

# Anexo "H" ao Código Desportivo Internacional

ACTUALIZAÇÃO EM 03-07-2008

## RECOMENDAÇÕES PARA A VIGILÂNCIA DA ESTRADA E SERVIÇO DE INTERVENÇÃO

### Capítulo 1 – Objectivos

Art.º 1 Organização Geral

### Capítulo 2 – Vigilância na Estrada

Art.º 2 Posto de Direcção da Prova

Art.º 3 Postos de Fiscalização

Art.º 4 Sinalização

Art.º 5 Safety-Car

### Capítulo 3 – Serviços de Emergência

Art.º 6 Intervenção na Pista

Art.º 7 Veículos de Intervenção

Art.º 8 Serviços de Combate a incêndios (Circuitos, Montanha e Dragsters)

Art.º 9 Serviços Médicos (Circuitos, Montanha, Ralis, Ralis Todo o Terreno e Dragsters)

Art.º 10 Serviços de Desencarceramento

Art.º 11 Outros Serviços

### Capítulo 4 – Recomendações Adicionais

Art.º 12 Recomendações para eventos disputados à noite

Art.º 13 Provas de Autocross e Rallycross

Art.º 14 Ralis (1ª Categoria)

Art.º 15 Corridas de Dragsters

Art.º 16 Testes privados em Circuitos Automóveis

Art.º 17 Precauções em caso de corrida que inclua um reabastecimento de carburante

Art.º 18 Segurança no Pit-Lane: limite de velocidade e do número das pessoas

## Capítulo 1 – Objectivos

Ainda que as recomendações deste Anexo se apliquem particularmente às provas em circuito, as relativas a outras modalidades (ralis, corridas de montanha, Dragsters) também estão incluídas. Este Anexo definirá os objectivos e a organização da vigilância da estrada e dos serviços de intervenção, indicando os meios para atingir esses objectivos.

A vigilância da estrada destina-se a assegurar as condições de segurança durante o desenrolar de toda a prova. Os serviços de intervenção devem fornecer apoio especializado quando necessário. Todos estes meios deverão estar, em permanência, sob o controlo do Director da Prova.

Todos os elementos que se encontram ao longo da pista (ou seja, Comissários de pista, Médicos, Paramédicos, Comissários de Box, Bombeiros, etc.) devem poder ser rapidamente identificados de acordo com as suas funções; o modo de identificação visual deve estar patente no Manual de Operações de cada evento.

Recomendações respeitantes aos efectivos necessários para a vigilância da pista e serviços de intervenção em caso de acidente devem ser respeitados durante todo o Evento. Se não for possível respeitar esta regra em certos dias (por ex. dias úteis), o programa dos eventos deverá ser revisto, de modo a garantir efectivos suficientes, para que o desenrolar dos mesmos seja feito com a máxima segurança.

### **Art.º 1 Organização Geral**

Recomenda-se que o Director da Prova designe um Assistente para organizar e dirigir a vigilância do circuito e os serviços de intervenção. Este adjunto terá o título de Chefe de Segurança, e reporta directamente ao Director de Prova; esta função pode ser desempenhada pelo Director de Prova Adjunto.

Para cada prova será estabelecido um plano geral, de acordo com as normas aqui definidas. Este plano deverá ser aprovado pelo Director de Prova e deve ser utilizado para regular todas as operações a seguir descritas. Este, ou o seu adjunto, controlará a sua execução durante a prova.

O plano consiste na instalação:

- De um posto de direcção da prova (ver Art.º 2.º);
- De postos de vigilância (ver Art.º 3.º);
- De serviços médicos e de combate a incêndios, bem como os veículos de intervenção necessários (ver Art.ºs 7, 8, 9, 10);
- De outras intervenções e veículos necessários (ver Art.º 11);
- Da segurança do público e de medidas de segurança; e designará o chefe de cada serviço, que será directamente responsável perante o Director da Prova ou do seu adjunto.

Além disso, deverá ser estabelecido um plano de socorros de urgência máxima em caso de desastre grave que ultrapasse os incidentes normalmente previsíveis.

## Capítulo 2 – Vigilância na Estrada

Estas tarefas abrangem três áreas: a observação, a sinalização e a intervenção, que frequentemente são simultâneas (ver capítulos relativos às regras de sinalização, veículos de intervenção, etc.).

### **Art.º 2. Posto de Direcção de Prova**

O posto de direcção da prova é o centro de vigilância e de direcção e deve fornecer ao Director da Prova e aos seus assistentes todos os meios necessários ao cumprimento das suas funções, em perfeitas condições. Fundamentalmente, o posto deverá dispor de uma sala insonorizada cujo acesso será reservado exclusivamente ao pessoal autorizado. O Director de Prova ou alguém por ele nomeado deverá permanecer na sala durante o desenrolar de todas as actividades na pista.

#### **2.1 Localização:**

O posto de direcção da prova deverá situar-se normalmente num edifício o mais próximo possível da linha de partida, e nunca acima do primeiro andar. Deverá ter uma saída independente para a pista ou para o acesso às boxes.

A sala deverá ultrapassar o alinhamento das boxes, assegurando um máximo de visibilidade sobre a pista e sobre a via de acesso às boxes. Estas condições conseguem-se quando a sala de controlo se situar numa das extremidades do edifício das boxes.

#### **2.2 Equipamento:**

Deverá existir no posto de direcção da prova:

- a) Um sistema telefónico ou equipamento electrónico de comunicações ligados aos postos de vigilância, aos principais postos de socorro e à rede geral do serviço;
- b) Um telefone e um fax ligados à rede pública;
- c) Um telefone interior ligado aos comissários que se encontram na pista;
- d) Um emissor/receptor de rádio para comunicar com os veículos e os postos equipados com o mesmo aparelho;
- e) Um microfone, ligado aos sistemas de altifalantes utilizados para se dirigirem ao público, às boxes (e Paddock), assim como a possibilidade de acesso ao sistema destinado ao público;
- f) Um receptor central de TV e um sistema de comando, se a pista estiver equipada com um sistema de circuito fechado de TV.
- g) Um grande plano do circuito que indique a localização de todos os serviços de segurança.

NOTA: todos os sistemas de comunicação utilizados durante uma prova deverão estar centralizados nesta sala.

#### **2.3 Procedimento:**

Antes da partida relativa a qualquer parte de uma prova ou em caso de reabertura do circuito, compete ao Director da Prova ou ao seu adjunto, o encerramento da pista, assegurando-se de:

- a) Que o percurso está desimpedido de qualquer obstáculo;
- b) Que todos os observadores, comissários, equipas de intervenção e respectivo material se encontram nas suas posições;

c) Que todas as vias de acesso e de saída da pista estão fechadas.

Neste sentido, deverá ser dada uma última volta de reconhecimento pelo veículo oficial, que ostentará uma bandeira vermelha ou luz vermelha.

Durante esta última volta de reconhecimento, deverão ser respeitadas as seguintes precauções:

— O veículo oficial que efectua o fecho do circuito nunca deve ultrapassar e tomar a dianteira relativamente a qualquer outro veículo que circule na pista, excepto se devidamente autorizado pelo Director de Prova;

— O responsável do veículo oficial, deve fazer um relatório pessoal da volta de fecho do circuito ao Director da Prova;

— No fim da prova ou se estiver prevista uma interrupção apropriada, o Director da Corrida, ou o seu adjunto, poderá efectuar a abertura da pista, dando a volta à mesma no veículo oficial, mostrando uma bandeira verde ou luzes verdes, para indicar que os veículos de serviço e os comissários de pista podem entrar no circuito para recolher o pessoal e o material, e para retirar os veículos avariados, etc.

Os outros deveres do Director da Corrida previstos neste Anexo, serão:

— Autorizar a utilização de todo o serviço de urgência considerado necessário, de acordo com o responsável deste serviço e a pedido dos Observadores;

— Exibir os sinais que lhe estão formalmente reservados;

— Fiscalizar, tanto quanto possível, a pista, a olho nu, ou, se esta estiver instalada, através de rede de televisão em circuito fechado;

— E garantir a existência de uma relação escrita de todas as informações dos observadores, com vista a que possam ser tomadas as medidas necessárias.

Também lhe compete, permanentemente, providenciar para que a competição se desenrole em conformidade com o Código Desportivo, o Regulamento-Tipo do Campeonato e, se aplicável, o regulamento particular da prova.

## **2.4 Pianha do Starter:**

Deverá ser instalada uma protecção eficaz entre o local do Starter da prova e os veículos que circulam na pista de modo a protegê-lo em caso de acidente durante a partida.

## **Art. 3 – Postos de Fiscalização**

Asseguram a fiscalização da pista e das zonas adjacentes. Estes postos, próximos da pista deverão, na sua mais simples concepção, dispor de uma área estável adequada, de modo a proteger os comissários e o equipamento das intempéries e dos veículos que correm na pista.

### **3.1 Número e Localização:**

O número e localização dos postos serão determinados em função das características do circuito, tendo em consideração que:

— Nenhum sector do percurso pode estar fora de observação;

— Cada posto deverá poder comunicar visualmente com o precedente e com o seguinte; se isto não se verificar, deverá ser colocado um posto suplementar ou de substituição, utilizando pessoal extra para responder a esta exigência;

— A distância entre os postos não deverá nunca ser superior a 500 m (sem ter em conta os postos suplementares);

— Todos os postos com mais de duas pessoas deverão poder comunicar verbalmente com a torre de controlo.

— Cada posto deverá ser assinalado por um painel, claramente visível a partir da pista, contendo um número por ordem crescente, a partir do primeiro posto colocado depois da linha de partida. (Sugere-se que o sistema de numeração seja feito em função do número das curvas, e décimas da distancia entre as mesmas; por exemplo 1,5 será o posto a meia distância entre as curvas 1 e 2);

— Qualquer modificação do número e do local dos postos deve ser comunicada à FIA.

### **3.2 Protecção:**

Os postos deverão estar situados de maneira a que o pessoal que nele se encontra não seja obrigado a agir sem protecção, salvo em caso de acidente.

De preferência, o posto oferecerá um tipo de protecção equivalente ao previsto para o público (ver Artigo 7.8 do Anexo O).

### **3.3 Equipamento:**

Em cada posto deverá existir:

Um sistema fiável de comunicação de duas vias com a Direcção da Prova bem como um sistema de reserva independente.

b) Um conjunto de bandeiras de sinalização composto de:

2 Amarelas

1 Amarela com riscas vermelhas

1 Azul

1 Branca

1 Verde

1 Vermelha

Todos os postos suplementares ou de substituição deverão estar igualmente equipados com um conjunto similar de bandeiras.

b) Alguns postos podem, a pedido do Director de Corrida, estar também equipados com a bandeira preta e a bandeira preta com círculo laranja.

Além disso, cada posto deve estar equipado com um painel, com 40 cm de altura, com as letras 'SC' escritas a negro, sobre um fundo branco medindo, no mínimo, 60 x 80 cm, para ser mostrado quando o Safety-Car se encontrar na pista.

c) Um recipiente de 15 litros e dois de 4 litros cheios de carbonato de cálcio ou de qualquer outro produto de peso similar, para absorver o óleo;

d) Duas vassouras muito duras e pás;

e) Três extintores portáteis, tendo cada um poder de extinção equivalente a um de BCF de 10 kg, além de equipamento complementar conforme especificado no ponto 8.3.1.

### **3.4 Pessoal:**

Cada posto principal será colocado sob a responsabilidade de um chefe de posto e do seu adjunto, ambos qualificados para as suas funções por passagem num exame especial, sob a supervisão da ADN.

Deverão ter à sua disposição, pessoas que tenham recebido formação de base para desempenho das tarefas de fiscalização.

O chefe de posto ou o adjunto deve manter-se em comunicação telefónica com a Direcção de Prova.

Recomenda-se que, pelo menos, um dos membros do posto esteja apto a prestar primeiros socorros.

No fim de uma prova, o pessoal não deve abandonar o posto antes da passagem do veículo oficial que abre a pista.

### **3.5 Tarefas:**

Cada posto deverá:

- Avisar os Condutores, por meio de sinalização, de qualquer perigo ou dificuldade que eles não possam prever (ver Art.º 4.º).
- Informar a Direcção da Corrida de qualquer incidente que ocorra nos limites de intervenção do posto, e propor a actuação dos serviços de urgências, se isso parecer necessário.
- Assegurar-se de que a corrida se desenrola de maneira equitativa do ponto de vista desportivo e transmitir à Direcção da Corrida qualquer comportamento perigoso ou anti-desportivo, sobretudo no que respeita ao Anexo “L” (Capítulo IV “Código de Conduta em Circuito”).
- Providenciar para que o sector da pista sob a sua responsabilidade esteja limpo e livre de obstáculos, tentando eliminar o óleo que se tenha espalhado, salvo se lhe for formalmente indicado o contrário (por ex. nos Grandes Prémios de F1), com a ajuda de produtos absorventes, de vassouras e de pás.
- Após o final de qualquer actividade na pista, continuar a controlar o seu sector da pista até a Direcção de Prova o informar de que todos os veículos de competição já abandonaram a pista.

### **3.6 Vestuário:**

Os Comissários não devem utilizar roupas de cores semelhantes às das bandeiras de sinalização, nomeadamente vermelho ou amarelo.

#### **Art.º 4 Sinalização**

No que respeita à sinalização do percurso, o Director da Corrida (ou o seu adjunto) e os postos de fiscalização devem apoiar-se principalmente na utilização de sinais para contribuir para a segurança dos condutores e fazer respeitar o regulamento.

Estes sinais são transmitidos, durante o dia, através de bandeiras de cores diferentes, complementados ou substituídos eventualmente, por sinalização luminosa.

Podem ser utilizados painéis pretos e brancos de dimensões semelhantes às das bandeiras para certos sinais, porém, estes devem ser claramente especificados nos regulamentos específicos da prova em questão.

À noite, as bandeiras podem ser substituídas, de preferência, por sinalização luminosa e por painéis reflectores, mas todos os condutores devem ser informados deste facto com antecedência.

Em provas nocturnas, em cada posto devem existir obrigatoriamente, luzes amarelas (ver parágrafo 4.2. e Art.º 12)

#### **4.1 Bandeiras:**

Dimensões – As dimensões mínimas das bandeiras de sinalização são 60 cm por 80cm; com excepção das bandeiras vermelha e de xadrez, que deverão medir 80 cm por 100 cm;

Cores: as cores das bandeiras deverão corresponder às seguintes referências de cor (Pantone):

<b>Bandeira</b>	<b>PANTONE</b>
Vermelha	<b>186C</b>
Amarela	<b>Yellow C</b>
Azul Claro	<b>298C</b>
Verde	<b>348C</b>
Preta	<b>Black C</b>
Laranja	<b>151C</b>

#### **4.1.1 Sinais de bandeiras utilizados pelo Director da Corrida ou pelo seu adjunto na linha de partida:**

##### a) Bandeira Nacional

Esta bandeira é normalmente utilizada para dar a partida de uma corrida.

O sinal de partida deve ser dado baixando a bandeira que, em provas com partida parada, não deverá ser levantada acima da cabeça antes de todos os veículos estarem imobilizados e, em nenhum caso, durante mais de 10 segundos.

Se por algum motivo a Bandeira Nacional não for utilizada, a cor da bandeira, que não poderá causar confusão com nenhuma das bandeiras descritas neste Capítulo), deve ser especificada no Regulamento Particular.

##### b) Bandeira Vermelha

Esta bandeira deverá ser agitada na linha de partida, assim que for decidido interromper uma sessão de treinos ou a corrida.

Simultaneamente, em cada posto de fiscalização à volta do circuito também deverá ser agitada uma Bandeira Vermelha.

A Bandeira Vermelha pode, de igual forma, ser utilizada pelo Director de Prova, ou alguém por ele nomeado, para “fechar” a pista (ver Art.º 2.3.c).

##### c) Bandeira de xadrez preta e branca

Esta bandeira deve ser agitada e significa o final de uma sessão de treinos ou de uma corrida.

#### d) Bandeira preta

Esta Bandeira deve ser utilizada para informar o Condutor em questão de que, deverá parar da próxima vez que se aproximar da entrada do Pit-Lane, na sua box ou do local designado no Regulamento Particular ou no Regulamento do Campeonato.

Se, por qualquer motivo, um Condutor não respeitar tal instrução, esta bandeira não deverá ser mostrada por mais de quatro voltas consecutivas.

A decisão de mostrar esta bandeira cabe exclusivamente ao Colégio de Comissários Desportivos e a Equipa em questão deverá ser informada de imediato.

#### e) Bandeira preta com disco laranja (de 40 cm de diâmetro):

Esta Bandeira deve ser utilizada para informar o Condutor em questão de que o seu veículo está com problemas mecânicos susceptíveis de constituir um perigo para ele ou para outros Condutores e significa que deverá parar na sua Box na passagem seguinte.

Assim que o problema mecânico estiver resolvido, e com o aval do Chefe dos Comissários Técnicos, o veículo poderá retomar a corrida.

#### f) Bandeira preta e branca dividida diagonalmente.

Esta Bandeira só deverá ser apresentada uma vez, como um sinal de advertência ao Condutor em questão, por condução anti-desportiva.

Estas três bandeiras [d), e) e f)] devem ser apresentadas imóveis e acompanhadas de um painel preto com o número branco que deverá ser apresentado ao condutor do veículo que possui o número apresentado. A bandeira e o número podem ser combinados num painel único.

Estas bandeiras [d), e) e f)] também podem ser apresentadas noutro ponto, para além da linha de partida, se o Director de Corrida o considerar necessário.

Normalmente, a decisão de apresentar as duas últimas bandeiras referidas em e) e f) cabe ao Director de Corrida; contudo pode ser tomada pelos Comissários Desportivos, desde que tal esteja previsto nos Regulamentos Particular e/ou do Campeonato. A Equipa em questão deve ser informada de imediato da decisão.

### **4.1.2 Sinalização por bandeiras a utilizar nos postos de vigilância**

#### a) Bandeira vermelha:

Esta Bandeira deverá ser apresentada agitada por indicação unicamente do Director de Corrida, assim que for necessário interromper uma sessão de treino ou uma corrida. Todos os Condutores devem abrandar imediatamente e prosseguir para o Pit-Lane (ou local previsto no Regulamento Particular) e devem preparar-se para parar, se necessário. É proibido ultrapassar.

#### b) Bandeira amarela

Este é um sinal de perigo e deve ser mostrado aos Condutores de duas maneiras, com os seguintes significados:

- Uma única bandeira agitada – reduza a sua velocidade, não ultrapasse e esteja preparado para mudar de direcção. Existe um problema na berma da pista e/ou numa parte da pista.
- Duas bandeiras agitadas – reduza a sua velocidade, não ultrapasse e esteja preparado para mudar de direcção ou parar. Existe um problema que bloqueia total ou parcialmente a pista.

Normalmente, as Bandeiras Amarelas só devem ser mostradas nos Postos de Comissários de pista que precedem imediatamente o local perigoso.

No entanto, em alguns casos, o Director de Corrida poderá indicar que sejam mostradas em mais de um posto que preceda o local perigoso.

As ultrapassagens estão formalmente interditas entre a primeira bandeira amarela e a bandeira verde que será exibida após o local do incidente.

As bandeiras amarelas não devem ser utilizadas no Pit-Lane, salvo em caso de incidente do qual os Condutores devam ser prevenidos.

#### c) Bandeira amarela com riscas vermelhas

Esta Bandeira deverá ser apresentada imóvel para informar os Condutores de uma deterioração das condições de aderência devido a óleo ou água sobre a pista, no sector a seguir à bandeira.

Esta Bandeira deve ser apresentada, pelo menos, (dependendo das circunstâncias) durante 4 voltas, a menos que as condições da pista, entretanto, voltem ao normal. Contudo, não é necessário que o sector, a seguir ao que apresenta esta bandeira, apresente uma bandeira verde.

#### d) Bandeira azul clara

Esta Bandeira é normalmente agitada para indicar ao Condutor que está prestes a ser ultrapassado. Não tem o mesmo significado durante o treino ou a corrida.

Em qualquer momento:

- Uma bandeira azul, imóvel, deverá ser mostrada a um Condutor que saia das boxes, se um ou dois veículos se aproximarem na pista.

Durante os treinos:

- Ceda a passagem a um veículo mais rápido que está prestes a ultrapassá-lo.

Durante a corrida:

- Esta Bandeira deverá ser apresentada a um veículo que esteja prestes a ser ultrapassado por um outro, que, através dessa manobra, passará a dispor – no mínimo – de uma volta de avanço sobre esse veículo; e quando mostrada, o Condutor em questão deverá permitir que o veículo que se encontra atrás de si o ultrapasse, logo que possível.

#### e) Bandeira branca

Esta Bandeira deverá ser agitada. É utilizada para informar um Condutor de que existe um veículo bastante mais lento na parte da pista controlada por este posto de vigilância.

#### f) Bandeira verde

Esta Bandeira deve ser utilizada para indicar ao Condutor que a pista está desobstruída e deverá ser agitada no posto de comissários imediatamente a seguir ao incidente que implicou a utilização de uma ou mais bandeiras amarelas.

- Também poderá indicar a partida de uma volta de aquecimento ou o início de uma sessão de treinos, se o Director da Corrida o considerar necessário.

## **4.2 Sinalização luminosa:**

A sinalização luminosa poderá ser utilizada para complementar ou substituir as bandeiras vermelha, amarela, verde, azul ou branca agitadas. Quando a sinalização luminosa é utilizada numa prova, a respectiva descrição deverá constar no Regulamento Particular e as seguintes exigências deverão ser respeitadas:

### **4.2.1 Propriedades das luzes**

- As luzes podem consistir em lâmpadas incandescentes ou em reflectores clássicos, ou apresentar-se sob a forma de painéis compostos por díodos electroluminescentes (Leds) ou por outros sistemas suficientemente luminosos e com capacidade para reproduzirem fielmente as cores;
- A sinalização luminosa deverá ter uma potência e dimensão suficientes para serem observadas sem risco de erro a partir de uma distância de 250 m em plena luz do Sol;
- Devem piscar alternadamente em ciclos de 3 a 4 Hz.
- O tipo de luzes utilizadas, quando accionado, deve dar luz instantânea, com reduzido ou nenhum tempo de reacção;
- Cada luz deverá proporcionar, no mínimo, um alcance visual de 70°.
- A iluminação de 360° não deve ser utilizada.
- De modo a obter-se um contraste máximo das cores, todas as luzes devem ser montadas sobre um fundo pintado a preto mate.
- As luzes devem estar equipadas com um “repetidor” de modo a poder informar o posto de comissários seguinte das luzes que estão a ser utilizadas.
- As luzes utilizadas devem possuir uma saturação de cor suficiente para as diferenciar claramente de uma outra cor, independentemente do tipo de luminosidade ambiente.

### **4.2.2 Posição das luzes**

- Normalmente, a instalação deverá incluir duas luzes de cada cor a utilizar:
- As luzes devem estar espaçadas, de forma a constituir um conjunto distinto de dois sinais luminosos intermitentes; não deverão aparentar ser apenas um;
- As luzes vermelha e amarela não deverão ser instaladas lado a lado;
- As luzes não deverão ser posicionadas num ângulo superior a 30° da linha de visão principal, a trajectória;
- As luzes devem ser reguladas segundo um ângulo tal, que a superfície máxima seja visível durante o mais longo período de tempo possível;
- As luzes devem estar equipadas com um sistema anti-reflexo para evitar que os raios de sol baixos provoquem perturbações.
- As luzes devem ser montadas sobre um fundo negro.

### **4.2.3 Comandos das luzes**

- Cada bandeira deverá ser representada por um conjunto de dois sinais luminosos intermitentes em alternância ou por um painel luminoso intermitente; o sinal azul à saída do Pit-Lane poderá consistir num único sinal luminoso intermitente;
- Se se considerar necessário agitar duas bandeiras amarelas, estas deverão ser mantidas;

- As luzes vermelhas só devem ser operadas pela Direcção de Prova;
- Todas as outras luzes poderão ser operadas pelos Comissários de pista e/ou pela Direcção de Prova;
- Se as luzes forem operadas localmente, cada caixa de controlo deverá ser concebida de modo a evitar a possibilidade de estas serem accionadas acidentalmente e devem estar equipadas com um sistema de repetidor;
- Deverá estar sempre disponível uma fonte alternativa de corrente.

#### **4.2.4. Outros tipos de sinalização luminosa**

Poderão ser utilizados painéis luminosos para representar visualmente a bandeira amarela com riscas vermelhas, o painel correspondente ao Safety-Car ou outros painéis que deverão ser mencionados no Regulamento Particular da prova.

#### **4.3 Luzes de Partida** *(excepto para os Campeonatos FIA com regulamentação específica)*

No caso de existência de sinalização luminosa para dar a partida parada em corridas em circuito, a instalação deve respeitar as seguintes exigências:

##### **4.3.1 Especificações da instalação correspondente às luzes de partida**

Todas as luzes de sinalização utilizadas para a partida de uma corrida deverão ser claramente visíveis para todos os condutores que se encontrem sentados no interior do seu veículo na grelha de partida, na posição normal de condução.

As luzes deverão ser instaladas por cima da pista, num pórtico colocado entre 10 e 25 metros após a linha de partida.

A fileira inferior de luzes deverá encontrar-se, pelo menos, a 4 m por cima da pista.

A disposição lateral das luzes deve ser definida de forma a assegurar uma visibilidade óptima a partir do conjunto da grelha de partida.

É recomendável respeitar a disposição das luzes descrita no documento da FIA intitulado “Sinais luminosos recomendados para as partidas paradas de provas em circuito” publicado no site da Internet da FIA. Em todos os casos, as luzes vermelhas e verdes deverão ser montadas directamente por cima uma da outra e as luzes amarelas intermitentes montadas por cima destas.

As luzes também devem ser tão grandes e brilhantes quanto possível, e, pelo menos, tão grandes e intensas como as luzes permanentes utilizadas para o controlo da circulação nas estradas públicas. Todas as luzes deverão ser duplas, para fazer frente à eventualidade de uma avaria, e ser accionadas por um duplo circuito de controlo (redundante). É vivamente recomendada uma alimentação auxiliar automática. Deverão ser instaladas luzes com repetidor a seguir ao pórtico.

O circuito comutador deverá permitir todas as combinações seguintes:

- Todas as luzes apagadas,
- Apenas as luzes verdes acesas;
- Apenas a (s) luz (es) vermelha (s) acesa (s);
- Luz vermelha substituída por luz verde (uma única operação de comutação);
- Apenas a (s) luz (es) amarela (s) intermitente (s);

- Luz (es) vermelha (s) e luz (es) amarela (s) intermitentes acesas em simultâneo (comutação separada);

#### **4.3.2. Comando das luzes de partida**

- Partida parada: é recomendável a utilização do documento intitulado “Race weekend light procedure” criado pela FIA em todas as provas com partidas paradas onde a instalação das luzes de partida o permita ou, no caso contrário, de fazer de forma a que o procedimento utilizado não entre em contradição com as disposições desse documento (por exemplo, em caso de utilização de uma combinação de luzes similar, mas com um significado diferente). Em todos os casos, o procedimento de partida deve ser claramente descrito no Regulamento Particular da Prova.

Na sua forma mais simples, as luzes de partida têm os seguintes significados:

Luzes VERMELHAS acesas: ficar imobilizado; pronto a partir.

Luzes VERMELHAS apagadas: começar a corrida.

Luzes AMARELAS intermitentes acesas: ficar imobilizado e desligar os motores (se estas luzes forem acesas depois das luzes vermelhas, as luzes vermelhas devem permanecer acesas).

O intervalo entre o tempo de acendimento das luzes vermelhas e a sua extinção deverá ser normalmente entre 2 e 3 segundos.

*1) O procedimento completo FIA está descrito no documento “Sinais Luminosos recomendados para as partidas paradas das provas em circuito” publicado no site da FIA (Sport) na Internet, em Regulamentos-Circuitos.*

*O Procedimento FIA, com a instalação necessária das luzes de partida, é obrigatório para as provas com partida parada do Campeonato do Mundo de Carros de Turismo da FIA e do Campeonato GT da FIA sob reserva de uma adaptação às suas exigências específicas no que diz respeito a horários.*

*1) Aplicação a partir de 1 Janeiro de 2009*

- Partida lançada: as luzes vermelhas estão acesas durante a volta de formação. O sinal de partida é dado através das luzes verdes de partida, desencadeadas sob o controlo do Starter e em substituição das luzes vermelhas. Se ocorrer um problema quando os veículos se aproximarem da Linha no final da volta de formação, as luzes vermelhas permanecem acesas.

#### **5. SAFETY CAR:**

a) O veículo deverá ostentar as palavras “SAFETY-CAR” em letras de dimensões idênticas às dos números de competição, na parte de trás e dos lados. Estará equipado com três luzes rotativas amarelas no tejadilho, sendo cada uma alimentada por um circuito eléctrico diferente. Será conduzido por um Condutor de circuito experimentado. Este terá ao seu lado um observador, capaz de reconhecer todos os veículos em competição, e que estará em contacto permanente, via rádio, com a Direcção da Corrida.

b) No máximo, 30 minutos antes da hora da partida da corrida, o Safety-Car assumirá a sua posição na parte da frente da grelha e permanecerá aí até ser dado o sinal de cinco minutos. Nesse momento, (excepto em aplicação do ponto m) abaixo) cobrirá uma volta completa do circuito e voltará a entrar no Pit-Lane. Se for autorizada uma sessão de treinos livres de 15 minutos em aplicação do regulamento do Campeonato ou da Prova em questão, o Safety-Car assumirá a sua posição na parte da frente da grelha, assim que a sessão de 15 minutos de treinos livres esteja concluída.

c) O “Safety-Car” poderá ser utilizado para neutralizar a corrida, por decisão exclusiva do Director da Corrida. Só será utilizado se os concorrentes ou oficiais se encontrarem em perigo físico imediato, em circunstâncias, que ainda assim, não justifiquem a paragem da corrida.

d) À ordem do Director da Corrida para utilização do “Safety-Car”, todos os postos de vigilância exibirão bandeiras amarelas agitadas e um painel com as letras “SC”, que deverão ser mantidos até ao fim da intervenção.

e) O “Safety-Car”, com as luzes rotativas amarelas acesas, partirá das boxes e entrará em pista independentemente da posição em que se encontrar o veículo que lidere a corrida.

f) Todos os veículos em competição alinharão em fila atrás do “Safety-Car”, a uma distância inferior a “cinco carros”. É absolutamente interdita, com as excepções seguintes, qualquer ultrapassagem enquanto os veículos não tiverem transposto a Linha (ou o ponto de partida seguinte do “Safety-Car”) após o regresso às boxes do “Safety-Car”. As ultrapassagens serão autorizadas nas condições seguintes:

- Se um veículo for convidado a ultrapassar pelo “Safety-Car”;
- De acordo com o disposto no ponto m) abaixo;
- Qualquer veículo que entre nas boxes poderá ultrapassar um outro veículo, ou o “Safety-Car”, depois de transposta a primeira linha do “Safety-Car”, como definido no ponto o) abaixo;
- Qualquer veículo que saia das boxes poderá ser ultrapassado por um outro veículo na pista antes de transpor a segunda linha do “Safety-Car”, como definido no ponto o) abaixo;
- No momento em que volta às boxes, o “Safety-Car” poderá ser ultrapassado por veículos na pista, depois de ter transposto a primeira linha do “Safety-Car”;
- Se um veículo reduzir a velocidade devido a um problema grave.

g) Quando o Director da prova o ordenar, o observador a bordo do “Safety-Car” utilizará uma luz verde, para fazer sinal de ultrapassagem a todos os veículos que se encontrarem entre o líder da prova e o “Safety-Car”. Estes veículos deverão continuar a circular a velocidade reduzida, sem se ultrapassarem, até atingirem novamente a fila de veículos que se encontra atrás do “Safety-Car”.

h) O “Safety-Car” deverá ser utilizado pelo menos até o líder da prova estar atrás deste e todos os outros veículos alinhados atrás dele (Ou, se existirem vários Safety-Car, todos os veículos no sector deste Safety Car).

Uma vez atrás do “Safety-Car”, o líder da corrida (ou o líder neste sector) deverá permanecer a uma distância inferior a cinco comprimentos de carro (excepto em aplicação do ponto j) abaixo) em relação ao Safety-Car e todos os outros veículos devem manter a formação, o mais cerrada possível.

i) Durante a intervenção do “Safety-Car”, os veículos em competição poderão parar na sua box, mas só poderão voltar à pista quando a luz verde, à saída das boxes, estiver acesa. Esta estará sempre acesa, excepto quando o “SC” e a linha de veículos que o seguem passarem, ou estiverem prestes a passar, pela linha de saída das boxes. Qualquer veículo que regresse à pista, deverá fazê-lo a velocidade apropriada, até atingir o final da fila de veículos que segue atrás do “Safety-Car”.

Em determinadas condições, o Director da Corrida poderá pedir ao “Safety-Car” para entrar nas boxes. Nesse caso, e desde que as luzes rotativas amarelas do “Safety-Car” permaneçam acesas, todos os veículos deverão segui-lo em direcção às boxes, sem se ultrapassarem.

Qualquer veículo que entrar nas boxes nestas condições poderá parar na garagem atribuída à sua equipa.

j) Assim que o Director da Corrida decidir dar por terminada a intervenção do “Safety-Car”, este deverá apagar todas as luzes rotativas amarelas, o que constituirá um sinal para os condutores de que voltará a entrar nas boxes no final dessa mesma volta. Nesse momento, o primeiro veículo da fila atrás do “SC” poderá impor a velocidade e, se necessário, posicionar-se a mais de 5 comprimentos de carro do “Safety-Car”.

Quando o “Safety-Car” se aproximar da entrada das boxes, as bandeiras amarelas e os painéis “SC” dos postos de vigilância deverão ser retirados e substituídos pelas bandeiras verdes agitadas, estando as luzes verdes acesas na Linha. Estas bandeiras serão exibidas durante uma volta, no máximo.

k) Cada volta concluída enquanto o “Safety-Car” estiver a ser utilizado, contará como uma volta da corrida.

l) Se a corrida terminar quando o “Safety-Car” ainda se encontra na pista, este voltará às boxes no final da última volta e será mostrada a todos os veículos a bandeira de xadrez, segundo o procedimento normal, não havendo autorização para ultrapassagens.

m) Em circunstâncias excepcionais, a partida da corrida pode ser dada atrás do “Safety-Car”. Nesse caso, as luzes rotativas amarelas estarão acesas em permanência antes do sinal de um minuto. É o sinal para os Condutores de que a partida será dada atrás do “Safety-Car”.

Quando as luzes verdes se acenderem, o “Safety-Car” sairá da grelha de partida, seguido de todos os veículos, pela ordem em que se encontravam na grelha de partida, a uma distância inferior a cinco comprimentos de carro.

Não existirá nenhuma volta de formação e a corrida começará quando as luzes verdes forem acendidas.

São permitidas as ultrapassagens, mas apenas durante a primeira volta, se um veículo se atrasar ao deixar a sua posição na grelha de partida e se os veículos que seguem atrás deste não puderem evitar ultrapassá-lo sem provocar grandes atrasos no resto do pelotão.

Neste caso, os pilotos só podem ultrapassar para restabelecer a ordem de partida inicial.

Um Condutor que se tenha atrasado ao abandonar a grelha de partida não pode ultrapassar um outro veículo em marcha se tiver ficado imóvel após a transposição da Linha pelos outros veículos, e deve manter-se no fim da fila de veículos, que seguem atrás do Safety-Car.

Se houver vários condutores nesta situação, estes devem manter-se no final da fila de veículos, segundo a ordem pela qual partiram da grelha.

Será aplicada uma penalização a qualquer Condutor que, segundo o parecer dos Comissários Desportivos, tiver ultrapassado, sem necessidade, um outro veículo durante a primeira volta.

*NOTA: Um “Safety-Car” pode ser utilizado como “viatura oficial” para uma partida lançada de acordo com o Artigo 91 do Código: neste caso, o regulamento particular no que diz respeito à partida, aplicar-se-á à viatura até que esta retome a sua função de “Safety-Car” depois de ter sido dada a partida.*

n) Só existirá um Safety-Car em serviço de cada vez, excepto nos circuitos com um comprimento superior a 7 km, relativamente aos quais a FIA poderá autorizar outros Safety-Car colocados à mesma distância em todo o circuito.

Quando forem autorizados vários Safety-Car, são aplicadas as seguintes condições:

- O ponto de partida de cada Safety-Car deverá ser anunciado a todos os Condutores.
- Quando os Safety-Car abandonarem o circuito, acender-se-ão luzes verdes na Linha e nos respectivos pontos de partida.

Todos os postos de vigilância deverão exibir, então, uma bandeira verde.

As bandeiras verdes serão retiradas após uma volta.

o) Nos circuitos em que os procedimentos do Safety-Car devem ser aplicados, devem ser traçadas duas “Linhas do Safety-Car” contínuas, de 20 cm de largura, com tinta anti-derrapante, de um lado ao outro da pista e das vias de acesso e de saída das boxes, perpendicularmente ao eixo longitudinal da pista, nos seguintes locais:

- Linha 1 do Safety-Car: no ponto onde se considerara razoável autorizar um veículo que entre nas boxes a ultrapassar o Safety-Car ou qualquer outro veículo concorrente que permaneça na pista.

Trata-se igualmente do ponto onde os veículos em competição podem ultrapassar o Safety-Car enquanto este voltar às boxes, no final de uma intervenção.

- Linha 2 do Safety-Car: no ponto onde os veículos que saem das boxes devam circular a uma velocidade similar à dos veículos em competição na pista.

Um veículo que se encontre na pista pode, assim, ultrapassar um veículo que saia das boxes antes de atingir esta linha, mas nenhuma ultrapassagem é autorizada posteriormente.

## Capítulo 3 – Serviços de Emergência

### 6. INTERVENÇÃO NA PISTA

Cabe aos comissários de pista efectuar a primeira intervenção em caso de acidente, sempre sob controlo do chefe de posto ou do seu adjunto, que deve tomar todas as medidas necessárias com vista a garantir a segurança física dos seus homens por meio de sinais, previamente definidos, no sentido de se desimpedir a pista cada vez que um veículo se aproxima e por meio de uma bandeira amarela.

#### 6.1. Se um veículo pára:

Se um veículo pára na pista, ou se a abandona, o primeiro cuidado dos Comissários de Pista nesse sector deve ser o de o levar para um local seguro.

Nenhum Condutor tem o direito de recusar a autorização para que o seu veículo seja removido da pista; deve contudo fazer tudo o que estiver ao seu alcance para facilitar a manobra, assim como obedecer às instruções dos Comissários de pista. Uma vez colocado o veículo num local seguro, pode então, se a regulamentação específica da prova o permitir, trabalhar no veículo de modo a poder retomar a prova.

Neste tipo de casos, os reboques e guas não poderão intervir sem que o Condutor manifeste claramente a sua intenção de abandonar.

É desejável que o Condutor permaneça junto do veículo até ao final da corrida, ou pelo menos que informe o Chefe de Posto de qual a melhor maneira de içar ou rebocar o seu veículo de volta às boxes.

#### 6.2 Em caso de acidente:

**6.2.1 Primeira intervenção:** sempre que se produzir um acidente, o posto de vigilância deverá imediatamente avisar a Direcção de Prova de modo a accionar os procedimentos especificados no Plano de intervenção contra Incêndio e Intervenção Médica.

Imediatamente, pelo menos, dois Comissários de Pista, cada um munido de um extintor, devem dirigir-se ao local para:

- Ajudar a apagar o fogo (ver capítulo 8 — combate a incêndios);
- Ajudar o Condutor, se isso for possível, tendo sempre presente que a primeira intervenção médica deve ser efectuada pelo serviço médico e que o Condutor não deve ser deslocado se estiver ferido;
- Limpar a pista de destroços, óleo, etc.
- Informar o chefe de posto da necessidade de serviços de intervenção suplementares (ver 8.2— *combate a incêndios*; 9.4— *Serviço médico*; 10— *Desencarceramento*);
- Se o Condutor estiver aparentemente ileso ou apenas ligeiramente ferido e se não for chamado um médico, o chefe de posto deverá informar a Direcção da Prova a esse respeito, para que possam ser dadas instruções.

#### 6.2.2 Segunda intervenção:

Se necessário, deverá ser enviado imediatamente um dispositivo móvel de combate a incêndios para o local pela Direcção de Prova.

Se houver confirmação de feridos no local de um acidente, os veículos medicalizados e de desencarceramento necessários, deverão ser enviados ao local de imediato.

### **6.3 Vestuário:**

Todo o pessoal de intervenção deverá estar vestido com roupa resistente ao fogo, que proteja todas as partes do corpo, incluindo a cabeça, o rosto e os olhos.

## **Art.º 7 Veículos de Intervenção**

### **7.1 Definição:**

Os veículos de intervenção constituem um elemento essencial do equipamento de urgência de um circuito e transportam os meios especializados que possam ser necessários na sequência de qualquer acidente na pista, nas boxes ou no parque dos concorrentes.

### **7.2 Funções:**

- a) Combate a incêndios: desempenhar o papel de segunda intervenção, com meios para extinguir completamente um incêndio.
- b) Médico: poder assegurar a reanimação e estabilizar o estado de um Condutor ferido;
- c) Desencarceramento: dispor de meios e equipamentos necessários à libertação de um Condutor de dentro de um veículo danificado;
- d) Extração (obrigatório em algumas provas – ver Art.º 9.1).

Poder extrair um piloto ferido do seu veículo, numa condição de imobilização da coluna vertebral.

Caberá à ADN e aos responsáveis do circuito designar estes veículos para uma só função ou para uma combinação de funções, sempre na condição de os veículos em questão poderem chegar a qualquer local do circuito em tempo apropriado e que possuam a bordo o pessoal especializado e o equipamento especificado em 8.3.1 para a combate a incêndios, em 9.4 para os socorros médicos e/ou em 10.2 para o desencarceramento.

Considera-se essencial que os concorrentes sejam seguidos durante a primeira volta de uma prova por um veículo medicalizado, o que os veículos de combate a incêndios/desencarceramento suficientemente rápidos também o poderão fazer.

Se a velocidade destes veículos ou o comprimento do circuito os impedir, por razões práticas de dar uma volta completa, estes devem seguir os concorrentes durante tanto tempo quanto possível e, depois, retomar os seus postos.

## **Art.º 8 Serviços de Combate a incêndios**

### **8.1 Definição:**

Este serviço tem por objectivo combater os incêndios resultantes de acidentes ocorridos na pista, nas boxes ou no Paddock.

Será previsto pelos organizadores um serviço independente para todas as outras zonas, em cumprimento das normas públicas vigentes.

### **8.2 Organização:**

Antes de tudo, recorda-se que, em qualquer operação de combate a incêndios, o factor decisivo reside no pessoal e não será demasiado insistir na importância da formação do mesmo.

O procedimento do combate a incêndios deve responder a 2 imperativos:

- Apagar o incêndio e isolar o Condutor do mesmo;
- Estar munido de meios eficazes e apropriados para extinguir completamente o fogo.

A experiência e os testes demonstram que a intervenção inicial mais eficaz e ao mesmo tempo mais prática pode efectuar-se em dois tempos e que, embora o equipamento e o método possam variar conforme os circuitos, deverão ser satisfeitos os critérios da 1.<sup>a</sup> e da 2.<sup>a</sup> intervenção:

**1.<sup>a</sup> Intervenção:** o mais rápido possível, tendo em conta as circunstâncias, nos 15 segundos imediatos ao acidente susceptível de provocar um incêndio, pelo menos 2 bombeiros munidos de extintores portáteis devem chegar ao local, seja qual for a sua localização no circuito. Deverão ser capazes de intervir com os meios apropriados para livrar do fogo o habitáculo do veículo.

**2.<sup>a</sup> Intervenção:** a localização dos serviços de emergência deve ser calculada para que, idealmente nos 60 segundos a seguir ao acidente, as condições de salvamento do condutor possam ser reunidas.

**3.<sup>a</sup> Intervenção:** chegada de dispositivos suplementares, se necessário.

Não é demais insistir no facto de que a 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> intervenções devem estar completamente integradas, pois a eficácia dos extintores portáteis, na 1.<sup>a</sup> intervenção, pode ser limitada.

## 8.3 Equipamento

### 8.3.1 Equipamento ao longo da pista:

Ao longo de todo o circuito, de 300 em 300 metros, deverão estar posicionados operadores, de ambos os lados da pista, cada um com um extintor portátil. Este intervalo é o máximo aceitável.

Se for impossível ou impraticável utilizar os 2 lados da pista, podem ficar todos dispostos de um só lado, mas neste caso a distância máxima entre os operadores será de 150 metros.

É recomendável que se preveja um extintor portátil (sem operador) a cada 50 metros.

Todos estes pontos equipados com extintores deverão ser indicados aos condutores em pista através de painéis com um mínimo de 25cm x 25 cm, pintados de cor-de-laranja fluorescente (cor de referência recomendada: Pantone 15-1364 TC, "Laranja"), estes painéis deverão ser instalados em locais claramente visíveis, perpendiculares à primeira linha de protecção a uma altura de aproximadamente 2 m acima do solo.

Os postos de vigilância deverão estar equipados com extintores suplementares de reserva.

Será igualmente necessário prever equipamentos móveis, rápidos, dispostos ao longo do percurso, cada um com um mínimo de 2 homens, para assegurar o desenrolar da 2.<sup>a</sup> operação.

Estes homens deverão dispor de equipamento necessário para a extinção total de um incêndio de 180 litros de gasolina (isto implica um débito contínuo suficiente, não só para extinguir o fogo, mas também para evitar uma possível reactivação do mesmo).

**Equipamento complementar:** os postos de vigilância, bem como os veículos, deverão ter os seguintes equipamentos complementares:

- a) Utensílios para virar um veículo que tenha capotado: *ex. cordas, ganchos e alavancas longas;*
- b) Cobertores resistentes ao fogo (1,80 m x 1,80m - mínimo);
- c) Luvas resistentes ao fogo forradas de alumínio;
- d) Corta-metals ou aparelhagem hidráulica para dobrar a chapa e outras ferramentas adequadas à libertação das pessoas presas na carroçaria danificada;

### **8.3.2 Equipamento na zona de reabastecimento:**

Além de extintores portáteis (um por box) recomenda-se a instalação, de 6 em 6 boxes, de pelo menos um aparelho de 2 cilindros com capacidade de 30 kg cada, cuja mangueira tenha o comprimento equivalente a dois terços da distância que o separa do aparelho seguinte.

No centro da área das boxes deverá existir um equipamento suplementar, como especificado no ponto 8.3.1.

***N.B.:** Não deverá ser permitido guardar carburante nas boxes, salvo se de acordo com as condições previstas no regulamento da prova.*

### **8.3.3 Equipamento no Paddock:**

No Paddock e nas zonas utilizadas pelos veículos de competição ou de assistência, deverá estar previsto um número suficiente de extintores portáteis e estas zonas deverão ser de fácil acesso aos equipamentos móveis.

### **8.4 Serviço de combate a incêndios para provas de Montanha:**

Todos os postos de vigilância devem estar equipados com três extintores portáteis de 10 litros e um cobertor resistente ao fogo.

Se a distância entre Postos for superior a 400m ou mais, deverá ser colocado um extintor a cada 200m.

O organizador deverá ter à sua disposição um veículo de intervenção rápida equipado com o seguinte:

- Vestuário resistente ao fogo;
- Cobertores resistentes ao fogo;
- Gancho;
- Tesouras;
- Equipamento de corte a oxi-acetileno;
- Dois extintores portáteis;
- Qualquer outro equipamento considerado útil para uma intervenção de emergência rápida e eficaz;
- Um Médico especializado em reanimação;

Equipamento suplementar de intervenção e desencarceramento será colocado em postos de emergência, escolhidos de acordo com o comprimento do percurso; no mínimo, 1 por cada 3 km com uma guarnição de 5 elementos.

### **8.5 Serviço de combate a incêndios para provas de Dragsters:**

Este serviço deve estar em conformidade com as normas de combate a incêndios estipuladas de 8.1 a 8.3, tendo em linha de conta o facto de o comprimento da pista facilitar a intervenção.

Deverão existir, no mínimo, dois aparelhos móveis com capacidade para transpor o terreno da pista em causa.

## 8.6 Produto extintor:

Na escolha dum produto extintor, deverão ter-se em consideração os seguintes factores: eficácia, rapidez, ausência de resíduos escorregadios, influência mínima sobre a visibilidade, valor de toxicidade baixo.

Qualquer produto extintor utilizado deve ter uma eficácia comparável à dos seguintes produtos de Halon.

Fórmula	Ponto de ebulição	Densidade do líquido	Tensão do vapor	Estado	Toxicidade	Mistura com gasolina
CBrClF <sub>2</sub> Difluorocloro bromometano (BCF)	- 4	1.83	3	Gasoso	Aceitável	Satisfatório

## 9. Serviços Médicos

Generalidades:

Os Serviços médicos de pista deverão estar em conformidade com as prescrições contidas no presente Capítulo. Deverão, ainda, responder às disposições legais em vigor em cada país em questão.

Estas prescrições aplicam-se a todas as provas internacionais.

Não se aplicam aos testes privados, que serão objecto de uma recomendação específica (ver 9.4).

A presença de um Delegado Médico FIA é obrigatória em todas as provas do Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA, do Campeonato do Mundo de Rallyes da FIA, do Campeonato GT da FIA e do Campeonato do Mundo de Carros de Turismo da FIA.

Para todos os outros Campeonatos da FIA pode ser previsto um Delegado Médico FIA.

No ponto 9.5. estão reunidas informações médico-técnicas e instruções práticas indispensáveis, assim como numa tabela recapitulativa no final do presente capítulo.

### 9.1 Médico Chefe

Um **MÉDICO-CHEFE** deve ser reconhecido pela sua ADN e sob a autoridade do Director de Corrida. O seu nome deve constar no Regulamento Particular da prova.

O Médico-Chefe tem autoridade sobre o recrutamento, a implementação, o funcionamento, o desenvolvimento dos serviços de socorro e sobre as evacuações. Em consequência, todo o pessoal médico e paramédico, incluindo aqueles que sejam, directa ou indirectamente, recrutados pela ADN, estão sob alçada da sua decisão.

Salvo em casos excepcionais, durante o desenrolar de uma prova ou dos treinos que a precedem, o Médico-Chefe deve permanecer junto à Direcção da Prova para facilitar a concertação e a colaboração com o Director de Prova em caso de acidente. Ele poderá ser momentaneamente substituído por um Adjunto, cujo nome, a este título, deve igualmente constar no Regulamento Particular da prova em questão.

De qualquer forma, deverá manter-se sempre contactável. Consequentemente, os organizadores devem obrigatoriamente disponibilizar-lhe todos os meios materiais e administrativos necessários ao bom desenrolar da sua missão.

Para o Campeonato do Mundo de Fórmula UM da FIA, o Campeonato GT da FIA, o Campeonato do Mundo de Veículos de Turismo da FIA e o Campeonato do Mundo de Ralis da FIA, a nomeação dum novo Médico-Chefe deve ser submetida, o mais tardar 6 meses antes da respectiva prova, ao parecer conjunto de:

- Presidente da Comissão Médica da FIA;
- Director dos Assuntos Médicos da FIA
- Secretário-Geral da FIA Sport;
- Delegado Médico do Campeonato **em questão.**

As candidaturas devem ser apresentadas à FIA Sport pela respectiva ADN com o parecer (no caso aplicável) do seu representante na Comissão Médica da FIA.

Cada candidatura deve ser acompanhada de:

- Curriculum vitae profissional;
- Curriculum vitae de “Desporto Automóvel”, mencionando as funções e as responsabilidades anteriores nesta modalidade desportiva.

Todo o candidato deve ser autorizado a exercer a medicina no país onde se desenrola a prova respectiva.

A aprovação é concedida sob reserva do cumprimento do programa de formação abaixo descrito.

O primeiro ano deve ser considerado como probatório.

Programa de Formação:

a) Conteúdo

- A presença no Seminário Bienal de Médico-Chefe da FIA:

- Antes de exercer as suas funções, o futuro Médico-Chefe deverá receber uma formação específica na ocasião de uma prova da mesma disciplina, que aquela para a qual é proposto. O local desta formação será determinado em função da geografia, mas também da personalidade do Médico Instrutor que deverá ele mesmo: ser Médico-Chefe após um mínimo de cinco anos consecutivos na mesma disciplina e ter o aval da Comissão Médica da FIA.

Esta formação é normalmente prevista durante uma prova.

Todavia, e a pedido do Médico Instrutor, ela poderá ser duplicada. Ela decorrerá num outro local, mas sempre nas mesmas condições.

No decurso da primeira prova, na qual participe a título oficial, o postulante Médico-Chefe será assistido no conjunto das suas funções, segundo as modalidades seguintes:

- Para a F1 e em associação com o delegado Médico FIA, seja **Director dos Assuntos Médicos da FIA**, seja pelo Médico Instrutor do ou dum dos GP onde se desenrolará o estágio de formação, seja por um outro Médico-Chefe designado pela Comissão Médica da FIA.

- Para o Campeonato GT FIA e CMVT, pelo Delegado Médico da prova ou **Director dos Assuntos Médicos da FIA.**

- Para o CMR, pelo Delegado Médico do CMR ou por um outro Médico-Chefe designado pela Comissão Médica da FIA.

b) Campo de Aplicação:

- Ainda que a presença no Seminário de Médicos-Chefe da FIA seja sempre obrigatória, o programa de formação pode ser aplicado parcialmente (por decisão das pessoas cuja opinião conjunta seja solicitada) nos seguintes casos:

Para a F1, o candidato que tenha exercido no decurso dos últimos cinco anos, e no mínimo por duas vezes as funções de:

- Médico-Chefe de F1;
- Médico-Chefe Adjunto de F1;
- Médico-Chefe de um outro Campeonato FIA (actualmente CMVT, GT FIA).

Para o CMVT e Campeonato GT FIA, mesmas condições, mais a possibilidade de ter sido Médico-Chefe Adjunto para o CMVT ou o Campeonato GT FIA.

Para o CMR, candidato que tenha sido no decurso nos últimos cinco anos e ao menos duas vezes:

- Médico-Chefe CMR;
- Médico-Chefe Adjunto CMR;
- Médico-Chefe titular de um Rali incluído pela primeira vez no CMR.

Em todos os outros casos, o programa de formação aplicar-se-á na totalidade.

## **9.2 Principais outros elementos dos serviços médicos para todas as provas em circuitos:**

### **PARA A PISTA:**

- Veículos de intervenção médica (ver igualmente o ponto 9.5): devem ser previstos em todos os casos e adaptados ao terreno.

O seu número é determinado pelo comprimento e pelas dificuldades do circuito.

Deverão estar equipados para urgências circulatórias e respiratórias.

Excepto para as provas de Autocross e de Rallycross, o ou um dos veículos de intervenção médica, deverá ter capacidade para acompanhar a primeira volta de cada prova.

Para o Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA (e eventualmente o Campeonato GT da FIA e o Campeonato MVT da FIA), está previsto um veículo dito veículo médico FIA com capacidade para acompanhar a primeira volta e que deverá possuir 4 portas e lugares para três pessoas no mínimo.

Recomenda-se vivamente a existência de um compartimento de segurança e arneses completos.

O equipamento de um veículo de segurança é composto por:

- Um médico formado em reanimação;
- Um condutor qualificado;
- Eventualmente um médico-assistente;

- O médico do veículo de intervenção que deve acompanhar a primeira volta: deve possuir formação em reanimação, de acordo com as normas do país em questão ou, caso aplicável, de acordo com normas de referência.

O condutor deste veículo deve ser bastante experiente.

No veículo médico da FIA, além de um médico designado pela FIA, deve estar presente um médico com formação em reanimação autorizado a exercer no país organizador.

O condutor deve ser um profissional adequado.

- Equipas de extracção (ver igualmente 9.5): cuja missão consiste em libertar do respectivo veículo qualquer condutor acidentado incapaz de o fazer sem ajuda externa. O número destas é determinado pela extensão e as dificuldades do percurso. Para os Campeonatos do Mundo de Fórmula Um da FIA, o Campeonato GT da FIA e o Campeonato MVT da FIA, são necessárias, no mínimo, 2 equipas (salvo em caso de derrogação), 3 para os circuitos com mais de seis quilómetros.

Cada uma delas será composta por um número suficiente de pessoas, podendo contar com um ou dois médicos.

De qualquer forma, no terreno, deve obrigatoriamente ser acompanhada e dirigida por um médico com formação em reanimação.

- Uma unidade de reanimação (ver igualmente 9.5): é necessária em todos os casos e deverá ter capacidade para receber, em simultâneo, os feridos com ferimentos leves e os que necessitem de cuidados intensivos.

Salvo em caso de derrogação justificada, o centro médico permanente é necessário para as provas do Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA, do Campeonato GT da FIA e do Campeonato MVT da FIA; recomenda-se vivamente para todos os circuitos permanentes.

- Antes da construção ou da modificação de um centro médico permanente, para o Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA, o Campeonato GT da FIA e do Campeonato MVT da FIA, os planos deverão ser aprovados pela FIA (ver 9.5 para as especificações). Deverá ser efectuada uma inspecção médica prévia à entrada em funcionamento do mesmo;

- A equipa médica do centro permanente, ou não, deverá, por ocasião dos Campeonatos do Mundo de Fórmula Um da FIA, Campeonato GT da FIA e Campeonato MVT da FIA ser composta, pelo menos, por 2 médicos com formação em reanimação, pelo menos 2 cirurgiões competentes em ráquis e traumatologia.

- Um destes 4 especialistas deverá ser competente para prestar os primeiros socorros a grandes queimados.

Nos outros casos, quer o centro seja provisório ou permanente, é exigida a presença de um médico com formação em reanimação, a equipa multidisciplinar acima descrita é aconselhada.

- Médicos “a pé”: pode ser prevista, pelo Médico-Chefe da prova, a presença de médicos ou paramédicos “a pé”, posicionados em diferentes postos de observação do circuito. No Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA, Campeonato GT da FIA e Campeonato MVT da FIA, a sua presença é necessária no *Pit-Lane* e cada equipa é composta por um médico e um paramédico.

- Combinações médicas regulamentares: para o Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA, Campeonato GT da FIA e Campeonato MVT da FIA.

Estas combinações são necessárias para todos os médicos e paramédicos que intervêm na pista (excepto as ambulâncias). São aconselhadas nas outras modalidades.

Disposições para o Campeonato do Mundo de F1 da FIA, o CMVT e o Campeonato GT da FIA para evacuar um ferido para o hospital

Deverão estar presentes no local:

a) Em todos os casos, duas ambulâncias estacionadas no centro médico.

Pelo menos umas delas deverá estar, no momento de ser utilizada, medicamente equipada (pessoal e material) para um transporte sob cuidados intensivos.

b) Em todos os casos, um helicóptero medicamente equipado no momento da sua utilização para um transporte sob cuidados intensivos e conforme as normas exigidas pela autoridade aeronáutica do país em questão.

Deve estar presente pelo menos uma hora antes do início de qualquer sessão e não deve deixar o seu local de estacionamento sem a autorização do Director de Prova sob consulta do Médico Chefe.

No caso da saída do helicóptero para evacuação de um ferido, tanto a corrida como os treinos, livres ou cronometrados, não podem ser retomados até ao seu regresso ou antes da chegada de outro helicóptero operacional.

Por razões excepcionais submetidas à apreciação da Comissão Médica da FIA ou de um seu representante, um circuito pode ser dispensado da presença no local de um helicóptero e sob as seguintes condições:

- É exigido um helicóptero em stand by;
- Salvo em caso de força maior, o tempo necessário para alcançar um hospital que conste no questionário médico da prova e aprovado pelo controlo médico da FIA não deverá, quaisquer que sejam as condições de circulação, ultrapassar 20 minutos;
- Deverá estar prevista uma escolta policial;
- O hospital deverá ser um dos propostos no questionário médico da prova.

Utilização dos meios de evacuação:

a) Em caso de acidente, sob decisão do Médico Chefe e de acordo com o estado do ferido, uma evacuação pode ser efectuada:

- Por uma ambulância standard;
- Por uma ambulância equipada para cuidados intensivos;
- Por um helicóptero equipado para cuidados intensivos.

b) No que diz respeito à utilização do helicóptero, razões, particularmente climatéricas, poderão condicionar a sua partida ou o seu regresso. Em todo o caso e após acordo entre:

- O Médico Chefe;
- O Delegado Médico da FIA;
- O Director da Prova,

uma prova em curso ou interrompida pode continuar ou ser retomada, se forem respeitados os seguintes princípios:

- Existência de um hospital (que deverá ser sistematicamente mencionado no questionário médico da prova) e que disponha de um centro de apoio técnico em conformidade com as normas exigidas pela FIA e para o qual, salvo caso de força maior, a duração do transporte em ambulância seja inferior a 45 minutos, quaisquer que sejam as condições de circulação.

Independentemente do tipo de evacuação, terrestre ou aérea, qualquer ferido cujo estado necessite de cuidados intensivos deverá ser acompanhado até ao hospital por um médico com formação em reanimação.

- Meios de comunicação: todos os elementos que compõem o serviço médico (veículo de intervenção, extracção, ambulâncias, médicos “a pé”, helicóptero, centro médico) deverão poder comunicar entre si através de uma rede, de preferência, própria do serviço médico.

- Formalidades administrativas: em todos os casos, estabelecimento de contacto com as autoridades locais ou, se tal não for possível, com uma organização privada para prever um plano de emergência em caso de acidente massivo ou de tal intensidade que exceda as possibilidades do serviço médico no local.

Para o Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA, Campeonato GT da FIA e Campeonato MVT da FIA:

a) Envio à FIA, sob a responsabilidade da ADN, do questionário médico. Prazo atribuído: no máximo, dois meses antes da data da prova,

b) Redacção de um plano de emergência que inclua os meios e os locais de estacionamento dos serviços de emergência, as instruções em caso de acidente, as evacuações para o exterior,

c) Menos de dois meses antes de uma prova, qualquer alteração de hospital de destino é proibida e poderá ser sancionada,

d) Pelo menos 15 dias antes da prova, o Médico-Chefe adverte por escrito os hospitais seleccionados. É solicitada uma resposta por escrito, precisando as horas em que um responsável por traumatologia, urgência abdominal e vascular deverá estar de serviço,

Em todos os outros casos b) e d), são aconselháveis:

- Um exercício de segurança: para o Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA, Campeonato GT da FIA e Campeonato MVT da FIA. Aconselhável nos restantes casos. As equipas de extracção devem participar neste exercício.

### **PARA O PÚBLICO:**

Um serviço médico diferente e complementar do serviço de pista, em conformidade, para cada ADN envolvida, com a legislação em vigor.

Se o serviço médico destinado ao público for prestado por uma organização diferente do da pista, continua a ser supervisionado pelo Médico-Chefe da Prova.

Nenhum veículo vinculado a este serviço público deve entrar na pista sem a autorização da Direcção da Corrida.

### **9.3 Principais outros elementos dos serviços médicos para as provas de ralis, Ralis Todo-o-Terreno, Dragsters e corridas de Montanha (Consultar também o Capítulo 4, artigos 13, 14, 15)**

- Uma equipa de extracção: necessária para as corridas de Dragsters, desejável para as corridas de montanha.

## **PARA O PERCURSO:**

- Médicos ou paramédicos “a pé”: segundo apreciação dos Médico-Chefe; desejável para as corridas de montanha ou de Dragsters.
- Veículos de intervenção médica: necessários em todos os casos e adaptados ao terreno. O seu número é determinado pela natureza, a extensão e as dificuldades da modalidade em questão.
- Corridas de montanha: 1 veículo,
- Dragsters: 1 veículo,
- Provas especiais de ralis dos Campeonatos da FIA: no mínimo, 1 veículo para cada porção de 15 km de prova especial. Quando a velocidade média do concorrente mais rápido (baseada na média dos ralis do ano anterior) for inferior a 75 km/h, deve ser analisada a duplicação de veículos e o seu número e/ou posicionamento modificados, se necessário, para que se obtenham tempos de intervenção comparáveis aos das provas especiais mais rápidas.

Além disso, se a natureza do terreno, as condições climáticas ou as circunstâncias particulares o exigirem, esta distância poderá ser modificada por proposta conjunta do Médico-Chefe e do Responsável pela Segurança (do Delegado Médico da FIA e do Delegado de Segurança da FIA no caso de um rali do Campeonato do Mundo), durante a aprovação do plano de segurança. Estas disposições são aconselháveis para todos os ralis.

- Ralis Todo-o-Terreno: o número de veículos é determinado pela extensão total da etapa e a extensão do percurso nocturno.

Estes veículos de intervenção deverão, em todos os casos, estar equipadas para fazer face a urgências respiratórias e cardiovasculares (ver lista de material 9.5).

A equipa deve ser composta, no mínimo, por um médico com formação em reanimação, por um condutor e por um paramédico (o condutor pode ser o médico ou o paramédico).

Nas Provas Especiais dos ralis dos Campeonatos da FIA e com a excepção do veículo de intervenção posicionada junto ao local de partida, o médico poderá ser substituído por um paramédico cuja qualificação para os procedimentos de reanimação cardiovascular, respiratória e a prática de intubação sejam certificadas por um diploma oficial no país em que exerce e desde que o eventual ferido seja examinado por um médico com formação em reanimação antes de qualquer evacuação para o hospital.

Nos ralis do Campeonato do Mundo, o veículo médico de intervenção, quando se destina a utilização exclusiva, deve para cada posto, ser posicionada na proximidade imediata dos (ou do) veículos de desencarceramento e de incêndio; deve existir pelo menos uma maca num dos veículos acima mencionados.

- Uma unidade de reanimação: necessária em todos os casos, com capacidade para receber em simultâneo feridos ligeiros e feridos que requeiram cuidados intensivos.

- Sob a forma de unidade móvel (ambulância equipada para este efeito) (ver 9.5): 1 para as Corridas de Montanha, 1 para corridas de Dragsters, 1 para cada prova especial de ralis dos campeonatos da FIA (aconselhada nos outros casos).
- Sob a forma de módulo desmontável para a tenda da etapa dos ralis de Todo-o-Terreno (ver 9.5).

Deverá ser destacado para cada unidade um médico com formação em reanimação; para a tenda dos ralis Todo-o-Terreno são igualmente necessários: um cirurgião, um radiologista e dois paramédicos (ver 9.5).

Nos ralis do Campeonato do Mundo e para cada parque de assistência é obrigatória uma unidade de reanimação sob a forma de uma estrutura provisória ou de uma ambulância de reanimação (ver 9.5); são necessárias e suficientes duas camas; o material deve estar em conformidade com a lista «unidade de reanimação» apresentada na alínea 9.5.

- Um dispositivo de transporte: em conformidade com a legislação do país em questão, com ou sem médico a bordo; o número é determinado pela extensão e as dificuldades da especialidade em questão:

- Nas corridas de Montanha, uma ambulância.
- Nas corridas de Dragsters, uma ambulância.
- Nas provas «Especiais», ralis dos campeonatos da FIA (aconselhadas nos outros casos), uma ambulância na partida (excepto se a da reanimação se encontrar aí estacionada) e, no mínimo, uma a cada 15 km.
- Nos ralis Todo-o-Terreno, os veículos de intervenção devem estar equipados para o transporte de um ferido.
- Nas corridas de Montanha do Campeonato da Europa de Montanha da FIA, deve existir um helicóptero em stand by,
- Nos ralis do Campeonato do Mundo da FIA, é obrigatória a presença de um helicóptero medicalizado.

Durante o rali, este deve estar reservado exclusivamente às intervenções em acidentes durante as provas especiais ou os percursos de ligação.

Caso aplicável, deve estar equipado para prestar assistência em terrenos acidentados e, em todos os casos, o médico presente no mesmo deve possuir formação em reanimação.

A presença do helicóptero não dispensa a obrigação de prever a evacuação por meio terrestres; deverá estar presente um médico qualificado para proceder à reanimação de um ferido que necessite de cuidados intensivos durante o transporte.

Quando as condições climáticas impedirem a utilização do helicóptero, uma prova especial pode ser interrompida ou anulada, por decisão conjunta do director da prova e do delegado de segurança da FIA, se a duração da transferência em ambulância até ao hospital previsto for superior ao tempo previsto apropriado, após concertação entre o Médico-Chefe e o Delegado de segurança da FIA.

- Nos ralis Todo-o-Terreno, pelo menos um helicóptero ou avião sanitário equipados tanto com o equipamento do «helicóptero» e do «veículo de intervenção médica» (ver 9.5), um médico competente em reanimação e um paramédico presentes a bordo.
- Em todas as modalidades e para um ferido que durante o transporte necessite de cuidados intensivos, um médico com formação em reanimação.

Qualquer corrida de Montanha ou de Dragsters, qualquer prova especial de rali não pode ser iniciada ou reiniciada, em caso de interrupção, na ausência de um dispositivo médico mínimo.

Deverão ser previstos meios de substituição.

- Meios de comunicação: em todas as modalidades, o Médico-Chefe deve poder comunicar com todos os elementos do seu sistema de socorro, seja através da rede geral ou de uma rede própria.
- Formalidades administrativas: em todos os casos, tomada de contacto com as autoridades locais ou, se impossível, com uma organização privada para elaborar um plano de emergência em caso de acidente massivo ou iterativo que ultrapasse as possibilidades do serviço médico da modalidade em questão.

Um plano de emergência para cada prova especial de um rali que conte para um Campeonato da FIA e para cada etapa cronometrada dos ralis Todo-o-Terreno (recomendado nos outros ralis), precisando os locais de estacionamento dos meios de socorro, as instruções de intervenção, os itinerários de evacuação os hospitais previstos e contactados.

Nos ralis do Campeonato do Mundo da FIA, tomada de contacto por escrito com os hospitais previstos, o mais tardar, dezasseis dias antes do rali, solicitando o estado de alerta dos serviços de urgência. Nos ralis Todo-o-Terreno, deverá ser enviado à FIA um dossier completo do sistema de socorro, o mais tardar três semanas antes do início das verificações.

#### **PARA O PÚBLICO:**

- Os serviços médicos para o público: são necessárias regras do utilizador quando existam recintos fechados. Se o serviço médico destinado ao público for o organizado por uma entidade diferente, permanece sob a alçada do Médico-Chefe.

#### **9.4 Recomendações relativas aos testes privados em circuitos automóveis (ver também artigo 16)**

A FIA chama a atenção para o facto de não ser da sua responsabilidade a regulamentação de testes privados cuja organização deve ser definida por uma relação contratual entre o utilizador e o proprietário do circuito.

A FIA deve entretanto definir claramente as recomendações relativas à segurança dos testes privados.

Em qualquer teste privado que envolva a noção de grande velocidade e que se destine a veículos que deverão participar posteriormente em competições da FIA, é recomendável estabelecer com o proprietário do circuito ou o seu representante um protocolo mínimo de emergência médica:

- Designação de um médico responsável pela organização dos serviços de emergência: este pode ser o Médico-Chefe habitual do circuito ou um outro médico a quem este terá delegado os seus poderes,
- Presença de uma equipa de extracção,
- Presença de ambulâncias de recolha em número suficiente,
- Presença de um ou de vários médicos com formação em reanimação e de um ou vários veículos de intervenção,
- Presença no local de uma estrutura de reanimação,
- O estado de alerta dos hospitais vizinhos,
- Um meio de evacuação rodoviário ou aéreo equipado para a prestação de cuidados intensivos,

- Recomenda-se fortemente às diferentes equipas o estabelecimento de um contrato que especifique os pontos acima descritos com os circuitos onde pretendem efectuar os seus testes privados.

### 9.5 Informações de técnicas médicas e instruções práticas

- **Organização das intervenções médicas:** nos locais de um acidente, a organização e a direcção da intervenção médica são asseguradas exclusivamente pelo médico designado para esse efeito pelo organizador.

O pessoal médico deverá estar familiarizado e formado para um uso apropriado do equipamento que existe a bordo de um veículo de intervenção médica.

- **Veículos médicos de intervenção:** em todas as modalidades em pista, em estrada e Todo-o-Terreno, os veículos de intervenção têm como missão, em caso de acidente, conduzir ao local um médico com formação em reanimação e no mais breve espaço de tempo possível. Podem destinar-se exclusivamente a uso médico (a melhor solução para os circuitos) ou a uso médico misto com material de extracção, de desencarceramento e/ou anti incêndio.

Nos ralis dos campeonatos da FIA, se o veículo médico de intervenção se destinar a utilização exclusiva, deverá possuir a bordo:

- Um extintor
- Material de desencarceramento ligeiro com capacidade para cortar os arcos de segurança (também aconselhado para todos os outros ralis).

Podem ser equipados para o transporte de um ferido (rali todo-o terreno). Se um de entre eles (e apenas na pista) tiver de ser suficientemente rápido para seguir a primeira volta de cada prova e se for providenciado o eventual veículo médico da FIA em conformidade com especificações precisas (ver 9.2), a potência, o número de portas, a disposição do habitáculo, são livres no que concerne os outros veículos.

No entanto, o arco de segurança continua a ser recomendado em todos os casos e a utilização de um capacete por toda a equipa que se encontra a bordo, sobretudo em circuitos.

O veículo deverá estar, acima de tudo, adaptado ao terreno e ao tipo de competição.

Qualquer veículo de intervenção médica deverá estar equipado com um sistema eficaz de transmissão emissor-receptor e do material abaixo listado (não limitativo):

#### i) Vias respiratórias

- Dispositivo de controlo das vias respiratórias superiores (por ex. *Fastrach* ou *Combitube*, etc.; a escolha do equipamento depende da formação local; o pessoal deve estar familiarizado com a utilização do equipamento escolhido; ou seja material que o pessoal conheça bem e o qual já tenha usado),
- Dispositivo de detecção de dióxido de carbono expirado, para confirmar o correcto posicionamento dos tubos de respiração,
- Máscaras a preservar sem reinspiração para os pacientes a respirar espontaneamente,

#### ii) Ventilação:

- Um aspirador portátil (300 mg Hg de pressão),
- Um conjunto completo de sondas de aspiração + 1 ventosa Yankauer,
- Um bolsa auto-insuflável com reservatório de O<sup>2</sup> e máscara,

- Garrafa de O<sup>2</sup> portátil com distensor e ligações apropriadas,
- Cânulas de Guedel de tamanhos 3 (x2), de tamanho 4 (x2),
- Sondas nasofaríngeas de tamanho 7 (x2),
- Laringoscópio para adulto pilhas/lâmpadas de substituição,
- Sondas orais endotraqueais com cabo de tamanho 7 (x2), de tamanho 8 (x2), com ligações apropriadas e dispositivo insuflável,
- Mini-dispositivo de cricotiroidotomia x2.
- Drenagem torácica com válvula anti-refluxo.

É recomendado dispor de máscaras de barreira para a prática eventual de boca-a-boca.

iii) Assistência circulatória:

- Conjuntos de perfusão IV x4,
- Aparelhos de transfusão IV x4,
- Cateteres IV – tamanho 14 x 3/tamanho 16x3,
- Um volume suficiente de expansores volumétricos.
- Monitor cardíaco e oxímetro de pulso obrigatórios no veículo médico da FIA nos Campeonatos do Mundo de Fórmula Um da FIA, Campeonato GT da FIA e Campeonato MVT da FIA; aconselhado nas outras modalidades,
- Desfibrilador: facultativo.
- Esfigmomanómetro + estetoscópio.

iv) Cervicais:

- Colar cervical rígido para adulto x2,
- Extractor vertebral de um tipo recomendado pela FIA (na ausência do equipamento de extracção).

v) Pensos

- Selecção de pensos, entre os quais 10 pensos de grandes dimensões.
- Pensos para grandes queimaduras (por exemplo, pacote Water Gel, cobertura isotérmica).

vi) Medicamentos:

- Medicamentos de reanimação utilizados no país em questão.

A título indicativo e não limitativo, aconselham-se as substâncias seguintes:

- Medicamentos para problemas respiratórios,
- Medicamentos para problemas cardiovasculares,
- Medicamentos para fins analgésicos ou espasmolíticos,
- Medicamentos para fins sedativos e anti-epilépticos,
- Esteróides,

- Medicamentos para intubação, anestesia e anestesia local.

Esta lista não é limitativa e é deixada à apreciação de cada um.

A título de exemplo:

Drogas IV:

- Atropina,
- Midazolam,
- Hipnomidato,
- Quetamina
- Succinilcolina,
- Metoclopramida,
- Prednisona,
- Epinefrina,
- Tramadol,
- Diazepan,

Atomizador

- Terbutalina,
- Nitroglicerina

vii) Diversos:

- Tesouras ou outro objecto de corte, para cortar os arneses e fatos-macaco.
- Cobertor de sobrevivência
- Peça de tecido negro tipo “fotógrafo” para poder intubar correctamente à luz do dia (aconselhado).
- Luvas esterilizadas e não esterilizadas.
- Para os ralis Todo-o-Terreno, um colchão-concha e talas diversas.

- **Equipas de extracção:** normalmente são compostas por 6 membros, são formadas por bombeiros, comissários de pista, socorristas, paramédicos; delas podem fazer parte um ou dois médicos. É indispensável uma formação regular.

Equipamento individual preconizado:

- Fatos-macaco com a inscrição “extracção”,
- Calçado adaptado,
- Luvas, tesouras e/ou uma faca,

Equipamento colectivo, preconizado:

- Colchão-concha e extractor vertebral de um tipo aconselhado pela FIA,
- Um conjunto de colares cervicais,

- Uma prancha de extracção,
- Um cobertor anti-fogo (aconselhado),

Excepto em casos excepcionais, um único veículo para o conjunto da equipa, tipo monovolume de 6 a 8 lugares.

Os veículos do tipo furgão, não aconselhados em geral, deverão ser evitados para os Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA, Campeonato GT da FIA e Campeonato MVT da FIA.

- **A unidade de reanimação** deve possuir, no mínimo, o seguinte material:

- Estetoscópio,
- Otoscópio,
- Tensiómetro,
- Respirador manual,
- Respirador automático,
- Reserva de oxigénio,
- Aspirador,
- Colchão-concha (colchão com depressão),
- Caixa de intubação,
- Caixa de traqueotomia,
- 1 caixa contendo instrumentos cirúrgicos esterilizados, bem como material hemostático,
- Lençóis esterilizados para grandes queimados,
- Estojo de transfusão venosa central ou periférica,
- Equipamentos para drenagem extemporânea torácica,
- Caixa de medicamentos de primeiros socorros,
- Diversos solutos para transfusão, particularmente solutos de moléculas fortes,
- Desfibrilador,
- Aparelho para o controlo da função cardíaca (com eventual transmissão à distância),
- Dispositivos pneumáticos de redução e de contenção de fracturas
- Colar cervical,

Assim como material descartável:

- Sondas de intubação,
- Sondas de oxigénio,
- Sondas gástricas,
- Sondas vesicais,
- Sondas de drenagem torácica,

- Material de sutura,
- Seringas e agulhas diversas,

A título opcional:

- Aparelhos de tracção cervical,
- Dispositivo pneumático anti-choque,
- Para os Campeonatos do Mundo de Fórmula Um da FIA, Campeonato GT da FIA e Campeonato MVT da FIA: a lista de material médico acima indicada deve necessariamente ser duplicada para permitir ao mesmo tempo ter dois feridos nos cuidados intensivos.
- Além do material «unidade de reanimação», a tenda dos ralis Todo-o-Terreno deve possuir igualmente, quando implantada em país desértico e longe de um hospital, um equipamento de radiografia e de ecografia.

— **O centro médico permanente:** deve situar-se de preferência num local relativamente central, mas isolado de modo eficaz, dentro de uma vedação fechada e vigiada.

Em caso algum pode o público ser autorizado a entrar ou atravessar a superfície delimitada por essa vedação.

Deve ter um acesso fácil a partir da pista, zona de helicóptero contígua.

Deve ser, excepto por uma derrogação justificada, colocado o mais próximo da entrada do Pit Lane.

Deverá ser composto por duas zonas distintas:

1 - Uma sala de “cuidados intensivos” compreendendo:

- Três postos de cuidados médicos
- Dois postos de cuidados intensivos, no mesmo compartimento ou em dois compartimentos separados
- Um posto de “grandes queimados” tendo no mínimo um “duche” (com tubo flexível e escoamento de água)
- Uma porta dando acesso directo com o exterior para o aceso de feridos, com a largura mínima de 2 metros. As portas interiores entre as diversas salas não podem ter menos de 1,5 metro de largura;

A superfície da área de cuidados intensivos assim definida não pode ter menos de 30 m<sup>2</sup> excluindo quaisquer salas suplementares.

2 - Uma zona de recepção e atendimento corrente, compreendendo :

- Uma entrada diferente da dos cuidados intensivos
- Uma zona de recepção onde devem estar colocados os meios de comunicação interiores e exteriores (telefone, rádios, televisão, etc.)
- Um gabinete médico
- Uma sala de cuidados ligeiros e de repouso (2 camas)
- Uma sala de exame médico
- Instalações sanitárias para o público

- Preferencialmente deverá ser dotado de uma zona para as refeições e repouso do pessoal médico, com vestiários, sanitários privados e duches apropriados;
- Uma sala para depósito e guarda de material
- Não existindo uma instalação específica, o gabinete médico e os sanitários devem poder ser utilizados para o controle Antidopagem

A superfície total desta zona de cuidados correntes deverá rondar os 60 m<sup>2</sup>.

3 – As duas zonas – cuidados intensivos e cuidados correntes – devem estar equipadas com pontos de água quente e fria, em quantidade suficiente, e disporem de controlos de temperatura e iluminação apropriados e de um grupo electrógeno.

4 – A segurança da separação entre as duas zonas deve ser garantida através de fechadura ou de um qualquer outro dispositivo, tendo uma largura mínima de 1,5 m (uma porta única) ou de 2 m (no caso de duas portas).

5 - Se estiver prevista uma zona suplementar para exames complementares (Raio X ou outros) ela poderá ser comum às duas zonas ou ser instalada na zona de cuidados intensivos.

A FIA pode fornecer o plano de um centro a título de exemplo.

- Os “fatos” dos médicos: devem, de preferência, ser ignífugos, conter a inscrição «DOCTOR» nas costas e no peito.

São necessários para o Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA, o Campeonato GT da FIA e o Campeonato MVT da FIA e são recomendados nos restantes casos.

- O helicóptero: deve conter, no mínimo, para o transporte de um ferido deitado, com uma maca fixada correctamente ao chão e de fácil acesso.

Deve estar equipado com o material indicado na lista «veículo de intervenção médica» enumerada acima e de um ECG/Desfibrilador.

- Recomendações para o accionamento de uma intervenção de socorros durante as provas em pista (excepto Rallycross e Autocross):

No local:

a) Para os Monolugares, o piloto que tenha dificuldade em sair do seu veículo sem ajuda externa deve assinalar o facto, na medida do possível, através de um gesto simples (por exemplo, um braço levantado); não deve procurar sair pelos seus próprios meios, mas deve aguardar por socorros especializados.

b) Em todos os casos, os comissários de pista não devem extrair, eles próprios (excepto em caso de força maior: incêndio, perigo imediato) um piloto acidentado, devendo limitar-se a prestar-lhe assistência enquanto aguardam a chegada de socorros especializados.

Estas informações a) e b) devem ser dadas a conhecer às categorias afectadas (piloto e comissários) durante os *Briefings*.

c) Os médicos, os paramédicos ou, na ausência destes, os comissários de pista posicionados próximo da saída de estrada devem, em caso de dificuldades evidentes do piloto em questão, informar a rede de televisão, levantando os braços em V.

## Na Direcção da Corrida:

a) Tendo em conta os elementos de informação de que dispões, o Director da Prova (para o campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA, o Campeonato de GT da FIA e o Campeonato MVT da FIA) e o Director da Corrida, nos outros casos, decide a acção a empreender (ver aplicação prática).

b) As consequências práticas da decisão tomada devem, em seguida, ser geridas conjuntamente pelo Director da Corrida e o Médico-Chefe.

O plano de desencadeamento dos socorros deve ser cuidadosamente estabelecido antecipadamente; é fortemente aconselhado o estabelecimento de uma tabela de correspondência entre os ecrãs de televisão e os veículos de intervenção médica.

Deve ser organizado um *Briefing* do pessoal médico e paramédico antes dos primeiros treinos (obrigatório para o Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA, o Campeonato GT da FIA e o Campeonato MVT da FIA).

c) A transmissão de instruções às equipas médicas e de extracção deve efectuar-se sem atrasos e sem intermediário, exclusivamente através das rádios do Director da corrida ou do Médico-Chefe.

### Aplicação prática:

Os esquemas de intervenção utilizados são os seguintes:

- **FÓRMULA UM**

Interrupção da sessão (bandeira vermelha) ou Safety Car para incidente mecânico: nenhuma intervenção médica.

Interrupção da sessão (bandeira vermelha) ou Safety Car para acidente: intervenção após decisão da Direcção da corrida.

a) Do veículo médico da FIA,

b) Do veículo de intervenção médica local mais próximo,

c) Após recepção das informações sobre o estado do ou dos pilotos, envio eventual pela Direcção da corrida da equipa de extracção mais próxima.

Saída da pista (bandeira amarela): em caso de dúvida sobre o estado do piloto, o Director da prova pode decidir enviar para a pista o veículo médico da FIA antes de um procedimento eventual de bandeira vermelha ou do Safety Car.

Se as circunstâncias o exigirem, o director da prova pode modificar este protocolo. Se tal se verificar, deverá avisar o delegado médico da FIA desse facto, antes da manhã de sexta-feira.

- **OUTRAS PROVAS DA FIA EM CIRCUITO** (e aconselhável em todos os outros casos)

Nenhum outro veículo médico se deslocará sem, pelo menos, ter recebido a ordem expressa nesse sentido por parte da Direcção da corrida.

Se as circunstâncias o exigirem, o director da prova/da corrida pode modificar este protocolo. Se tal se verificar, deverá avisar o delegado médico da FIA e/ou o Médico-Chefe da prova desse facto.

a) Interrupção da sessão (bandeira vermelha):

i) Problema exclusivamente mecânico: os veículos médicos não abandonam os seus postos.

ii) Acidente: saída, após decisão da Direcção da corrida, de todos os veículos de intervenção médica e de todas as equipas de extracção.

No entanto, o número total de veículos médicos que entra na pista não deve ultrapassar o número de nove, pré-seleccionados pelo Director da prova ou pelo Director da corrida, em concertação com o Médico-Chefe.

Os primeiros veículos de intervenção médica e de extracção a chegar ao local do acidente, intervêm.

Os restantes, salvo em caso de acidente de extrema gravidade ou de múltiplo acidente, devem voltar aos seus postos.

b) Neutralização da corrida (Safety Car)

Em caso de neutralização da corrida por acidente, são enviados, por ordem da Direcção da Corrida, o ou os veículos médicos que estiverem mais próximos do local.

Nota: as ambulâncias nunca se deslocarão automaticamente, apenas sob instrução específica. Os itinerários (pista e vias de serviço) devem ser conhecidos e reconhecidos.

- **Recomendações para o desencadeamento das operações de socorro durante provas de Rallycross e Autocross:**

**No local:**

Os comissários de pista não devem extrair eles mesmos um piloto acidentado, devendo limitar-se a prestar-lhe assistência antes da chegada das equipas de socorro especializadas. Os pilotos e os comissários devem ser informados deste aspecto.

**Aplicação prática:**

O Director da corrida, após informação ou visualização dos factos, desencadeia o procedimento de socorro sob uma bandeira vermelha.

O veículo de intervenção e/ou ambulância, assim como a equipa de extracção, dirigem-se de imediato ao local.

- **Recomendações para o desencadeamento das operações de socorro durante provas em estrada:**

Qualquer operação de socorro que exija a deslocação de um veículo médico é desencadeada por ordem individual do Médico-Chefe, após acordo do Director da corrida, ou nos ralis, do Director da Prova Especial. Qualquer evacuação terrestre ou aérea efectuar-se-á pelos itinerários determinados antecipadamente, para os hospitais previstos. Deverá obter-se a autorização do Director da corrida (ou a do Director da Prova Especial nos ralis).

- **Recomendações para o desencadeamento das operações de socorro durante provas de Todo-o-Terreno:**

Mais frequentemente instalado no helicóptero médico, o Médico-Chefe recebe as informações transmitidas, ou pelas equipas de vigilância ou por um veículo de intervenção médica, e toma as decisões que forem necessárias.

Devem ser disponibilizados meios de ligação suficientemente fiáveis entre os diferentes elementos do serviço médico, o Médico-Chefe e a Direcção da corrida.

O Médico-Chefe deverá igualmente organizar o transporte para o hospital local previsto, para cada etapa ou para a tenda medicalizada.

Este também organiza os transportes secundários para o país de origem do ferido.

Nos ralis Todo-o-Terreno, se não existir inspecção médica, os observadores designados pela FIA deverão estar habilitados a verificar a aplicação do presente regulamento e deverão obter a confirmação por escrito deste aspecto, do Médico-Chefe da prova.

## **10. Serviços de desencarceramento**

### **10.1 Objectivos:**

O serviço de desencarceramento deve dispor de pessoal e de material para libertar qualquer pessoa que se encontre bloqueada dentro de um veículo em consequência de um acidente ocorrido na pista:

As primeiras operações de socorro são normalmente efectuadas pelos comissários do posto de observação mais próximo, tal como descrito no ponto 6.2.1. Contudo, tendo em consideração o seu material limitado, é necessário chamar, em caso de acidente grave, veículos especializados equipados segundo as indicações abaixo. Os veículos poderão agregar diversas funções, tal como descrito no parágrafo 7.2 e deverão intervir, o mais tardar, nos 90 segundos imediatos ao acidente.

### **10.2 Assistência Técnica**

Se em caso de acidente um Condutor ficar bloqueado dentro do seu veículo, os serviços de socorro podem eventualmente solicitar instruções específicas a um engenheiro da respectiva equipa. Neste caso, o Director desta equipa deverá apresentar-se *de motu* próprio à Direcção da Corrida, a menos que tenha sido anteriormente convocado.

Se a assistência técnica da equipa envolvida for considerada necessária pelo Director da Corrida, este dará instruções no sentido de que ela seja acompanhada até ao local do acidente e pô-la-á em contacto com o responsável da organização de socorros no local. Qualquer outra intervenção na pista é estritamente limitada aos serviços de socorros e aos Oficiais da prova.

### **10.3 Material de Desencarceramento**

Os veículos de intervenção destinados a proceder à libertação das pessoas de dentro dos veículos danificados, deverão ter a bordo, pelo menos, o seguinte equipamento:

#### **Equipamento de corte:**

- 1 Escopro;
- 1 Escopro pneumático;
- 1 Serra de ar comprimido; ar comprimido em quantidade suficiente para cortar durante 20 minutos, com pressão máxima de 7 kg/cm<sup>2</sup>;
- Lâminas de serra previstas para o corte de materiais compósitos reforçados por fibra de vidro, de fibra de carbono ou de Kevlar;
- 1 Cortador hidráulico largo.

#### **Equipamento hidráulico**

- 1 Equipamento de socorro — 8/10 ton., do tipo standard completo fornecido pelas marcas Hurst, Tangy, etc. ou equivalente;
- 1 Separador largo;
- 1 Separador pequeno;

— 1 Macaco de rodízios — 1 ton.

### **Ferramentas/utensílios**

- 1 Faca por cada membro da equipa para libertação rápida de um Condutor;
- 2 Serras para metal com lâminas inquebráveis;
- 1 Machado pequeno;
- 2 Tesouras para cortar chapa, uma curva e outra direita;
- 1 Tesoura para corte de tecidos em aramida, fibra de vidro ou fibra de carbono;
- 1 Pinça;
- 1 Pé-de-cabra;
- 1 Escopro de 3 cm;
- 1 “Bucha”corta-tubos;
- 1 Corda de nylon de 5 m com uma resistência máxima de 3 ton.
- 1 Pinça-torno;
- 1 Jogo de chaves de caixa (polegadas);
- 1 Jogo de chaves de caixa (métrico);
- 1 Jogo de chaves de boca e de luneta (métrico e polegadas);
- 1 Jogo de chaves “Allen” (métrico e polegadas);
- 2 Martelos;
- 1 marreta de 4 kg;
- 1 Conjunto de chaves de fendas planas e em cruz;
- 1 Lanterna.

### **11. Outros serviços**

Os serviços seguintes deverão igualmente ser providenciados:

- Veículos, equipamento e pessoal para a reparação dos rails, superfícies e estruturas danificadas durante a prova.
- Veículos para remoção e transporte dos carros de corrida abandonados: os carros imobilizados em locais perigosos devem ser deslocados para locais seguros, seja manualmente, seja por meio de guas ou de veículos adaptados especificamente para elevar as viaturas.

Nenhum outro meio de elevação de viaturas deverá ser utilizado salvo autorização expressa da FIA.

Reboques devem igualmente estar disponíveis para o transporte de viaturas abandonadas para o Paddock, no fim de cada corrida ou sessão de treinos.

O reboque por intermédio de uma corda ou de um cabo, não é recomendado em qualquer caso.

Salvo instruções contrárias do Director de Corrida, todas estas operações deverão ser efectuadas pelos Comissários de Pista no local.

- Patrulhas de segurança para controlar os espectadores:

No caso de incidentes que digam respeito à segurança e controlo dos espectadores, os Comissários de Pista devem cooperar com as autoridades, tal como previsto no plano de grande urgência, reportando à Direcção da Corrida qualquer incidente ou acidente que ocorra (ver 3.5), permitindo ao serviço de segurança utilizar os meios de comunicação disponíveis no posto.

## Capítulo 4 – RECOMENDAÇÕES ADICIONAIS

### 12. RECOMENDAÇÕES PARA EVENTOS DISPUTADOS À NOITE

#### 12.1 Equipamento dos Postos (Ref. Parágrafo 3.3 e 4.1):

As bandeiras sinalizadoras dos Comissários e o painel do “Safety-Car” devem ser substituídas por discos (pintados de ambos os lados) de 80cm diâmetro, ou painéis com uma área semelhante, com pegadas de 50cm de comprimento, pintados de ambos os lados, com tinta reflectora nas seguintes cores: amarelo, amarelo com faixas vermelhas, branco, verde (a cor azul para as ultrapassagens não é necessária em virtude da sinalização efectuada pelos próprios carros por intermédio dos faróis).

Alternativamente, em vez dos discos amarelos e verdes, podem ser usados os sinais luminosos descritos no parágrafo 4.2. Além disso, todos os postos de observação devem ter por cada Comissário Sinaleiro, uma lanterna (a pilhas) que nunca deve ser apontada contra os veículos que se aproximam na pista.

*NB: A comutação do sistema de sinalização do dia para o de noite deve acontecer em todo o traçado da pista, em simultâneo em todos os postos, por indicação do Director da corrida.*

#### 12.2. Pessoal de posto de vigilância (Ref. parágrafo 3.4):

O pessoal de serviço em cada posto deve ser aumentado, de modo a permitir períodos de descanso adequados e para assegurar a continuidade do serviço; os períodos de trabalho não devem incluir todo o pessoal em simultâneo.

#### 12.3. Intervenções (Ref. artigo 6):

Antes de uma intervenção em pista, é necessário iluminar todas as peças que provoquem obstruções, de modo a torná-las visíveis para os Condutores.

Todo o pessoal autorizado a intervir em pista, deve usar um tipo de roupa de cor viva, total ou parcialmente reflectora, de modo a ser facilmente visto pelos Condutores.

Os veículos de intervenção têm que ter luzes intermitentes no tejadilho, de cores aprovadas pela ADN, e faixas longitudinais duplas de, pelo menos, 10cm de largura, pintadas em amarelo (cor reflectora) a toda volta do veículo, de modo a que um Condutor possa aperceber-se rapidamente do tamanho do veículo.

Devem estar previstas áreas de estacionamento ao longo da pista para evitar a necessidade de se percorrerem longas distâncias a baixa velocidade ou a reboque, ao longo de sectores perigosos.

Devem ser colocados sinalizadores luminosos ou reflectores sobre um veículo a rebocar, de modo a melhor evidenciar as suas dimensões.

Este tipo de sinalização também deve ser colocado nos veículos que não possam ser removidos ou em quaisquer outros obstáculos que não possam ser colocados noutra sítio.

#### 12.4. Sinais sob a jurisdição do Director de Corrida (Ref. 4.1.1.):

Estes sinais serão apresentados da seguinte forma:

##### 12.4.1. Partida:

Por meio de luzes, tal como descrito no parágrafo 4.3.

#### **12.4.2. Chegada:**

Por meio de uma bandeira de xadrez iluminada por uma luz colocada ao lado da pista.

#### **12.4.3. Sinal de paragem (bandeira vermelha):**

Por meio de um painel com as medidas de 60 x 100cm, com a palavra STOP escrita em caracteres de 15cm de largura e 40cm de altura, com 5cm de largura de traço, em pintura branca reflectora, escrita sobre fundo vermelho igualmente reflector, mostrado na linha da meta. Poderão existir luzes vermelhas colocadas por indicação do Director de Corrida que só podem ser operadas por este.

*NB. Nos dois últimos casos deverá estar prevista, a uma distância razoável antes da linha de meta, uma pré-sinalização via rádio para o Director de Corrida.*

#### **12.4.4. Paragem individual de um concorrente (bandeira negra acompanhada de um painel com o n.º de competição do concorrente):**

Por meio de uma luz branca oscilada transversalmente e de um painel com o n.º do concorrente iluminado por outra luz.

#### **12.4.5. Advertência individual de problema mecânico (bandeira negra com disco laranja acompanhada de um painel negro com o n.º de competição do concorrente):**

Por meio de um painel negro de 80 x 80cm tendo ao centro um disco reflector de cor laranja com 40cm de diâmetro, acompanhado de um painel com o n.º de competição do concorrente devidamente iluminado.

#### **12.4.6. Advertência de condução anti-desportiva (bandeira preta e branca dividida diagonalmente acompanhada de um painel com o n.º de competição do concorrente):**

Por meio de um painel negro de 80 x 80cm contendo ao meio um triângulo equilátero, com lados de 45cm, pintado a branco reflector, acompanhado de um painel com o n.º de competição do concorrente devidamente iluminado.

#### **12.5. Safety-Car (Ref. artigo 5):**

Embora só seja exigido um único veículo para circuitos com um perímetro até 7 km, é sugerido que, para corridas disputadas durante a noite, dois destes veículos estejam previstos, colocados em localizações apropriadas, de modo a evitar que, durante a sua utilização, os carros concorrentes tentem recuperar uma volta, mantendo-se em velocidade de corrida.

#### **12.6. Serviços médicos, anti-incêndio e de emergência:**

Todo o pessoal deve estar organizado de acordo com o previsto no 12.2. acima.

#### **12.7. Regulamentos particulares:**

Devem ser fornecidas todas as informações respeitantes a disposições que difiram das aplicadas a provas disputadas unicamente durante o dia.

Em particular:

- Número e localização de veículos de segurança e descrição das respectivas luzes identificadoras;
- Localização de todos os sinais para interrupção da corrida;
- Período durante o qual a utilização de faróis é obrigatória;

— Nos veículos concorrentes, obrigação de tornar reflectores os indicadores dos comandos de corta circuitos eléctricos e extintores, assim como as pegas das portas e anéis de reboque;

### **13. Provas de Autocross e Rallycross**

#### **13.1 Organização Geral**

A Organização respeitará as prescrições para as provas em circuito (Art.º 1.) e os capítulos do anexo “M” relativos à organização e aos circuitos. O circuito e a organização devem ser previamente aprovados pela ADN.

#### **13.2 Vigilância da estrada**

##### **13.2.1 Posto de direcção de prova**

O posto do Director da Prova, situado junto à linha de partida, deverá disponibilizar ao Director da Prova e aos seus assistentes todas as condições necessárias para o desempenho das suas funções em boas condições e o acesso ao mesmo deverá ser facultado em exclusivo aos elementos autorizados. Numa situação ideal, o circuito inteiro deverá ser visível a partir do posto de Direcção da Prova.

Este deverá dispor de um microfone ligado ao sistema de altifalantes utilizado para se dirigir ao Paddock e aos espectadores e, se possível, um telefone ligado à rede telefónica pública.

Deverá igualmente dispor de material que permita comunicar directamente com os postos dos comissários de pista.

As funções de Direcção de Prova e do Director de Corrida são semelhantes às enumeradas para as corridas em circuito (Art.º 2), com a única excepção de o circuito não ser necessariamente aberto e fechado por um veículo oficial. Poderá sê-lo através de uma comunicação visual ou verbal com os diferentes postos de comissários.

##### **13.2.2 Postos de comissários de pista**

Os postos dos Comissários serão colocados segundo intervalos não superiores a 200 metros ao longo da pista, devendo manter contacto visual com o que o precede e o que se lhe segue imediatamente. Os postos consistem numa zona devidamente protegida das pedras e outros detritos, situada a pelo menos um metro atrás de um muro ou de uma corrediça de segurança que se elevará um metro acima do nível onde se encontram os comissários, ou delimitada por uma barreira situada, pelo menos, a um metro atrás da extremidade do aterro vertical, com uma altura apropriada. O pessoal só será obrigado a actuar sem protecção em caso de acidente. Cada número de posto deverá estar claramente visível, não apenas a partir da pista, mas também, na medida do possível, pelo Director da Prova.

Disporão de um mínimo de 2 comissários em cada posto, incluindo um Observador/comissário de sinalização (que poderá igualmente actuar como juiz de facto em caso de obstrução, acidente provocado ou no caso de as balizagens da pista haverem sido tocadas pelos concorrentes) e um elemento para combate ao fogo, com formação específica e com vestuário de intervenção.

Deveres: os deveres e as intervenções dos comissários de pista são, de maneira geral, idênticos aos mencionados no Art. 3.5, na medida em que sejam adaptados a corridas de velocidade em pistas pequenas e de piso não revestido.

Equipamento: cada posto deverá estar equipado, pelo menos, com:

— Um jogo de bandeiras de sinalização composto por 1 bandeira vermelha, 2 bandeiras amarelas, 1 bandeira amarela com riscas vermelhas, 1 bandeira branca, 1 bandeira verde e 1 bandeira azul (a bandeira azul pode não ser usada em Rallycross);

— Dois extintores portáteis (no mínimo), com a capacidade mínima de 6kg (cada um) e utilizando um produto extintor aprovado pela ADN.

Cada posto deverá dispor ainda do seguinte material:

- Ferramentas para endireitar veículos capotados (cordas, ganchos, alavancas longas),
- Um cobertor ignífugo para apagar um incêndio,
- Luvas ignífugas revestidas a alumínio,
- Os comissários devem estar equipados para cortar os cintos de segurança, as redes de segurança, etc.

### **13.2.3 Outras intervenções (ver Art.º 11):**

Nomeadamente, deverá ser disponibilizado pelo Organizador um veículo capaz de elevar um veículo imobilizado, bem como material de intervenção suplementar. Um mínimo de 2 veículos de reboque será obrigatório.

### **13.3 Sinalização**

A sinalização será limitada à bandeira azul (unicamente em Autocross), amarela, branca, vermelha e verde nos postos dos comissários; o Director da Prova terá ainda à sua disposição as bandeiras vermelha, preta, preta e branca, preta com disco laranja e as bandeiras de partida e de xadrez preto e branco.

A sinalização por bandeiras deverá estar de acordo com as regras estabelecidas no Art.º 4.º, salvo as seguintes exceções:

i) A bandeira amarela apenas será mostrada num único posto, imediatamente antes do acidente/obstáculo.

Após esta bandeira, os Condutores não poderão ultrapassar os outros veículos, até terem passado completamente o incidente que motivou a bandeira amarela; não será mostrada qualquer bandeira verde nesta situação.

ii) Bandeira vermelha ou preta e preta e branca: a decisão de mostrar estas bandeiras será da responsabilidade única do Director da Prova;

iii) A bandeira amarela com listas vermelhas deverá ser sempre mostrada após a lavagem da pista:

- Poderão ser utilizadas balizagens para delimitar o percurso (no menor número possível) e caberá aos Juizes de Facto nomeados reportar qualquer veículo que desloque uma balizagem ou que passe pelo lado errado da mesma.

- Serão igualmente utilizados painéis fixos para indicar desvios do percurso, tais como “chicanes” artificiais onde a visibilidade seja limitada, bem como a entrada para o “Paddock” que deverá estar claramente indicada.

### **13.4 Serviço médico**

O serviço médico deverá respeitar as normas para as provas em circuito definidas nos artigos 9.1 e 9.4, assim como as indicações fornecidas na tabela recapitulativa do final do presente Anexo.

### **13.5 Serviço de combate a incêndios**

O serviço de combate a incêndios deverá satisfazer as normas previstas no Art.º 8, tendo em conta o facto de as pistas e as corridas serem curtas, o que facilita a intervenção.

Deverão existir no mínimo dois dispositivos móveis, como especificado em 8.3.1, com capacidade para atravessar o terreno do circuito em questão. É recomendável a presença de bombeiros profissionais.

Deverão ser previstos no Paddock locais destinados ao serviço de combate a incêndios claramente assinalados, de acesso desimpedido e adequadamente equipados.

### **13.6 Lavagem da pista**

Se se revelar necessário lavar a pista, deverá ser com uma mistura para fixar a poeira da pista, na véspera da prova ou após os treinos. Poderá igualmente ser efectuada sob decisão do Colégio de Comissários Desportivos, entre mangas, com a condição de os concorrentes serem avisados com a antecedência suficiente, que lhes permita a escolha dos pneus a utilizar.

### **14. Ralis (1ª categoria)**

As provisões seguintes devem ser respeitadas, mas não têm necessariamente de figurar no regulamento particular da prova.

Cada organizador tem a possibilidade de adicionar outros elementos susceptíveis de melhorar a segurança do público e das equipas.

Chama-se a atenção dos organizadores para as exigências dos artigos 9.2 e 9.4.

#### **14.1. Segurança em geral:**

##### **14.1.1 Plano de Segurança**

Deverá ser estabelecido um plano de segurança, que comportará:

**14.1.1.1** A localização do COR do Rali (direcção de prova);

**14.1.1.2** O nome dos diferentes responsáveis:

- Director de Prova,
- Directores de Prova Adjuntos,
- Médico Chefe (aprovação da FIA obrigatória para provas do Campeonato do Mundo, em conformidade com 9.2),
- Responsável da Segurança,
- Chefes de Segurança em cada Prova Especial.

**14.1.1.3** Contactos dos diferentes serviços de segurança:

- Polícia,
- Hospitais,
- Serviço médico de urgência,
- Serviço de Incêndios,
- Serviço de desempanagem,
- Cruz Vermelha (ou equivalente).

**14.1.1.4** O itinerário completo com os troços de ligação pormenorizados.

**14.1.1.5** O plano de segurança de cada Prova Especial, integrando a lista de todos os oficiais principais, serviços de emergência para essa classificativa, números de telefones, etc. e ainda mapa detalhado da mesma.

**14.1.1.6** O plano de segurança deve prever especificamente questões que se coloquem em cada uma das seguintes áreas:

- a) Segurança do público,
- b) Segurança das equipas concorrentes,
- c) Segurança dos oficiais da prova.

**14.1.1.7** Nos ralis do Campeonato do Mundo, a FIA deve receber um plano de segurança, assim como os Observadores e Delegados de segurança e Media, no mínimo, dois meses antes do início da prova.

Este plano deverá comportar o itinerário completo, incluindo sectores de ligação.

Qualquer comentário da FIA será divulgado nas duas semanas seguintes à recepção do plano.

#### **14.1.2 Responsável pela Segurança:**

**14.1.2.1** Será indicado um Responsável pela Segurança no regulamento do rali. Fará parte do Comité de Organização e participará na elaboração do plano de segurança.

**14.1.2.2** Durante o rali, este deverá manter-se em contacto permanente com a Direcção da Prova, o Médico-Chefe e a partida das Provas Especiais (por telefone ou por rádio).

**14.1.2.3** Será responsável pela aplicação e cumprimento do plano de segurança

#### **14.1.3 Chefe de Segurança de Prova Especial:**

**14.1.3.1** O Responsável pela Segurança será coadjuvado em cada Prova Especial por um Chefe de Segurança.

**14.1.3.2** O Chefe de Segurança da Prova Especial deverá inspeccionar a sua Prova Especial e certificar a sua conformidade com o plano de segurança, antes da passagem do veículo 0.

#### **14.1.4 Controlo**

**14.1.4.1** O controlo do cumprimento do plano de segurança está sob a responsabilidade final do Director da Prova.

**14.1.4.2** Nas provas do Campeonato da FIA, o ou os Observador (es) prestarão especial atenção aos procedimentos de segurança.

#### **14.2. Segurança do Público**

Uma prioridade essencial do plano de segurança é garantir a segurança do público que se encontra no percurso, com atenção especial para os espectadores.

Com a excepção possível de 14.2.1, as seguintes medidas não limitativas deverão ser respeitadas em todos os ralis internacionais:

##### **14.2.1 Filme educativo (recomendado em todas as provas)**

**14.2.1.1** Sob forma de um *spot* publicitário.

**14.2.1.2** Com duração de 30 segundos.

**14.2.1.3** Comentado por um ou vários Conductor (s) de notoriedade, numa das línguas faladas no país onde decorre a prova.

**14.2.1.4** Não deverá mostrar qualquer acidente.

**14.2.1.5** Deverá ser difundido várias vezes.

## **14.2.2 Recomendações para as Provas Especiais**

**14.2.2.1** O traçado de cada Prova deverá ter em conta as características de público específicas do país onde decorre a prova.

**14.2.2.2** Escolher o local e horário das Provas Especiais de modo a desencorajar deslocações dos espectadores entre as mesmas.

**14.2.2.3** Os reconhecimentos pelas equipas são considerados factor de segurança.

**14.2.2.4** O atraso ou a anulação de uma Prova Especial por motivos de segurança não será penalizado no relatório dos Observadores (salvo se devido a problemas causados ou não previstos correctamente pelos organizadores).

**14.2.2.5** Veículos (denominados de informação de percurso), equipadas com um altifalante, devem percorrer os troços das provas especiais cerca de uma hora antes dos veículos de abertura (veículos zero) para advertir os espectadores e, se necessário, garantir que as pessoas que se encontrem em locais perigosos sejam afastadas. O veículo pode ser substituído por um helicóptero equipado com altifalantes. Repetir a operação várias vezes, se necessário.

## **14.2.3 Controlo dos espectadores.**

**14.2.3.1** A organização, se necessário, com o auxílio dos serviços de ordem pública, deve definir e delimitar as zonas de risco muito antes da chegada do público.

Estas zonas devem ser identificadas no plano de segurança.

Sempre que esteja prevista uma grande afluência de público numa Prova Especial ou Super-classificativa, o mesmo deve ser protegido por equipamentos de segurança especiais, tais como muros de pneus, fardos de palha, etc.

**14.2.3.2** Devem ser impedidas as deslocações de público pelo percurso de uma Prova Especial desde a sua abertura à competição (desde a passagem do veículo de abertura até ao último veículo em prova).

**14.2.3.3** No percurso de uma Prova Especial e seus acessos devem ser distribuídas instruções de segurança ao público.

**14.2.3.4** Os Comissários de Estrada (Marshall) ou agentes de um serviço de ordem pública (polícia, G. N. R., etc.) deverão estar presentes em número suficiente para assegurar a segurança do público durante a Prova Especial.

Os Comissários de Estrada deverão usar um colete claramente identificativo, com a menção «SEGURANÇA».

## **14.2.4 Reabastecimentos e Assistência.**

Sempre que seja admitido público nas zonas onde tenham lugar reabastecimentos ou assistência, a organização deve assegurar-se de que são tomadas as precauções necessárias para manter o público a uma distância razoável de actividades potencialmente perigosas.

### **14.2.5 Relatórios de acidentes.**

Se um participante de um rali estiver implicado num acidente do qual resultem ferimentos a um membro do público, o referido Condutor deve assinalá-lo no próximo posto de rádio especificado no caderno de itinerário e assinalado no percurso, conforme 14.3.3.3 abaixo.

Se não cumprir esta regra, os Comissários Desportivos poderão impor à equipa responsável uma penalidade, podendo ir até à exclusão da prova.

As leis do país onde se desenrola a prova devem ser igualmente respeitadas, no que concerne o procedimento em caso de acidente.

(Esta regra deve ser inserida no regulamento da prova).

### **14.2.6 Inquéritos sobre Acidentes.**

Qualquer acidente que cause ferimentos graves ou mortais deve ser objecto de um relatório apresentado à Comissão de Ralis da FIA, com envio de cópia à Comissão Médica da FIA. Este relatório será elaborado por uma comissão “ad hoc” composta por um comissário desportivo nomeado pela ADN, um Comissário-Técnico chefe, nomeado pela ADN, o chefe da segurança, o Médico-Chefe e, se possível, o representante de um serviço de ordem pública, tal como a Polícia. Este relatório deverá dar entrada na FIA o mais tardar 30 dias após a conclusão da prova, salvo impossibilidade decorrente de protocolos judiciais ou outros.

### **14.2.7 Veículos zero e Carros “Vassoura”.**

**14.2.7.1** Os veículos zero da organização (veículos de abertura) deverão transportar um painel de 36cmX50cm sobre a capota da frente e nas duas portas dianteiras, com a menção SEGURANÇA (ou SAFETY) e o número 000, 00 ou 0. No final do rali, o carro-vassoura deverá exibir um painel com as mesmas dimensões no qual deverá figurar uma bandeira xadrez (preta e branca).

**14.2.7.2** Cada veículo zero deve estar equipado com um farol rotativo no tejadilho e uma sirene.

**14.2.7.3** Os veículos zero não podem ser conduzidos por um Condutor de 1ª prioridade FIA nem por um Condutor que tenha abandonado o rali.

**14.2.7.4** Os Condutores e co-pilotos dos veículos zero devem ter grande experiência de ralis e poder fornecer ao Director de Prova informações e comentários completos sobre as condições de segurança ao longo do percurso.

### **14.2.8 Segurança nos sectores de ligação.**

O itinerário e o horário devem ter em conta problemas de trânsito e de travessia de zonas urbanas.

### **14.2.9 Informação.**

Uma informação essencialmente destinada ao público será difundida por diversos meios:

– Imprensa escrita, falada e televisionada,

– Posters,

- Distribuição de prospectos,

– Passagem no percurso de um veículo (veículo de informação de percurso) equipado com sonorização que permita a informação dos espectadores (45 minutos a 1 hora antes da partida do 1º veículo) ver 14.2.3.1.

## 14.3 – Segurança das equipas concorrentes

### **14.3.1 Serviços de Segurança**

#### **14.3.1.1** À partida de cada Prova Especial:

Em conformidade com 9.2. e 9.4.

- Um veículo de 1ª intervenção médica.
- Um médico especializado em reanimação.
- Um paramédico.
- 2 Extintores de 4 kg com operador qualificado.
- Equipamento para comunicações com o COR do rali.

#### **14.3.1.2 Nos pontos intermédios do percurso de Provas Especiais longas (> de 15Km):**

- Um veículo de intervenção médica.
- Um médico ou eventualmente um paramédico especializado em reanimação.
- Equipamento para comunicações com o COR do rali.

#### **14.3.1.3 Nos pontos de Stop de cada Prova Especial:**

- 2 (mínimo) Extintores de 4 kg.

#### **14.3.1.4 Ou seja,**

a) No parque de assistência ou num local central situado a menos de 15 km das Provas Especiais em causa;

b) À partida da Prova Especial:

– Uma ambulância normalizada e equipada de acordo com a regulamentação do país, com equipamento de reanimação,

– Um veículo de reboque,

Equipamento para comunicações com o COR do rali.

Se a localização for o parque de assistência, deverão existir duas unidades de cada veículo especificado para que, sendo um chamado a intervir, o outro fique de reserva.

**14.3.1.5** Nos ralis do Campeonato do Mundo, sendo recomendado para todos os outros ralis, é obrigatório, um helicóptero de socorro medicalizado, desde que o tempo de evacuação por estrada entre o ponto mais afastado da PE e o Hospital seja superior a 1 hora e 30 minutos (9.2).

**14.3.1.6** O veículo de 1ª intervenção deverá ter capacidade para se deslocar rapidamente na prova especial e terá, no mínimo, o seguinte equipamento:

a) Equipa médica, conforme 9.2,

b) Equipamento médico conforme 9.4,

c) Um Kit de material de socorro de base definido pelo Médico-Chefe em colaboração com o comissário técnico chefe,

d) 2 Extintores de 4 kg, com operador qualificado,

e) Equipamento de comunicações com o COR do rali,

- f) Uma sirene de alarme,
- g) Identificação apropriada.

*Nota: Quando o terreno o exigir, o veículo de 1ª intervenção pode ser substituída por dois veículos:*

- Um veículo médico de intervenção (a + b + e + g);
- Um veículo técnico de intervenção (b + c + d + e).

### **14.3.2 Medidas preventivas (sinalização e balizagem).**

**14.3.2.1** As estradas e caminhos de acesso às Provas Especiais devem ser fechadas à circulação. O que deverá ser efectuado da seguinte forma:

- a) As estradas, principais ou secundárias em que esteja prevista a circulação devem ser cortadas ao trânsito e vigiadas por um comissário de estrada, polícia ou qualquer representante da ordem pública.
- b) As pequenas estradas sem saída (conduzindo a quintas, etc.) devem ser fechadas, por exemplo por intermédio de fita adesiva, com uma nota afixada, avisando do desenrolar da prova e respectivos perigos.

**14.3.2.2** Incumbirá aos veículos zero verificar se o método habitual de bloqueio está montado e avisar imediatamente o COR do rali (Direcção da Prova) de qualquer omissão que deva ser corrigida antes do início da Prova Especial.

**14.3.2.3** Os postos de comissários de estrada serão dispostos no percurso para:

- Fazer respeitar os locais interditos aos espectadores com recurso a painéis, barreiras ou cordas, apitos e altifalantes.
- Na medida do possível, advertir as equipas de qualquer obstrução na especial, por intermédio de bandeiras amarelas.

**14.3.2.4** – Se a utilização de bandeiras amarelas se revelar necessária, será adoptado o seguinte procedimento:

- a) Uma bandeira amarela deverá estar disponível em cada um dos pontos rádio da Prova Especial (situados a intervalos de cerca de 5 km)
- b) A bandeira amarela será apresentada às equipas unicamente após instruções específicas do Director da Prova.

As bandeiras não poderão ser exibidas senão por um Comissário de Estrada vestido com um equipamento amarelo facilmente identificável no qual será inscrito o símbolo de «ponto rádio». O momento exacto (hora e minuto) de exibição da bandeira será registado e notificado ao CCD pelo Director da Prova.

c) Aquando dos reconhecimentos, um painel com o símbolo especificado nas Prescrições Gerais, deverá estar colocado no local de cada ponto rádio. Este painel poderá ser mais pequeno mas deverá ser claramente visível para as equipas que efectuem os reconhecimentos de modo a que elas possam anotar a sua localização nas suas notas.

d) Logo que um piloto passe em frente a uma bandeira amarela exibida, deverá imediatamente reduzir a velocidade e manter essa velocidade reduzida até ao final da Prova Especial, seguindo as instruções dos Comissários de Estrada ou dos condutores das viaturas de segurança que encontrar no percurso.

As bandeiras serão exibidas em todos os pontos rádio que precedam a zona do incidente. Todo o não respeito por esta regra levará à aplicação de uma penalização que será decidida pelo Colégio de Comissários Desportivos.

e) Nenhuma outra bandeira além da bandeira amarela poderá ser exibida numa Prova Especial.

f) Sistemas de sinalização diferentes (semáforos, por exemplo) poderão ser utilizados nas Super-Especiais. Todos os detalhes devem figurar no Regulamento Particular da prova.

### **14.3.3 Vigilância:**

**14.3.3.1** Será implementada uma rede de rádio (implantada a cada 5 km aproximadamente) específica de cada Prova Especial, para permitir o acompanhamento dos veículos e a vigilância, no decurso do rali.

**14.3.3.2** Cada posto de rádio será identificado no caderno de itinerário e no percurso por um painel de, no mínimo, 70 cm de diâmetro, contendo o sinal do posto de rádio, que deverá ser azul fluorescente sobre fundo branco.

**14.3.3.3** Deverá também existir um painel avisador de 100 a 200 metros antes do posto de rádio SOS.

**14.3.3.4** Numa prova especial, qualquer ambulância estacionará num posto rádio. Um painel suplementar (cruz verde ou vermelha) deve estar nesse local, sob o painel do posto rádio. O sinal do posto de rádio deverá ser azul fluorescente sobre fundo branco.

**14.3.3.5** O acompanhamento dos veículos deve efectuar-se, ou a partir do COR do rali (controlo de corrida), ou pelo chefe de segurança da Prova Especial. De qualquer das formas, deve ser utilizado um quadro do acompanhamento, seja na Prova Especial pelo respectivo Chefe de Segurança, seja no COR do rali.

Cada organizador deve actualizar e fazer constar no plano de segurança este procedimento de acompanhamento de veículos; deve enumerar igualmente os procedimentos a seguir no caso de faltar um concorrente.

### **14.3.4 Sinais SOS/OK – Segurança dos concorrentes:**

**14.3.4.1** Cada caderno de itinerário deve conter, de preferência na contracapa, em formato A4 (dobrado), um sinal «SOS» vermelho e, do outro lado, um sinal “OK” verde.

**14.3.4.2** Em caso de acidente implicando ferimentos que necessitem de intervenção médica urgente, o sinal «SOS» vermelho deve ser claramente exibido aos veículos seguintes e a qualquer helicóptero que tente intervir.

**14.3.4.3** Qualquer equipa a quem for mostrado o sinal «SOS» vermelho ou que veja uma equipa que tenha sofrido um acidente grave e cujos membros da equipa se encontrem no interior do veículo mas que não mostrem o sinal vermelho «SOS», deverá imediatamente, e sem excepção, parar para prestar assistência.

Todos os veículos que o seguem deverão igualmente parar. O segundo veículo a chegar ao local do acidente, deverá prosseguir, para informar o posto de rádio seguinte. Os veículos seguintes deverão libertar a estrada para os veículos de emergência.

**14.3.4.4** Qualquer equipa com capacidade para respeitar esta regra, mas que não o faça, poderá ser indicada aos Comissários Desportivos, que poderão impor-lhe sanções em conformidade com as disposições do Código Desportivo Internacional.

**14.3.4.5** Em caso de acidente em que não seja necessária uma intervenção médica imediata, deverá ser mostrado, de forma clara, o sinal “OK”, por um membro da equipa aos veículos que o seguem e a qualquer helicóptero que possa tentar intervir.

**14.3.4.6** Se a equipa abandonar o veículo, o sinal “OK” deve ser colocado de modo a estar visível, se possível, pelos outros concorrentes.

**14.3.4.7** Cada veículo concorrente deve transportar um triângulo vermelho reflector que, em caso de paragem do veículo durante uma prova especial, deverá ser colocado por um membro da equipa, num local visível, pelo menos 50 metros atrás do veículo, de forma a advertir os condutores que o seguem.

A qualquer equipa que não cumpra esta regra poderá ser aplicada uma sanção, conforme decisão dos Comissários Desportivos.

**14.3.4.8** Este triângulo deverá ser colocado no lugar, mesmo que o veículo parado se encontre fora da estrada.

**14.3.4.9** Os Cadernos de Itinerários deverão conter uma página que indique o procedimento a seguir em caso de acidente (ver Anexo IV).

**14.3.4.10** Qualquer equipa que abandone um rali, deverá assinalar o seu abandono aos Organizadores o mais cedo possível, excepto em caso de força maior.

A qualquer equipa que não tenha assinalado o seu abandono, poderá ser aplicada uma penalidade, conforme decisão dos Comissários Desportivos.

#### **14.3.5 Evacuação.**

**14.3.5.1** Deve ser previsto um itinerário de evacuação para cada Prova Especial. Deve estar claramente indicado no plano de segurança (por mapa ou diagrama).

**14.3.5.2** Os serviços de urgência de todos os hospitais situados próximo do percurso devem encontrar-se em estado de alerta.

**14.3.5.3** Recorda-se aos organizadores que o Artigo 9.2. estipula que seja requerida a presença de um helicóptero numa prova de Campeonato da FIA sempre que a viagem por estrada entre o ponto mais longínquo de uma Prova Especial e o hospital mais próximo demore mais de 90 minutos.

#### **14.4 Segurança dos oficiais.**

**14.4.1** Se bem que a principal responsabilidade dos organizadores seja garantir a segurança do público e das equipas concorrentes, a segurança dos oficiais é igualmente muito importante.

**14.4.2** Os organizadores devem assegurar que, no exercício das suas funções, os oficiais não sejam obrigados a colocar-se em perigo.

**14.4.3** Cabe aos organizadores assegurarem-se de que os oficiais estão suficientemente qualificados a esse respeito.

#### **14.5 Exigências do Campeonato do Mundo de Ralis da FIA**

Ainda que esta secção respeite particularmente às provas do Campeonato do Mundo, a sua aplicação é recomendada para todos os ralis internacionais.

**14.5.1** Cada rali do Campeonato do Mundo da FIA tem características próprias. Cada organizador deve adaptar as medidas de segurança ao terreno e às características do público e é responsável perante o Conselho Mundial do Desporto Automóvel e a Comissão do Campeonato de Mundo de Ralis da FIA.

Os meios implementados serão especificados no relatório dos Observadores e a Comissão do Campeonato do Mundo de Ralis da FIA tê-los-á em consideração na escolha das provas para o Campeonato.

**14.5.2** Cabe aos organizadores incrementar o conhecimento das regras pelo público e de todas as partes envolvidas, de forma a melhorar as exigências de segurança, inclusive por intermédio do filme educativo sobre segurança.

### **14.5.3 Desenrolar das Provas Especiais**

**14.5.3.1** O Director de Prova é responsável pelo desenrolar da prova em qualquer momento e sob quaisquer as circunstâncias.

**14.5.3.2** No entanto, o Director de Prova deverá ter em conta as recomendações do Delegado de Segurança da FIA (ver 14.5.3.7), dos Observadores e do Responsável pela Segurança, bem como das equipas dos veículos de abertura (zero), de modo a garantir que uma Prova Especial é anulada em caso de condições perigosas.

**14.5.3.3** Os organizadores e o Director de Prova devem prever para cada Prova Especial um percurso alternativo susceptível de ser utilizado em caso de anulação (ver acima).

**14.5.3.4** No caso de um Director de Prova se recusar a anular uma Prova Especial considerada perigosa, poderá ser convocado a comparecer perante a Comissão do Campeonato do Mundo de Ralis da FIA, na presença do Observador e poderá ser visionado o filme vídeo captado a partir de um veículo concorrente ou do veículo zero (ver abaixo).

**14.5.3.5** Por outro lado, é requerido que o veículo 0 esteja equipado com uma câmara de vídeo que registe, à sua passagem, as condições em cada Prova Especial.

No que concerne as imagens de vídeo captadas por veículos concorrentes, a Comissão do Campeonato do Mundo de Ralis da FIA solicitará à ISC que forneça, no final de cada etapa, ao Observador da FIA, uma cópia de todas as fitas de vídeo captadas a partir do primeiro veículo concorrente na estrada, que esteja equipado com uma câmara de vídeo.

**14.5.3.6** Se a Comissão do Campeonato do Mundo de Ralis da FIA confirmar que uma Prova Especial se desenrolou em condições perigosas, será proposto ao Conselho Mundial a não consideração dessa prova para o Campeonato ou Taça do Mundo do ano seguinte.

**14.5.3.7** A FIA nomeou um Delegado permanente para a segurança nas provas do Campeonato do Mundo de Ralis da FIA.

O Delegado percorrerá cada Prova Especial, de helicóptero ou a bordo de um veículo correctamente equipado, colocado entre os veículos 0 e 00.

Deve existir uma comunicação directa apropriada entre o Delegado permanente para a segurança e o Director de Prova. Esta comunicação deve consistir de um sistema primário, duplicado por um sistema de socorro independente.

O Delegado permanente para a segurança deverá estar habilitado a fazer recomendações relativas ao desenrolar de uma Prova Especial, no caso de, segundo ele, a segurança do público estar comprometida.

A decisão final de anular ou atrasar uma Prova Especial deve pertencer ao Director de Prova.

No entanto, o Conselho Mundial do Desporto Automóvel poderá exigir uma explicação por parte de um organizador que não aceite a recomendação do Delegado permanente para a segurança.

**14.5.4** A Comissão do Campeonato do Mundo de Ralis da FIA continuará a estudar outras soluções para os problemas de segurança.

**14.5.5** É desejável uma vigilância por helicóptero nos ralis do Campeonato do Mundo.

## **15. Corridas de Dragsters:**

### **15.1. Organização geral:**

A organização geral obedece às prescrições relativas às corridas em circuito (Artigo 1) e aos capítulos do Regulamento da FIA para corridas de Dragsters, no que respeita à organização e pistas. O percurso e a organização devem ser aprovados pela ADN.

### **15.2. Supervisão da pista**

#### **15.2.1 Posto de controlo da corrida**

O posto de controlo da corrida, situado próximo da linha de partida, deve proporcionar ao Director da Corrida e seus assistentes as condições necessárias ao desempenho das suas tarefas; deve ser acessível apenas ao pessoal de serviço.

Deve dispor de um microfone ligado ao Paddock, de sistemas de altifalantes e, se possível, de um telefone ligado à rede pública. Estará equipado para comunicar com os postos de observadores.

#### **15.3. Serviço Médico:**

Este serviço é descrito no Artigo 9.3.

#### **15.4. Serviço de combate a incêndios:**

Este serviço é descrito no Artigo 8.5.

#### **15.5. Secagem da pista:**

Deverá estar disponível material adequado à secagem de óleo e água.

#### **15.6. Outras intervenções (ver Artigo 11):**

Em particular, o Organizador deve disponibilizar um veículo capaz de içar veículos avariados, bem como material suplementar de socorro. No total, devem estar disponíveis, no mínimo, dois veículos de reboque.

## **16. Testes privados em circuitos automóveis (ver também 9.4)**

A FIA precisa que não é da sua responsabilidade regulamentar testes privados cuja organização deverá ser definida por uma relação contratual entre o utilizador e o proprietário do circuito.

No entanto, permite-se recomendar claramente condições de segurança para testes privados.

Recomenda-se assim, que, em qualquer teste privado comportando a noção de grandes velocidades e destinado a veículos que, posteriormente, venham a participar em competições da FIA, seja definido com o proprietário do circuito ou seu representante, um protocolo mínimo de serviços de segurança:

- 1) Um serviço médico em conformidade com o disposto no parágrafo 9.3 do presente Anexo H.
- 2) Instalação, ao longo do circuito, de postos de comissários de combate a incêndios com meios de ligação adequados, que assegurem uma cobertura eficiente da totalidade do circuito.

- 3) Veículos rápidos que permitam o combate a incêndios.
- 4) Aconselha-se vivamente às várias equipas a celebração de um contrato-tipo com os circuitos solicitados que seja idêntico para todos.

### **17. Precauções em caso de corrida que inclua um reabastecimento de carburante**

**17.1** Todo o pessoal das equipas que trabalhe num veículo durante uma prova, deve utilizar vestuário que proteja do fogo todas as partes do corpo, incluindo a cabeça, rosto e olhos, sempre que um sistema de reabastecimento em corrida seja utilizado.

**17.2.** Durante uma corrida que inclua reabastecimento dos veículos participantes, ninguém terá acesso a nenhuma zona das boxes, a menos que esse local seja suficientemente protegido contra um eventual incêndio que ocorra no Pit-Lane.

### **18. Segurança na via das boxes: limite de velocidade e do número das pessoas**

**18.1** Em todas as provas internacionais em circuito, com excepção do Campeonato do Mundo de Fórmula 1 e nos circuitos ovais, os veículos que utilizem a via das boxes durante os treinos ou a corrida não deverão ultrapassar os 60 km/h; isto deve ser aplicado e controlado em toda a extensão da via.

**18.2** Lembra-se aos organizadores de corridas, que a via das boxes representa uma zona de perigo durante o desenrolar de uma prova, não apenas originado pelos veículos de corrida que a utilizam, mas igualmente, em razão dos eventuais acidentes que possam suceder com origem em veículos que circulem na pista adjacente.

Durante treinos e corridas, o acesso à via das boxes deve estar, por este motivo, exclusivamente reservado a quem aí tenha a desempenhar uma tarefa precisa.

A plataforma de sinalização do muro das boxes deve ser interdita a todos, com excepção dos oficiais e pessoal indispensável das equipas, munidos de uma credencial específica.

A presença de qualquer pessoa nesta zona deve ser estritamente interdita durante a partida da corrida. No que respeita às equipas, deve aplicar-se a regra da Fórmula 1:

O pessoal de assistência das equipas só é autorizado a permanecer na via das boxes imediatamente antes de intervir num veículo e durante a respectiva intervenção, devendo retirar-se assim que o trabalho seja concluído.

**18.3** É interdito a qualquer membro das equipas durante o decorrer de uma prova e designadamente após o final de uma corrida, aceder à parte superior do muro das boxes, instalando-se sobre (ou entre) as protecções (em rede ou vidro acrílico) anti-fragmentos colocadas por cima do muro,

Todo o comportamento de um membro de uma equipa violando esta interdição poderá ser sancionado pelos Comissários Desportivos.

## ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO MÉDICO PARA PROVAS EM CIRCUITO

DISPOSITIVOS	CAMPEONATO F1	CAMPEONATO FIA GT / CAMP. MVT FIA	Outras Provas Internacionais (em asfalto)	CAMP: FIA Rallycross e Autocross
Plano de socorro	+	+	+	+
Questionário médico	+	+	-	-
Médico-Chefe	+	+	+	+
Acordo da FIA	+	+	-	-
Veículo médico da FIA	+	Eventual	-	-
Veículo de intervenção médica com capacidade para acompanhar a primeira volta	+	+	+	-
Veículo de intervenção médica	+	+	+	+
Equipa de extracção médica	+	+	+	+
Equipa de extracção	+	+	+	+
Centro médico permanente	+	+	Aconselhado	-
	Derrogação eventual	Derrogação eventual		
Acordo da FIA	+	+	-	-
Equipas especializadas para centro médico	+	+	Aconselhadas	Aconselhadas
Centro médico temporário	+	+	+	+
	se acordo da FIA	se acordo da FIA		
Ambulância (com ou sem médico)	+	+	+	+
Helicóptero	+	+	Eventual	-
Médico a pé	Eventual	Eventual	Eventual	Eventual
Médico/pessoal paramédico para o Pit- Lane	+	+	Aconselhado	-
Fato-macaco regulamentar para médicos de pista (excepto ambulância)	+	+	Aconselhadas	Aconselhado
Serviço médico para o público	+	+	+	+
Exercício de segurança	+	+	Eventual	Eventual
Contacto permanente com os hospitais	+	+	Eventual	Eventual

+ Sim

- Não

Nota: para cada veículo médico rápido e cada equipa de extracção, deve ser previsto um médico com formação em reanimação.

## ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO MÉDICO EM RALIS, CORRIDAS DE MONTANHA E DRAGSTERS

DISPOSITIVOS	Campeonato do Mundo de Ralis	Outros Campeonatos de ralis da FIA	Outros ralis	Campeonato da Europa de Montanha	Corridas de Dragsters	Ralis Todo-o-Terreno
Médico-Chefe	+	+	+	+	+	+
Acordo da FIA	+	-	-	-	-	-
Médico-Chefe	-	-	-	-	-	
Dossier de socorro	-	-	-	-	-	+
Plano de socorro	Para cada prova especial	Para cada prova especial	Aconselhado para cada prova especial	-	-	Para cada etapa
Veículos de intervenção médica	Um por 15 km de prova especial +	Um por 15 km de prova especial +	Recomendado um por 15 km de prova especial	+	-	Conforme a extensão da etapa e o trajecto nocturno +
Ambulância especializada para reanimação	Para cada prova especial +	Para cada prova especial +	Recomendado para cada prova especial	+	+	
Equipa de extracção	Eventual	Eventual	Eventual	Eventual	+	
Tenda médica	-	-	-	-	-	+
Helicóptero	+	Aconselhado	Aconselhado	-	+	+
Ambulância	+	+	+	+	+	+
						Veículo médico e intervenção equipado para este efeito
Médico-Cirurgião	-	-	-	-	-	Aconselhado
Serviço médico para o público para cada zona fechada ou de acesso pago	+	+	+	+	+	+

+ Sim

– Não

Nota: para cada veículo médico (excepto ambulância normal) um médico com formação em reanimação.