

ДОКЛАД НА НАБЛЮДАТЕЛЯ НА БФАС ЗА НАЦИОНАЛЕН РАЛИ ШАМПИОНАТ

Име на Ралито: Сливен
 Дати: 2- 4 септември 2011
 Имена на Наблюдателя: Юлий Славов

| 1. ОРГАНИЗАЦИЯ | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1.1. Обща Организация | | | | | |
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 1.1.1. Общо съдействие, дадено на отборите, екипажите и Официалните лица от Организацията преди състезанието | | X | | | |
| 1.1.2. Административни прегледи и документация | | X | | | |
| 1.1.3. Общо съдействие по време на състезанието, оказано на отбори, екипажи, Официални лица и т.н. | | | X | | |
| 1.1.4. Раздаване на бюлетини и др. материали | | | | X | |
| 1.1.5. Официално табло за съобщения – добре разположено, достатъчно широко, навреме оповестени материали | | X | | | |
| 1.1.6. Временни и финални резултати, оповестени на отделно информационно табло | | | X | | |
| <p>Забележки: 1.1.1. Концентрирането на всички звена на организацията на едно място, включително настаняването на участниците, предостави завидни удобства.</p> <p>1.1.2. Документация, разработена и отпечатана на високо ниво беше подготвена от организатора и се връчи на екипажите в спокойна среда.</p> <p>1.1.4. Неизползвани достатъчно възможности за разпространение на текущи резултати по трасето и в сервизния парк.</p> <p>1.1.5. На централно място във фойето на хотела, разпределено съгласно стандарта на две секции. Непосредствено до него голям монитор, на който резултатите се обявяваха веднага след постигането им. Да се отдели специална секция за Националния шампионат не беше мотивирано най-малко поради две причини: не стартира нито един чуждестранен екипаж и колите бяха малко. Самоцелно обособяване на отделна секция би имало дори негативен ефект.</p> | | | | | |

| 1.2. Разположение, настаняване, официални формалности | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 1.2.1. Удобство на мястото, където е разположено ралито | | X | | | |
| 1.2.2. Количество и удобство на хотелските стаи и социалните услуги | | X | | | |
| <p>Забележки: 1.2.1. Настаняване в хотела, където е целия щаб.</p> <p>1.2.2. Настаняване във високо категориен хотел.</p> | | | | | |

| 1.3. Реклама | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 1.3.1. Реклама преди ралито | | | X | | |
| 1.3.2. Реклама по време на състезанието | | X | | | |
| 1.3.3. Връзки с местните власти | X | | | | |

| | | | | | |
|--|--|---|---|--|--|
| 1.3.4. Връзки с Полицията и др. сили на реда | | X | | | |
| 1.3.5. Медино покритие преди, по време и след ралито | | | X | | |
| 1.3.6. Популярност на състезанието сред екипажите | | X | | | |
| 1.3.7. Обща популярност и образ на ралито | | X | | | |

Забележки: 1.3.2. Най-голям принос за реклама на ралито имаше провеждането на СЕ1 по алеите на парка на градския стадион в град Сливен. Многохилядна публика, която беше обградила трасето, получи най-директна информация за проявата.

1.3.3. Едва ли някъде може да се посочи случай, в който Кметът е домакин и като градоначалник и като собственик на базата, предоставена за службите на ралито. Освен това, г-н Лечков беше там през повечето време на ралито и взе участие в церемониите.

1.3.4. На полицията основно се разчиташе за охрана на целия район на ралито и униформените лица се виждаха и то в голям брой, там, където тове се изискваше.

1.3.6. През годините на израстване и утвърждаване, рали Сливен се утвърди като състезание, провеждано в отлични спортно-технически условия и от професионален и амбициозен екип.

1.3.7. Ралито е достатъчно популярно и привлекателно за участие от наши и чужди екипажи. Малкият брой, стартирали тази година, се дължи на причини извън организаторите.

| 1.4. Щаб | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 1.4.1. Подходящо разположение на Щаба, улеснение за достъп от други места | | X | | | |
| 1.4.2. Различни зони и помещения в близост едно до друго | | | | X | |
| 1.4.3. Добре охраняван достъп до всички помещения, проверки на пропуски и идентификация | | | | X | |
| 1.4.4. Подходящи улеснения, съоръжения, връзки и условия за работа | | | X | | |
| 1.4.5. Подходящ паркинг за най-официалните лица близо до Щаба | | X | | | |
| 1.4.6. Подходящо разположение и адекватен размер на стаите за СК | | X | | | |
| 1.4.7. Указателни знаци за различните зони, общо сигнализиране | | X | | | |
| 1.4.8. Служба за съдействие в услуга на отбори и екипажи | | | X | | |
| 1.4.9. Услуги за обществена информация, ефикасност | | | X | | |

Забележки: 1.4.1. В хотел, лесно достъпен, удобства за паркиране и социални услуги.

1.4.2. Според условията, помещенията бяха разположени по всички четири етажа. Може би едно решение с обособяване на секретариат, размножаване на материали, връзки със състезателите и т.н. във вестибюла на третия етаж заслужава обсъждане.

1.4.3. Контрол на достъпа се осъществяваше само от служебните лица на хотела.

1.4.5. Достатъчно площ около хотела за паркиране на автомобили. Маркиране на места за коли, според стандарта на ФИА.

1.4.6. Подходяща, добре оборудвана стая за заседания на СК. Стая за инспектора на ФИА не видях.

1.4.7. Очевидни усилия на организатора за ориентиране на пристигащите, които започваха още от кръговото движение на 500 м. преди Щаба и бяха достатъчно ясни във фойето.

| 1.5. Хронометриране | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| A – Използвана техника | | | | | |
| 1.5.1. На ЧК | | | X | | |
| 1.5.2. На стартовете на СЕ, използвана с-ма (автоматична/ ръчна) | | | X | | |

| | | | | | |
|---|--|--|---|--|--|
| 1.5.3. Система за старт –(автоматична/ръчна) | | | X | | |
| 1.5.4. Система за летящ финал (автоматична/ ръчна) | | | X | | |
| 1.5.5. Метод за записване и предаване времената на стоп контрола и изчислителния център | | | X | | |
| 1.5.6. Синхронизация на часовниците на различните места | | | X | | |
| 1.5.7. Точност на времената с официалното време | | | X | | |
| 1.5.8. Спомагателна с-ма за измерване в случай на повреда | | | X | | |
| В – Хронометристи | | | | | |
| 1.5.9. Компетенност, опит и резултати | | | X | | |
| 1.5.10. Разположение | | | X | | |
| 1.5.11. Достатъчен брой за добра работа | | | X | | |
| Забележки: | | | | | |

| 1.6. Резултати | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 1.6.1. Скорост за предаване на времената от СЕ в изчислител. център | | X | | | |
| 1.6.2. Скорост за предаване на други времена и наказания в изч. център | | X | | | |
| 1.6.3. Публикуване на времената от СЕ, скорост, разпределение | | | X | | |
| 1.6.4. Разпределение на неофициалните времена на пътя | | | | X | |
| 1.6.5. Скорост на публикуване на частични класирания в края на всяка секция/Етап и т.н. | | | X | | |
| 1.6.6. Употреба на Интернет за резултати и други информации, скорост и съдържание | | | X | | |
| Забележки: 1.6.1. По два независими начина, резултатите пристигаха в Контролния център на ралито, веднага след тяхното появяване. 1.6.2. Виж 1.6.1. 1.6.4. Повече грижи за достигане на текущо класиране до зоните за зрители и до сервизния парк имат място. | | | | | |

| 1.7. Официални лица | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 1.7.1. Компетентност, опит и работа на Директора на ралито | | X | | | |
| 1.7.2. Компетентност, опит и работа на Секретаря на ралито | | | | X | |
| 1.7.3. Компетентност, опит и работа на Главният лекар на ралито | | | X | | |
| 1.7.4. Компетентност, опит и работа на Отговорника по сигурността | | X | | | |
| 1.7.5. Компетентност, опит и работа на Отговорника по резултатите и неговият екип | | | X | | |
| 1.7.6. Компетентност, опит и работа на Отговорниците за връзка със състезателите | | | | X | |
| 1.7.7. Компетентност, опит и работа на Председателя и екипа на Техническата комисия | | X | | | |
| 1.7.8. Компетентност, опит и работа на Директора на пресцентъра и неговия екип | | X | | | |
| 1.7.9. Компетентност, опит и работа на Отговорниците на етапите | | X | | | |
| 1.7.10. Компетентност, опит и работа на съдиите по пътя | | X | | | |
| Забележки: 1.7.1. Към опита и познанията, той много сполучливо приложи качеството си да възлага и контролира задачи към сътрудниците си – качество, което е много необходимо в екипната работа на рали. 1.7.2. Формално Секретар ралито нямаше. Тази дейност се изпълни на ниво от | | | | | |

дългогодишен, опитен и сърцат съдия, но неговото име липсваше в ДП и не се издаде бюлетин за възлагането. Поста е отговорен и такъв, на вид дребен пропуск може да доведе усложнения и неприятности.

1.7.4. С много старание и отговорност тази длъжност се изпълняваше от популярен и опитен състезател от миналото. Нуждае се от инструкция за мястото му по време на самото рали. Не може Контролният пост да се оставя само на радисти. Трябва там да се осигурява постоянно присъствие на длъжностно лице, с пълномощия да реагира незабавно при възникнала нужда.

1.7.6. Изпълнение на публикуваната програма е основното задължение на Отговорниците за връзка със състезателите. Всяка активност над задълженията по програмата не се възприема като добра идея.

1.7.7. Качеството на предварителния, текущите и финалния технически прегледи бяха на високо ниво, докладите на Председателя се одобриха от СК без забележки.

1.7.8. Един от най-добрите пресцентрове на рали, много добри условия за работа, но защо на рали брифинг бяха определени три вместо шест стола не стана ясно. Екипажът на рали се състои от ДВАМА души и пренебрегване на ролята на навигатора е недопустимо.

1.7.9, 1.7.10. Самочувствие, спокойствие и увереност в знанията и опита си показаха всички контролни постове по трасето. Не бяха забелязани никакви пропуски по записа на контролите.

| 1.8. Изисквания на БФАС към организатора | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 1.8.1. Документация и други документи, издадени от Организатора в срок | | | X | | |
| 1.8.2. Пропуски и идентификационни лепенки за свободно преминаване | | | X | | |
| 1.8.3. Стая за наблюдателя на БФАС, оборудване | | X | | | |
| 1.8.4. Автомобил за Наблюдателя на БФАС, подходящ за условията, оборудван с трипмастер, GPS, радио, шофьор | | | | X | |
| Забележки: 1.8.3. Пълният комплект печатни материали за ралито намерих в хотелската си стая още при настаняването. При този мащаб на ралито трудно може да се изисква отделна служебна стая за наблюдателя. | | | | | |
| 1.8.4. Липсата на такъв ме принуди да импровизирам на място. Стигнах до нелошо решение, но това ме може да бъде добра практика. | | | | | |

| 2. МАРШРУТ – ИНФРАСТРУКТУРА | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 2.1. Старт на ралито | | | | | |
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 2.1.1. Подходящо разположение | | X | | | |
| 2.1.2. Подходящо оформяне на подиума | | | X | | |
| 2.1.3. Национално знаме | | | X | | |
| 2.1.4. Лого на БФАС | | | X | | |
| 2.1.5. Присъствие на ВИП и известни лица | X | | | | |
| 2.1.6. Зрители | | X | | | |
| 2.1.7. Общо качество и представителност | | X | | | |
| Забележки 2.1.1. Прекрасни условия за старта. Може да се помисли за сбиване на програмата. Паузата | | | | | |

между церемониалния старт и СЕ1 е необяснимо голяма, дори при по-дълъг стартос списък.

2.1.5. Елитът на града, начело с Член на Народното събрание, Кмета и Областният управител участваха в церемонията.

2.1.6. Много зрители, одобряващи проявата и подкрепящи ентузиазирани пилотите на рампата.

2.1.7. Чудесна обстановка, колите преминаваха по пистата на стадиона, подхождайки към арката. Приповдигнато настроение у многобройните зрители. Някога имаше кратка програма?

| 2.2. Финал на ралито | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 2.2.1. Подходящо разположение | | X | | | |
| 2.2.2. Подиум за тримата победители | | | X | | |
| 2.2.3. Национално знаме | | | X | | |
| 2.2.4. Лого на БФАС | | | X | | |
| 2.2.5. Награди за трите екипажи-победители връчени на подиума | | | X | | |
| 2.2.6. Национален химн | | | X | | |
| 2.2.7. Присъствие на ВИП и известни лица | | X | | | |
| 2.2.8. Зрители | | | X | | |
| 2.2.9. Общо качество и представителност на церемонията | | X | | | |

Забележки: 2.2.1. На същото място, където беше и старта.

2.2.7. Общинският екип начело с Кмета отново бяха действащи лица в церемонията.

Понижен интерес в сравнение с Церемониалния старт, може би заради ограничената информация и неудобния час.

2.2.9. Всичко беше изпълнено по стандартните изисквания, имаше повишено настроение и задоволство от страна на участниците. Малко повече порядък на площадката беше нужен и зрителите бяха сравнително малко – виж 2.2.7

| 2.3. Пътни сектори (за свързка) | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 2.3.1. Дължина на ПС между СЕ | | X | | | |
| 2.3.2. Лесно преминаване през населени места | | | X | | |
| 2.3.3. Състояние на пътя | | | X | | |
| 2.3.4. Близост на СЕ до Сервизните паркове | | | X | | |
| 2.3.5. Ритъм на състезанието | | X | | | |

Забележки: 2.3.1. Компактен маршрут. Най-дълъг сектор за свързка 36,90 км.

2.3.4. Професионално подбрани средни скорости, покриваеми без проблеми във всички сектори на маршрута.

| 2.4. Специални етапи | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 2.4.1. Спортен интерес и селективност | | X | | | |
| 2.4.2. Средни скорости | | | X | | |
| 2.4.3. Дължини на СЕ | | | X | | |
| 2.4.4. Анулирани етапи или забавени поради безопасност или други причини | | | X | | |

| | | | | | |
|--|--|---|--|--|--|
| 2.4.5. Оценяване на пътя на СЕ по отношение на безопасността | | X | | | |
| <p>Забележки: 2.4.1. Впечатляващо множество от зрители на СЕ1, сполучливо подбрани зони за наблюдаване на етапа.</p> <p>По- малко публика от обичайната през годините в зоните в планината.</p> <p>2.4.5. Възможностите за обособяване на зони за зрители бяха умело използвани. На площада с дървото, където трайно се беше установила хилядна публика, се осигури експресна информация и коментар.</p> <p>Решението на организатора да подреди ефектни „шикани” на две места по трасето е похвално, защото концентрира там зрители, като им предоставя зрелищност и така олеснява мерките за безопасност.</p> | | | | | |

| 2.5. Сервизни улеснения | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 2.5.1. Съобразеност с регламента на шампионата | | | X | | |
| 2.5.2. Удобно местоположение – лесен достъп и изход | | X | | | |
| 2.5.3. Подходящо местоположение – достатъчен размер | | X | | | |
| 2.5.4. Подходящо местоположение – площ и работни условия | | | X | | |
| 2.5.5. Подходящи отделни вход/изход на ЧК за сервизни автомобили, контрол, проверка | | | | X | |
| 2.5.6. Подходящи вход и изход на ЧК за избягване на задръствания | | | X | | |
| 2.5.7. Налични условия за безопасност, комуникации и санитарни възли | | | X | | |
| 2.5.8. Улеснения за направляване и контрол на публичен достъп и движение в Сервизните паркове | | | X | | |
| 2.5.9. Използване на ФИА знаците в съответствие с регламента | | | X | | |
| 2.5.10. Общо качество и ефикасност | | X | | | |
| <p>Забележки: 2.5.2. Сервизен парк под прозорците на хотела.</p> <p>2.5.3. Площ, достатъчна да побере поне три пъти повече сервиза.</p> <p>2.5.5. Може по-ясно да се обособи отделен вход за сервизни и допълнителни коли.</p> <p>2.5.10. Много добре замислен СП. По категорично да се определят входове, зона за зареждане, зона за маркиране. Близостта на хотела не изключва наличие на поне една тоалетна, бюфет за напитки и т.н.</p> <p>Има възможност за обединение на контролите изход ЗП/вход СП.</p> | | | | | |

| 2.6. Оpozнаване | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 2.6.1. Подходяща програма | | X | | | |
| 2.6.2. Подходящи ли са документите за контролиране на опознаването | | | X | | |
| 2.6.3. Качество на съдийството и мониторинга по време на опознаването | | X | | | |
| 2.6.4. Обща организация | | | X | | |
| 2.6.5. Използвани методи за мониторинг на нелегални опознавания | | | X | | |
| <p>Забележки: 2.6.1. Специфична програма, съобразена прецизно с разположението на трасетата за СЕ.</p> <p>Възприета с разбиране от екипажите.</p> <p>2.6.3. Контрол на преминаванията през двата дни на опознаването.</p> | | | | | |

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|

| 2.7. Шейкдаун | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|--|---|---|---|---|---|
| 2.7.1. СЕ на шейкдауна, съответстващ на СЕ от ралито | | | 0 | | |
| 2.7.2. На подходящо разстояние от щаба на ралито | | | 0 | | |
| 2.7.3. Подходящ ли е пътя за връщане от финала към старта | | | 0 | | |
| 2.7.4. Подходящо и удобно ли е мястото избрано за сервизните коли | | | 0 | | |
| 2.7.5. Еднакво хронометриране на Старта и Финала по време на цялото рали | | | 0 | | |
| 2.7.6. Качество на съдийството и общия контрол | | | 0 | | |
| 2.7.7. Наличност на условия по безопасността | | | 0 | | |
| 2.7.8. Общо качество и ефикасност | | | 0 | | |
| Забележки: Шейкдаун не беше предвиден в програмата. | | | | | |

| 2.8. РЕСТАРТИРАНЕ | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|
| 2.8.1. Разпоредби за откриване на колите в етапите | | X | | | |
| 2.8.2. Извършване на контролен технически преглед на колите, заявени за рестартиране | | | X | | |
| 2.8.3. Точна писмена информация за контрол и времеизерване за вдигане и връщане на колите в закрития сервизен парк | | | X | | |
| 2.8.4. Общ контрол за прилагане на правилата за рестартиране | | X | | | |
| Забележки: 2.8.1. Правото за рестартиране се ползва от пет екипажа. 2.8.4. Процедурата се извърши перфектно. | | | | | |

| 2.9. Алтернативни Пътища | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|--|---|---|---|---|---|
| 2.9.1. Яснота на картите или пътните диаграми за алтернативните пътища | | X | | | |
| 2.9.2. Яснота и точност на диаграмите за направление и разстояние | | X | | | |
| 2.9.3. Ефикасност на информацията относно алтернативните пътища, ако те се използват | | | X | | |
| Забележки: 2.9.1, 2.9.2. Подчертана грижа на организатора за описание на алтернативни и евакуационни пътища в пътната книга и на картите. | | | | | |

| 3. ДОКУМЕНТИ – ПЕЧАТНИ ИЗДАНИЯ | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 3.1. Пътна книга | | | | | |
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 3.1.1. Обща характеристика | | X | | | |
| 3.1.2. Състояние, съдържание, съответствие със стандартния модел | | | X | | |
| 3.1.3. Яснота и точност на диаграмите за посоката на пътя | | | | X | |
| 3.1.4. Обем на доставената информация | | | X | | |
| 3.1.5. Точност на показаните разстояния | | | X | | |
| 3.1.6. Яснота на диаграмите на Старта, Финала и Сервизния парк | | X | | | |
| 3.1.7. Яснота и леснота на контролните снимки или други опознавателни знаци | | | | X | |
| 3.1.8. Яснота и съдържание на картите или пътните диаграми | | X | | | |
| <p>Забележки 3.1.1. Пътна книга за всеки етап, която съдържа и богата информация за алтернативни и евакуационни пътища, върху различно оцветени страници.</p> <p>3.1.3. Знакът за кръстовището с кръгово движение в близост до щаба, който се ползва многократно, беше начертан на места в завъртяно положение. Гледната точка трябва да стои винаги в долната част на знака.</p> <p>3.1.6. Много богата информация пред старта на всеки СЕ. GPS координати за всяка означена точка от маршрута.</p> <p>3.1.7. Снимките трябва да се уеднаквят – сега са с фотошоп линия, със знак или без него.</p> <p>3.1.8. Отделно отпечатани многоцветни карти за всеки СЕ.</p> | | | | | |

| 3.2. Рали гид – Сервизна книга | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 3.2.1. Съответствие със стандартните изисквания и съдържание | | | X | | |
| 3.2.2. Презентация, яснота и качество на печата | | X | | | |
| 3.2.3. Яснота и точност на диаграмите, показващи пристигащи/тръгващи пътища към СП | | | X | | |
| 3.2.4. Яснота, точност и съдържание на диаграмите на СП | | | X | | |
| 3.2.5. Яснота и точност на пътните диаграми и разстояния | | | | X | |
| 3.2.6. Рали справочник публикуван на време на уебстраницата на ралито | | | X | | |
| 3.2.7. Рали гид своевременно разпространен по време на всички мероприятия и на официалните лица. | | | X | | |
| <p>Забележки: 3.2.2. Електронно издание с изчерпателна информация</p> <p>3.2.5. Планът на етажите на хотела с работните помещения на ралито е невалиден и се нуждае от актуализация.</p> | | | | | |

| 3.3. Часови карнети | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 3.3.1. Съответствие със стандартните изисквания и употреба | | | X | | |
| 3.3.2. Отделни часови карнети за всяка секция и Етап | | | X | | |
| Забележки | | | | | |

|--|--|--|--|--|--|

| 3.4. Допълнителен правилник (регламент) | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|
| 3.4.1. Съдържание, съгласно изискванията | | | | X | |
| 3.4.2. Проект, своевременно изпратен в БФАС | | | X | | |
| 3.4.3. Съдържание и съобразяване с корекциите предложени от Наблюдателя на БФАС | | | X | | |
| 3.4.4. Презентация, яснота и качество на печата | | X | | | |
| 3.4.5. Своевременно отпечатване и публикуване на уебсайта на ралито | | | X | | |
| 3.4.6. Своевременно разпространение по време на всички мероприятия и на официалните лица | | | X | | |
| Забележки: 3.4.1. Публикуване на приложенията само на английски език не е добра практика. 3.4.4. Оригинално художествено оформление на кориците на всички печатни издания. Красиво и функционално. | | | | | |

| 3.5. Други стандартни документи | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|--|---|---|---|---|---|
| 3.5.1. Заявка | | | X | | |
| 3.5.2. Списък на заявките, стартов списък и т.н. | | | X | | |
| 3.5.3. Временно и окончателно класиране | | | X | | |
| 3.5.4. Бюлетени | | | X | | |
| 3.5.5. Дневен ред, протоколи, решения на Спортните комисари и т.н. | | | X | | |
| Забележки: | | | | | |

| 3.6. Карти | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|
| 3.6.1. Качество и яснота на картите за пътя | | X | | | |
| 3.6.2. Качество и яснота на картите на СЕ | | X | | | |
| 3.6.3. Качество и яснота на картите за пътища за евакуация, разклонения | | | X | | |
| Забележки: 3.6.1., 3.6.2. Карти на пътя и отделно на всеки СЕ, удобни за ползване и широко разпространени. | | | | | |

| 3.7. Отличителни знаци, Плаки | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|
| 3.7.1. Представителност на отличителните знаци, ясни и с добро качество, цветни | | X | | | |
| 3.7.2. Описателни табла, разположени на подходящи места | | | X | | |
| 3.7.3. Подходящо разпределяне | | | X | | |
| 3.7.4. Разпознаване, съобразяване, контрол от съдиите, служителите по безопасност и т.н. | | | X | | |
| 3.7.5. Качество на знаците, използвани за обозначаване на различните помещения в Щаба и съседните зони | | X | | | |
| Забележки: 3.7.1. Ясни и красиво оформени персонални отличителни знаци. Следваща стъпка може да бъде определяне на ареала на достъпност на всеки от тях и афиширането им на ОИТ. 3.7.5. Табла с ориентиране на служебните помещения по етажите бяха ясни и достатъчни още преди входа на хогела. Знак, поставен на кръговото кръстовище беше началния полезен ориентир. | | | | | |

4. СИГУРНОСТ

| 4.1. План за сигурност | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 4.1.1. Съобразеност със стандартните изисквания | | | X | | |
| 4.1.2. Презентация, яснота и качество на печат | X | | | | |
| 4.1.3. Планът за сигурност –отпечатан и изпратен на официалните лица в срок | | | X | | |
| 4.1.4. Подходящ избор на стартови времена за безопасност и откриващи коли, официални и т.н. | | | X | | |
| 4.1.5. До каква степен Плана за безопасност бе прилаган по време на ралито | | | X | | |
| Забележки: 4.1.2. Не познавам аналог на идеята да се предложат 3D изображения на зоните в Плана за сигурност и такава инициатива заслужава адмирации и последователи. | | | | | |

| 4.2. Коли за помощ и персонал | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 4.2.1. Линейки – местоположение, екипировка, лекарски екипи | | | X | | |
| 4.2.2. Коли за първа помощ– местоположение, екипировка, възможност за медицинска помощ и намеса | | | X | | |
| 4.2.3. Пожарни – местоположение, подходящи ли са за бърза намеса на СЕ | | | X | | |
| 4.2.4. Спасителен/медицински хеликоптер – възможност за бърза намеса | | | 0 | | |
| 4.2.5. Качество и възможности на лекарски и коли за първа помощ и екипите им по средата на етап | | | X | | |
| Забележки: 4.2.4. Хеликоптер не беше предвиден. | | | | | |

| 4.3. Коли за безопасност, Откриващи коли | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 4.3.1. Брой и ефективност на колите за безопасност, пред откриващите коли | | | X | | |
| 4.3.2. Откриващи коли /минимум 2 по всяко време/, ефикасност | | | X | | |
| 4.3.3. Подходящи графици и времена в Плана за безопасност, прилагане по време на ралито | | | X | | |
| 4.3.4. Използване на часовите карнети, старт на СЕ и процедура на финала | | | X | | |
| 4.3.5. Ясно определени задачи | | | X | | |
| 4.3.6. Откриващи коли, екипирани със светлини, сирени, високоговорители | | | X | | |
| 4.3.7. Постоянна връзка с щаба на ралито | | | X | | |
| Забележки: | | | | | |

| 4.4. Безопасност на екипажите | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 4.4.1. Мониторинг за преминаването на колите през СЕ, ефикасност на използваната система | | X | | | |
| 4.4.2. Пунктовете за аварийен изход ясно показани в Плана за сигурност, Пътната книга, лесно разпознаване на място | | X | | | |
| 4.4.3. Пътища за аварийен изход – разчистени за незабавно използване | | | X | | |
| 4.4.4. Инструкции за правилна употреба на SOS знаците | | | X | | |
| 4.4.5. Хеликоптерни площадки(ако има такива) при спешни случаи, с GPS координати, показани в Пътната книга, удачен избор на местоположенията | | | 0 | | |
| 4.4.6. Свързващи пътища, отсечки, реално затворени и охранявани, заключени врати и т.н | | | X | | |
| 4.4.7. Болници, поставени в състояние на повишена готовност, описани в Плана за сигурност и в Пътната книга | | | X | | |
| 4.4.8. Възможност за незабавна намеса при спешни случаи | | | X | | |

| | | | | | |
|--|--|---|--|--|--|
| 4.4.9. Реакция на екипажите и коментар на мерките за безопасност | | X | | | |
| Забележки: 4.4.1. Стриктен мониторинг през цялото рали, облекчен от малкия брой участници. 4.4.2. Изходите за евакуация бяха посочени във всички документи, засягащи темата – пътна книга, план за сигурност, карти. 4.4.7. Екипажите възприеха с охота предвидените мерки за сигурност. Веднага след единствения инцидент, реакциите на организатора бяха незабавни и адекватни. | | | | | |

| 4.5. Безопасност за публиката | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 4.5.1. Положени усилия за информиране и обучение на публиката преди ралито за нейната безопасност | | X | | | |
| 4.5.2. Участъци "Забранено преминаването", охранявани и с подходящи знаци | | | X | | |
| 4.5.3. Ясно определени участъци за публиката, контролирани и ако е необходимо ефективно защитени /гуми, сламени бали, ограждения и др./ | | | X | | |
| 4.5.4. Достатъчен брой полицаи/съдии с предупредителни свирки, високоговорители и т.н. за контрол и при нужда за разместване на зрители | | X | | | |
| 4.5.5. Официална програма и други печатни материали, даващи ясна и разбираема информация за безопасността и съвети, паркингите, зоните "забранено преминаването", карти и т.н. | | | X | | |
| Забележки: 4.5.1. Много материали бяха предвидени за информация на зрителите – плакат с пълна информация, специални бюлетини с инструкция за безопасно поведение, маршрут, графици, списък на заявените. 4.5.4. Основно охраната беше поверена на униформени лица, които бяха достатъчно, а някъде и предостатъчно на брой и си вършеха съвместно работата. За съжаление, не липсваха случаи на презастраховане и затваряне на пътища преди обявения час и то на акредитирани в проявата лица. | | | | | |

| 4.6. Оборудване, използвано при контролирането на ралито | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 4.6.1. Подходящи и ефективни ли са съдииските, официалните облекла и другите средства за идентифициране | | | X | | |
| 4.6.2. Подходящи и ефективни средства за протекция на хронометриращите от лоши атмосферни условия | | | X | | |
| 4.6.3. Защита на измервателното оборудване, фотоклетка и др. при наложено преместване | | | | X | |
| 4.6.4. Контролните постове – ясно обозначени и защитени с ленти, огради, охранявани | | | X | | |
| 4.6.5. Отбиващи пътеки за зрителите, заобикалящи контролните пунктове | | | X | | |
| 4.6.6. Знаците на ФИА използвани ли са в съответствие с изискванията | | | X | | |
| 4.6.7. Коли за безопасност и помощ, съответно с екипи, в непосредствена близост до старта на СЕ с пряк достъп до пътя и под прекия контрол на Отговорника на етапа и/или отговорниците за контрол на ралито | | | X | | |
| Забележки: 4.6.3. Повече грижи за ограждане на зоните на контролите са наложителни. | | | | | |

| 4.7. Комуникации | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 4.7.1. Постоянна връзка между Директора на ралито и отговорниците на етапите, междинните пунктове и пунктовете по безопасност на СЕ и старт/финал контролите на СЕ | | X | | | |
| 4.7.2. Комуникационни възможности на отговорниците по етапи с междинните пунктове на СЕ | | | X | | |
| 4.7.3. Комуникационните връзки между центъра и отговорника по безопасност и главния лекар | | | X | | |

| | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|
| 4.7.4. Комуникационни възможности между центъра и Сервизните паркове, зоните за зареждане, зоните за маркиране на гуми и т.н. | | | X | | |
| 4.7.5. Връзки между центъра и откриващите коли и колите по безопасност | | | X | | |
| 4.7.6. Връзка между центъра и официалните лица | | | X | | |
| 4.7.7. Връзка между центъра и отговорниците по сигурността, екипа по резултатите и т.н | | | X | | |
| Забележки: 4.7.1. Естествено, Директорът беше най-търсеното лице, той имаше възможност да следи цялото рали и се налагаше да се намесва за решаване на възникнали проблеми. | | | | | |

| 5. МЕДИА | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| 5.1. Услуги | | | | | |
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 5.1.1. Подходящ избор, местоположение и размер на основния Пресцентър /ПЦ/ | | X | | | |
| 5.1.2. Безопасност | | | X | | |
| 5.1.3. Процес на акредитация | | X | | | |
| 5.1.4. Улеснения и техн. помощ предлагани в основния ПЦ | | | X | | |
| 5.1.5. Подходящо работно време на ПЦ | | X | | | |
| 5.1.6. Паркинг | | | X | | |
| 5.1.7. Общо обозначаване в ПЦ | | | X | | |
| 5.1.8. Компетентност и опит на Директора на ПЦ | | X | | | |
| 5.1.9. Познания и компетентност на екипа | | | X | | |
| 5.1.10. Съдействие и помощ, предлагани от екипа на ПЦ | | | X | | |
| 5.1.11. Наличност на техници | | | X | | |
| 5.1.12. Медиина насоченост в Рали гида | | | X | | |
| 5.1.13. Пропуски, табелки с имената и жилетки за фотографите/ТВ репортери | | | X | | |
| 5.1.14. Информация преди състезанието | | | X | | |
| 5.1.15. Информация по време на състезанието – съдържание и скорост на получаване | | X | | | |
| 5.1.16. Използване на Интернет | | | X | | |
| 5.1.17. Международна гласова поща | | | X | | |
| 5.1.18. Електронна поща | | | X | | |
| 5.1.19. Други технически услуги | | | X | | |
| 5.1.20. Общо поведение на служителите от ПЦ на пътя | | X | | | |
| <p>Забележки: 5.1.1. Удобна и достатъчна на размер зала в самия хотел</p> <p>5.1.1. Акредитацията беше предварително обявена и премина спокойно.</p> <p>5.1.5. Работно време на пресцентъра буквално от тъмно до тъмно.</p> <p>5.1.8. Един от най-компетентните и активни журналисти в автоспорта.</p> <p>5.1.15. Освен информация в пресбюлетини се проведеха редица пресконференции с полезни виждания и предложения на участниците.</p> <p>5.1.20. На възлови пунктове от маршрута се виждаха журналисти и фоторепортери, за които беше осигурена подходяща работна среда.</p> | | | | | |

| 5.2. Пресконференция преди състезанието | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| | | | | | |

| | | | | | |
|--|--|---|---|---|--|
| 5.2.1. Подходящо разположение | | | X | | |
| 5.2.2. Подготовка | | | X | | |
| 5.2.3. Присъствие | | | | X | |
| 5.2.4. Интерес и съдържание на обсъжданията и поставените въпроси | | X | | | |
| 5.2.5. Скорост на публикуване на информацията | | | X | | |
| Забележки: 5.2.3. Освен поканените в залата беше и навигатор, но за него не беше предвидено място. 5.2.4. Интересна пресконференция, проведена в дружелюбна атмосфера. Възникна въпроса: Защо бяха подредени само три стола. Рали спорта и характерен с ДВАМА равностойни участника на борда и всяко пренебрегване на навигаторите е неприемливо. | | | | | |

| 5.3. Пресконференция след състезанието | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 5.3.1. Подходящо разположение | | | X | | |
| 5.3.2. Подготовка | | | X | | |
| 5.3.3. Присъствие | | | X | | |
| 5.3.4. Интерес и съдържание на обсъжданията и поставените въпроси | | | X | | |
| 5.3.5. Скорост на публикуване на информацията | | | X | | |
| Забележки: | | | | | |

6. ТЕХНИЧЕСКИ ВЪПРОСИ

| 6.1. Технически преглед преди ралито | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 6.1.1. Подходящо ли е местоположението | | | | X | |
| 6.1.2. Подходящи ли са работните условия и екипировка /мост, повдигач, инструменти и др./ | | | X | | |
| 6.1.3. Процедурата за пристигане на колите, в съответствие с часовия график, добре контролирана | | | X | | |
| 6.1.4. Достатъчен брой технически комисари и тяхната компетентност | | X | | | |
| 6.1.5. Достатъчно време, позволяващо да се извършат всички проверки | | | X | | |
| 6.1.6. Плавен поток от коли, възможност няколко коли да бъдат проверени по едно и също време | | | X | | |
| 6.1.7. Добра охрана и защита | | | | X | |
| 6.1.8. Възможност за журналистическо присъствие в охранявано и запазено за тях място | | | X | | |
| Забележки: 6.1.1. При тази максимална концентрация на всички работни звена на ралито, мястото на предварителния технически преглед стои твърде отдалечено. Може да се помисли за автосервиз в близост до щаба. 6.1.4. Компетентни технически комисари, които съумяха да запазят спокойствие и търпение, когато възникна напрежение с един от екипажите. 6.1.7. Подлежи на подобрене. | | | | | |

| 6.2. Маркиране и проверка на гумите | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 6.2.1. Зоните за маркиране на гуми, намиращи се веднага след зоната за зареждане | | | X | | |
| 6.2.2. Достатъчен персонал, за да се избегне закъснение | | X | | | |

| | | | | | |
|---|--|--|---|--|--|
| 6.2.3. Зоната за проверка на маркираните гуми трябва да се намира близо до Сервизния парк | | | X | | |
| 6.2.4. Използване на ФИА знаците в съответствие с регламента | | | X | | |
| Забележки: 6.2.2. Екип от комисари изпълняваха процедурата за секунди. | | | | | |

| 6.3. Закрити паркове (Парк Ферме) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 6.3.1. Подходящо ли е местоположението, близо до стартовите и финалните пунктове и до Сервизния парк | | X | | | |
| 6.3.2. Подходящо местоположение на закритите паркове за прегрупиране | | X | | | |
| 6.3.3. Добра охрана и защита | | | X | | |
| 6.3.4. Контрол при влизане и излизане на екипажите | | | X | | |
| Забележки: 6.3.1., 6.3.2. Закритият парк за прегрупиране и за нощта между етапите беше организиран под прозорците на Щаба. | | | | | |

| 6.4. Зони за зареждане | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 6.4.1. Намира ли се на изхода от Сервизния парк | | | X | | |
| 6.4.2. Подходящи входен и изходен пункт | | | X | | |
| 6.4.3. Охрана, изключване на неоторизирани лица | | | X | | |
| 6.4.4. Условия на терена, защита при различни атм. условия | | | X | | |
| 6.4.5. Адекватни противопожарни условия, подходящи пожарогасители | | | X | | |
| 6.4.6. Използвани ФИА знаци в съответствие с регламента | | | X | | |
| 6.4.7. Предупредителни знаци, поставени на видно място | | | X | | |
| Забележки | | | | | |

| 6.5. Външни услуги, зареждане с гориво, смяна на гуми (ако има такива) | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 6.5.1. Съобразеност с регламентите | | | 0 | | |
| 6.5.2. Подходящо разположение, размер, площ, работни условия | | | 0 | | |
| 6.5.3. Адекватно съдийство, наличие на противопожарни условия и т.н. | | | 0 | | |
| 6.5.4. Хигиенни условия в близост | | | 0 | | |
| 6.5.5. Общо качество и ефикасност | | | 0 | | |
| 6.5.6. Наличие на предупредителни знаци | | | 0 | | |
| Забележки: 6.5. Без външни услуги. | | | | | |

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|

| 6.6. Технически преглед след финала | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|
| 6.6.1. Подходящо местоположение | | | X | | |
| 6.6.2. Възможност на използваната система за предвижване на колите от финалния парк ферме под наблюдение | | | X | | |
| 6.6.3. Достатъчно време, позволяващо да се извършат всички проверки | | X | | | |
| 6.6.4. Подходящи ли са работните условия и екипировка | | | X | | |
| 6.6.5. Добра охрана и контролиран достъп | | | X | | |
| Забележки: 6.6.3. Своевременно проведени проверки, докладът за които беше приет от СК без забележки. | | | | | |

| ВЪПРОС | Брой на възможни оценки | | | | | Сбор точки на въпрос | Коеф. | Общо точки за въпрос |
|----------------------------------|--------------------------|----|-----|----|----|----------------------|---------------|----------------------|
| | Брой на направени оценки | | | | | | | |
| | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | | | |
| 1. Обща Организация | 48 | 48 | 55 | 55 | 55 | 182 | 1.5 | 273 |
| | 5 | 88 | 75 | 14 | - | | | |
| 2. Маршрут-Инфраструктура | 46 | 46 | 56 | 56 | 56 | 164 | 1.0 | 164 |
| | 5 | 76 | 81 | 2 | - | | | |
| 3. Документи – Печатни материали | 17 | 17 | 36 | 36 | 36 | 113 | 1.0 | 113 |
| | - | 36 | 69 | 8 | - | | | |
| 4. Сигурност | 39 | 39 | 45 | 45 | 45 | 136 | 2.5 | 340 |
| | 5 | 24 | 105 | 2 | - | | | |
| 5. Медиа | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 96 | 1.0 | 96 |
| | - | 28 | 66 | 2 | - | | | |
| 6. Технически въпроси | 30 | 30 | 35 | 35 | 35 | 87 | 1.5 | 130.5 |
| | - | 20 | 63 | 4 | - | | | |
| Общ брой точки | | | | | | | 1116.5 | |

СИЛНИ СТРАНИ НА РАЛИТО.

- Рали Сливен се радва на популярност и авторитет и е желана проява за всички рали-пилоти не само заради множеството трасета в диплите на Балкана, предоставящи най-добри възможности за изавя на екипажи и машини. Това рали разполага с високо професионален екип, който работи целогодишно за неговото развитие и в резултата на неговата дейност участниците получават най-добра среда за пребиваване и спортни постижения.
- Традиция е рали Сливен да изненадва с нещо по-различно, с нещо по-добро. Тази година най-силно впечатление прави качеството на уеб сайта на ралито, разработен красиво, интелигентно и удобно за ползване. Няма сайт на токова равнище не само и нас.
- Наблюдава се един процес на успешно навлизане в подготовката на ралито един млад състав от деятели, което прибавено към опита на вече доказали се по-дългогодишни колеги, е основание за продължаващ

просперитет.

- Завидното взаимодействие с най-висшите градски и областни власти е другата гаранция за добри бъднини на ралито.

ОБЛАСТИ, КОИТО ТРЯБВА ДА СЕ ПОДОБРЯТ

- Разбира се, най-тягостно впечатление правеше рекордно намалялия брой на участниците. Без да имат вина за тъжната ситуация, организаторите трябва да се чувстват задължени да прогласят своите основателни претенции в тази посока не само към БФАС, но и към ФИА, под чието ръководство шампионатът за регионална купа Изток достигна жалко равнище

СТАТИСТИКА

Статистически данни не ми бяха предоставени