

# CADERNO DE ENCARGOS PARA ORGANIZADORES DE PROVAS DE MONTANHA 2019

**Este Caderno de Encargos, que é composto por quatro Anexos e complementa as Prescrições Específicas de Montanha 2019, tem como única função relembrar alguns dos equipamentos e meios necessários à organização de Competições de Montanha integradas em competições promovidas pela FPAK.**

**Competirá aos Clubes Organizadores garantirem todos os equipamentos e meios necessários para o efeito, mesmo que não constem do presente documento.**

## ANEXO I - PLANO DE SEGURANÇA

### Art. 1 – REGULAMENTO E PLANO DE SEGURANÇA

**1.1** - Com uma antecedência de 60 dias antes do início da Competição, o Organizador deverá apresentá-lo via PORTAL FPAK (obrigatório provas campeonatos ou taças fpak), facultativo para as restantes provas que podem apresentá-lo via e-mail para [regulamentos@fpak.pt](mailto:regulamentos@fpak.pt), em versão word.

**1.2** - O Plano de Segurança deverá ser enviado à FPAK, até 10 dias antes do início da Prova.

**1.3** - Cada Clube organizador deverá elaborar o Plano de Segurança da sua competição. O Clube organizador poderá introduzir todos os elementos adicionais que deseje, com a intenção de melhorar a segurança da sua prova, tanto dos espectadores, como dos participantes e Oficiais da Prova desde que devidamente aprovados pelo Delegado de Segurança ou Observador.

**1.4** - O Plano de Segurança deverá ser elaborado conforme as exigências do Art.º 7 do Anexo H ao CDI.

**1.5** - Os pontos que devem ser descritos no Plano de Segurança, são os seguintes:

#### **1.5.1 - PLANO DE SEGURANÇA**

Cada prova tem de ter um plano de segurança que compreenderá:

**a 1)** A localização da Direcção da Prova

**a 2)** Nomes e contactos dos diferentes responsáveis

- Director da Prova
- Directores de Prova Adjuntos
- Chefe de Segurança
- Médico Chefe (Licenciado em Medicina)

#### **1.5.2 - Relação dos telefones de interesse para a segurança da Prova:**

- a)** Direcção da Prova;
- b)** Secretaria da Prova;
- c)** Polícia local;
- d)** Polícia de trânsito;
- e)** Centro coordenador de emergências local e / ou distrital;

**f)** Serviço de Bombeiros: o local e outros disponíveis;

**g)** Hospitais de Prevenção: local e distrital

**h)** Serviço de desempanagem

**i)** Hospitais de serviço e localização

**j)** Farmácias de serviço e localização

### **1.5.3 - Características do traçado**

Localização exacta do local da prova, denominação da estrada e principais vias de acesso (recomenda-se anexar cópia do mapa de estradas – exemplo: Google).

### **1.5.4 - Organização Vigilância da Pista e Segurança**

**a)** Número e local dos postos de controlo

**b)** Equipamento dos postos de controlo;

**c)** Nome e número das licenças dos Comissários nos diferentes postos de controlo;

**d)** Material de comunicação

**e)** Pessoal de vigilância (privado ou público, especificar): número localização e dependência

### **1.5.5 - Serviços Médicos**

De acordo com o Art. 7.3 do Anexo “H” ao CDI – disposições específicas nas provas de montanha

Deve ser indicado na planta do traçado a respectiva localização de cada médico

### **1.5.6 - Serviços de Luta contra Incêndio e de Socorro**

De acordo com o Art 7.4 do Anexo “H” ao CDI - disposições específicas para provas de montanha.

Deve ser indicado na planta do traçado a respectiva localização de cada viatura de intervenção rápida.

**1.5.7 – Via de Evacuação** - Deve ser igualmente prevista a existência de uma via de evacuação rápida devidamente assinalada, em caso de emergência.

### **1.5.8 - Serviço de reboques**

**a)** Número de reboques com grua e sua localização

**b)** Número de reboques com estrado e sua localização

### **1.5.9 - Responsável pela Segurança**

**1.5.9.1** - Um Responsável pela Segurança será indicado no regulamento da Prova.

É o responsável pela elaboração do plano de segurança.

**1.5.9.2** - Durante a prova estará em permanente contacto com o Director da Prova, o médico chefe e o responsável por cada posto de controlo existente ao longo do percurso (por rádio).

**1.5.9.3** - Será o responsável pela aplicação do plano de segurança

### **1.5.10 - Controlo dos espectadores**

**1.5.10.1** - Os organizadores, se necessário, com a ajuda dos serviços de ordem pública, devem identificar e delimitar as zonas de risco, muito antes da chegada do público.

Todas as zonas de risco têm de estar identificadas no plano de segurança.

Quando um elevado número de espectadores é esperado num dos locais do percurso, deve ser o mesmo protegido por equipamentos de segurança especiais como barreiras de pneus, fitas plásticas, barreiras de plástico, etc.

**1.5.10.2** - É necessário impedir o público de se deslocar ao longo do percurso desde a altura em que este esteja aberto à competição (entre o fecho do percurso e a sua abertura pela Direcção da Prova).

**1.5.10.3** - Ao longo do percurso e em todos os pontos de acesso, conselhos de segurança devem ser distribuídos ao público.

**1.5.10.4** - Comissários de postos e representantes do serviço de ordem pública (polícia, GNR, etc.) em número suficiente devem estar presentes para garantir a segurança ao longo do percurso.

## 1.6 - INQUÉRITO SOBRE ACIDENTES

Todo o acidente que provoque ferimentos graves (seja nos participantes, seja nos espectadores ou Oficiais de Prova) deve ser objecto de um “**Relatório detalhado de Acidente**” (utilizando o modelo publicado no site da FPAK) à Direcção da FPAK. Este relatório será elaborado de acordo com os relatórios de acidente disponíveis no site da FPAK seguindo as instruções constantes do mesmo.

Estes relatórios encontram-se disponíveis em [http://www.fpak.pt/sites/default/files/paginas/generico/seguros/29154-relatorio\\_detalhado\\_de\\_acidente.pdf](http://www.fpak.pt/sites/default/files/paginas/generico/seguros/29154-relatorio_detalhado_de_acidente.pdf) e em

[http://www.fpak.pt/sites/default/files/paginas/generico/seguros/29153-relatorio\\_de\\_acidente.pdf](http://www.fpak.pt/sites/default/files/paginas/generico/seguros/29153-relatorio_de_acidente.pdf) por

1.7 – Interdição de circulação de viaturas de competição desde as 00h00 de sexta-feira, véspera da prova (inclusive) até ao final da prova domingo.

## Art. 2 - Medidas preventivas (sinalização e balizagem).

2.1 - As estradas e caminhos de acesso ao Percurso terão que estar fechadas à circulação. O procedimento adequado é o seguinte:

a) As estradas principais, secundárias e todas aquelas nas quais se pode circular, devem estar bloqueadas por meio grades metálicas de contenção do público, de rede ou fita plástica e vigiadas por um representante do serviço público.

b) As pequenas estradas sem saída (que por exemplo conduzem a quintas ou outros locais) terão de ser bloqueadas por meio de rede ou fita plástica. Uma nota deve ser afixada na barreira ou nessa fita para avisar do desenrolar da prova e do perigo que representa entrar no percurso da prova.

2.2 - É missão dos carros de segurança verificar que o sistema de encerramento das estradas está colocado bem como todo o sistema de segurança e avisar de imediato a direcção de prova de toda a omissão, que terá de ser corrigida antes do início da prova.

2.3 - Os postos de Comissários serão espalhados ao longo do percurso para:

– Fazer respeitar os locais interditos aos espectadores, com a ajuda de painéis, barreiras, cordas apitos ou altifalantes.

- Apresentar a respectiva sinalização aos pilotos

## Artº 3 – Inspeção ao Traçado

Na véspera de tarde ou no 1º dia da prova durante a manhã a pista poderá ser inspecionada pelo observador FPAK na prova.

## 4 – Traçado Pronto

Com a antecedência mínima de 30 minutos em relação ao horário de início do Warm Up os Organizadores deverão ter o traçado de prova montado com todos os elementos necessários, incluindo ambulâncias, médicos e paramédicos.

**5 - BRIEFING ENTRE OFICIAIS DE PROVAS** - Deverá ser feito um Briefing entre o Diretor de Prova, os Fiscais de Pista, o Médico Chefe e o responsável de segurança, a fim de se concertarem modos e métodos de atuação durante todo o decorrer da prova.

5.1. O Diretor de Prova, deverá realizar com os elementos que irão estar na Pré-Grelha e grelha de partida, uma reunião de modo a haver uma coordenação de funções devidamente especificada.

**6 – DROPBOX** - O organizador deverá criar na Dropbox uma pasta específica para a prova, onde todos os documentos oficiais de prova devem constar e ser partilhados com os Comissários Desportivos, Observador da FPAK, Cronometragem e Delegado Técnico. Devem ser previstas sub-pastas temáticas para introdução dos documentos específicos. É da responsabilidade do organizador fazer os convites para a dropbox, contactando os Oficiais para saber qual o email da sua conta Dropbox.

**7 – DOCUMENTAÇÃO A ENVIAR À FPAK** - O Organizador deverá introduzir todos os documentos oficiais de prova no portal FPAK de acordo com o previsto no artigo 12.3 das Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting.

## **8 - POSTOS DE FISCAL PISTA**

8.1 - Dois elementos por cada posto, ou um fiscal de pista e um bombeiro (elementos mínimo)

8.2 - Comissários de Apoio – colocados estrategicamente, e em número suficiente, de modo a abrangerem o maior número de zonas da pista, para resolverem qualquer situação que se verifique durante os treinos ou corridas (retirar viaturas acidentados, avariados, etc.).

8.3 - Todos os postos de Fiscais de Pista deverão estar protegidos no sentido de circulação da pista (e em todos os lados em que seja possível uma viatura abalroar os Fiscais de Pista), e numerados com painéis de 50 cm<sup>2</sup> (recomendável 100 cm<sup>2</sup>) em material flexível e sem arestas vivas.

A numeração deve ser facilmente identificada pelos Condutores e de frente para o sentido da corrida, será de cor preta sobre fundo branco e crescente a partir da linha de partida.

8.4 - Todos devem ter comunicação rádio com DP ou Chefe de segurança.

# **ANEXO II - BRIEFING**

## **Art. 1 - BRIEFING**

1.1 - No Briefing com o Director da Prova deverão ser comunicados aos Condutores os seguintes pontos

- Hora de apresentação no Parque de pré partida
- Intervalo entre subidas (treinos oficiais de subidas de prova – conforme artigo 21.3 PEM)
- Regras de Segurança (bandeiras)
- Paragem na pista
- Procedimento em caso de interrupção de uma subida de prova
- Procedimento da cerimónia de Pódio no final das subidas
- Apresentação do Responsável pelas relações com os Concorrentes
- Conferência de Imprensa

## **ANEXO III - RESPONSÁVEL PELAS RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES**

### **PRINCIPAIS MISSÕES**

Prestar informações aos Concorrentes e manter com eles um papel de concertação. Esta missão deve ser confiada a dois possuidores de Licença Desportiva emitida pela sua ADN, uma vez que implicará intrínseco conhecimento da regulamentação dadas funções de ligação permanente entre os Concorrentes, Condutores e com os Oficiais de Prova.

Deverão ser nomeados sempre dois relações com concorrentes atendendo que nas provas de montanha a partida é diferente do local de chegada e podem existir problemas em cada um dos locais.

Os Responsáveis pelas Relações com os Concorrentes, que deverão ser obrigatoriamente detentores de Licença de Comissário Desportivo Estagiário ou Director de Prova Adjunto (ou superior) válida para o ano em curso, deverão assistir, sempre que possível, às reuniões do Colégio de Comissários Desportivos, a fim de estarem informados das decisões tomadas.

Para serem facilmente identificável pelos Concorrentes, deverão:

- 1) Ser portadores de um colete com a indicação de ambos os lados **“RELAÇÕES COM OS CONCORRENTES”**
- 2) Ser apresentados aos Concorrentes, no «Briefing» de Condutores.
- 3) As suas fotografias deverão ser publicadas no regulamento da prova ou em aditamento.

### **PRESEÇA DURANTE A PROVA**

O Secretário da Prova deverá estabelecer um plano das respectivas presenças, que será afixado no quadro Oficial e que comportará obrigatoriamente:

- Presença nas Verificações Administrativas e Técnicas
- No local da publicação da Lista de participantes
- Na partida da prova nas diferentes subidas
- Na chegada nas diferentes subidas
- No Parque de Fechado
- Verificações Técnicas Finais
- No pódio de entrega de Prémios e Troféus

### **FUNÇÕES**

Fornecer a todos os CONCORRENTES, respostas precisas às questões levantadas.

Dar todas as informações e precisões complementares, relativas à regulamentação e ao desenrolar da prova.

### **CONCERTAÇÃO**

Evitar que cheguem ao Colégio de Comissários Desportivos, os pedidos que possam encontrar solução satisfatória, através de explicações precisas. Excluem-se desta acção, os casos de reclamação (Exemplo: fornecer esclarecimentos sobre tempos contestados, com o apoio das informações dos cronometristas).

O Responsável pelas Relações com os Concorrentes, abster-se-á de quaisquer palavras ou acções, susceptíveis de provocar protestos.

# **ANEXO IV - CADERNO DE ENCARGOS ESPECIFICO DO CAMPEONATO E TAÇA DE PORTUGAL DE MONTANHA 2019**

## **Art. 1 - PROMOÇÃO DA PROVA**

Os Organizadores deverão promover previamente a sua prova utilizando cartazes, meios de comunicação locais ou quaisquer outras vias, num raio até 50 Km em relação ao local onde a prova se realiza, 15 dias antes da realização da prova, nomeadamente difundindo com antecedência por Press Release as Listas de Inscritos.

Deverão ainda divulgar através de comunicado de imprensa, 15 dias antes da realização da prova, onde conste:

- Informação sobre os horários da prova
- Local da realização da mesma.
- Um segundo comunicado de imprensa, 8 dias antes da prova onde conste
- Lista de Inscritos (provisória ou definitiva) segunda-feira anterior ao fim de semana da prova.
- Outras informações úteis para o público

## **Art. 2 - LISTAS DE INSCRITOS**

Tanto as Listas de Inscritos como as Listas de Autorizados a Participar deverão ser elaboradas separadamente e da seguinte forma:

- Campeonato de Portugal de Montanha - (Categorias Protótipos, GT, Turismos divisões 1 a 4 em conjunto)
- Campeonato de Portugal de Clássicos (Montanha) - (Divisão 5 e 6)
- Taça Portugal de Montanha 1300
- Taça Portugal de Classicos Montanha 1300
- Troféus Monomarca (*quando aplicável*).

Nas listas autorizados a participar, além do número de competição e dos nomes do Concorrente e do Condutor e número das respectivas Licenças Desportivas, deverá também constar a marca e modelo da viatura, a categoria, o grupo e a classe em que efectivamente participaram.

## **Art. 3 - TEMPOS E CLASSIFICAÇÕES**

No que se refere às classificações (treinos, subidas de provas e final) estas deverão ser elaboradas e publicadas separadamente como segue:

- a) Classificação Geral Absoluta CPM - (Categorias Protótipos, GT, Turismos em conjunto)
- b) Classificação Geral CPM - Categoria Protótipos
- c) Classificação Geral CPM - Categoria GT
- d) Classificação Geral CPM – Categoria Turismos
- d) Classificação Geral CPM – Divisão Turismos 1
- e) Classificação Geral CPM – Divisão Turismos 2
- f) Classificação Geral CPM – Divisão Turismos 3 (H 75)
- g) Classificação Geral CPM – Divisão 4
- h) Classificação Geral Absoluta CPMC (divisão 5 e 6)
- i) Classificação Geral CPCM – Divisão 5
- j) Classificação Geral CPCM – Divisão 6

- l)** Classificação Geral do TPM 1300
- n)** Classificação Geral do TPCM 1300
- o)** Classificação Troféu Histórico de Montanha.
- p)** Troféus Monomarca (*quando aplicável*).
- t)** Classificação geral por cada Grupo (só para efeito de prémios nas provas)

#### **Art. 4 - BALANÇA**

Os Organizadores deverão ter um local devidamente plano e protegido (com uma tenda ou em local fechado) devidamente isolado do público e dos Concorrentes, para que os Comissários Técnicos possam efectuar as operações de pesagem das viaturas antes e depois da prova.

4.1 – A balança durante as subidas de prova deverá estar em local devidamente plano para que se possa proceder à pesagem das viaturas durante as subidas de treinos e provas.

4.2 – A balança deverá estar com certificado de calibração atualizado

#### **Art. 5 - SECRETARIADO**

Deve estar num local acessível, bem identificado e devidamente equipado com telefone, wi-fi e fotocopiadora (com função de scanner).

Durante o decorrer da prova o mesmo secretariado deverá estar localizado o mais perto possível da partida ou chegada e devidamente equipado com telefone, telefax e fotocopiadora.

O responsável pelo mesmo deverá estar presente em permanência no local (com função de scanner).

No Secretariado deverá haver um Responsável especificamente designado para apoiar os CD (entrega e recolha de todos os documentos) e ainda com a missão de assegurar que no final de cada subida de prova, os tempos ou classificações que forem emitidos pela Cronometragem, sejam recolhidos dentro dos prazos estabelecidos para a afixação / publicação.

O Secretário da Prova deverá providenciar para que os CD sejam adequadamente assistidos ao longo de todo o evento, especialmente no que se refere a:

Comunicados da FPAK

Listas de inscritos das diferentes categorias do evento

Controlo e elaboração dos Aditamentos

Controlo dos resultados das Verificações Administrativas

Controlo dos resultados das Verificações Técnicas iniciais.

Listas de autorizados a participar

Relatórios de incidências

Convocação e comparência dos Concorrentes / Condutores

Reclamações, apelos, cauções, recibos e prazos regulamentares

Mapas completos das classificações (treinos e subidas) com a inclusão de todos os Concorrentes (incluindo os que não hajam participado nos treinos ou nas subidas)

Classificações: controlo e assinatura pelos DP e CD

Parque Fechado: ordem de abertura

Cobrança das sanções pecuniárias aplicadas

Quadro Oficial da prova – actualização permanente

Elaboração dos Dossiers

Informação final: Recapitulação da documentação e incidentes

## **Art. 6 - SALA PARA COMUNICAÇÃO SOCIAL**

Deve ser ampla, com bom acesso ao secretariado da prova, estar munida de mesas e cadeiras.

Deverão estar instalados telefone e wi-fi.

Durante o decorrer da prova, deverá estar localizada o mais perto possível da partida ou chegada e devidamente equipada com telefone e wi-fi.

O responsável pelas Relações com a Imprensa deverá estar presente no local.

## **Art. 7 - SALA PARA COMISSÁRIOS DESPORTIVOS (antes e final da Prova)**

Deve ser ampla e isolada, com bom acesso ao Secretariado da Prova, estar munida de mesas e cadeiras, com computador e se possível com telefone, 1 (um) rádio com ligação com a Direcção da Prova (rede geral) e internet.

O acesso deverá estar devidamente controlado.

O Clube Organizador deverá disponibilizar um(a) secretário(a) permanente do CCD, que tenha conhecimento da regulamentação actual e seja licenciado(a) pela FPAK.

### **7.1 - Equipamento mínimo**

- Computador equipado com impressoras multifunções
- Jogos de actas e decisões tipo

### **7.2 - Ligação à Internet**

Por força da aplicação do art. 4.5.4 das PGAK, 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, Condutor, Chefe de Equipa ou a qualquer outro interlocutor válido, da validade / actualidade da regulamentação aplicada pelos CD.

### **7.3 – Internet Wi-Fi**

Deverá, sempre que possível, ser disponibilizado no paddock, sinal wi-fi para ligação à internet.

## **Art. 8 - ZONAS DE PARTIDA E CHEGADA**

**8.1** - Deverão estar devidamente protegidas com grades metálicas pelo menos 100 metros antes e 100 metros depois das respectivas linhas de partida e chegada.

**8.2** - Na zona de partida deverá existir um toldo a fim de proteger os comissários contra as intempéries ou sol.

## **Art. 9 - INSTALAÇÃO SONORA**

### **9.1 - Deverá instalar-se obrigatoriamente nas:**

1. Zonas de Partida, Chegada.
2. Área de Verificações
3. Parque de Trabalho
4. Parque Fechado
5. Todo o paddock deverá estar coberto por instalação sonora audível, de modo a que todas as informações difundidas pela organização ou chamadas de pilotos, sejam claramente audíveis e compreendidas por todos os concorrentes, pilotos e equipas.
6. Deverá existir a colocação de uma instalação sonora ao longo de todo o percurso tanto durante os treinos como na subida de prova.



## **Art. 10 - DECISÕES DO CCD**

Com a revisão do CDI para 2019, nas decisões do CCD deve ser aposta a hora de afixação, hora a partir da qual se inicia a contagem dos 60 minutos para apelar.

## **Art. 11 - CRONOMETRAGEM**

Tanto na zona de partida como na de chegada, deve existir um local próprio para os elementos da cronometragem (que devem estar colocados num plano superior à pista), devidamente isolado do público e ao qual só terão acesso os elementos da Organização, Comissários Desportivos e Observador FPAK.

Será efetuada à milésima de segundo por meio de células fotoelétricas acionando um relógio com impressora. O sistema compreenderá uma célula de saída e outra de chegada e tem de ser duplicado por um sistema alternativo, que poderá ser de acionamento manual mas com impressora automática.

O número de competição de cada Concorrente deve ser sempre inserido no relógio com impressora, tanto na partida como na chegada.

Deverá ser tido em consideração que (excepto no caso da 1ª subida) nenhuma subida de treinos ou de prova se poderá iniciar, sem que estejam publicados e afixados os resultados da subida imediatamente anterior.

## **Art. 12 - RÁDIOS**

Deverão existir três redes de rádio como segue:

2 (duas) para a Direcção de Prova

1 (uma) para a Segurança

A Direcção da Prova deve estar em permanente ligação rádio com todos os Comissários de posto ao longo do percurso.

A Direcção da Prova deve estar em permanente ligação rádio com os Comissários do Parque de pré-partida.

Deve ser indicado na planta da rampa, a respectiva localização de cada posto rádio.

## **Art. 12 - ESPECTADORES**

Deverão ser criadas zonas próprias reservadas para o público.

Estas zonas deverão estar devidamente assinaladas e limitadas por redes ou barreiras metálicas, policiadas e de acesso facilitado a partir do exterior do percurso.

Ao longo do percurso deverão existir painéis avisadores de **“ZONA INTERDITA AO PÚBLICO”** devendo ser dadas instruções específicas às forças de segurança em relação aos locais onde não é permitida a presença de público.

Deverão existir ao longo do percurso painéis indicadores das **“Zonas Espectáculo para o Público”**.

## **Art. 13 - PERCURSO**

**13.1** - Ao longo do percurso deverão existir painéis indicadores de sentido e ângulo das curvas.

Os postos de comissários ao longo do percurso deverão ser colocados de forma a haver contacto visual entre cada dois postos sucessivos (com o precedente e o seguinte, em conformidade com 7.2.1 do Anexo H) e estarem devidamente assinalados, numerados e marcados no pavimento ou nos rails, e deverão ter um toldo ou guarda-sol para a sua protecção.

**13.2** - No final do percurso o Clube Organizador deverá providenciar uma zona coberta com uma tenda ou toldo para que os Condutores se possam reunir e tendo nesse local fornecimento de água.

## **Art. 14 - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS INICIAIS**

**14.1** - Para as Verificações Técnicas Iniciais deverão os Organizadores providenciar o número de Comissários Técnicos suficientes para que as mesmas se processem com a rapidez desejada e cumprimento dos horários previstos no programa da prova.

**14.2** - O local deve ser coberto, dispor de espaço suficiente para aí serem desenvolvidas todas as verificações, para permitir que várias viaturas sejam verificadas em simultâneo, assim como deve dispor de espaço adequado no exterior para o estacionamento de viaturas da prova e das suas viaturas de assistência.

### **14.3 - Mínimo necessário de colaboradores**

- 1 (um) Comissário Técnico Chefe
- 1 (um) Comissário Técnico -adjunto
- 2 (dois) Comissários Técnicos (ou Estagiários)
- 1 (um) Controlador para a balança
- 4 (quatro) Elementos para auxiliarem na pesagem

### **14.4 - Equipamento mínimo necessário**

- Vários extintores de 5 Kg
- Caixotes para lixo
- Baldes com produto absorvente, para deitar sobre possíveis derrames das viaturas;

## **Art. 15 - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS FINAIS**

**15.1** - Deve ser uma zona devidamente isolada e fechada bem protegida, sendo interdito o acesso do público.

Tem de ser uma área de trabalho limpa e suficientemente espaçosa para acomodar todas as viaturas a serem verificadas, juntamente com elevadores e restante equipamento que possa ser necessário, etc.

## **Art. 16 - INSTALAÇÕES PARA O CONTROLO ANTIDOPAGEM**

As acções de controlo serão realizadas em instalações em conformidade com o Art.º 16 do Regulamento Federativo Antidopagem.

## **Art. 17 - PARQUE DE CONCORRENTES**

**17.1** - Nas provas que obriguem a dois dias de permanência no local de competição, os parques têm de ser vigiados e com segurança permanente, na noite de sábado para domingo.

### **17.2 - MONTAGEM DE TENDAS E CAMIÕES**

É livre a data para a montagem das tendas e quaisquer infraestruturas das equipas, desde que coordenadas com os responsáveis da prova.

As tendas deverão ser fixadas no alcatrão com bucha química e na terra com espetos

A disposição do parque de concorrentes será da responsabilidade do clube organizador e deverá ser dado conhecimento ao promotor e pilotos até terça-feira antes da prova

## **Artº. 18 - HIGIENE:**

Devem ser disponibilizados recipientes para o lixo com mudas uma vez por dia e as instalações sanitárias ( wc) devem ter manutenção durante os dias de prova.

Deverá existir obrigatoriamente pelo menos duas wc no parque de viaturas, uma no local de chagada e algumas em quantidades a definir pela organização ao longo do traçado.

O traçado deve apresentar-se de um modo geral limpo, especialmente na pista e seu miolo. Quaisquer trabalhos de manutenção, limpeza ou outros, que venham a ser efetuados na pista ou no miolo da pista pode ter como consequência que quaisquer resíduos possam vir a ser projetados para a pista, provocando a sua sujidade.

### **Art. 19 - CONFERÊNCIA DE IMPRENSA**

Uma conferência de imprensa deve ser realizada no final da prova, com a presença dos primeiros classificados de cada Categoria divisão ou taça, conforme indicação do promotor.

### **Art. 20 - TRAÇADO**

#### **20.1 - BARREIRAS DE PNEUS**

a) A solidez das fixações destas barreiras entre elas, assim como a estrutura existente, deve ser controlada. Os pneus deverão ser solidamente aparafusados entre eles em pilhas, antes de serem instalados no percurso da prova.

#### **20.2 - MATERIAIS DE IMPACTO INTERDITOS**

**Ao longo do percurso e nas zonas de maior impacto, não é permitida a colocação de quaisquer fardos de palha, mesmo que estes estejam envolvidos em manga plástica.**

#### **20.3 - LOCAIS DESTINADOS AO PÚBLICO**

Estes locais deverão estar devidamente assinalados e serem localizados em pontos do traçado fora de zonas de impacto. Os mesmos deverão estar devidamente protegidos com redes plásticas e terão de ter um bom policiamento.

## **AVALIAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES**

A capacidade organizativa, o regular desenvolvimento da prova, e nomeadamente, o cumprimento do presente Caderno de Encargos, o cumprimento dos regulamentos e horários, os desempenhos do Secretariado e da Cronometragem, o ritmo e eficiência das verificações documentais e técnicas (iniciais e finais), o controle de acessos e a eficiência dos Parques, o funcionamento dos Parques de Pré partida, a quantidade de elementos afectos à prova e a sua capacidade, os dispositivos de segurança (activa e passiva), serão alvo de análise e relatório do (s) Observador (es) nomeado (s) pela FPAK.

Pela análise do (s) relatório (s) a Direcção da FPAK, avaliará a capacidade do Clube Organizador para a futura realização de provas de Montanha.

Verificando-se uma avaliação insuficiente ou negativa, a Direcção da FPAK poderá deliberar pela não atribuição ao Clube da organização de provas de Montanha no ano seguinte.

## **CASOS OMISSOS - MODIFICAÇÕES**

Eventuais casos omissos ou dúvidas suscitadas na interpretação do presente Caderno de Encargos serão analisadas e decididas pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting.

Qualquer modificação às presentes normas será introduzida no texto regulamentar em caracteres destacados a **“bold”** e no topo do texto surgirá a menção

**ACTUALIZAÇÃO em (data)**

A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua consequente publicação no site oficial da FPAK – [www.fpak.pt](http://www.fpak.pt)