Ratatarkastusraportti

1. Radan tiedot

Radan nimi **Laitilan Krouvinummi**	Sijainti **P 60 48 943, J 21 49 851**
Radan omistaja / käyttäjä **Vakka-Suomen Moottorikerho ry (V-SMK)**	Puhelinnumero / fax / e-mail **V-SMK puheenjohtaja Eero Hyvärinen, puh. 040 532 7520**
Osoite **Turuntie 953, 23800 Laitila**	

Tarkastusajankohta **19.08.15**	Tarkastaja **Marko Vihriä, puh. 044 302 3166, marko.vihria@gmail.com**
Kerhon edustajat **Eero Hyvärinen (pj.), Petri Sinisalo (ratamestari)**	

Radan materiaali **Savensekainen hiekka, hiekka.**		Radan pituus **1680m**	Radan min. leveys **4m (6m)**
Ratatuomareiden paikat / lukumäärä **22**		Ratavarikko **Ei kiinteää, vain kilpailuissa. Starttimutkan ulkoreunassa (lippusiimat + muoviaita) tai uusi paikka starttimutkaa edeltävä suora (lippusiima + maavalli).**	
Lähtöpuomi / mekanismi / puomien lukumäärä **40 paikkaa, piilotettu naru ja laukaisumekanismi.**		Lähtösuoran pituus **76m, mutka oikealle.**	
Lähdönodotusalue **Kiinteä, tilava, puuaidat.**		Lämmittelyrata / -alue **Kyllä, lasten rata.**	
Varikkotilat m² / materiaali **>hehtaari (reilusti + autorata)**	Pukuhuonetilat **Ei.**	Suihkujen lukumäärä / kylmä, kuuma **Ei suihkuja / juoksevaa vettä.**	Painepesurin käyttö varikolla **Sallittu (vain vedellä).**

2. Ratatarkastuksen tavoite

Ratatarkastuksen tavoitteena on tarkistaa motocross rata ja varmistaa että rata vastaa kulloinkin voimassa olevia Moottoriliiton motocross radoille annettuja määräyksiä. Ratatarkastus on voimassa kolme vuotta tarkastuksesta eteenpäin. Mikäli radalla tehdään merkittäviä muutoksia kolmen vuoden sisällä tarkastuksesta, tulee ratatarkastus suorittaa uudelleen ennen seuraavaa kilpailua.

Raporttia lukevien toivotaan huomioivan, että ratatarkastus on tehty tiettynä ajankohtana ja kaikki radat muuttuvat ja kehittyvät jatkuvasti. Ratatarkastuksen tarkoituksena ei ole pakottaa rataa pysymään samanlaisena koko tarkastusvälin ajan, vaan suosituksenakin on kehittää ratoja parempaan ja turvallisempaan suuntaan myös tarkastusten välisenä aikana. Radan ominaisuudet vaihtelevat sen mukaan kuka radan on milloinkin huoltanut. Näiden huoltohenkilöistä johtuvien pienten muutosten takia tarkastuksessa ei oteta tiukkaa kantaa esimerkiksi hyppyreiden muotoihin.

Ratatarkastusraportti

3. Yhteenveto havainnoista

Rata tarkastettiin 19.8.2015, jolloin rata oli kulunut, mutta silti hyvässä kunnossa. Radan ajosuunta oli käännetty kesällä 2015, ajetaan nyt myötäpäivään.

Rata säilytetty pääasiassa entisellään, mm. radan muoto ja hyppyreiden sijainnit. Osa hyppyreistä muokattu uuden ajosuunnan mukaisesti, esim. takaosan ylä- ja alamäessä sekä hyppyreiden nousut ja laskut.

Jatkokunnostuksissa kiinnitettävä huomiota hyppyreiden muotoihin, jotta alastulot ovat leveämpiä kuin nousut ja jotta nousujen ja alastulojen muoto / kaarevuus on mahdollisimman hyvä. Suositellaan hyppyreiden päälliosien ”hajottamista” kertaalleen ja kunnostamista - varsinkin uusien nousujen yläosa - jotta aiemmin alastuloina tamppaantuneet kohdat eivät muodostaisi ”turhaan” kaksoisnokkia kovamateriaalisen kannen ja pehmeämmän nousun takia.

Lähes kaikki lippupisteet muutettu ajosuunnan mukaisesti, loput muutetaan syksyllä 2015.

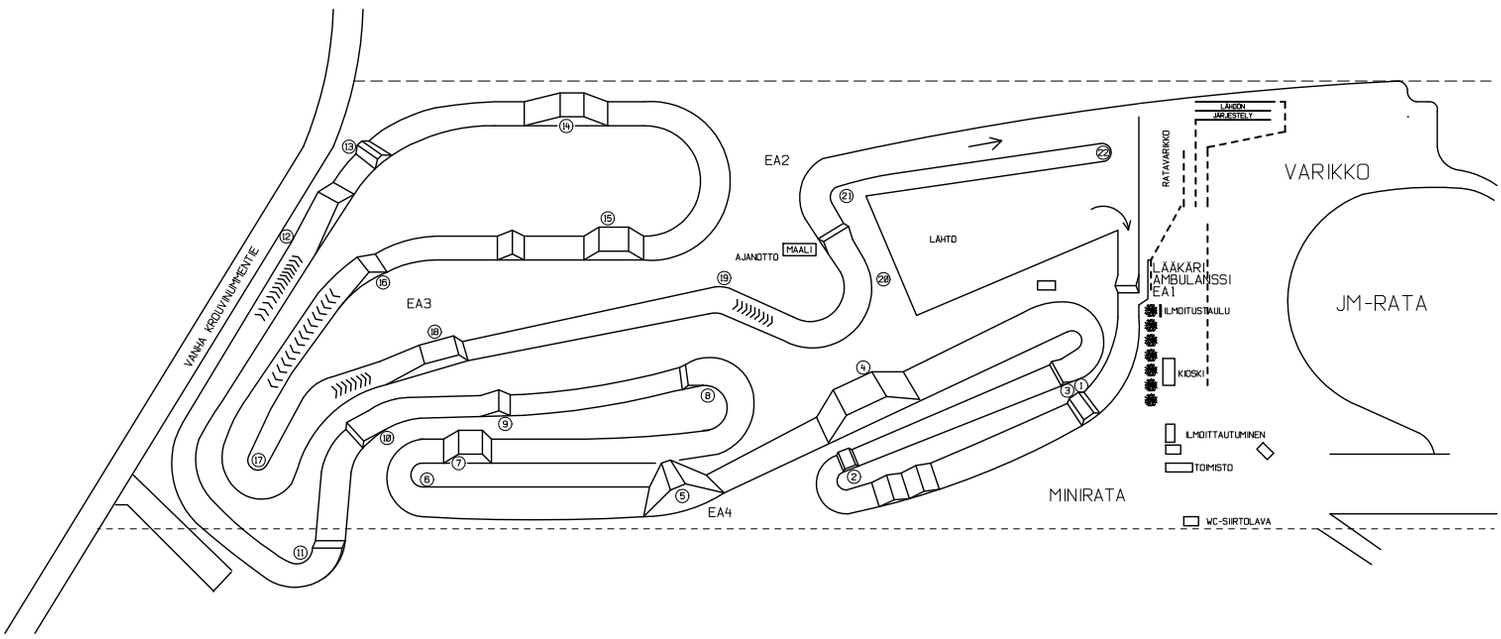
Starttimutka kääntyy nyt oikealle, jolloin kiinnitettävä erityistä huomiota turva-alueisiin mm. sen takia, että varikko / katselualue sijaitsee mutkan ulkoreunassa.

Ratavarikko tulee olemaan kilpailuissa joko starttimutkan ulkoreunassa, jolloin ratavarikolla ei saa olla starttien hetkellä. Radantarkastuksessa ideoitiin uutta ratavarikon paikkaa edeltävälle suoralle, mutta se vaatii maatöitä rinteen osalta. Mikäli maatyöt onnistuvat, sijoitetaan ratavarikko suoran varteen ja erotetaan ratalinjasta maavallilla, lippusiimalla ja (muovi)aidalla.

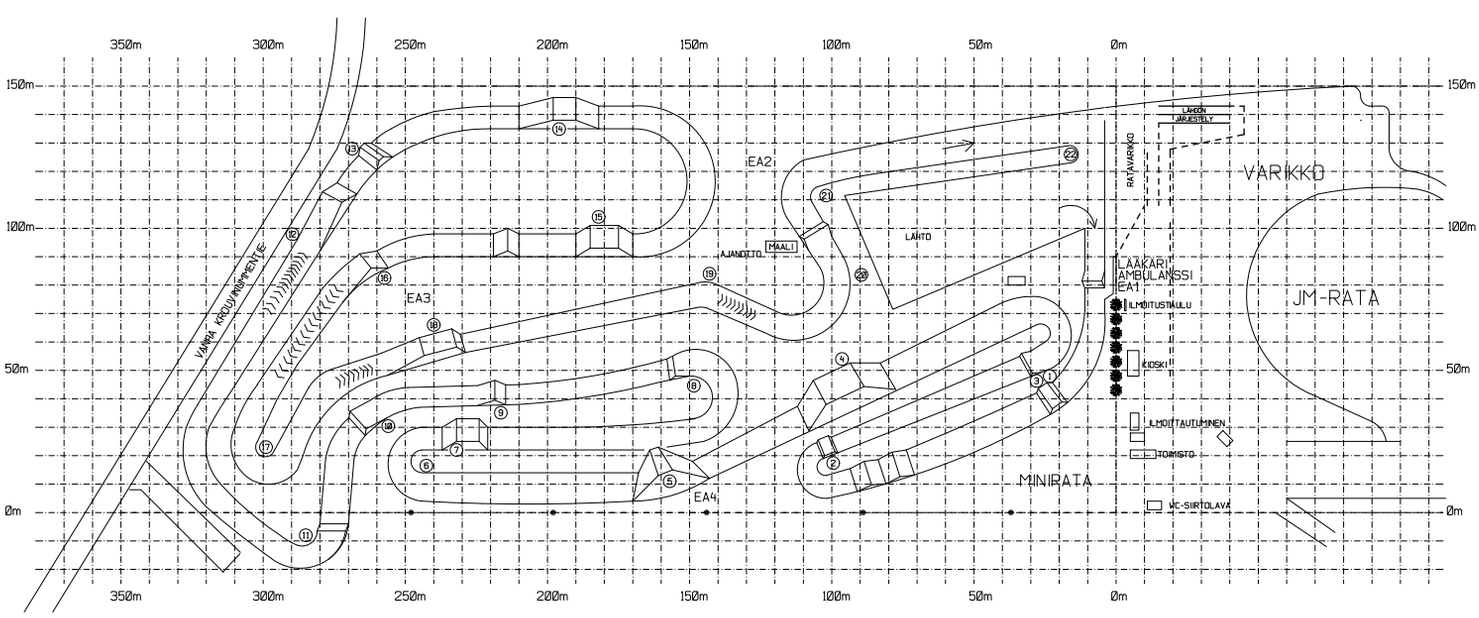
Radan turva-alueet ovat pääasiassa sääntöjen mukaiset. Yleisesti on kuitenkin kiinnitettävä huomiota turva-alueisiin, ja esimerkiksi loivennettava jyrkät ojan reunat, karsittava puita ja pensaita (myös kannot) ja yleisesti siistittävä reunoja kivistä yms. Nämä asiat käytiin radantarkastuksessa läpi koko radan osalta, eikä suurempaa huomautettavaa ollut. Muutama maavalli siirretään mm. tämän asian takia, jotta turva-alueet ovat suuremmat.

Ratatarkastusraportti

4. Ratakartta



VAKKA-SUOMEN MOOTTORIKERHO ry
KROUVINUMMEN MOTOCROSSRATA
PITUUS 1680m
18.8.2015



VAKKA-SUOMEN MOOTTORIKERHO ry
KROUVINUMMEN MOTOCROSSRATA
PITUUS 1680m
18.8.2015

Ratatarkastusraportti

4. Ratakartta

Starttipuomi + starttisuora + starttimutka

Starttisuoran oikean reunan ”romut” siivottava kauemmas / pois.

Starttimutkan ulkoreunaan reilusti / usea metri turva-aluetta, jonne ei saa päästää ketään startin aikana. Myös ajon aikana varmistettava riittävä turva-alue ulkoreunassa. Kohdassa on mahdollista ajautua ulos radalta sekä startissa että ajon aikana, ja ulkoreunasta alkaa varikkoalue. Katsojat rajattava riittävän etäälle / useiden metrien päähän radasta aidalla. Mielellään myös järjestäjän henkilö varmistamaan, etteivät ulkopuoliset pääse ulkomutkaan startin ja ajon aikana.

Starttimutkan ulkoreunaan rakennetaan kuljettajia ”ohjaava” maavalli, mikä estää ajautumasta varikolle. Ojan reunat pyöristetään. Ensimmäisen puun pehmustamista suositellaan.

Starttimutkan ja ensimmäisen, pienen kasahyppyrin muotoa mietittävä, jotta kohta on mahdollisimman turvallinen ja jouhea. Hyppyrin vasemman reunan patin terävä reuna pyöristettävä.

Starttipuomi.

Starttisuora. Siistitään oikeasta reunasta, vihreän kontin ympäriltä.

Starttimutkan pieni patti / hyppyri. Siistitään oja, pyöristetään ojan reunat, muokataan kasa hyppyrin vasemmalla reunalla. Suositellaan ensimmäisen puun pehmustamista.

Starttimutka on osa rataa. Kuvassa mutka kuvattuna radan ajosuunnasta.

1.
Ensimmäisen lippupisteen alueelta ojat siistittävä / putsattava korkeista heinistä ja kivistä. Ojien reunat loiviksi, ei jyrkkiä vastamäkiä.

Hyppyrillä olevan lippupisteen lippumiehen ”suoja” (lauta) siirretään lippupisteen etureunaan. Suositellaan pehmustetta radalta ulos ajautuvien kuljettajien turvaksi.

Lippupisteen jälkeisellä suoralla olevat kaksi pattia mitattu korkeuden ja etäisyyden osalta, täyttävät röykkysuorille annetut säännöt. Varmistettava, että näin on myös kilpailuissa, eli patit loivia ja matalia. Röykkysuorasääntöjä mukaillen patin korkeus max. 0,8 metriä ja pattien väli noin 10 metriä.

2.
Toinen lippupiste siirretään hyppyrin oikeaan reunaan.

Lippupisteen alueella, oikealla, ojassa oleva vesiputki poistettava / lyhennettävä tai suojattava muuten, ettei radalta ulos ajava kuljettaja loukkaa itseään siihen.

Ojassa oleva vesiputki poistettava / lyhennettävä / muokattava. Kohta kuvattu ajosuuntaa vasten, hyppyrin päältä (lippupisteeltä).

4.
Neljännen lippupisteen kohdalla radan suurin (pöytä)hyppyri.

Hyppyriä on jo muotoiltu käännetyn ajosuunnan mukaisesti madaltamalla ja pyöristämällä alastulon yläosaa sekä loiventamalla alastuloa. Edelleen kiinnitettävä huomiota hyppyrin muotoon ja nousun sekä laskun pyöreyteen. Alastulon yläkulmaa suositellaan pyöristettäväksi edelleen.

Alastuloa levennettävä tai nousua kavennettava siten, että alastulo on nousua leveämpi. Nyt nousun reunoista hyppäämällä linja ohjautuu ulos radalta alastulossa. Varmistettava, että näin ei ole esimerkiksi ohjaamalla kuljettajia reunakasoilla / lippusiimalla nousussa.

Alastulon kohdalla ja sen jälkeen karsitaan puustoa radan vasemmalta reunalta. Kiinnitettävä myös huomiota vasemmalla olevaan ojaan / kuoppaan, eli reunat loiviksi.

Pöytähyppyrin nousua (kuvassa) muokattava kapeammaksi kuin alastulo tai vaihtoehtoisesti alastuloa leveämmäksi kuin nousu.

Alastulon kulma loivennettava ja kuoppa / patti poistettava.

Alastulon jälkeen, radan ulkopuolella vasemmalla olevan ojan reunoja loivennettava ja kohta siistittävä.

5.
Viidennen lippupisteen kohdalla radan korkein hyppyri, joka myös tuo persoonallisen leiman radalle.

Suositellaan sisäreunaan kuljettajia ohjaavaa maavallia, jotta he eivät oikaise kohdassa eivätkä ajaudu ulos radalta.

Vasemmalla reunalla oleva lippupiste siirretään lähemmäs nousua, jotta kuljettajat näkevät lippupisteen paremmin. Hyppyrin jälkeen oikealla oleva suuri kivi pehmustetaan tulosuunnasta. Kivi on liian suuri siirrettäväksi.

6.
Kuudennen lippupisteen mutkaa muutetaan. Sisäreunaa otetaan sisäänpäin 1-2 metriä, jolloin mutkaan tulee leveyttä ja enemmän ajolinjoja. Samalla turva-alue ulkoreunassa kasvaa. Ulkoreunaan tehdään maavalli, joka estää kuljettajia ajautumasta mutkan takana, muutaman metrin päässä kulkevalle ratalinjalle. Maavalli muotoillaan loivaksi radan puolelta ja radan ulkopuolelta.

Sisämutkaa siirretään sisemmäs.

Ulkomutkaan tehdään maavalli.

8.
Kahdeksannen lippupisteen mutkaan tulon reunakasaa loivennetaan tulosuunnasta.

Kannot poistetaan tai peitetään radan ulkomutkan ulkopuolella. Kohta siistitään muutenkin.

10.
Kymmenennen lippupisteen alueella loivan mutkan ulkoreunan ”pudotusta” loivennetaan radan ulkopuolelta. Suositellaan maavallin rakentamista / korottamista, jotta mahdollisuus ajautua takana kulkevalle ratalinjalle pienenee.

Kilpailuissa mahdollinen radan lyhennys helppo toteuttaa loivan mutkan loppupuolella olevasta kohdasta. Kiinnitettävä huomiota, että ”oikaisukohta” on riittävän leveä ja ojan reuna loiva.

Mahdollinen radan lyhennys- / ”oikaisukohta” esim. MX65-luokkaa varten.

11.
11:nnen lippupisteen alueella ulkomutkan maavallia korotetaan ja muokataan siten, että se ohjaa tehokkaammin / pyöreämmin pois ratalinjan ulkopuolella olevista, nyt pienistä puista. Puut ovat ratatarkastuksen hetkellä verrattavissa puskiin, eli ovat pieniä ja ohuita. Puiden kaato ei ole mahdollista, koska ne ovat rata-alueen ulkopuolella, eri omistajan tontilla.

Mutkaa ei voi myöskään siirtää sisemmäs, ei ainakaan ilman mittavia maansiirtotöitä, jotka koskisivat myös toista ratalinjaa. Kiinnitettävä siis huomiota siihen, että puihin ajautuminen on mahdollisimman epätodennäköistä.

12.
12:nnen lippupisteen alueella ylämäkeä ja hyppyreitä muokattu ajosuunnan kääntämisen myötä paremmin toimivaksi. Mäen yläosalla olevia kahta hyppyriä loivennettu. Todella teoreettisella tasolla kohdassa voi nähdä kaksoishyppyrin, mutta todennäköisesti näin ei ole. Tämä ei ole ainakaan tarkoitus. Asiaan kiinnitettävä kuitenkin huomiota radan kunnostuksessa, eli ensimmäinen hyppyri ei saa olla liian heittävä.

Radan reunalta siistittävä kiviä pois.

On hyvin pieni todennäköisyys, että ylämäen harjalla olevista hyppyreistä muodostuu kaksoishyppyri.

15.
15:s lippupiste siirretään radan oikealle puolelle, missä se on turvallisemmassa paikassa.

Ennen hyppyriä sijaitsevaa ojaa siistitään.

Kuva otettu 15:ttä lippupistettä edeltävältä hyppyriltä, jolloin kuvassa näkyy lippupistettä edeltävä mutka. 15:s lippupiste sijaitsee juuri kuvan ulkopuolella (oikealla).

16.
16:s lippupiste suojattava ja pehmustettava tulosuunnasta. Suositellaan lippupisteen siirtämistä kauemmas radasta.

17.
17:nnen lippupisteen alueella ulkomutkaan suositellaan maavallia, jotta ajautuminen vierellä kulkevalle ratalinjalle epätodennäköisempää. Valliin loivat reunat.

19.
19:nnen lippupisteen alueella oikealle kääntyvän loivan mutkan sisäreunaa siirretään sisäänpäin 0,5-1 metri, jolloin ajolinja on jouheampi. Samalla linja ohjaa kuljettajia pois ulkoreunasta, jossa radan ulkopuolella lampi. Alueelta siistitään (pieniä) puita radan läheisyydestä.

Lippupiste siirretään mahdollisesti sisäreunaan, jolloin se on turvallisemmassa ja näkyvämmässä paikassa kuin ulkoreunassa. Lippupisteen paikka varmistuu sisäreunan muokkauksen jälkeen.

Maali
Maali on siirretty lähtöpuomin takana olevalle rataosuudelle, lippupisteiden 20 ja 21 väliin. Kohtaan on rakennettu vauhtia hillitsevä, pieni hyppyri / patti, jonka sisään saa helposti ajanottolaitteiston johdot.

Mikäli uusi ratavarikko rakennetaan maalia seuraavaan mutkan jälkeiselle suoralle, on kiinnitettävä erityistä huomiota ratavarikon sisääntuloporttiin. Se pitää olla turvallisessa paikassa siten etteivät kuljettajat ajaudu vahingossa ratavarikolle taiporttiin / maavalliin tai vastaavaan.

Maali sijaitsee lähtöpuomin takana, noin lähettäjän valkoisen kopin kohdalla.

Ratavarikko
Uusi ratavarikko rakennetaan mahdollisesti maalisuoraa seuraavalle, lähtösuoran viereiselle suoralle. Ratavarikko vaatii maavallin muokkausta, mikä on ratkaiseva tekijä ratavarikon rakentamiselle. Ratavarikon ja suoran väliin rakennetaan maavalli.

Mikäli ratavarikkoa ei saada uuteen kohtaan, sijoitetaan se samaan paikkaan kuin ennenkin, eli lähtömutkan ulkoreunaan.

Uuden ratavarikon paikka kuvattuna ajosuunnasta. Lähtösuora ojan takana oikealla.

Uuden ratavarikon paikka kuvattuna ajosuuntaa vasten.