

# RELATÓRIO DO OBSERVADOR FPAK 2014

## CAMPEONATO NACIONAL DE TODO O TERRENO

PROVA CANDIDATA AO CAMPEONATO 2015

SIM  NÃO

**NOME DA PROVA**

**DATA DA PROVA**

**ORGANIZADOR**

**NOME DO OBSERVADOR**

**DATA DE ELABORAÇÃO DO RELATÓRIO**

# Relatório do Observador FPAK

## Campeonato Nacional de Todo o Terreno 2014

O presente relatório foi melhorado com algumas inovações, destinadas a fornecer informações mais exaustivas à Direcção da FPAK e aos Organizadores de Provas

A tabela de classificação é mais extensa, tendo como objectivo final, proporcionar aos Observadores, uma maior flexibilidade de avaliação na maior parte dos pontos que requerem uma apreciação ou um comentário.

Contudo, certos aspectos não requerem por vezes mais do que um julgamento positivo ou negativo. Todos os pontos abordados foram revistos, permitindo uma avaliação pelo Observador o menos subjectiva possível.

O Relatório de Observação, compreende 5 colunas, que os Observadores deverão preencher, no momento da avaliação de uma Prova e sobre diferentes aspectos.

Como já acontecia, a coluna central 3, é a coluna onde se assinalará se o nível standard que é exigido, foi atingido.

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

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.

1	2	3	4	5
	X			
		X		
			X	

Para as questões que não podem ser melhoradas em relação à coluna "normal" (3), as duas primeiras colunas que significam "acima do nível exigido", estão preenchidas a cinzento escuro, indicando que não devem ser utilizadas.

Por exemplo, se as cartas de controlo standard foram utilizadas correctamente, este aspecto deve ser considerado como normal, não podendo ser melhorado.

Todavia, se as exigências normais não tiverem sido respeitadas, as colunas 4 ou 5 devem ser obrigatoriamente utilizadas.

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.

<b>1. DOCUMENTOS STANDARD FPAK</b>		1	2	3	4	5
<b>1.1</b>	<b>Caderno de Itinerário</b>					
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	Indicação dos pontos GPS nos Controlos de Passagem dos Sectores Selectivos					
1.1.7	Clareza dos diagramas/desenhos de: chegada, partida e parques de assistência					
1.1.8	Clareza e utilidade das fotos dos controlos ou outros meios de identificação					
1.1.9	Clareza e conteúdo dos mapas e diagramas do percurso					
<b>Observações:</b>						

<b>1.2 Plano de Segurança</b>		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	Aplicação prática do Plano de Segurança durante a prova					
<b>Observações:</b>						

<b>1.3 Cartas de Controlo</b>		1	2	3	4	5
1.3.1	Conformidade com o modelo standard e correcta utilização					
1.3.2	Cartas de controlo distintas por cada secção					
<b>Observações:</b>						

<b>1.4 Regulamento Particular da prova</b>		1	2	3	4	5
1.4.1	Conteúdo em conformidade com as correcções sugeridas pelo Observador					
1.4.2	Apresentação, clareza e qualidade de impressão					
1.4.3	Publicação dentro dos prazos regulamentares					
1.4.4	Recepção pelos principais Oficiais dentro dos prazos regulamentares					
<b>Observações:</b>						

<b>1.5 Outros documentos standard</b>		1	2	3	4	5
1.5.1	Lista de inscritos, lista dos concorrentes admitidos à partida, etc.					
1.5.2	Classificações provisórias e definitivas					
1.5.3	Aditamentos					
1.5.4	Plano de reuniões do Colégio de Comissários Desportivos, actas, decisões, etc.					
<b>Observações:</b>						

1.6	Mapas fornecidos pela Organização	1	2	3	4	5
1.6.1	Qualidade e clareza do conjunto de mapas					
1.6.2	Qualidade e clareza dos mapas das PE's mostrando os itinerários de evacuação, percursos alternativos, etc.					
<b>Observações:</b>						

<b>2. PARTIDA – CHEGADA – ENTREGA DE PRÉMIOS</b>						
2.1	Partida	1	2	3	4	5
2.1.1	Localização e enquadramento adequados					
2.1.2	Exposição da bandeira da FPAK					
2.1.3	Exposição da bandeira da FIA (*)					
2.1.4	Presença de entidades oficiais					
2.1.5	Presença de espectadores em quantidade apreciável					
2.1.6	Apresentação geral, qualidade e funcionalidade					
<i>(*) Apenas para provas inscritas no Calendário FIA</i>						
<b>Observações:</b>						

2.2	Chegada	1	2	3	4	5
2.2.1	Localização e enquadramento adequados					
2.2.2	Exposição da bandeira da FPAK					
2.2.3	Exposição da bandeira da FIA (*)					
2.2.4	Prémios distribuídos às três primeiras equipas no pódio					
2.2.5	Presença de entidades oficiais					
2.2.6	Presença de espectadores em quantidade apreciável					
2.2.7	Apresentação geral, qualidade e funcionalidade					
<i>(*) Apenas para provas inscritas no Calendário FIA</i>						
<b>Observações:</b>						

2.3	Entrega de Prémios (se realizada em local e momento diferente)	1	2	3	4	5
2.3.1	Exposição da bandeira da FPAK					
2.3.2	Exposição da bandeira da FIA (*)					
2.3.3	Presença das equipas vencedoras e respectivos representantes					
2.3.4	Presença de entidades oficiais					
2.3.5	Presença de espectadores					
2.3.6	Apresentação geral, qualidade e funcionalidade					
<i>(*) Apenas para provas inscritas no Calendário FIA</i>						
<b>Observações:</b>						

<b>3. SEGURANÇA</b>		1	2	3	4	5
<b>3.1</b>	<b>Viaturas de intervenção rápida. Operadores</b>					
3.1.1	Ambulâncias – Localização. Equipamento. Equipas médicas					
3.1.2	Viaturas de intervenção rápida. Localização. Equipamento. Capacidade de intervenção e de socorro.					
3.1.3	Dispositivos de luta anti-fogo. Localização. Possibilidade de percorrerem rapidamente os S.S.					
3.1.4	Helicóptero de socorro / medicalizado – Disponibilidade para intervenção rápida					
3.1.5	Qualidade e capacidade de intervenção das viaturas. Equipas de assistência médica localizadas nos pontos intermédios dos S.S.					
<b>Observações:</b>						

<b>3.2 Segurança das equipas</b>		1	2	3	4	5
3.2.1	Controlo permanente viatura a viatura nos S.S. eficácia e utilidade do sistema utilizado					
3.2.2	Locais de aterragem dos helicópteros de emergência (se for o caso) com os pontos GPS indicados no R/B. Adequabilidade da localização					
3.2.3	Hospitais em alerta, identificados no Plano de Segurança e no R/B					
3.2.4	Capacidade de intervenção imediata em caso de emergência					
3.2.5	Comunicação das alterações ao caderno de itinerário às Equipas					
3.2.6	Eficiência da viatura “Carro Vassoura”					
3.2.7	Briefing (local e horário) apresentação etc.					
3.2.8	Reacções e comentários das equipas sobre as medidas de segurança implementadas					
<b>Observações:</b>						

<b>3.3 Segurança dos espectadores</b>		1	2	3	4	5
3.3.1	Esforços desenvolvidos para informar previamente as populações locais sobre as datas e horas de passagem dos concorrentes e o fecho das estradas					
3.3.2	Esforços desenvolvidos para informar previamente os espectadores sobre a segurança					
3.3.3	Zonas interditas aos espectadores nas PE's; delimitadas, vigiadas e correctamente sinalizadas					
3.3.4	Comissários de estrada / polícias munidos de apitos, altifalantes, etc., em número suficiente para controlar os espectadores e, se necessário, os fazer deslocar					
3.3.5	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.					
<b>Observações:</b>						

3.4	Material utilizado para controlar a prova	1	2	3	4	5
3.4.1	Adequação e eficácia dos coletes dos Comissários de Estrada e Oficiais de Prova e outros meios de identificação dos membros da organização					
3.4.2	Eficiência da protecção dos Cronometristas contra as condições meteorológicas					
3.4.3	Eficácia do material de cronometragem, fotocélulas, etc.					
3.4.4	Zonas de controlo claramente sinalizadas, protegidas por grades, rede ou fitas, devidamente guardados					
3.4.5	Placas FIA utilizadas de acordo com as normas regulamentares					
3.4.6	Viaturas de segurança / emergência e respectivos operadores na proximidade do CH do S.S. Com acesso livre ao percurso e sob o controle permanente do Responsável do S.S. e/ou da Direcção da Prova					
<b>Observações:</b>						

4.	ITINERÁRIO – INFRAESTRUTURA					
4.1	Sectores de Ligação	1	2	3	4	5
4.1.1	Extensão dos sectores de ligação entre os S.S.					
4.1.2	Facilidade de passagem através de aglomerados populacionais					
4.1.3	Definição do percurso					
4.1.4	Controlos de cruzamento e atravessamento das vias					
4.1.5	Ritmo da prova					
<b>Observações:</b>						

4.2	Sectores Selectivos (SS's)	1	2	3	4	5
4.2.1	Interesse desportivo e competitivo					
4.2.2	Velocidades médias					
4.2.3	Extensão dos S.S.					
4.2.4	Avaliação em termos de segurança do percurso dos S.S.					
4.2.5	Conhecimento e controlo dos habitantes do percurso					
4.2.6	Localização adequada dos postos intermédios e controlos de passagem.					
<b>Observações:</b>						

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 nos acessos.					
4.3.7	Sua colocação estrategicamente					
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					
<b>Observações:</b>						

4.4.	Zonas de Reabastecimento (quando aplicável)	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	Dispositivo de luta anti-fogo adequado. Produtos extintores adequados					
4.4.5	Placas FIA utilizadas de acordo com as normas regulamentares					
4.4.6	Painéis avisadores bem visíveis					
4.4.7	Apresentação geral, qualidade e funcionalidade					
<b>Observações:</b>						

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 para os Reagrupamentos junto dos Parques Fechados					
4.5.3	Acessos protegidos e vigiados					
4.5.4	Controlo de acesso das equipas					
4.5.5	Apresentação geral, qualidade e funcionalidade					
<b>Observações:</b>						

4.6	Verificações Técnicas iniciais	1	2	3	4	5
4.6.1	Adequabilidade da localização					
4.6.2	Condições de trabalho e equipamento adequados (elevadores, ferramentas etc.)					
4.6.3	Respeito e controlo do programa horário. Utilização de cartas de controlo.					
4.6.4	Verificação dos equipamentos de segurança (viaturas e Condutores)					
4.6.5	Competência dos Comissários Técnicos. Número suficiente					
4.6.6	Programa horário ajustado para efectuar todos os controlos					
4.6.7	Fluxo regular dos carros. Linhas de verificação simultâneas.					
4.6.8	Acessos bem protegidos e vigiados					
<b>Observações:</b>						

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, ferramentas etc.)					
4.7.5	Zona fechada e isolada. Acesso público interdito.					
4.7.6	Acessos bem controlados, protegidos e vigiados.					
<b>Observações:</b>						

4.8	SUPER-ESPECIAL (quando aplicável)	1	2	3	4	5
4.8.1	Percurso					
4.8.2	Distância razoável desde a base do Rali					
4.8.3	Adequabilidade do percurso de ligações para o início e regresso ao P. Fechado					
4.8.4	Adequabilidade e conveniência da zona para veículos de assistência					
4.8.5	Qualidade do trabalho dos comissários e do controle permanente durante a SUPER-ESPECIAL					
4.8.6	Disponibilidade dos dispositivos de segurança					
4.8.7	Qualidade geral e eficiência					
<b>Observações:</b>						

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 e documentação distribuída					
5.1.3	Assistência geral prestada durante a prova aos Oficiais da FPAK					
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					
<b>Observações:</b>						

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					
<b>Observações:</b>						



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	Conf de Imprensa em local digno, com presença de O.C.S. e em horário compatível					
5.3.5	Relações com autoridades Policiais e/ou Militares					
5.3.6	Cobertura pelos O. C.S. antes, durante e após a prova					
5.3.7	Popularidade da prova junto das equipas					
5.3.8	Popularidade e reputação gerais da prova					
<b>Observações:</b>						

5.4	Centro Operacional do Rali (COR)	1	2	3	4	5
5.4.1	Adequabilidade da localização. Facilidade de acesso a partir de todos os locais da prova.					
5.4.2	Disponibilidade de diversas zonas e salas reservadas, próximas umas das outras					
5.4.3	Acessos bem vigiados 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					
<b>Observações:</b>						

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.					
<b>Observações:</b>						

5.6	Resultados	1	2	3	4	5
5.6.1	Rapidez de transmissão dos tempos dos S. S. 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 S. S., 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	Secretariado	1	2	3	4	5
5.7.1	Localização e condições					
5.7.2	Organização geral e nível de conhecimento. Eficiência.					
5.7.3	Equipamento de escritório disponível					
5.7.4	Relacionamento com os Concorrentes					
5.7.5	Colaboração com os Oficiais de Prova (FPAK ou FIA)					

**Observações:**

5.8	Direcção de Prova	1	2	3	4	5
5.8.1	Meios e eficiência do sistema de controlo das viaturas no decorrer dos SS					
5.8.2	Nível de comunicações com os diferentes postos de controlo na estrada					
5.8.3	Nível de comunicações com as infra-estruturas de segurança					
5.8.4	Rapidez de resposta a emergências e acções tomadas					
5.8.5	Número suficiente de pessoas para desempenhar todas as funções requeridas					
5.8.6	Ambiente geral de trabalho					

**Observações:**

5.9	Oficiais de Prova – Conhecimento da regulamentação	1	2	3	4	5
5.9.1	Competência e actuação do CCD					
5.9.2	Competência e actuação do Director de Prova					
5.9.3	Competência e actuação do Secretário da Prova					
5.9.4	Competência e actuação do Médico Chefe e da sua equipa					
5.9.5	Competência e actuação do Responsável da Segurança e da sua equipa					
5.9.6	Competência e actuação do Responsável pelos Resultados e da sua equipa					
5.9.7	Competência e actuação do Relações com os Concorrentes					
5.9.8	Competência do Comissário Técnico Chefe e da sua equipa					
5.9.9	Competência e actuação do Responsável pela Imprensa e da sua equipa					
5.9.10	Competência e actuação dos Responsáveis pelos S.S.					
5.9.11	Competência e actuação dos Comissários de Estrada sobre o terreno					

**Observações:**

5.10 Cronometragem		1	2	3	4	5
<b>A – Equipamento utilizado</b>						
5.10.1	Nos Controlos Horários (CH)					
5.10.2	Sistemas utilizados nas partidas das PE's (activados automática / manualmente)					
5.10.3	Sistema utilizado para detectar as falsas partidas					
5.10.4	Sistema utilizado na tomada de tempos das PE's (activado automática/manualmente)					
5.10.5	Método utilizado para transmitir os tempos ao "Stop" e ao Centro de Resultados					
5.10.6	Sincronização dos relógios nos diferentes postos de controlo de cada S.S.					
5.10.7	Sincronização de todos os sistemas de cronometragem com a hora oficial da prova					
5.10.8	Sistemas de cronometragem alternativos em caso de avaria					
5.10.9	Sistemas de cronometragem adequado ao tipo de prova					
<b>B – Cronometristas</b>						
5.10.10	Competência, conhecimento dos regulamentos e actuação					
5.10.11	Posicionamento adequado e correcto					
5.10.12	Em número adequado para actuação eficiente					
<b>Observações:</b>						

5.11 Requisitos da FPAK		1	2	3	4	5
5.11.1	Documentação fornecida pela organização dentro dos prazos regulamentares					
5.11.2	Passes e autocolantes de identificação fornecidos para livre-trânsito no percurso					
5.11.3	Viatura disponibilizada ao Observador da FPAK, adaptada às condições do percurso, equipada com trip-master, GPS e rádio					
<b>Observações:</b>						

5.12 Comunicações		1	2	3	4	5
5.12.1	Comunicação permanente entre o COR e cada Responsável dos S.S., pontos intermédios e de segurança nos S.S, bem como com os pontos de controlo TT e STOP à chegada das S.S. 's					
5.12.2	Possibilidades de comunicação entre os Responsáveis dos S.S. e os postos intermédios dos S.S.					
5.12.3	Comunicação entre o COR e os Responsáveis pela segurança das PE e o Médico Chefe					
5.12.4	Comunicação entre o COR e os parques de assistência / zonas de reabastecimento					
5.12.5	Comunicação entre o COR e as viaturas de segurança					
5.12.6	Comunicação entre o COR, os Comissários Desportivos e o Observador FPAK					
5.12.7	Redes de comunicação distintas para os COR, Segurança, Resultados, etc.					
<b>Observações:</b>						

5.13	Controle Antidopagem	1	2	3	4	5
5.13.1	Os procedimentos para convocação dos Condutores foram devidamente efectuados					
5.13.2	As instalações para efectuar o Controlo eram adequadas e respeitavam as normas impostas pela ADoP, em relação ao equipamento e higiene necessários					
5.13.3	A sua localização era adequada em relação ao local de final da prova					
5.13.4	No caso de o controlo ser efectuado num Centro Hospitalar, essa unidade de saúde foi devida e previamente contactada pelos Organizadores para o efeito					
5.13.5	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	Sectores Selectivos Total km	%	Totais Gerais
Secção 1					
Secção 2					
Secção 3					
Totais Gerais					
Sector Selectivo mais extenso			km		
Sector Selectivo mais curto			km		
Sector Selectivo mais rápido				km/h	
Sector Selectivo mais lento				km/h	
<b>PARTICIPANTES</b>					
<b>GRUPOS</b>			<b>Inscritos</b>	<b>Participantes</b>	<b>Classificados</b>
Grupo T0					
Grupo T1					
Grupo T2					
Grupo T3					
Grupo T8-N					
Grupo T8-A					
Grupo T8-B					
Grupo T8-E					
<b>CLASSES</b>			<b>Inscritos</b>	<b>Participantes</b>	<b>Classificados</b>
<b>MARCAS</b>			<b>Inscritos</b>	<b>Participantes</b>	<b>Classificados</b>
<b>CLASSIFICAÇÃO</b>			<b>Inscritos</b>	<b>Participantes</b>	<b>Classificados</b>
Prioridade FIA					
Restantes					
<b>NACIONALIDADES (*)</b>			<b>Inscritos</b>	<b>Participantes</b>	<b>Classificados</b>

(\*) apenas para provas inscritas no Calendário FIA (Internacionais)