

CAMPEONATO DE PORTUGAL DE TODO O TERRENO – 2013

Caderno de Encargos

1 — Regulamento

1.1 — O projecto de regulamento deverá ser entregue na FPAK (Lisboa) com a antecedência mínima de 60 (sessenta) dias sobre a data de início das verificações da prova. A data a considerar será aquela que corresponder à data em que o dossier completo e em ordem for entregue.

Este dossier compreenderá:

- O projecto de regulamento
- O plano de segurança (este poderá ser completado o mais tardar até 6 semanas antes do início da prova)
- A lista dos Oficiais de Prova

Nota: O regulamento definitivo deverá ser entregue na FPAK (mínimo de três exemplares) ou por E-mail, o mais tardar até 30 dias antes do início da prova.

1.2 — O Regulamento de um Rali Todo o Terreno deverá compreender:

- O regulamento particular compreendendo a composição da Comissão Organizadora, os Oficiais da Prova, o programa e o horário da prova, o itinerário horário detalhado (excluindo o caso dos sectores selectivos), etc. (utilização obrigatória do Regulamento Tipo Nacional);
- O plano de segurança

1.3 — O regulamento deve ser publicado segundo as normas descritas nas Prescrições Gerais aplicáveis às provas de Automobilismo e Karting 2013.

2 — Oficiais de Prova

A lista nominativa dos Oficiais de Prova (com o seu respectivo acordo pessoal e o correspondente número de licença desportiva) deverá ser entregue juntamente com o processo de aprovação do regulamento e deverá constar, no mínimo de:

- 1 Colégio de Comissários Desportivos (de acordo com o Art. 36.º das Prescrições Gerais);
- 1 Director de Prova
- 1 Director Adjunto
- 1 Secretário da Prova
- 1 Responsável pela Segurança
- 1 Médico Chefe (que chefiará a equipa médica que no mínimo deverá ser constituída por dois médicos)
- 1 Responsável pelas Relações com os concorrentes, por cada 70 equipas inscritas;
- 1 Comissário Técnico por cada 50 equipas inscritas;
- 1 Comissário de Parque de Assistência por cada 50 equipas inscritas;

— 1 Chefe de Posto e 1 Controlador por cada um dos controlos previstos em cada etapa (para cada etapa comportando um único sector selectivo e 2 controlos de passagem, prever 8 Chefes de Posto e 8 Controladores, sendo: CH de partida da etapa; CH precedendo a partida do sector selectivo, CHP do sector selectivo, CP n.º 1, CP n.º 2, chegada do sector selectivo, CH/Stop, CHC de final de etapa);

— Juizes de facto (quando necessário).

§ Único — Os Chefes de Posto, deverão ostentar identificativos que os distingam dos restantes controladores.

3 — Controle da FPAK

O Director da Prova e os Comissários Desportivos deverão merecer a prévia aprovação da FPAK, a qual ratificará igualmente a Lista de Oficiais proposta pelo Organizador.

Um Observador e um Delegado Técnico (que poderá pontualmente vir a ser designado como Comissário Técnico Chefe da prova) serão designados pela FPAK.

4 — Geminação com provas de motos

Mediante prévia autorização da FPAK, poderá ser concedida autorização para que um Rali TT possa ser disputado simultaneamente por automóveis e motos.

Considera-se como prova geminada auto/moto, uma prova em que as motos percorram a totalidade ou parte do percurso de prova de um Rali TT:

— Menos de 18 horas antes da passagem do Rali TT (Auto)

— Menos de 6 horas depois da passagem do Rali TT (Auto)

No caso de uma geminação Auto/Moto/Quad, o intervalo mínimo entre um Rali TT e uma prova Moto, deverá ser de 60 minutos.

No caso das últimas motos a partir serem “Quads”, esse intervalo mínimo deverá ser de 90 minutos.

5 — Caderno de Itinerário – de modelo obrigatório (a disponibilizar pela FPAK).

Em formato A4 (ou A5), com argolas na parte superior, e apenas impressa a página impar. Autoriza-se que os desenhos (máximo de 5 por página) possam ser efectuados manualmente (embora seja recomendado que o sejam em computador).

Não podendo as restantes indicações (distâncias, quilometragem, etc.) ser feitas manualmente.

No Caderno de Itinerário de cada prova, deve constar obrigatoriamente a identificação do responsável pela sua emissão, bem como do elemento que fez a conferência final (sobre o percurso) do mesmo.

Qualquer destes elementos deverá ser licenciado pela FPAK.

6 — Credenciais FPAK e/ou FIA

As credenciais pessoais, oficialmente emitidas pela FIA ou pela FPAK, são de aceitação obrigatória por parte de todos os Organizadores, o que deve constar claramente no Regulamento Particular da Prova.

7 - Sala do CCD – Ligação à INTERNET

Por força do § 1º do Art.º 3º das Prescrições Gerais Aplicáveis às Provas de Automobilismo e Karting, é necessário dotar a sala do Colégio de Comissários Desportivos de equipamento informático com possibilidade de ligação permanente à Internet.

De forma a possibilitar (quando e se necessário) a consulta on-line à regulamentação nacional e internacional em vigor, e sobretudo, poder provar / demonstrar a qualquer Concorrente, Conductor, Chefe de Equipa ou a qualquer outro interlocutor válido, da validade / actualidade da regulamentação aplicada pelo CCD.

8 — Conferências de Imprensa

É recomendado que seja organizada uma Conferência de Imprensa pelos Organizadores, após o final da “Super Especial”, com até cinco Condutores previamente designados.

Sendo igualmente recomendada a organização de uma outra Conferência de Imprensa no final da prova, com os três primeiros da geral e os vencedores de cada um dos Grupos.

9 — Salas de Imprensa – Comunicação Social

É recomendado aos Organizadores, que disponibilizem salas de imprensa equipadas com fax e linhas telefónicas para o envio dos trabalhos dos profissionais da Comunicação Social credenciados.

Deverão igualmente ser disponibilizados terminais informáticos directamente ligados ao Centro de Resultados, possibilitando a consulta “on-line” das classificações da prova.

O Chefe do Gabinete de Imprensa deverá produzir comunicados com incidências e filme da prova como material de suporte aos jornalistas credenciados e às redacções dos OCS de todo o país.

Criação e produção de um Caderno de Itinerário específico para a Comunicação Social de forma a facilitar o acompanhamento da prova.

10 – Sistema de controlo GPS / GSM

Todos os Organizadores de provas do Campeonato de Portugal de Todo o Terreno deverão disponibilizar as seguintes condições aos representantes da SAFETY RALLY:

EM PERIODO ANTERIOR EM CERCA DE DUAS SEMANAS ANTES DA PROVA

Disponibilização de viatura Todo o Terreno e de um membro da Organização para ser efectuado o levantamento cartográfico GPS do percurso total da prova, bem como das zonas de controlo de velocidade.

A Safety Rally disponibilizará no final da prova ao respectivo Clube Organizador, cópia integral de todo o levantamento cartográfico GPS do percurso utilizado.

NA ZONA DE VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

Área reservada para a instalação dos Sistemas GPS/GSM nas viaturas inscritas

NA SALA DE CONTROLE E SEGURANÇA DA PROVA

1. Espaço suficiente para instalar 4 computadores com monitores de 17”.
2. Instalação eléctrica adequada para a ligação dos mesmos.
3. Proximidade com uma janela para melhor captação do sinal GSM.
4. O Staff para o controle do sistema de segurança é composto por entre 4 a 6 elementos.

NA ZONA DO PARQUE FECHADO NO FINAL DA PROVA

Área reservada para a desmontagem (e controle) dos Sistemas GPS/GSM nas viaturas