



Redactat: 26 august 2015

Publicat: 4 septembrie 2015

## CAMPIONATUL NATIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

### RAPORTUL OBSERVATORULUI

pentru

**Sibiu Rally Challenge**

etapa a VI-a a CNRD 2015

<b>1. ORGANIZARE</b>					
<b>1.1. Organizarea generală</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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		
<b>Comentariu: Chiar dacă în multe privințe este un exemplu, Sibiu Rally Challenge mai poate îmbunătăți multe aspecte.</b>					
<b>1.2. Locul de desfășurare, cazare, formalități oficiale</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
1.2.1. Corectitudinea locului unde este amplasat raliul (secretariatul, cazarea oficialilor, ) <b>Parc Service</b>		x			
1.2.2. Calitatea camerelor de hotel și facilităților		x			
<b>Comentariu: Sibiu Rally Challenge este exemplul de urmat din acest punct de vedere.</b>					

<b>1.3. Promovarea</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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 straii invitati)		x			
1.3.4. Popularitatea generală și reputația evenimentului		x			
<b>Comentariu:deși nu s-a ridicat la nivelul anilor trecuți, competiția a fost bine promovată, și datorită asocierii cu partenerul principal.</b>					
<b>1.4. Centrul de conducere (HQ) al competiției</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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		
<b>Comentariu: Localizarea centrului de conducere a competiției, parcului închis, parcului de service este maxim posibil, un punct forte al raliului de la Sibiu.</b>					

<b>1.5. Cronometrarea</b>					
<b>Personalul de cronometrare</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>1.5.1. Pozitionarea startului sosirii si a stopului</b>			x		
<b>1.5.2. Numarul suficient de oficiali</b>			x		
<b>Comentariu</b>					
<b>1.6. Rezultate</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>1.6.1. Viteza de transmitere a timpilor din PS la Centrul de calcul - secretariat</b>			x		
<b>1.6.2. Viteza de transmitere a altor timpi și penalități la Centrul de calcul - secretariat</b>			x		
<b>1.6.3. Publicarea timpilor pe Probele Speciale, viteza, grad de distribuire</b>				x	
<b>1.6.4. Distribuția timpilor neoficiali</b>			x		
<b>1.6.5. Viteza de publicare a clasamentelor parțiale la sfârșitul fiecărei secțiuni</b>			x		
<b>1.6.6. Utilizarea Internetului pentru asigurarea cu rezultate și alte informații – viteză și conținut</b>			x		
<b>Comentariu: Propunerea de cronometrare a fost una bună, performantă și inovativă, din păcate nu a funcționat mereu și mai bine de o oră după penultima probă nu s-au știut rezultatele.</b>					
<b>1.7. Oficiali</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>1.7.1. Competenta, experienta si performanta Medicului Sef</b>			x		
<b>1.7.2. Competenta, experienta si performanta oficialului Relatii cu concurentii</b>			x		
<b>Comentariu: Raliul Sibiului a fost prima etapă când Federația a definitivat funcția de Medic FRAS, care va fi prezent la toate raliurile de acum înainte.</b>					

<b>1.8. Cerințele FRAS</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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, stație de comunicare către 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. Nu au existat șoferi, fiecare și-a condus mașina.**

## **2. ITINERARIU - INFRASTRUCTURA**

<b>2.1. Start</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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 bună, din păcate nu a fost securizată piața și fiecare a umblat pe unde a vrut. Concurenții se deplasau cu greu prin mulțime, printre copii. Nu a existat o zonă oficială, zonă pentru fotografi, un program clar al festivităților de start.**

<b>2.2. SOSIRE</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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	
<b>Comentariu: Încă o dată, Sosirea nu a fost la înălțimea așteptărilor. O asemenea locație excelentă trebuia mult mai bine evidențiată. Nu am înțeles până la urmă dacă primele 3 echipaje au fost sau nu premiate separat, oricum nu s-a întâmplat la ora anunțată.</b>					
<b>2.3 DRUMURI DE LEGATURA - ETAPE</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
2.3.1. Ritmul raliului				x	
<b>Comentariu: Cele trei regrupări nu sunt un punct favorabil al Raliului Sibiului, mai ales când vremea de afară nu e prietenoasă.</b>					
<b>2.4. Probe Speciale</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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	
<b>Comentariu: Transfăgărășanul este agonie și extaz. Se va mai păstra ca etapă de campionat doar dacă organizatorul își asumă o securizare mult mai bună.</b>					

<b>2.5. Facilități pentru Service</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
2.5.1. Concordanța cu regulamentele CNRD			x		
2.5.2 Alegerea amplasamentelor – ușurința accesului și ieșirii		x			
2.5.3. Alegerea amplasamentelor – mărime suficientă		x			
2.5.4. Alegerea amplasamentelor – suprafețe și condiții de lucru		x			
2.5.5. Intrarea/ieșirea localizată corespunzător pentru a evita blocajul			x		
2.5.6. Intrarea/ieșirea separată pentru autovehiculele service, control și verificare			x		
2.5.7. Disponibilitatea facilităților de securitate, sanitare, comunicare			x		
2.5.8. Facilități pentru controlul accesului și deplasării publicului în Parcul de Service		x			
2.5.9. Folosirea semnelor FIA în concordanță cu regulamentele			x		
2.5.10. Calitatea și eficiența generală		x			
<b>Comentariu: Locatia excelentă. Cei care asigurau intrările tot timpul al posturi și serioși.</b>					
<b>2.6. Recunoașteri</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
2.6.1. Corectitudinea programului				x	
2.6.2. Corectitudinea documentelor de control al recunoașterii			x		
2.6.3. Calitatea supravegherii și monitorizării recunoașterii			x		
2.6.4. Aranjamentul general, (marcare punctelor radio,)			x		
2.6.5. Metode folosite pentru monitorizarea trecerilor ilegale			x		
<b>Comentariu:</b>					
<b>2.7. Shakedown</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
2.7.1. Dacă este reprezentativ pentru PS raliului			x		
2.7.2. Dacă e la o distanță rezonabilă față de zona de start			x		
2.7.3. Posibilitatea de revenire de la sosire la start.				x	
2.7.4. Spațiu și facilități pentru automobilele de service				x	
2.7.5. Calitatea supravegherii și a controlului, în general				x	
2.7.6. Asigurarea securității			x		
<b>Comentariu: Shakedown cu probleme, închiderea circulației de către poliție s-a făcut abia în jurul orei 10:30, la 1h și 30 de la ora de start. Bucla a fost cam lungă.</b>					

<b>2.8. Super Speciala</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
2.8.1 Interesul sportiv					x
2.8.2 Afluenta spectatorilor					x
2.8.3 Organizare (parcare, catering, toalete, sistem sonorizare)					x
2.8.4 Calitate si eficienta generala					x
<b>Comentariu: Deși Super Speciala nu a existat, am considerat că tot Raliul Sibiului este o Super Specială. Nu consider că raliul trebuie depunctat în totalitate pentru asta, așa că a primit cate un punct.</b>					
<b>2.9. Super Rally</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
2.9.1 Eficienta recuperarii masinilor abandonate de pe PS			x		
<b>Comentariu:</b>					
<b>2.10. Rute alternative</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
2.10.1. Claritatea hărților sau a diagramelor de drum			x		
2.10.2. Claritatea și acuratețea diagramelor de direcție și distanțele			x		
<b>Comentariu</b>					
<b>3. DOCUMENTATIE - MATERIALE PRINTATE</b>					
<b>3.1. Carnetul Itinerar</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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		
<b>Comentariu: multe distanțe nu au corespuns...</b>					

<b>3.2. Carnet Itinerar pentru echipele de Service</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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		
<b>Comentariu:</b>					
<b>3.3. Carnetele de Control</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
3.3.1. Folosirea modelului standard			x		
3.3.2. Existenta lor separat pentru fiecare secțiune			x		
<b>Comentariu</b>					
<b>3.4. Regulamente</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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		
<b>Comentariu</b>					
<b>3.5. Alte documente standard</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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		
<b>Comentariu</b>					



<b>3.6. Hărți asigurate de organizator</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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		
<b>Comentariu</b>					
<b>3.7. ECUSOANE - ACCES auto</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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			
<b>Comentariu:</b>					
<b>4. SECURITATE</b>					
<b>4.1. Planul de Securitate</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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	

<b>4.2. Autovehiculele de intervenție</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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		
<b>Comentariu: in general bine acoperita aceasta zona.</b>					
<b>4.3. Automobilele de securitate, automobilele de închidere a competiției</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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			
<b>Comentariu:</b>					

<b>4.4. Securitatea echipajelor</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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			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	
<b>Comentariu: Transfăgărășanul este o valoare incontestabilă dar trebuie să știm să îl administrăm. Avantajele pe care le oferă se pot transforma în dezavantaje uriașe dacă nu este apreciat corect. Pe scurt, securizarea acestuia trebuie să fie făcută mult mai bine.</b>					
<b>4.5. Securitatea publicului</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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				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	
<b>Comentariu: Federația a intuit situațiile care pot apărea și a făcut chiar în săptămâna premergătoare recomandări organizatorului, dar acestea nu au fost puse în aplicare în totalitate. Zona dintre regruparea de la Bâlea și start nu a fost bine securizată.</b>					

<b>4.6. Echipamente folosite pentru controlul raliului</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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. Pasaje 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 imediata apropiere a startului în PS, cu acces rapid către drum și sub controlul nemijlocit al Șefului de Probă și/sau Șefului Securității raliului			x		
<b>Comentariu: Încă un raliu la care arbitrii stau în condiții improprii în posturi. Pe Transfăgărășan, la 5 grade pe ploaie nu a existat niciun fel de echipament de protecție a arbitrilor. Nici în celelalte zone, dar aici chiar era nevoie.</b>					
<b>4.7. Comunicațiile</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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		
<b>Comentariu:</b>					
<b>5. MEDIA</b>					
<b>5.1. Facilități Media</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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. Pozitionarea 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			x		
<b>Comentariu:</b>					
<b>5.2. Promovarea sponsorilor și a partenerilor federației</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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 sportivi.			x		
<b>Comentariu: Federația a venit cu propriile materiale promoționale(bannere, steaguri), altfel reprezentarea ar fi fost foarte slabă, de fapt inexistentă.</b>					

<b>5.3. Festivitatea de Premiere</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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		
<b>Comentariu: Așteptam mult mai mult de la Sibiu la capitolul "festivități". În propunerile inițiale figura un concert, invitați, autorități, VIP-uri.</b>					
<b>5.4. Conferinta de presa inainte de eveniment</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
5.4.1 Alegerea locatiei			x		
5.4.2. Pregatirea conferintei de presa			x		
5.4.3. Participare			x		
<b>Comentariu: conferințele de presă dinaintea raliurilor au menirea să anunțe la nivel local că urmează un eveniment auto, că spectatorii pot să meargă în zonele interesante și care sunt momentele inedite. Până acum niciun raliu nu a făcut asta, nu am văzut știri pe nicăieri după conferințele inițiale...</b>					
<b>5.5. Conferinta de presa dupa eveniment</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
5.5.1. Alegerea locatiei			x		
5.5.2. Pregatirea conferintei de presa			x		
5.5.3. Participare				x	
<b>Comentariu</b>					

<b>6. TEHNIC</b>					
<b>6.1. Verificarea Tehnică Inițială</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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		
<b>Comentariu:</b>					
<b>6.2. Verificarea tehnică finală</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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		
<b>Comentariu : nu a existat mașină oficială cu girofar care să escorteze mașinile desemnate pentru verificarea tehnică finală. Deplasarea acestora s-a făcut în spatele mașinii patronului service-ului .</b>					
<b>6.3. Parcuri Inchise</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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		
<b>Comentariu: Regruparea de la Bâlea Lac a fost pe o platformă improprie și ieșirea din regrupare trebuia gândită mai bine, a generat discuții și probleme de trafic. Regruparea din Piața Mare neorganizată, neîngrădită, un concurent întârziat nu avea pe unde trece spre CO...</b>					

<b>6.4. Zonele de realimentare</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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		
<b>Comentariu: Nu au fost corturi de protecție la realimentare. Zonele de alimentare nu au fost suficient de bine protejate de public. Asta e o observație care se perpetuează din păcate de la un raliu la altul...</b>					
<b>6.5. Service Indepartat</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
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		
<b>Comentariu:</b>					



SUBIECT	Nr de evaluari disponibile					Punctaj	Coef	Punctaj total	
	Nr de evaluari facute								
	5	4	3	2	1				
1. ORGANIZARE	1	8	25	2	0	116	1,5	174	
2. ITINERARIU - INFRASTRUCTURA	0	11	22	11	5	137	1,5	205,5	
3. DOCUMENTATIE – MATERIALE PRINTATE	0	2	30	0	0	98	1	98	
4. SECURITATE	0	1	33	10	2	125	2,5	312,5	
5. MEDIA	0	0	20	8	1	77	1	77	
6. TEHNIC	0	0	24	5	0	82	1,5	123	
Numar total evaluari									
Punctaj maxim							<b>TOTAL</b>		<b>990</b>

Raport Oficiali Cumulat*	Puncte	91
Raport Sportivi Cumulat*		56
<b>TOTAL PUNCTE OFICIALI ȘI SPORTIVI</b>		<b>147</b>
<b>TOTAL PUNCTE RAPORT SIBIU RALLY CHALLENGE 2015 1137,00</b>		

\*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.