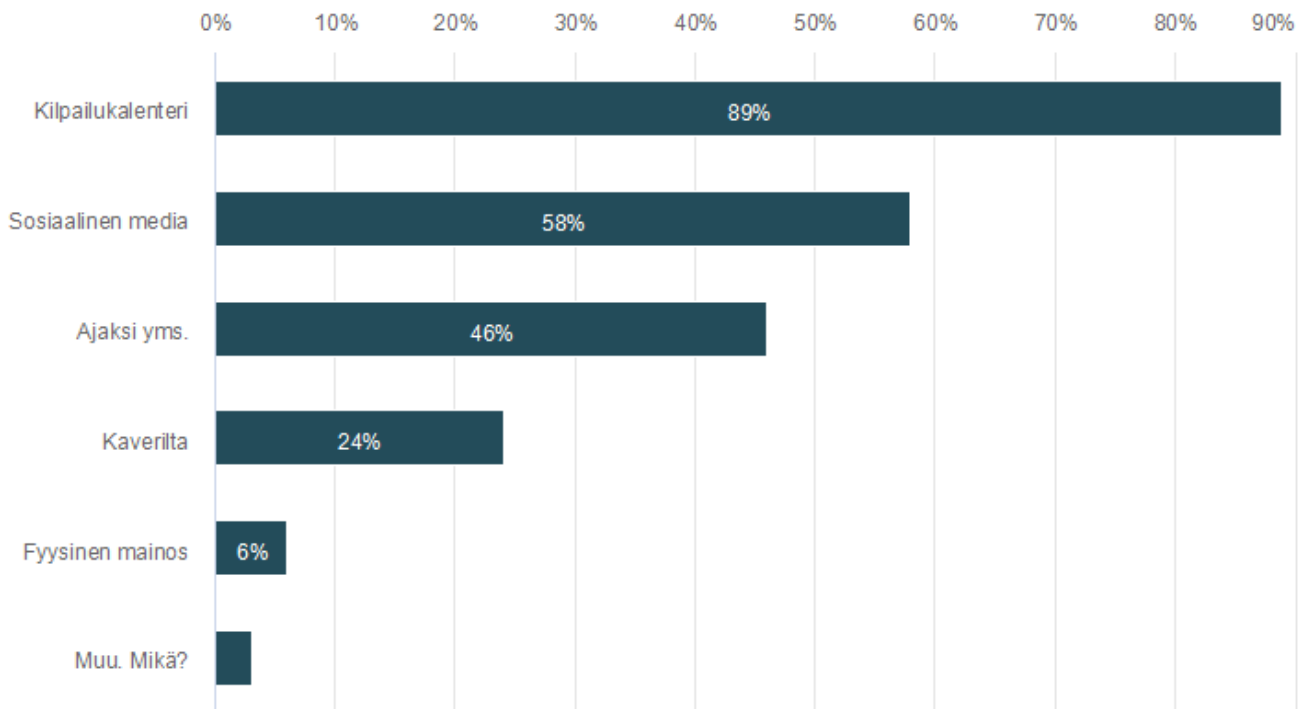
84 % vastaajista oli joskus osallistunut AKK:n järjestämään kilpailuun. HaMU:n kilpailuissa vastaava oli 82 % ja Sauli:n 49 %. Viimeisen vuoden aikana suurin osa (40 %) vastaajista oli kilpaillut pääasiassa AKK:n kilpailuissa. Toiseksi eniten oli HaMU:n kilpailuissa (34 %) ja 19 % Sauli:n.

### 4.1 Kilpailusta tiedon saaminen

Kilpailua läpi käytäessä ensimmäiseksi vastaajilta kysyttiin, mitä kautta he yleensä saavat tiedon kilpailusta (Kuvio 1). Tämä toteutettiin monivalintakysymyksenä, johon pystyi vastaamaan useamman vaihtoehdon. Vastaajat pystyivät vastaamaan myös omia tiedonlähteitään, joita kyselyssä ei valmiiksi ollut.

Selkeästi eniten vastaajat saivat tiedon kilpailusta kilpailukalenterin kautta (89 %). Viimeisen vuoden aikana pääasiallisesti AKK:n kilpailuissa ajaneista kaikki kertoivat saavansa tiedon kilpailusta kilpailukalenterin kautta. Myös sosiaalinen media (58 %) ja Ajaksi ynnä muut sellaiset (46 %) olivat suosittuja vaihtoehtoja. Pääasiallisesti Sauli:n kilpailuihin osallistuneista suurin osa vastaajista (81 %) sai tiedon Ajaksin yms. kautta. Kaikki fyysisestä mainoksesta tiedon saaneet olivat pääasiassa AKK:n kilpailuihin osallistuneita. Kyselystä puuttuneista vaihtoehdoista vastattiin Hanaa-lehti ja autotarrat.



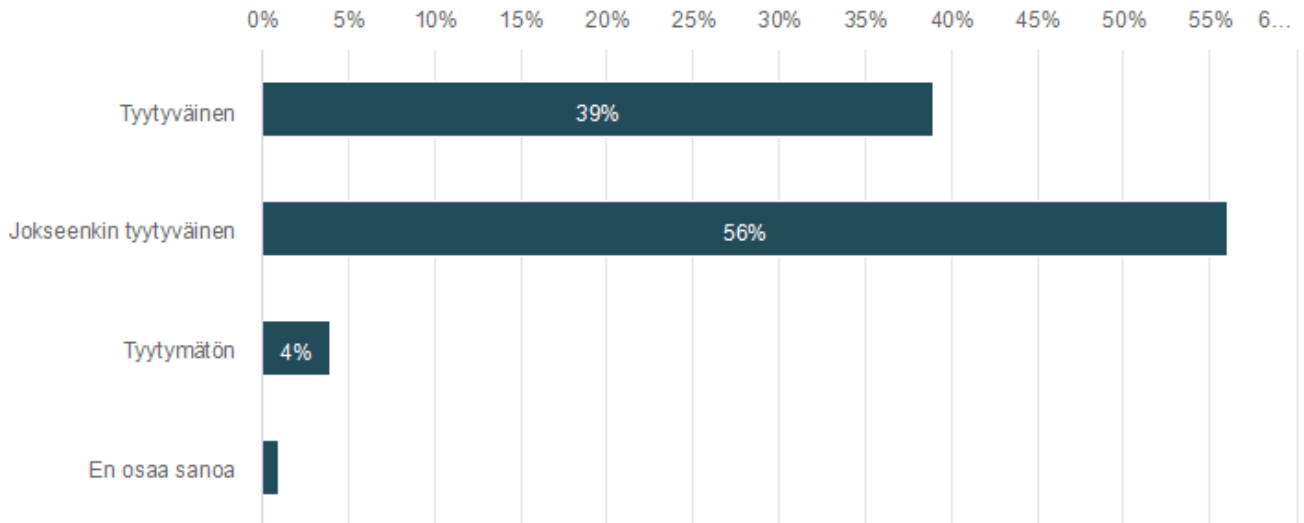


Kuvio 1. Pylväsdiagrammi vastauksista kysymykseen: Mistä saat tiedon kilpailusta?

## 4.2 Kilpailuohjeistukset

Seuraavaksi tiedusteltiin kilpailijoiden tyytyväisyyttä kilpailuohjeistuksiin ja muihin dokumentteihin (Kuvio 2). Tähän kohtaan kuuluivat säännöt, kilpailijaohje ynnä muut sellaiset. Vastajat pystyivät valitsemaan vaihtoehdoista: tyytyväinen, jokseenkin tyytyväinen, tyytymätön ja en osaa sanoa. Tämän jälkeen vastaajilla oli mahdollisuus antaa omia kehitysehdotuksiaan asiaa koskien.

Yli puolet vastaajista oli jokseenkin tyytyväisiä kyseisiin dokumentteihin. 39 % oli tyytyväisiä ja 4 % tyytymättömiä. Erityisesti vähemmän kokeneiden kilpailijoiden joukossa oli tyytymättömyyttä asiaa koskien. Sen sijaan AKK:n kilpailuissa pääasiallisesti kilpailevista kukaan ei ollut tyytymätön. Eniten tyytymättömyyttä oli pääasiassa Sauli:n kilpailuihin osallistuvilla (14 %), mutta toisaalta taas vähiten niitä, jotka ilmoittivat olevansa tyytyväisiä, oli HaMU:n kilpailuihin osallistuvissa (26 %).



Kuvio 2. Vastaajien tyytyväisyys kilpailuohjeisiin

Useimmiten kehitysehdotuksissa mainittiin karttojen ja opasteiden selkeys. Erityisesti karttoihin toivottiin enemmän selkeyttä. Ylipäätään kyseisiin dokumentteihin kaivattiin lisää selkeyttä ja vähemmän virheitä, vaikkakin moni huomioi, että kyseessä on hyvin kilpailukohtainen asia. Vastaajien joukosta löytyi myös tässä asiassa ymmärrystä kilpailunjärjestäjien tiukkaa aikataulua kohtaan.

Monesti kilpailija ohjeet on hieman epäselkeitä, johtuen varmaan kiireisestä aikataulusta.

Joskus on hieman epäselviä karttoja ja katsastuspaikan ohjeita, muutoin olleet varsin hyviä.

Selkeyttä saisi olla enemmän erityisesti kilpailupäivänä toimimisesta. Joskus osa tärkeistä tiedoista on säännöissä ja osa kilpailijaohjeessa.

Aina, enemmän tai vähemmän, virheitä. Kaikenlaisia. Käsitteet hakusessa, mittavirheitä, sekalaista säätöön yms yms.

Myös kyseisten dokumenttien kielioppiin kaivattiin kehitystä ja muutama ehdotti, että näissä voitaisiin käyttää yhteneväisiä pohjia.

Kilpailija ohje. Missä katsastus, kilpailutoimisto ynm... osa järjestäjistä o tehneet todella hyvin. Siis ei kaikilla ole sitä ongelmaa. Mutta näihin voisi tehdä jonkun

sapluunan miten toimitaan. Me ollaan aina selvitty. Mutta monella aloittelijalla on ollut vaikeuksia.

Dokumentit selkeäksi ja vaikka tietyn pohjan mukaan, kielioppi oikeaksi (pilkut, pisteet, yhdyssanat jne.). Selkeät dokumentit helpottavat tekemistä, kun ei tarvitse arvailla ja varmistella.

Kieliasu, sillä usein on vaikea ymmärtää mitä ohjeilla tarkoitetaan.

Muita kehitystoiveita oli mm. tankkausmahdollisuuksien välimatkojen ilmoittaminen näissä ohjeissa, sähköisen ilmoitustaulun salasanan tarpeeksi iso koko ja tarpeeksi aikainen julkaisu.

Etenkin nykyään sähköistä ilmoitustaulua käytettäessä, olisi hyvä laittaa salasana isolla ja selkeästi sääntöihin/kilpailija ohjeeseen. Tähän mennessä suurimmassa osaa kilpailuita saa salasanaa todenteolla etsiä

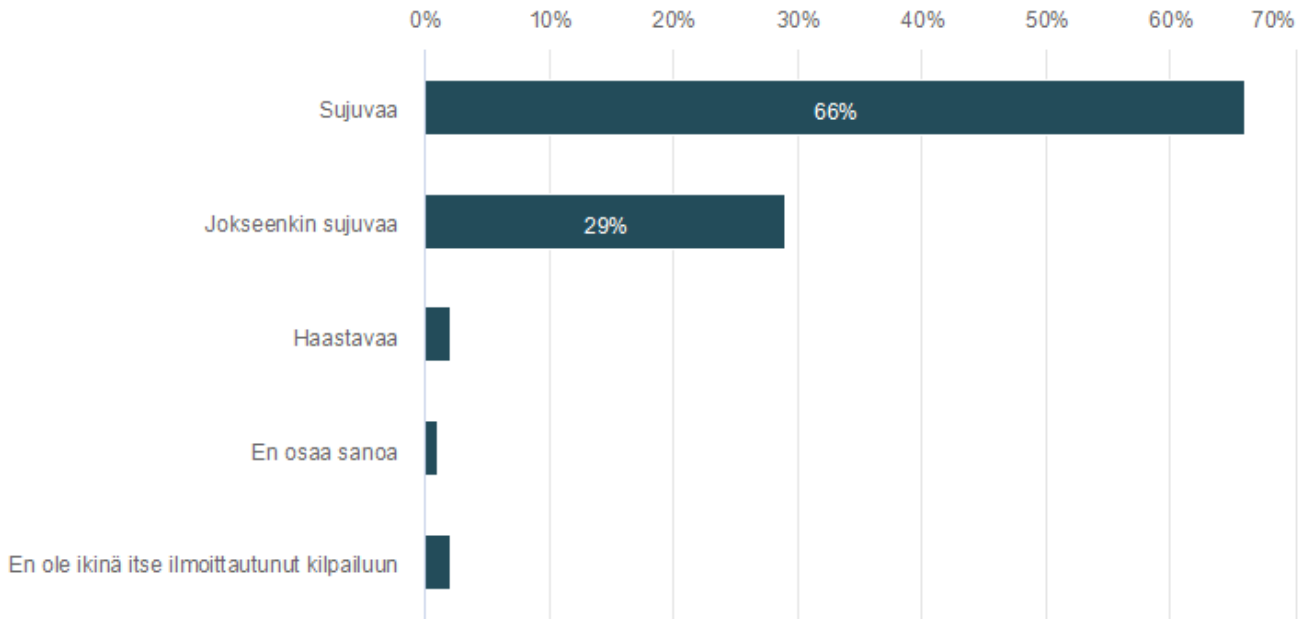
Ohjeitten loppuun maininta, että luettuasi kilpailin säännöt ja kilpailija ohjeen, niin soita tähän puh nroon, kuittaaksesi luetun tekstin. Jäisi moni puhelu vähemmälle kilpailun yhdyshenkilölle. Toki saa sille soittaa muutenkin jos asiaa on. =)

Selkeästi etukäteen ilmoitettuna tankkausmahdollisuuksien välimatkat (EK-km sekä siirtymät) jotta polttoaineet voi laskea etukäteen valmiiksi.

Aika paljonkin kehitettävää. Esim lomakkeet mitä pyydetään täyttää kilpailija ohjeessa niin olisi hyvä että se olisi nimetty samnlailla millä sen löytää sitten netistä.

### **4.3 Kilpailuun ilmoittautuminen ja osallistumismaksut**

Kilpailuun ilmoittautumisen sujuvuutta kysyttiin vaihtoehdoilla sujuvaa, jokseenkin sujuvaa, haastavaa, en osaa sanoa ja en ole ikinä itse ilmoittautunut kilpailuun. 66 % vastaajista oli sitä mieltä, että kilpailuun ilmoittautuminen on sujuvaa (Kuvio 3).



Kuvio 3. Kilpailuun ilmoittautumisen sujuvuus vastaajien mielestä

Tässä kohtaa toivottiin yhtenäisyyttä liittojen välille.

Sama käytäntö jokaisen lajiliiton kanssa. Lomakkeet yhtenäisiksi, lomakkeiden lähetys/luovutus yhtenäiseksi.

Kilpailijoiden tietojen antamisesta oli joillakin myös sanottavaa.

Suora mahdollisuus palauttaa tarvittavat dokumentit ennen kilpailua niin ei tarvitsi pohtia menikö sähköposti perille

Tiedot voisi yhdellä klikkauksella laittaa.

Esimerkiksi viime kilpailussa auton paperit piti näyttää kolme kertaa, ensin sähköisesti, sitten nuotituksessa ja vielä kilpa-auton katsastuksessa.

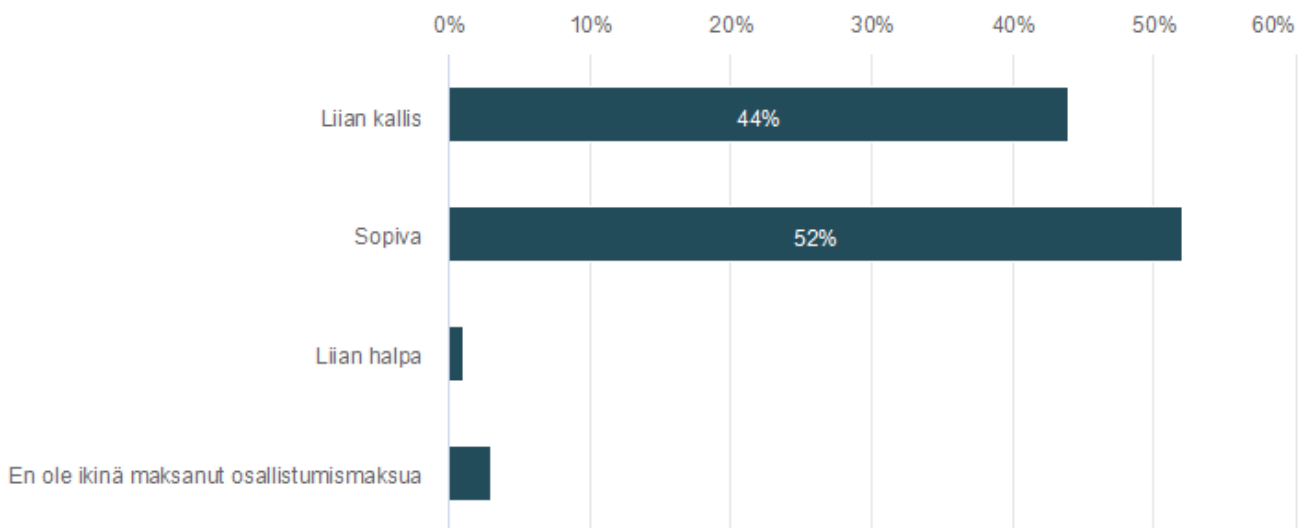
Jouduttiin vaihtamaan kuskia sairastapauksen vuoksi kuopiossa kilp. päivän aamuna. Se sujui varsin hassusti kun kartturi laitettiin kuskiksi ja uusi kuljettaja kartturiksi, vaikka asia olis sääntöjen puitteissa onnistunut ihan kuskin vaihtona. Kilp. järjestäjien kannattaisi ehkä perehtyä sääntöihin hieman tarkemmin tai ainakin kantaa sääntökirjaa mukana, jotta tällaisilta ihme vekslauksilta vältyttäisiin.

Vastauksissa toivottiin, että osallistumismaksun voisi maksaa kilpailupäivänä kilpailutoimistoon. Osallistumismaksuista tuli myös ehdotus, että aikaisin ilmoittautuville olisi halvempi osallistumismaksu.

Ilmoittautuminen 2vk ennen kisaan .helpottaisi järjestäjien työtä..halvempi osallistuminen jos aikanaan ilmoittautuu.. hinta voisi nousta myöhemmin ilmoittautuneille

Mahdollisen osallistumismaksun Hamun kisaan voisi maksaa myös kilpailutoimistoon ilmoittautuessa aamulla. Ajaksiin määräaikana ilmoittautuneiden pitäisi maksaa vain 50-100 euron ennakko, jota ei palauteta, mikäli ei pysty osallistumaan kilpailuun.

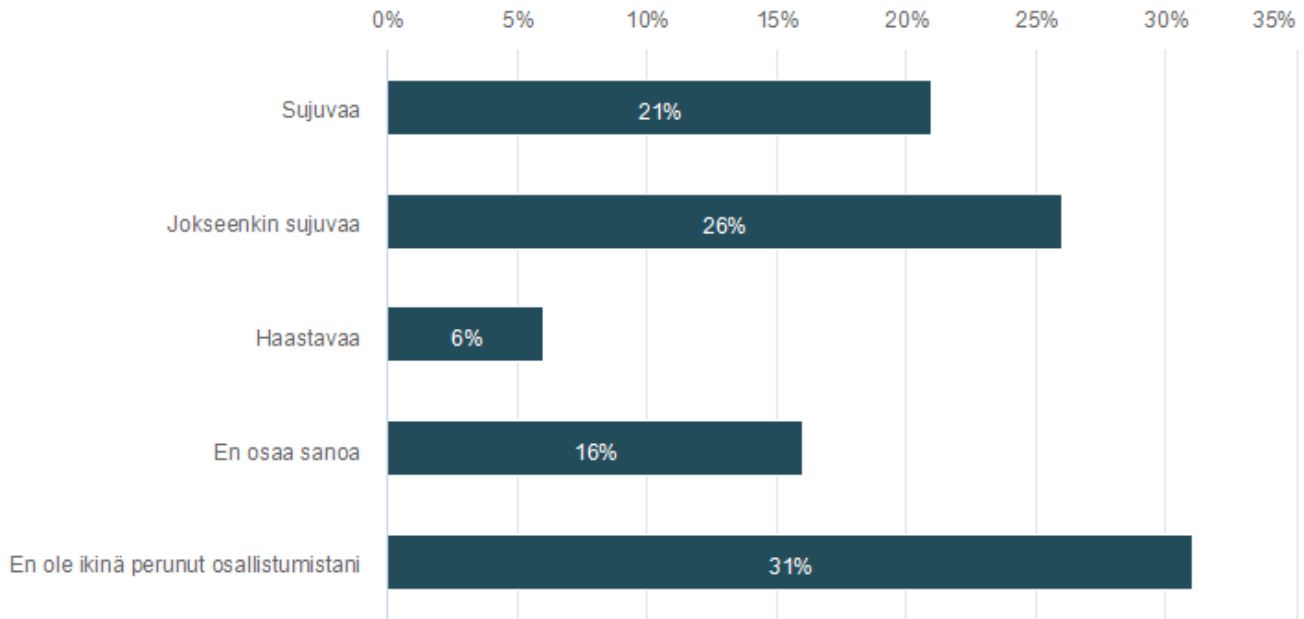
Kysyttäessä osallistumismaksujen summien sopivuutta 52 % oli sitä mieltä, että hinnat ovat sopivia. 44 % oli taas sitä mieltä, että osallistumismaksut ovat liian kalliita (Kuvio 4).



Kuvio 4. Osallistumismaksujen summan sopivuus vastaajien mielestä

#### 4.4 Osallistumisen peruminen

Osallistumisen perumisesta kysyttiin samalla tavoin kuin kilpailuun ilmoittautumisesta. Tässä kohtaa vastaajien mielipiteissä oli hajontaa (Kuvio 5). 26 % vastaajista oli sitä mieltä, että peruminen on jokseenkin sujuvaa, 21 %:n mielestä sujuvaa ja 6 %:n mielestä haastavaa.



Kuvio 5. Ilmoittautumisen perumisen sujuvuus vastaajien mielestä

Osallistumisen perumisessa vastaajilla oli sanottavaa erityisesti maksujen palautuksista. Tässä kohtaa on ollut epäselvyyksiä. Toiveissa oli myös, että perumisen voisi tehdä vielä myöhemminkin, ja että tällöinkin maksun saisi takaisin.

Maksun palautus pitäisi onnistua jos on viimehetken kalusto ongelmia, ettei pääse edes erikoiskokeelle.

Peruminen itsessään sujuu kyllä, mutta se että jos olet estynyt jostain syystä osallistumaan ja perut niin ei osallistumismaksua palauteta. Se on vähän tympeä käytäntö.

Tässäkin kohtaa toivottiin yhtenäistä käytäntöä. Lisäksi hyväksi käytännöksi koettiin netissä ja kirjallisena tehtävä peruminen. Vastauksista löytyi myös tapaus, että peruminen ei ollut onnistunut lainkaan.

Yhtenäinen käytäntö, miten se hoidetaan.

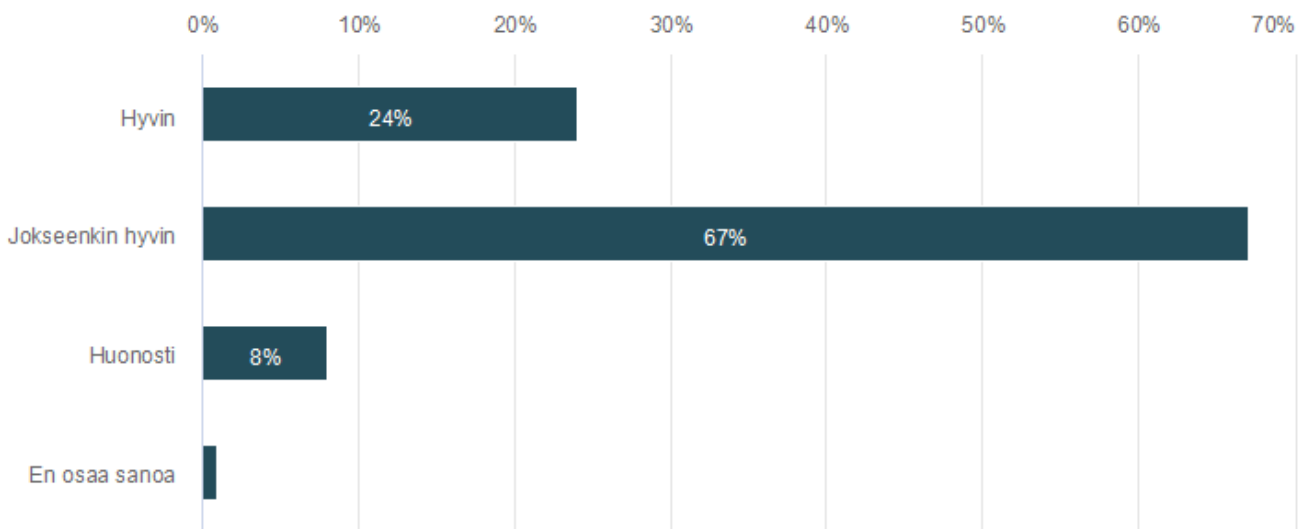
Sen pitäisi olla helppoa ja se pitää pystyä tekemään netissä

Kirjallinen peruminen pitäisi kaikkien suorittaa.

En osaa sanoa. Kaksi kertaa olen ilmoittautumisen koittanut perua. Kummallakaan kerralla en onnistunut. Ensimmäinen oli - r-rallocupin kisa ja perheessäni oli korona tartunta niin ei uskaltanut mennä kisaamaan. Sinne meni ilmoittautumisraha kankulan kaivoon. Toinen oli harrasterallisarjan kisa. Koitin perua sähköpostilla, mutta lähtöluettelosta vaan nimi löytyi. Kävin sitten ajamassa.

#### 4.5 Kilpailupaikalle saapuminen

Kilpailupaikalle saapumisen järjestelyistä kysyttiin asteikolla hyvin, jokseenkin hyvin, huonosti ja en osaa sanoa. Tässä kohtaa oli yksi heikoimmista tyytyväisyysprosentteista, kun vain 24 %:n mielestä kilpailupaikalle saapumisen järjestelyt oli hoidettu hyvin (Kuvio 6). Suurin osa vastaajista (67 %) oli sitä mieltä, että järjestelyt oli tehty jokseenkin hyvin ja 8 % oli sitä mieltä, että ne oli tehty huonosti.



Kuvio 6. Vastaajien tyytyväisyys kilpailupaikalle saapumisen järjestelyihin (ohjeistus, helppokulkuisuus...)

Tästä erittäin selväksi kehityskohteeksi nousi opasteet ja viitat. Yli puolet niistä, jotka vastasivat tähän kohtaan, olivat sitä mieltä, että opasteiden ja viittojen tulisi olla parempia, tai että niitä pitäisi olla enemmän. Myös parempaa liikenteenohjausta kaivattiin.

Opaste kyltit joissakin kilpailuissa ollut niin pieniä tai hkalissa paikoissa että on ajettu ohi esim. Risteyksistä.

Isompia ja paremmin näkyviä kylttejä sekä selkeemmät kartat kilpailija ohjeisiin

Vaihtelee todella paljon. Joissakin kisoissa ei kylttejä ollenkaan ja joissakin taas jokainen paikka on merkitty selkeästi opastein. Yhtenäinen linja pitäisi olla tässäkin

Ikinä ei voi olla liian hyvin opastettu ja liikenteenohjauksessa on lähes aina parannettavaa. Trailereiden purkualue on monesti täysi kaaos.

Huoltoalueella ja traileriparkissa voisi olla järjestäjiä ohjaamassa parkkiin ja näyttämässä tietä. Myt jos järkkäreitä on ollut ne seisovat tumput suorina. Mielummin ylimääräistä ohjeistusta kun ei ollenkaan

Navi pisteet kohteisuun myös

Erityisiä kohteita, joihin kaivattiin parempaa ohjeistusta, olivat kilpailutoimisto, traileriparkki ja kilpa-autojen purkupaikkaan, josta oli myös toive, että sellainen olisi erikseen. Lisäksi toivottiin, että alueella olisi selkeät ajoväylät, ja että alue täytettäisiin järjestelmällisesti päästä päähän.

Kunnon kyltit tienvarteen, pientä nuolta tienvarressa ei näe. Kisapaikoilla pitäisi olla selkeästi kulkuväylät ja täyttää alue selkeästi päästä päähän järjestyksessä.

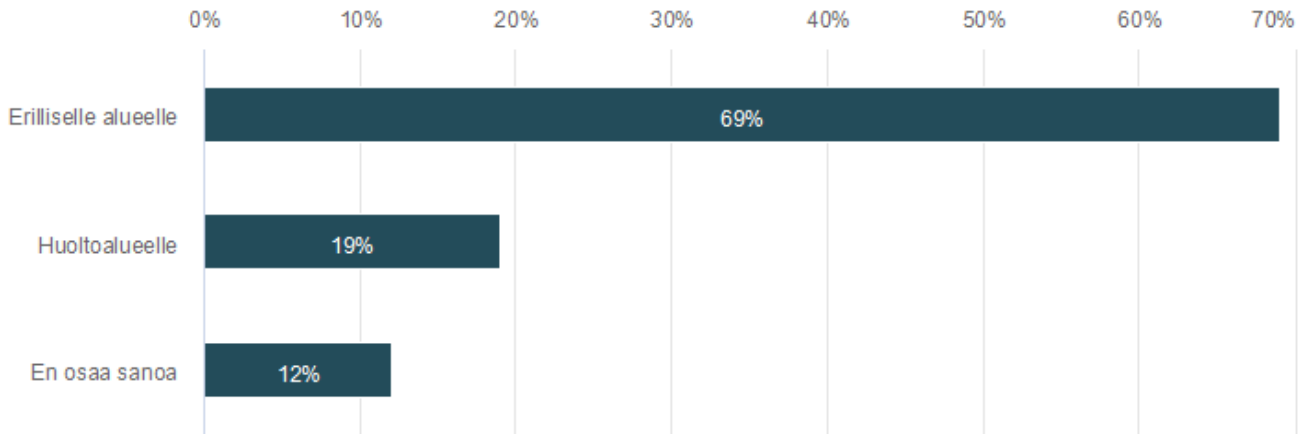
Ulkomailla kuntalaisille voisi kertoa edes mistä mennään ilmoittautumaan ja viitotusta paremmaksi.

Selkeä merkintä missä puretaan autot. Olisi hyvä jos olisi selkeä trailerinpurkupaikka josta olisi merkitty reitti ilmoittautumiseen/katsastukseen

#### **4.6 Traileriparkit**

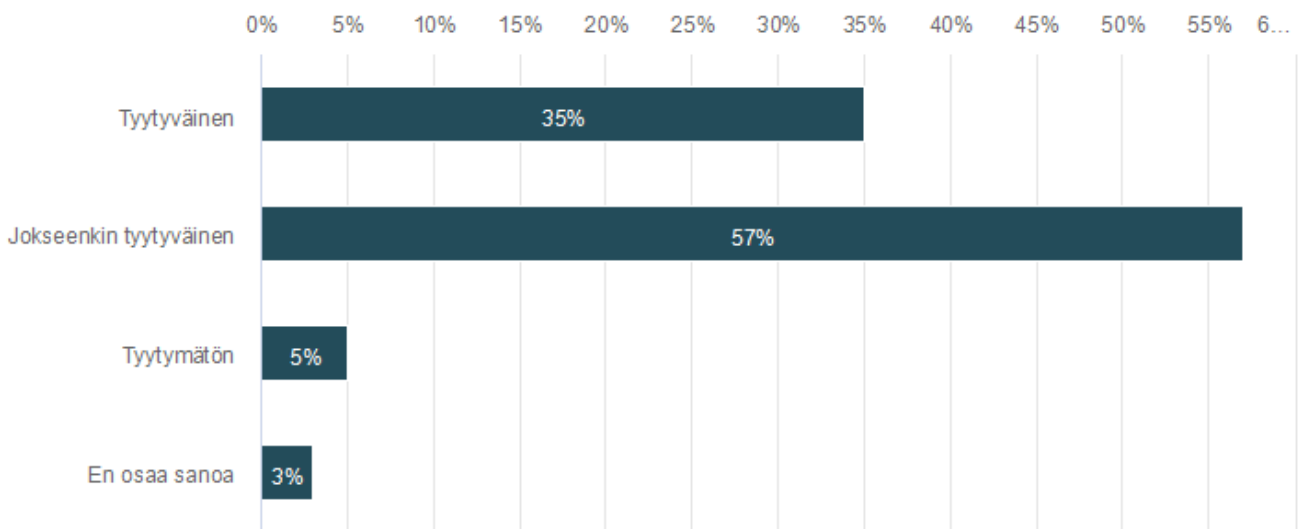
Kysyttäessä vastaajien mielipidettä vievätkö he mieluummin trailerit erilliselle parkkipaikalle vai huoltoalueelle 69 % oli erillisen parkkipaikan kannalla (Kuvio 7). 19 % jätti trailerin mieluummin huoltoalueelle ja 12 % ei osannut sanoa mielipidettään.





Kuvio 7. Vastaajien mielipide trailerien sijoituspaikasta

Vastaajien tyytyväisyydestä traileriparkkeihin kysyttäessä 57 % ilmoitti olevansa jokseenkin tyytyväinen (Kuvio 8). 35 % oli tyytyväisiä ja 5 % tyytymättömiä.



Kuvio 8. Vastaajien tyytyväisyys traileriparkkeihin

Vastaajille erityisen tärkeää traileriparkeissa oli, että niissä on riittävästi tilaa. Moni huomautti myös, että näissä pitäisi olla parempi ohjeistus, jotta tämä tila tulisi käytettyä hyvin. Erillistä purkualuetta kilpa-autoille toivottiin myös.

Liikenteenohjaajasta olis iloa, tänä vuonna monessa sm-rallissa traileriparkki on ollut yks villi länsi; vehkeet levällään miten sattuu.

Selkeä liikenteenohjaus, erillinen alue kaluston purkuun ja sieltä trailerien vienti varsinaiseen traileriparkkiin jossa paikoitus järjestään ohjattuna. Monesti näkee että 50 trailerilla on viety 150 trailerin tila

Trailerit purkeissa pitäisi pyrkiä läpiajo mahdollisuuteen ettei tulisi risteävät liikennettä

Toinen asia, joka nousi monessa vastauksessa esille, oli traileriparkin sijainti. Monen toive oli, että se olisi mahdollisimman lähellä huoltoaluetta ja kilpailukeskusta. Osa toivoi myös, että mahdollisuuksien mukaan peltoja ei käytettäisi.

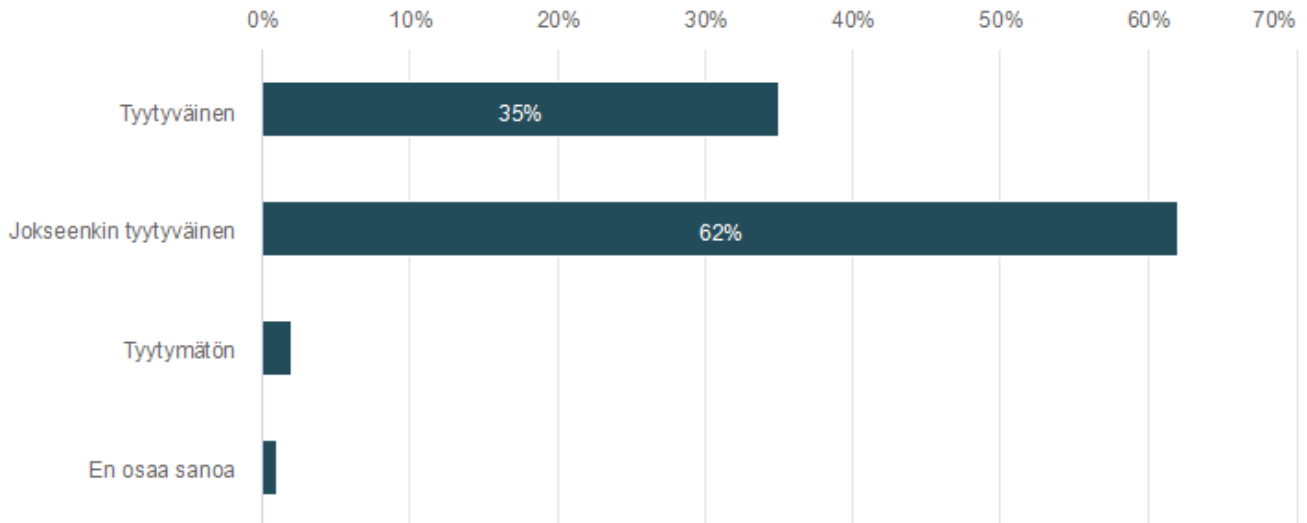
Traileriparkki olisi hyvä olla lähellä huoltoparkkia, tai edes kilpailureitille päin oleva alue, viime kisassa suunta oli aivan eri kuin mitä huoltoparkki tai edes koko reitti oli.

Muutamit kerrat uran aikana on ollut kärryparkki niin huonolla pehmeellä pellolla että on meinaannu jumiin jäädä, onneks vaan harvoin. Useimmiten kärryille ja varikoille on ok / hyvät paikat. Kaikkialla ei vaan tietenkään ole mahdollista kovapohjaiselle parkille eikä säälle mahda mitään.

2 paivaisissa ralleissa vartiointi yöllä

#### **4.7 Huoltoalueet**

Huoltoalueisiin tyytyväisiä oli 35 % vastaajista (Kuvio 9). Selkeä enemmistö tässäkin kohtaa (62 %) oli vain jokseenkin tyytyväisiä. Tyytymättömiä oli kuitenkin vain 2 %.



Kuvio 9. Vastaaajien tyytyväisyys huoltoalueisiin

Tässäkin asiassa eniten mainittiin riittävä tila. Sekavuuden ja sen vuoksi tilan hukkaamisen estämiseksi pyydettiin taas parempaa liikenteenohjausta ja opasteita, selkeämpää paikoitusta ja selkeitä kulkureittejä. Mainittiin myös, että joissakin kilpailuissa huoltoalueet olivat olleet liian sokkeloisia.

Joissain paikoissa huoltoalueet ovat sokkeloisia. Pääosin ovat olleet hyviä ja tietysti käytettävissä olevat paikat rajoittavat valinnanvaraa

Jos mahdollista niin etukäteen numeroidut huoltoalueet. Helpottaa saapumista ja ei tarvitse etsiä omaa paikkaa.

At asemien sijoitus niin että on tilaa jonottaa. Ei tuki liikennettä huoltoalueella. Selkeästi erilliset sisään ja ulosmenoreitit.

Erityisesti Covid-19-pandemian aikana kilpailuissa yleistyi niin sanottu hajautettu huolto, jolloin huoltoalueet oli hajautettu ympäri paikkakuntaa pienemmiksi huoltoalueiksi. Tästä moni toivoi luovuttavan, tai että ainakin huoltoalueet olisivat lähempänä toisiaan.

Tilanpuute on hyvin yleinen, sekä ns. Hajautettu huolto on jokseenki ikävä kun olisi mukava tavata kilpakumppaneita huollossa niin joutuukin kävelemään pahimmillaan kilometrin toiselle huoltoalueelle

Huolto-alue tulisi olla yhtenäinen eikä monessa paikassa kuten varsinkin korona aikana. Hankaluus on löytää sopiva paikka.

Kuten traileriparkkienkin kohdalla, huoltoalueetkin toivottiin mahdollisuuksien mukaan olevan asfaltilla tai muulla kovalla alustalla peltojen sijaan. Tässä huoli oli peltojen mahdollinen pehmentyminen.

Pellot ei ehkä se parasmahdollinen mutta kuten sanottu, aina on selvitty. Kaikkialla ei ole mahista asfaltti varikkoon, eli tyytyväinen olen ollut varikkoihin.

Mutaliejupelloilla on ikävä olla jos sellainen sattuu.

Yleensä ollut erittäin hyvät huoltopaikat ja riittävästi tilaa. Välttämättä talvella ei nykyään jaksais enää revitellä kaltevalla auratulla pellolla.

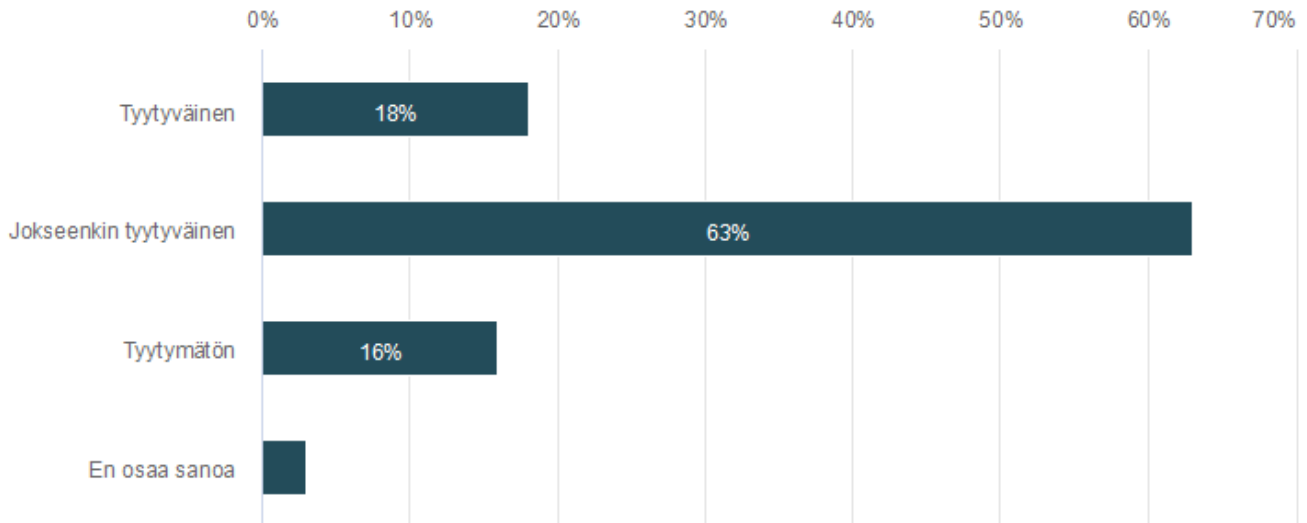
Toiveissa oli myös, että huoltoalueella olisi kioskki tai jokin ruokailumahdollisuus ja ehdotettiin myös live screenia huoltojoukkoja varten.

Live screeni. Huoltoväki näkee pätkäaikoja, mutta voisi nähdä live ajoa

Ruokailumahdollisuus ja kunnan saniteettitilat olisivat hyvät.

#### **4.8 Kilpailupaikkojen vessat ja pukeutumistilat**

Kilpailupaikkojen vessoilla ja pukeutumistiloilla oli kaikista kilpailun osa-alueista alhaisin tyytyväisyysprosentti (18 %) ja samalla myös eniten tyytymättömyyttä (16 %) (Kuvio 10). Jokseenkin tyytyväisiä oli 63 % vastaajista.



Kuvio 10. Vastaajien tyytyväisyys vessoihin ja pukeutumistiloihin

Vastaajien mielestä näitä tiloja tulisi olla enemmän. Monta vastaajaa harmitti myös kunnollisten pukutilojen täysi puute. Moni toivoi myös kunnollisia vessoja bajamajojen sijaan. Myös suihkumahdollisuutta toivottiin. Näissä asioissa vaikuttaa kuitenkin paljon mihin järjestäjällä on mahdollisuuksia ja se kyllä huomioitiin.

Hyvin kilpailukohtaista. Lopulta aika harva varmaan suihkumahdollisuutta hyödyn-tää, mutta se olisi minusta hyvä olla kuitenkin mahdollista. Kisakeskuksen fasili-teeniathan sen määrittää.

Olisi paikallaan olla aina asianmukaiset tilat varusteiden vaihtoa varten, tämän merkitys korostuu talvikaudella.

Etähuolloissa ei ole ollut WC:tä

Muita kehitysehdotuksia oli paremmat opasteet tässäkin asiassa, läheisempi sijainti huolto-alueeseen katsottuna, sekä että kaikki vessat eivät olisi samassa kasassa, vaan leviteltynä alueelle. Myös siisteyttä kaivattiin lisää.

Tämä vaihtelee hyvin paljon. Jos bajamajoja käytetään niin niitä ei saisi laittaa yhteen kasaan. Varsinkin naisilla on hankalaa kun miesten vastaava on kiinni omassa.

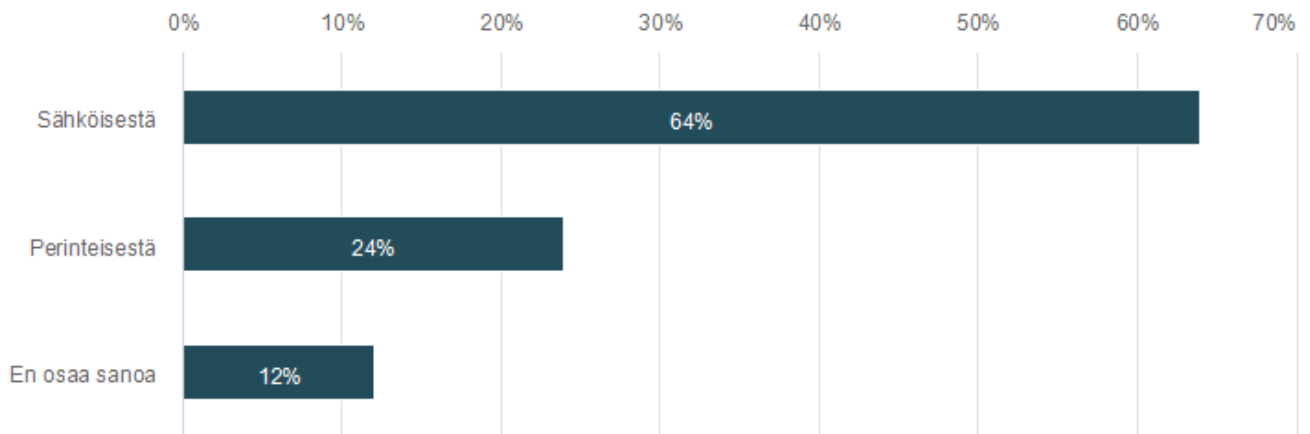
Ei itseä haittaa pukeutumistilat mut vessat on välillä kovin kaukana

Suurin osa vessoista ym. Ok kunnossa, ainahan voi olla siistimpää mutta ei missään nimessä surkeita ole ollut.

Voisi olla yleensä paremmin opastettu.

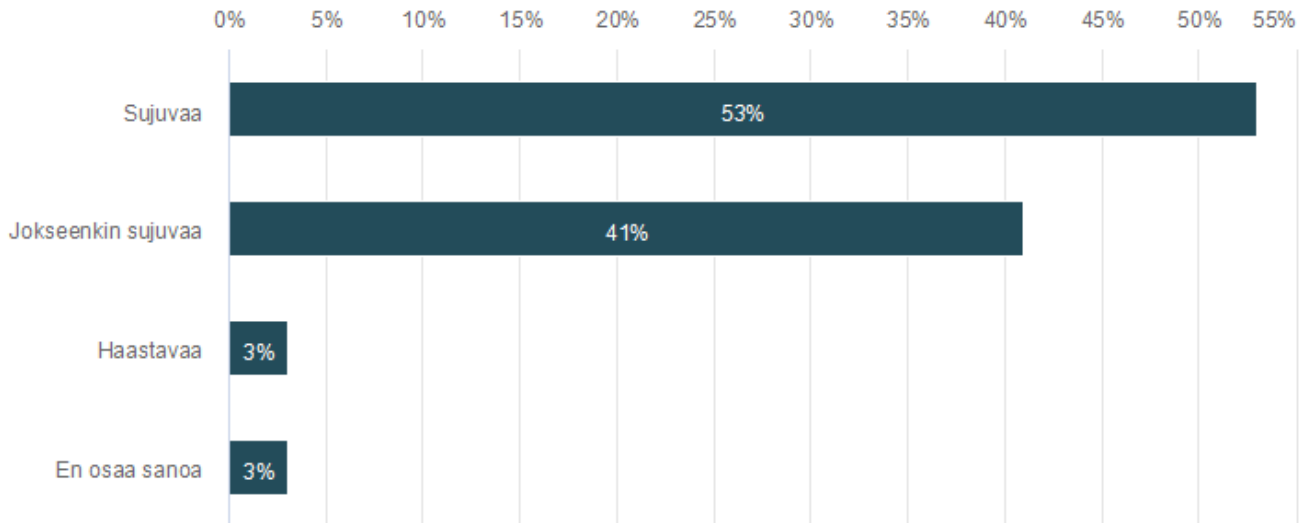
#### 4.9 Ilmoittautuminen kilpailupäivänä

64 % vastaajista ilmoitti pitävänsä enemmän sähköisestä ilmoittautumisesta perinteisen kilpailutoimiston tehtävän ilmoittautumisen sijaan (Kuvio 11). 24 % oli taas perinteisen ilmoittautumisen puolella.



Kuvio 11. Vastaajien mielipide ilmoittautumismuodosta

Vastaajista 53 % oli sitä mieltä, että ilmoittautuminen kilpailupäivänä on sujuvaa (Kuvio 12). 41 % piti sitä jokseenkin sujuvana ja 3 % haastavana.



Kuvio 12. Ilmoittautumisen sujuminen kilpailupäivänä vastaajien mielestä

Osa vastaajista toivoi, että ilmoittautuminen voitaisiin tehdä katsastuksen yhteydessä. Tähän syyksi mainittiin mm. turhan ajon välttäminen, mikäli kilpailutoimisto on kauempana. Ilmoittautumisen toivottiinkin myös olevan mahdollisimman lähellä huoltoaluetta ja katsastusta. Covid-19-pandemian tuomasta käytännöstä, jossa vain toinen kilpailijoista suorittaa ilmoittautumisen, pidettiin myös.

Tämä korona aikana tullut vain toinen hakee paperit on todella hyvä käytäntö.

Jos ennalta jo toimitetaan sähköiset tiedot niin miksi käydä erillisessä paikassa joskus kauempanakin katsastuksesta, ( turhaa ajoa) kun numerot yms. voisi jakaa katsastuspaikan läheisyydessä tai yhteydessä. Siinä myös voi tarkastaa jotta kuljettajalla on edelleen ajokortti tallessa.

Ruuhkien välttämiseksi ehdotettiin parempaa aikataulutusta, joka voisi mahdollisesti olla porrastettu. Tätä varten toivottiin myös tarpeeksi suurta tilaa, selkeää opastusta ja kiertoa, sekä enemmän toimitsijoita hoitamaan ilmoittautumista.

Riittävästi tilaa jonottaa. Selkeä kierto, ilmoittautuminen -> materiaalien luovutus -> GPS yms

Joissakin paikoissa homma toimii ja jossakin saadaan pitkä jono syntymään todella helposti. Porrastettu Ilmo?

kilpailun aikataulutus. Turhaa sähläämistä, odottelua jne....

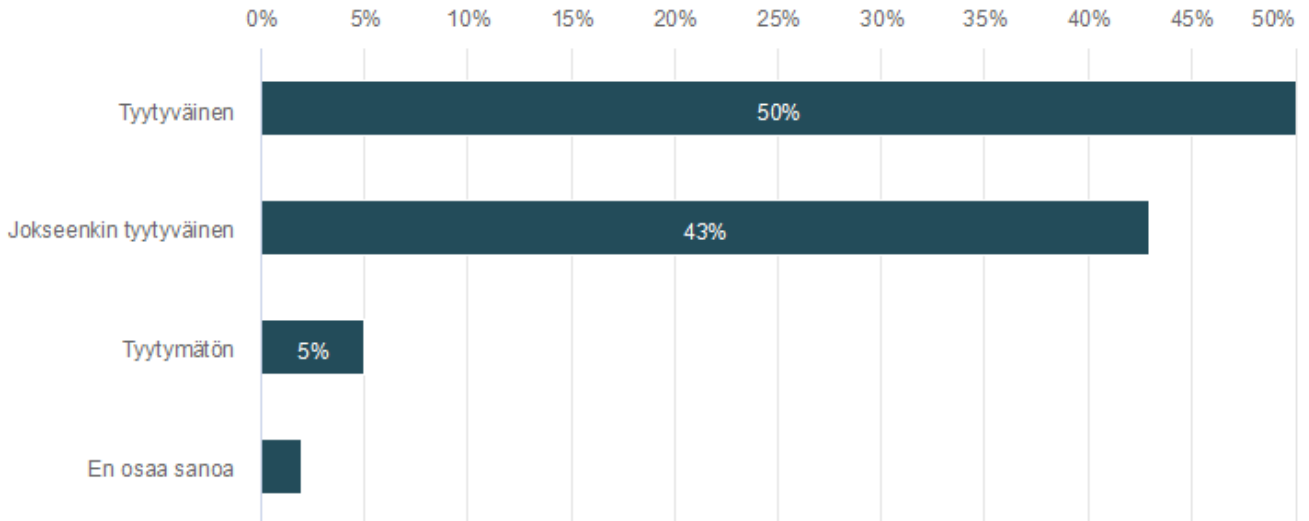
Ehdotuksissa oli esimerkiksi, että ilmoittautumista olisi hoitamassa kaksi toimitsijaa, joista toinen hoitaisi sähköisesti ilmoittautuneita ja toinen perinteisiä ilmoittautujia. Osa toivoikin, että molemmat ilmoittautumistavat olisivat käytössä.

Kumpikin ilmoittautuminen käytössä. Joskus meinaa aika loppua kesken viikolla sähköisen ilmoittautumisen kanssa

Jos kaikki hoitaisivat aina ilmoittautumisen sähköisesti, homma nopeutuisi. Tai jos toimistossa olisi vaikka kaksi toimitsijaa toinen sähköisille ja toinen perinteisille ilmoittautumisille.

#### 4.10 Kilpanumerot ja muut järjestäjän määräämät autotarrat

Puolet vastaajista olivat tyytyväisiä kilpanumeroihin ja muihin järjestäjän määräämiin tarroihin (Kuvio 13). Ainoastaan 2-ohjaajina kilpailevista tyytyväisiä oli 72 %, eikä kukaan heistä ollut tyytymätön. Pelkästään 1-ohjaajina kilpailevista sen sijaan useampi oli vain jokseenkin tyytyväinen.



Kuvio 13. Vastaajien tyytyväisyys kilpanumeroihin ja muihin tarroihin

Suuri osa kilpanumeroiden kehitysehdotuksista liittyi niiden kokoon. Tässä kohtaa kuitenkin joukko jakautui kahtia. Osa vastaajista oli sitä mieltä, että kilpanumeroiden tulisi olla pienempiä, kun taas täysin yhtä moni oli sitä mieltä, että niiden pitäisi olla isoja. Myös yhtenäistä kokoa toivottiin.



Ovi numerot vanhaan malliin isolla. Helpottaa katsojia penkalla tunnistaa kilpailijat.

Isot ovien tarrat ei mielestäni ole tätä päivää. Varsinkin kun monet autot ovat teip-pauksella tyyllitettyjä jolloin isot ovitarrat peittävät ison osan ovesta. Mielestäni siis SM/F cup kisoissa käytettävät tarrat olisi myös hamun puolelle tervetulleita ja toivottavia.

Tuulilasitarrojen koko sarjakisoissa on usein liian iso ja niitä joudutaan suuresti leikkelemään.

Tarroille voisi lajiliitto sopia yhden koon. Liian isotarra voi helposti repiä maalipinta-aa ja taas liian pieni on katsojalle haastava seurattavaa penkalta käsin.

Mielestäni ovat asioita jotka on kilpailun järjestäjän päätettävissä. He kuitenkin sen järjestävät

Toinen erityisesti puhututtanut asia tarroissa oli niiden laatu. Moni toivoi parempaa laatua, ei esimerkiksi käsin piirrettyjä ja paperisia. Suurin ongelma oli kuitenkin tarrojen liimaus. Talvella tarrat eivät meinaa pysyä kiinni, mutta vielä useammin ongelma oli, että niitä on toisi-naan vaikea repiä irti.

Muutamissa kisoissa on käytetty paperisia. Ne pitäisi lailla kieltää. Joissakin tarramuovi on liian kovaa ja hankala poistaa. Myös liima pitää lähteä tarran mukana.

Käsinpiirretyt kilpailunumerot on rimanalitus

Välillä on jotenkin huonoja tarroja kun ei tahdo lähteä ehjänä irti, välillä taas älyt-tömän hyviä vähän paksumpia mitkä on todella helppo laittaa ja poistaa.

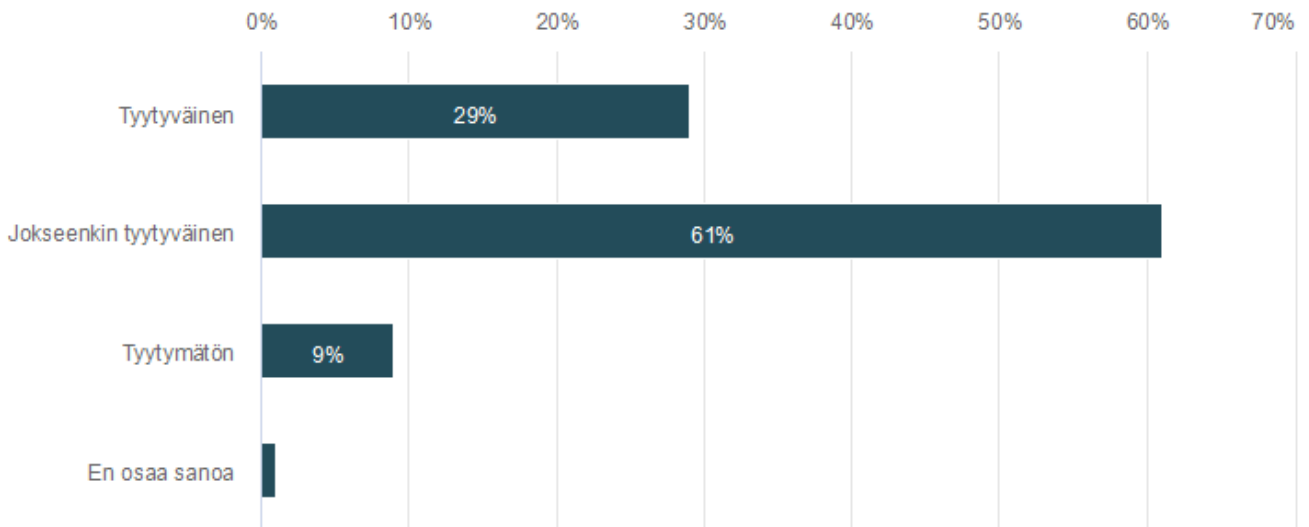
Talvella josku ongelmia kiinni pysymisessä. Nehän voisi vaikka lähettää etukäteen kuskille niin vois liimailla sisätiloissa ja kestäisivät koko kisan. Tai sitten pysyvä numerointi niinku isoilla pojilla.

Moni toivoi myös pientä numeroa etu- ja takalasiin. Varsinkin takalasin numero oli toivottu. Myös kiinteitä vuosinumeroita ehdotettiin.

Joissain kisoissa on hyvä kun on laitettu ovitarrojen lisäksi pikkunumero tarrat au-ton takalasiin. Helppo seurata lähtöjonossa.

#### 4.11 Tiekirjat ja kartat

Tiekirjoihin ja karttoihin tyytyväisiä oli 29 % vastaajista (Kuvio 14). Suurin osa vastaajista (61 %) oli kuitenkin vain jokseenkin tyytyväisiä ja 9 % oli tyytymättömiä. Pääasiassa Sauli:n kilpailuissa kilpailevista sekä tyytyväisiä, että tyytymättömiä oli 19 %. AKK kilpailuissa pääasiallisesti ajavissa oli eniten tyytyväisiä (39 %), mutta näistäkin 7 % oli tyytymättömiä.



Kuvio 14. Vastaajien tyytyväisyys tiekirjoihin ja karttoihin

Sekä tiekirjoihin, että karttoihin haluttiin erityisesti lisää selkeyttä ja vähemmän virheitä. Karttoihin toivottiin suurempaa kokoa ja isompien teiden numeroita. Huoltohenkilöstölle toivottiin myös omaa karttaa, sekä erillistä karttaa huoltoalueesta

Erityisesti tiekirjojen virheet nousivat monen vastauksesta esiin. Tämän parantamiseksi ehdotettiin parempaa oikolukua ja ulkopuolista tahoa, joka tarkastaisi tiekirjan. Merkintöihin ja piirroksiin toivottiin selkeyttä erityisesti vaarallisiin paikkoihin, ja tässäkin asiassa ehdotettiin valmista yhteneväistä pohjaa. Siirtymille toivottiin myös tasaisemmin väliajoin merkintöjä ja selkeämpiä risteysmerkintöjä mahdollisesti maamerkkien avulla.

Mahdollisimman tarkat piirrokset. Siirtymillä saisi olla tasaisin väliajoin merkintöjä (esim. ohiajettavat risteykset) jotta stressaava kuljettaja saisi mielenrauhan että ollaan oikealla tiellä eikä ajettu 20km harhaan.

Valtion ja yksityistien viitan pitää olla erilaisia. Yksityinen mustalla pohjalla ja valtion valkoisella. Tämä pitäisi myös mainita. Nyt käytäntö vaihtelee. Värillinen tienkin paras ja sen mukaan mitä ne maastossa ovat.

Joissain kilpailuissa todella huonosti tehtyjä tiekirjoja, ihan SM ralleissakin. Tiekirjaan pitää laittaa riittävästi maamerkkejä, varsinkin siirtymille, jotta vältytään vääriltä tulkinnoilta.

Selkeyttä lisää. Isojen teiden merkintä mihin kaupunkiin menee, jos muut piirikset peittää niitä

Monesti uupuu selkeä opastus huoltoalueelta lähtöön

Aina myös huollolle toinen reittikartta oltava! Tiekirjoille jonkun ulkopuolisen tahon tarkistus aina ennen kisaa kunnon tripillä

Kannattaisi olla joku valmispohja ja merkit samat mistä voisi helposti järjestäjä kasata tiekirjan. Nyt on joka rallissa erinäköisiä merkkejä ja välissä virheitäkin tiekirjassa

Tiekirjoihin tulee kiinnittää huomiota. Vaaranpaikkoja on mietittävä tarkkaan, koska harrastepuolella on monentasoista kuljettajaa. Rytkyt, kirraavat, ja hämäävät pakat eritoten.

Tiekirjoihin toivottiin myös parempaa laatua, mielellään A4-kokoa ja wiresidonnalla.

Tiekirjat A4 koossa ja wire sidonnalla

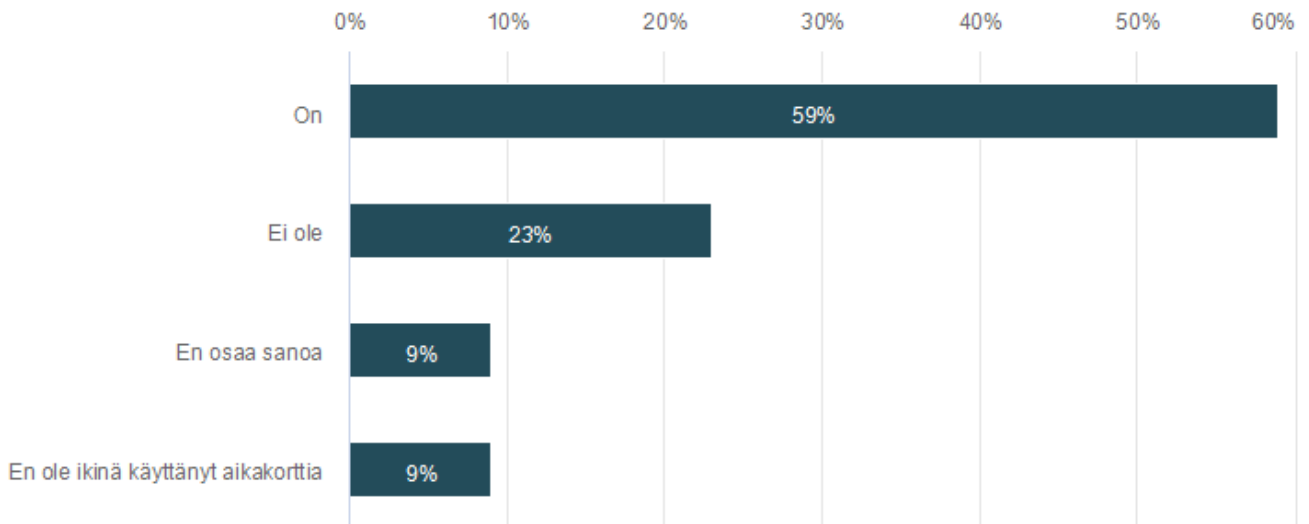
Ei ainakaan nitojalla koottuja joista ei näe matkojen ensimmäisiä numeroita.

Ymmärrän että pienemmillä seuroilla tai kilpailun järjestäjillä mennään tosi pienellä budjetilla mutta tiekirja EI saisi olla kotona tulostettu ja nidottu kasaan mallinen ratkaisu.

#### 4.12 Aikakortin käyttö

Aikakortin käytöstä kysyttäessä 59 % vastaajista kertoi sen olevan mielekästä (Kuvio 15). 23 % oli taas tätä vastaan. Aikakortin käyttöä vastaan olivat erityisesti pääasiassa HaMU:n kilpailuihin osallistuvat (41 %). AKK:n kilpailuissa pääasiallisesti kilpailevista taas 76 % oli sitä

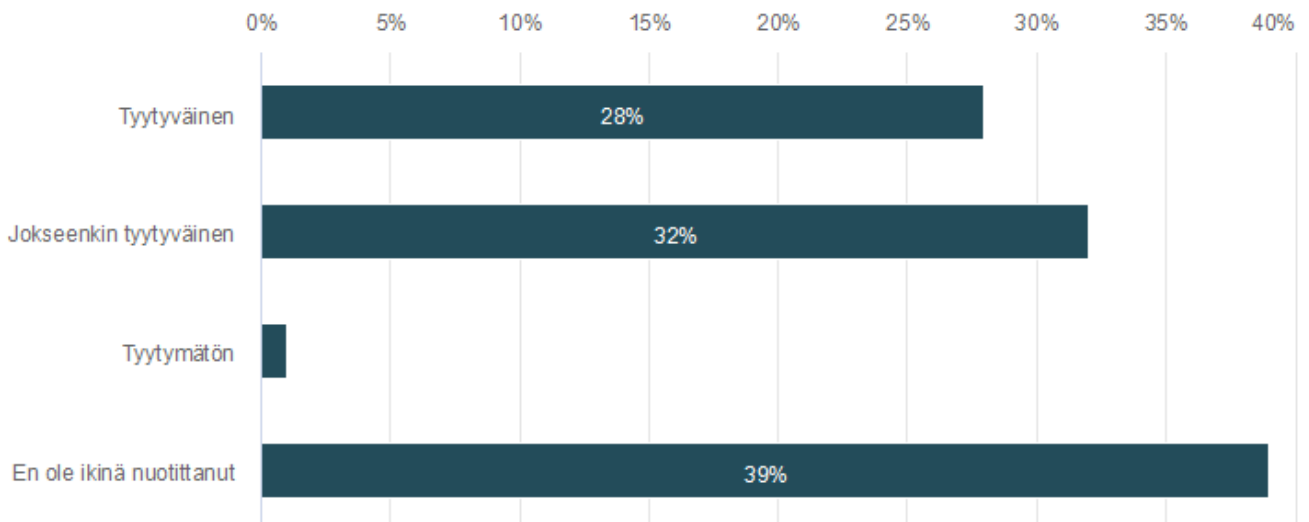
mieltä, että aikakorttien käyttö on mielekästä. Myös Sauli:n kilpailuissa pääasiallisesti kilpailevista 57 % oli tätä mieltä.



Kuvio 15. Aikakortin käytön mielekkyys vastaajien mielestä

#### 4.13 Nuotitus

Ainoastaan 1 % vastaajista oli tyytymättömiä nuotitusjaksoihin (Kuvio 16). 28 % kertoi olevansa tyytyväinen, mikä tässä tapauksessa on kuitenkin noin puolet niistä, jotka olivat koskaan nuotittaneet. 39 % vastaajista ei ollut koskaan nuotittanut.



Kuvio 16. Vastaajien tyytyväisyys nuotitusjaksoihin

Nuotitusjaksojen kehityskohteissa erityisesti esille nousi joissakin kisoissa ollut liian tiukka aikataulu. Nuotituskertoja toivottiin vähintään kolme ja reittien olevan mahdollisimman kompakteja. Aikatauluista toivottiin myös, että nuotitus olisi kilpailua edeltävänä päivänä, mutta toivottiin myös, ettei se olisi perjantaina.

Nuotitusta voisi suunnitella joihinkin kisoihin myös viikkoa ennen mahdolliseksi. Aina ei ole mahdollisuutta päästä perjantaina nuotittamaan. Myös sunnuntai olisi hyvä kisapäivä, jolloin nuotitus tapahtuisi lauantaina. Henkilökohtaisesti itselle nuotikkilpailujen aktiivinen kiertäminen ei ole vaihtoehto juuri aikataulun takia.

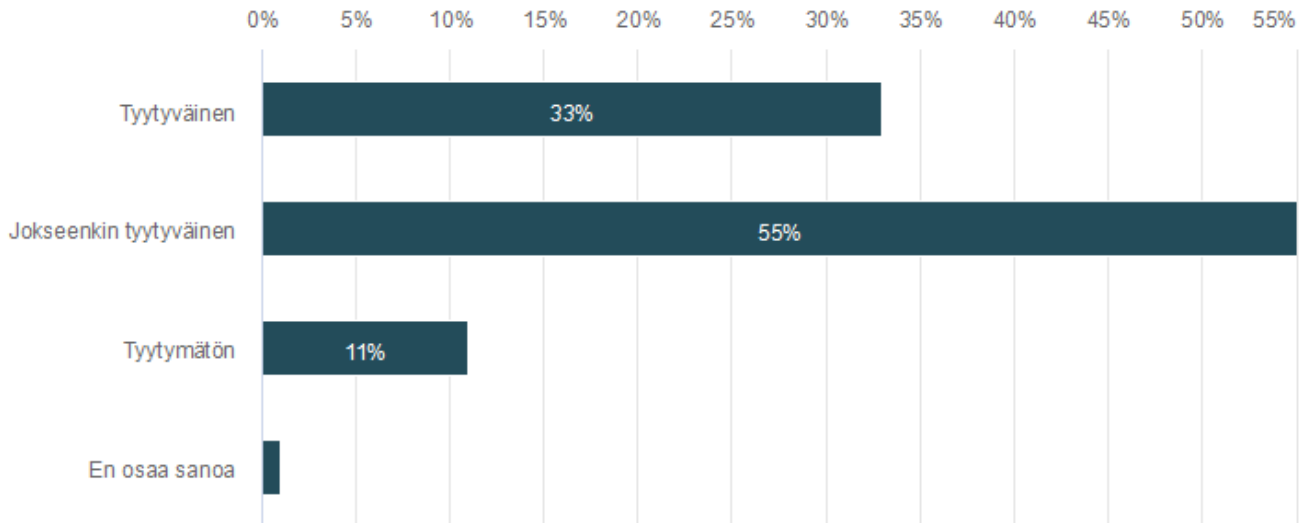
Nykyään aikataulut aika kiireisiä aloitteleville tai harvoin nuotista ajaville.

Karttaa ja tiekirjaa ehdotettiin jaettavaksi jo nuotitusta edeltävänä iltana, sekä jo sähköisen ilmoittautumisen yhteydessä. Reitin varteen kehoitettiin lisää valvontaa ja ruuhkien välttämiseksi ehdotettiin, ettei sitä saisi ajaa vastaan, eikä pysähtyä vaarallisiin paikkoihin korjaamaan nuotteja. Reitin pyydettiin olevan siinä muodossa, missä se tulee olemaan kilpailun aikana.

Reitti pitää olla samassa asussa kuin kilpailun aikana, eli merkit, oikaisuesteet ym paikallaan, toki siviililiikenne huomioiden.

#### **4.14 Katsastukset**

Kilpailun katsastuksiin 11 % vastaajista oli tyytymättömiä, mikä teki tästä yhden eniten tyytymättömyyttä herättäneistä osa-alueista (Kuvio 17). Eniten tyytymättömyyttä olin HaMU:n (13 %) ja Sauli:n (14 %) kilpailuissa pääasiallisesti kilpailevissa, mutta toisaalta taas Sauli:n kilpailijoista 43 % oli tyytyväisiä katsastuksiin, mikä oli suurin prosentti kaikista liitoista.



Kuvio 17. Vastaajien tyytyväisyys katsastuksiin

Katsastuksia koskien yksi asia nousi vastauksissa selkeästi yli muiden: turvavarusteisiin tulisi kiinnittää enemmän huomiota. Moni toivoi tätä koskien tiukempaa linjaa ja enemmän tarkkuutta. Useasti vastauksissa nousi esiin myös, että vääriin asioihin keskitytään liian tarkasti, ja erityisesti ajovalot nousivat monessa vastauksessa esiin tässä asiassa. Tähänkin asiaan toivottiin yhtenäisempää linjaa.

Kaivataan yhtenevä linja lajiliittojen välille, missä oikeasti katsotaan turvallisuusasioita, kaarien kunto, vyöt penkit kunnolla ja myös henkkoht. Varusteiden soveltuvuus. Liian paljon on ollut näitä pelkkiä valojen tarkastuksia nyt

Kilpurit on tieliikenne katsastettu ja kuljettaja vastaa et on tieliikenne lain mukainen. niin enemmän voisi turvavarusteisiin panostaa kuin ajovaloihin.

Hamupuolella hyvä, keskitytään olennaiseenmä. Akk puolella isoissa kisoissa on v\*\*\*\*ilu akademia pystyssä ja keksimällä keksitään vikoja. Se on raivostuttavaa. Jos katsastajat sopivat tarkastettavat kohdat jo ennen kilpailua, olisi se listaus fik-sua lähettää kilpailijaohjeen mukana myös kilpailuun osallistuville. Tällöin kaikki voisivat nämä kohdat tarkastaa jo kotona rauhassa!

Katsastushenkilöstön koulutusta pyydettiin tehostamaan katsastuksien ongelmien välttämiseksi. Aikataulua toivottiin myös kevennettävän siten, että katsastajilla on enemmän aikaa perehtyä asiaan kunnolla. Toisaalta pyydettiin myös vähentämään liikaa odottelua. Ehdotuksissa oli myös, että katsastuksen voisi järjestää kilpailua edeltävänä päivänä, ja että kerran

vuodessa olisi aina yksi tarkempi katsastus. Myös kiertävää ja lähtöjonossa tapahtuvaa katsastusta suositeltiin.

Katsastusmies tietämys on välillä riittämätön. Vääriin asioihin puututaan liian tarkasti. Katsastusmiehille vähintään aamulla koulutus mitä tarkistetaan ja onko tietyn luokan autossa eroja muihin luokan autoihin.

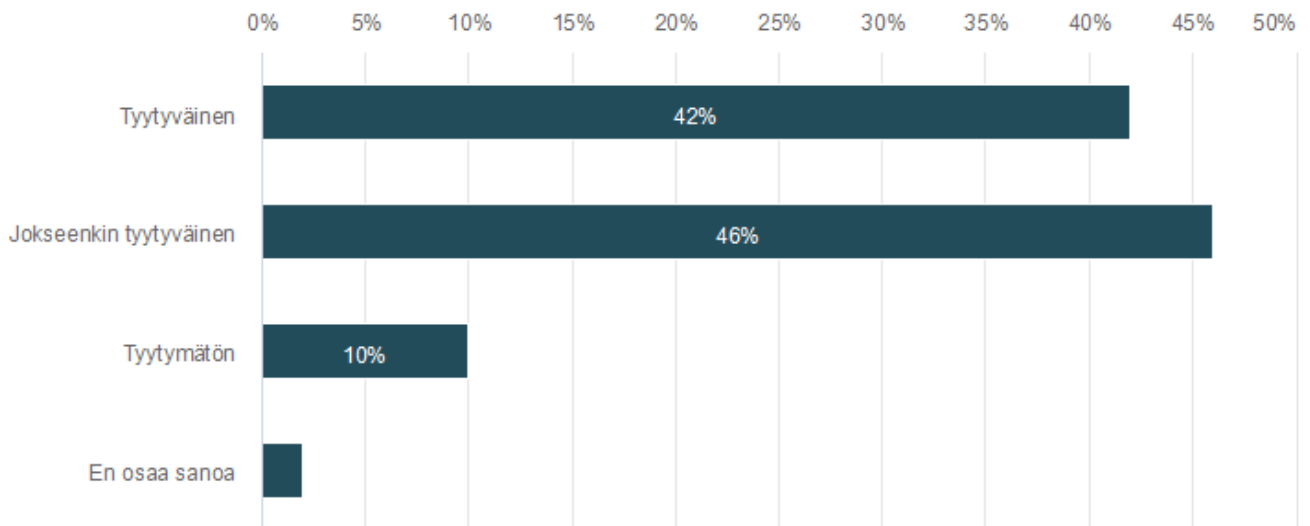
Pitäisi voida katsastaa perjantaina jos lähtö on vaikka 11 ja katsastus alkaa 8.00. Harrasteralleissa on hyvä kun se tehdään esim kiertävänä tai 15-30min ennen lähtöä.

Odotteluaikaa jos saisi joissain kisoissa pienemmäksi, (katsastuksen ja lähdön väli)

Katsastukseen täytyisi saada liitosta riippumatta kilpa-autojen katsastukseen erikoistunut henkilökunta joka oikeasti tarkastaa turvavarusteet ja auton kunnon eikä vain silmämääräisesti. Tällä hetkellä harrasteliittojen puolella katsastajilla ei usein ole mitään kokemusta kilpa-autoilusta tai niiden turvavarusteista ja liikenteeseen pääsee ties mitä ritsaa. Katsureista kuuluu maksaa, nouskoon ilmoittautumismaksu mutta turva-asioista ei saisi missään nimessä tinkiä.

#### **4.15 Lähtöjärjestykset**

Lähtöjärjestykset ymmärrettävästi jakavat vahvasti mielipiteitä. 42 % vastaajista ilmoitti olevansa tyytyväisiä lähtöjärjestyksiin, mutta toisaalta 10 % vastaajista oli tähän tyytymättömiä (Kuvio 18). Erityisesti kokenemattomampien kilpailijoiden joukossa on tyytymättömyyttä asiaa koskien, vaikka heistäkin suurin osa oli kuitenkin tyytyväisiä.



Kuvio 18. Vastaajien tyytyväisyys lähtöjärjestyksiin

Vastauksissa eniten mielipiteitä herätti, kenen pitäisi lähteä ensin reitille. Useampi vastaajista oli sitä mieltä, että vakio- ja ”pikkuluokat” ensimmäisenä. Etupäässä lähteviksi toivottiin myös Historic-luokkia, nuoria ja juniorikuljettajia sekä nuottiluokkia. Isompimoottoristen autojen hahutettiin lähtevän viimeisenä, mutta toisaalta hekään eivät aina halua olla sillä paikalla. Myös kiertävää järjestystä suosittiin.

Aika hyvin ne nykyään on menneet nopeusluokitusten yms. Mukaan. Toki monessa kisassa pitäisi huomioida historic kalusto ja pyrittäisiin ajattamaan ne luokat mahdollisimman etupäässä eikä porukan hännillä. Varsinkin jos on vaara tulla isoja uria jossa särkee pieni pyöräiset autot.

Edes joskus juniorit ja aloittelevat reitille ensin. Ovat kuitenkin niitä tulevia kilpailujen maksajia, perus massaa jota kipeästi kilpailuihin tarvitaan mukaan. Nyt ajavat monesti kaikkien muiden ryvettämällä teillä ja ottavat monesti turhia riskejä ajokemukeen ja tiestön kuntoon nähden, vain sijoituksien toivossa.

Häntäpään kuskina joka kilpailussa mitä ajanut... Isompi moottorilliset aina viimeisenä, karsinut harrastus intoa koska tiestö aina aivan paskaa yleensä pikkuteillä yms yms ja lisää kustannuksia

Pätkällä tapahtuvien kiinniajojen välttämiseksi kilpailijat toivoivat lähtöjärjestyksen olevan nopeusjärjestyksessä siten, että nopeammat ajavat ensin. Tässä kohtaa kehoitettiin myös, että kilpailunjärjestäjät perehtyisivät enemmän kuljettajien ja heidän kalustojensa vauhtieroihin ja



järjestävänsä heidät sen mukaisesti. Myös luokkien välisiin lähtöväleihin pyydettiin kiinnittämään enemmän huomiota.

Jotenkin pitäisi laittaa porukkaa nopeusjärjestykseen, mutta se on varmasti hankalaa. Tyhmää on olla jonkun todella nopean kuskin edessä jos tiedät että ajat hiljempaa tai toisinpäin

Monesti viime vuosina on ollut tilanne, missä huomattavasti hitaampi ajoneuvo lähtee eteen minuutin lähtöväliä. Tämä vaatisi parannusta turvallisuuden takia. Lähtöjärjestystä laatiessa tulisi kiinnittää huomiota auton suorituskykyyn ja aiempaan kilpailumenestykseen.

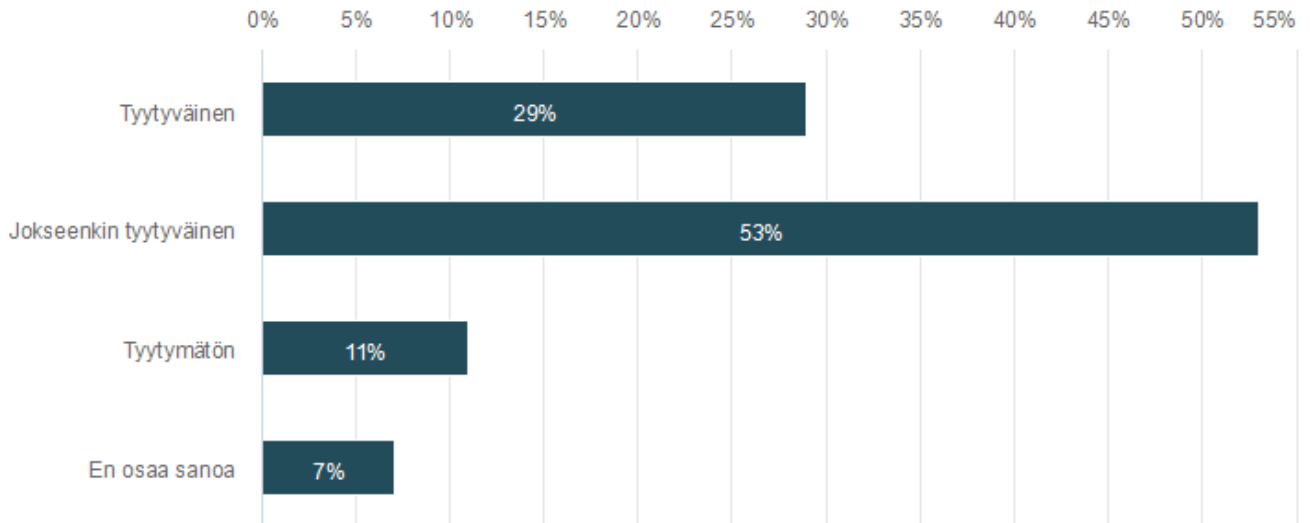
Lähtöjärjestyksistä kommentoitiin lisäksi, että olisi hyvä, jos luokkien lähtöjärjestys olisi tiedossa jo ilmoittautumisvaiheessa. Lisäksi oltiin sitä mieltä, että joissakin kilpailuissa on ollut turhan paljon luokkia.

Sarjakisoissa ajettiin vainnyhdessä luokassa vaikka et ottanut osaa sarjaan. Esimerkiksi F-cupissa jos olit juniori ajoit f Cupin luokissa eikä muita luokkia ollut. Ylimääräisten luokkien lisääminen on turhaa, autot niihin luokkiin mitä on olemassa eikä jaeta niitä liian useaan luokkaan.

Monesti olisi hyvä tietää luokkien lähtöjärjestys jo ilmoittautumis vaiheessa.

#### **4.16 Kilpailun lähtöseremoniat**

Noin puolet vastaajista oli jokseenkin tyytyväisiä kilpailujen lähtöseremonioihin (Kuvio 19). Tyytyväisiä oli 29 % ja tyytymättömiä 11 %, joka oli yksi suurimmista tyytymättömyysprosentteista. Erityisesti 1-ohjaajina kilpailevat vastaajat olivat vähemmän tyytyväisiä. Pelkästään 2-ohjaajina kilpailevista sen sijaan kukaan ei ollut tyytymätön, mutta heistäkin 56 % oli vain jokseenkin tyytyväisiä.



Kuvio 19. Vastaajien tyytyväisyys lähtöseremonioihin

Lähtöseremonioista vastauksissa eniten nousi esiin, että kilpailijat haluavat niiden olevan juhlavampia ja näyttävämpiä, sekä ihmisten luona. Parempaa mainostusta ja oheistapahtumia ehdotettiin ja vähintään kuulutusta kaivattiin. Toisaalta oli myös niitä, jotka eivät kaivanneet suuria seremonioita keskellä kaupunkia.

Hieman Hollywoodia ja mahdollista seremoniaa lisää, tämä on kuitenkin ”hieman kustannuspainotteinen” laji tiimeille, jo kilpailupaikalle pääseminen on vaatinut kovempia ponnisteluja mitä harva edes tulee ajatelleeksi.

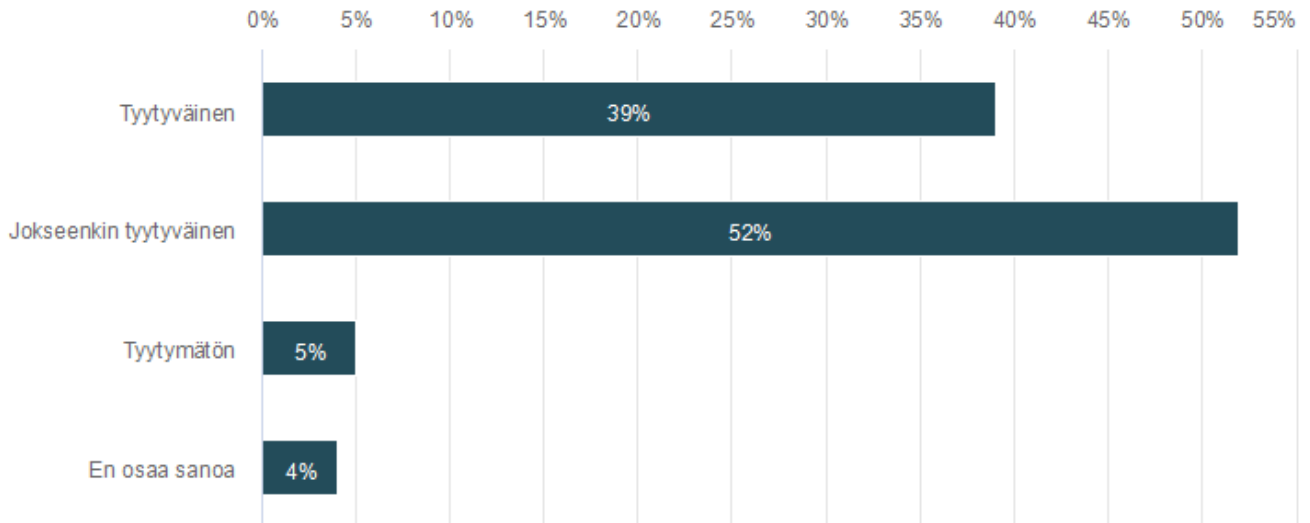
Yleisölle pitäisi järjestää ylimääräinen aika- asema, jossa pääsee lähempää seuraamaan autoja. Toiminta myös tuo yhteistyökumppaneille enemmän näkyvyyttä.

Ei, niitä on osaltaan turha tuoda keskustoihin tai järjestää suuria seremonioita. Tulee kuluja, ja turhaa henkilöstön tarvetta.

Lähtöseremonioista toivottiin myös, etteivät ne olisi kovin kaukana huoltoalueesta. Aikatauluksessa oli myös joidenkin mielestä kehitettävää.

#### 4.17 Siirtymätaipaleet

Siirtymätaipaleisiinkin noin puolet vastaajista oli jokseenkin tyytyväisiä (Kuvio 20). Tyytymättömiä oli kuitenkin vain 5 % vastaajista ja tyytyväisiä 39 %.



Kuvio 20. Vastaajien tyytyväisyys siirtymätaipaleisiin

Siirtymätaipaleita koskien yksi asia nousi selkeästi esiin. Ne eivät saisi olla liian pitkiä. Yli kolmasosa vastauksista mainitsi tämän asian. Myös aikataulun toivottiin olevan sopiva, että on tarpeeksi aikaa.

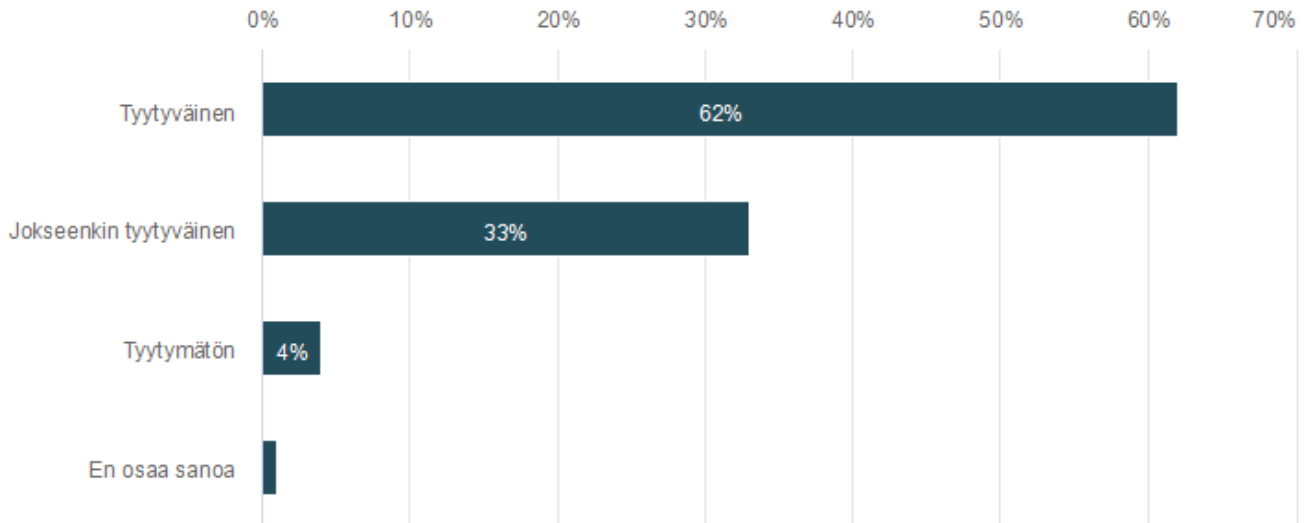
Mitä lyhyemmät siirtymät sen parempi. Joskus on vain pakko tehdä pidempi reitti koska jokaista tietä ei saa käyttöön. Järjestäjät ovat hyvin harkinneet sen yleensä. Pohjoisemmassa Suomessa ek soveltuvia teitä on harvemmassa ja reitit ovat pidempiä.

Tasainen linja siirtymäaikoihin. Ettei jollain siirtymällä ole reilusti aikaa ja toisella tiukka aikataulu.

Siirtymistä mainittiin tässäkin kohtaa, että tiekirja on ollut toisinaan puutteellinen tai epäselvä. Toivottiin myös, että huoltaminen olisi sallittu siirtymillä, ja että piikkipyörillä vältettäisiin asfaltilla ajamista mahdollisimman paljon.

#### 4.18 Erikoiskokeiden lähdöt

Erikoiskokeiden lähtöihin oltiin pääasiassa tyytyväisiä (Kuvio 21). 33 % vastaajista oli jokseenkin tyytyväisiä ja 4 % tyytymättömiä.



Kuvio 21. Vastaajien tyytyväisyys erikoiskokeiden lähtöihin

Monen vastaajan kehitysideoita koskivat erikoiskokeiden lähtöpaikkojen kunnossa pysymistä. Ehdotettiin, että toimitsijat voisivat korjailla lähtöpaikkaa loppupään kuljettajia varten. Mahdollisimman leveää kohtaa lähdölle toivottiin myös, jotta kaikkien ei tarvitsisi lähteä samoista urista. Tilavuutta kaivattiin myös toimitsijoiden ja pelastuskaluston kannalta. AT-asemille toivottiin pidempää väliä, jotta tila ei tukkeutuisi. Kaksi kertaa ajettavien erikoiskokeiden lähtöaluetta toivottiin siirrettävän toisella ajokerralla. Lähtöalueen haluttiin olevan myös mahdollisimman tasaisella, ei ylä- tai alamäessä.

Jos ek ajetaan 2 kertaa lähtöä tulee siirtää toisella kertaa 100m aikaisemmaksi. Muutenkin kilpailijoita pitää ohjata etteivät kaikki lähde samasta urasta. Pitää siis tiä lähtöä autojen välillä niin tämä on mahdollista.

välillä lähtö on hölmösti ylämäessä, jolloin kilpurit ruopivat todella syvät urat pitkälle matkalle - ei näin

Lähtöajoissa ja -järjestyksissä kerrottiin toisinaan olevan epäselvyyksiä ja sekavuutta. Joitakin häiritsi myös lähdön liika myöhästyminen.

Virheitä tapahtuu edelleen Em sarjasta aina pieniin kyläkisoihin asti niin sanotun 3min teknisen ajan kanssa. Eli kun tulo ja lähtö At:n välissä on 3min tekninen aika ei se vielä ole itsestään selvyys kaikille järjestäjille

Hamu-rallissa lähtöaika valui tulevaisuuteen aivan selittämättömästi, eikä aika-taulu pitänyt ollenkaan

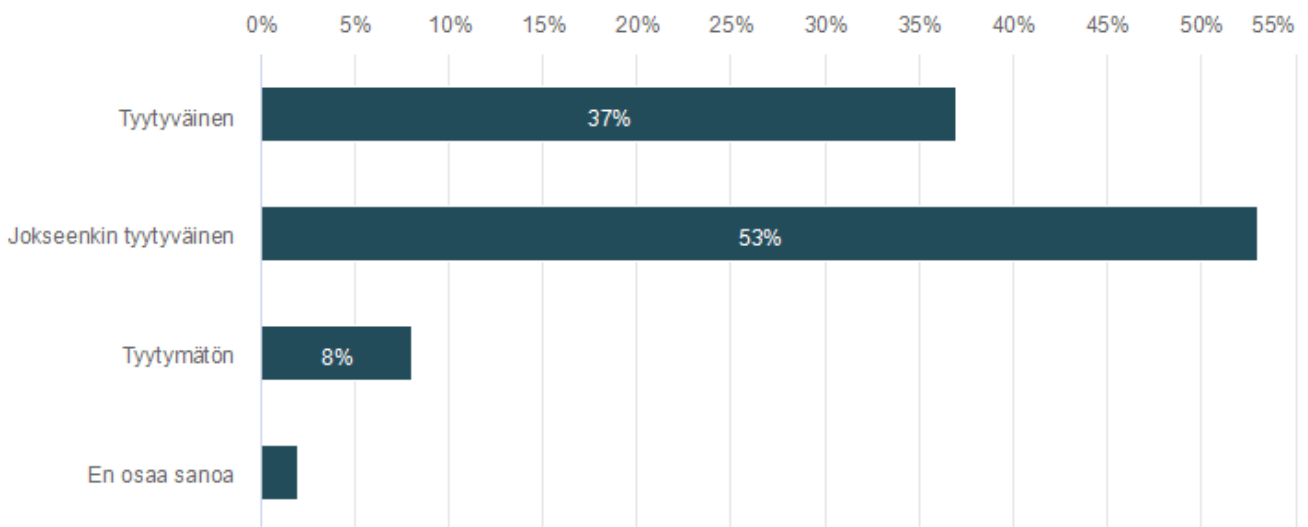
Toimitsijoiden perehdytystä ja liikenteenohjausta toivottiin parannettavan tässäkin asiassa. Ehdotuksissa oli myös, että toimitsijat voisivat muistuttaa kilpailijoita tarkistamaan turvavarusteet ennen erikoiskokeelle lähtöä.

Toisinaan olen törmännyt tilanteisiin, joissa lähettäjä tai joku muu lähdön toimihenkilö seisoo edessä siten etteivät lähtövalot näy molemmille ohjaajille.

Muistutus kuljettajille.. TARKISTA TURVAVYÖT YM VARUSTEET.VOIS OLLA KYLTTI JOKA LÄHDÖN ALUSSA TAI HENKILÖ TARKISTAMASSA

#### 4.19 Erikoiskokeet

Noin puolet vastaajista kertoivat olevansa jokseenkin tyytyväisiä kilpailujen erikoiskokeisiin (Kuvio 22). Tyytyväisiä oli 37 % vastaajista ja tyytymättömiä 8 %. Kaikki tyytymättömät olivat yli 31-vuotiaita.



Kuvio 22. Vastaajien tyytyväisyys erikoiskokeisiin

Avoimeen kysymykseen siitä, onko erikoiskokeissa jotakin kehitettävää ja mitä, tuli kaikista kyselyn avoimista kysymyksistä selkeästi eniten vastauksia, ja näistä selkeästi suurin osa mainitsi vastauksessaan kehityskohteeksi, että erikoiskokeiden keskituntinopeuksia on saatava alaspäin. Moni kertoi vastauksessaan, että nykyisin monessa kilpailussa tiet ovat liian isoja ja nopeita, mutta samalla myös ymmärrettiin, että nykyisin pienempien teiden saaminen kilpailuun voi olla hankalaa.

Pienemmille teille pitäisi saada erikoiskokeita, toki ymmärrän, ettei se ole kustannusten ja lupien takia aina järkevää tai mahdollista.

Kyllä 50e lisää sopii ilmoittautumiseen jos sillä päästään pienemmille teille.

Erikoiskokeet viedään liian nopeille teille lähes joka kilpailussa. Ja ne hidateshiikanit tai pikkutien pyrähdykset eivät hidasta yhtään niitä nopeita teitä. Kun mennään rajoitinta vasten pitkiä matkoja, niin aina ison onnettomuuden riski kasvaa sillä vaikka se rattiakseli tms. voi mennä poikki ja auto sinkoutua metsään kohtalokkain seurauksin.

Liian nopeat tiet pois, keskinopeusrajaa tulisi kunnioittaa. Nyt vauhdit kasvaa koko ajan ja kilpailun voittaja löytyy yleensä siitä kalleimmasta kalustosta eikä siitä joka pystyy taidolla hallitsemaan kalustoa.

Vaikka pienempiä teitä haluttiin, ei kuitenkaan liian pieniä, jotka menevät huonoon kuntoon nopeasti. Myöskään tietä, joita ei normaalisti ajeta kovin paljoa ei haluttu samasta syystä.

Pienet metsäautotiet pois, loppupään kilpailijat vaan rikkovat autonsa.

Välillä on tie liian nopeaa tai liian heikko kuntoista joka pettää jo muutaman auton mentyä . Kahteen kertaan ei kannata ajaa kuin kova pintaiset tiet

Moni kaipasi enemmän monipuolisuutta kilpailujen erikoiskokeisiin. Muita tiestöön liittyviä toiveita oli, etteivät erikoiskokeet olisi liian pitkiä, teillä ei olisi vasta hiljattain ajettua soraa, eikä asfalttia.

Ihan pienimmät tiet voisi jättää pois ja viimehetkellä levitetty karkea sora pois.

Kaiken kokoista tietä vähän olisi paras mutta se ei aina ole mahdollista

Maksimi pituus raja vanhemmille autoille, max 20km. Alkaa muuten olemaan aikamoista selviytymistaistelua. Mieluummin enemmän lyhkäsiä pätkiä kuin pari pitkää.

Itse teiden lisäksi osalla vastaajista oli sanottavaa erikoiskokeiden merkinnästä. Tällä siis tarkoitetaan erikoiskokeen varrella olevia kylttejä ja siimoja.

Merkintälinjoissa. Ja ohjaavia siimoja ei saisi käyttää, jos käyttää niin keltaisia, ja sitten punaisia jos on kiellettykatselualue.

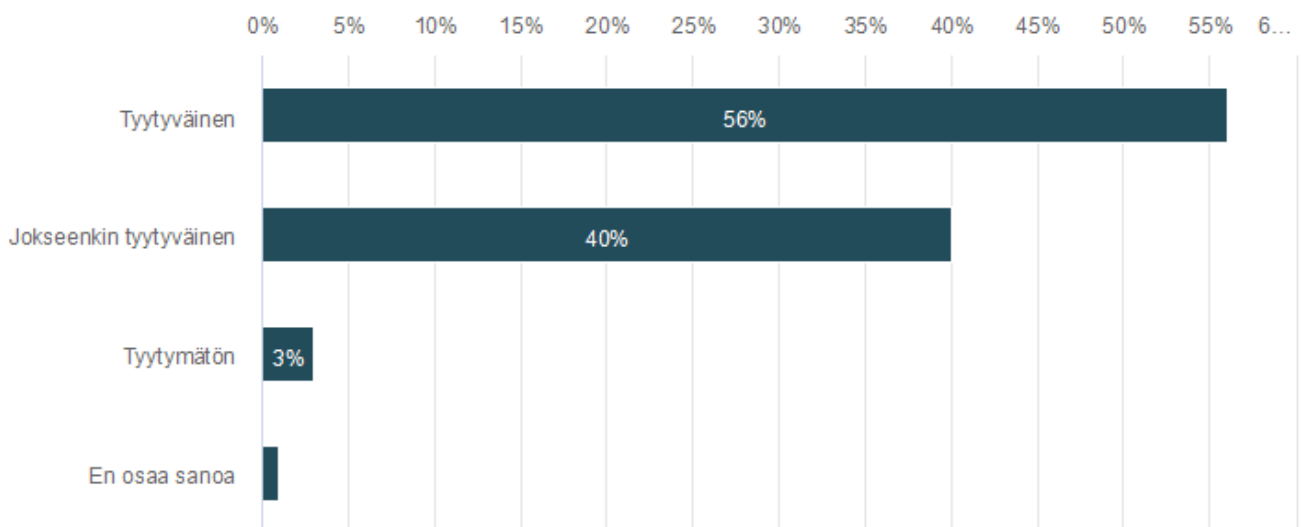
Merkeillä vartia ja varamerkki useamman kerran on jokin merkki puuttunut ja sen takia tullut ohjelmaa. Samalla kannattaa tarkistaa, että merkit on kunnolla näkyvissä kuljettajille.

Kunnon paikat huomiolla reilusti, kilpailullisesti ei ole kenenkään etu että kymmenkunta autokuntaa vetää itsensä solmuun siihen ainoaan ulkokurvissa olevaan pylvääseen. Olkoonkin nuotti tai pimeä. Lienee myös järjestäjien etu että autoja saadaan useaan kilpailuun kuin että korjataan tyhjän merkkaamattoman runkipaikan takia.

Runkipaikalla tarkoitetaan erikoiskokeen varrella olevaa paikkaa, jossa tapahtuu paljon ulosajoja.

#### 4.20 Erikoiskokeiden maalit

56 % vastaajista oli tyytyväisiä erikoiskokeiden maaleihin (Kuvio 23). Vain 3 % oli tyytymättömiä ja 40 % jokseenkin tyytyväisiä.



Kuvio 23. Vastaajien tyytyväisyys erikoiskokeiden maaleihin

Erikoiskokeiden maaleja koskien lähes kaikilla vastaajilla oli yksi ja sama vastaus: ei mutkaan. Myös maalin ennakkomerkit haluttiin suorille.

Mielellään ennakkomerkit ja maaliliput suoralle tai lähes suoralle osuudelle. Tiekirjapiirroksiin ei voi ikinä luottaa erikoiskokeiden maaleissa, joten monesti tulee hävittyä turhiin nostoihin tai sitten on tilanteita jos ajaa piirroksen mukaan.

Maali saisi mielestäni olla aina selkeällä ja suoralla tieosuudella. Mutkassa oleva maali tai maalin jälkeinen mutka tuo monesti turhia vaaratilanteita. Katsojia on monesti hidastusmerkkien kohdalla tiellä kävelemässä ja kuljettaja ei välttämättä voi lopettaa ajamista heti maalilipuilla, että saa pidettyä auton tiellä.

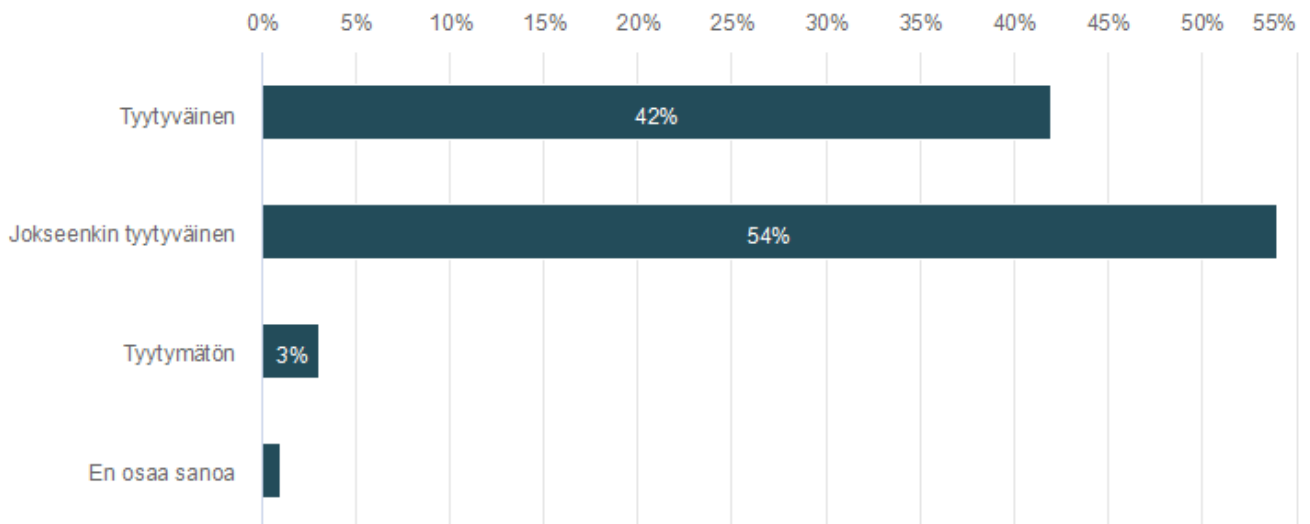
Ei pahoihin paikkoihin. Kartanlukija voi unohtaa lukemisen maalin jälkeen tai kuljettaja ajamisen niin vaarana tulla romua

Erikoiskokeiden maaleissa on toisinaan ollut myös vaikeuksia nähdä taululle, jonne ajat merkataan.

Toisinaan olen törmännyt tilanteisiin, joissa joku maalin toimihenkilöistä seisoo edessä siten, etteivät molemmat ohjaajat näe fläppitaulua ja sinne kirjattavia aikoja, olkoonkin, että kartanlukija saa tämän saman autokunnan oman ajan aikakorttiinsa.

#### 4.21 Huoltotautot

Huoltotaukoihin tyytyväisiä oli 42 % vastaajista (Kuvio 24). Noin puolet vastaajista olivat vain jokseenkin tyytyväisiä, mutta vain 3 % oli tyytymättömiä. Pelkästään 2-ohjaajina kilpailevista kukaan ei ollut tyytymätön, ja heistä 56 % oli tyytyväisiä huoltotaukoihin.



Kuvio 24. Vastaajien tyytyväisyys huoltotaukoihin

Huoltotaukojen kehitysideoista moni koski AT-asemia. Moni toivoi AT-asemaa erityisesti huollosta poistumiseen, mutta myös sisään tuloon. Toisaalta osa oli myös sitä mieltä, että he



eivät halua AT-asemia, vaan että huoltoaika lasketaan edellisen erikoiskokeen maalista seuraavan lähtöön. Toisinaan huoltoon kaivattiin myös tarkempaa aikataulua.

Hamun puolella selkeä tauko-aika olisi mukava kertoa. Monessa kilpailussa tätä ei ole, ns. pakollinen 45min tauko, jota ennen ei lähdetä helpottaisi seuraavan ek:n lähdössä puikkelehtimista. Nyt osa kiirehtii sinne aivan suotta, jo 10min stopin jälkeen ja aiheuttaa turhaa hässäkkää.

Huolto AT mielestäni turhaa ajan ja bensanhukkaa. Huoltoajan lisäys siirtymäaikaan ja letkan kokoaminen näillä siirtymäajoilla.

Huolto ulos AT helpottaisi paljon huoltoajan laskemistaa. Mikäli huolto-aika sisältyy siirtymään, tulee turhaa ressiä siitä milloin pitää lähteä kohti pätkeä. Siitä yleensä aiheutuu se että huollon jälkeisen pätken lähdössä on melkoinen ruuhka.

Jonkinsortin huolto-at. Edes viitteellinen, kilpailijakohtainen aika annettaisiin huoltoon saapuessa. Se on aina pakka totaalisen sekaisin ekan tauon jälkeen

Toinen useasti esiin noussut asia oli huoltotaukoihin varattu aika. Toisinaan huoltotaukojen kerrottiin olleen liian lyhyitä, toisinaan taas liian pitkiä. Toivottiinkin, että aikaa olisi sopivasti ja tasapuolisesti kaikille kilpailijoille. Myös kiertävää huoltoa ehdotettiin.

Joissakin kisoissa huolto aika on liian lyhyt akk yleensä . Joihinkin kisoihin sopisi useinkin kiertävä huolto kuten ennen oli ja hamussa on monesti

Ei olisi kiire. Kerkiäisi yleisökin hyvin liikkumaan paikoista toiseen.

Mielestäni paras konsepti kansallisissa ja F-Cupin kisoissa olisi yksi huoltotauko, joka kestäisi 45min. Operoimme aika pienellä tiimillä, niin välillä 20-30min huolloissa ei kerkeä edes eväsleipiä syömään kun pitää auttaa huoltomiestä toimenpiteissä. Se 15min pidempään kestävä ralli ei vaikuttaisi kenenkään kisakokemukseen ainakaan negatiivisella tavalla.

Reilusti aikaa huoltoon. Esim saarijärvellä oli erinomaisen hyvä huoltopaikka ravintoloiheen mutta ei kerinnyt tauolla hyödyntämään palveluja tiukan aikataulun vuoksi kuljettajan ominaisuudessa. Huoltomiehet olivat tyytyväisiä. Ehkä aikakortti käyttöön myös harrastepuolelle huoltoon.

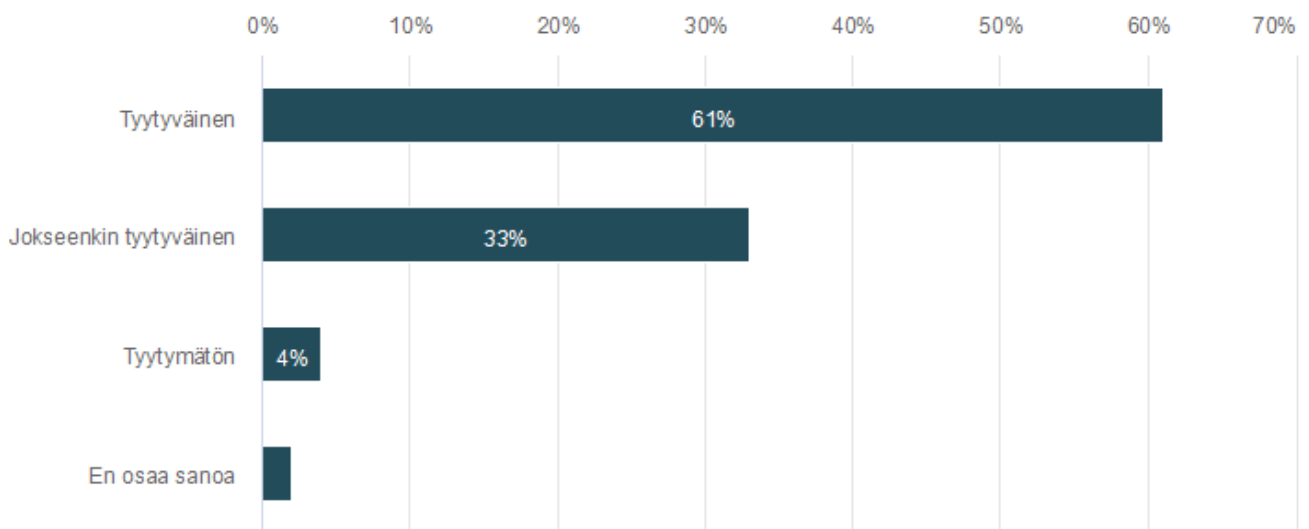
Tarpeellisia ovat. Joskus ne ovat laskettu liian tiukaksi ja välillä jopa aivan liian pitkiksi. Kun löytäisi sellaisen sopivan rytmin kisan etenemiseksi jotta kaluston saa huoltaa asiallisesti, mutta jos niihin menee pääasiassa aikaa tauolla noin 30min

niin siihen joku 15min lisää riittäisi hyvinkin maximiin. Tunti alkaa olemaan jo vähän liian pitkä aika ja kisa rytmi hieman katoaa.

Aikataulullisten asioiden lisäksi huoltoon toivottiin ruokailumahdollisuutta.

#### 4.22 Tankkauspaikat

Suurin osa vastaajista (61 %) oli tyytyväisiä kilpailujen tankkauspaikkoihin (Kuvio 25). Ainoastaan 4 % oli tyytymättömiä ja jokseenkin tyytyväisiä oli 33 %. Kukaan pääosin AKK:n kilpailuissa kilpailevista ei ollut tyytymätön.



Kuvio 25. Vastaajien tyytyväisyys tankkauspaikkoihin

Tankkausta koskien vastaajilla ei ollut kovin montaa kehityskohdetta. Eniten toivottiin, että tankkauspaikkoja olisi tarpeeksi monta. Osa halusi tankata mieluummin asemilla, osa taas huollossa. Tankkauspaikat haluttiin myös olevan merkattu selkeästi.

Niitä voisi olla ehkä jopa useampia. Tosin, vaikea on asemaa rakentaa rallia varten :D Toki veeautolla ei tarvi koko aikaa tankata jos pitää edes vähän ylimääräistä mukana.

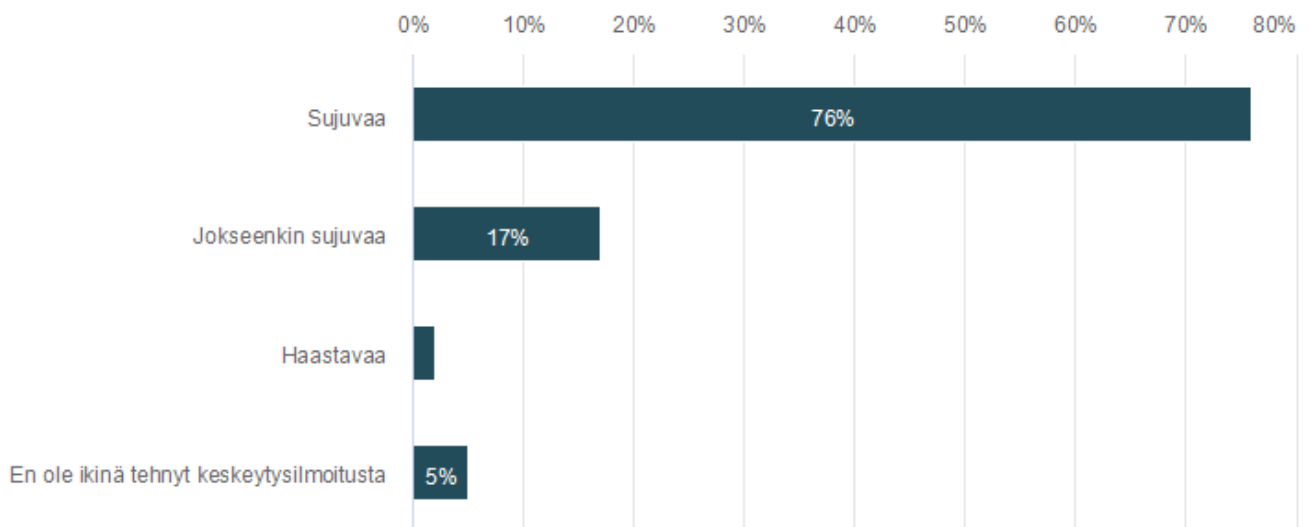
Pääasiassa hyvä kun tankataan asemilta eikä astioita tarvitse pitää mukana, mutta yleensä ne ruuhkautuvat kun kilpailijoiden lisäksi on muitakin käyttäjiä. Joskus jopa sääntöihin viralliseksi asemaksi merkitty asema ollut suljettu ja sehän tuotakaan ongelmaa pian kilpailijoille jos laskettu kulutus tiukalle. Mielellään useampi

mahdollisuus tankata reitillä riittävän tiuhaan. Kunhan se tapahtuu asemilla. Toki sit kannuista jos asemia ei vain reitille satu yms..

Jos keskitetty huolto ni tankkaus alue huoltoon.huollon turha liikkuminen pois joskus turhan kiire ja pitkiä matkoja

#### 4.23 Keskeyttäminen

Selkeästi suurimman osan vastaajista mielestä keskeytysilmoitusten tekeminen on sujuvaa (Kuvio 26). Ainoastaan 2 % kertoi sen olevan haastavaa ja 17 % jokseenkin sujuvaa.



Kuvio 26. Keskeytysilmoituksen tekemisen sujuvuus vastaajien mielestä

Keskeytysilmoituksen tekoon tuli kaikista kilpailun osa-alueista vähiten kehitysideoita. Keskeytysilmoitus tehtiin mielellään puhelimella tai sähköisesti. Tähän tarvittavan puhelinnumeron toivottiin olevan tiekirjassa. Tärkeää olisi myös, että tämä numero on oikea.

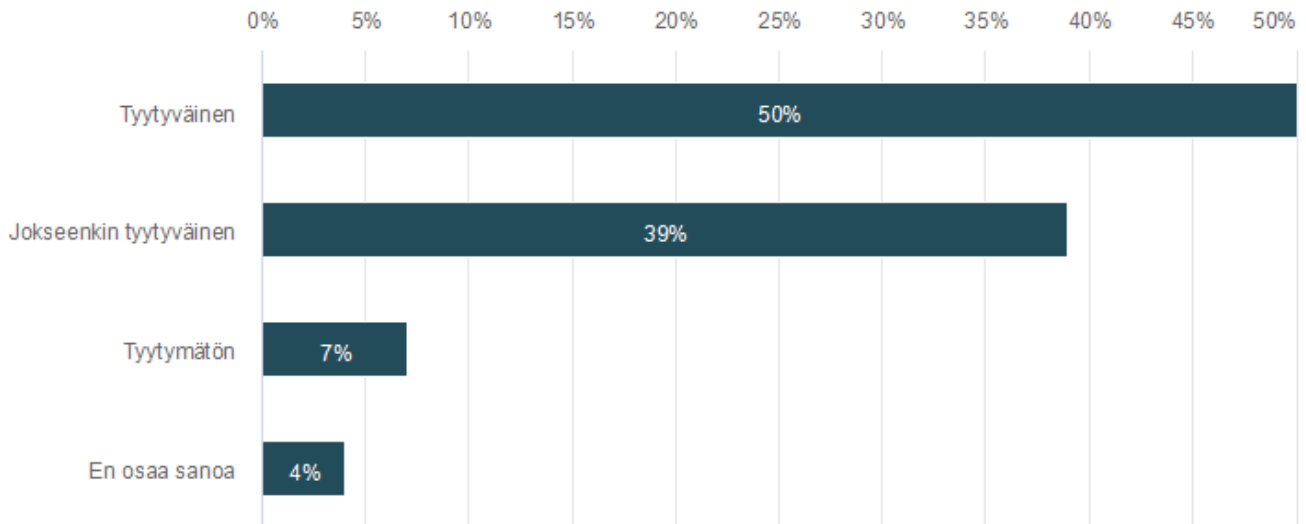
Kilpailunjohtoon ei ole kertaakaan saatu yhteyttä väärän numeron takia.

Sähköine tai puhelimella tehtävä on hyvä.

Tiekirjan joka sivulle keskeytys numero. Ei pelkästään infon sekaan.

#### 4.24 Kilpailujen maalit

Puolet vastaajista oli tyytyväisiä kilpailujen maaleihin (Kuvio 27). Jokseenkin tyytyväisiä oli 39 % vastaajista ja tyytymättömiä 7 %.



Kuvio 27. Vastaajien tyytyväisyys kilpailujen maaleihin

Kuten lähtöseremonioidenkin kohdalla, kilpailujen maaleihinkin kaivattiin lisää juhlavuutta ja yleisöä. Tässä kohtaa se ei kuitenkaan noussut esiin niin useasti kuin lähtöseremonioiden kohdalla. Osa toivoi, että palkinnotkin jaettaisiin jo maalissa, eikä tarvitsisi odotella kauaa.

Voisi olla enemmän juhlallisuuksia, etenkin isoissa kisoissa. Kyläkisoissa voisi jopa antaa melkein heti palkinnot syliin ja kotia.

Maalitapahtumat ovat ihan mukavia jos ne on viety ihmisten ilmoille. Pokaaleiden kanssa tuulettelu teollisuushallin takapihalla jälleen kolmen katsojan edessä ei hirveästi lämmitä mieltä.

Maalitapahtumiin kaivattiin osittain selkeämpiä ohjeistuksia. Kilpailun maalin haluttiin olevan ennakkovapaa, ja että se kerrottaisiin selkeästi ohjeissa.

Voisi ilmoittaa että ennakkovapaa vaikka säännöt sen sanoo.

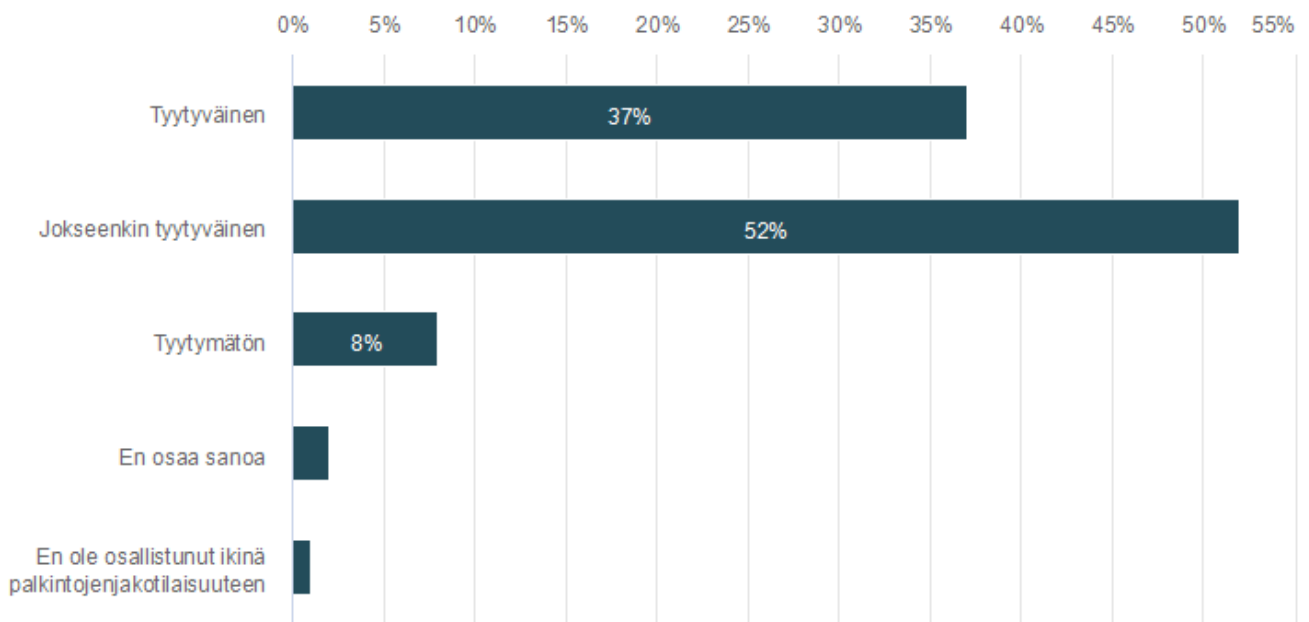
Selkeä ohje. Saako lähteä jos saa ja jos ei niin sekin. Myöskin ilmoitus heti milloin palkinnonjako on. Yleensä tahtovat muuttua mitä on kilpailija ohjeessa.

Maalin toivottiin olevan samassa paikassa, kuin lähtö. Lisäksi haluttiin, että ylipäättään on maali, jonne kaikkien kilpailijoiden tulee päästä, jotta suoritus hyväksytään.

Samaan paikkaan kuin lähtö. Kaikki lavan kautta.

#### 4.25 Palkintojenjakotilaisuudet

Noin puolet vastaajista oli vain jokseenkin tyytyväisiä kilpailujen palkintojenjakotilaisuuksiin (Kuvio 28). Tyytyväisiä oli 37 % ja tyytymättömiä 8 %. Erityisesti pääasiassa AKK:n kilpailuissa kilpailevat olivat vain jokseenkin tyytyväisiä (70 %). Sen sijaan HaMU:n ja Sauli:n vastaavista suurin osa oli tyytyväisiä. Toisaalta heistä tyytymättömiä oli suurempi prosentti kuin AKK:n (HaMU & Sauli 10 %, AKK 6 %).



Kuvio 28. Vastaajien tyytyväisyys palkintojenjakoihin

Palkintojen jakamistapa jakoi vastaajien mielipiteitä. Moni oli sitä mieltä, että palkinnot tulisi jakaa jo kilpailun maalissa ilman erillistä palkintojenjakotilaisuutta. Osa taas nimenomaan halusi erillisen palkintojenjakotilaisuuden. Ne, jotka halusivat palkinnot jaettavan jo maalissa, perustelivat usein tämän siksi, että he eivät halua jäädä odottelemaan palkintojenjakotilaisuutta. Osalla vastauksessa olikin toiveena, että tilaisuutta ei joutuisi odottelemaan liian kauaa. Toisaalta osa ei myöskään halunnut liian hätäistä palkintojenjakoa.

Kerran kolmostilan ajanut ja hyvin meni palkintojenjako kun kamat oli vaihtanut ja käveli sisälle tilaisuuteen niin nimi jo huudettiin, ehkä turhan hätäisiä jos jotain sa-nottava

Pytty maalissa kainaloon ja kotiin. Nykyaikana on niin hektistä hommaa ettei huvita jäädä odottamaan tuntikaupalla palkintojenjakoa. Välimatkat pitkiä ja kotiinki pitäisi päästä ajoissa

Yleistynyt käytäntö jakaa palkinnot mahdollisimman pian tai heti maaliin tultua on ihan hyvä. Toki joskus kiva kun se tilaisuus on yleinen, mutta silloin jakamis väli ei saisi kasvaa liian suureksi jotta pitempi matkalaisten pitää odotella koti matkalle pääsyä.

Se on hyvä että jaksotetaan niin että pääsee lähtemään jo kotiin kun tietty osa autoja on tullut . Esim oman luokan autot

Olisi mukava saada palkintojenjakoon enemmän porukkaa mukaan. Pieni ”porkkana” siis sinne saapumiseen ja paikalle jäämiseen olisi mukava kehittää.

Ennen vanhaan odotettiin palkintoja kisapaikalla ja vietettiin aikaa ja keskusteltiin tuttujien ja tuntemattomien kanssa, nyt se kaikki on poissa.

Tämänkin asian ohjeistukseen kaivattiin toisinaan lisää selkeyttä.

Tiedotus kunniaan. Lupaukset lunastettava kuten muutoinkin, esim kilpailijaohjeessa...

Netissä voisi lukea palkittavien lukumäärä luokittain

Palkintojenjaon paikka ilmoitettava selkeästi sekä tarvittaessa myös aikataulu mikäli sellainen on.

Palkintojenjakotilaisuuksinkin kaivattiin osittain lisää juhlavuutta ja parempia palkintoja.

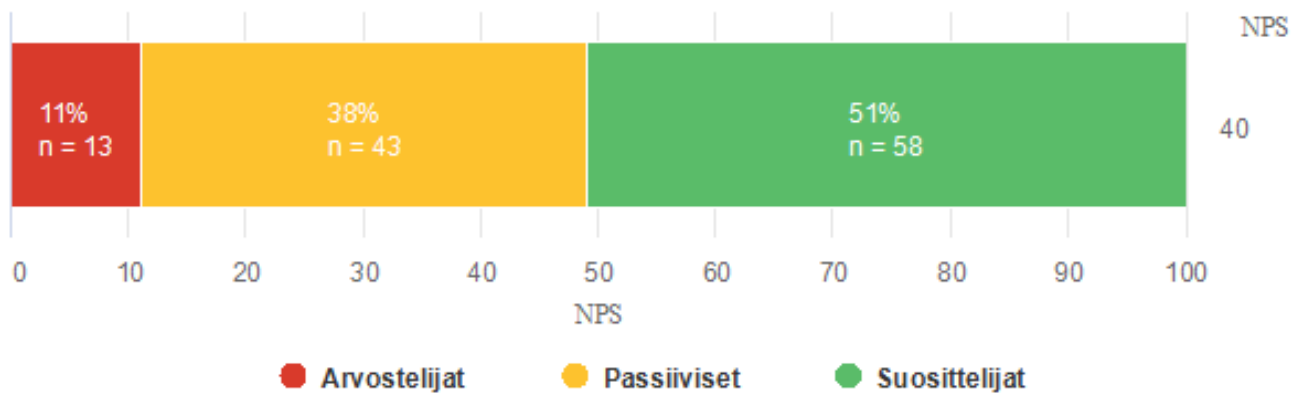
Raha on tiukassa ja sen ymmärää ja se näkyy palkinoissa

Enemmän juhlallisuutta varsinkin arvokisoissa.

## 4.26 Turvallisuus

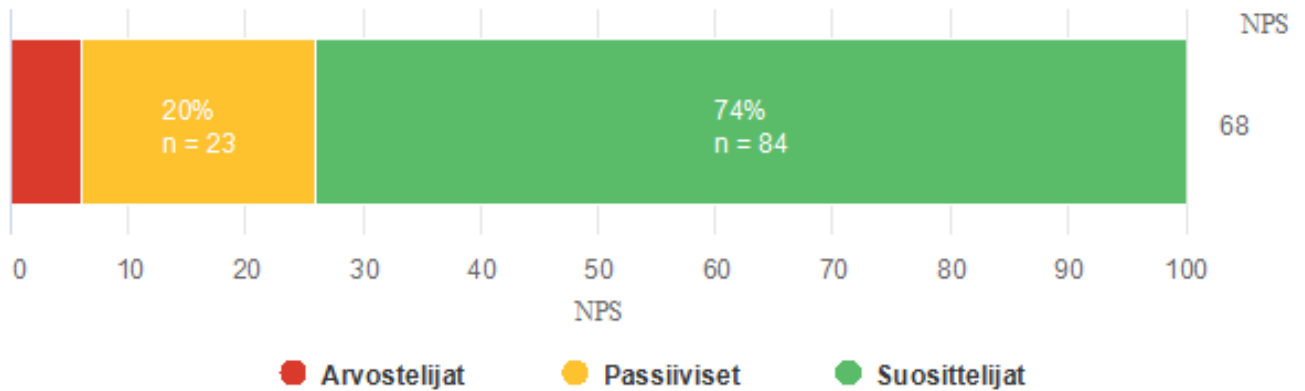
Vastaajien mielipiteitä rallikilpailujen turvallisuudesta kysyttiin kolmella kysymyksellä, joihin he vastasivat asteikolla 0–10 siten, että 0 oli negatiivisin ja 10 positiivisin mielipide asiasta. Tämän jälkeen vastaajilla oli jälleen mahdollisuus vastata avoimeen kysymykseen heidän omilla kehitysehdotuksillaan.

Kysyttäessä, kuinka turvalliseksi kilpailijat tunsivat olonsa kilpailun aikana, 51 % vastasi asteikolta 9 tai 10 (Kuvio 29). 38 % vastasi 7 tai 8 ja 11 % alle tämän. Pääasiassa AKK:n kilpailuihin osallistuneista vastaajista vain 2 % vastasi alle 7. Suurin prosentti alle 7 vastanneita oli HaMU:n kilpailuihin pääasiallisesti osallistuvissa.



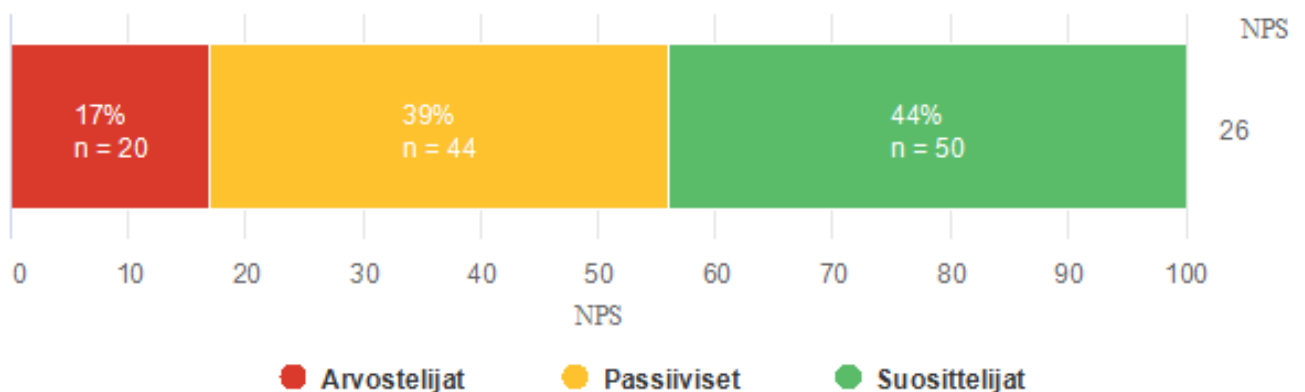
Kuvio 29. Diagrammi vastauksista kysymykseen: Kuinka turvalliseksi tunnet olosi kilpailun aikana?

Vastaajista 74 % vastasivat 9 tai 10, että kilpailijoiden turvavarusteet ovat riittävät (Kuvio 30). 7 tai 8 vastasi 20 % ja alle tämän 6 %. Kuten edellisessä kohdassa pääasiassa AKK:n kilpailuissa kilpailevista 2 % vastasi alle 7 ja HaMU:n kohdalla tämä prosentti oli taas isoin. Sen sijaan toisin kuin edellisessä kohdassa kukaan pääasiassa Sauli:n kilpailuissa kilpailevista ei vastannut alle 7.



Kuvio 30. Kilpailijoiden turvavarusteiden riittävyys vastaajien mielestä

Kilpailunjärjestäjien turvatoimet kohtasivat selvästi enemmän kritiikkiä, kuin kilpailijoiden turvavarusteet. Jopa 17 % vastaajista vastasi tähän kohtaan alle 7 (Kuvio 31). 44 % vastasi 9 tai 10 ja 39 % 7 tai 8. Tässä kohtaa myöskään mikään liitoista ei selvinnyt ilman kritiikkiä. Alle 7 vastasi AKK:n kilpailuissa pääasiallisesti kilpailevista 15 %, HaMU:n 23 % ja Sauli:n 19 %.



Kuvio 31. Vastaajien tyytyväisyys kilpailunjärjestäjän turvatoimiin

Tässä kohtaa vastauksissa nousi jälleen esiin sama asia, kuin jo erikoiskokeista puhuttaessa: keskinopeuksia halutaan saada alaspäin. Myös erikoiskokeiden merkintä mainittiin tässäkin useasti erityisesti vaarallisissa paikoissa.

Nopeuksia koittaa hillitä, mutta keinotekoiset hidasteet ja varsinkin oikaisu esteet sijoittaa niin jotta ne näkyvät ajoissa ja niiden takia ei tarvitse esim mutkassa korjata linjaa. Välillä selkeästi muusta luonteesta poikkeavia paikkoja jätettyä merkittämättä ja jopa vaarallisia sellaisia. Pääasissa kuitenkin ollut kohtuu hyvä linja merkeillä.



Ns. Runkipaikkoja täytyy alkaa merkkamaan. Muuten kuolemia tulee tapahtumaan lisää. Pahinta olisi että liikennevakuutuksen korvaus ei olisi voimassa. Nykyinen käytäntö johtaa siihen että liikennevakuutus ei korvaa enää hlövahinkoja ja niihin tarvitaan erillinen vakuutus. Se ainakin 10 kertaistaa hinnan. Kuvittele jos vakuutus per ralli olisi 500€?

Hitaampia erikoiskokeita, oli sitten nuotista tai ilman. Selkeämpi merkintälinja, merkataan vain ne oikeasti vaaralliset paikat ja muut ilman, ettei pimeään kuski luota liikaa siihen että jokainen kääntyvä on merkillä

Merkkaamalla vaaralliset paikat(esim kivet ulkokurvissa) tai asentamalla paaleja.

huomiot vain oikeasti vaarallisiin paikkoihin, ei esim. keskellä suoraa oleva silta sellaista tarvitse

Yhteneväinen merkintälinja. Oikeesti vaarallisiin huomio/vaaranmerkki. Jos haluaa jonkun mutkan/hypyn merkata, niin pitäisi siis merkata kaikki samanlaiset.

Yhtenäinen merkintälinja ja ohjaavat siimat mäkeen. Rallissa voi aina sattua jotain ja jokasta ulosajoa ei voi estää.

Yhtenevä merkintälinja. Merkeillä pahat pois ja ne siimat nyt oikeasti hel\*\*\*\*iin sotkemasta kilp ajatuksia.

Huomio merkkejä ja ohjaavia nauhoja saisi olla enemmän ja niille nauhoille toimituksia joka korjaa jos nauja katkee

Kunnon merkinnät jotta näkee kumpaan suuntaan kaksihaarisista risteyksistä mennään. Lippusiimoille parempi vartiointi. Tiet hitaammaksi!!!!!!

Ajettavan tiestö pienemmille teille, jo pelkästään keskinopeudet kertoo tietyillä alueilla karua kieltä. Kyllä rallissa silti kovaa mennään aina, vaikka ei nykyautoilla ajettaisikaan jatkuvasti 5-vaihteella rajoittajalla. Merkintälinjaa en muuttaisi, sen näkee jokainen niin yksilöllisesti.

Erikoiskokeita koskien mainittiin myös pelastuskalustot, hälytyslaitteet ja yleisön sijoittuminen. Myös perusnuotteja kaikille kilpailijoille ehdotettiin.

Yhä edelleen reiteille jätetään reikiä, muutama henkilö tekemään perusnuotit kilpailijoille jaettavaksi.

Evyy autot pakolliseksi joka ek.lle ja 2-4 lanssia

Hälytyslaitteet samanlaiset, kuin sm kisoissa kaikkiin kisoihin

Toinen jo aiemminkin puhututtanut asia oli kilpailujen katsastukset. Turvavarusteisiin oli muutenkin joillakin sanottavaa.

autojen kuntoon pitäisi kiinnittää enemmän huomiota. Vanhemman säännön autoihin saisi olla mahdollisuus kaarien parannuksiin, ja ne olisi myös pakolliset tehdä.

Yleisön sijoittuminen. Ajovarusteiden ja penkkien valmominen. Kaaripehmusteiden lisääminen, mutta sitä ei saa sijoittaa vaaralliselle alueelle, mikä taas voisi lisätä loukkaatumisriskiä.

Oikeat kilpa-autokatsastajat katsastuksiin, selkeät ja vakavat turvallisuuspuutteet käskettävä korjaamaan tai kilpasuorite hylätään (vöiden / penkkien kunto ja -kiinnitys, kypärät, hansit, KAARIEN kunto jne.). Pätkillä selkeät vaaranpaikat reilusti huomiolla (isot puut / pylväät lähellä tietä ulkokurvissa, puottavat hypyt ja nypyt jne)

akk mukaiset turvavarusteet auto ja henk koht tarvikkeet

Akk kisoissa turvallisuus hyvällä tasolla. Muilla ei taida oikeen olla vielä järki päässä kaikkien asioiden suhteen. Esim läppäpenkit, hans ym. täytyisi olla pakolliset kaikkialla. Myöskään hisseautojen turvavarusteiden ei pitäisi enää vastata aikauden sääntöä.

Hamu autojen punakilpi vuosi katsastukset pakollisiksi. Ei eri vapauksia

Kahtokaa siellä katastuksessa muutakin kun ne valot

Jokainen kilpailija vastaa itse omasta turvallisuudestaan. Jos kilpailija ei itse ymmärrä asiaa niin kyllä kilpailunjärjestäjällä pitää olla munaa ottaa auto pois viivalta. Vanha luokkakaarisääntö saatava kaadettua.

Vastaajat nostivat esiin myös niin toimitsijoiden kuin kilpailijoiden koulutuksen. Lisäksi mainittiin myös näiden henkilöiden valvonta.

Kolmion ja ok-kyllin käyttö (myös poisto) valvottava.

Pätkät pienemmille teille, jolloin keskinopeudet laskevat. Koulutuksessa panostettava myös turvavarusteisiin ja niiden oikeanlaiseen käyttöön. Monikaan ei tunnu

tietävän esim. miten vyöt tulee säätää itselle sopivaksi, jotta niistä saadaan paras teho ulosajotilantessa. Myöskään penkin oikeasta koosta ja sen vaikutuksesta turvallisuuteen ei tunnu olevan ymmärrystä. EK:n lähdössä voisi esim. Ekpäällikkö vilkaista, että vyöt ja kypärä on varmasti kiinni ja tiukalla, sekä hans vöiden alla niinkuin kuuluu.

"Hamukisoihin" turvatarkkailija. Silloin kisojen välinen merkkilinja ei poikkeaisi niin rajusti keskenään, ja muihinkin turvallisuusasioihin tulisi ns. standardi. Hamun kisoista esimerkiksi Yellow Racing Joutsan suunnalla järjestää ensiluokkaisia kisoja, jotka kestävät täysin vertailun Akk:n kisoihin laadun ja turvallisuuden puolesta. Valitettavasti kaikkialla asioita ei osata/haluta tehdä niin hyvin, joten joissain kisoissa on tullut vastaan aika hurjakin tapauksia. Akk:n kisoissa pääasiassa turvallisuuspuoli on hyvällä mallilla.

Hamu-ralleissa tulisi kiinnittää enemmän huomiota auton turvallisuuteen. Myös Hansin käytön kanssa tulisi opastaa kilpailijoita enemmän hamu-ralleissa

Seurat vois esim pitää ensiapukoulutusta. Ja voisi hyvä olla vaikka pakollinen jokaiselle.uusinta esim 5 v.välein..nykyään on mahdollista räätälöidä ensiapukurssi just rallin tarpeisiin.näin siitä saataisiin mielenkiintoinen ja tarpeellinen.

#### 4.27 Muut kehityskohteet

Kyselyn lopussa vastaajilla oli mahdollisuus ehdottaa muita kehitysideoita rallikilpailuja koskien. Jo aiemmissa kohdissa oli mainittu, että kilpailujen monessa osa-alueessa kaivattaisiin enemmän yhtenäisyyttä ja yhteistyötä eri liittojen välillä. Tämä nostettiin tässäkin kohtaa esiin.

Yhteistyö 3 lajiliiton kanssa...sovittaisiin yhteiset turvamääräykset. Myös yhteiset kilpailut täytyisi onnistua...kulpaauto katsastus pakolliseksi joka liitossa.sekin on turvallisuuteen vaikuttava asia..yhtenäinen puolueeton turvatarkjailu asiantuntija delegaatio olisi hyvä joka tarkistaisi rallin reiti ym turvallisuusasiat.

Kilpailijat toivoivat osittain parempaa kilpailujen markkinointia ja parempaa näkyvyyttä sosiaalisessa mediassa.

Välillä, varsinkin näitä harrasteralleja ajetaan niin, että edes paikkakuntalaiset eivät tiedä että sellainen on, eli tiedottaminen/mainostaminen yleisölle.

Liitoilla (Oma liittomme Saul) pitää olla aktiivit Somessa, jotka ylläpitää ja tuo esille omien jäsenseurojensa tietoa ja tapahtumia, ja se, että aktiiviset ja vähemmän

aktiiviset entiset kuljettajat ymmärtävät kuinka helppo lajin pariin on palata nykyisellä harrasteralli tasolla. Tunnettavuutta ja toimijoiden esittelyä pitää olla.

Kilpailuissa toivottiin käytettävän vähemmän paperia ja enemmän sähköisiä ratkaisuja esim. Sportitya. Kansainvälisen aikakortin käyttöä ehdotettiin.

Vähemmän paperia- enemmän teknologiaa

Sportity pakolliseksi ilmoitustauluksi

Kansainvälinen aikakortti käyttöön.

Erikoiskokeista oli toiveita tässäkin kohtaa. Toivottiin enemmän yleisöerikoiskokeita ja ylipäättäen erikoiskoekilometrejä. Kaksi kertaa ajettavia erikoiskokeita ei haluttu. Osallistumismaksut toivottiin määräytyvän erikoiskoekilometrien mukaisesti.

Ilmoittautumismaksu pitäisi olla hinnoiteltuna myös hinta per ek kilometri. Tai ainakin se pitäisi ilmoittaa. Varsinkin AKK ulkopuolella rallien taso vaihtelee ja varsinkin merkkkauslinja. Harraste ja 3 liiton puolella pitäisi miettiä yhtenäinen linja joka parantaa kilpailijoiden turvallisuutta. Myös AKK

Yleisö-ek yms karnevaalia lisää...

Enemmän ek kilsoja. Tosin ymmärrän kilpailunjärjestäjän haasteet talkooporukan haalimisessa ja teiden luvituksessa

Jätetään kaksikertaa ajettavat pois ajetaan vain kerran

Kilpailujen toivottiin alkavan nykyistä aiemmin. Myös kilpailujen luokista oli tässäkin kohtaa sanottavaa.

3 kattojärjestöä saisi istua alas ja sopia riitansa. F cupissa liikaa luokkia ja nuottiluokka ihan turha. Vanha kunnon fcup takaisin. SM sarja ainoaksi nuotitettavaksi luokaksi ja ehkä historic. F cupissa voi olla nuottiluokla mutta se joutuu lähtemään viimeisenä, ongelma on samassa kisassa ajavien nuottikuskien ja nuotittomien kanssa on se että kilpailussa toinen saa ennakkotiedon ja toinen ei, toinen joutuu eriarvoiseen asemaan kilpailutilanteessa kun saman tiimin autoilla ajetaan kahdessa eri luokassa.

kilpailujen aloitus aikaisemmaksi. sprintit esim klo 10-11 ja ralli klo 10 -->

Tässä kohtaa nostettiin esiin myös huoli rallin katsojien tämänhetkisestä kehityksestä.

Huolestuttavaa on tämä ns. ”ammattikatsojien” kehitys rajumpaan suuntaan. Nyt muovataan reittiä, piiloudutaan ja pisteetetään julkisesti ulosajoja niiden vakavuuden mukaan. Tuntuu kuin toisen hengellä ja loukkaantumisvaaralla ei olisi mitään merkitystä, ei ole luottavainen olo oikeasta, vilpittömästä avun saannista ulosajon sattuessa. Näillä on vain kiire saada kaikki Youtubeen äkkiä, kun romua lentää ja kanssakulkijoihin sattuu (henkisesti tai fyysisesti), mitä pahemmin omakotitalon hintaiset laitteensa laittaa p\*\*\*aksi, mitä lähemmäs loukkaantumista mennään, sitä paremmat kommentit ja pisteet saa (ja sillä tuntuu saavan myös varmemmin kuvansa SoMeen, ennemmin kuin siistillä ja hyvin kulkevalla kalustolla). Tämä kaikki naamioidaan ”liinamies-auttaa” hyveen taakse, eli ainainen ”me autetaan teitä”-argumentti on vain kilven kiilloitusta jolla peitetään se oikea agenda.

## 5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tuloksista päätellen jokaisessa rallikilpailujen osa-alueessa on jotakin kehitettävää, mutta näkemykset saattoivat erota samankin asian suhteen, kuten esimerkiksi kilpanumeroiden koon kohdalla. Tämä ei ole mitenkään yllättävää, sillä harva asia on täydellinen ja kaikesta voi löytää jotakin kehitettävää. Se, että jossakin asiassa on kehitettävää, ei kuitenkaan automaattisesti tarkoita sitä, että se olisi suorastaan huono. Silti asiakkaiden eli tässä tapauksessa kilpailijoiden mielipiteitä kehityksen suhteen on tärkeää kuunnella, jotta heidän innostuksensa lajiin säilyy.

Eniten kehitettävää korkeimman tyytymättömyysprosentin perusteella on kilpailupaikan vessoissa ja pukeutumistiloissa, sekä lähellä perässä katsastuksissa ja lähtöseremonioissa. Vessoihin ja pukeutumistiloihin oli myös selkeästi vähiten tyytyväisiä vastaajia, ja katsastuksilla ja lähtöseremonioillakin tyytyväisten määrä oli alhaisemmasta päästä. Muita vähiten tyytyväisiä vastaajia keräsivät kilpailupaikalle saapumisen järjestelyt, sekä tiekirjat ja kartat. Näiden lisäksi vähinten tyytyväisiä vastaajia olivat keränneet myös osallistumisen peruminen ja nuotitusjaksot, mutta tässä kohtaa on huomioitava, että moni vastaajista ei ollut koskaan perunut osallistumistaan tai nuotittanut, mikä vaikutti paljon asiaan.

Eniten vastauksia avoimiin kysymyksiin kehityskohteista ja -ehdotuksista oli selkeästi erikoiskokeiden kohdalla. Tämän lisäksi suurimassa osassa vastauksista toistui sama asia, mikä toistui vielä uudelleen useaan kertaan turvallisuudesta kysyttäessä. Erikoiskokeiden keskinopeuksien alentaminen on selkeästi asia, joka vaatisi ratkaisuja. Ratkaisuja olisikin tälläkin hetkellä saatavilla, mutta ongelmana on, että nämä ratkaisut lisäävät useimmiten kilpailujen järjestämisen kustannuksia, mihin kaikilla järjestäjillä ei ole varaa. Samaan aikaan nytkin 44 % vastaajista oli sitä mieltä, että osallistumismaksut ovat liian kalliita. Muita eniten vastauksia keränneitä kohtia olivat katsastukset, tiekirjat ja kartat, sekä kilpailupaikalle saapumisen järjestelyt. Asioita, jotka nousivat esiin jo tutkittaessa eniten tyytymättömiä ja vähiten tyytyväisiä keränneitä osa-alueita.

Huolestuttavaa on, että eniten kehittämistä kaipaavien asioiden joukossa ovat katsastukset ja erikoiskokeet. Molemmat asioita, jotka liittyvät erittäin vahvasti kilpailujen turvallisuuteen. Lisäksi suurin osa molempien kehitysehdotuksista ja -kohteista liittyi nimenomaan turvallisuuteen. Turvallisuudesta kysyttäessä vastaajat olivatkin eniten tyytymättömiä kilpailunjärjestäjien turvatoimiin. Ja tämä koski kaikkia liittoja.

Asioita, jotka nousivat esiin monessa kohtaa kyselyn aikana vastaajien toimesta, olivat erityisesti selkeys ja yhtenäisyys, joita kaivattiin enemmän. Selkeyttä kaivattiin niin dokumentteihin, kuin erinäisten asioiden ohjeistuksiin ja huoltoalueisiin. Yhtenäisyyttä taas kaivattiin niin yksittäisten kilpailujen, kuin lajin liittojen välillä. Useassa kohtaa vastaajat olivat sitä mieltä, että eroja on toisinaan liikaa, mikä taas voi aiheuttaa sekaannusta. Tämäkin asia siis liittyy osittain selkeyteen.

Jos taas tutkitaan, mitkä asiat tuntuvat kaipaavan vähiten kehittämistä, eniten tyytyväisiä vastaajia oli keskeytysilmoitusten tekemisessä. Muita paljon tyytyväisiä vastauksia keränneitä olivat kilpailuihin ilmoittautuminen, erikoiskokeiden lähdöt ja tankkauspaikat. Vastaavasti vähiten tyytymättömiä vastaajia oli nuotitusjaksoilla. Erittäin lähellä perässä tulivat tässäkin kohtaa keskeytysilmoitusten tekeminen ja kilpailuihin ilmoittautuminen, sekä huoltoalueet.

Keskeytysilmoitusten tekemisestä oli myös vähiten kehityskohteita ja -ideoita. Myös tankkauspaikkoja koskien näitä oli vähemmän, samoin kuin kilpailuihin ilmoittautumisella ja osallistumisen perumisella. Voikin siis päätellä, että ainakin keskeytysilmoitusten tekeminen ja kilpailuihin ilmoittautuminen ovat tällä hetkellä toimivimmat kilpailujen osa-alueet.

## 6 POHDINTAA

### 6.1 Tutkimuksen hyödynnettävyys ja jatkotutkimus

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, oliko kansallisen tason rallikilpailuissa jotakin kehitettävää kilpailijoiden näkökulmasta. Ja mikäli jotakin on, mitä se olisi. Molempiin kysymyksiin saatiin paljon selvyyttä tutkimuksen myötä. Kuten tutkimuksessa kävi ilmi, kehityskohteita on paljon. Hyvä asia oli, että vastaajat kertoivat rohkeasti, missä asioissa erityisesti tulisi kehittyä, sekä omista kehitysehdotuksistaan näihin asioihin. Tämän avulla kilpailunjärjestäjien on helppo huomata paremmin kehityskohteita omissa kilpailuissaan, sekä tapoja, joilla he saavat järjestettyä niistä entistä parempia.

Kyselyn palauteosiossa moni vastaaja oli iloinen siitä, että tällaista tutkimusta tehdään, ja todella toivoi, että tästä olisi hyötyä. Jotta tutkimuksesta olisi hyötyä, on tärkeää, että kilpailunjärjestäjät saavat tutkimuksen tuloksia tietoonsa. Tämänkin jälkeen hyödyllisyys riippuu siitä, kuinka paljon nämä järjestäjät oikeasti sisäistävät tutkimuksessa esiin nousseet asiat ja ottavat ne huomioon kilpailuja tehdessään. Jokaiseen rallikilpailujen osa-alueeseen tuli erittäin hyviä huomioita, jotka kilpailunjärjestäjien olisi hyvä ottaa huomioon.

Jatkotutkimusmahdollisuuksia tähän tutkimukseen on jonkin verran. Tässä tutkimuksessa, keskityttiin enemmän rallikilpailuihin kokonaisuutena ja yleisellä tasolla. Mikäli tuntuu siltä, että asialle olisi tarvetta, yksittäisiin asioihin tai ryhmiin voitaisiin jossakin toisessa tutkimuksessa keskittyä tarkemmin, kuten turvallisuuteen tai kilpailujen reitteihin ja erikoiskokeisiin, tai esimerkiksi naisharrastajiin. Toinen jatkotutkimusmahdollisuus on tehdä samankaltainen kysely muille rallikilpailuihin osallistuville, kuten yleisölle tai työntekijöille. Näistä tutkimuksista tulisi luultavasti hyvin erilaisia tuloksia, joita voisi verrata tämän tutkimuksen tuloksiin, ja siten luoda rallikilpailuista mahdollisimman toimivia kokonaisuuksia.

### 6.2 Opinnäytetyöprosessi

Opinnäytetyöprosessi alkoi syksyllä 2021 aiheen valinnalla ja opinnäytetyösuunnitelman tekemisellä. Tämän jälkeen seurasi noin puolen vuoden mittainen tauko, jolloin vähäistä suunnittelua lukuun ottamatta työssä ei tapahtunut mitään, koska muut asiat vaativat voimavarojani.



Syksyllä 2022 opinnäytetyöprosessi pääsi kunnolla liikkeelle yleisestä tavasta hieman poiketen kyselylomakkeen suunnittelulla, eikä niinkään laajamittaisella tiedonhauulla. Tämä johtui siitä, että omat tietoni aiheesta olivat jo valmiiksi niin kattavat. Lisäksi omassa lähipiirissäni on lajia harrastavia ihmisiä, joten kun itseltäni unohtui jotakin, he pystyivät tekemään ehdotuksia kyselyä koskien. Tiedonhakua tehtiin pitkin opinnäytetyöprosessia aina tarvittaessa.

Kyselyn valmistuttua sitä jaettiin aluksi suoraan lähipiirini lajia harrastaville tutuille, ja hieman myöhemmin lajin parissa toimivan yhdistyksemme Facebook-sivuilla, sekä suljetussa Facebook-ryhmässä lajiin liittyen. Vastaajille annettiin myös lupa jakaa kyselyä omille rallia harrastaville tutuilleen. En laittanut kyselyä heti yleiseen levitykseen siitä syystä, että huolena oli, että kyselyyn vastaa täysin ulkopuolisia henkilöitä. Kun kuitenkin kävi ilmi, että kyselyn laajamittaisempi jako oli tarpeellista vähäisen vastaajamäärän vuoksi, tämä tehtiin.

Aineistonkeruuvaiheen ollessa loppupuolella alkoi työn kirjoitusvaihe. Tässä vaiheessa kirjoitettiin raportin teoriaosuus. Teoriaosuudessa oli toisinaan hieman hankaluuksia löytää sopivia lähteitä. Ralli lajina muuttuu melko usein ja nopeasti, jonka vuoksi myös lähteet vanhenevat nopeasti. Ongelmana myös toisinaan oli se, että jokin asia on lajin parissa aivan yleisessä tiedossa, mutta tälle lähteen löytäminen osoittautuikin hankalammaksi. Ongelmista kuitenkin lopulta selvitettiin.

Aineistonkeruun päätyttyä ja jo hieman sen aikanakin analysoitiin tutkimuksen tuloksia. Tulosten analysoinnissa apuna käytettiin Webropol-ohjelmaa ja Excel-taulukoita. Tulosten analysointi sujui pääosin ongelmitta. Pari kertaa avointen kysymysten vastauksien kohdalla piti hieman miettiä, mitä vastaaja tarkoittaa, mutta uskoisin, että vastausten oikeat merkitykset löytyivät lopulta.

Tutkimuksen raportoinnissa halusin antaa mahdollisimman paljon äänen vastaajille, jonka vuoksi suoria lainauksia avoimista kysymyksistä on käytetty melko paljon. Toisinaan pienen ongelman muodostikin se, että hyviä vastauksia olisi ollut niin paljon, mutta osa täytyi jättää pois. Raportin tuloksia käsittelevästä osuudesta tuli melko pitkä, sillä käsiteltäviä aihealueita oli paljon, ja monesta kohtaa vastaajilta tuli paljon materiaalia, jota hyödyntää.

Kokonaisuudessaan opinnäytetyöprosessi sujui suurimmilta osin ongelmitta. Vastaajien aktiivisuus oli tässä merkittävä tekijä, ja toivonkin, että tämä osoittautuu hyödylliseksi ja rallin kilpailijoiden toiveet tulevat kuulluiksi. Itselleni aiheeseen paneutuminen oli helppoa ja

kiinnostavaa, sillä ralli on ollut jo lapsesta asti minulle erittäin tärkeä ja läheinen asia. Jotta laji säilyy elossa, se tarvitsee aktiivisia harrastajia, ja jotta näin olisi, lajin täytyy pysyä mielekkäänä heille. Tämän vuoksi koen tärkeänä, että lajia kehitetään sen harrastajien toiveiden mukaisesti.

## LÄHTEET

- Ajaksi Oy. (2022). *Reeti-Ralli: Lähtöön oikeutetut*. <http://ajaksi.online/ralliarkisto/lahtoluetteloview.php?kisaid=240>
- AKK Motorsport ry. (2022). *Autourheilun sääntökirja 2021*. <https://www.autourheilu.fi/saantokirja/saantokirja-2021/>
- Harrastemoottorieurheilun Keskusjärjestö ry. (i.a). *Harrasterallisarjan 2022 säännöt*. <https://harrastemoottorieurheilu.fi/wp-content/uploads/2021/12/SAANNOT-HRS-Mestaruus-2022.pdf>
- Harrastemoottorieurheilun Keskusjärjestö ry. (2022a). *Harrastemoottorieurheilun Keskusjärjestö Ry:n tekniikkasäännöt ja kuljettajan ajovarusteet*. <https://harrastemoottorieurheilu.fi/wp-content/uploads/2022/01/HAMUN-TEKNIKKASAANNOT-JA-KULJETTAJAN-AJOVARUSTEET-2022-R1-Paivitetty-20.1.2022.pdf>
- Harrastemoottorieurheilun Keskusjärjestö ry. (2022b). *Kilpailun järjestäminen ja osallistuminen*. <https://harrastemoottorieurheilu.fi/wp-content/uploads/2022/06/Kilpailun-jarjestamista-ja-osallistumista-koskevat-saannot-19.4.2022.pdf>
- Heikkilä, T. (2008). *Tilastollinen tutkimus*. (7. painos). Edita.
- Hollo, L. (2022). Raliharrastajat jakautuivat. *Vauhdin Maailma*, 01, 46–49.
- Jyrhämä, A. & Mattelmäki, T. (2015). *Palvelumuotoilu saapuu verkostojen kaupunkiin*. Aalto Yliopisto.
- Karhu, O. (2022). *Raju ulosajo rallikilpailussa Raaseporissa – auto hajosi kahtia, kuski ja kartanlukija loukkaantuivat*. <https://yle.fi/uutiset/3-12597921?origin=rss>
- KITI. (2022). *RTRC-Ralli: Osallistujat*. <https://akk.autourheilu.fi/Public/Kiti/Competition/CompetitionOpen.aspx?id=15139&>
- Nylund, J. (1999). *Suomen ralliautoilun historia*. Alfamer / Karisto Oy.

Pahkinen, E. (2018). *Ralliajon perusteet: Ajotekniikalla tuloksiin.* (2. painos). Alfamer Oy.

Poliisi. (2022). *Keuruulla on tapahtunut kuolemaan johtanut rallionnettomuus.* <https://poliisi.fi/-/keuruulla-on-tapahtunut-kuolemaan-johtanut-rallionnettomuus>

Rally Team Palokka. (2022). *Takomoralli: Kilpailukutsu/säännöt.* <http://ajaksi.fi/wp/wp-content/uploads/2022/05/Kilpailukutsu-TAKOMO-RALLI-16.7.20222.pdf>

Ronkanen, S & Karjalainen, A. (2008). *Sähköä kyselyyn! WEB-kysely tutkimuksessa ja tiedonkeruussa.* Lapin yliopistopaino.

Saarelainen, A. (2019). *Muotoilua meillekin! Muotoilu- ja brändiopas yrittäjälle.* Konsultointi Paavo ja Liisa Oy.

Suomen Autourheiluliitto oy. (i.a). *Ohjeet kilpailun järjestämiseen ja osallistumiseen.* <https://www.suomenautourheiluliitto.fi/kilpailuohjeet/>

Suomen Autourheiluliitto oy. (2021a). *Luokka, tekniikka ja turvallisuus säännöt.* <https://www.suomenautourheiluliitto.fi/tekniikka/>

Suomen Autourheiluliitto oy. (2021b). *R-Rallicup SARJASÄÄNNÖT 2022.* <https://www.suomenautourheiluliitto.fi/rallicup-saannot2022/>

Tuulaniemi, J. (2011). *Palvelumuotoilu.* Talentum Media Oy.

Vanhanen, E. (2014). *Flat Out – Täysillä: Rallikirja suomalaiseen makuun.* Alfamer/Karisto Oy.

Vehkalahti, K. (2008). *Kyselytutkimuksen mittarit ja menetelmät.* Tammi.

Webropol. (i.a). *Automaattinen kyselytutkimuksen raportointi.* <https://webropol.fi/kysely-ja-raportointityokalu/analysoi-ja-visualisoi/>

Yellow Racing Team. (2022). *Reeti ralli: Kilpailukutsu.* <http://ajaksi.fi/wp/wp-content/uploads/2022/07/Kilpailukutsu-Reeti-ralli-17.9.2022-V1.0.pdf>

Yläkemijoen Urheiluautoilijat Ry. (2022). *Kilpailun säännöt*. <file:///C:/Users/Omistaja/Downloads/27.%20Snow%20Rally%20Rings%202022%20.pdf>

## LIITTEET

Liite 1. Kyselylomake

## Liite 1. Kyselylomake

### Kansallisten rallikilpailujen kehitysmahdollisuudet

Pakolliset kysymykset merkitty tähdellä (\*)

Tervetuloa vastaamaan kyselyyn. Tämä tutkimus on osa opinnäytetyötäni Seinäjoen Ammattikorkeakouluun. Tutkimuksen tarkoituksena on saada tietoa siitä, onko kansallisen tason rallikilpailuissa jotakin kehitettävää kilpailijoiden näkökulmasta, ja mikäli on, mitä, ja hyödyntää tätä tietoa rallikilpailujen kehittämässä. Tutkimus koskee ainoastaan rallikilpailuja (ei rallisprinttejä). Kysymyksiin vastaamiseen menee noin 20 minuuttia. Tutkimuksen teossa ja raportoinnissa pidetään huolta siitä, että antamasi vastaukset eivät päädy muiden ihmisten käsiin eikä henkilöllisyytesi paljastu missään tutkimuksen teon vaiheessa. Antamiasi vastauksia käytetään vain tätä tutkimusta varten. Tutkimukseen osallistuminen on vapaaehtoista. Kiitos paljon osallistumisestasi tutkimukseen.

#### Henkilökohtaiset taustatiedot

##### 1. Ikä \*

- alle 18
- 18-30v
- 31-50v
- yli 50v

##### 2. Sukupuoli \*

- Mies
- Nainen

- Muu
- En halua kertoa

**3. Kilpailetko kuljettajana vai kartanlukijana? \***

- Kuljettaja
- Kartanlukija
- Molemmat

**4. Minkä liiton/liittojen kilpailuissa olet kilpaillut? \***

- AKK-Motorsport
- Harrastemoottoriurheilun Keskusjärjestö
- Suomen Autourheiluliitto

**5. Minkä liiton kilpailuissa olet pääasiallisesti kilpaillut viimeisen vuoden aikana? \***

- AKK-Motorsport Ry
- Harrastemoottoriurheilun Keskusjärjestö Ry
- Suomen Autourheiluliitto Oy
- En ole kilpaillut viimeisen vuoden aikana

**6. Montako vuotta olet kilpaillut lajissa? \***

- alle 1v
- 1-2v



- 3-10v
- yli 10v

**7. Moneenko kilpailuun olet osallistunut tähän mennessä? \***

- alle 5
- 5-10
- 11-20
- yli 20

**8. Milloin olet kilpaillut viimeisen kerran? \***

- Tänä vuonna
- Viimeisen 2v aikana
- Viimeisen 5v aikana
- Viimeisen 10v aikana
- Yli 10v sitten

**Kilpailun kulku**

Seuraavassa osassa käydään läpi kilpailun eri osa-alueet.

**9. Mitä kautta yleensä saat tiedon kilpailusta? Voit valita useamman vaihtoehdon. \***

- Kilpailukalenteri
- Sosiaalinen media

- Ajaksi yms.
- Kaverilta
- Fyysinen mainos
- Muu. Mikä?

**10. Kuinka tyytyväinen olet kilpailuohjeistuksiin ja muihin dokumentteihin (säännöt, kilpailijaohje, yms)? \***

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen
- Tyytymätön
- En osaa sanoa

**11. Olisiko kyseisissä dokumenteissa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**12. Kuinka sujuvaa kilpailuun ilmoittautuminen on? \***

- Sujuvaa
- Jokseenkin sujuvaa
- Haastavaa
- En osaa sanoa
- En ole ikinä itse ilmoittautunut kilpailuun

**13. Olisiko ilmoittautumisessa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**14. Onko osallistumismaksujen summat mielestäsi sopivia? \***

- Liian kallis
- Sopiva
- Liian halpa
- En ole ikinä maksanut osallistumismaksua

**15. Kuinka sujuvaa osallistumisen peruminen on? \***

- Sujuvaa
- Jokseenkin sujuvaa
- Haastavaa
- En osaa sanoa
- En ole ikinä perunut osallistumistani

**16. Olisiko ilmoittautumisen perumisessa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**17. Kuinka hyvin kilpailupaikoille saapuminen on järjestetty? (Ohjeistus, helppokulkaisuus...)\***

- Hyvin

- Jokseenkin hyvin
- Huonosti
- En osaa sanoa

**18. Olisiko kilpailupaikalle saapumisessa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**19. Onko mielestäsi parempi, että trailerit viedään erilliselle aluelle parkkiin, vai jätetään huoltoalueelle? \***

- Erilliselle alueille
- Huoltoalueelle
- En osaa sanoa

**20. Kuinka tyytyväinen olet traileriparkkeihin? \***

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen
- Tyytymätön
- En osaa sanoa

**21. Olisiko traileriparkeissa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**22. Kuinka tyytyväinen olet huoltoalueisiin? \***

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen
- Tyytymätön
- En osaa sanoa

**23. Olisiko huoltoalueissa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**24. Kuinka tyytyväinen olet kilpailupaikkojen vessoihin ja pukeutumistiloihin? \***

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen
- Tyytymätön
- En osaa sanoa

**25. Olisiko vessoissa ja pukeutumistiloissa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**26. Pidätkö enemmän sähköisestä ilmoittautumisesta vai perinteisestä ilmoittautumisesta kilpailutoimistossa? \***

- Sähköisestä
- Perinteisestä
- En osaa sanoa

**27. Kuinka sujuvaa ilmoittautuminen kilpailupäivänä on? \***

- Sujuvaa
- Jokseenkin sujuvaa
- Haastavaa
- En osaa sanoa

**28. Olisiko ilmoittautumisessa kilpailupäivänä sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**29. Kuinka tyytyväinen olet kilpanumeroihin ja muihin kilpailun järjestäjän määräämiin tarroihin? \***

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen
- Tyytymätön
- En osaa sanoa

**30. Olisiko näissä tarroissa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**31. Kuinka tyytyväinen olet tiekirjoihin ja karttoihin? \***

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen

- Tyytymätön
- En osaa sanoa

**32. Olisiko tiekirjoissa ja kartoissa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**33. Onko aikakortin käyttö sinulle mielekästä? \***

- On
- Ei ole
- En osaa sanoa
- En ole ikinä käyttänyt aikakorttia

**34. Kuinka tyytyväinen olet nuotitusjaksoihin? \***

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen
- Tyytymätön
- En ole ikinä nuotittanut

**35. Olisiko nuotitusjaksoissa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**36. Kuinka tyytyväinen olet kilpailujen katsastuksiin? \***

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen
- Tyytymätön
- En osaa sanoa

**37. Olisiko kilpailujen katsastuksissa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**38. Kuinka tyytyväinen olet lähtöjärjestyksiin?**

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen
- Tyytymätön
- En osaa sanoa

**39. Olisiko lähtöjärjestyksissä sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**40. Kuinka tyytyväinen olet kilpailujen lähtöseremonioihin? \***

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen
- Tyytymätön



- En osaa sanoa

**41. Olisiko kilpailujen lähtöseremonioissa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**42. Kuinka tyytyväinen olet kilpailujen siirtymätaipaleisiin? \***

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen
- Tyytymätön
- En osaa sanoa

**43. Olisiko kilpailujen siirtymätaipaleissa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**44. Kuinka tyytyväinen olet erikoiskokeiden lähtöihin? \***

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen
- Tyytymätön
- En osaa sanoa

**45. Olisiko erikoiskokeiden lähdöissä sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**46. Kuinka tyytyväinen olet erikoiskokeisiin? \***

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen
- Tyytymätön
- En osaa sanoa

**47. Olisiko erikoiskokeissa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?****48. Kuinka tyytyväinen olet erikoiskokeiden maaleihin? \***

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen
- Tyytymätön
- En osaa sanoa

**49. Olisiko erikoiskokeiden maaleissa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?****50. Kuinka tyytyväinen olet huoltotaukoihin? \***

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen

- Tyytymätön
- En osaa sanoa

**51. Olisiko huoltotauoissa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**52. Kuinka tyytyväinen olet tankkauspaikkoihin? \***

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen
- Tyytymätön
- En osaa sanoa

**53. Olisiko tankkauspaikoissa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**54. Kuinka sujuvaa keskeytysilmoituksen tekeminen on? \***

- Sujuvaa
- Jokseenkin sujuvaa
- Haastavaa
- En ole ikinä tehnyt keskeytysilmoitusta

**55. Olisiko keskeytysilmoituksen tekemisessä sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?**

**56. Kuinka tyytyväinen olet kilpailujen maaleihin? \***

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen
- Tyytymätön
- En osaa sanoa

**57. Olisiko kilpailujen maaleissa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?****58. Kuinka tyytyväinen olet palkintojenjakotilaisuuksiin? \***

- Tyytyväinen
- Jokseenkin tyytyväinen
- Tyytymätön
- En osaa sanoa
- En ole osallistunut ikinä palkintojenjakotilaisuuteen

**59. Olisiko palkintojenjakotilaisuuksissa sinun mielestäsi jotakin kehitettävää? Jos on, mitä?****Turvallisuus**

Seuraavaksi vielä muutama kysymys turvallisuuteen liittyen.

**60. Kuinka turvalliseksi tunnet olosi kilpailuissa? \***

En lainkaan turvalliseksi **0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10** Erittäin turvalliseksi

**61. Onko mielestäsi kilpailijoiden turvavarusteet riittävät? \***

Ei lainkaan riittävät **0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10** Täysin riittävät

**62. Onko mielestäsi kilpailunjärjestäjien turvatoimet riittävät? \***

Ei lainkaan riittävät **0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10** Täysin riittävät

**63. Onko sinulla ehdotuksia, millä tavoin kilpailujen turvallisuutta voitaisiin parantaa? Mitä?**

**64. Onko sinulla muita ehdotuksia kilpailujen parantamiseksi? Mitä?**

**65. Lopuksi voit antaa palautetta kyselystä, mikäli niin tahdot.**