

Redactat: 16 septembrie 2015
Publicat: 24 septembrie 2015

CAMPIONATUL NATIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

RAPORTUL OBSERVATORULUI

pentru
Raliul Iașiului COTNARI
etapa a VII-a a CNRD 2015

1. ORGANIZARE					
1.1. Organizarea generală	5	4	3	2	1
1.1.1. Verificări administrative și documentație		x			
1.1.2. Asistență generală asigurată echipelor, echipajelor, oficialilor, etc., pe timpul competiției		x			
1.1.3. Distribuirea buletinelor și a altor materiale		x			
1.1.4. Panoul de afișaj bine-situat, destul de mare, cu afișarea materialelor în timp util			x		
1.1.5. Rezultate parțiale și finale afișate pe un panou separat			x		
Comentariu: A fost singurul raliu din 2015 la care pe lângă organizatori chiar și jandarmii au împărțit fluturași cu sfaturi utile spectatorilor					
1.2. Locul de desfășurare, cazare, formalități oficiale	5	4	3	2	1
1.2.1. Corectitudinea locului unde este amplasat raliul (secretariatul, cazarea oficialilor,) Parc Service		x			
1.2.2. Calitatea camerelor de hotel și facilităților		x			
Comentariu: Alegerea cartierului general și facilitățile au fost excelente					
1.3. Promovarea	5	4	3	2	1
1.3.1. Promovarea dinaintea evenimentului (afise, panouri publicitare, spoturi publicitare - radio, tv, etc.)		x			
1.3.2. Acoperirea mediatică înainte, pe timpul evenimentului (pe plan local sau national)			x		
1.3.3. Popularitatea evenimentului datorită echipajelor (numar echipaje, sportivi straini invitati)			x		
1.3.4. Popularitatea generală și reputația evenimentului		x			
Comentariu: deși nu a avut sportivi străini invitați, Raliul Iașiului a adus nu mai puțin de 9 echipaje locale în această disciplină, lucru foarte bun pentru anii următori. Promovarea locală a fost foarte bună, a auzit tot Iașiul că e raliu acolo.					

1.4. Centrul de conducere (HQ) al competiției	5	4	3	2	1
1.4.1. Corectitudinea localizării centrului de conducere a raliului, acces ușor din alte direcție, distanta pana la parcul de service, parcul inchis, Start/sosire)	x				
1.4.2. Corectitudinea localizarii centrului fata de alte zone sau incaperi (secretariat, media; ideal ar fi amplasarea intr-un complex)		x			
1.4.3. Accesul bine păzit către toate zonele, verificarea identității			x		
1.4.4. Facilități corespunzătoare, echipament, comunicații și condițiile de lucru			x		
1.4.5. Parcare asigurată în bune condiții pentru oficialii din conducere, aproape de centrul de conducere a raliului		x			
1.4.6. Amplasare bună și mărime adecvată pentru camera Colegiului Comisarilor Sportivi			x		
1.4.7. Semnele de direcționare către diverse zone, semnalizarea generală			x		
1.4.8. Facilități pentru informarea publicului, eficiență, service			x		
Comentariu: Localizarea centrului de conducere a competiției, parcului închis, parcului de service este maxim posibil, un punct de mare apreciere pentru Raliul Iașiului.					
1.5. Cronometrarea	5	4	3	2	1
Personalul de cronometrare	5	4	3	2	1
1.5.1. Pozitionarea startului sosirii si a stopului			x		
1.5.2. Numarul suficient de oficiali			x		
Comentariu					
1.6. Rezultate	5	4	3	2	1
1.6.1. Viteza de transmitere a timpilor din PS la Centrul de calcul - secretariat			x		
1.6.2. Viteza de transmitere a altor timpi și penalități la Centrul de calcul - secretariat			x		
1.6.3. Publicarea timpilor pe Probele Speciale, viteza, grad de distribuire			x		
1.6.4. Distribuția timpilor neoficiali			x		
1.6.5. Viteza de publicare a clasamentelor parțiale la sfârșitul fiecărei secțiuni			x		
1.6.6. Utilizarea Internetului pentru asigurarea cu rezultate și alte informații – viteză și conținut			x		
Comentariu:					
1.7. Oficiali	5	4	3	2	1
1.7.1. Competenta, experienta si performanta Medicului Sef			x		
1.7.2. Competenta, experienta si performanta oficialului Relatii cu concurentii			x		
Comentariu: Raliul Iașiului a însemnat a doua etapă la care a fost prezent un medic FRAS, sperăm că prezența acestuia se dovedește un real suport pentru sportivi.					

1.8. Cerințele FRAS	5	4	3	2	1
1.8.1. Documentație și documente de lucru asigurate de organizatori la timp			x		
1.8.2. Documente de identificare pentru liberă trecere			x		
1.8.3. Vehicul asigurat pentru observatorul FRAS, care să fie adecvat condițiilor, echipat cu radio-comunicatie, tri master, șofer competent		x			
1.8.4. Vehicul asigurat pentru CCS, care să fie adecvat condițiilor, echipat cu radio-comunicatie, șofer competent		x			
1.8.5. Vehicul asigurat pentru Sef Deschidere Traseu, care să fie adecvate condițiilor, echipate cu radio-comunicatie, girofar, statie de comunicare catre public, șofer competent		x			
1.8.6. Vehicule asigurate pentru Cronometrul, Sef Traseu, care să fie adecvate condițiilor, echipate cu radio-comunicatie, girofar, șofer competent		x			
1.8.7. Vehicul asigurat pentru Comisia Tehnica, care să fie adecvat condițiilor, echipat cu radio-comunicatie		x			
Comentariu: Masinile oficiale inscriptionate corect, pregătite și bine împărțite, de calitate foarte bună, modelul Ford Kuga a plăcut îndeosebi, o mașină fiabilă, extrem de inovativă. Am fost întrebați înaintea începerii competiției dacă avem nevoie de șofer sau nu.					
2. ITINERARIU - INFRASTRUCTURA					
2.1. Start	5	4	3	2	1
2.1.1. Alegerea amplasamentului		x			
2.1.2. Prezentarea siglelor sponsorilor participanți			x		
2.1.3. Amplasarea siglei FRAS			x		
2.1.4. Amplasarea titlului campionatului			x		
2.1.5. Prezența VIP-urilor și demnitarilor			x		
2.1.6. Prezența spectatorilor		x			
2.1.7. Calitatea generală și prezentarea în ansamblu (include spectacolul, prezentatorul)		x			
Comentariu: prezența spectatorilor a fost foarte bună, ideea startului oficial odată cu super speciala este una bună, de recomandat în 2016. A existat o zonă oficială cu catering, zonă pentru fotografii, un program clar al festivităților de start, prezentatori la start:-).					
2.2. SOSIRE	5	4	3	2	1
2.2.1. Alegerea amplasamentului		x			
2.2.2. Amplasarea siglelor sponsorilor participanți			x		
2.2.3. Prezentarea siglei FRAS			x		
2.2.4. Premiera primelor 3 echipaje câștigătoare		x			
2.2.5. Prezența VIP-urilor și a demnitarilor			x		
2.2.6. Prezența spectatorilor				x	
2.2.7. Calitatea generală și prezentarea în ansamblu(include spectacolul, prezentatorul)			x		
Comentariu:Sosirea, de asemenea, într-o locație excelentă, a fost la înălțimea așteptărilor.					
2.3 DRUMURI DE LEGATURA - ETAPE	5	4	3	2	1
2.3.1. Ritmul raliului			x		
Comentariu: Probabil singurul lucru care a fost puțin comentat, faptul că raliul a fost mai lung, sportivii au venit la Iași de luni...					

2.4. Probe Speciale	5	4	3	2	1
2.4.1. Interesul sportiv		x			
2.4.2. Viteze medii		x			
2.4.3. Lungimea PS			x		
2.4.4. Intarzieri ale PS din cauze de securitate sau din alte motive			x		
2.4.4. Anularea unor PS din cauze de securitate sau din alte motive			x		
2.4.6. Evaluarea traseului PS referitor la termenii de securitate			x		
Comentariu: Probele de la Raliul Iaşului sunt superbe şi au fost extrem de bine securizate.					
2.5. Facilităţi pentru Service	5	4	3	2	1
2.5.1. Concordanţa cu regulamentele CNRD			x		
2.5.2. Alegerea amplasamentelor – uşurinţa accesului şi ieşirii		x			
2.5.3. Alegerea amplasamentelor – mărime suficientă		x			
2.5.4. Alegerea amplasamentelor – suprafeţe şi condiţii de lucru		x			
2.5.5. Intrarea/ieşirea localizată corespunzător pentru a evita blocajul			x		
2.5.6. Intrarea/ieşirea separată pentru autovehiculele service, control şi verificare			x		
2.5.7. Disponibilitatea facilităţilor de securitate, sanitare, comunicare			x		
2.5.8. Facilităţi pentru controlul accesului şi deplasării publicului în Parcul de Service		x			
2.5.9. Folosirea semnelor FIA în concordanţă cu regulamentele			x		
2.5.10. Calitatea şi eficienţa generală		x			
Comentariu: Locatia excelentă. Lucrările care se desfășurau la Palatul Culturii au cam încurcat zona de ieşire din parc, făcând cam scurt timpul de la service până la CO ieşire pentru unele echipaje.					
2.6. Recunoaşteri	5	4	3	2	1
2.6.1. Corectitudinea programului			x		
2.6.2. Corectitudinea documentelor de control al recunoaşterii			x		
2.6.3. Calitatea supravegherii şi monitorizării recunoaşterii			x		
2.6.4. Aranjamentul general, (marcare punctelor radio,)			x		
2.6.5. Metode folosite pentru monitorizarea trecerilor ilegale			x		
Comentariu:					
2.7. Shakedown	5	4	3	2	1
2.7.1. Dacă este reprezentativ pentru PS raliului			x		
2.7.2. Dacă e la o distanţă rezonabilă faţă de zona de start			x		
2.7.3. Posibilitatea de revenire de la sosire la start.			x		
2.7.4. Spaţiu şi facilităţi pentru automobilele de service			x		
2.7.5. Calitatea supravegherii şi a controlului, în general			x		
2.7.6. Asigurarea securităţii			x		
Comentariu: Shakedown foarte bine poziţionat, recomandăm organizatorilor şi oficialilor să stabilească o regulă clară în privinţa orei de închidere a shakedown-ului. De genul: ultima maşină pleacă spre shakedown cu maxim 15 min înaintea orei de închidere SD. Nu au fost carnete de bord...					

2.8. Super Speciala	5	4	3	2	1
2.8.1 Interesul sportiv		x			
2.8.2 Afluenta spectatorilor		x			
2.8.3 Organizare (parcare, catering, toaleta, sistem sonorizare)		x			
2.8.4 Calitate si eficienta generala		x			
Comentariu: O super specială ca la carte: bine securizată, cu mult public, televizată în direct, invitați, zonă oficială, prezentare oficială, sonorizare.					
2.9. Super Rally	5	4	3	2	1
2.9.1 Eficienta recuperarii masinilor abandonate de pe PS			x		
Comentariu:					
2.10. Rute alternative	5	4	3	2	1
2.10.1. Claritatea hărților sau a diagramelor de drum			x		
2.10.2. Claritatea și acuratețea diagramelor de direcție și distanțele			x		
Comentariu					
3. DOCUMENTATIE - MATERIALE PRINTATE					
3.1. Carnetul Itinerar	5	4	3	2	1
3.1.1. Prezentare generală			x		
3.1.2. Planul și conținutul (cuprinsul); asigurarea cerințelor standard			x		
3.1.3. Claritatea și acuratețea diagramelor de direcție a drumului			x		
3.1.4. Cantitatea informațiilor furnizate			x		
3.1.5. Acuratețea/exactitatea distanțelor prezentate			x		
3.1.6. Claritatea startului, sosirii, diagramele parcurilor de service			x		
3.1.7. Claritatea și utilitatea fotografiilor de control sau alte mijloace de identificare			x		
3.1.8. Claritatea și conținutul hărților sau diagramelor drumului			x		
Comentariu: au fost mici inadvertențe în roadbook, mai ales în privința shakedown-ului					
3.2. Carnet Itinerar pentru echipele de Service	5	4	3	2	1
3.2.1. Satisfacerea cerințelor standard și conținutul carnetului			x		
3.2.2. Prezentare, claritate și calitatea printării			x		
3.2.3. Claritatea și acuratețea diagramelor ce prezintă sosirile și plecările pentru PS			x		
3.2.4. Claritatea, acuratețea și conținutul diagramelor fiecărei PS			x		
3.2.5. Claritatea și acuratețea diagramelor de direcție a traseului și a distanțelor			x		
3.2.6. Publicarea rally Ghidului pe site-ul raliului in timpul stabilit			x		
Comentariu:					

3.3. Carnetele de Control	5	4	3	2	1
3.3.1. Folosirea modelului standard			x		
3.3.2. Existenta lor separat pentru fiecare secțiune			x		
Comentariu:					
3.4. Regulamente	5	4	3	2	1
3.4.1. Conținutul în conformitate cu corecțiile facute de federatie			x		
3.4.2. Prezentare, claritate și calitatea printării			x		
3.4.3. Trimiterea la FRAS a draftului regulamentului particular in timp util			x		
3.4.4. Publicarea pe site-ul raliului în timp oportun			x		
3.4.5. Primirea lor de catre oficialii importanți în timp util			x		
Comentariu					
3.5. Alte documente standard	5	4	3	2	1
3.5.1. Liste de inscrieri, lista de start, etc.			x		
3.5.2. Clasamente parțiale și finale			x		
3.5.3. Buletine			x		
3.5.4. Documentele Comisarilor Sportivi, procese-verbale, decizii, etc.			x		
Comentariu					
3.6. Hărți asigurate de organizator	5	4	3	2	1
3.6.1. Calitatea și claritatea hărților traseului, în întregime			x		
3.6.2. Calitatea și claritatea hărților PS (care prezintă drumurile de evacuare și ocolire)			x		
Comentariu					
3.7. ECUSOANE - ACCES auto	5	4	3	2	1
3.7.1. Calitate, claritate info, coduri culoare		x			
3.7.2. Panouri cu mostre in locatiile necesare			x		
3.7.3. Alocarea corecta a ecusoanelor si a acceselor auto			x		
3.7.4. Recunoastere, intelegere si control din partea oficialilor si al personalului de securitate, etc			x		
3.7.5. Calitatea semnalizarii si a marcajelor diferitelor zone ale raliului (comandament, secretariat, etc)			x		
Comentariu:					
4. SECURITATE					
4.1. Planul de Securitate	5	4	3	2	1
4.1.1. Asigurarea cerințelor standard și conținutul planului			x		
4.1.2. Prezentare, claritate și calitatea printării			x		
4.1.3. Masurile de securitate pe km pe fiecare PS			x		
4.1.4 Hartile cu masurile de securitate ale fiecarei PS			x		
4.1.5. Corectitudinea timpilor de start pentru automobilele de securitate și oficiale			x		
4.1.6. Măsura în care planul a fost practic implementat în timpul raliului			x		

4.2. Autovehiculele de intervenție	5	4	3	2	1
4.2.1. Ambulanțe - amplasare, echipamente, echipe medicale			x		
4.2.2. Descarcerare – amplasare, echipamente, capacitățile medicale și de intervenție		x			
4.2.3. Capacitatea de combatere a incendiilor – amplasare, oportunitate			x		
4.2.4. Calitatea și capacitatea autovehiculelor medicale intermediare			x		
4.2.5. Automobile de tractare			x		
Comentariu: pe lângă ambulanțe și pompieri, la fiecare start de probă au fost FIV-uri echipate corespunzător					
4.3. Automobilele de securitate, automobilele de închidere a competiției	5	4	3	2	1
4.3.1. Numărul și eficiența automobilelor de securitate din fața automobilelor de închidere			x		
4.3.2. Automobilele de închidere a cursei (minim 2 tot timpul), eficiența lor			x		
4.3.3. Corectitudinea programului și timpilor automobilelor de securitate și de închidere			x		
4.3.4. Folosirea carnetelor de control, procedurile start și sosire în PS			x		
4.3.5. Definirea clară a responsabilităților			x		
4.3.6. Echiparea automobilelor de închidere cu girofar (lumini), sirene și sisteme de comunicație, folosirea acestor sistemele de avertizare			x		
4.3.7. Legătura constantă a automobilelor de securitate cu conducerea competiției.		x			
Comentariu: mulțumim ATI, FORD-urile au fost la înălțime					

4.4. Securitatea echipajelor	5	4	3	2	1
4.4.1. Monitorizarea automobilelor pe timpul trecerii prin PS, eficiența și eficacitatea sistemelor folosite.			x		
4.4.2. Prezentarea clară a punctelor de ieșire de urgență în Planul de Securitate, Road Book, ușurința identificării în traseu			x		
4.4.3. Drumurile de ieșire de urgență gata pentru folosire imediată			x		
4.4.4. Instrucțiuni pentru folosirea corectă a semnelor SOS și a steagurilor galbene			x		
4.4.5. Drumurile laterale de acces, poteci, blocarea fizică și paza, închiderea lor			x		
4.4.6. Spitale pregătite identificate în Planul de Securitate și Road Book			x		
4.4.7. Capacitatea de a interveni imediat în caz de necesitate		x			
4.4.8. Reacția și comentariile echipajelor privind asigurarea securității.			x		
Comentariu: a fost singurul raliu din 2015 care a avut elicoptere de intervenție SMURD aflate tot timpul în alertă și în apropierea desfășurării cursei					
4.5. Securitatea publicului	5	4	3	2	1
4.5.1. Eforturile făcute pentru informarea și educarea publicului asupra securității spectatorului înainte de competiție		x			
4.5.2. Marcarea cu panglici a zonelor „interzise”, păzirea (supravegherea) acestora, inclusiv prin afișarea semnelor corespunzătoare		x			
4.5.3. Marcarea clară a zonelor spectatorilor, controlul acestora și dacă este necesar marcarea (protecția) fizică (cauciucuri, bariere de lovire din ziduri de baloți de paie, etc).		x			
4.5.4. Număr suficient de mare de polițiști/gardieni/personal de ordine cu fluier de avertizare, sisteme de comunicare, etc, pentru a controla și dacă este necesar, pentru a opri mișcarea spectatorilor		x			
4.5.5. Programul oficial și alte materiale imprimare care să ofere spectatorilor informații de securitate, sfaturi clare și complete, parcări, „zonele interzise”, hărți, etc.		x			
Comentariu: vom face prezentarea și caietul de sarcini din punct de vedere al securității pentru 2016 plecând de la ce s-a făcut la Raliul Iașului. Felicitări!					
4.6. Echipamente folosite pentru controlul raliului	5	4	3	2	1
4.6.1. Oportunitatea și eficacitatea oamenilor de ordine, îmbrăcămintea oficialilor și alte mijloace de identificare a personalului important			x		
4.6.2. Oportunitatea și eficacitatea protecției arbitrilor raliului împotriva condițiilor meteo nefavorabile.			x		
4.6.3. Oportunitatea și eficacitatea protecției echipamentului de cronometrare, a celulelor foto, etc. împotriva accidentelor		x			
4.6.4. Posturile de control marcate clar și protejate de garduri sau panglici, paza acestora.			x		
4.6.5. Pasaaje de ocolire pentru a îndepărta publicul de posturile de control			x		
4.6.6. Panouri de post folosite conform reglementărilor (model) FIA			x		
4.6.7. Echipele și autovehiculele de securitate și intervenție în imediată apropiere a startului în PS, cu acces rapid către drum și sub controlul nemijlocit al Șefului de Probă și/sau Șefului Securității raliului			x		
Comentariu: Absolut toate posturile au avut protecții de ploaie, de asemenea echipamentele de cronometrare. Zonele de start și stop bine delimitate.					

4.7. Comunicațiile	5	4	3	2	1
4.7.1. Legătura permanentă între Directorul Sportiv al raliului și fiecare Șef de probă specială, PS intermediari și cu controlul PS de finish			x		
4.7.2. Posibilitățile de comunicare cu punctele PS intermediare de către șefii de probă specială			x		
4.7.3. Comunicațiile între Directorul Sportiv al raliului și seful echipei medicale			x		
4.7.4. Comunicațiile între Directorul Sportiv al raliului și Parcul de Service, punctele de realimentare, regrupare, etc.			x		
4.7.5. Comunicațiile între Directorul Sportiv al raliului și automobilele de securitate și de închidere a raliului			x		
4.7.6. Comunicațiile între Directorul Sportiv al raliului și Masina de deschidere			x		
4.7.7. Comunicațiile între Directorul Sportiv al raliului, organizatori și observatorul FRAS			x		
4.7.8. Rețele de comunicații separate pentru Controlul raliului, siguranță, rezultate, etc.			x		
Comentariu:					
5. MEDIA					
5.1. Facilități Media	5	4	3	2	1
5.1.1. Oportunitatea, amplasarea și mărimea Centrului Principal Media, securitate		x			
5.1.2. Procesul de acreditare media			x		
5.1.3. Facilități și asistență tehnică disponibilă la Centrul Principal Media (C.P.M.)			x		
5.1.4. Competența Ofițerului cu presa și a echipei lui		x			
5.1.5. Parcare pentru automobilele celor acreditați			x		
5.1.6. Veste, badge-uri pentru identificarea fotografiilor și a operatorilor TV			x		
5.1.7. Posibilitatea de folosire a internetului			x		
5.1.8. Poziționarea media la Start și Sosire			x		
5.1.9. Asistență și ajutor asigurate de echipa Centrului Media.			x		
5.1.10. Informații furnizate înainte de eveniment			x		
5.1.12. Informații disponibile în timpul evenimentului - conținut și viteză de recepție			x		
Comentariu:					
5.2. Promovarea sponsorilor și a partenerilor federației	5	4	3	2	1
5.2.1. Afișarea siglei sponsorului federației și a FRAS (dimensiuni, poziției pe poartă, număr)		x			
5.2.2. Afișarea bannerelor sponsorului și al FRAS pe probele speciale (dimensiuni, număr, etc).		x			
5.2.3. Afișarea siglei sponsorului federației și a FRAS pe documentele competiției			x		
5.2.4. Amplasare cort sponsor			x		
5.2.5. Afișarea siglei sponsorului federației și a FRAS la conferința de presă, festivitate de premiere, ședințele cu arbitri și sportivii.			x		
Comentariu: Am observat o deschidere mare a organizatorului spre a oferi spații generoase pentru partenerii federației, lucru apreciabil și eficient pentru toți cei implicați.					

5.3. Festivitatea de Premiere	5	4	3	2	1
5.3.1. Prezentarea siglei FRAS			x		
5.3.2. Prezentarea titlului campionatului			x		
5.3.3. Prezentarea echipajelor câștigătoare și reprezentanților echipelor			x		
5.3.4. Prezentarea (intonarea) imnului național al echipajului câștigător		x			
5.3.5. Prezența VIP-urilor și a demnitarilor		x			
5.3.6. Prezența spectatorilor		x			
5.3.7. Calitatea generală și prezentarea de ansamblu a festivității		x			
Comentariu: Alegerea unui mall a fost din nou o variantă bună, mai ales că vremea de afară nu permitea folosirea grădinii de la Palas.					
5.4. Conferința de presa înainte de eveniment	5	4	3	2	1
5.4.1 Alegerea locatiei			x		
5.4.2. Pregătirea conferinței de presa			x		
5.4.3. Participare			x		
Comentariu: am remarcat interesul pentru conferința inițială și faptul că presa locală a preluat știri de acolo.					
5.5. Conferința de presa după eveniment	5	4	3	2	1
5.5.1. Alegerea locatiei			x		
5.5.2. Pregătirea conferinței de presa			x		
5.5.3. Participare			x		
Comentariu:					
6. TEHNIC					
6.1. Verificarea Tehnică Inițială	5	4	3	2	1
6.1.1. Corectitudinea amplasamentului			x		
6.1.2. Proceduri de verificare a automobilelor în concordanță cu programul, bine controlate			x		
6.1.3. Timp suficient pentru ca toate verificărilor să fie realizate			x		
6.1.4. Deplasarea ușoară a automobilelor, posibilitatea de a verifica câteva automobile în același timp			x		
6.1.5. Accesul bine protejat și păzit			x		
6.1.6. Prevederi pentru prezența media în zone rezervate și păzite			x		
Comentariu:					
6.2. Verificarea tehnică finală	5	4	3	2	1
6.2.1. Corectitudinea amplasamentului			x		
6.2.2. Eficiența deplasării automobilelor din parcul închis, la verificarea tehnică finală			x		
6.2.3. Timp suficient pentru ca toate verificările cerute să fie realizate			x		
6.2.4. Corectitudinea condițiilor de lucru și echipamentelor (elevatoare, scule etc.)			x		
6.2.5. Accesul bine protejat și păzit			x		
Comentariu : pregătire ireproșabilă, observată și de Șeful Comisiei Tehnice FRAS					

6.3. Parcuri Inchise	5	4	3	2	1
6.3.1. Oportunitatea amplasării, aproape de punctele de start și sosire		x			
6.3.2. Amplasamente convenabile pentru regrupare.			x		
6.3.3. Paza și protecția sigură a acestora			x		
6.3.4. Controlul intrării echipajelor în parcul închis			x		
Comentariu: excelentă amplasare, zona pietonală din Iași, nu avea cum să treacă neobservat...					
6.4. Zonele de realimentare	5	4	3	2	1
6.4.1. Dispuse la ieșirea din Parcul de Service, mărimi potrivite			x		
6.4.2. Punctele de intrare și ieșire convenabile			x		
6.4.3. Protecție, excluderea persoanelor neautorizate			x		
6.4.4. Condiții de suprafață, protecție meteo		x			
6.4.5. Facilități de prevenire și stingere a incendiilor.			x		
6.4.6. Semnele FIA folosite în concordanță cu regulamentele			x		
6.4.7. Semnele de avertizare prezentate în mod vizibil			x		
Comentariu:					
6.5. Service Indepartat	5	4	3	2	1
6.5.1. Concordanța cu regulamentele CNRD			x		
6.5.2. Alegerea amplasamentelor – suprafețe și condiții de lucru			x		
6.5.3. Oficiali adecvați cu posibilitatea de stingere a incendiilor			x		
6.5.4. Facilitati sanitare in apropiere			x		
6.5.5. Disponibilitatea facilităților de securitate, comunicare			x		
6.5.6. Folosirea semnelor FIA în concordanță cu regulamentele			x		
6.5.7. Calitatea și eficiența generală			x		
Comentariu:					

SUBIECT	Nr de evaluari disponibile					Punctaj	Coef	Punctaj total
	Nr de evaluari facute							
	5	4	3	2	1			
1. ORGANIZARE	1	14	21	0	0	124	1,5	186
2. ITINERARIU - INFRASTRUCTURA	0	16	32	1	0	162	1,5	243
3. DOCUMENTATIE – MATERIALE PRINTATE	0	1	31	0	0	97	1	97
4. SECURITATE	0	9	37	0	0	147	2,5	367,5
5. MEDIA	0	8	21	0	0	95	1	95
6. TEHNIC	0	2	27	0	0	89	1,5	133,5
Numar total evaluari								
Punctaj maxim							TOTAL	1122

Raport Oficiali Cumulat*	Puncte
Raport Sportivi Cumulat*	111
TOTAL PUNCTE OFICIALI ȘI SPORTIVI	65
	176
TOTAL PUNCTE RAPORT RALIUL IASIULUI COTNARI 2015	1298,00

*Din considerente etice, Comisia de Raliuri a decis să afișeze doar punctajul cumulat al oficialilor și sportivilor. Fișele detaliate pot fi consultate la Secretariatul FRAS în baza unei cereri aprobate de președintele Comisiei de Raliuri.