



Campeonato: _____

Nome da Prova: _____

Data da Prova: _____

Clube Organizador: _____

Nome do Observador: _____

Data de Elaboração do Relatório: _____

Prova Candidata à Subida de Escalão SIM NÃO

5 - Excelente em todos os aspectos. 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.
4 - Acima das expectativas. Denota um esforço ou a existência de factos relacionados com o evento que se revelem claramente superiores aos níveis exigidos.
3 - Os níveis "Standard" foram atingidos e respeitaram todos os requisitos FPAK.
2 - Abaixo das expectativas. Necessita melhoramento ou retificação para atingir o nível satisfatório.
1 - Inaceitável. São necessárias modificações profundas e radicais para que possa ter uma melhoria significativa.
(Sobre este nível a FPAK pode requerer á organização um relatório específico para explicar o porquê desta avaliação).

1		PROCEDIMENTO INICIAL / FINAL (FPAK)				
1.1	REGULAMENTO PARTICULAR DA PROVA	1	2	3	4	5
1.1.1	Entrada dentro dos prazos regulamentados					
1.1.2	Apresentação e clareza					
1.1.3	Conteúdo em conformidade com correções sugeridas pelo Observador, CCD e FPAK					
1.1.4	Publicação atempada do regulamento, horário da prova, itinerário e boletim de inscrição					
1.1.5	Publicação dentro dos prazos regulamentados da lista de Inscritos					
Observações:						

1.2	DOCUMENTAÇÃO - PROCESSO FINAL	1	2	3	4	5
1.2.1	Lista dos admitidos à partida					
1.2.2	Classificações provisórias e finais - Classificações PEC completas.					
1.2.3	Aditamentos - decisões, atas do CCD					
1.2.4	Utilização de documentos standart					
1.2.5	Processo final - Entrada dentro dos prazos regulamentados					
x						

2		DOCUMENTOS STANDARD				
2.1	CADERNO DE ITINERÁRIO	1	2	3	4	5
2.1.1	Clareza dos desenhos das figuras					
2.1.2	Exactidão das distâncias indicadas					
2.1.3	Clareza dos diagramas ou desenhos do PF, Partida, Chegada e PA e Refuelling					
2.1.4	Clareza e conteúdo do Mapa Geral, Mapas das PEC e Super Especial e/ou City Stage					
x						

2.2	PLANO DE SEGURANÇA	1	2	3	4	5
2.2.1	Respeito das exigências e conteúdo em relação ao plano standard					
2.2.2	Aplicação prática do Plano de Segurança durante a prova					
2.2.3	Qualidade e clareza dos mapas das PEC mostrando os itinerários de evacuação, percursos alternativos, etc.					
2.2.4	Locais de saída de emergência claramente indicados no Plano de Segurança e CI. Facilidade de identificação no local com Inter-rádio					
2.2.5	Saídas e percursos de emergência libertos para utilização imediata					
Observações:						

2.3	CARTAS DE CONTROLO	1	2	3	4	5
2.3.1	Conformidade com o modelo standard					
2.3.2	Cartas de controlo distintas por cada secção					
2.3.3	Cartas de para PA (caso se justifique)					
Observações:						

2.4	PERCURSO ALTERNATIVO	1	2	3	4	5
2.4.1	Caderno de itinerários alternativos					
Observações:						

2.5	PLACAS E NUMEROS DE COMPETIÇÃO	1	2	3	4	5
2.5.1	Números e placas do rali em conformidade com o Art. 9 das PER					
2.5.2	Correcta afixação nas viaturas do autocolante com o n.º do telefone de emergência					
Observações:						

3	PARTIDA - CHEGADA - ENTREGA DE PRÉMIOS					
3.1	PARTIDA	1	2	3	4	5
3.1.1	Localização, funcionalidade e enquadramento adequados					
3.1.2	Exposição das bandeiras de Portugal, FPAK e do Clube Organizador					
Observações:						

3.2	CHEGADA / ENTREGA DE PRÉMIOS	1	2	3	4	5
3.2.1	Localização e enquadramento adequados					
3.2.2	Exposição das bandeiras de Portugal, FPAK e do Clube Organizador					
3.2.3	Prémios distribuídos às 3 primeiras equipas no pódio					
3.2.4	Presença de VIP'S e Entidades Oficiais					
3.2.5	Presença de espectadores					
3.2.6	Sequência da cerimónia em tempo útil - Ritmo e fluidez					
3.2.7	Foi respeitado o protocolo FPAK para a entrega dos prémios					
Observações:						

4	SEGURANÇA					
4.1	VIATURAS "0"	1	2	3	4	5
4.1.1	Eficácia das viaturas de segurança					
4.1.2	Eficácia viaturas "0" - sempre 2 permanentes					
4.1.3	Actuação adequada dos condutores das Viaturas "0"					
4.1.4	Utilização de cartas de controlo; procedimentos de partida e de chegada das PEC					
4.1.5	Viaturas "0" equipadas com luz rotativa e sirene					
4.1.6	Contactos regulares com o COR					
4.1.7	Ajustabilidade dos horários para os carros "0", de abertura e oficiais					
Observações:						

4.2	VIATURAS DE INTERVENÇÃO - OPERADORES	1	2	3	4	5
4.2.1	Ambulâncias - Localização. Equipamento.					
4.2.2	Viaturas de intervenção rápida - Localização. Equipamento. Capacidade de intervenção e de socorro					
4.2.3	Dispositivos luta antifogo - Localização. Possibilidade de percorrerem rapidamente as PEC					
4.2.4	Viatura do (s) médico (s) com equipamento de intervenção. Equipas médicas.					
4.2.5	Viaturas / Equipas de assistência médica localizadas nos pontos intermédios das PEC					
Observações:						

4.3	SEGURANÇA DAS EQUIPAS	1	2	3	4	5
4.3.1	Controlo permanente viatura a viatura nas PEC - Eficácia e utilidade do sistema utilizado (GPS, rádio, tracking, etc.)					
4.3.2	Estradas / caminhos adjacentes bloqueados e guardados					
4.3.3	Hospitais em alerta, identificados no Plano de Segurança e no Caderno Itinerários					
4.3.4	Capacidade de intervenção imediata em caso de emergência					

4.4	SEGURANÇA DOS ESPECTADORES	1	2	3	4	5
4.4.1	Plano de Segurança Público (Contenção / Evacuação / Informação)					
4.4.2	Zonas interditas a espectadores nas PEC - delimitadas, vigiadas e corretamente sinalizadas					
4.4.3	Zonas reservadas aos espectadores claramente sinalizadas, controladas e protegidas					
4.4.4	Comissários de estrada / polícias em número suficiente para controlar os espectadores					
Observações:						

4.5	MATERIAL UTILIZADO (controlo de prova)	1	2	3	4	5
4.5.1	Coletes dos comissários de estrada, oficiais de prova e outros meios de identificação dos membros da organização					
4.5.2	Todos os oficiais com licença válida e visível durante o desempenho das funções					
4.5.3	Eficiência da proteção dos controladores contra as condições meteorológicas - tendas, etc.					
4.5.4	Zonas de controlo claramente sinalizadas - Protegidas por grades, rede ou fitas, devidamente guardados					
4.5.5	Vias de derivação para evitar a passagem do público pelas zonas de controlo					
4.5.6	Placas de controlo utilizadas de acordo com as normas regulamentares					
4.5.7	Viaturas de segurança/emergência e respetivos operadores na proximidade da partida da PEC.					
4.5.8	Viaturas de segurança / emergência com acesso livre ao percurso e sob o controlo permanente do responsável da PEC e/ou da direção da prova					
Observações:						

5	ITINERÁRIO - INFRAESTRUTURAS					
5.1	RECONHECIMENTOS	1	2	3	4	5
5.1.1	Programa adequado					
5.1.2	Disponibilização pelo organizador de condições especiais para os reconhecimentos					
Observações:						

5.2	SECTORES DE LIGAÇÃO	1	2	3	4	5
5.2.1	Facilidade de passagem através de aglomerados populacionais					
5.2.2	Localização adequada dos reagrupamentos e zonas de assistência remota					
5.2.3	As médias são consideradas normais					
Observações:						

5.3	PROVAS ESPECIAIS DE CLASSIFICAÇÃO (PEC)	1	2	3	4	5
5.3.1	Velocidades médias					
5.3.2	Quilometragem total das PEC					
5.3.3	Avaliação em termos de segurança do percurso das PEC					
Observações:						

5.4	PARQUES DE ASSISTÊNCIA (PA)	1	2	3	4	5
5.4.1	Localização - Facilidades de acesso e de saída					
5.4.2	Espaço adequado					
5.4.3	Entradas e saídas distintas para viaturas de assistência. Controlo e verificação nos acessos das viaturas					
5.4.4	Presença de uma ambulância					
5.4.5	Disponibilidade de instalações sanitárias					
x						

5.5	ZONAS DE REABASTECIMENTO	1	2	3	4	5
5.5.1	Localização à saída dos parques de assistência. Dimensões adequadas					
5.5.2	Painéis avisadores bem visíveis					
5.5.3	Viatura de bombeiros adequada					
5.5.4	Controlo no acesso de pessoas não autorizadas					
5.5.5	Funcionamento do reabastecimento					
Observações:						

5.6	PARQUES FECHADOS (PF)	1	2	3	4	5
5.6.1	Localização. Próximo das zonas de partida / chegada ou reagrupamento					
5.6.2	Acessos protegidos e vigiados					
5.6.3	Controlo de acesso das equipas					
5.6.4	O tempo previsto para o reagrupamento foi o necessário para o bom desenvolvimento do rali					
Observações:						

5.7	VERIFICAÇÕES TÉCNICAS INICIAIS	1	2	3	4	5
5.7.1	Localização					
5.7.2	Condições de trabalho e equipamento adequado (elevadores, balança, ferramentas, mesas de apoio etc.) conforme Art. 15 das PER					
5.7.3	Respeito e controlo do programa horário, conforme o regulamento da prova					
5.7.4	Competência dos Comissários Técnicos.					
5.7.5	Número suficiente de Comissários Técnicos					
5.7.6	Organização das VI - Fluxo regular dos carros - Linhas de verificação simultâneas					
5.7.7	Utilização de documentos FPAK					
5.7.8	Acessos bem protegidos e vigiados					
Observações:						

5.8	VERIFICAÇÕES TÉCNICAS FINAIS	1	2	3	4	5
5.8.1	Localização adequada próxima da zona do parque fechado, preferencialmente oficina					
5.8.2	Eficácia do sistema utilizado para deslocar os carros desde o PF sob vigilância					
5.8.3	Tempo suficiente para efectuar todos os controlos necessários					
5.8.4	Condições de trabalho e equipamento adequado (elevadores, balança, ferramentas, mesas de apoio etc.) conforme Art. 15 das PER					
5.8.5	Utilização de documentos FPAK					
5.8.6	Competência do CTC e da sua equipa durante o decorrer da prova					
5.8.7	Zona fechada e isolada. Acesso ao público interdito					
Observações:						

6	ORGANIZAÇÃO	1	2	3	4	5
6.1	ORGANIZAÇÃO GERAL					
6.1.1	Assistência geral prestada aos oficiais FPAK e oficiais de prova, pelos organizadores					
6.1.2	Verificações Administrativas					
6.1.3	Distribuição dos aditamentos e outros documentos					
6.1.4	Utilização de documentos standart					
6.1.5	Painel de afixação oficial bem localizado e de tamanho suficiente					
6.1.6	Afixação dos documentos em tempo útil					
6.1.7	Documentação apresentada de forma clara e distinta sobre um ou vários painéis de afixação					
Observações:						

6.2	RELAÇÕES INSTITUCIONAIS	1	2	3	4	5
6.2.1	Relações com as entidades Governamentais e Autoridades Municipais					
6.2.2	Relações com Autoridades Policiais e/ou Militares					
6.2.3	Relações com Bombeiros e/ou Entidades de Segurança					
Observações:						

6.3	CENTRO OPERACIONAL DO RALI (COR)	1	2	3	4	5
6.3.1	Disponibilidade de diversas zonas e salas reservadas, próximas umas das outras					
6.3.2	Instalações- Equipamento - Comunicações e condições de trabalho adequadas					
6.3.3	Sistemas informáticos com ligação rápida à Internet para consulta					
6.3.4	Controlo e verificação permanente das creditações e identificações e acesso às zonas reservadas					
6.3.5	Placas indicadoras dos acessos às diferentes zonas - Sinalização geral					
6.3.6	Parque de estacionamento próximo, reservado para os principais oficiais de prova					
6.3.7	Localização - Equipamento e disponibilidade permanente de uma sala reservada ao CCD					
6.3.8	Desempenho / Competência do (a) secretário (a) do CCD					
Observações:						

6.4 COMUNICAÇÃO SOCIAL		1	2	3	4	5
6.4.1	Localização e dimensões adequadas da sala de imprensa					
6.4.2	Competência do Responsável pelas Relações com os OCS e da sua equipa					
6.4.3	Informação disponível durante a prova - Conteúdo e rapidez na divulgação.					
Observações:						




6.5 RESULTADOS		1	2	3	4	5
6.5.1	Rapidez de transmissão dos tempos das PEC para o centro de resultados					
6.5.2	Rapidez de transmissão de outros tempos e penalizações ao centro de resultados					
6.5.3	Utilização da Internet para fornecer os resultados e outras informações ao público - rapidez e qualidade do conteúdo - utilizando site próprio					
Observações:						

6.6 OFICIAIS DE PROVA		1	2	3	4	5
6.6.1	Competência e actuação do Director de Prova					
6.6.2	Actuação do Médico Chefe e da sua equipa - Disponibilidade - Presença.					
6.6.3	Competência e actuação do Responsável da Segurança e da sua equipa					
6.6.4	Competência e actuação do Responsável pelos Resultados e da sua equipa					
6.6.5	Competência e actuação do Relações com os Concorrentes					
6.6.6	Competência e actuação dos Responsáveis pelas PEC					
Observações:						

6.7 CRONOMETRAGEM		1	2	3	4	5
A - EQUIPAMENTO UTILIZADO						
6.7.1	Nos Controles Horários (CH)					
6.7.2	Sistemas utilizados nas partidas das PEC (ativados automática / manualmente)					
6.7.3	Sistema utilizado para detectar as falsas partidas - Em funcionamento					
6.7.4	Sistema utilizado na tomada de tempos das PEC (ativado automática / manualmente)					
6.7.5	Sincronização de todos os sistemas de cronometragem com a hora oficial da prova					
6.7.6	Sistemas de cronometragem alternativos em caso de avaria					
6.7.7	Competência e atuação					
6.7.8	Posicionamento adequado e correcto					
6.7.9	Em número adequado para um desempenho eficiente					
Observações:						

6.8 REQUISITOS DA FPAK		1	2	3	4	5
6.8.1	Livre-Trânsito (pessoal e viatura) para Observador / CCD / Delegado Técnico					
6.8.2	Viatura disponibilizada ao Observador da FPAK, adaptada às condições do percurso.					
6.8.3	Equipada com tripmaster ou outro aparelho de medição, um rádio portátil da organização e/ou telemóvel					
6.8.4	O rali foi organizado dentro dos parâmetros e requisitos tipo da FPAK - Anexo V PER's 2019					
6.8.5	O Shakedown, Qualifying e escolha da Ordem de partida conforme regulado no art 16.5 das PER's 2019					
6.8.6	A conferência de imprensa pré-prova de escolha da Ordem de partida regulado no Art 16.5.3 c) das PER's 2019					
Observações:						

6.9 COMUNICAÇÕES		1	2	3	4	5
6.9.1	Comunicação permanente entre o COR e cada responsável de PEC, pontos intermédios e de segurança nas PEC, bem como com os pontos de controlo TT e STOP à chegada das PEC					
6.9.2	Comunicação entre o COR e os responsáveis pela segurança das PEC e o Médico Chefe					
6.9.3	Comunicação entre o COR e os parques de assistência / zonas de reabastecimento					
6.9.4	Comunicação entre o COR, os Comissários Desportivos e o Observador FPAK					
6.9.5	Redes de comunicação distintas para os COR, Segurança, Resultados, etc.					
Observações:						

7		PONTOS SUPLEMENTARES				
7.1	SUPER-ESPECIAL / CITY STAGE	1	2	3	4	5
7.1.1	Interesse desportivo e competitivo					
7.1.2	Condições de segurança do percurso					
7.1.3	Nº de espectadores					
7.1.4	Cumprimento das exigências regulamentares específicas conforme Art. 20 das PER					
7.1.5	Localização em local privilegiado (Capital distrito / Cidade importante / Vila ou Sede de Concelho)					
Observações:						
7.2	SHAKEDOWN / QUALIFYING	1	2	3	4	5
7.2.1	Interesse desportivo e competitivo					
7.2.2	Condições e meios de segurança equiparáveis a PEC ao abrigo do Anexo III PER's 2019					
7.2.3	Equipamentos de cronometragens / Transmissão tempos automáticos e respectiva divulgação					
7.2.4	Ato de escolha da ordem de partida derivada do Qualifying					
7.2.5	Conferência de imprensa - Ordem partida - Condições de funcionamento - localização / espaço / tempo					
7.2.6	Cumprimento das exigências regulamentares específicas conforme Art. 16.5 das PER					
Observações:						
7.3	ALOJAMENTOS	1	2	3	4	5
7.3.1	Disponibilidade e qualidade das instalações hoteleiras e serviços complementares					
7.3.2	Proximidade do Centro Operacional do Rali					
Observações:						
7.4	PRÉMIO DE PARTICIPAÇÃO	1	2	3	4	5
7.4.1	Foi oferecido pela organização um prémio de participação a todas as equipas participantes, conforme Art. 16.5 das PGAK					
Observações:						
7.5	CONTROLO-ANTIDOPAGEM	1	2	3	4	5
7.5.1	Os procedimentos para convocação dos condutores foram devidamente efetuados					
7.5.2	As instalações para efetuar o controlo eram adequadas e respeitavam as normas impostas pelo LAD, em relação ao equipamento e higiene necessários					
7.5.3	A sua localização era adequada em relação ao parque fechado - final de etapa					
7.5.4	No caso de o controlo ser efectuado num estabelecimento de saúde, essa unidade foi devida e previamente contactada pelos organizadores para o efeito					
7.5.5	O Médico declarou-se satisfeito com as condições disponibilizadas					
Observações: Não houve controle antidopagem.						
8.	PROMOÇÃO	1	2	3	4	5
8.1	Pré-evento e divulgação media / Outdoors / Folhetos informativos					
8.2	Promoção e cobertura Media durante o evento					
8.3	Presença na Web + Social Media -   					
8.4	Presença na Web - Site próprio do evento					
8.5	Popularidade e reputação do evento					
Observações:						
9.	RALLY GUIDE / PUBLICO	1	2	3	4	5
9.1	Rally Guide					
9.2	Rally Guide publicação atempada no site do evento					
9.3	Mapas em formato digital (exemplo kml,kml,gpx) com indicação inicio / fim PE's					
9.4	Sinalética de acesso zonas espetáculo					
9.5	Qualidade das zonas espetáculo (Acessibilidade / Estacionamento / WC / Restauração / Zonas Deficientes)					
Observações:						

10. SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL	1	2	3	4	5
10.1 Existência de separação dos diferentes resíduos nos locais de prova e zonas de público.					
10.2 Utilização de sistemas de protecção dos solos nos locais de controlo e abastecimento das viaturas					
10.3 Existência de plano sustentabilidade ambiental					
10.4 Existência no plano de procedimentos de recuperação e compensação ambiental dos locais utilizados (limpeza)					
10.5 Sensibilização dos público, concorrentes, oficiais e demais agentes envolvidos no evento.					
10.6 Elaboração de relatório final "SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL" da prova					
Observações:					

11 ÉTICA - CARTÃO BRANCO	Sim	Não
11.1 Existiu alguma situação que se enquadre no âmbito da ética que seja digna de se registar		
11.2 O Diretor de Prova produziu algum documento relativo à temática "Cartão Branco"		
Observações:		

12 INFORMAÇÃO ESTATÍSTICA	CUSTO	Nº ELEMENTOS	Nº DIAS	Nº QUARTOS
12.1 POLICIAMENTO - GNR				
12.2 POLICIAMENTO - PSP				
12.3 SEGURANÇA PRIVADA				
12.4 BOMBEIROS				
12.5 EQUIPAS MÉDICAS				
12.6 RESTAURAÇÃO				
12.7 STAFF PRÓPRIO				
12.8 STAFF EXTERNO-OUTROS CLUBES / CAMARAS MUNICIPAIS				
12.9 ALOJAMENTO GERADO / HOTELARIA / TURISMO RURAL				
OBS: A omissão ou não fornecimento destes dados implica uma pontuação negativa de 5 pontos				
Observações:				

Comentários apresentados ao Organizador no final da prova

NOTA: Os pontos 1.1 e 1.2 são pontuados pela FPAK

Os pontos 2.5, 5.7 e 5.8 são pontuados pelo Delegado Técnico

RELATÓRIO DE OBSERVAÇÃO FPAK

Do presente relatório, constam diversos itens, que se destinam a fornecer informações mais exaustivas, não só à direção da FPAK mas também aos organizadores das provas. A tabela de classificação tem como objetivo final possibilitar aos observadores, uma relativa flexibilidade de avaliação na maior parte dos pontos que requeiram uma apreciação ou um comentário.

O relatório compreende 5 colunas, que os observadores deverão preencher

A coluna central 3, mantém-se como base para definir se o nível standard exigível foi atingido.

As outras colunas devem ser interpretadas da seguinte forma:

Por ex: se as cartas de controlo, estão de acordo com o modelo standard ou se as placas foram utilizadas corretamente, estes aspetos devem ser marcados na coluna 3, não podendo exceder esse nível.

Esta regra aplica-se 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.

Todos os pontos do Relatório têm de ser assinalados com um X. Mesmo nos casos em que, por exemplo, o Controlo-Antidopagem não se venha a realizar, devendo nestes casos considerar-se a pontuação standard (3).

1	2	3	4	5
	X			
		X		
			X	

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. O observador deverá reunir-se com a direção da prova, de forma a clarificar alguns pontos importantes e explicar o que tenciona transcrever no seu relatório, evitando assim, posteriores mal entendidos ou interpretações deficientes (assegurando que os factos reportados são corretos e exatos).

Comentários a apresentar à Direção da FPAK