

# **LINHAS DIRECTRIZES PARA OS OBSERVADORES FPAK (Ralis) 2012**

para utilização na elaboração dos Relatórios dos Observadores às provas dos

## **CAMPEONATOS DE PORTUGAL DE RALIS, CAMPEONATOS DOS AÇORES e MADEIRA DE RALIS e CAMPEONATOS / TROFEUS REGIONAIS DE RALIS**

### **LINHAS DIRECTRIZES PARA OBSERVADORES DE RALIS**

Pretende-se que estas linhas directrizes sejam utilizadas em conjunto com o Relatório das provas dos Campeonatos de Portugal de Ralis (CPR) aplicando-se igualmente aos Relatórios dos restantes Campeonatos / Troféus Nacionais ou Regionais.

Estas linhas directrizes devem ser utilizadas e interpretadas, em conjunto com as notas e instruções que acompanham o Relatório.

#### **1 DOCUMENTAÇÃO PADRÃO DA FPAK**

##### **1.1. Caderno de itinerários**

###### 1.1.1. Apresentação geral

Qualidade de impressão, papel de boa qualidade, espiral em metal que permita uma dobragem de aproximadamente 360 graus, etc....

###### 1.1.2. Layout (disposição), conteúdo, conformidade com os requisitos padrão

Verifique a lista de requisitos da FPAK (FIA) relativa ao Caderno de itinerários padrão.

###### 1.1.3. Clareza e exactidão dos diagramas de direcção da estrada

Os diagramas devem fornecer uma representação exacta da área coberta e devem ser como mapas em miniatura do local.

Características adicionais, como edifício proeminentes, lojas ou outras características físicas, conjugadas com o diagrama da estrada, podem contribuir para uma rápida identificação do local.

###### 1.1.4. Detalhe das informações fornecidas

As informações exaustivas adicionais são bastante úteis na passagem por áreas urbanizadas e quando se atravessam redes de estradas complicadas. A sinalização de trânsito, as características proeminentes e outras informações fornecidas revelam que a organização se preocupou em elaborar um bom Caderno de Itinerários.

###### 1.1.5. Exactidão das distâncias apresentadas.

Verifique as distâncias apresentadas frequentemente, comparando-as igualmente com as medições de distâncias oficiais. Verifique as distâncias de todas as etapas periodicamente.

###### 1.1.6. Clareza dos diagramas da partida, da chegada e do Parque de Assistência.

Os diagramas devem ser realizados com aspecto profissional, em computador e não elaborados manualmente.

Devem ser feitos à escala e exibir todas as características dominantes.

Devem permitir que qualquer pessoa identifique imediatamente todos os elementos principais, especialmente a localização de cada uma das equipas.

### 1.1.7. Clareza e utilidade das fotografias de controlo ou outras formas de identificação

Se forem utilizadas fotografias, estas devem ser de boa e muito nítida impressão (a cores ou não) e devem transmitir uma indicação clara e concisa da localização exacta do controlo.

Outras formas de identificação adequadas podem ser marcadores permanentes como estacas, sinais, etc. e devem ser descritos no Caderno de Itinerários

### 1.1.8. Clareza e conteúdo dos mapas e diagramas do percurso.

Os mapas devem ser claros e à escala suficiente para mostrarem as estradas circundantes e outros aspectos físicos para contribuir para a orientação na área.

Os diagramas devem ser claros e fáceis de seguir.

Normalmente, uma régua e uma bússola indicando o Norte devem ser incluídas.

Os mapas e diagramas de cores claras e nítidas melhoram a apresentação, se estiverem bem impressos mas, se for utilizada a impressão monocromática, isto não deve ser considerado um factor negativo, a não ser que a nitidez fique comprometida.

## **1.2 Plano de segurança**

### 1.2.1. Conformidade com os requisitos padrão e conteúdo

Verifique os requisitos padrão FPAK (FIA) para se certificar de que todos os elementos principais (Anexo III das PER 2012) foram abrangidos.

### 1.2.2. Apresentação, nitidez e qualidade de impressão.

Avaliar a apresentação geral, estando ciente de que o Plano de Segurança é um documento de trabalho destinado aos Oficiais do rali, e não para impressionar o Observador da FPAK!

Deve ser exaustivo e impresso com uma qualidade aceitável que garanta que a informação relevante está bem apresentada e é imediatamente compreendida.

Tal como o título sugere, é um plano de intervenção rápida e uma providência dos serviços de segurança para as equipas e os espectadores, etc....

### 1.2.3. Horas de partida adequadas para os “viaturas de segurança” e os Oficiais

Analise a tabela das horas de passagem dos “viaturas de segurança” e dos Oficiais para ver se são adequadas, tendo em conta as distâncias e a qualidade da estrada. Devem ser igualmente consistentes.

### 1.2.4. Qualidade e clareza dos mapas das PE´s com percursos de evacuação, alternativos, etc.

Verifique a existência de um mapa detalhado para cada PE diferente, onde se evidenciem com clareza todos os percursos de evacuação, os alternativos, o posicionamento dos meios de socorro, os inter-rádio, as saídas de emergência, etc.

## **1.3. Caderno de assistência**

### 1.3.1. Conformidade com requisitos padrão e conteúdo.

Verifique se os requisitos padrão FPAK (FIA) são cumpridos e se todos os conteúdos se encontram em conformidade com estes requisitos.

### 1.3.2. Apresentação, clareza e qualidade de impressão

Avalie a qualidade, utilidade, clareza e conteúdo das informações fornecidas. Por exemplo, a localização das lojas de alimentos e de bebidas no caminho para ou próximo do Parque de Assistência é muito útil.

A qualidade da apresentação deve ser tomada em consideração, uma vez que este é um documento importante e cuja elaboração não deve ser menosprezada.

### 1.3.3. Clareza e exactidão dos diagramas mostrando as estradas de chegada-partida dos Parques de Assistência

Deve ser fornecida informação clara e pouco ambígua mostrando as estradas de chegada e de partida dos Parques de Assistência, juntamente com os pontos de entrada e de saída, tanto para os veículos de assistência, como para os veículos dos concorrentes que, normalmente, têm estradas separadas.

### 1.3.4. Clareza, exactidão e conteúdo dos diagramas dos Parques de Assistência.

Estes devem ser aproximadamente à escala e devem mostrar onde cada equipa deve estar posicionada dentro do parque, juntamente com as localizações de outros aspectos, tais como: os pontos de entrada e de saída, os percursos dentro do parque, o fluxo de tráfego, a restauração e as instalações sanitárias, o centro de imprensa, onde os Oficiais do rali podem ser contactados, (se não estiverem nos Controlos Horários,) etc....

Uma régua de escala aproximada e uma rosa-dos-ventos podem ser úteis, mas não são essenciais.

A localização de cada equipa deve estar assinalada no próprio local, por meio de placas no solo, estacas com número, etc.

### 1.3.5. Clareza e exactidão dos diagramas de direcção das estradas e das distâncias.

A informação relativa ao tipo de estradas do Caderno de Itinerários deve ser fornecida desde o Centro Operacional até ao local das Verificações Técnicas e aos Parques de Assistência. Isto deve incluir informação detalhada para ajudar as equipas da assistência a encontrarem o caminho. Deve ser fornecida informação semelhante, se for necessário que os veículos da assistência se desloquem para outro Parque de Assistência ou que voltem ao Centro Operacional principal.

*Nota: Caso uma prova tenha apenas um único Parque de Assistência, que se situe na proximidade imediata (inferior a 3 km) do COR, tal como o local das VT iniciais e as zonas de partida e chegada da prova, os itens 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3 e 1.3.5 devem ser sempre pontuados na coluna 3, no caso de o Organizador não haver disponibilizado qualquer Caderno de Assistência, por ser absolutamente desnecessário.*

## **1.4 Cartas de Controlo**

### 1.4.1. Conformidade com o “Layout” (disposição) padrão e utilização

O “Layout”, o conteúdo e a utilização devem decorrer em total conformidade com o modelo padrão FPAK (FIA) e com as instruções.

### 1.4.2. Cartas de Controlo separadas para cada secção

Verifique a conformidade com esta regra, assim como se e quando as Cartas foram verificadas para fins de auditoria após serem entregues.

## **1.5. Estradas alternativas**

### 1.5.1. Clareza dos mapas ou dos diagramas de estradas

Deverá ser possível verificar a localização e a orientação das estradas alternativas em comparação com um mapa ou com um diagrama alternativo para todas as Provas Especiais.

### 1.5.2. Clareza e exactidão dos diagramas de direcção e de distâncias.

Devem ser utilizados diagramas e distâncias normais do Caderno de itinerários. Verifique se são claros e exactos.

### 1.5.3. Disponibilização de Cartas de Controlo específicas para o percurso alternativo

Confirme da disponibilização em cada CHP de Cartas de Controlo específicas em formato A5 para o percurso alternativo. Verificar a correcção dos tempos fixados para esses percursos.

## **1.6 Regulamento**

### 1.6.1. Conteúdo em conformidade com as correcções sugeridas pelos Observadores

Verifique se as alterações sugeridas e/ou correcções efectuadas no projecto inicial do Regulamento Particular da Prova (RPP) foram incorporadas na versão definitiva.

### 1.6.2. Apresentação, clareza e qualidade de impressão.

Verifique se existem erros de impressão, se existe um bom “Layout”, se a publicidade interfere com as páginas de texto, se o formato do papel é normalizado, a qualidade de impressão e o profissionalismo. Verifique, inclusive, os Boletins de inscrição e restantes formulários.

### 1.6.3. Publicados atempadamente

Devem ser impressos e publicados, pelo menos, um mês antes do encerramento das inscrições (Informação fornecida pelos Serviços da FPAK).

### 1.6.4. Recebido pelos Oficiais principais atempadamente.

Contacte os outros Oficiais da Prova para saber se receberam o (s) Regulamento (s) atempadamente (no mínimo oito dias antes do início da prova).

### 1.6.5. Publicação no site oficial do Clube Organizador

Confirme se nos termos das PGAPAK 2012, o regulamento definitivo, o horário, o itinerário e o boletim de inscrição da prova, bem como eventuais aditamentos, foram atempada e devidamente publicados no site oficial do Clube Organizador.

## **1.7. Outros documentos padrão**

### 1.7.1. Lista de inscritos, lista de (participantes), admitidos à partida etc.

Certifique-se de que toda a documentação se encontra em conformidade com os modelos padrão FPAK (FIA) e a regulamentação vigente. Verifique, também, a utilização dos impressos FPAK e a sua adequação á prova e á situação em apreço.

Verificar a atempada afixação e distribuição da lista de equipas admitidas á partida e a do respectivo horário

### 1.7.2. Classificações provisórias e finais: Verifique se estão conformes aos modelos padrão FPAK (FIA)

### 1.7.3. Aditamentos

Verifique a conformidade com o formato padrão FPAK (FIA), a numeração e a data dos documentos. Certifique-se de que todos os Aditamentos foram devidamente emitidos e afixados no Quadro Oficial e se foram correcta e atempadamente distribuídos pelos Comissários Desportivos e recebidos pelas equipas.

### 1.7.4 Plano de Reuniões, actas e decisões dos Comissários Desportivos.

Verifique se todos se encontram em conformidade com o “Layout”, os textos e o sistema de numeração padrão FPAK (FIA).

### 1.7.5. - Documentos FPAK

Verifique a correcta e atempada utilização dos impressos FPAK e a sua adequação à prova e às situações em apreço.

## **1.8. Placas do Rali e números de competição**

### 1.8.1. Placas do Rali.

Adequação das placas do Rali aos Art. 9.1 e 9.5 das PER 2012.

### 1.8.2. Números de competição

Conformidade dos números de competição com o disposto naqueles artigos das PER 2012.

### 1.8.3. Número do telefone de emergência

Existência, correcta aplicação do autocolante nas viaturas de competição e divulgação do número de telefone de emergência de acordo com o definido no n.º 6 do Anexo III das PER 2012.

## **2. PARTIDA – CHEGADA – ENTREGA DE PRÉMIOS**

### **2.1 Partida**

#### 2.1.1. Adequação do local

O local da partida deve ser escolhido tendo em consideração a importância do lugar, o acesso para os espectadores, as possibilidades de estacionamento, etc....

#### 2.1.2. Bandeiras nacionais dos países participantes hasteadas (apenas para provas inscritas no Calendário FIA - Internacionais)

Verifique se todas as bandeiras dos países participantes foram hasteadas em conjunto na área ou próximo da área da partida.

#### 2.1.3. Bandeiras de Portugal, da FPAK e do Clube organizador hasteadas.

A bandeira da FPAK deve ser hasteada num local visível, ao lado da bandeira nacional e do Clube Organizador.

*Nota: A falta de cada uma delas implicará 1 ponto inferior no Relatório.*

#### 2.1.4. Bandeira da FIA (apenas para provas inscritas no Calendário FIA - Internacionais)

A bandeira da FIA deve ser hasteada num local visível, ao lado das bandeiras nacional, da FPAK e do Clube Organizador.

#### 2.1.5. Presença de VIP'S e entidades oficiais

Verifique quais as entidades oficiais que foram convidadas e quais as que estiveram presentes na partida, avalie a sua importância relativamente ao rali.

*Nota: Quando a partida da prova se efectuar antes das 09.00 h, considerar a eventual não presença dessas entidades como aceitável (3).*

#### 2.1.6. Presença de espectadores.

Avalie o número de espectadores que estiveram presentes na partida, tendo em conta a hora do dia.

*Nota: Se a partida da prova se efectuar antes das 09.00 h, considerar a eventual não presença de público como aceitável (3).*

### 2.1.7. Qualidade geral e apresentação

Faça uma avaliação global dos procedimentos de partida, da gestão e da qualidade da apresentação.

## **2.2 Chegada e Entrega de Prémios finais**

### 2.2.1. Adequação do local

Deve escolher-se um local proeminente, tendo em consideração a presença de espectadores, a facilidade de acesso dos veículos participantes no rali, o espaço para o parque fechado e para o estacionamento público de veículos, etc.

### 2.2.2. Bandeiras nacionais dos países participantes hasteadas (apenas para provas inscritas no Calendário FIA - Internacionais)

As bandeiras de todos os países participantes devem ser hasteadas em conjunto na área da ou próximo da rampa da chegada.

### 2.2.3. Bandeiras nacionais das três equipas primeiras classificadas hasteadas (apenas para provas inscritas no Calendário FIA - Internacionais).

As bandeiras devem ser hasteadas em mastros especiais para bandeiras colocados em conjunto próximo da rampa do fim e do pódio.

### 2.2.4. Bandeiras de Portugal, da FPAK e do Clube organizador hasteadas

A bandeira da FPAK deve ser hasteada, de modo proeminente, ao lado da bandeira nacional e do Clube Organizador, na área da ou próximo da rampa da chegada, do pódio ou ao lado das bandeiras dos países vencedores (quando aplicável).

### 2.2.5. Bandeira da FIA (apenas para provas inscritas no Calendário FIA - Internacionais)

A bandeira da FIA deve ser hasteada num local visível, ao lado das bandeiras nacional, da FPAK e do Clube Organizador.

### 2.2.6. Prémios entregues às equipas vencedoras num pódio

Os prémios devem ser entregues às três equipas vencedoras num pódio especial ou perto da rampa da chegada. Se todos os prémios tiverem sido entregues na chegada, relate-o claramente no relatório.

### 2.2.7. Hino nacional da equipa vencedora (apenas para provas inscritas no Calendário FIA - Internacionais)

Certifique-se de que isto foi efectuado e de que foi tocado o hino correcto.

### 2.2.8. Presença de VIP'S e Entidades Oficiais

Verifique a importância das Entidades Oficiais, etc....que estiveram presentes para cumprimentar os vencedores no final.

### 2.2.9. Presença de espectadores

Avalie o número de espectadores presentes e as medidas tomadas para os controlar.

### 2.2.10. Qualidade geral e apresentação

Faça uma avaliação global da qualidade geral da ocasião, tendo em conta o local, as instalações, a apresentação geral e a gestão da prova.

## **2.3. Entrega de prémios (se realizada em local e momento diferente) – apenas em Provas FIA**

### 2.3.1 Bandeiras nacionais das equipas vencedoras – Geral e Grupos (apenas para provas inscritas no Calendário FIA - Internacionais)

As bandeiras devem ser hasteadas de modo proeminente, em conjunto, no local de entrega de prémios.

### 2.3.2 Bandeiras de Portugal, da FPAK e do Clube organizador hasteadas

A bandeira da FPAK deve estar hasteada num local proeminente, ao lado da bandeira nacional e do Clube Organizador.

### 2.3.3. Bandeira da FIA (apenas para provas inscritas no Calendário FIA - Internacionais)

A bandeira da FIA deve ser hasteada num local visível, ao lado das bandeiras nacional, da FPAK e do Clube Organizador.

### 2.3.4. Equipas vencedoras e representantes da equipa presentes.

Verifique se todas as equipas vencedoras e os representantes das equipas estiveram presentes para receber os seus prémios. Verifique se os convites foram emitidos atempadamente, caso alguns não tenham estado presentes.

### 2.3.5. Hino nacional da equipa vencedora (apenas para provas inscritas no Calendário FIA - Internacionais)

Certifique-se de que isto foi efectuado e de que foi tocado o hino correcto.

### 2.3.6. Presença de VIP'S e Entidades Oficiais

Avalie a importância dos VIP'S presentes para a entrega dos troféus e se o seu estatuto era adequado à ocasião.

### 2.3.7. Presença de espectadores.

Um grande número de espectadores denota um acontecimento popular e uma boa gestão da ocasião. Verifique e avalie.

### 2.3.8. Qualidade geral e apresentação.

Faça uma avaliação global da ocasião e da atmosfera geral, do local, da decoração e da gestão da cerimónia.

## **3. SEGURANÇA**

### **3.1. Viaturas de segurança, viaturas “0” e aplicação do Plano de Segurança.**

#### 3.1.1. Número e eficiência dos “viaturas de segurança” à frente dos carros de abertura

Verifique quantas “viaturas de segurança” existiam e quais as suas funções e se foram claramente definidas e desempenhadas.

Avalie a sua eficiência.

#### 3.1.2. Carros de abertura da prova.

Verifique se eram, pelo menos, dois ['00' e '0'] e se estiveram sempre presentes e analise a sua eficiência. Analise a adequação dos veículos utilizados e a experiência dos condutores.

#### 3.1.3. Actuação dos Condutores das viaturas “0”

Verifique se a actuação dos Condutores das viaturas “0” foi a adequada, prestando o necessário apoio de informação à Direcção da Prova e ao Responsável pela Segurança.

Ou se pelo contrário, se tratou apenas de alguém que encarou essa missão com o espírito de “estar a fazer um rali à borla”, preocupando-se apenas em comparar os tempos registados com as outras viaturas “0” e descurando conseqüentemente a sua função principal de segurança da prova.

#### 3.1.4. Programas e temporizações adequados

Verifique os seus horários e as horas de passagem à frente do primeiro veículo concorrente para verificar se passaram demasiado cedo para terem alguma utilidade prática.

Analise igualmente os seus programas para calcular se havia tempo suficiente para percorrerem os troços de estrada entre as Provas Especiais sem terem de conduzir demasiado depressa em estradas abertas ao público.

#### 3.1.5. Utilização das Cartas de Controlo, procedimento de partida e de chegada das Provas Especiais.

Verifique se os carros de abertura utilizaram normalmente as Cartas de Controlo e se as partidas e as chegadas foram dadas da mesma forma que aos veículos concorrentes. No “Stop” o espaço previsto na Carta de Controlo para a hora de chegada apenas será rubricado, não sendo, tão pouco, comunicado á Equipa qual o tempo realizado.

#### 3.1.6. Tarefas claramente definidas.

Confirme se os carros de abertura possuíam instruções escritas ou outras tarefas claramente definidas a desempenhar durante a condução em estrada, especialmente durante a passagem pelas Provas Especiais.

#### 3.1.7. Carros de abertura equipados com luzes, sirenes e sistema de altifalantes.

Verifique se os carros estavam devidamente equipados e se os sistemas foram utilizados durante a passagem pelas Provas Especiais.

#### 3.1.8. Contacto regular com o Centro Operacional do Rali

Verifique se os carros de abertura contactaram regularmente o Centro Operacional do Rali, sobretudo na partida e na chegada das Provas Especiais, para transmitir informações sobre a preparação final das mesmas.

#### 3.1.9. Aplicação prática do Plano de segurança durante a prova

Um plano de segurança exaustivo parece impressionante mas, se não puder ser implementado na sua totalidade, não tem qualquer utilidade prática. Verifique os vários aspectos do plano para ver como são postos em prática.

*Ex. Cumprimento do horário estabelecido para a montagem das PE's, presença das autoridades no horário e local previsto, comando e gestão dos meios disponíveis em caso de incidente/acidente.*

### **3.2. Viaturas de Intervenção rápida. Operadores**

#### 3.2.1. Ambulâncias – localização, equipamento, equipas médicas

Faça uma verificação para se certificar de que existia, pelo menos, uma ambulância completamente equipada, operada por pessoas qualificadas na partida de cada Prova Especial.

Examine os materiais e o equipamento médico para verificar se eram conformes às exigências do Anexo H.

### 3.2.2. VIR's – localização, equipamento, capacidade médica e de intervenção

As VIR's (viaturas de intervenção rápida) devem ser adequadas, tendo em conta as condições do terreno das Provas Especiais.

Devem estar situadas imediatamente antes da partida das Provas Especiais, com acesso desimpedido à estrada.

Devem ter um médico ou um paramédico qualificado para proceder a reanimação.

Devem estar equipadas para remover equipas enclausuradas dos veículos danificados (desencarceração).

### 3.2.3. Capacidade de combate a incêndios – localização, adequação para intervenção rápida.

Verifique se todos os veículos de combate a incêndios podem percorrer as Provas Especiais sem atrasos e a uma velocidade razoável.

Não devem ser demasiado grandes ou pesados.

Devem estar situados imediatamente antes da partida de cada Prova Especial com um acesso desimpedido à estrada.

### 3.2.4. Helicóptero de salvamento/médico – disponibilidade para uma intervenção rápida

Examine o plano de intervenção do helicóptero e a (s) sua (sua/s) localização (/ões) relativamente às Provas Especiais que estão a decorrer.

Tente verificar se estão equipados com uma equipa médica e materiais médicos, e se dispõem de espaço para transportar feridos numa posição deitada.

*Nota: Excepto para as provas de Campeonatos FIA em que a presença do helicóptero médico seja obrigatória, se não estiverem disponíveis helicópteros civis ou militares adequados, coloque uma marca 'O' na coluna 3.*

### 3.2.5. Qualidade e capacidade dos veículos e equipas médicas intermediárias.

Examine as ambulâncias e os materiais médicos, verifique as pessoas que as dirigem para se certificar de que estão habilitados para tratar pessoas feridas. Verifique se as escapatórias estão desimpedidas ou se o plano de segurança prevê alternativas para abandonar as Provas Especiais.

## **3.3. Segurança das equipas**

### 3.3.1. Monitorização veículo a veículo da progressão nas Provas Especiais, eficiência e eficácia dos sistemas utilizados

A nível do CPR deverá ser preferencialmente utilizado um sistema de rastreio automático com equipamento para detectar e localizar qualquer veículo que efectue uma paragem não programada em qualquer ponto.

Verifique a eficácia do sistema e a eficiência com que é monitorizado.

Não sendo contudo ainda obrigatória em 2012 a utilização de tais sistemas no CPR, tal como para os restantes Campeonatos (Nacionais ou Regionais), poderá ser utilizado um sistema menos sofisticado, como a monitorização veículo a veículo por rádio ou por telefone, etc., bem como a verificação manual no Centro Operacional do Rali.

No entanto, algumas das formas de verificação devem ser efectuadas no local e os Observadores devem avaliar a eficácia do método utilizado.

### 3.3.2. Pontos de saída de emergência claramente apresentados no Plano de Segurança, no Caderno de Itinerários, facilidade de identificação no local.

Isto pode ser facilmente verificado através da análise dos documentos distribuídos e durante a passagem nas Provas Especiais.

Todas as saídas de emergência devem ter um comissário dotado de um inter rádio.

Confirmar junto das equipas de segurança (médicos, bombeiros, etc.) se os mesmos têm devido e prévio conhecimento dos pontos de saída de emergência da respectiva PE.

### 3.3.3. Estradas de saída de emergência para utilização imediata.

Esta verificação deve ser efectuada através de uma análise no local durante a passagem das Provas Especiais antes de o primeiro veículo partir.

Todas essas saídas devem ser controladas pelos comissários do rali e/ou pela Polícia para garantir que o tráfego dos espectadores não as bloqueia.

### 3.3.4. Locais de aterragem dos helicópteros de emergência com pontos GPS apresentados no Caderno de Itinerários e Plano de Segurança, adequação dos locais.

Quando forem disponibilizados helicópteros de emergência, verifique se os Cadernos de Itinerários e o Plano de Segurança contêm menção aos locais de aterragem designados, que devem mostrar os pontos GPS.

Verifique igualmente se todos os locais são, de facto, adequados para a aterragem de helicópteros – superfície plana, suficiente espaço desimpedido, etc.

### 3.3.5. Estradas de ligação, percursos, fisicamente bloqueados e protegidos, etc.

Estes aspectos devem ser verificados à passagem nas Provas Especiais. Avalie a eficácia do bloqueio e se as estradas e as vias principais estão fisicamente bloqueadas e protegidas pelos Comissários e/ou pela Polícia.

### 3.3.6. Hospitais de prevenção identificados no Plano de Segurança e nos Cadernos de Itinerários

Verifique a conformidade com este requisito.

### 3.3.7. Capacidade de intervenção imediata em caso de emergência.

Deve ser confirmada através da verificação do Plano de Segurança e da certificação dos procedimentos de emergência implementados junto do Responsável pela Segurança e do Controlo do Rali durante a prova. Também é necessário verificar a eficácia do sistema de comunicações de segurança.

### 3.3.8. Reacção e observações das equipas às disposições de segurança implementadas

Os Observadores devem questionar várias equipas liderantes, especialmente os co-pilotos, para reunir os seus pontos de vista, as suas opiniões e sugestões relativamente a este assunto.

## **3.4. Segurança do público**

### 3.4.1. Esforços efectuados para informar e educar o público sobre a segurança dos espectadores antes do rali

Aprecie as acções empreendidas, tais como os anúncios na televisão e na rádio, bem como a informação impressa na imprensa escrita antes do rali.

### 3.4.2. Áreas interditas, envoltas em fita, protegidas e devidamente sinalizadas

Onde se considerar que estas áreas são necessárias, verifique se foram realmente criadas e, se o foram, com que finalidade.

### 3.4.3. Áreas reservadas aos espectadores claramente marcadas, controladas e, se necessário, protegidas fisicamente

Quando forem disponibilizadas áreas especiais para o público, os Observadores devem avaliar a eficiência da protecção disponibilizada, a adequação dos locais e das medidas adoptadas para controlar o público e impedir que alguém se dirija a locais perigosos.

### 3.4.4. Número suficiente de polícias e/ou Comissários com apitos, sistemas PA, etc...., para controlar e, se necessário, afastar os espectadores.

Isto deve ser avaliado no local, tendo em consideração o número de espectadores previsto e os que estiveram realmente presentes, assim como as áreas em que possam ter-se reunido em grandes grupos. A eficácia da supervisão dos espectadores e do controlo exercido pela Polícia e/ou Comissários também deve ser avaliada.

### 3.4.5. O Programa Oficial e restante material impresso fornecem informação clara e abrangente, assim como conselhos de segurança para os espectadores, áreas de estacionamento e áreas interditas, mapas, etc.

Todos estes aspectos devem ser verificados e avaliados e contrabalançados com o número de espectadores previsto e o realmente presente na prova.

## **3.5. Equipamento utilizado para controlar o rali**

### 3.5.1. Adequação e eficácia dos coletes dos Comissários e outros meios de identificação do pessoal principal.

Os Comissários devem estar bem identificados com coletes em relação às diferentes funções, como Chefe de Troço, Chefe de Posto, Responsável pelo Controlo do Público, etc. os quais devem ser vistos claramente em todas as condições atmosféricas.

Os médicos, os elementos das equipas de segurança e restante pessoal principal devem ser fácil e claramente identificados.

### 3.5.2. Adequação e eficácia do resguardo das condições atmosféricas dos Responsáveis pela cronometragem.

Avalie a eficácia da protecção disponibilizada nas condições atmosféricas predominantes: muito frio, muito calor, chuva intensa, etc....

### 3.5.3. Locais de controlo claramente marcados e protegidos por vedação ou por fita, protegidos.

Os locais de controlo devem ser claramente delineados e possuir protecção adequada para impedir os espectadores ou pessoas não autorizadas de entrar nas áreas de trabalho. Avalie a eficácia das medidas tomadas e a eficiência dos oficiais responsáveis pelo controlo do público.

Sempre que forem utilizadas células fotoeléctricas, confirme a adequada protecção das mesmas.

### 3.5.4. Desvios para afastar o público dos locais de controlos horários

Avalie os esforços e as medidas tomadas para afastar os espectadores dos Controlos Horários, da Partida, da Tomada de Tempo, do STOP e nos de Passagem. Analise a eficiência dos oficiais para impedir o público de passar por estes controlos.

### 3.5.5 Sinalização FIA utilizada em conformidade com o Regulamento

Faça uma verificação em todos os pontos ao longo da estrada para verificar a utilização correcta de toda a sinalização da FIA.

### 3.5.6 Veículos e equipas de segurança e de emergência próximas da partida das Provas Especiais com acesso desimpedido à estrada e sob o controlo directo do Responsável da PE e/ou do Controlo do Rali.

Todos os veículos de segurança [ambulâncias, veículos de combate a incêndios e reboques, VIR's, etc.] devem estar posicionados próximo da partida das Provas Especiais e não nos Controlos Horários.

Devem ter acesso imediato e totalmente desobstruído à estrada perto da partida das Provas Especiais e as VIR devem ser as primeiras da fila.

Se o espaço for limitado, os Observadores devem avaliar a preocupação em providenciar a melhor solução nessas condições.

A eficácia das instruções rápidas dadas pelo Chefe da PE e/ou pela DP deve ser verificada.

## **4. ITINERÁRIO – INFRA-ESTRUTURA**

### **4.1. Sectores de ligação**

#### 4.1.1. Distâncias dos sectores de ligação entre as Provas Especiais

Tendo em conta a orientação geral do rali em relação ao Centro Operacional e aos Parques de Assistência, faça uma avaliação da relação entre a distância dos sectores de ligação e as Provas Especiais.

Não esqueça que os grupos de Provas Especiais são frequentemente muito próximos uns dos outros mas com sectores de ligação relativamente longos para lá chegar ou para voltar aos Parques de Assistência.

Examine as localizações em relação ao “Layout” geral da Etapa.

Estes aspectos devem ser analisados à luz da topografia da estrada, das estradas disponíveis e outras considerações, etc....

#### 4.1.2. Facilidade de passagem por áreas urbanas.

O caminho mais curto por uma zona urbana pode não ser o mais conveniente.

Examine a atenção dada ao planeamento do percurso através de cidades e de povoações e analise a dimensão do controlo policial disponibilizado para prestar assistência na rápida passagem do tráfego do rali.

#### 4.1.3. Análise detalhada do percurso

Estude a forma como o percurso foi elaborado à luz dos locais das Provas Especiais em relação à partida/chegada e às Provas Especiais.

Analise igualmente a adequabilidade de localização das zonas de reagrupamento e parques de assistência. Verifique se a estrada é complicada ou simples.

Procure prever os eventuais problemas que possam advir da movimentação do tráfego do público de um grupo de Provas Especiais para outro, em relação a engarrafamentos e à obstrução do fluxo do tráfego do rali.

#### 4.1.4. Proximidade das Provas Especiais em relação aos Parques de Assistência

Calcule as distâncias entre as Provas Especiais e os Parques de Assistência para avaliar se eram razoáveis ou talvez excessivas e se uma outra localização alternativa para o Parque de Assistência (se de existência possível), teria reduzido essas distâncias e melhorado o fluxo da prova.

#### 4.1.5. Ritmo da prova

Observe o fluxo geral do rali e verifique se houve alguma interrupção à progressão regular do mesmo ao longo do percurso, relativamente aos requisitos de assistência e comparências nas Provas Especiais, sobretudo se tiverem sido repetidas na mesma Etapa.

### **4.2. Provas especiais – Secções competitivas**

#### 4.2.1. Interesse desportivo e competitivo

Os Observadores devem passar por uma secção de PE's para medir a dificuldade e a competitividade dos percursos.

Avalie se as PE's eram demasiado rápidas, lentas, difíceis ou fáceis.

Em provas de asfalto constatar da eventual degradação dos pisos antes da passagem dos concorrentes.

Procure verificar se houve um bom equilíbrio para testar as equipas aprofundadamente. As PE's devem ser variadas e não devem ser de tipos muito semelhantes.

#### 4.2.2. Velocidades médias

As velocidades médias nas PE's podem constituir uma boa indicação da sua competitividade ou da ausência da mesma. Velocidades muito elevadas ou muito reduzidas podem constituir um bom indicador da estrada mas as grandes variações também podem ser uma indicação de competitividade.

#### 4.2.3. Extensão das PE's

As extensões das PE's estão frequentemente relacionadas com a topografia da área em que o rali tem lugar. PE's invulgarmente curtas [menos de 10kms.] exigem uma equipa de apoio e um envolvimento logístico maior e isto deve ser tido em conta na avaliação deste ponto.

Por outro lado, várias PE's invulgarmente longas [mais de 30-40 km.] podem dificultar a vida às equipas em termos de desgaste dos pneus e de combustível consumido, cansaço da equipa, etc.

#### 4.2.4. Avaliação do percurso das PE's em termos de segurança

Observe o "Layout" (disposição) do percurso em relação à topografia da área que o rali atravessa. O terreno montanhoso, com precipícios perigosos de ambos os lados da estrada, locais perigosos e desprotegidos, etc....assim como terreno aberto percorrido a altas velocidades, devem ser analisados.

A passagem das PE's por áreas urbanizadas deve ser analisada em termos de segurança, especialmente no que diz respeito ao controlo dos espectadores e a áreas interditas.

### **4.3. Parques de assistência**

#### 4.3.1. Conformidade com os regulamentos do respectivo Campeonato ou Troféu

O Observador limita-se a ter de verificar se os Regulamentos em vigor foram cumpridos, em termos de tempo de assistência, distância máxima (das) entre PE's, etc....

#### 4.3.2. Locais adequados – facilidade de entrada e saída.

A localização dos Parques de Assistência em relação às estradas que a eles conduzem deve ser analisada em termos de conveniência, de evitar engarrafamentos e de complicações de percursos desnecessárias.

#### 4.3.3. Locais adequados – tamanho suficiente

Analise os Parques de Assistência em relação ao número de carros que suporta e aos veículos de serviço que têm de ser aí aparcados.

Verifique se foi concedido espaço suficiente para cada veículo inscrito nas várias categorias e, ainda, a forma como o Parque de Assistência foi projectado, se o foi de modo a aproveitar da melhor forma o espaço disponível.

#### 4.3.4. Locais adequados – condições do terreno e de trabalho

Nos ralis em que se preveja ou em que seja possível surgirem más condições atmosféricas, é importante que a superfície do Parque de Assistência seja impermeabilizada e que não seja de terra batida. Isto não é muito importante quando é quase garantido que as condições atmosféricas serão boas mas, de qualquer forma, é necessária uma boa preparação do terreno para assegurar condições de trabalho aceitáveis para a assistência aos veículos, assim como para a circulação dos mesmos nos Parques de Assistência. Especialmente, nos pontos de entrada e de saída onde é provável existir um maior desgaste do terreno.

#### 4.3.5. Controlos Horários de entrada/saída adequados para evitar engarrafamentos

Se for utilizada a mesma estrada nos pontos de entrada e saída dos Parques de Assistência, é necessário definir situações de fluxo de trânsito separadas e Controlos Horários de entrada e de saída colocados num local diferenciado para evitar qualquer forma de engarrafamento. Analise o planeamento dos Controlos Horários de entrada e de saída tendo isto em conta.

Observe as vias de circulação no interior dos Parques de Assistência que servem para os veículos circularem livremente nessa área e para chegarem aos seus pontos de assistência e voltarem a partir.

Verifique se estas vias são suficientemente largas para permitir a livre circulação e se os espectadores não obstruíram indevidamente a passagem.

#### 4.3.6. Entrada/saída separada para veículos de assistência. Controlo e verificação dos acessos.

Normalmente, existirão uma entrada e uma saída diferenciadas para os veículos de assistência, mas nunca passando pelos Controlos Horários. Verifique se isso aconteceu, assim como o processo de controlo executado para impedir quaisquer veículos não autorizados de entrar nos Parques de Assistência.

#### 4.3.7. Instalações de segurança, sanitárias e para a Comunicação Social

A organização da prova deve disponibilizar instalações de segurança adequadas.

Devem existir veículos e pessoal de combate aos incêndios, equipas médicas com ambulância, em caso de ocorrência de algum ferimento do pessoal da assistência ou do público, assim como quaisquer outras instalações consideradas convenientes como restauração, se o Parque de Assistência se situar numa zona remota, ou próximo de uma zona residencial quando seja requerido por lei.

Os Observadores devem fazer uma avaliação tendo em conta as condições, o local e a zona onde decorre a prova.

#### 4.3.8. Instalações para controlar o acesso do público e o movimento nos PA

Analise o plano e a sua implementação para controlar o acesso do público aos PA (e a sua movimentação no interior dos PA) e para impedir quaisquer veículos não autorizados de entrar na área. Verifique se existia estacionamento próximo para o público, para os Media e os para convidados.

Observe ainda as medidas tomadas para manter o público dentro dos limites das áreas claramente designadas como reservadas.

#### 4.3.9. Sinalização da FIA utilizada em conformidade com o Regulamento

Verifique se foram utilizados os sinais de controlo correctos nos Controlos Horários de entrada/saída dos PA. Se a marcação e verificação dos pneus tiver sido efectuada, verifique se os novos sinais foram utilizados e colocados correctamente; analise igualmente a sinalização das zonas de reabastecimento.

#### 4.3.10. Qualidade e eficiência geral

Proceda a uma avaliação da qualidade geral da montagem, operação e controlo geral do PA por parte da Organização e analise a atmosfera em termos da satisfação das equipas relativamente às áreas, instalações e comodidades disponíveis.

Tenha em conta as instalações essenciais como a restauração, os sanitários, as áreas de estacionamento públicas e oficiais, etc.

### **4.4. Zonas de reabastecimento**

#### 4.4.1. Localizadas à saída do PA, dimensões adequadas

Certifique-se de que as zonas de reabastecimento estavam localizadas depois do Controlo Horário de saída do PA e o mais perto daquele possível.

Avalie a dimensão em termos do número de veículos e de espaço necessário para armazenar combustível, especialmente se o PA e a zona de reabastecimento forem utilizados várias vezes na mesma etapa do rali.

#### 4.4.2. Pontos de entrada e de saída convenientes

Normalmente uma orientação linear da entrada, da zona de reabastecimento e da saída é o mais conveniente; mas se não era este o caso, verifique se a disposição era funcional.

#### 4.4.3. Vigilância e controlo no acesso de pessoas não autorizadas.

Examine a protecção disponibilizada para o armazenamento de combustível; isto é particularmente importante em condições de temperaturas elevadas. Verifique se existia uma protecção completa e adequada da área que garantisse o não acesso de quaisquer pessoas não autorizadas. Verifique se existia um bom controlo dos espectadores nos pontos de entrada e de saída nessa zona.

#### 4.4.4. Condições do terreno, protecção das más condições atmosféricas.

Se tiver sido utilizado um terreno não impermeabilizado, verifique se era adequado em termos de suportar a passagem de um elevado número de veículos sem que estes sofressem uma deterioração indevida; se não era acidentado, empoeirado ou inadequado de alguma outra forma.

Se tiver sido utilizada uma superfície impermeabilizada, verifique todos os materiais disponíveis para absorver rapidamente e para eliminar o combustível derramado.

Quando a prova decorrer sob condições atmosféricas inadequadas, quer se trate de sol intenso ou chuva forte, neve, etc.... avalie os resguardos providenciados durante o processo de reabastecimento.

#### 4.4.5. Dispositivos de combate a incêndios adequados, extintores apropriados.

Avalie os dispositivos de combate a incêndios disponíveis na zona de reabastecimento em termos da capacidade para lidar com um incêndio de grandes proporções. Deve existir um mecanismo de combate a incêndios de grandes proporções com uma equipa completa permanentemente disponível para intervir.

Além disso, devem existir extintores de incêndio instalados em locais estratégicos dentro desta zona, para combater pequenos incêndios. Verifique se os extintores disponíveis eram adequados para lidar com incêndios provocados por combustível, etc....

#### 4.4.6. Sinalização da FIA utilizada em conformidade com o regulamento

Verifique se a sinalização de reabastecimento da FIA foi devidamente utilizada e se estava colocada de modo a ser facilmente vista.

#### 4.4.7. Sinalização de aviso exibida de modo proeminente.

Devem existir vários sinais de aviso colocados de modo visível para informar o público dos perigos inerentes ao processo de reabastecimento, avisos contra chamas desprotegidas, interdições de fumar ou de utilizar telemóveis nestas zonas.

#### 4.4.8. Qualidade e eficiência geral

Proceda a uma avaliação da qualidade geral da montagem, operação e controlo geral das ZR por parte da Organização e analise a atmosfera em termos da satisfação das equipas relativamente às áreas e meios de segurança disponibilizados.

### **4.5. Parques fechados**

#### 4.5.1. Adequação dos locais, perto dos pontos de partida e de chegada

Avalie os locais, em termos de proximidade da partida e da chegada; de preferência, devem estar o mais perto possível, tendo em conta os requisitos de segurança, etc....

Se os parques fechados estiverem situados num local distante, por exemplo, num parque coberto próximo do local, verifique se existiu uma supervisão adequada do movimento dos veículos do rali para se certificar de que não ocorreu nenhum desvio.

#### 4.5.2. Locais convenientes para Parques fechados de reagrupamento

Quando o reagrupamento de veículos tem lugar sob as condições de parque fechado, deve ser efectuada uma verificação para avaliar a adequação do local relativamente ao percurso e ao fluxo geral do trânsito do rali. Verifique se houve uma protecção adequada em volta do parque fechado.

#### 4.5.3. Funcionamento dos Reagrupamentos

Verifique se o tempo previsto no Regulamento para o (s) Reagrupamento (s) foi o necessário para o bom desenvolvimento do Rali.

#### 4.5.4. Acessos protegidos e vigiados.

Verifique o controlo de segurança, o controlo dos espectadores, etc.... tanto no interior como nas zonas em volta do Parque Fechado.

#### 4.5.5. Controlo da entrada das equipas.

Examine os métodos utilizados para verificar se as equipas entraram no Parque Fechado às horas certas.

#### 4.5.6. Qualidade e eficiência geral

Proceda a uma avaliação da qualidade geral da montagem, operação e controlo geral dos PF por parte da Organização e analise a atmosfera em termos da satisfação das equipas relativamente às áreas e meios de vigilância disponibilizados.

### **4.6. Verificações Técnicas Iniciais**

#### 4.6.1. Adequação do local e da sua localização.

O local deve ser coberto, dispor de espaço suficiente para aí serem desenvolvidas todas as verificações.

E para permitir que vários veículos sejam verificados em simultâneo, assim como deve dispor de espaço adequado no exterior para o estacionamento de veículos do rali e de veículos de assistência.

Deve haver condições para a entrada de veículos de assistência (de preferência separada da entrada de veículos do rali), para a selagem de turbos sobresselentes e das caixas de velocidades.

Avalie os métodos utilizados para afastar o público das áreas de trabalho.

#### 4.6.2. Adequação das condições de trabalho e equipamento.

Deve existir espaço suficiente para que sejam efectuadas as várias verificações.

Avalie a adequação do espaço providenciado e se os verificadores dispunham de condições de trabalho adequadas. Verifique se foram disponibilizados elevadores de veículos e balança, bem como o restante equipamento necessário para a verificação, e se existiam mesas e cadeiras no local para utilização dos verificadores.

#### 4.6.3. Procedimento de controlo para veículos em conformidade com o horário; bem controlado.

Quando se estipulam horários específicos para os veículos chegarem ao ponto de verificação, verifique se foi preenchido um formulário de controlo da hora de chegada dos veículos. Avalie a penalização prevista em caso de chegada com atraso.

#### 4.6.4. Número suficiente e competência dos verificadores

Analise o processo de verificação e avalie a eficiência de trabalho dos verificadores e a atribuição de tarefas a cada um deles; certifique-se de que não existiu nenhum atraso devido a número insuficiente de pessoal.

#### 4.6.5. Tempo suficiente para que todas as verificações fossem efectuadas

Tendo em conta o número e o fluxo de veículos previsto, avalie o tempo que levou a concluir as verificações em relação ao cumprimento do horário previsto.

#### 4.6.6. Fluxo regular de veículos, disposição para que vários veículos sejam verificados ao mesmo tempo

Faça uma apreciação do fluxo de veículos durante o processo de verificação; um fluxo em linha recta, com duas ou mais filas é desejável.

Se isso não se verificar, avalie a eficácia do sistema implementado.

#### 4.6.7. Acessos bem protegidos e vigiados

Verifique se existia um controlo adequado nos pontos de entrada e de saída e nos outros pontos a que as pessoas poderiam aceder.

Avalie os métodos utilizados para verificar as credenciais.

#### 4.6.8. Disponibilidade para a presença dos Media nas áreas reservadas e protegidas

Verifique se no local das verificações existia uma área designada e controlada para a presença dos Media, para que estes pudessem observar os veículos e falar com as equipas e com os respectivos membros.

### **4.7. Verificações Técnicas finais**

#### 4.7.1. Local adequado

Avalie o local em termos da sua proximidade da chegada e da sua dimensão relativamente ao número de veículos a verificar.

#### 4.7.2. Eficácia do sistema utilizado para deslocar os veículos do Parque Fechado final sob supervisão.

Avalie o método utilizado para supervisionar os movimentos dos veículos a verificar e o tempo necessário para organizar este processo, assim como o tempo necessário para levar os veículos para o local de verificação.

#### 4.7.3. Tempo suficiente para efectuar as verificações necessárias.

Verifique se foi atribuído tempo suficiente no programa da prova para concluir todas as verificações e para elaborar e remeter um relatório escrito ao CCD antes da classificação final provisória ser publicada.

#### 4.7.4. Condições de trabalho e equipamento adequados

Uma área de trabalho limpa e suficientemente espaçosa para acomodar todos os veículos a serem verificados, juntamente com elevadores, balança e restante equipamento que possa ser necessário, etc....

Avalie as condições.

#### 4.7.5. Zona isolada e fechada. Acesso público interdito

Avalie o local em termos do seu integral isolamento e controle de acessos bem como da privacidade existente nas operações de controlo efectuadas.

#### 4.7.6. Bem protegida e acesso controlado

A verificação final é uma operação essencialmente privada e deve ser recusado o acesso a todas as pessoas, excepto àquelas que estão realmente a trabalhar e ao pessoal de assistência dos veículos a serem examinados.

Verifique se houve um controlo exaustivo neste aspecto por parte da organização da prova.

### **4.8. Reconhecimentos do percurso da prova**

#### 4.8.1. Programa adequado – Normas da FPAK

Verifique se o programa do reconhecimento se encontrava em conformidade com o programa e se era adequado, tendo em conta as horas de luz solar e se foram percorridas distâncias razoáveis em cada dia, etc....

#### 4.8.2. Conformidade da documentação para controlo do reconhecimento

Consulte os Concorrentes e a Organização da prova e analise o sistema de controlo do número de passagens por cada Prova Especial e os métodos para verificar a conformidade com as regras.

#### 4.8.3. Qualidade do controlo e da monitorização durante o reconhecimento.

Consulte os Concorrentes e a Organização da prova e verifique se foi desenvolvido um controlo apropriado da passagem dos veículos, se os limites de velocidade implementados foram ultrapassados [quais os métodos utilizados para o controlo da velocidade] e analise outras formas de monitorizar a conduta correcta e adequada do condutor durante o reconhecimento.

#### 4.8.4. Protecção/informação ao público.

Consulte os Concorrentes e a Organização da prova e certifique-se de que as PE's utilizadas foram devidamente protegidas e de que foram tomadas as medidas de segurança adequadas para a protecção do público, no caso de as PE's terem decorrido na proximidade de povoações.

#### 4.8.5. Métodos utilizados para monitorizar o reconhecimento ilegal.

Consulte a Organização da prova para avaliar que medidas foram tomadas antes do rali e apreciar a respectiva adequação.

Verifique a existência de informação pública sobre datas e horas dos reconhecimentos e a forma como foi divulgada.

#### 4.8.6. Disponibilização pelo Organizador de condições especiais para os reconhecimentos

Consulte os Concorrentes e a Organização da prova no caso de haverem sido disponibilizados sistemas de reconhecimento especiais (não obrigatórios) para todas as PE's, como sejam o fecho total dos percursos e a instalação de controlos e meios de segurança apropriados para o efeito.

Avalie se os períodos de tempo disponibilizados para os Concorrentes e as datas e horários em que se realizaram eram os mais convenientes.

### **4.9 Shakedown (Prova de teste) – (Facultativo em 2012)**

#### 4.9.1. Prova especial de teste representativa das Provas Especiais do rali

Avalie se o perfil e as condições do terreno da prova de teste eram semelhantes às da maioria das Provas Especiais utilizadas no rali e se eram um exemplo da maior parte do percurso.

#### 4.9.2. Distância razoável da Centro Operacional do Rali.

Avalie o local da prova de teste relativamente ao Centro Operacional do Rali e se se encontrava a uma distância razoável e conveniente da mesma.

#### 4.9.3. Adequação do percurso de regresso da chegada à partida

Analise a orientação da prova de teste e do seu percurso de regresso à partida e à área de assistência em termos de distância e de orientação do percurso.

É desejável que o percurso de regresso seja circular ou paralelo.

#### 4.9.4. Adequação e conveniência da área atribuída aos veículos de assistência

É desejável que este seja um ambiente de parque de assistência em miniatura; avalie se o local escolhido era suficientemente espaçoso, se o terreno era adequado, se permitia a livre movimentação de veículos e de veículos de assistência e se dispunha de bons acessos por estrada ao Centro Operacional do Rali.

#### 4.9.5. Qualidade da supervisão e do controlo geral

Observe a gestão da prova especial de teste para verificar se foi gerida de modo adequado com procedimentos de supervisão de partida e de chegada e controlo total da segurança.

#### 4.9.6. Disponibilização de meios de segurança

Examine os meios disponibilizados, tais como apoio médico, combate a incêndios, controlo dos espectadores, etc.

#### 4.9.7. Sinalização FIA utilizada em conformidade com o Regulamento

Faça uma verificação em todos os pontos ao longo do percurso para verificar a utilização correcta de toda a sinalização da FIA.

#### 4.9.8. Qualidade e eficiência geral

Avalie a qualidade geral da prova de teste, tendo em consideração os aspectos acima mencionados, bem como o profissionalismo com que foi organizada e dirigida

#### 4.9.9. Presença de OCS e espectadores. Importância para a promoção da prova

Verifique se a presença dos Media, de VIP's e de espectadores foi importante para a promoção da prova através do destaque que lhe seja sido dado pela Comunicação Social.

*Nota: Apesar de não ser obrigatória regulamentarmente, se se verificar a efectivação de uma prova teste, o Observador deve analisar e pontuar a sua realização em todos os itens desta secção.*

### **4.10. – Super Especial (e/ou prova prevista no Art. 31.1.3. das PER 2012)**

#### 4.10.1. - Interesse desportivo e competitivo

Analise o interesse desportivo e competitivo do traçado da prova.

#### 4.10.2. - Condições de segurança

Verifique as diversas condições de segurança existentes, quer sejam passivas e/ou activas.

#### 4.10.3. - Localização dos controlos

Deve ser analisada a localização dos diversos controlos de modo a evitar engarrafamentos.

#### 4.10.4. - Controlo e movimentação dos espectadores

Avalie os locais previstos para os espectadores, bem como as facilidades de acesso a estes locais. Igualmente analise o controlo dos espectadores ao longo do percurso.

#### 4.10.5. - Exigências regulamentares

Avalie nos diversos parâmetros o cumprimento das exigências específicas para este tipo de PE.

#### 4.10.6. - Apresentação geral

Avalie a apresentação global da prova, bem como a sua funcionalidade. Observe o impacto que a prova teve perante as entidades locais e os espectadores.

## **5. ORGANIZAÇÃO**

### **5.1. Organização geral**

5.1.1. Assistência geral disponibilizada às equipas, Oficiais da Prova, FPAK (e FIA) e a outros interessados pela Organização antes da prova.

Os Observadores devem interrogar os chefes de equipa, as equipas e outros Oficiais da Prova para medir a extensão da assistência disponibilizada ou prestada quando solicitada.

A disponibilização atempada de informações relevantes, assim como da documentação necessária, deve ser verificada.

Deve ser elaborado um parecer geral sobre a atitude da organização da prova relativamente a este assunto.

#### 5.1.2. Verificações administrativas

Examine as disposições para gerir estes aspectos e para ver quão eficientes foram em termos de lidar com todas as formalidades necessárias no mínimo tempo possível e num ambiente calmo e com espaço suficiente para atendimento simultâneo de dois concorrentes.

#### 5.1.3. Assistência geral disponibilizada aos Oficiais da Prova, FPAK (e FIA) durante a prova

Obtenha uma análise geral da atitude e da capacidade da direcção da prova para providenciar assistência extraordinária ou informações, quando solicitadas, num curto espaço de tempo, durante o decurso do rali.

#### 5.1.4. Distribuição de Aditamentos e outros documentos.

Verifique como os Aditamentos e restante material foram distribuídos às equipas e a outros interessados, antes e durante a prova, bem como os procedimentos utilizados para confirmar a sua recepção, quando necessário.

#### 5.1.5. Quadro Oficial de Informações – bem posicionado, suficientemente grande, informação exibida atempadamente

Verifique se o Quadro Oficial de Informações foi colocado num local visível, numa posição central, de fácil acesso a todas as pessoas interessadas.

Verifique se era suficientemente grande para conter toda a documentação que aí deveria ser afixada, se apenas a documentação relevante era realmente afixada, tal como Aditamentos, lista de concorrentes autorizados a participar, decisões dos Comissários Desportivos, etc.

#### 5.1.6. - Resultados parciais e /ou oficiosos num quadro separado

Certifique-se da existência de um quadro de informações separado para todos os resultados e de que este era suficientemente grande para conter os resultados detalhados de cada Prova Especial, etc.

### **5.2. Local base da prova. Alojamentos.**

#### 5.2.1. Adequação e conveniência do local onde se encontrava o Centro Operacional do Rali

Analise o local do Centro Operacional do Rali e o próprio Centro Operacional em termos da sua distância razoável e praticável das áreas em que estavam previstas as Provas Especiais e os Parques de Assistência.

Tenha em consideração que deve existir uma infra-estrutura de apoio (em termos logísticos) necessária para a prova.

#### 5.2.2. Adequação e quantidade de quartos de hotel e de instalações sociais

Verifique se havia quartos de hotel suficientes de várias categorias para alojar as pessoas ligadas ao rali e a uma distância razoável do local da Centro Operacional da prova.

Analise a disponibilidade de outras instalações, como restaurantes, lojas de comida e de bebidas, etc....

### **5.3. Promoção**

#### 5.3.1. Promoção antes da prova

Avalie a dimensão e a variedade da promoção realizada antes do rali em termos de publicitar a prova, atrair espectadores e interesse dos Media, etc....

#### 5.3.2. Promoção durante a prova

Avalie a dimensão da cobertura dos Media e outros meios de promoção do rali durante o seu decurso, assim como a quantidade de informação disponibilizada ao público.

#### 5.3.3. Relações com as autoridades governamentais e municipais

Examine a dimensão do apoio governamental.

Avalie igualmente o apoio demonstrado pelas entidades municipais do local onde decorreu a prova, assim como as dos locais por onde a mesma passou.

#### 5.3.4. Relações com as autoridades policiais (ou militares) e outras entidades.

Analise a dimensão da cooperação das autoridades policiais (e/ou militares) e do pessoal disponibilizado para ajudar a controlar o tráfego ao longo do percurso do rali e em locais de aglomeração de público, tais como na partida, na chegada, nos Parques de Assistência, etc.

Avalie o apoio prestado pelos Bombeiros e pelos serviços médicos à organização da prova.

#### 5.3.5. Cobertura dos Media antes, durante e após a prova

Este aspecto pode ser avaliado tanto isoladamente como em cooperação com o Centro de Imprensa da prova e deve ser analisado em relação à dimensão da prova e da região em que o rali teve lugar.

#### 5.3.6. Popularidade da prova junto das equipas.

Este aspecto deve ser avaliado depois de questionar várias equipas a diferentes níveis.

#### 5.3.7. Popularidade geral e reputação da prova.

Verifique o nível de popularidade avaliando a extensão do interesse do público e dos Media durante o rali, a afluência dos espectadores e, também, pela fama e reputação adquiridos no passado.

### **5.4. Centro Operacional**

#### 5.4.1. Adequação do local da Centro Operacional do Rali e fácil acesso a partir dos hotéis

Avalie o local da recepção na Centro Operacional do Rali em termos da sua posição e da conveniência do acesso a partir dos hotéis utilizados pelas equipas principais e pelos Oficiais da prova, etc....

#### 5.4.2. Várias áreas e salas próximas umas das outras.

Idealmente toda a infra-estrutura do rali devia ser confinada a um único edifício, se isso não se verificar, avalie a proximidade das várias secções e a facilidade de movimentação entre as mesmas.

#### 5.4.3. Acesso bem protegido a todas as áreas, verificação de credenciais e de identificações.

Os Observadores devem testar a verificação da segurança e a protecção de todas as áreas do complexo da Centro Operacional do Rali e analisar até que ponto a verificação dos distintivos de identificação e de outras credenciais foi efectuada. Analise os passos dados no sentido de não permitir o acesso a pessoas não autorizadas nas várias áreas.

#### 5.4.4. Instalações, equipamento, comunicações e condições de trabalho adequadas.

Examine a dimensão das divisões utilizadas pelos vários departamentos da Centro Operacional, avalie a adequação e a quantidade de equipamento de escritório disponível (computadores, fotocopiadoras, faxes etc.)

Verifique se existiam telefones de rede fixa e telemóveis suficientes, assim como intercomunicadores, se apropriado. Verifique se as condições de trabalho eram adequadas em termos de conforto, disponibilização de refrigerantes e instalações sanitárias adjacentes, etc....

#### 5.4.5. Sistemas informáticos com ligação rápida à Internet para consulta

Verifique se foi cumprido o disposto nas PGAPK no que se refere à necessidade de dotar as salas 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.

Permitindo assim poder provar / demonstrar a qualquer Concorrente, Conductor, Chefe de Equipa ou a qualquer outro interlocutor válido, da validade / actualidade da regulamentação aplicada pelo CCD.

#### 5.4.6. Estacionamento automóvel conveniente e reservado aos Oficiais principais nas imediações da Centro Operacional do Rali.

Verifique se foi reservado espaço de estacionamento suficiente e se este estava realmente disponível o mais perto possível da Centro Operacional do Rali.

Deve ser providenciado espaço de estacionamento reservado aos Oficiais da Prova e aos Observadores FPAK (FIA).

Se isso estava previsto, existia alguma forma de controlo para assegurar que este não era utilizado por outras pessoas?

#### 5.4.7. Localização e dimensão adequada da sala dos Comissários.

A sala dos Comissários deve situar-se relativamente perto da Centro Operacional do Rali. No entanto, deve ser bem separada e num local calmo.

Verifique se a dimensão era suficiente para acomodar todas as pessoas que pudessem estar presentes nas reuniões dos Comissários [aproximadamente 15-18 pessoas] e se existia espaço para mais pessoas, caso fosse necessário.

Normalmente, deverão ser providenciados refrigerantes e toda a documentação da prova deve estar presente, para conveniência dos Comissários.

Verifique se não houve outras pessoas a utilizar a sala durante o rali e esta se estava sempre disponível para os Comissários entre as reuniões.

#### 5.4.8. Sinalização direccional para várias áreas, sinalização geral

Avalie a extensão e a utilidade da sinalização direccional do rali nas estradas públicas e nas áreas que conduziam ao Centro Operacional do Rali e verifique igualmente toda a sinalização interna que conduzia as pessoas aos vários gabinetes e departamentos, etc. Avalie o seu impacte e utilidade.

#### 5.4.9. Instalações de informação ao público, eficiência e assistência.

Examine este aspecto em termos do fácil acesso do público para obter informações, a dimensão das informações, material impresso e mapas disponíveis para serem distribuídos, assim como a assistência geral prestada ao público.

Verifique também, as indicações (placas, setas, etc.) colocadas nas estradas próximas do rali informando sobre os acessos às PE, ZE e ao PA.

## **5.5. Instalações dos Media**

### 5.5.1. Adequação e dimensão do principal Centro de Imprensa, localização, facilidade de acesso, etc.

Avalie a localização em relação às outras instalações da prova e analise-a em termos da sua adequação ao número de jornalistas e de equipas de televisão e rádio acreditadas, etc.

Observe, ainda, os meios de acesso e se existiram quaisquer problemas nesse campo. Examine a verificação de credenciais e o controlo do acesso ao centro.

### 5.5.2. Processo de acreditação dos Media

Examine os meios de acreditação e de verificação da identificação dos jornalistas e do seu estatuto oficial.

Certifique-se de que o processo não implicou a aprovação de pessoas não autorizadas e de outras que não eram verdadeiros profissionais dos Media.

### 5.5.3. Instalações e assistência técnica disponível no principal Centro de Imprensa.

Avalie os recursos disponibilizados, tais como: processadores de texto, faxes, possibilidade de utilização de correio electrónico, fotocopiadoras, linhas telefónicas e outros meios técnicos disponibilizados aos profissionais dos Media acreditados.

### 5.5.4. Competência do Responsável para a Imprensa e do pessoal do Centro de Imprensa

Este aspecto pode ser facilmente verificado questionando vários jornalistas, assim como através de uma observação pessoal do funcionamento do Centro quando se encontrar em actividade.

### 5.5.5. Assistência e apoio fornecidos pelo pessoal do Centro de Imprensa

Avalie a colaboração e a vontade de ajudar a lidar com os pedidos razoáveis dos jornalistas e das equipas de televisão ou rádio.

### 5.5.6. Informação disponibilizada antes da prova

Verifique qual foi a informação disponibilizada aos que a solicitaram e decida se foi suficiente e de alguma utilidade prática.

### 5.5.7. Informação disponível durante a prova – conteúdo e rapidez da divulgação

Além dos resultados actualizados, analise qualquer outra informação fornecida aos jornalistas acreditados, tais como a posição dos veículos liderantes, desistências, comentários das equipas, etc....e decida se isto foi feito atempadamente e de modo relevante.

### 5.5.8. Centros de Imprensa Satélite – adequação, localização, serviços e informação disponível.

Examine os Centros de Imprensa Satélite, se existirem, e avalie a adequação da sua localização relativamente aos Parques de Assistência e ao tamanho das divisões disponíveis e ao número de colaboradores.

Verifique igualmente o equipamento disponível para ser utilizado pelos jornalistas acreditados – e quaisquer medidas tomadas para verificar as suas credenciais.

Avalie a informação disponibilizada aos jornalistas e ao público nos centros de imprensa satélite.

*Nota: Caso uma prova se desenrole na sua totalidade num raio máximo de 50 km a partir do Parque de Assistência (ou do COR), o item 5.5.8 deve ser sempre pontuado na coluna 3, no caso de o Organizador não haver disponibilizado, por desnecessário, Salas de Imprensa Satélites noutras zonas do percurso da prova.*

## **5.6. Resultados**

### 5.6.1. Rapidez de transmissão dos tempos das Provas Especiais ao Centro de Resultados.

Analise o sistema utilizado e a rapidez de transmissão dos tempos, caso não se trate de um programa automático. Avalie a eficácia do método de transmissão dos tempos e a possibilidade de erros de transmissão ou de recepção. Proceda a uma apreciação e a uma explicação do método utilizado no espaço reservado às observações, se necessário.

### 5.6.2. Rapidez de transmissão de outros tempos e penalizações ao Centro de Resultados

Examine os métodos de verificação e de transmissão de penalizações em estrada e todas as outras penalizações expressas em tempo. Observe o sistema utilizado e a rapidez com que as informações foram enviadas para o Centro de Resultados. Além disso, o Observador deve apreciar o sistema de auditoria utilizado para verificar todos os tempos e para compará-los com as Cartas de Controlo, quando estas forem entregues.

### 5.6.3. Publicação dos tempos das Provas Especiais, rapidez e distribuição.

Avalie a rapidez e o rigor com que os tempos das Provas Especiais foram disponibilizados e se os tempos parciais foram divulgados ou se os tempos só foram tornados públicos após a conclusão da Prova Especial. Analise os métodos utilizados para divulgar as informações a várias áreas, tais como ao Centro de imprensa, aos postos de informação ao público no Centro Operacional do Rali, etc....

### 5.6.4. Divulgação de tempos oficiais na estrada e nos Centros de Imprensa Satélite, etc....

Verifique se foram disponibilizados e/ou divulgados alguns resultados na estrada ou nos Parques de Assistência. Verifique, ainda, a eficiência na recepção e divulgação de resultados e de tempos das etapas de qualquer Centro de Imprensa Satélite.

### 5.6.5. Rapidez de publicação das classificações provisórias no final de cada Secção/Etapa

As horas de publicação das classificações parciais no final de cada Etapa são indicadas no programa da prova. Verifique se foram cumpridas ou melhoradas.

### 5.6.6. Utilização da Internet para fornecer resultados e outras informações – velocidade e conteúdo.

A nível do CPR é necessário que se encontre em funcionamento um Website oficial dedicado a fornecer informações abrangentes, rapidamente, sobre todos os aspectos da prova. Avalie a eficiência desta operação e a rapidez da sua divulgação. A nível do CPR, os Observadores devem ainda testar e verificar se o sistema funcionou correctamente para fornecer informações rápidas sobre resultados e, ainda, o modo como os tempos foram verificados e auditados.

A nível dos outros Campeonatos/Troféus deverá preferencialmente estar previsto (sem que tal seja obrigatório) um Website menos sofisticado e a informação a divulgar não será necessariamente tão abrangente nem tão actualizada. No entanto, os esforços envidados pela Organização da prova neste âmbito devem ser analisados à luz da qualidade geral do rali.

## **5.7. Oficiais**

Nota: Não existe nenhum ponto relativo aos Comissários Desportivos da prova.

O Observador deve fazer a sua própria avaliação da competência e do desempenho dos Comissários Desportivos.

Se sentiu que houve alguma deficiência significativa, enganos, erros de avaliação da parte dos Comissários, deve fazer deste aspecto tema de um relatório confidencial enviado directamente e em privado ao Presidente da Direcção da FPAK.

#### 5.7.1. Competência, experiência e desempenho do Director da Prova

No final do rali, estes pontos devem estar claros e o Director da Prova deve ter actuado, em todos os momentos, em conformidade com os regulamentos e de modo calmo e descontraído, e deve ter demonstrado a sua experiência e as suas qualidades de liderança.

O Observador deve efectuar a sua avaliação com base numa apreciação geral.

#### 5.7.2. Competência, experiência e desempenho do Secretário da Prova

Esta função é frequentemente combinada com a de Director da Prova.

Se tiver sido separada, deve ser feita uma avaliação que tenha em conta todos os deveres e responsabilidades que a função implica e a eficiência com que foi exercida.

Cabe aqui, igualmente, a apreciação do trabalho executado quer pelo (a) Secretário (a) do CCD quer pelo Secretariado, entendendo-se este pelo serviço que assegura a elaboração e divulgação de documentos durante a prova, a distribuição dos resultados, a gestão e a logística interna e o apoio aos diferentes Oficiais.

#### 5.7.3. Competência, experiência e desempenho do Médico – Chefe e da sua equipa

O Médico Chefe deve ser avaliado em termos da eficiência do controlo e do funcionamento dos seus recursos humanos e do equipamento situado nos locais apropriados.

As disposições do Plano de Segurança, tal como se aplicam aos serviços médicos, devem ser avaliadas assim como a extensão da sua implementação – se o foram – deve ser avaliada.

#### 5.7.4. Competência, experiência e desempenho do Responsável de Segurança e equipa

Aplicam-se as observações do ponto 5.7.3.

#### 5.7.5. Competência, experiência e desempenho do Responsável pelos Resultados e equipa

A rapidez, a exactidão e o conteúdo dos resultados publicados durante a prova devem ser avaliados, assim como se deve verificar se os prazos para a divulgação de classificações parciais são cumpridos.

A verificação e auditoria de cadernos de Cartas de Controlo devem ser examinadas.

#### 5.7.6. Competência, experiência e desempenho do Responsável pelas Relações com os Concorrentes

Analise a sua eficiência a lidar com perguntas e pedidos das equipas e a sua habilidade para proteger os Comissários Desportivos de questões e reclamações desnecessárias, etc....

#### 5.7.7. Competência, experiência e desempenho do Comissário Técnico Chefe e da sua equipa

Avalie a competência técnica e a experiência, assim como o seu conhecimento dos regulamentos técnicos da FPAK e a familiaridade com os documentos de homologação.

Verifique se os seus assistentes eram qualificados nas áreas em que lhes foram delegadas tarefas.

### 5.7.8. Competência, experiência e desempenho do Responsável pela Imprensa e da sua equipa

Este é um assunto extensamente abordado no ponto 5.5., mas também deve ser avaliado aqui, para fornecer uma imagem geral do desempenho e do padrão de todos os oficiais seniores do rali e das suas equipas.

### 5.7.9. Competência, experiência e desempenho dos Chefes de Troço.

A apresentação e a eficácia geral da montagem e da direcção das Provas Especiais são um reflexo do trabalho e do desempenho do Chefe de Troço.

A avaliação deve ser efectuada no terreno.

### 5.7.10 Competência e desempenho dos Comissários de Estrada.

Este aspecto deve ser avaliado em primeiro lugar pelo Observador.

Os números, as instruções dadas, o desempenho e o entusiasmo dos Comissários de Estrada no desempenho das suas várias tarefas devem ser examinados quando realizar uma avaliação geral.

## **5.8 Cronometragem**

### **A – Equipamento utilizado**

#### 5.8.1. Nos Controlos Horários

Avalie o nível de sofisticação do equipamento de cronometragem que pode variar de um simples relógio a um cronómetro digital com transmissão automática de tempos para o Centro de Resultados.

#### 5.8.2. Nas partidas das Provas Especiais, sistema utilizado (activado automática/manualmente)

Semelhante ao ponto 5.8.1. Verifique também o método utilizado para assinalar as horas de partida às equipas, tais como ecrãs digitais de grandes dimensões ou com cronómetro analógico, sinais luminosos, etc....

#### 5.8.3. Sistema utilizado para detectar partidas antecipadas

Examine o método implementado para detectar partidas antecipadas tais como foto células, equipamento de detecção de infravermelhos, etc.... e avalie se funcionaram devidamente

#### 5.8.4. Sistema utilizado na tomada de tempos (activado automática/manualmente)

Examine o sistema utilizado para activar os dispositivos de temporização quando cada veículo passa por cima da linha.

Se um sistema automático for utilizado (foto célula ou infra-vermelho, etc.) verifique se o cronómetro manual de apoio também foi activado.

Os Observadores devem introduzir os seus comentários no espaço reservado a observações, para descreverem o sistema utilizado.

#### 5.8.5. Método utilizado para registar e transmitir os tempos ao Stop e ao Centro de Resultados

Este aspecto também pode variar; pode ser totalmente automático nos termos de as horas de chegada serem enviadas por sinal digital para o controlo Stop e por rádio ou por rede telefónica fixa para o Centro de Resultados ou pode consistir num processo básico de colocar cronómetros na linha da chegada com comunicação por voz ao Controlo Stop.

Avalie os métodos utilizados e se funcionaram devidamente.

### 5.8.6. Sincronização dos cronómetros em vários locais

Realize verificações periódicas para verificar se todos os cronómetros utilizados no mesmo local foram correctamente sincronizados entre si e se o mesmo cronómetro foi utilizado para gravar todos os tempos.

### 5.8.7. Correção de todos os tempos pela hora oficial do rali

Examine os cronómetros em vários locais para verificar se estavam todos sincronizados pela hora oficial do rali – não se esqueça de acertar o seu próprio relógio pela hora do rali todos os dias!

### 5.8.8. Sistema de cronometragem de apoio em caso de falha

Verifique se estava disponível um segundo sistema de temporização de reserva e se foi realmente utilizado em conjunto com qualquer equipamento de cronometragem automático que estava a ser utilizado nas linhas de partida e de chegada da Prova Especial.

## **B – Cronometristas**

### 5.8.9. Competência, experiência e desempenho

Avalie a experiência e a competência dos Cronometristas no início e final das Provas Especiais.

### 5.8.10. Posicionamento

Verifique se todos os Cronometristas estavam devidamente posicionados, exactamente na linha da partida e da chegada das Provas Especiais.

### 5.8.11. Número suficiente para um desempenho eficiente.

Verifique se existia um mínimo de dois cronometristas posicionados em todos os pontos de cronometragem das Provas Especiais e se cada um deles tinha funções claramente definidas

– Um, seria utilizar o sistema de cronometragem principal

e o outro,

– Seria utilizar o sistema de cronometragem de apoio ou ajudar de qualquer forma apropriada.

## **5.9. Requisitos da FPAK**

### 5.9.1. Documentação disponibilizada pela organização atempadamente

O Regulamento da Prova e o Plano de Segurança, assim como os mapas, etc., devem ser enviados (preferencialmente por E-mail) ao Observador FPAK e ao Presidente do Colégio de Comissários Desportivos da prova antecipadamente (no mínimo até oito dias antes do início da prova). E toda a restante documentação deve ser-lhe fornecida imediatamente após a sua chegada à recepção da prova.

Essa documentação deverá conter um exemplar de todo o material entregue às equipas.

### 5.9.2. Livre-trânsitos e autocolantes de identificação para acesso livre.

Estes devem ser disponibilizados pela organização e devem permitir o acesso livre e a entrada em todas as áreas da prova, mesmo naquelas às quais se possam aplicar as restrições normais.

### 5.9.3. Veículo disponibilizado ao Observador da FPAK, apropriado às condições, equipado com um “Tripmaster”, GPS, rádio do rali, se aplicável, e com motorista.

O veículo deve ser fiável, suficientemente rápido para acompanhar a prova, ter preferencialmente tracção às quatro rodas e suspensão reforçada.

Deve ser disponibilizado com todos os autocolantes de identificação e livre-trânsitos e com o depósito totalmente cheio.

Deve existir um "Tripmaster" calibrado para que as distâncias mencionadas no Caderno de Itinerários possam ser verificadas, assim como para fins de navegação.

Pode ser necessário um GPS, para verificar as coordenadas fornecidas às equipas ou aos oficiais da prova.

Um rádio de rali também seria útil, apesar de não ser indispensável em países em que toda a comunicação via rádio do rali pode processar-se numa língua que o Observador não compreenda e em que a cobertura por telemóvel seja total.

Deve ser providenciado um Conductor, mas os Observadores são livres de decidir se utilizam este serviço ou se preferem ser eles próprios a conduzir. Verifique, ainda, se foi disponibilizado um serviço de assistência e de reabastecimento, todas as noites, ao veículo do Observador.

## **5.10 Comunicações**

### 5.10.1. Comunicação permanente entre o COR e os Chefes de Troço, os pontos intermédios e de segurança das PE's e os CHC, TT e Stop

Seria ideal que nas provas do CPR todas estas comunicações fossem efectuadas através de ligações rádio privadas e específicas com vários canais utilizados para várias tarefas, tais como a direcção da prova e a segurança, etc....

Nas outras provas, também é possível utilizar telemóveis para alguns destes requisitos de comunicação.

### 5.10.2. - Possibilidades de comunicação dos Pontos Intermédios das Provas Especiais com os Chefes de Troço

Verifique se isto foi possível utilizando meios como o telemóvel ou ligações rádio intermédias.

### 5.10.3. Comunicação entre o COR, o Responsável pela Segurança e o Médico – Chefe

Todos devem estar, normalmente, posicionados no controlo do rali, mas se se tiverem ausentado por algum motivo, deve ser providenciado um meio de comunicação rápido. Verifique ainda se existiam recursos de comunicação separados para o chefe de segurança e o chefe médico poderem comunicar com o seu pessoal na estrada e transmitir-lhes instruções.

### 5.10.4. Possibilidades de comunicação entre o COR e os Parques de Assistência, pontos de reabastecimento, etc.

Verifique se isto foi possível, quer por ligações rádio da prova, quer por telefone.

### 5.10.5. Comunicações entre o COR e a viatura de segurança e os carros de abertura.

Assegure-se de que esta comunicação é sempre possível e que foi utilizada regularmente para que o Director da Prova fosse mantido totalmente informado pela viatura de segurança e pelos carros de abertura relativamente ao facto de a Prova Especial estar preparada, bem como todo o percurso.

### 5.10.6. Comunicações entre a DP, o CCD e o Observador FPAK.

Certifique-se de existiu uma ligação segura e permanente entre todos os oficiais seniores da prova, em todos os momentos e em todos os locais em que estiveram presentes durante o rali.

### 5.10.7. Redes de comunicação separadas para o COR, Segurança, Resultados do Rali, etc.

Verifique se foram implementados sistemas de comunicação exclusivos, independentes e separados e se não houve interferências entre eles durante o rali.

## **5.11. - Controlo Antidopagem**

### 5.11.1. - Convocação dos Condutores

Avalie os procedimentos de convocação dos condutores indicados para controlo.

### 5.11.2. - Instalações indicadas para a realização do controlo

Analise e verifique se as instalações estão de acordo com as normas impostas pelo LAB, bem como o equipamento e as condições de higiene.

### 5.11.3. - Localização

Avalie a proximidade do local do controlo em relação com o Parque Fechado de etapa.

### 5.11.4. - Controlo em Estabelecimento de Saúde

Assegure-se que o Estabelecimento de Saúde escolhido para o controlo foi formal e atempadamente avisado. Igual procedimento deverá ter em relação a quaisquer outras instalações.

### 5.11.5. - Condições disponibilizadas

Tome conhecimento do nível de satisfação do médico da brigada, no que concerne ao local e às condições do local utilizado.

## **Observações e comentários adicionais**

Os Observadores são incentivados a amplificar as suas respostas detalhadas aos vários pontos e observações efectuados a respeito dos mesmos. Quanto mais informação que seja relevante e pertinente for disponibilizada à Direcção da FPAK e à Organização da prova, melhor. Recomenda-se que seja tecido um comentário às condições atmosféricas predominantes durante o rali, e que possam ter tido efeito sobre a prova.

Por exemplo, podem ter ocorrido tempestades de neve inesperadas que tenham prejudicado a progressão do rali, chuvas intensas que possam ter provocado inundações ou tornado os percursos das Provas Especiais intransitáveis, ventos fortes que tenham abatido árvores, tempestades de poeira que tenham reduzido significativamente a visibilidade, temperaturas invulgarmente elevadas que possam ter tido um efeito adverso na prova. Estes pontos devem ser tidos em consideração, se tiverem sido relevantes e, na opinião do Observador, tiverem tido um efeito prejudicial para o rali.

## **Recomendações específicas da FPAK**

Os Observadores podem ter observações adicionais a tecer e recomendações a fazer à FPAK sobre determinados aspectos do rali que tenham observado. Estas observações devem ser apresentadas nesta secção.

## **Estatísticas**

As estatísticas da prova são muito úteis e constituem um componente importante do relatório, especialmente a nível dos Campeonatos Nacionais.

O Observador deve entregar o formulário das estatísticas aos organizadores do rali, pedindo-lhes que o preencham e que lho devolvam, para ser anexado ao relatório concluído antes de o enviar à FPAK.