



## Relatório do Observador FPAK Campeonatos Regionais e Promo 2026

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				
1.1.1	Entrada dentro dos prazos regulamentados		1	2	3	4
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				
1.2.1	Lista dos admitidos à partida		1	2	3	4
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					

Observações:

2		DOCUMENTOS STANDARD				
2.1		CADERNO DE ITINERÁRIO				
2.1.1	Publicação do caderno itenerário digital onsite e /ou no quadro digital prova atempadamente		1	2	3	4
2.1.2	Clareza dos desenhos das figuras					
2.1.3	Exactidão das distâncias indicadas					
2.1.4	Clareza dos diagramas ou desenhos do PF, Partida, Chegada e PA e Refuelling					
2.1.5	Clareza e conteúdo do Mapa Geral, Mapas das PEC e Super Especial e/ou City Stage					

Observações:

2.2		PLANO DE SEGURANÇA				
2.2.1	Respeito das exigências e conteúdo em relação ao plano standard		1	2	3	4
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 Cl. Facilidade de identificação no local com Inter-rádio					
2.2.5	Saídas e percursos de emergência libertos para utilização imediata					

Observações:

<b>2.3</b>	<b>CARTAS DE CONTROLO</b>	1	2	<b>3</b>	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:

<b>2.4</b>	<b>PERCURSO ALTERNATIVO</b>	1	2	<b>3</b>	4	5
2.4.1	Caderno de itinerários alternativos					

Observações:

<b>2.5</b>	<b>PLACAS E NUMEROS DE COMPETIÇÃO</b>	1	2	<b>3</b>	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:

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

Observações:

<b>3.2</b>	<b>CHEGADA / ENTREGA DE PRÉMIOS</b>	1	2	<b>3</b>	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:

<b>4</b>	<b>SEGURANÇA</b>	1	2	<b>3</b>	4	5
<b>4.1</b>	<b>VIATURAS "0"</b>	1	2	<b>3</b>	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:

<b>4.2</b>	<b>VIATURAS DE INTERVENÇÃO - OPERADORES</b>	1	2	<b>3</b>	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:

<b>4.3</b>	<b>SEGURANÇA DAS EQUIPAS</b>	1	2	<b>3</b>	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					

<b>4.4 SEGURANÇA DOS ESPECTADORES</b>				
	1	2	3	4
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:

<b>4.5 MATERIAL UTILIZADO ( controlo de prova )</b>				
	1	2	3	4
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 controle permanente do responsável da PEC e/ou da direção da prova				

Observações:

<b>5 ITINERÁRIO - INFRAESTRUTURAS</b>				
<b>5.1 RECONHECIMENTOS</b>				
	1	2	3	4
5.1.1 Programa adequado				
5.1.2 Disponibilização pelo organizador de condições especiais para os reconhecimentos				

Observações:

<b>5.2 SECTORES DE LIGAÇÃO</b>				
	1	2	3	4
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:

<b>5.3 PROVAS ESPECIAIS DE CLASSIFICAÇÃO (PEC)</b>				
	1	2	3	4
5.3.1 Velocidades médias				
5.3.2 Quilometragem total das PEC				
5.3.3 Avaliação em termos de segurança do percurso das PEC				
<b>5.3.4 ZAP - Zonas aquecimento de pneus ( ralis asfalto ) Art 13.10 das PER</b>				

Observações:

<b>5.4 PARQUES DE ASSISTÊNCIA (PA)</b>				
	1	2	3	4
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. Controle e verificação nos acessos das viaturas				
5.4.4 Presença de uma ambulância				
5.4.5 Disponibilidade de instalações sanitárias				

Observações:

<b>5.5 ZONAS DE REABASTECIMENTO</b>				
	1	2	3	4
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:

<b>5.6</b>	<b>PARQUES FECHADOS (PF)</b>	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					

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					

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					

6	ORGANIZAÇÃO	1	2	3	4	5
6.1	<b>ORGANIZAÇÃO GERAL</b>					
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					

<b>6.2</b>	<b>RELAÇÕES INSTITUCIONAIS</b>	1	2	<b>3</b>	4	5
6.2.1	Relações com as entidades Governamentais e Autoridades Municipais			<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
6.2.2	Relações com Autoridades Policiais e/ou Militares			<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
6.2.3	Relações com Bombeiros e/ou Entidades de Segurança			<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>

<b>6.3</b>	<b>CENTRO OPERACIONAL DO RALI (COR)</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
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 acreditações 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					

<b>6.4</b>	<b>COMUNICAÇÃO SOCIAL</b>	1	2	<b>3</b>	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:

<b>6.5</b>	<b>RESULTADOS</b>	1	2	<b>3</b>	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:

<b>6.6</b>	<b>OFICIAIS DE PROVA</b>	1	2	<b>3</b>	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 de Relações com os Concorrentes					
6.6.6	Competência e actuação dos Responsáveis pelas PEC					

Observações:

<b>6.7</b>	<b>CRONOMETRAGEM</b>	1	2	<b>3</b>	4	5
<b>A - EQUIPAMENTO UTILIZADO</b>						
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:

<b>6.8</b>	<b>REQUISITOS DA FPAK</b>	1	2	<b>3</b>	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 Shakedwon, 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 c) das PER's 2019					

Observações:

<b>6.9</b>	<b>COMUNICAÇÕES</b>	1	2	<b>3</b>	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:



<b>10. SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL</b>					
10.1	Existencia de separação dos diferentes resíduos nos locais de prova e zonas de público.				
10.2	Utilização de sistemas de protecção dos solos no parque assitência/paddock e reabastecimento das viaturas				
10.3	Existência de plano sustentabilidade ambiental				
10.4	Existência de 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.				

Observações:

<b>11. ÉTICA - CARTÃO BRANCO</b>					
				Sim	Não
11.1	Existiu alguma situação que se enquadre no ambito da ética que seja digna de se registrar				x
11.2	O Diretor de Prova produziu algum documento relativo à temática "Cartão Branco"				x

Observações:

<b>12. INFORMAÇÃO ESTATÍSTICA</b>		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 adicionais sobre a competição

**Comentários apresentados ao Organizador no final da competição**

*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 requerem uma apreciação ou um comentário.*

*O relatório comprehende 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).*