

RELATÓRIO DO OBSERVADOR FPAK (RALIS) 2013

CAMPEONATO

PROVA CANDIDATA AO CAMPEONATO (2014)?

NOME DA PROVA

DATA DA PROVA

ORGANIZADOR

NOME DO OBSERVADOR

DATA DE ELABORAÇÃO DO RELATÓRIO

Relatório de Observação FPAK

Campeonatos Nacionais e Regionais de Ralis 2013

Notas introdutórias

Do presente relatório constam diversos itens que se destinam a fornecer informações mais exaustivas, não só à Direcção da FPAK mas também aos Organizadores das provas.

A tabela de classificação é suficientemente extensa, tendo como objectivo final possibilitar aos Observadores, uma relativa flexibilidade de avaliação na maior parte dos pontos que requeiram uma apreciação ou um comentário.

Contudo, certos aspectos a analisar, não requerem mais do que um julgamento positivo ou negativo. Todos os pontos abordados foram revistos, para que a avaliação a efectuar pelo Observador possa ser o menos subjectiva possível.

O Relatório de Observação compreende cinco colunas, que os Observadores deverão preencher no momento da avaliação de uma prova e sobre diferentes aspectos.

A exemplo das versões anteriores e de acordo com a norma internacional, a coluna central (3), mantém-se como base para definir se o nível standard (exigível ou desejável) foi atingido.

As outras colunas servem para indicar se o nível standard (exigível ou desejável) não foi atingido (4 / 5) ou se foi ultrapassado (1 / 2) e devem ser interpretadas da seguinte forma:

1 - Excelente em todos os aspectos. Dificilmente poderá ser melhorado. Este nível é raramente atingível e só deverá ser marcado quando existir algum factor que seja de tal forma assinalável ou inovador que mereça ser salientado.

2 - Acima das expectativas. Digno de uma menção especial. Denota um esforço especial por parte do Organizador ou a existência de factos relacionados com o evento que se revelem claramente superiores aos níveis esperados ou exigidos.

3 - Esta coluna significa que os níveis "standard" foram atingidos e que todos os aspectos de organização, infra-estruturas e logística foram cumpridos, se a prova tiver respeitado todos os requisitos que a FPAK determinar para o nível de Campeonato/Troféu em que se integra.

4 - Abaixo das expectativas. Necessita melhoramento ou rectificação para atingir um nível satisfatório ou aceitável.

5 - Totalmente inaceitável. Neste nível serão necessárias modificações profundas e radicais para que possa ter uma melhoria significativa. Sobre este nível poderá a FPAK requerer aos Organizadores um relatório específico para explicar o porquê desta classificação e por outro lado se o ponto em questão foi omitido ou negligenciado.

Existem algumas questões ou pontos do Relatório, em que os níveis de classificação estão sombreados. Estas zonas sombreadas são "áreas interditas" ao Observador. Reportam-se a questões em que o normal ou o esperado não pode ser excedido, mas que, por outro lado, poderá ficar abaixo do nível requerido.

Por exemplo, se as cartas de controlo standard estão de acordo com o modelo standard ou se as placas de sinalização FIA foram utilizadas correctamente, estes aspectos devem ser marcados na coluna 3 não podendo exceder esse nível.

Esta regra aplica-se igualmente a vários outros pontos do Relatório, tendo este método sido concebido para auxiliar os Observadores a decidir em que níveis devem classificar a matéria em questão.

Para as provas consideradas de nível II ou III (Campeonatos Open, Júnior, Clássicos - Ralis, Campeonatos ou Troféus Regionais de Ralis), alguns pontos do presente relatório não são exigíveis para o nível da competição em que se inserem, mas devem, contudo, ser assinalados, caso se verifique um esforço por parte do Organizador em melhorar os níveis standard da sua prova.

Nestes pontos, os Observadores devem marcar a coluna **3** e não atribuir uma nota negativa, caso algum aspecto do relatório seja inexistente mas não requerido para o nível da competição em que se insere.

A ideia é a de captar a atenção do Organizador para áreas em que modificações podem ser introduzidas para melhoria do nível organizativo, especialmente no que concerne à segurança dos pilotos e dos espectadores.

O método de classificação do Relatório deverá respeitar a seguinte regra:

Nas provas do CPR, todos os pontos do Relatório devem ser assinalados com um **X**

Para as provas Regionais, nos pontos em que não exista avaliação, deverá assinalar-se um **O** (na coluna **3**)

O esquema abaixo mostra como o preenchimento do Relatório deve ser efectuado:

1	2	3	4	5

Em cada zona específica do Relatório existem colunas numeradas (como o exemplo acima), que se requer sejam devidamente preenchidas.

Qualquer item que receba uma pontuação **1, 2, 4** ou **5**, terá que ser devidamente justificado pelo Observador, no espaço reservado aos Comentários dessa mesma secção.

Tal justificação é importante não só para a FPAK mas também para o Organizador da prova.

Um Relatório bem elaborado e extensivamente detalhado, terá grande valor para os Organizadores, já que não se limitará a assinalar deficiências mas fornecerá igualmente sugestões úteis de melhoramento em áreas em que tal possa ou deva ser implementado.

O Observador deverá reunir-se com os Organizadores da prova antes de deixar o Rali, de forma a clarificar alguns pontos importantes e explicar o que tenciona transcrever no seu Relatório.

Isto servirá para evitar posteriores mal entendidos ou interpretações deficientes (assegurando que os factos reportados são correctos e exactos) informando desde logo as entidades relacionadas com o Relatório de qual o teor que o mesmo apresentará quando lhes for enviado.

1		DOCUMENTOS STANDARD FPAK				
1.1	Caderno de Itinerário	1	2	3	4	5
1.1.1	Apresentação geral					
1.1.2	Apresentação, conteúdo e conformidade com as exigências regulamentares					
1.1.3	Clareza e precisão dos esquemas indicando o sentido do percurso					
1.1.4	Detalhe das informações fornecidas					
1.1.5	Exactidão das distâncias indicadas					
1.1.6	Clareza dos diagramas/desenhos de: chegada, partida e parques de assistência					
1.1.7	Clareza e utilidade das fotos dos controles ou outros meios de identificação					
1.1.8	Clareza e conteúdo dos mapas e diagramas do percurso					
Observações:						
1.2	Plano de Segurança	1	2	3	4	5
1.2.1	Respeito das exigências e conteúdo em relação ao plano standard					
1.2.2	Apresentação, clareza e qualidade de impressão					
1.2.3	Ajustabilidade dos horários para os carros "0", de abertura e oficiais					
1.2.4	Qualidade e clareza dos mapas das PE's mostrando os itinerários de evacuação, percursos alternativos, etc.					
Observações:						
1.3	Caderno de Assistência	1	2	3	4	5
1.3.1	Respeito das exigências em relação ao caderno standard					
1.3.2	Apresentação, conteúdo e qualidade de impressão					
1.3.3	Clareza e precisão dos diagramas					
1.3.4	Clareza, precisão e conteúdo dos diagramas de disposição do parque de assistência					
1.3.5	Clareza e precisão dos diagramas dos sentidos dos percursos e distâncias					
Observações:						

1.4 Cartas de Controlo		1	2	3	4	5
1.4.1	Conformidade com o modelo standard e correcta utilização					
1.4.2	Cartas de controlo distintas por cada secção					
Observações:						
1.5 Percurso Alternativo		1	2	3	4	5
1.5.1	Clareza dos mapas e dos diagramas do percurso					
1.5.2	Clareza e precisão dos diagramas que indicam o sentido do percurso e as distâncias					
1.5.3	Disponibilidade em todos os CHP da Carta de Controlo especifica para o percurso alternativo					
Observações:						
1.6 Regulamento Particular da prova		1	2	3	4	5
1.6.1	Conteúdo em conformidade com as correcções sugeridas pelo Observador e/ou FPAK					
1.6.2	Apresentação, clareza e qualidade de impressão					
1.6.3	Publicação dentro dos prazos regulamentares					
1.6.4	Recepção pelos principais Oficiais dentro dos prazos regulamentares					
1.6.5	Publicação atempada do regulamento, horário da prova, itinerário e boletim de inscrição no site oficial do Clube Organizador					
Observações:						
1.7 Outros documentos standard		1	2	3	4	5
1.7.1	Lista de inscritos, lista dos concorrentes admitidos à partida, etc.					
1.7.2	Classificações provisórias e finais.					
1.7.3	Aditamentos					
1.7.4	Plano de reuniões do Colégio de Comissários Desportivos, actas, decisões, etc.					
1.7.5	Utilização dos documentos FPAK					
Observações:						

1.8	Placas e números de competição da prova	1	2	3	4	5
1.8.1.	Placas do Rali em conformidade com o Capítulo IX das PER 2013					
1.8.2	Números de competição de acordo com o descrito no Capítulo IX das PER 2013					
1.8.3	Correcta afixação nas viaturas do autocolante com o n.º do telefone de emergência					

Observações:

2	PARTIDA – CHEGADA – ENTREGA DE PRÉMIOS
---	--

2.1	Partida	1	2	3	4	5
2.1.1	Localização e enquadramento adequados					
2.1.2	Exposição de bandeiras dos países participantes (*)					
2.1.3	Exposição da bandeira da FPAK, de Portugal e do Clube Organizador					
2.1.4	Exposição da bandeira da FIA (*)					
2.1.5	Presença de VIP'S e entidades oficiais					
2.1.6	Presença de espectadores					
2.1.7	Apresentação geral, qualidade e funcionalidade					

() Apenas para provas inscritas no Calendário FIA (Internacionais)*

Observações:

2.2	Chegada e Entrega de Prémios	1	2	3	4	5
2.2.1	Localização e enquadramento adequados					
2.2.2	Exposição de bandeiras dos países participantes (*)					
2.2.3	Exposição das bandeiras nacionais das três primeiras equipas classificadas (*)					
2.2.4	Exposição da bandeira da FPAK, de Portugal e do Clube Organizador					
2.2.5	Exposição da bandeira da FIA (*)					
2.2.6	Prémios distribuídos às três primeiras equipas no pódio					
2.2.7	Foi tocado o hino da equipa vencedora (*)					
2.2.8	Presença de VIP'S e entidades oficiais					
2.2.9	Presença de espectadores					
2.2.10	Apresentação geral, qualidade e funcionalidade					
2.2.11	Foi respeitado o Protocolo FPAK para a entrega dos prémios					

() Apenas para provas inscritas no Calendário FIA (Internacionais)*

Observações:

2.3	Entrega de Prémios (se realizada em local e momento diferente) (*)	1	2	3	4	5
2.3.1	Exposição das bandeiras nacionais das equipas vencedoras (Geral e Grupos) (*)					
2.3.2	Exposição da bandeira da FPAK, de Portugal e do Clube Organizador (*)					
2.3.3	Exposição da bandeira da FIA (*)					
2.3.4	Presença das equipas vencedoras e respectivos representantes (*)					
2.3.5	Foi tocado o hino nacional da equipa vencedora (*)					
2.3.6	Presença de VIP'S e entidades oficiais (*)					
2.3.7	Presença de espectadores (*)					
2.3.8	Apresentação geral, qualidade e funcionalidade (*)					
2.3.9	Foi respeitado o Protocolo FPAK para a entrega dos prémios (*)					

(*) Apenas para provas inscritas no Calendário FIA (Internacionais)

Observações:

3	SEGURANÇA
----------	------------------

3.1	Viaturas de segurança, Viaturas "0"	1	2	3	4	5
3.1.1	Número e eficácia das viaturas de segurança precedendo os carros "0"					
3.1.2	Eficácia e qualidade das viaturas "0" (pelo menos 2 permanentes)					
3.1.3	Actuação adequada dos Condutores das Viaturas "0"					
3.1.4	Ajustabilidade de programas de deslocação e respectivos horários					
3.1.5	Utilização de cartas de controlo; procedimentos de partida e de chegada das P.E.					
3.1.6	Definição clara das funções a desempenhar					
3.1.7	Viaturas "0" equipadas com luz rotativa, sirene, altifalante exterior; funcionalidade					
3.1.8	Contactos regulares com o COR					
3.1.9	Aplicação prática do Plano de Segurança durante a prova					

Observações:

3.2	Viaturas de intervenção rápida. Operadores	1	2	3	4	5
3.2.1	Ambulâncias – Localização. Equipamento. Equipas médicas					
3.2.2	Viaturas de intervenção rápida. Localização. Equipamento. Capacidade de intervenção e de socorro.					
3.2.3	Dispositivos de luta anti-fogo. Localização. Possibilidade de percorrerem rapidamente as P.E.					

3.2.4	Helicóptero de socorro / medicalizado – Disponibilidade para intervenção rápida					
3.2.5	Qualidade e capacidade de intervenção das viaturas. Equipas de assistência médica localizadas nos pontos intermédios das P.E					

Observações:

3.3	Segurança das equipas	1	2	3	4	5
3.3.1	Controlo permanente viatura a viatura nas P.E. eficácia e utilidade do sistema utilizado (GPS, rádio, tracking, etc.)					
3.3.2	Locais de saída de emergência claramente indicados no Plano de Segurança e R/B. Facilidade de identificação no local.					
3.3.3	Saídas e percursos de emergência libertos para utilização imediata					
3.3.4	Locais de aterragem dos helicópteros de emergência (se for o caso) com os pontos GPS indicados no R/B e Plano de Segurança. Adequabilidade da localização					
3.3.5	Estradas/Caminhos adjacentes bloqueados e guardado. Acessos bloqueados, etc.					
3.3.6	Hospitais em alerta, identificados no Plano de Segurança e no R/B					
3.3.7	Capacidade de intervenção imediata em caso de emergência					
3.3.8	Reacções e comentários das equipas sobre as medidas de segurança implementadas					

Observações:

3.4	Segurança dos espectadores	1	2	3	4	5
3.4.1	Esforços desenvolvidos para informar previamente os espectadores sobre a segurança					
3.4.2	Zonas interditas aos espectadores nas PE's; delimitadas, vigiadas e correctamente sinalizadas					
3.4.3	Zonas reservadas aos espectadores claramente sinalizadas, controladas e, se necessário, protegidas através de pneus, fardos de palha, barreiras de segurança.					
3.4.4	Comissários de estrada / polícias munidos de apitos, altifalantes, etc., em número suficiente para controlar os espectadores e, se necessário, os fazer deslocar					
3.4.5	Programa oficial e outros documentos impressos, com informações e conselhos claros e detalhados para os espectadores, quanto à segurança, zonas de estacionamento, zonas interditas, mapas, etc.					

Observações:

3.5	Material utilizado para controlar a prova	1	2	3	4	5
3.5.1	Adequação e eficácia dos coletes dos Comissários de Estrada e Oficiais de Prova e outros meios de identificação dos membros da organização					
3.5.2	Eficiência da protecção dos Cronometristas contra as condições meteorológicas					
3.5.3	Zonas de controlo claramente sinalizadas, protegidas por grades, rede ou fitas, devidamente guardados					
3.5.4	Vias de derivação para evitar a passagem do público pelas zonas de controlo					
3.5.5	Placas FIA utilizadas de acordo com as normas regulamentares					
3.5.6	Viaturas de segurança / emergência e respectivos operadores na proximidade da partida da P.E. Com acesso livre ao percurso e sob o controle permanente do Responsável da P.E. e/ou da Direcção da Prova					

Observações:

4 ITINERÁRIO – INFRAESTRUTURA

4.1	Sectores de Ligação	1	2	3	4	5
4.1.1	Extensão dos sectores de ligação entre as P.E.					
4.1.2	Facilidade de passagem através de aglomerados populacionais					
4.1.3	Definição do percurso – localização adequada dos reagrupamentos e assistências					
4.1.4	Proximidade das P.E. em relação aos parques de assistência					
4.1.5	Ritmo da prova					

Observações:

4.2	Provas Especiais (PE's)	1	2	3	4	5
4.2.1	Interesse desportivo e competitivo					
4.2.2	Velocidades médias					
4.2.3	Extensão das P.E.					
4.2.4	Avaliação em termos de segurança do percurso das P.E.					

Observações:

4.3	Parques de Assistência (PA)	1	2	3	4	5
4.3.1	Conformidade com as normas regulamentares					
4.3.2	Adequabilidade da localização – Facilidades de acesso e de saída					
4.3.3	Adequabilidade da localização – Espaço adequado					
4.3.4	Adequabilidade da localização – Tipo de piso e condições de trabalho					
4.3.5	Localização adequada dos CH de entrada/saída, a fim de evitar congestionamentos					
4.3.6	Entradas e saídas distintas para viaturas de assistência. Controle e verificação nos acessos.					
4.3.7	Disponibilidade de instalações sanitárias, de segurança e para a CS					
4.3.8	Dispositivos de controlo do acesso e de movimentação de espectadores nos P. A.					
4.3.9	Placas FIA utilizadas de acordo com o regulamentado					
4.3.10	Apresentação geral, qualidade e funcionalidade					

Observações:

4.4.	Zonas de Reabastecimento	1	2	3	4	5
4.4.1	Localização à saída dos parques de assistência. Dimensões adequadas					
4.4.2	Conveniência dos locais de entrada e saída					
4.4.3	Vigilância e controlo no acesso de pessoas não autorizadas					
4.4.4	Condições do piso. Protecção contra as condições climatéricas					
4.4.5	Dispositivo de luta anti-fogo adequado. Produtos extintores adequados					
4.4.6	Placas FIA utilizadas de acordo com as normas regulamentares					
4.4.7	Painéis avisadores bem visíveis					
4.4.8	Apresentação geral, qualidade e funcionalidade					

Observações:

4.5	Parques Fechados (PF)	1	2	3	4	5
4.5.1	Adequabilidade da localização. Próximo das zonas de partida e chegada					
4.5.2	Localização adequada e protecção dos Reagrupamentos.					
4.5.3	O tempo previsto no Regulamento para o Reagrupamento foi o necessário para o bom desenvolvimento do Rali.					
4.5.4	Acessos protegidos e vigiados					
4.5.5	Controlo de acesso das equipas					
4.5.6	Apresentação geral, qualidade e funcionalidade					

Observações:

4.6	Verificações Técnicas iniciais	1	2	3	4	5
4.6.1	Adequabilidade da localização					
4.6.2	Condições de trabalho e equipamento adequado (elevadores, balança, ferramentas etc.)					
4.6.3	Respeito e controlo do programa horário. Utilização de cartas de controlo.					
4.6.4	Competência dos Comissários Técnicos. Número suficiente					
4.6.5	Programa horário ajustado para efectuar todos os controlos					
4.6.6	Fluxo regular dos carros. Linhas de verificação simultâneas.					
4.6.7	Acessos bem protegidos e vigiados					
4.6.8	Disponibilidade para a presença dos O.C.S. em zona reservada e controlada					

Observações:

4.7	Verificações Técnicas finais	1	2	3	4	5
4.7.1	Localização adequada próxima da zona de chegada					
4.7.2	Eficácia do sistema utilizado para deslocar os carros desde o PF sob vigilância					
4.7.3	Tempo suficiente para efectuar todos os controlos necessários					
4.7.4	Condições de trabalho e equipamento adequados (elevadores, balança, ferramentas etc.)					
4.7.5	Zona fechada e isolada. Acesso público interdito.					
4.7.6	Acessos bem controlados, protegidos e vigiados.					

Observações:

4.8	Reconhecimentos do percurso da prova	1	2	3	4	5
4.8.1	Programa adequado					
4.8.2	Qualidade dos documentos de controlo dos reconhecimentos					
4.8.3	Qualidade do trabalho dos comissários e do controle permanente durante os reconhecimentos					
4.8.4	Implementação dos meios adequados para controlo dos reconhecimentos					
4.8.5	Medidas utilizadas para controlar eventuais reconhecimentos ilegais					
4.8.6	Disponibilização pelo Organizador de condições especiais para os reconhecimentos					

Observações:

4.9	PROVA TESTE – “SHAKE DOWN” (quando aplicável)	1	2	3	4	5
4.9.1	Percurso representativo das PE's da prova					
4.9.2	Distância razoável desde o COR da prova					
4.9.3	Adequabilidade do percurso de retorno do final para o início					
4.9.4	Adequabilidade e conveniência da zona para veículos de assistência					
4.9.5	Qualidade do trabalho dos comissários e do controle permanente das viaturas					
4.9.6	Disponibilidade dos dispositivos de segurança					
4.9.7	Placas FIA utilizadas de acordo com as normas regulamentares					
4.9.8	Qualidade geral e eficiência					
4.9.9	Presença de OCS e espectadores. Importância para a promoção da prova.					

Observações:

4.10	SUPER-ESPECIAL (ou prova prevista no Art. 31.1.3. das PER 2013)	1	2	3	4	5
4.10.1	Interesse desportivo e competitivo					
4.10.2	Condições de segurança do percurso					
4.10.3	Localização dos controlos					
4.10.4	Controlo e movimentação dos espectadores					
4.10.5	Cumprimento das exigências regulamentares específicas					
4.10.6	Apresentação geral e funcionalidade					

Observações:

5	ORGANIZAÇÃO	1	2	3	4	5
5.1	Organização Geral					
5.1.1	Assistência geral prestada às equipas, aos Oficiais FPAK (ou FIA) e a outros interessados, pelos Organizadores antes da prova					
5.1.2	Verificações Administrativas					
5.1.3	Assistência geral prestada durante a prova aos Oficiais da FPAK (ou FIA)					
5.1.4	Distribuição dos aditamentos e outros documentos					
5.1.5	Painel de afixação oficial bem localizado. Tamanho suficiente, afixação dos documentos em tempo útil					
5.1.6	Resultados parciais e definitivos apresentados sobre um painel de afixação distinto					

Observações:

5.2	Local base da prova. Alojamentos.	1	2	3	4	5
5.2.1	Adequabilidade e conveniência da localização do Centro Operacional do Rali					
5.2.2	Disponibilidade e qualidade das instalações hoteleiras e serviços complementares					
Observações:						
5.3	Promoção da prova	1	2	3	4	5
5.3.1	Promoção antes da prova					
5.3.2	Promoção durante a prova					
5.3.3	Relações com as entidades governamentais e autoridades municipais					
5.3.4	Relações com autoridades Policiais e/ou Militares					
5.3.5	Cobertura pelos O. C.S. antes, durante e após a prova					
5.3.6	Popularidade da prova junto das equipas					
5.3.7	Popularidade e reputação gerais da prova					
Observações:						
5.4	Centro Operacional do Rali (COR)	1	2	3	4	5
5.4.1	Adequabilidade da localização. Facilidade de acesso a partir dos hotéis principais					
5.4.2	Disponibilidade de diversas zonas e salas reservadas, próximas umas das outras					
5.4.3	Acessos bem vigiado a todas as zonas reservadas. Controle e verificação permanente das credenciações e identificações.					
5.4.4	Instalações, equipamento, comunicações e condições de trabalho adequadas					
5.4.5	Sistemas informáticos com ligação rápida à Internet para consulta					
5.4.6	Parque de estacionamento próximo, reservado para os principais Oficiais de Prova					
5.4.7	Localização, dimensões adequadas, equipamento e disponibilidade permanente da sala reservada ao Colégio de Comissários Desportivos					
5.4.8	Placas indicadoras dos acessos às diferentes zonas. Sinalização geral					
5.4.9	Serviços de informação ao público, eficiência, disponibilidade					
Observações:						

5.5	Instalações para a Comunicação Social	1	2	3	4	5
5.5.1	Localização e dimensões adequadas da sala de imprensa. Controlo permanente de acesso. Segurança permanente.					
5.5.2	Procedimentos de acreditação para os O.C.S.					
5.5.3	Disponibilidade de equipamentos e assistência técnica na sala de imprensa					
5.5.4	Competência do Responsável pelas Relações com a C.S. e da sua equipa					
5.5.5	Assistência e apoio prestado pela equipa da sala de imprensa					
5.5.6	Informação fornecida antes da prova					
5.5.7	Informação disponível durante a prova. Conteúdo e rapidez na divulgação.					
5.5.8	Disponibilidade de Salas de Imprensa adicionais em outros locais da prova.					

Observações:

5.6	Resultados	1	2	3	4	5
5.6.1	Rapidez de transmissão dos tempos das P. E. ao Centro de Resultados					
5.6.2	Rapidez de transmissão de outros tempos e penalizações ao Centro de Resultados					
5.6.3	Publicação dos tempos das P. E., rapidez, distribuição					
5.6.4	Distribuição de Classificações Oficiosas na estrada					
5.6.5	Rapidez de publicação dos resultados provisórios no final de cada secção ou etapa					
5.6.6	Utilização da Internet para fornecer os resultados e outras informações – rapidez e qualidade do conteúdo					

Observações:

5.7	Oficiais de Prova – Conhecimento da regulamentação	1	2	3	4	5
5.7.1	Competência e actuação do Director de Prova					
5.7.2	Competência e actuação do Secretário da Prova					
5.7.3	Actuação do Médico Chefe e da sua equipa. Disponibilidade. Presença.					
5.7.4	Competência e actuação do Responsável da Segurança e da sua equipa					
5.7.5	Competência e actuação do Responsável pelos Resultados e da sua equipa					
5.7.6	Competência e actuação do Relações com os Concorrentes					
5.7.7	Competência do Comissário Técnico Chefe e da sua equipa					
5.7.8	Competência e actuação do Responsável pela Imprensa e da sua equipa					
5.7.9	Competência e actuação dos Responsáveis pelas PE's.					
5.7.10	Competência e actuação dos Comissários de Estrada sobre o terreno					

Observações:

5.8 Cronometragem		1	2	3	4	5
A – Equipamento utilizado						
5.8.1	Nos Controles Horários (CH)					
5.8.2	Sistemas utilizados nas partidas das PE's (activados automática / manualmente)					
5.8.3	Sistema utilizado para detectar as falsas partidas					
5.8.4	Sistema utilizado na tomada de tempos das PE's (activado automática/manualmente)					
5.8.5	Método utilizado para transmitir os tempos ao "Stop" e ao Centro de Resultados					
5.8.6	Sincronização dos relógios nos diferentes postos de controlo de cada PE					
5.8.7	Sincronização de todos os sistemas de cronometragem com a hora oficial da prova					
5.8.8	Sistemas de cronometragem alternativos em caso de avaria					
B – Cronometristas						
5.8.9	Competência, conhecimento dos regulamentos e actuação					
5.8.10	Posicionamento adequado e correcto					
5.8.11	Em número adequado para actuação eficiente					
Observações:						
5.9 Requisitos da FPAK		1	2	3	4	5
5.9.1	Documentação fornecida pela organização dentro dos prazos regulamentares					
5.9.2	Passes e autocolantes de identificação fornecidos para livre-trânsito no percurso					
5.9.3	Viatura disponibilizada ao Observador da FPAK, adaptada às condições do percurso, equipada com tripmaster, GPS e rádio da Organização (ou telemóvel)					
Observações:						
5.10 Comunicações		1	2	3	4	5
5.10.1	Comunicação permanente entre o COR e cada Responsável de PE's, pontos intermédios e de segurança nas P.E, bem como com os pontos de controlo TT e STOP à chegada das PE's					
5.10.2	Possibilidades de comunicação entre os Responsáveis das PE e os postos intermédios das PE					
5.10.3	Comunicação entre o COR e os Responsáveis pela segurança das PE e o Médico Chefe					
5.10.4	Comunicação entre o COR e os parques de assistência / zonas de reabastecimento					
5.10.5	Comunicação entre o COR e as viaturas de segurança / viaturas "0"					
5.10.6	Comunicação entre o COR, os Comissários Desportivos e o Observador FPAK					
5.10.7	Redes de comunicação distintas para os COR, Segurança, Resultados, etc.					
Observações:						

5.11	Controle Antidopagem	1	2	3	4	5
5.11.1	Os procedimentos para convocação dos Condutores foram devidamente efectuados					
5.11.2	As instalações para efectuar o Controlo eram adequadas e respeitavam as normas impostas pelo LAD, em relação ao equipamento e higiene necessários					
5.11.3	A sua localização era adequada em relação ao Parque Fechado – final de Etapa					
5.11.4	No caso de o controlo ser efectuado num Estabelecimento de Saúde, essa unidade foi devida e previamente contactada pelos Organizadores para o efeito					
5.11.5	O Médico da brigada declarou-se satisfeito com as condições disponibilizadas					

Observações:

Comentários adicionais sobre a prova

Comentários apresentados ao Organizador no final da prova:

ESTATÍSTICAS DA PROVA

ESTRADA	Tempo Total	Sector Ligação Total km	PE'S – km	%	Totais Gerais
Secção 1					
Secção 2					
Secção 3					
Totais Gerais					
Prova Especial mais extensa				km	
Prova Especial mais curta				km	
Prova Especial mais rápida				km/h	
Prova Especial mais lenta				km/h	

PARTICIPANTES					
GRUPOS		Inscritos	Participantes	Classificados	
Grupo A					
Grupo N					
Grupo R					
Grupo GT					
Diesel					
Grupo VSH					
CLASSES		Inscritos	Participantes	Classificados	
Classe 1, Grupo N até 1400cc					
Classe 2, Grupo N, 1400 a 1600 cc					
Classe 3, Grupo N, 1600 a 2000 cc					
Classe 4, Grupo N, + de 2000 cc					
Classe 5, Grupo A, até 1400 cc					
Classe 6, Grupo A, 1400 a 1600 cc					
Classe 7, Grupo A, 1600 a 2000 cc (ou 1800 cc)					
Classe 8, FIA S 2000					
Classe Diesel até 3000 cc					
Classe GT					
Categoria VSH (2 RM)					
Categoria VSH (4 RM)					
MARCAS		Inscritos	Participantes	Classificados	
CLASSIFICAÇÃO		Inscritos	Participantes	Classificados	
1ª Prioridade FIA (*)					
2º Prioridade FIA (*)					
Notoriedade A FPAK					
Notoriedade B FPAK					
Restantes					

NACIONALIDADES	(*)		Inscritos	Participantes	Classificados

() Apenas para provas inscritas no Calendário FIA (Internacionais)*