



FEDERAÇÃO PORTUGUESA
DE AUTOMOBILISMO E KARTING

RELATÓRIO DO OBSERVADOR FPAK - KARTING 2014

CAMPEONATO / TROFEU / TAÇA

NOME DA PROVA

DATA DA PROVA

ORGANIZADOR

KARTODROMO DE

NOME DO OBSERVADOR

DATA DE ELABORAÇÃO DO RELATÓRIO

Relatório de Observação FPAK

Calendário Desportivo Nacional de Karting 2014

Notas introdutórias

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

A tabela de classificação é relativamente 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 novamente 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/Taça 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 os horários de afixação estão de acordo com as normas ou se as bandeiras de sinalização 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 Regional (Campeonatos ou Troféus Regionais), 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 insira.

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 das competições integradas no Calendário Desportivo Nacional de Karting e promovidas pela FPAK, 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 **0** (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 KARTÓDROMO, 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 GENERALIDADES						
1.1	REGULAMENTO	1	2	3	4	5
1.1.1	Entrada do projecto de regulamento nos serviços da FPAK					
1.1.2	Qualidade/apresentação regulamento particular da prova					
1.1.3	Qualidade e apresentação dos anexos ao Regulamento					
1.1.4	Conformidade com regulamento tipo					
1.1.5	Publicação atempada do regulamento, horário da prova e boletim de inscrição no site oficial do Clube Organizador e da FPAK					
1.1.6	Aditamentos					
Observações:						
1.2	PROMOÇÃO	1	2	3	4	5
1.2.1	Divulgação da prova					
1.2.2	Dossier de imprensa (noticias promocionais)					
1.2.3	Apreciação global dos meios utilizados					
Observações:						
1.3	BANDEIRAS EXIBIDAS DURANTE TODA A PROVA	1	2	3	4	5
1.3.1	Localização e enquadramento adequados					
1.3.2	Exposição de bandeiras dos países participantes (*)					
1.3.3	Exposição da bandeira da FPAK, de Portugal e do Clube Organizador					
1.3.4	Exposição da bandeira da FIA (*)					
<i>(*) Apenas para provas inscritas no Calendário CIK-FIA)</i>						
Observações:						
1.4	Organização Geral	1	2	3	4	5
1.4.1	Assistência geral prestada às equipas e aos Oficiais FPAK/FIA antes da prova					
1.4.2	Verificações Administrativas e documentação distribuída					
1.4.3	Assistência geral prestada durante a prova aos Oficiais FPAK / CIK-FIA					
1.4.4	Distribuição dos aditamentos e outros documentos					
1.4.5	Painel de afixação oficial bem localizado. Afixação dos documentos em tempo útil					
Observações:						
1.5	ESPECTADORES	1	2	3	4	5
1.5.1	Facilidade de acessos					
1.5.2	Qualidade dos sistemas de informação (som, TV, "video-wall")					
1.5.3	Parqueamento de viaturas					
1.5.4	Instalações sanitárias					
1.5.5	Serviços de Bar e Restaurante					
Observações:						

AREA ADMINISTRATIVA						
2	SECRETARIADO	1	2	3	4	5
2.1	Indicativos da sua localização ou identificação das instalações					
2.2	Local e instalações					
2.3	Acessibilidade (fácil localização)					
2.4	Número de elementos em permanência					
2.5	Organização do Secretariado					
2.6	Cumprimento dos horários					
2.7	Coordenação do funcionamento					
2.8	Resolução de problemas					
2.9	Relacionamento com Concorrentes, CCD, Observadores					
2.10	Equipamento disponível					
2.11	Verificação e conferência de documentos					
2.12	Arquivo de documentos					
2.13	Registo de ocorrências					
2.14	Actualização do Quadro Oficial de Afixação					
2.15	Eficiência nos prazos de afixação (lista participantes, classificações, etc.)					
2.16	Colaboração com CCD e Observador (entrega e disposição de documentos)					
2.17	Ligação com cronometragem					
2.18	Comunicações rádio					
2.19	Instalações para o CCD – qualidade, funcionalidade, privacidade					
2.20	Disponibilidade de Internet para consulta regulamentos FPAK/CIK-FIA					
Observações:						
3	Comunicação Social	1	2	3	4	5
3.1	Localização e dimensões adequadas da sala de imprensa. Controlo de acessos.					
3.2	Procedimentos de acreditação para os O.C.S.					
3.3	Disponibilidade de equipamentos e assistência técnica na sala de imprensa					
3.4	Competência do Responsável pelas Relações com a C.S. e da sua equipa					
3.5	Assistência e apoio prestado pela equipa da sala de imprensa					
3.6	Informação fornecida antes da prova					
3.7	Informação disponível durante a prova. Conteúdo e rapidez na divulgação.					
Observações:						

AREA TECNICA						
4	ZONA TECNICA	1	2	3	4	5
4.1	Qualidade do local					
4.2	Revestimento do piso					
4.3	Dimensionamento dos Parques					
4.4	Distribuição e funcionalidade dos Parques					
4.5	Controle de acessos (pessoas e material - eficiência e número de colaboradores)					
4.6	Visibilidade dos identificativos dos Assistentes e dos Condutores					
4.7	Credenciais ostentadas pelos colaboradores ou sua fácil identificação					
4.8	Equipamento disponível no parque de partida (tomadas de ar, saponária etc.)					
4.9	Funcionalidade da Pré-Grelha					
4.10	Funcionalidade do parque de armazenamento de pneus e combustível					
4.11	Capacidade e condições de armazenamento de pneus e combustível					
4.12	Funcionalidade do parque de verificações técnicas iniciais					
4.13	Funcionalidade do parque de pesagem					
4.14	Funcionalidade do parque fechado					
4.15	Inviolabilidade das divisórias delimitadoras dos parques					
4.16	Eficiência das divisórias (altura e largura da malha da rede)					
4.17	Número de colaboradores no Parque de Partida					
4.18	Número de colaboradores no Parque de Chegada					
4.19	Número de colaboradores no Parque de Pesagem					
4.20	Número de colaboradores na Pré-Grelha					
4.21	Número de colaboradores para marcação e entrega de pneus, combustível e depósitos					
4.22	Número de colaboradores para recepção de pneus/combustível/depósitos					
4.23	Número de colaboradores no Parque de Verificações Técnicas Iniciais					
4.24	Registo escrito com assinatura do Assistente/Condutor na recepção/entrega de pneus					
4.25	Qualidade do controle na entrega dos jerrycons combustível aos Assistentes					
4.26	Verificações Técnicas Iniciais com, no mínimo, duas linhas simultâneas					
4.27	Qualidade das verificações					
4.28	Equipamento disponível em quantidade suficiente					
4.29	Relacionamento dos CT com Delegado Técnico da FPAK					
4.30	Estacionamento e eficiência da viatura de recolha de Karts					
4.31	Controle na zona de assistência rápida					
4.32	Cumprimento de horários no fecho da Pré-Grelha					
4.33	Aviso sonoro do fecho da Pré-Grelha					
4.34	Verificações Técnicas intermédias na Pré-Grelha					
4.35	Controle da utilização do 2º motor					
4.36	Qualidade das verificações técnicas intermédias e/ou finais					
4.37	Exame do combustível – eventualmente recolha de amostras					
4.38	Verificação das fichas de homologação e/ou registos					
4.39	Controle de acessos ao Parque de Pesagem					
4.40	Comunicações rádio					
4.41	Elaboração de relatórios					
Observações:						

5	PADDOCK	1	2	3	4	5
5.1	Localização e dimensões					
5.2	Parqueamento de tendas e viaturas					
5.3	Condições do piso					
5.4	Condições de segurança					
5.5	Sistemas de extinção de incêndios					
5.6	Aparelhagem sonora					
5.7	Electricidade (fornecimento)					
5.8	Saídas de emergência					
5.9	Controle de acessos					
5.10	Iluminação (tipo iluminação pública)					

Observações:

6	SEGURANÇA	1	2	3	4	5
6.1	Serviço de combate a incêndios (quantidade de extintores disponíveis)					
6.2	Médico da prova – ligação com DP / Chefe da Segurança					
6.3	Qualidade das medidas de segurança					
6.4	Existência de Posto Médico ou de ambulância medicalizada					
6.5	Qualidade do Posto Médico ou ambulância medicalizada					
6.6	Comunicações rádio em duas frequências distintas					
6.7	Segurança dos locais reservados ao público					
6.8	Disponibilidade de 2 ambulâncias no circuito (no mínimo sempre 1 presente)					

Observações:

7	PISTA	1	2	3	4	5
7.1	Qualidade do piso					
7.2	Qualidade dos correctores					
7.3	Manutenção e limpeza do traçado durante as provas					
7.4	Escapatórias					
7.5	Comissários de pista (quantidade)					
7.6	Comissários de pista (sua protecção)					
7.7	Comissários de pista (numeração dos postos)					
7.8	Competência dos Comissários de pista					
7.9	Comunicações rádio com Comissário Pista, Chefes Posto, Equipas de Apoio					
7.10	Número e competência dos Chefes de Posto					
7.11	Equipas de apoio					
7.12	Comissários de apoio à partida (Número de elementos)					
7.13	Semáforos de acordo com o regulamento (nacional ou internacional)					
7.14	Reunião dos Comissários de Pista c/Chefe da Segurança					
7.15	Conta voltas decrescente					
7.16	"Tudo a postos" antes do horário previsto para os treinos ou corridas					
7.17	Briefing do DP com os Fiscais de Pista					
7.18	Ligação do DP c/Chefes de Posto e/ou Comissários de Pista					
7.19	Elaboração de relatórios pelos Comissário de Pista					
7.20	Facilidade de identificação à distância dos operadores imagem no circuito					
7.21	Condições de drenagem da pista (quando comprovável)					
Observações:						

AREA DESPORTIVA						
8	COORDENAÇÃO DA PROVA	1	2	3	4	5
8.1	Cumprimento dos horários dos treinos livres					
8.2	Cumprimento dos horários dos treinos cronometrados					
8.3	Cumprimento dos horários das corridas					
8.4	Cumprimento da grelha horária para a prova					
8.5	Facilidade na identificação dos Oficiais de Prova					
Observações:						
9	CRONOMETRAGEM	1	2	3	4	5
9.1	Localização e visibilidade					
9.2	Meios disponíveis					
9.3	Número de colaboradores					
9.4	Eficiência na divulgação das classificações					
9.5	Utilização de Transponders "AMB"					
9.6	Capacidade de resolução de problemas					
9.7	Cronometragem por transponders					
9.8	Cronometragem por sistema paralelo independente do electrónico					
9.9	Controle alternativo das voltas efectuadas					
9.10	Competência e eficiência do Cronometrista-Chefe					

9.11	Meios rádio					
9.12	Encerramento da cronometragem					
9.13	Controlo de acessos					
9.14	Ligação com o Director de Prova					
9.15	Condições de trabalho					

Observações:

10	BRIEFING	1	2	3	4	5
10.1	Qualidade do Briefing escrito					
10.2	Qualidade global da apresentação					
10.3	Ratificação pela FPAK ou CCD					
10.4	Protocolo de distribuição					
10.5	Briefing presencial na Pré-Grelha					
10.6	Facilidade na comunicação					
10.7	Capacidade de liderança da reunião					
10.8	Capacidade de esclarecimento a dúvidas levantadas					

Observações:

11	PARTIDAS	1	2	3	4	5
11.1	Formação das Grelhas de Partida					
11.2	Voltas de formação e procedimentos de partida					
11.3	Conformidade das partidas com os regulamentos					
11.4	Apreciação global das partidas					
11.5	Neutralização de corrida (s) (oportunidade – justificável - procedimentos)					
11.6	Interrupção de corrida (s) (oportunidade - justificável)					
11.7	Recomeço de corrida interrompida – cumprimento dos regulamentos					
11.8	Controle na linha vermelha (partidas lançadas)					
11.9	Registo vídeo das partidas					

Observações:

12	DIRECÇÃO DA PROVA	1	2	3	4	5
12.1	Contacto com os restantes Oficiais					
12.2	Actuação face a relatórios de incidentes					
12.3	Relacionamento com os Concorrentes					
12.4	Relacionamento com o Colégio de Comissários					
12.5	Correcção das informações fornecidas ao CCD					
12.6	Sinalização aos Condutores (oportunidade e eficiência)					

Observações:

13	COLEGIO DE COMISSÁRIOS DESPORTIVOS	1	2	3	4	5
13.1	Plano de reuniões					
13.2	Conhecimento prévio ao Observador da Agenda das Reuniões					
13.3	Cumprimento do plano de reuniões					
13.4	Justeza das decisões					
13.5	Assiduidade dos membros às reuniões					
13.6	Actuação na apreciação de reclamações (se tiverem existido)					
13.7	Actuação na apreciação dos relatórios de incidentes					
13.8	Permanência dos Comissários Desportivos durante a prova					
13.9	Registo dos incidentes na folha de registo de ocorrências do Condutor					
13.10	Colaboração com o Director de Prova e outros Oficiais					
13.11	Análise dos documentos a afixar					
13.12	Relacionamento com Condutores, sobretudo os mais jovens					
13.13	Nível do relacionamento entre os membros do CCD e formalismos nas reuniões					
13.14	Desempenho e espírito de iniciativa demonstrado (s) pelo (s) CD Estagiário (s)					

Observações:

14	Oficiais de Prova – Conhecimento da regulamentação	1	2	3	4	5
14.1	Competência e actuação do Director de Prova					
14.2	Competência e actuação do Secretário da Prova					
14.3	Actuação do Médico Chefe e da sua equipa. Identificação. Disponibilidade. Presença					
14.4	Competência e actuação do Responsável da Segurança e da sua equipa					
14.5	Competência e actuação do Responsável pelos Resultados e da sua equipa					
14.6	Competência e actuação do Relações com os Concorrentes					
14.7	Competência do Comissário Técnico Chefe e da sua equipa					
14.8	Competência e actuação do Responsável pela Imprensa e da sua equipa					
14.9	Competência e actuação dos Comissários de Pista e Chefes de Posto					

Observações:

15	Entrega de Prémios	1	2	3	4	5
15.1	Exposição das bandeiras nacionais das equipas vencedoras (*)					
15.2	Exposição da bandeira da FPAK, de Portugal e do Clube Organizador					
15.3	Exposição da bandeira da FIA (*)					
15.4	Foi tocado o hino nacional das equipas vencedoras (*)					
15.5	Presença de VIP'S e entidades oficiais					
15.6	Presença de espectadores					
15.7	Visibilidade do público à cerimónia de entrega de prémios					
15.8	Qualidade dos prémios					
15.9	Dignidade e qualidade do pódio para entrega de prémios					
15.10	Apresentação geral, qualidade e funcionalidade					

(*) Apenas para provas inscritas no Calendário CIK-FIA

Observações:

16	CONTROLO ANTIDOPAGEM	1	2	3	4	5
16.1	Os procedimentos para convocação dos Condutores foram devidamente efectuados					
16.2	As instalações para efectuar o Controlo eram adequadas e respeitavam as normas impostas pela ADoP, em relação ao equipamento e higiene necessários					
16.3	A sua localização era adequada em relação ao local de final da prova					
16.4	O Médico da brigada declarou-se satisfeito com as condições disponibilizadas					

Observações:

17	APRECIÇÃO GLOBAL DA PROVA	1	2	3	4	5
17.1	Ambiente geral da prova					
17.2	Comportamento global dos membros da Organização					
17.3	Comportamento global do público					
17.4	Comportamento global dos Concorrentes e Equipas					
17.5	Actuação global dos agentes de segurança presentes					

Observações:

Comentários adicionais sobre a prova

Comentários apresentados ao Organizador no final da prova:

ESTATÍSTICAS DA PROVA

Categoria	INSCRITOS	PARTICIPANTES		CLASSIFICADOS
	Condutores	Condutores	Estrangeiros	Condutores
Iniciação				
Cadetes				
Juvenis				
Júnior				
X30				
X30 Shifter				
Troféus				

CONDIÇÕES ATMOSFÉRICAS

	Bom	Instável	Chuva	Tempestuoso
Treinos Livres				
Treinos Crono				
1ª Qualificação				
2ª Qualificação				
Pré-final				
Final				